



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE **KOBILJE**





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOBILJE

Občinska celostna prometna strategija Občine Kobilje je nastala v konzorcijskem partnerstvu »ČOKLenD«, tj. občin Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik, ki je za izdelavo OCPS kandidiralo na razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih prometnih strategij v slovenskih občinah.

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

NAROČNIK

Občina Kobilje
Kobilje 56
9227 Kobilje

IZVAJALCI

ZEU družba za načrtovanje in inženiring d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.
RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE d.o.o.

AVTORJI

Stanislav Hozjan, mag. gosp. inž.
Alenka Šumak, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Leon Cigüt, univ. dipl.inž. arh.
Aljaž Kunst, mag. posl. ved.
Vesna Čep, mag. gosp. inž.
Špela Frumen, mag. inž. log.
mag. **Srečko Padovnik**

FOTOGRAFIJE

Stanislav Hozjan
Aljaž Kunst
občinski arhiv

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV

INSTINKT d.o.o.

LETO IZIDA

2025



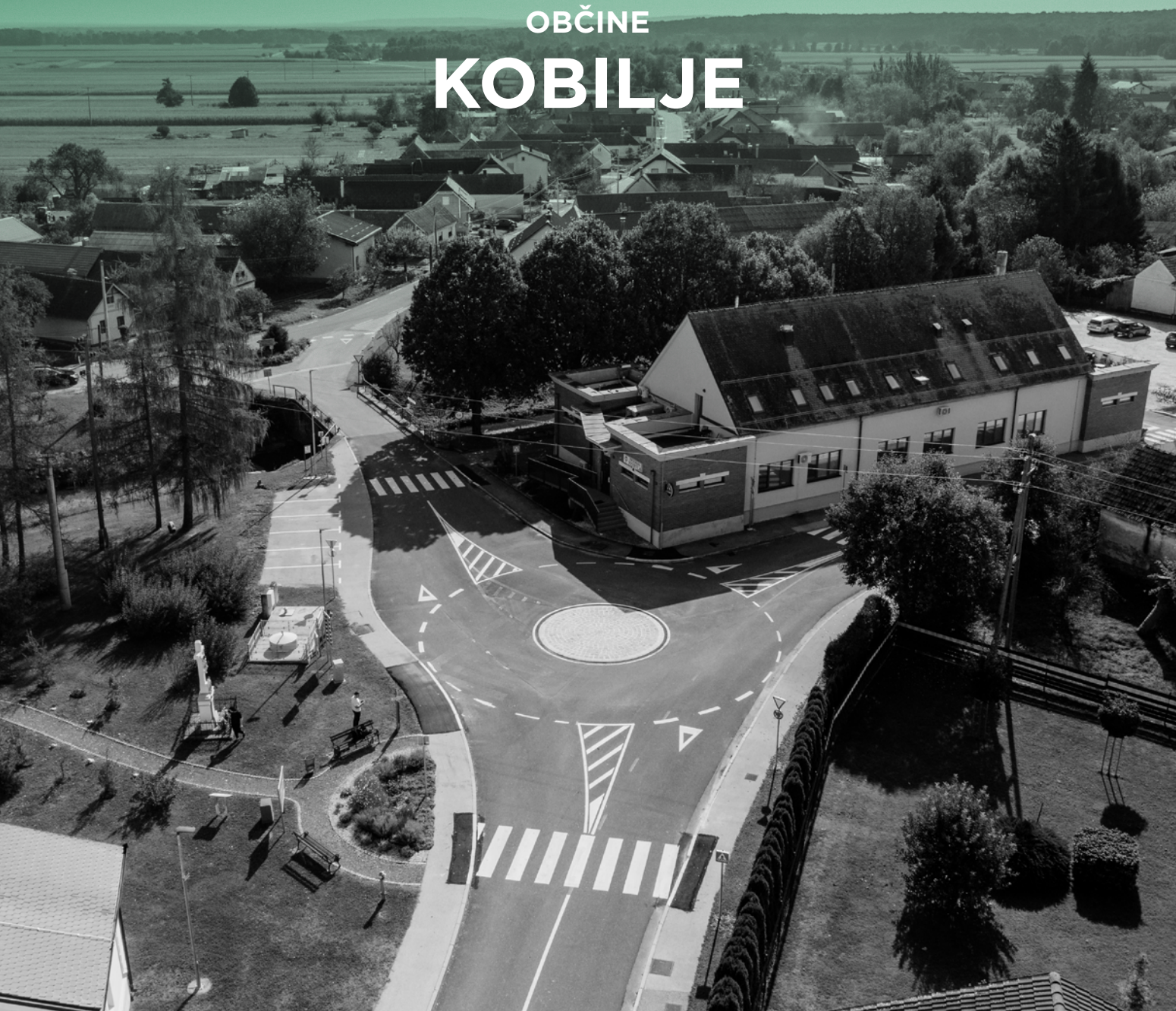
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE **KOBILJE**

Kazalo

NAGOVOR ŽUPANA	5
1 UVOD	7
2 PROCES PRIPRAVE	8
3 DELOVNE SKUPINE	10
4 VIZIJA IN CILJI	11
4.1. Vizija	11
4.2. Obrazložitev vizije	11
4.3. Cilji	12
4.4. Ciljne vrednosti	12
5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
5.1. Splošni podatki o občini	15
5.2. Potovalne navade v občini	18
6 PET STEBROV STRATEGIJE	24
6.1. Celostno prometno načrtovanje	24
6.2. Hoja	28
6.3. Kolesarjenje	33
6.4. Javni promet	38
6.5. Osebni motorni promet	41
7 ČOKLEND	48
8 AKCIJSKI NAČRT	50



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE
KOBILJE



Spoštovane občanke in občani,

pred nami je Celostna prometna strategija Občine Kobilje, dokument, ki predstavlja pomemben mejnik v razvoju naše občine. V njej so zbrana spoznanja, vizije in rešitve, ki so nastajale ob aktivnem sodelovanju vas, občank in občanov, skupaj s strokovnjaki in različnimi deležniki. Proces priprave strategije je temeljil na dialogu, odprtosti in skupni želji, da ustvarimo trajnostno prihodnost, ki bo prijazna tako ljudem kot okolju.

Občina Kobilje je prostor, kjer se prepletajo neokrnjena narava, kulturna dediščina in lokalna identiteta. Prav zato je odgovorno načrtovanje prometa ključno, da ohranimo te dragocene vrednote in jih nadgradimo s sodobnimi, trajnostnimi rešitvami. Naš cilj je jasen in sicer vzpostaviti prometni sistem, ki bo predvsem varen, učinkovit, dostopen in trajnosten ter bo služil vsem prebivalcem, obiskovalcem in generacijam, ki prihajajo.

Ta strategija ni končni cilj, temveč usmerjevalni načrt za skupno pot, po kateri bomo stopali naprej. Je naše vodilo pri izboljševanju vsakodnevnih poti, spodbujanju zdravih oblik mobilnosti in dvigovanju kakovosti življenja v naši občini.

Prepričan sem, da bomo s sodelovanjem, zavestjo in vztrajnostjo dosegli zastavljene cilje. Verjamem, da lahko s premišljenim načrtovanjem in skupnim prizadevanjem ustvarimo prostor, kjer bo življenje prijetno za vse generacije ter kjer se lokalna skupnost povezuje z večjimi tokovi razvoja in sodobnimi praksami mobilnosti.

Darko Horvat

župan občine Kobilje





1 UVOD

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju: OCPS) občine Kobilje je strateški dokument, ki določa dolgoročne usmeritve na področju prometa v naši občini. In katerega glavni cilj je oblikovati varen, učinkovit in dostopen prometni sistem, ki daje prednost trajnostnim oblikam mobilnosti – hoji, kolesarjenju in uporabi javnega prevoza – ter zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila. Na ta način občina spodbuja zdrav življenjski slog, prispeva k varovanju okolja ter izboljšuje kakovost bivanja vseh svojih prebivalcev.

Strategija je nastala na podlagi temeljitih strokovnih analiz in aktivnega sodelovanja občank in občanov ter različnih deležnikov. Prav ta odprt in vključujoč proces omogoča, da so predlagane rešitve celovite, uravnotežene in prilagojene prostorskim, gospodarskim ter družbenim značilnostim Občine Kobilje.

OCPS promet obravnava celostno – ne zgolj kot infrastrukturno vprašanje, temveč kot ključen dejavnik družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja. Poseben poudarek je namenjen uravnoteženemu razvoju vseh oblik mobilnosti, spodbujanju trajnostnih prometnih navad ter krepitvi prometne varnosti. S tem se postavljajo trdni temelji za dolgoročno vzdržen prometni sistem, ki povezuje ljudi, podpira lokalno gospodarstvo in prispeva k trajnostnemu razvoju naše občine.

S pripravo prve OCPS je Občina Kobilje naredila pomemben korak na poti strateškega in odgovornega upravljanja prometa. Razlika med tradicionalnim in celostnim načrtovanjem je pri tem bistvena: od osredotočenosti zgolj na infrastrukturo in avtomobile se premikamo k človeku, dostopnosti ter višji kakovosti življenja.

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 s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoje	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Tabela 1: Ključne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja v primerjavi s tradicionalnim načrtovanjem prometa

vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023

2 PROCES PRIPRAVE

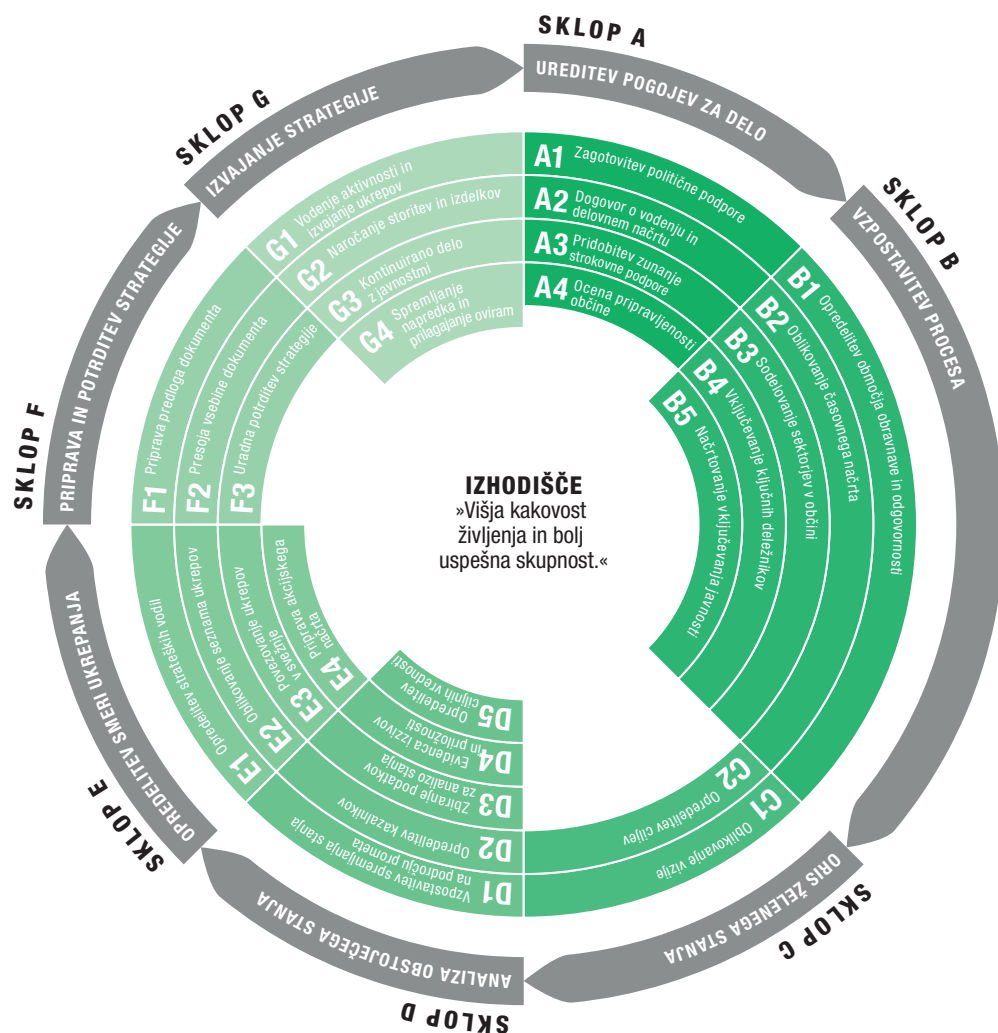
Postopek priprave OCPS Občine Kobilje je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami in je bil zasnovan v več vsebinsko zaokroženih fazah. Vsaka faza je predstavljala pomemben korak k oblikovanju končne strategije, pri čemer so bili ves čas dejavno vključeni ključni deležniki, občanke in občani ter strokovna podpora izvajalca.

Proces priprave OCPS občine Kobilje se je začel septembra 2024 in se zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2026. Potekal je po jasno opredeljenih fazah, ki so omogočile sistematično, pregledno in kakovostno pripravo dokumenta – od začetnih organizacijskih aktivnosti do oblikovanja in potrditve končnega besedila.

Strategija je nastajala postopoma, skozi premišljene korake, ki so zagotavljali celovitost in usklajenost vsebin. Končni rezultat je dokument, ki predstavlja trden temelj za izvajanje konkretnih ukrepov in redno spremljanje napredka na področju trajnostne mobilnosti. Hkrati pa usmerja prihodnji razvoj Kobilja v smeri bolj povezane, varne in okolju prijazne občine.

Slika 1: Shematski prikaz postopka priprave OCPS,

vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023



1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO

(SKLOP A)

Ob začetku priprave OCPS je bilo ključno vzpostaviti trdne temelje za uspešno izvedbo celotnega procesa. V ta namen je bila oblikovana ustrezna organizacijska struktura, natančno določene vloge in odgovornosti vseh sodelujočih deležnikov ter pripravljen časovni okvir ključnih aktivnosti. Občina Kobilje je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo, kar je omogočilo usklajen, nemoten in kakovosten potek priprave strategije.



2. VZPOSTAVITEV PROCESA

(SKLOP B)

V drugi fazi priprave OCPS je bila posebna pozornost namenjena vključevanju vseh ključnih deležnikov, ki so s svojim znanjem, izkušnjami in pobudami pomembno prispevali k oblikovanju strategije. Aktivno so sodelovali predstavniki občinske uprave, strokovnjaki s področja prometa, predstavniki različnih interesnih skupin ter občanke in občani. Za občane so bili oblikovani pregledni načini sodelovanja in jasno določeni postopki za zbiranje njihovih mnenj in predlogov, kar je omogočilo odprt, pregleden in vključujoč proces nastajanja dokumenta.



3. ORIS ŽELENEGA STANJA

(SKLOP C)

Pomemben del priprave OCPS je predstavljalo oblikovanje skupne vizije in določitev strateških ciljev trajnostne mobilnosti, ki so bili oblikovani skozi dialog med ključnimi deležniki in prebivalci občine, zato neposredno odražajo potrebe in pričakovanja lokalne skupnosti. V tej fazi so bila postavljena temeljna izhodišča, ki bodo služila kot podlaga za dolgoročen, uravnotežen in trajnostno usmerjen razvoj prometnega sistema Občine Kobilje.



4. ANALIZA STANJA IN PREPOZNAVANJE IZZIVOV (SKLOP D)

V fazi D je bila izvedena poglobljena analiza obstoječega prometnega sistema v občini. Vključevala je zbiranje podatkov, terenske preglede, anketiranje prebivalcev, analizo potovalnih navad zaposlenih in učencev, kordonsko štetje prometa ter vrsto razprav in delavnic s ključnimi deležniki. Na podlagi tako pridobljenih informacij so bili jasno prepoznani glavni izzivi, pa tudi priložnosti in obstoječi dosežki na področju mobilnosti. Rezultati analize so oblikovali trdno podlago za določitev prednostnih nalog in nadaljnjih usmeritev pri pripravi strategije.



5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

(SKLOP E)

a osnovi izvedenih analiz, strokovnih razprav ter zbranih predlogov občanek in občanov so bili pripravljeni konkretni ukrepi za izboljšanje prometnega sistema v občini. Predlagane rešitve izhajajo iz dolgoročne vizije, ki zasleduje varno, učinkovito in trajnostno obliko mobilnosti, hkrati pa prispevajo k bolj povezani, dostopni in prijazni lokalni skupnosti.



6. PRIPRAVA IN SPREJEM STRATEGIJE

(SKLOP F)

V zaključni fazi je bil oblikovan celovit dokument, usklajen z deležniki in predstavljen širši javnosti. Po opravljeni javni razpravi in upoštevanju utemeljenih pripomb je strategijo sprejel Občinski svet, s čimer je OCPS uradno postala strateški dokument občine Kobilje. Ta dokument bo v prihodnjih letih usmerjal razvoj prometnega sistema ter predstavljal okvir za izvajanje trajnostnih prometnih rešitev.

3 DELOVNE SKUPINE

Priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Kobilje je temeljila na sodelovanju več delovnih skupin, katerih strokovno znanje, praktične izkušnje in različni pogledi so pomembno prispevali k oblikovanju vsebine dokumenta. Delovne skupine so skrbele za strokovnost, prilagojenost lokalnim razmeram ter usklajevanje različnih interesov in potreb občine. Njihovo delo je obsegalo širok nabor nalog – od organizacijske in strokovne podpore do priprave vsebinskih izhodišč ter posredovanja podatkov o posebnostih lokalnega okolja.

IZVAJALEC

Izvajalec je imel osrednjo vlogo pri pripravi strategije, saj je skrbel za strokovno izvedbo celotnega procesa. Med njegove naloge so sodile metodološko vodenje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analiza obstoječega stanja, priprava nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Poleg navedenega je izvajalec koordiniral sodelovanje deležnikov in občanov, zagotavljal strokovno podporo in pripravil končno različico strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinske uprave Občine Kobilje. Njihova naloga je bila zagotavljati operativno podporo pri pripravi OCPS, predvsem z usklajevanjem strategije z lokalnimi politikami, spremljanjem napredka pri nastajanju dokumenta ter posredovanjem ključnih podatkov za analize in pripravo ukrepov. Skupina je poleg tega skrbela za administrativne postopke, organizacijo javnih posvetovanj ter sodelovala pri potrjevanju strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina je združevala ključne deležnike iz različnih področij, ki so s svojim strokovnim znanjem in praktičnimi izkušnjami pomembno prispevali k pripravi strategije. Sodelovali so pri oblikovanju vizije in strateških ciljev OCPS, določanju ključnih meril, prepoznavanju izzivov in priložnosti ter pripravi usmeritev za nadaljnji razvoj. Posebna pozornost je bila namenjena oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini.

V skupini so sodelovali predstavniki občinskega sveta, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, lokalnih podjetij, gasilcev, osnovne šole in različnih društev. Takšna sestava je omogočila celovit in interdisciplinaren pristop, ki je združeval strokovne poglede, praktične izkušnje ter potrebe in pričakovanja lokalne skupnosti.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je bila vključena v vse faze priprave OCPS, kar je zagotovilo, da so pri oblikovanju strategije upoštevani dejanski interesi in pričakovanja prebivalcev. Mnenja in predloge so lahko izražali preko javnih razprav, anket in drugih participativnih oblik sodelovanja. Na ta način so občanke in občani aktivno soustvarjali rešitve, ki vplivajo na kakovost vsakdanjega življenja ter dolgoročni razvoj Občine Kobilje.

4 VIZIJA IN CILJI

Vizija in cilji predstavljajo temelj za oblikovanje strategije, ki usmerja nadaljnji trajnostni prometni razvoj občine Kobilje. Vizija opredeljuje želeno prihodnje stanje občine na področju mobilnosti, pri čemer izhaja iz lokalnih posebnosti, vrednot in potreb prebivalcev.

Cilji konkretizirajo vizijo z opredelitvijo jasnih, dosegljivih in merljivih korakov, ki bodo omogočili njeno uresničitev. Služijo kot usmeritev pri oblikovanju ukrepov, določanju prioritet in spremljanju napredka pri razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

4.1 VIZIJA

VIZIJA OBČINE KOBILJE JE:

»Občina Kobilje z varno in dostopno prometno infrastrukturo spodbuja občane k uporabi trajnostnih oblik mobilnosti.«

4.2 OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Vizija občine Kobilje odraža zavezanost k oblikovanju varnemu in dostopnemu prometnemu sistemu, ki bo prilagojen specifičnim potrebam prebivalcev in obiskovalcev. Osrednji cilj je vzpostavitev okolja, kjer promet ni zgolj način premikanja, temveč orodje za povezovanje ljudi, omogočanje vsakodnevnih aktivnosti in spodbujanje aktivnega življenjskega sloga. Poudarek je na zagotavljanju varnosti v prometu, kar vključuje skrbno načrtovano infrastrukturo ter uvedbo ukrepov za umirjanje prometa in omogoča brezskrbno uporabo prostora vsem. S takšnim pristopom se krepi zaupanje v prometne rešitve, kar spodbuja pogostejšo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Pri tem se posebno pozornost namenja, da bi vsi prebivalci imeli enake možnosti za dostop do storitev in vključenost v skupnostno življenje.

Z izboljšanjem pogojev za pešce in kolesarje ter optimizacijo dostopnosti javnega prevoza želimo omogočiti enostavnejši in varnejši dostop do osnovnih storitev in aktivnosti ter povečati neodvisnost in mobilnost vseh prebivalcev, vključno z ranljivimi skupinami.

Občina prav tako stremi k izboljšanju kakovosti življenja z ustvarjanjem okolju prijaznega prostora, kjer so ohranjene naravne značilnosti in kjer so javne površine zasnovane kot kraji za druženje, rekreacijo in sprostitev.

S preudarnim načrtovanjem občina zagotavlja podporo lokalnemu gospodarstvu, ki bo povezano z lokalnimi prometnimi rešitvami in možnostmi za razvoj turizma. Povezovanje

lokalnih posebnosti z novimi pristopi v načrtovanju prometa bo omogočilo tako gospodarski kot socialni razvoj, ki je usmerjen v dolgoročno kakovostno bivanje vseh generacij.

Vizija občine Kobilje presega osnoven pogled na mobilnost in se osredotoča na trajnostni razvoj, ki podpira tako kakovost bivanja kot trajno ohranjanje naravnih in družbenih vrednot.

Občina stremi k dolgoročni izvedljivosti OCPS, ki vključuje sodelovanje širše javnosti in lokalnih skupnosti, šol in drugih ključnih deležnikov ter dodatno ozaveščanje vseh akterjev v prometu za spreminjanje potovalnih navad. S tem se oblikuje trajnosten prometni sistem, ki bo prebivalcem omogočil kakovostno in varno mobilnost.

4.3 CILJI

Na podlagi vizije občine Kobilje so opredeljeni naslednji cilji, ki predstavljajo konkretne usmeritve:

- C1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**
- C2. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.**
- C3. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.**
- C4. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
- C5. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- C6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- C7. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

4.4 CILJNE VREDNOSTI

Kazalniki, s katerimi se bodo merili uspešnost izvajanja strategije in pripadajoče ciljne vrednosti, ki so skladne z opredeljenimi cilji so:

- število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let
- deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
- deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah
- deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
- delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let
- delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo

Ciljne vrednosti so:

Tabela 2: Kazalniki s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi

ZAPOREDNA ŠTEVILKA	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati število prometnih nesreč	7 (med leti 2018 - 2022)	6 (med leti 2027-2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	67%	80%
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%	3%
3.	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	67%	85%
			Povečati delež uporabe hoje v prometu	7%	10%
4.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	66%	55%
5.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	6%	8%
		Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let	Izboljšati telesni fitnes otrok	31,6 (med leti 2020 - 2024)	36 (med leti 2027 - 2031)
6.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	78 %	72 %
7.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	33 %	66 %

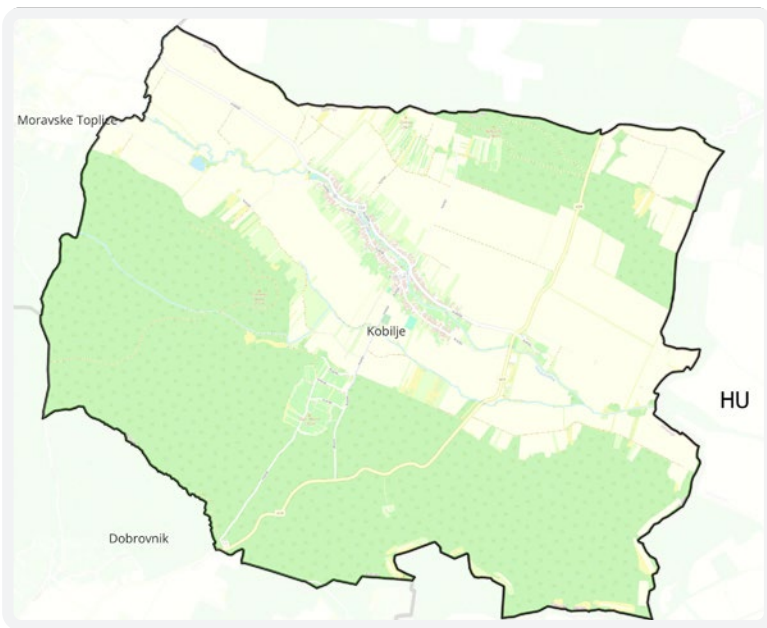


5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

5.1 SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Kobilje leži v skrajnem vzhodnem delu Slovenije, tik ob meji z Madžarsko, v osrčju slikovite panonske pokrajine. S svojimi nekaj več kot 500 prebivalci je ena najmanjših samostojnih občin v Sloveniji po številu prebivalcev in površini občine. Ustanovljena je bila leta 1998 z izločitvijo iz Občine Lendava, kar je predstavljalo izraz lokalne iniciative in želje po večji samostojnosti ter učinkovitejšem upravljanju lokalnih zadev. Kljub svoji majhnosti se Občina Kobilje ponaša z izrazito identiteto, zgodovinsko in kulturno dediščino, močno lokalno povezanostjo in visoko stopnjo pripadnosti prebivalcev.

Osrednje in hkrati edino naselje v občini je Kobilje, strnjeno obcestno naselje, ki se razprostira vzdolž Kobiljanskega potoka, edinstvenega geografskega elementa, ki naselje deli na dva bregova, ob katerih potekata lokalni cesti. Ta posebna prostorska zasnova daje naselju poseben značaj in vpliva na njegovo funkcionalno strukturo. Vzhodni del naselja se razširi v dva ločena kraka, medtem ko se nekaj objektov nahaja tudi v območju t. i. Malega Kobilja – deloma ločenega, a funkcionalno povezanega območja z glavnim naseljem



Kobilje je umeščeno na obrobju Pomurja, približno 6 km oddaljeno od središča Dobrovnika, 16 km od regijskega središča Lendave in 20 km od Murske Sobote. Ta lega med podeželskim zaledjem in bližino pomembnejših regionalnih središč prinaša tako prednosti kot omejitve. Po eni strani omogoča dostop do širšega trga, javnih storitev in delovnih mest, po drugi strani pa občina zaradi svoje geografske periferne lege, majhnega demografskega in gospodarskega potenciala ter omejenih prostorskih virov pogosto ostaja spregledana v širših razvojnih načrtih.

Kljub tem izzivom Kobilje premore številne razvojne potencialne, ki izhajajo iz naravne krajine, kulturne raznolikosti, kmetijske tradicije in čezmejne lege. Območje je prepoznavno po vinogradništvu, bogati naravni dediščini, ohranjenem jeziku in kulturni identiteti, pa

Občina Kobilje je del pomurske statistične regije. Meri 20 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 198. mesto.

Sredi leta 2023 je imela občina približno 520 prebivalcev (približno 260 moških in 260 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 209. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 26 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (105 prebivalcev na km²).

Povprečna starost občanov je bila 47,5 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,1 let).

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOBILJE

razen v šestih (Črna na Koroškem, Dobrovnik, Grad, Hodoš, Jezersko in Mislinja), višja od indeksa staranja za moške.

V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini je deloval 1 vrtec, obiskovalo pa ga je 12 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1-5 let, jih je bilo 100 % vključenih v vrtec, kar je več kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (83 %). V tamkajšnji osnovni šoli se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 40 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 20 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 20 študentov in nobenega diplomanta; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 67 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je manj od slovenskega povprečja (69 %).

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 12 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 9 % nižja.

Med 1.000 prebivalci občine jih je 599 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 11 let.

V letu 2023 je v občini Kobilje 201 delovno aktivnih prebivalcev, ki ne vključujejo kmetov. Na tem območju je 46 delovnih mest, od katerih jih 21 pripada domačim prebivalcem občine Kobilje, preostalih 25 pa je zaposlenih s prebivalci drugih občin.

Tabela 3: Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], KOBILJE
vir: SURS

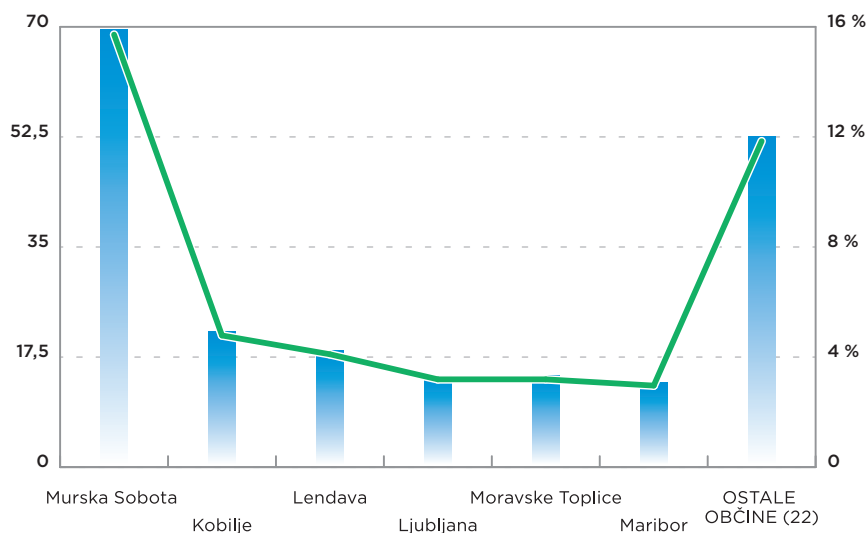
KOBILJE skupaj	2023						
	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini delovnega mesta	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini delovnega mesta	Delež delovno aktivnega prebivalstva [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Indeks delovne migracije
	201	46	21	180	25	10,4	22,9

Od 201 delovno aktivnih prebivalcev občine jih 180 dela izven območja občine Kobilje.

Indeks delovne migracije za občino Kobilje znaša 22,9 kar pomeni, da število delovnih mest v občini predstavlja 22,9 % števila delovno aktivnih prebivalcev. Glede na ta indeks, lahko občino Kobilje uvrstimo v kategorijo **izrazito bivalnih občin**, kar pomeni, da ima občina manj delovnih mest v primerjavi z aktivnim prebivalstvom, zaradi česar večina prebivalcev ima zaposlitev izven občine.

Grafikon 1: Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) občine Kobilje po občinah delovnega mesta

vir: SURS



V letu 2023 je v občini Kobilje zaposlenih 21 domačinov, kar predstavlja 10,45 % vseh delovno aktivnih prebivalcev občine. Poleg tega je večji delež prebivalcev iz območja občine Kobilje zaposlen v drugih občinah, med njimi največ v Murski Soboti (69 oseb, 34,23 %), pa tudi v Lendavi (18 oseb, 8,96 %), Ljubljani (14 oseb, 6,97 %), Moravskih Toplicah, Mariboru in 22 ostalih slovenskih občinah.

Prebivalci občine Kobilje se usmerjajo v iskanje zaposlitvenih priložnosti v različnih delih Slovenije. Delež prebivalcev, zaposlenih v na območju občine Kobilje, je 10,45 %, precej je dnevnih delovnih migracij. Največja koncentracija delovnih mest za prebivalce Kobilje je v Murski Soboti, kjer je zaposlenih 34,33 % vsega delovno aktivnega prebivalstva občine Kobilje. Ta migracija delovne sile je odraz potreb prebivalcev, ki iščejo zaposlitev na različnih lokacijah, tudi izven svoje domače občine.

5.2 POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Poznavanje potovalnih navad prebivalcev je temelj za pripravo učinkovite prometne strategije. Pregled načinov, pogostosti in namenov potovanja omogoča razumevanje vsakodnevnih potreb prebivalcev ter razkriva ključne vzorce mobilnosti v občini..

Kordonsko štetje prometa, izvedeno 18. 10. 2024 v občini Kobilje, je bilo izvedeno na lokaciji naselja Kobilje pri h. št. Kobilje 177, s štetjem prometa na regionalni cesti R3-724/4121 Berkovci-Kobilje. Štetje je potekalo v dveh časovnih intervalih: jutranjem (6:30–8:30) in popoldanskem (13:30–15:30).

KLJUČNE UGOTOVITVE

1.

Največji delež potnikov – kar 77,5 % vseh – uporablja osebni avtomobil, če k temu prištejemo še potnike v potniških kombijih (5,1 %), se skupaj delež povzpne na 82,6 %, kar jasno kaže na izrazito odvisnost od individualnega motoriziranega prevoza. Ta trend je še izrazitejši v popoldanskem času, ko skupni delež osebnih avtomobilov in kombijev doseže kar 88,4 %. Tovrsten prometni vzorec pomeni velik pritisk na cestno infrastrukturo, parkirne zmogljivosti in prispeva k večji prometni obremenjenosti ter okoljskim vplivom (emisije, hrup). Ti podatki potrjujejo potrebo po spodbujanju alternativnih, bolj trajnostnih načinov mobilnosti, predvsem v konicah, ko je prometna nasičenost največja.

2.

Trajnostni načini mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, so izraziteje prisotni v jutranjem času, kjer skupaj predstavljajo več kot 21 % vseh potnikov (pešci 12,8 %, kolesarji 9,0 %). Popoldne ta delež občutno upade (skupaj le 9,8 %). Na ravni celotnega dne pa trajnostne oblike mobilnosti predstavljajo 13,7 % vseh potnikov, kar pomeni, da ima ta način prevoza pomembno vlogo z velikim potencialom za povečanje.

3.

JAVNI PROMET (AVTOBUSI VSEH VRST) PREDSTAVLJA MANJ KOT 1 % VSEH ZABELEŽENIH POTNIKOV

Največji delež predstavljajo osebe v osebnih avtomobilih, saj jih je bilo skupno 317, kar ustreza 77,5 % vseh potnikov. To potrjuje prevladujočo vlogo individualnega motoriziranega prometa na opazovanem območju. Med nemotoriziranimi oblikami prevoza izstopajo pešci (30 oseb oz. 7,3 %) in kolesarji (26 oseb oz. 6,4 %). Sledijo še osebe v potniških kombijih s 5,1 % deležem.

Ostale oblike prevoza, kot so javne storitve (mestni, medkrajevni, šolski, delavski ali turistični avtobusi), so bile zastopane v zelo majhni meri, skupaj s samo 3 potniki. Ob tem velja poudariti, da šolski prevozi otrok, glede na velikost občine in oddaljenost učencev od šole, niso organizirani. Prav tako so bile osebe v tovornih vozilih (lažjih in težjih) redke, saj je bilo skupno zabeleženih le 9 oseb, kar pomeni 2,2 % vseh uporabnikov cestnega prostora.

PROMETNI NAČINI	DELEŽ (za vse lokacije štetja)
Hoja	7,33 %
Kolesarjenje	6,36 %
Motor	0,73 %
Javni prevoz – mestni ali medkrajevni avtobus	0,73 %
Javni prevoz – vlak	0,00 %
Organiziran prevoz – delavski avtobus	0,00 %
Organiziran prevoz – šolski avtobus	0,00 %
Osebni avtomobil	77,51 %
Potniški kombi	5,13 %
Lažja tovorna vozila (dve osi)	0,73 %
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	1,47 %
SKUPAJ (100 %)	100 %

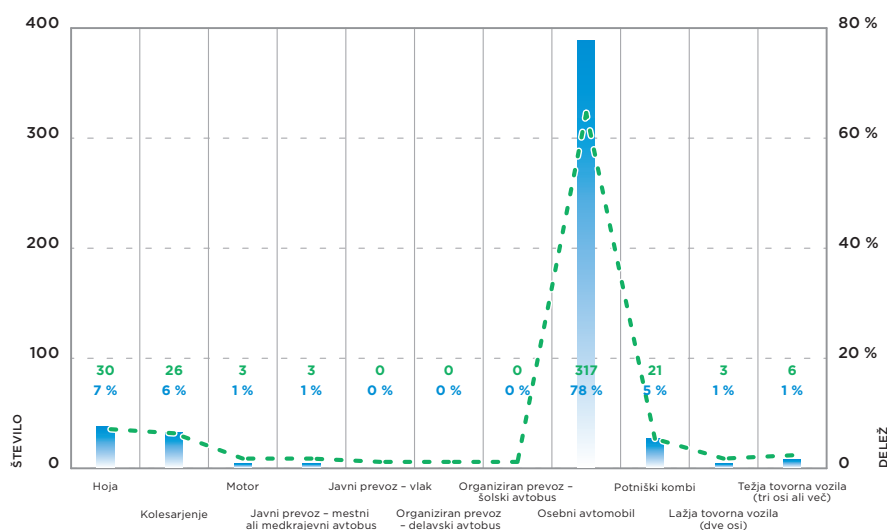
Tabela 4: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Razlike med jutranjim in popoldanskim prometom so precej izrazite. V jutranjem času (133 oseb) je bila opazna večja razpršenost po načinih mobilnosti. Delež pešcev je znašal 12,8 %, kolesarjev 9,0 %, prisotne pa so bile tudi osebe v potniških kombijih (10,5 %). V tem obdobju so bili osebni avtomobili zastopani s 60,2 % deležem.

V popoldanskem času (276 oseb) se je slika bistveno spremenila – delež osebnih avtomobilov se je povzpela na kar 85,9 %, deleža pešcev in kolesarjev pa sta upadla na 4,7 % oz. 5,1 %.

Iz podatkov je mogoče sklepati, da je jutranji promet bolj razpršen in vključuje več trajnostnih načinov mobilnosti, medtem ko popoldanski promet močno prevladujejo osebni avtomobili, kar nakazuje na večjo individualno odvisnost pri povratku iz službe, šole ali drugih dejavnosti.

Grafikon 2: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini



Iz podatkov ankete izveden med občani občine Kobilje je razvidno, da v občini močno prevladuje uporaba osebnega avtomobila kot voznika, saj ta način mobilnosti uporablja kar 85 % anketiranih, dodatne 4 % predstavljajo sopotniki. Gre za izrazito visoko odvisnost od avtomobila, kar nakazuje na slabo razvite ali nepraktične alternative za vsakodnevno mobilnost.

Ostali načini mobilnosti so zastopani v bistveno manjši meri:

- peš hodi 6 % anketiranih,
- Javni prevoz uporablja 4 %,
- kolo uporablja le 2 % prebivalcev,

Rezultati kažejo na izrazito avtomobilno naravnano mobilnost, kar je značilno za podeželske občine brez razvejane mreže javnega prometa in z razpršeno poselitvijo

Anketirani prebivalci občine Kobilje kot ključni razlog za izbiro svojega načina mobilnosti najpogosteje navajajo praktičnost, ki jo izpostavi skoraj dve tretjini sodelujočih (63 %). To pomeni, da prebivalci mobilnost v prvi vrsti ocenjujejo skozi prizmo učinkovitosti, dostopnosti in enostavne uporabe.

Drugi najpogosteje izbran razlog je udobje (48 %), kar potrjuje, da je fizična in psihološka prijetnost med premikanjem pomemben dejavnik pri odločanju o mobilnostnem načinu.

Pomembno vlogo ima tudi vreme (31 %), kar kaže na to, da izbira načina mobilnosti pogosto ni trajno ustaljena, ampak je pogojena z vremenskimi razmerami.

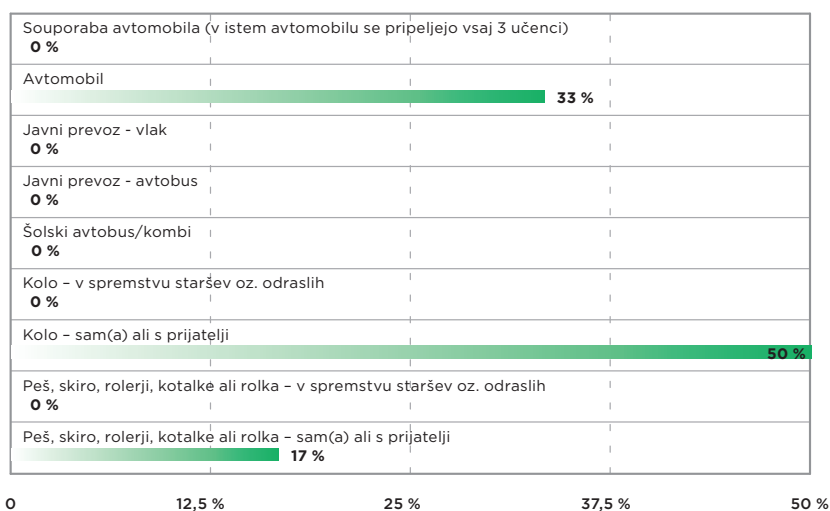
Pomanjkanje alternativ je kot razlog navedlo 27 % vprašanih, kar pomeni, da več kot četrtna ljudi svojega načina ne izbere zaradi preferenc, temveč zato, ker druge možnosti zanje niso na voljo ali niso praktične.

Med drugimi razlogi najdemo:

- razvado ali navado (21 %),
- zdravje (10 %),
- kratke razdalje (10 %),
- varnost (8 %),
- vpliv na okolje (2 %), medtem ko cena ni bila razlog za nobenega od sodelujočih.

To pomeni, da okoljski in stroškovni vidiki trenutno ne igrajo bistvene vloge pri odločanju o mobilnosti v Kobilju, kar bi bilo v prihodnje smiselno naslavljanje v okviru ozaveščanja in trajnostne preobrazbe potovalnih navad.

Ugotovitve iz anket izvedene v OŠ Kobilje kažejo, da se največji delež otrok v šolo s kolesom. Sledi vožnja za avtomobilom (dobrih 33 %). Slabih 17% otrok v šolo pride peš (sami ali s prijatelji).

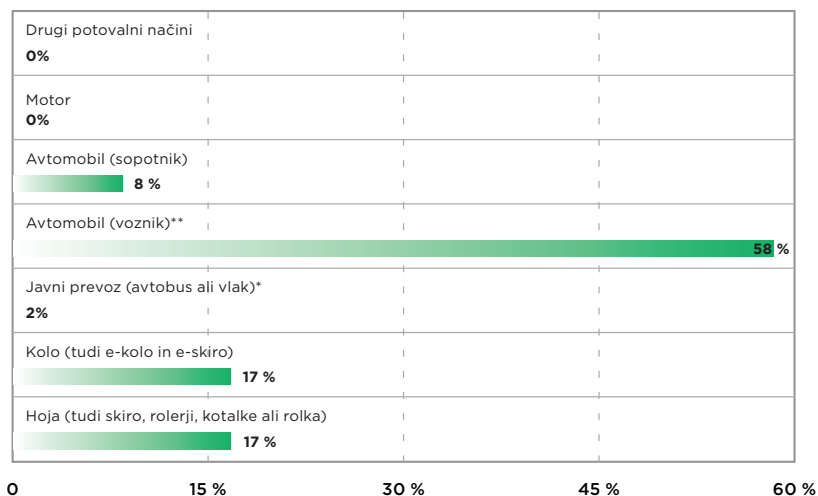


Grafikon 3: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Analiza deležev uporabe različnih potovalnih načinov pri vsakodnevni poti na delo kaže, da največji delež predstavljajo vozniki osebnega avtomobila saj se kar 58 % zaposlenih vozi na delo kot vozniki avtomobila, dodatnih 8 % pa kot sopotniki. Skupaj to pomeni, da več kot 60 % poti na delo temelji na uporabi osebnega vozila.

Pri vsakodnevni poti na delo kolesari slabih 17 % vprašanih, enak delež vprašanih pa se jih odpravi tudi peš. Pomembno je izpostaviti, da nihče ne uporablja javnega prevoza (avtobus), prav tako se ne pojavljajo drugi načini mobilnosti.

Grafikon 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo



Potovalne navade v občini Kobilje razkrivajo značilno odvisnost prebivalcev od osebnega motornega prometa, kar je razumljivo glede na omejene možnosti javnega prevoza in prostorsko razpršenost naselja. Osebni avtomobil ostaja najpogostejše izbrano prevozno sredstvo, saj omogoča mobilnost in povezovanje z bližnjimi središči, hkrati pa povzroča izzive v smislu varnosti, prostorskih obremenitev in vplivov na okolje. Posebej izrazito je pomanjkanje varnih površin za pešce in kolesarje na državni cesti, kar zmanjšuje privlačnost trajnostnih oblik mobilnosti in povečuje tveganje za ranljive udeležence.

Tovorni in kmetijski promet, čeprav ne poteka neprestano, ima izrazite lokalne vplive. Ozka državna cesta, pogost stik z večjimi vozili ter njihovo izogibanje po bankinah in zasebnih zemljiščih ustvarjajo občutek nevarnosti in slabšajo stanje prometne infrastrukture. V posameznih obdobjih, predvsem v času kmetijskih opravil, se prometne obremenitve še povečajo, kar dodatno zmanjšuje prometno varnost in kakovost bivanja ob glavni prometnici.



6 PET STEBROV STRATEGIJE

6.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

V zadnjih letih je prometno omrežje v Občini Kobilje, pa tudi v samem naselju, doživelo pomembne spremembe, ki so izboljšale cestne povezave in spodbudile uporabo lastnih prevoznih sredstev. Razvoj cestne infrastrukture se je osredotočil na izboljšanje povezav med naseljem in širšim okoljem, s čimer se je povečala dostopnost za prebivalce, vendar pa hkrati tudi povečala odvisnost od motornih vozil.

Prometno omrežje v naselju Kobilje je sicer v glavnem sestavljeno iz regionalnih in lokalnih cest, ki prečkajo naselje in omogočajo povezave z drugimi kraji, kot sta Lendava in Murska Sobota. Sodobni prometni razvoj v naselju Kobilje vključuje rekonstrukcijo obstoječih regionalnih in lokalnih cest skozi naselje, kjer je predvidena tudi širitev prometnih površin ter ureditev pločnikov in kolesarskih poti. Ta izboljšava je ključnega pomena za večjo varnost pešcev in kolesarjev, saj trenutna infrastruktura v nekaterih delih naselja ne omogoča udobnega in varnega gibanja, zlasti ob glavnih cestah, ki so zelo obremenjene z motornim prometom.

Na drugih občinskih cestah v naselju so predvidene izboljšave, kot so ureditev pločnikov, ki bodo omogočili varnejše gibanje pešcev, zlasti za otroke in starejše prebivalce. Pločniki na nekaterih odsekih še niso v celoti urejeni, kar predstavlja izziv za pešce, še posebej v hladnejših mesecih, ko so poti lahko spolzke in nevarne.

Ob javnih objektih v naselju, kot so šola, trgovina in občinska stavba, je bilo že zagotovljeno ustrezno število parkirišč. Parkirišča tako zagotavljajo ustrezno dostopnost in težav na področju mirujočega prometa v naselju ni.

Zaradi specifične geografske lege naselja, ki je prečkana s Kobiljskim potokom, je predvideno tudi ustrezno vzdrževanje oz. naprava novih prehodov čez potok, ki bodo omogočili varno in udobno prečkanje tako za pešce kot tudi za kolesarje.

Javni potniški promet vključuje lokalne povezave do večjih naselij in regijskega središča Murska Sobota. V osrednjem delu naselja, iz smeri Dobrovnika, je bilo na novo urejeno avtobusno postajališče, ki omogoča lažji dostop do javnega prevoza. Dodatno je bilo v severozahodnem delu naselja, v smeri proti Motvarjevcem (Občina Moravske Toplice), postavljeno še eno avtobusno postajališče z ustrezno cestno označbo. Kljub tem izboljšavam pa je treba omeniti, da povezava z drugimi naselji še vedno ni optimalna, kar predstavlja izziv za prebivalce, ki so odvisni od javnega prevoza.

Obstoječe stanje prometnega omrežja v občini Kobilje je torej v fazi razvoja, ki omogoča povečanje dostopnosti in varnosti za vse udeležence v prometu. Kljub že izvedenim izboljšavam pa še vedno obstajajo določeni izzivi, ki jih je treba nasloviti, zlasti v smislu celovite ureditve infrastrukturnih povezav, varnosti pešcev in kolesarjev (predvsem ob državni cesti skozi naselje) ter nadaljnje spodbujanje uporabe javnega prevoza.

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Občina Kobilje se sooča z različnimi izzivi in priložnostmi, ki oblikujejo njen pristop k celostnemu prometnemu načrtovanju. Ključni izzivi vključujejo visok indeks staranja prebivalstva, majhnost občinske uprave, geografske značilnosti in upadanje števila prebivalcev. Območje se sooča tudi z izzivi obmejnih problemskih območij, kjer so potrebne prilagoditve za večjo povezanost s sosednjimi območji. Povečanje števila starejših prebivalcev v občini pomeni, da je nujno prilagoditi prometno infrastrukturo, kar vključuje zagotavljanje boljše dostopnosti za pešce, še posebej starejše osebe, in razvoj varnih prehodov ter ustreznih poti za pešce. Zaradi majhnosti občinske uprave so omejeni tudi viri za obsežne infrastrukturne projekte, vendar ta majhnost omogoča hitro prilagajanje potrebam in učinkovit odziv na lokalne izzive.

Središče občine je omejeno, kar vpliva na širitev cestnih povezav. Prav tako upadanje števila prebivalcev pomeni manjše potrebe po širjenju infrastrukture, a hkrati izzive pri zagotavljanju trajnostnih prevoznih možnosti. Povečanje migracij v večja mesta vpliva na zmanjšanje potreb po velikih prometnih infrastrukturnih projektih, vendar obstaja potreba po optimizaciji obstoječe infrastrukture in večji povezanosti občine.

Med priložnostmi za izboljšanje prometnega sistema v občini Kobilje izstopata organizacija izobraževalnih kampanj o trajnostni mobilnosti in večja participacija ključnih deležnikov pri oblikovanju prometnih rešitev. Kampanje o trajnostni mobilnosti lahko prebivalcem omogočijo razumevanje prednosti trajnostnih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, kar zmanjšuje prometne obremenitve in prispeva k večji kakovosti življenja. Participacija lokalnih akterjev, kot so občani, podjetja in šola, pri oblikovanju prometnih rešitev je ključna za razvoj rešitev, ki so v skladu z lokalnimi potrebami in ki povečujejo učinkovitost prometnega sistema. Prav tako predstavlja pomembno priložnost ureditev infrastrukture za zajem podatkov o prometu, ki omogoča boljše sledenje prometnim tokovom, optimizacijo rabe obstoječe infrastrukture in zagotavljanje boljše varnosti v prometu.

V zadnjih letih so bili doseženi pomembni koraki, ki pripomorejo k napredku celostnega prometnega načrtovanja. Sprejetje razvojnega programa občine Kobilje za obdobje 2021–2030 predstavlja temelj za dolgoročno načrtovanje in izvajanje ukrepov, ki bodo izboljšali prometno infrastrukturo in spodbudili trajnostno mobilnost.

Kljub izzivom, s katerimi se občina sooča, kot so demografske spremembe in geografske omejitve, so priložnosti za izboljšanje prometne infrastrukture številne. Z nadaljnjim vlaganjem v trajnostne rešitve in vključevanjem lokalnih deležnikov v proces odločanja bo občina Kobilje lahko dosegla učinkovito in trajnostno prometno omrežje, ki bo služilo tako prebivalcem kot obiskovalcem.

Tabela 6: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju stebra celostno prometno načrtovanje

DOSEŽKI

- sprejet razvojni program občine Kobilje za obdobje 2021–2030
- seznanitev občinske uprave o pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja

KLJUČNI IZZIVI

- visok indeks staranja
- majhnost občinske uprave
- geografska lega in lastnosti občine
- upadanje števila prebivalcev
- izzivi obmejnih problemskih območij

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- organizacija izobraževalnih kampanj o trajnostni mobilnosti
- participacija ključnih deležnikov prometa v občini pri oblikovanju prometnih rešitev
- ureditev infrastrukture za zajem podatkov o prometu

PRIORITETA

Izkoristiti majhnost občine in povezanost občanov.

obrazložitev: Majhnost občine in visoka povezanost med prebivalci omogočata učinkovito izvajanje trajnostnih prometnih rešitev. Kratke razdalje in pregledna prometna mreža so idealne za spodbujanje hoje, kolesarjenja in lokalnih skupnostnih pobud. Tak pristop prispeva k večji prometni varnosti, zmanjšanju emisij ter večji kakovosti bivanja.

STRATEŠKO VODILO

Izkoristiti majhnost občine in dobro povezanost med občani kot priložnost za razvoj trajnostnih prometnih rešitev, ki spodbujajo spremembo potovalnih navad.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (hoja + kolesar + javni prevoz) iz 14% v letu 2024 na 21% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

SVEŽNJI UKREPOV

Promet v Občini Kobilje ima ključno vlogo pri ustvarjanju kakovostnega življenjskega okolja, zagotavljanju varnosti ter spodbujanju trajnostnega razvoja. Ukrepi, predvideni v okviru celostnega prometnega načrtovanja, so razdeljeni v štiri vsebinske sklope, ki skupaj tvorijo usklajen in dolgoročno naravnan pristop k razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

1. Strateško celostno prometno načrtovanje namen:

ustvariti dolgoročno usmerjeno, strokovno in usklajeno podlago za vse prometne politike.

Ukrep	Opis
1.1 Priprava občinske celostne prometne strategije	Občina Kobilje bo prvič pripravila strateški dokument, ki bo določil dolgoročne cilje in usmeritve za razvoj prometa v občini. Ukrep bo zagotovil celovit pristop k urejanju prometa, z izboljšanjem prometne povezanosti, večjo varnostjo udeležencev in spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti. Glede na priporočene časovne okvire prenove je načrtovana priprava nove OCPS v letu 2032
1.2 Uvedba načela "trajnostna mobilnost najprej"	Pri vseh prostorskih in prometnih ureditvah bo občina sistematično upoštevala hierarhijo trajnostne mobilnosti - prednostno se načrtujejo rešitve, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, šele nato motorizirani osebni promet.
1.3 Sodelovanje z drugimi občinami in državo	Sodelovanje občine Kobilje z občinami ČOKLenD in z drugimi okoliškimi občinami, izvedba skupnih infrastrukturnih projektov, sodelovanje občine pri pripravi RCPS.
1.4 Redno usposabljanje in izobraževanje o načelih trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja	Občina Kobilje bo uvedla sistematična usposabljanja in izobraževalne programe za občinsko upravo. Redna izobraževanja bodo omogočila tudi prenos dobrih praks iz drugih občin ter krepitev sodelovanja med občino, regijo in državo.

2. Celoviti ukrepi na področju prometa v občini

namen: vzpostaviti sistemsko usklajen in odziven prometni sistem, prilagojen lokalnim specifikam.

Ukrep	Opis
2.1 Spodbujanje večmodalne mobilnosti	Vzpostavitev manjših P+R parkirišča ob glavnih prometnicah ter povezovanje z JPP in kolesarsko infrastrukturo.
2.2 Prilagajanje infrastrukturnih projektov ranljivim skupinam	Pri načrtovanju in prenovi prometne infrastrukture se sistematično upoštevajo potrebe ranljivih skupin – otrok, starejših, oseb z zmanjšano mobilnostjo in senzornimi ovirami. Vsi infrastrukturni projekti vključujejo elemente univerzalnega dostopa.
2.3 Vzpostavitev varnih površin za pešce in kolesarje v naselju	Ureditev ločenih površin za pešce in kolesarje tam, kjer je to mogoče (ob glavni cesti skozi naselje), ter umirjanje prometa na območjih, kjer ni prostora za ločitev poti (cona 30, grbine).
2.4 Preučitev možnosti vzpostavitve obvoznice za težko kmetijsko mehanizacijo izven strnjene naselja Kobilje	Izvede se strokovna preučitev možnosti za vzpostavitev prometne obvoznice, namenjene predvsem prehodu težke kmetijske mehanizacije, ki trenutno poteka skozi strnjeno naselje Kobilje. Cilj je razbremenitev notranjih vaških cest, povečanje prometne varnosti prebivalcev, zmanjšanje obremenitev na bivalno okolje

3. Monitoring in evalvacija učinkov

namen: Redno spremljanje, merjenje in prilagajanje ukrepov na podlagi dejanskih podatkov.

Ukrep	Opis
3.1 Kazalniki trajnostne mobilnosti	Vzpostavitev ključnih kazalnikov uspešnosti (KPI) za promet.
3.2 Vzpostavitev sistema za zajem podatkov o prometu	Namestitev števecv prometa in sistematično zbiranje podatkov o prometnih tokovih (motorni promet, kolesarji, pešci).
3.3 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	Javno poročanje o napredku, izvajanju ukrepov in odstopanjih. Po sprejetju občinske celostne prometne strategije se njeno izvajanje redno spremlja, pri čemer se enkrat letno pripravi poročilo o njenem izvajanju in učinkih. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se beležijo obvezni kazalniki ter dodatni kazalniki, ki so bili izbrani glede na izbrane cilje.

4. Vključevanje javnosti

namen: Zagotoviti sodelovanje, zaupanje in sooblikovanje ukrepov skupaj z občani.

Ukrep	Opis
4.1 Participativno oblikovanje prometnih rešitev	Vzpostavitev rednih posvetov z občani, šolo in turističnimi deležniki pri pripravi prometnih rešitev. Srečanja bi potekala v obliki strukturiranih razprav in delavnic, kjer bodo občani lahko izpostavili potrebe, težave ter podali konkretne pobude za izboljšave prometnega sistema v svojem okolju.
4.2 Spletna platforma za pobude	Vzpostavitev digitalne platforme za oddajo pobud, predlogov in pripomb občanov glede prometnih ureditev v občini.
4.3 Organizacija izobraževalnih kampanj o trajnostni mobilnosti	Izvedba lokalnih delavnic in kampanj, namenjenih osveščanju o hoji, kolesarjenju in javnem prevozu.
4.4 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	Pri vsakem načrtovanju, prenovi ali gradnji večjih prometnih in javnih infrastrukturnih projektov (npr. ceste, križišča, pločniki, avtobusne postaje, kolesarske povezave) se sistemsko in strukturirano organizira posvet z javnostjo, kjer vsi zainteresirani podajo tudi svoje predloge.

6.2 HOJA

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Kljub omejenim potrebam in velikosti naselja je za kakovost življenja občanov ključnega pomena zagotavljanje varnih in dostopnih poti za pešce. Obstoječe stanje na področju hoje je v občini še vedno precej omejeno, predvsem zaradi pomanjkanja ustreznih pešpoti in pločnikov na nekaterih ključnih prometnih odsekih.

Največji izziv za občino Kobilje predstavlja ureditev državne ceste Berkovci - Kobilje, ki poteka skozi samo naselje. Ta cesta je pomembna prometna povezava, vendar predstavlja tudi tveganje za varnost pešcev, saj ni urejenih pločnikov. Pešci so tako prisiljeni hoditi po vozišču, kar povečuje nevarnost nesreč. Zaradi tega je nujno, da se v okviru trajnostnega prometnega načrtovanja posveti več pozornosti zagotavljanju varnih prehodov, pločnikov in drugih ustreznih infrastrukturnih ukrepov, ki bodo omogočili varen in udoben prehod pešcev čez to pomembno cesto.

Poleg tega so v občini tudi drugi deli, kjer je infrastruktura za pešce še vedno nezadostna, kar otežuje povezanost pešpoti med različni deli naselij. Pomanjkanje pločnikov predstavlja oviro za pešačenje, še posebej za starejše občane, ki so bolj ranljivi v prometnem okolju. Ureditev teh poti in prehodov je torej ključen korak k spodbujanju hoje kot enega izmed trajnostnih načinov mobilnosti v občini Kobilje.

V prihodnosti bo potrebno vložiti več naporov v razvoj ustrezne infrastrukture, ki bo omogočila varno hojo po naselju, ter vključiti lokalno skupnost in različne akterje v oblikovanje rešitev, ki bodo ustrezale potrebam občanov in obiskovalcev.



Slika 3: državna cesta R3-724/4120 Berkovci - Kobilje v naselju Kobilje - neurejeni hodniki za pešce povečujejo tveganje za varnost vseh udeležencev v prometu



Slika 4: Povezovalni most med občinsko javno potjo JP 765742 in državno regionalno cesto R3-724/4120 Berkovci - Kobilje - urejen denivelirani hodnik za pešce omogoča varno prečkanje premostitvenega objekta



Slika 5: na novo urejen hodnik za pešce ob občinski lokalni cest LC-169011 Kobiljska šuma – Kobilje z varno, estetsko in tlakovano pohodno površino



Slika 6: Leseni pohodni most čez Kobiljski potok pri stavbi občinske uprave - omogoča neposreden dostop do središča občine tudi s severovzhodnega dela naselja preko potoka



Slika 7: tlakovana in urejena pot z dvorišča občinske uprave do lesenega peš mostu čez Kobiljski potok



Slika 8: Prehod za pešce, označen z modro barvo, za povečanje varnosti pešcev - učinek povečanja kontrasta in vzbujanja pozornosti voznikov



Slika 9: makadamska občinska pot JP 765742 Motvarjevci – Kobilje do naselja Motvarjevci (občina Moravske Toplice)



Slika 10: Makadamska občinska pot JP 765742 Motvarjevci – Kobilje, ki poteka mimo gramoznice Kobilje, z nameščenimi klopmi, predstavlja mirno naravno lokacijo za rekreacijo in počitek

Na področju hoje se občina Kobilje sooča z več ključnimi izzivi, ki pomembno vplivajo na varnost in privlačnost hoje kot trajnostnega načina mobilnosti. Pomanjkanje hodnikov za pešce ter slaba prometna varnost in dostopnost ob občinskih in državnih cestah zmanjšujeta motivacijo prebivalcev za hojo, še posebej med ranljivimi skupinami, kot so otroci in starejši. Nizki delež hoje v strukturi mobilnosti dodatno nakazuje na nujnost sprememb, kar je še okrepljeno s pomanjkanjem urbane opreme, ki bi izboljšala udobje in funkcionalnost peš povezav.

Kljub tem izzivom pa občina prepoznava več pomembnih priložnosti. Ureditev površin za pešce znotraj naselja in razvoj območij umirjenega prometa lahko bistveno prispevata k izboljšanju prometne varnosti in kakovosti javnega prostora. S tem bi spodbudili več hoje, zlasti med otroki, kar bi pozitivno vplivalo tudi na zdrav življenjski slog. Dodaten potencial predstavlja razvoj zelenih površin in namestitve urbane opreme, kar bi prispevalo k večji privlačnosti hoje kot vsakodnevne oblike mobilnosti.

Občina je na tem področju že dosegla pomembne premike – izgradnja površin za pešce v središčnem območju naselja ter ureditev pešpoti s kažipoti in informacijskimi tablamami sta izboljšali orientacijo in dostopnost. Posebej pomembna je tudi vzpostavitev »kiss + ride« območja pri OŠ Kobilje, ki prispeva k večji varnosti otrok v okolici šole in spodbuja delno uporabo hoje ob prihodu v šolo.

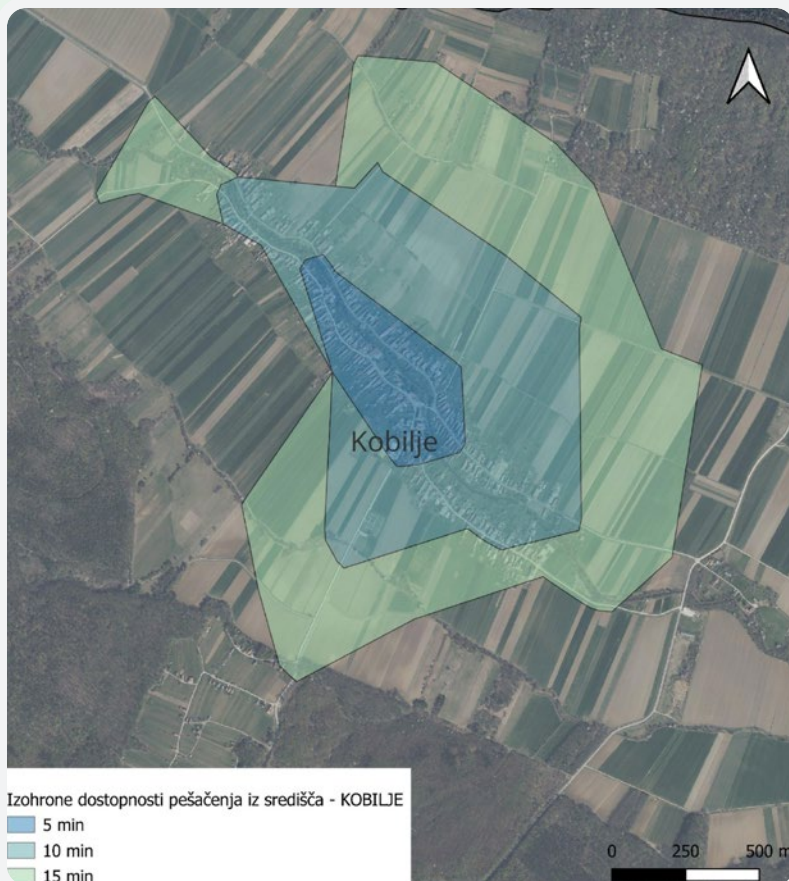
Vse navedeno kaže na to, da se občina zaveda pomena hoje kot temeljnega elementa trajnostne mobilnosti in si prizadeva za sistematično izboljšanje pogojev zanjo, pri čemer lahko z nadgradnjo obstoječih ukrepov doseže dolgoročne pozitivne učinke za skupnost.

Tabela 7: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju uporabe hoje

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• izgradnja površin za pešce v središčnem območju naselja • ureditev pešpoti s kažipoti in z dopolnilnimi informacijskimi tablamami • ureditev „kiss + ride“ območja pri OŠ Kobilje	• pomanjkanje hodnikov za pešce v naselju občine • prometna varnost in dostopnost za pešce na občinski in državni cesti • nizki delež trajnostnih oblik mobilnosti – predvsem peš hoje • pomanjkanje urbane opreme	• ureditev površin za pešce znotraj naselja • povečevanje aktivne mobilnosti med otroci in s tem krepitev zdravega življenjskega sloga • ureditev območja umirjenega prometa • razvoj zelenih površin in ureditev dodatne urbane opreme

Na podlagi rezultatov kordonskega štetja prometa in anketnih podatkov lahko sklepamo, da hoja v Kobilju ni prevladujoča oblika mobilnosti, kljub sorazmerno ugodnim prostorskim pogojem. Hoja predstavlja le dobrih 7 % vseh prometnih udeležencev, kar nakazuje na njeno omejeno uporabo. Vzroki za to so lahko večplastni in povezani tako z infrastrukturo kot z družbenimi navadami in percepcijo hoje kot oblike mobilnosti.

Med zaposlenimi je manj kot 17 % takih, ki na delo prihajajo peš, čeprav kar 42 % zaposlenih živi v oddaljenosti do 2 kilometrov od delovnega mesta – kar je razdalja, ki je z vidika hoje povsem izvedljiva. Ta neskladnost kaže na prisotnost drugih dejavnikov, ki odvrnejo ljudi od hoje. To so lahko pomanjkanje ustreznih pešpoti, občutek varnosti, slaba vremenska zaščita ali pa zgolj nizka kulturna vrednost hoje kot načina prihoda na delo. Podobno tudi med osnovnošolci hoja predstavlja le 17 %, čeprav bi bila v večini primerov realna in zdrava izbira.



Slika 11: Izohrone dostopnosti pešačenja iz občinskega središča občine Kobilje

Izohrone dostopnosti pešpoti v Kobilju kažejo, da je večina ključnih točk naselja (kot so šola, trgovina, občina, cerkev) dostopna v razdalji 5 do 10 minut hoje. To pomeni, da je osnovna infrastruktura za pešačenje formalno prisotna in da fizična oddaljenost ne predstavlja bistvene ovire. Posledično lahko sklepamo, da razlogi za nizko uporabo hoje izhajajo predvsem iz psihološko-socioloških dejavnikov in morda tudi iz neustrezne urbane opreme (npr. manjkajoči pločniki, prehodi, osvetlitev ali povezave).

Za izboljšanje stanja bi bilo zato smiselno okrepiti promocijo trajnostne mobilnosti, izboljšati urbano opremo za pešce ter izboljšati ozaveščenost prebivalcev o koristih hoje. Povezava izohron z realno uporabo hoje kaže na velik potencial za spremembo potovalnih navad, če se odpravi obstoječe ovire

Nadaljnji razvoj infrastrukture za pešce in promocija hoje.

obrazložitev: Hoja je zaradi majhnosti naselja in kratkih razdalj naravna in dostopna oblika mobilnosti v Kobilju. Nadaljnji razvoj varne in povezane infrastrukture za pešce ter sistematična promocija hoje bosta prispevala k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti javnih storitev ter spodbujanju zdravega življenjskega sloga prebivalcev.

Skozi načrtovanje in razvoj privlačne ter varne infrastrukture za pešce ter z aktivno promocijo hoje kot prijaznega načina premikanja, izkoristiti potencial občine za spodbujanje hoje kot vsakodnevne izbire.

PRIORITETA

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo iz 17% v letu 2024 na 34% v letu 2031. Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo iz 17% v letu 2024 na 50% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

SVEŽNJI UKREPOV

1. Celovito prometno načrtovanje na področju hoje

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje hoje kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	Priprava celovitega lokalnega načrta obstoječih pešpoti v občini s ključnimi lokacijami in oblikovanje dolgoročne vizije razvoja omrežja pešpoti v občini Kobilje.
1.2 Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	Spodbujanje otrok in staršev k hoji v šolo s spremstvom ali v skupinah – varni koridorji, promocija zdravja, sodelovanje šol in staršev.
1.3 Ocena dostopnosti za ranljive skupine	Izvedba revizije dostopnosti za starejše, gibalno ovirane in druge ranljive skupine – zavežovanje projektov k univerzalnemu oblikovanju za omogočanje dostopnosti vsem.
1.4 Promocijska kampanja »Peš po Kobilju«	Občinska kampanja za spodbujanje hoje po občini, z namenom ozaveščanja o pozitivnih učinkih hoje na zdravje, okolje in kakovost bivanja.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost hoje z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi.

Ukrep	Opis
2.1 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za pešce	Vzpostavitev sistematičnega pristopa k vzdrževanju in obnovi obstoječih pločnikov in površin namenjenih pešcem.
2.2 Izgradnja pločnikov in povezovalnih površin za pešce	Ureditev manjkajočih pločnikov ob občinskih in državnih cestah, prednostno: • ob državni cesti R3-724/4120 Berkovci - Kobilje • ob občinski cesti JP-669061 R2-Malo Kobilje-Kobilje
2.3 Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	Vzpostavljane območij omejene hitrosti (40 km/h), preučitev možnosti umestitve elementov "shared space", ožanjem vozišča in postavitvijo ovir za večjo varnost pešcev.
2.4. Ureditev ustrezne razsvetljave površin za pešce	Občina Kobilje bo uredila ustrezno razsvetljavo pešpoti, pločnikov in drugih površin za pešce, s čimer se bo povečala vidljivost in varnost uporabnikov v večernih in nočnih urah.
2.5 Opremljanje pešpoti z urbano opremo in ozelenitvami (zasaditev dreves, klopi, senčenje, pitniki)	Namestitev urbane opreme in zelenih elementov ob pešpotih, kot so klopi, senčila, pitniki in zasaditve, z namenom povečanja udobja, privlačnosti in funkcionalnosti prostora za pešce, hkrati pa krepitev kakovosti javnega prostora v občini.
2.6 Oblikovanje in ureditev tematskih sprehajalnih poti	Občina Kobilje bo dopolnila sistema kažipotov in informacijskih tabel za jasno orientacijo pešcev po naselju, zlasti turistov in obiskovalcev,
2.7 Ureditev varnih šolskih poti	Vzpostavitev varnih, osvetljenih in jasno označenih šolskih pešpoti, prednostno: • ob državni cesti R3-724/4120 Berkovci - Kobilje

6.3 KOLESARJENJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Kolesarjenje kot oblika trajnostne mobilnosti v občini Kobilje še nima vidnejše vloge v vsakdanjih potovalnih navadah prebivalcev, čeprav prostorski pogoji in razmeroma majhne razdalje med naselji ponujajo ustrezne možnosti za večjo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. Občina je v preteklih letih izvedla posamezne ukrepe za izboljšanje pogojev za kolesarje, vendar je kolesarska infrastruktura še vedno razmeroma omejena in nepovezana.

V okviru pregleda obstoječega stanja so predstavljeni konkretni primeri obstoječih ureditev kolesarske infrastrukture v občini – med njimi odseki skupnih površin za pešce in kolesarje, prometne ureditve v naseljih ter prometna signalizacija, namenjena kolesarjem. Priložene slike prikazujejo dejansko stanje na terenu, kar omogoča boljšo predstavbo o kakovosti in kontinuiteti obstoječih povezav. Ob tem je mogoče zaznati tako pozitivne prakse kot tudi pomanjkljivosti, ki bodo osnova za oblikovanje predlogov izboljšav.



Slika 12: Na odseku državne regionalne ceste R3-724/4120 skozi naselje Kobilje ni urejenih površin za kolesarje – ti so prisiljeni voziti po ozkem vozišču, kar predstavlja veliko prometno nevarnost; na sliki je vidna tudi označevalna tabla za kolesarsko pot »Ob železni zavesi« (Iron Curtain Trail)



Slika 13: Horizontalna talna označba na občinski lokalni cesti LC-169011 (Kobiljska šuma – Kobilje), ki opozarja na prisotnost kolesarjev na vozišču in s tem povečuje njihovo vidnost ter varnost v prometu



Slika 14: Horizontalna talna označba na občinski lokalni cesti LC-169031 (Kobilje), ki opozarja na prisotnost kolesarjev na vozišču in s tem povečuje njihovo vidnost ter varnost v prometu



Slika 15: Stojalo za kolesa nameščeno ob sakralnem objektu v Kobilju – primer spodbujanja uporabe kolesa z zagotavljanjem osnovne kolesarske infrastrukture na ciljni lokaciji.



Slika 16: Kolesarska steza ob občinski lokalni cesti LC-169011 (Kobiljska šuma - Kobilje), ki predstavlja ločeno in varno površino za kolesarje ter prispeva k večji prometni varnosti in spodbujanju trajnostne mobilnosti.



Slika 17: Pokrita kolesarnica pri Osnovni šoli Kobilje - primer dobre prakse zagotavljanja varnega in vremensko zaščenega prostora za shranjevanje koles učencev in zaposlenih.



Slika 18: Horizontalna talna označba na občinski javni poti JP 669081 (Logarnica - Sv. Martin - Varga), ki opozarja na prisotnost kolesarjev na vozišču; označbe so delno zbledele in jih je potrebno obnoviti za zagotavljanje vidnosti in varnosti



Slika 19: javna pot za kolesarje KJ 63301 (KOBILJE 33n-POKOPALIŠČE) se nadaljuje po javni poti JP 669081 (Logarnica - Sv. Martin - Varga, kjer prečka lokalno cesto LC-169011 (Kobiljska šuma - Kobilje) - urejen prehod za kolesarje, vendar so talne označbe že zbledele in potrebne obnove za zagotavljanje varnosti

Na področju kolesarjenja se v občini Kobilje soočajo s številnimi izzivi, ki ovirajo večjo uporabo kolesa kot trajnostnega prevoznega sredstva. Eden ključnih izzivov je nevarna uporaba koles na državnih cestah, predvsem na cesti R3-724/4120 (Berkovci - Kobilje), kjer so prevelike hitrosti vozil, kolesarji pa nimajo urejenih ločenih kolesarskih poti. Ta situacija predstavlja veliko tveganje za prometne nesreče. Dodatno je opazna nepovezanost kolesarskih površin, saj obstoječe kolesarske poti niso dovolj povezane, kar kolesarje prisili, da prečkajo prometne ceste brez ustrezne infrastrukture. Zaskrbljujoč je tudi dejanski delež uporabe koles, saj je kljub ugodnim prostorskim pogojem uporaba koles v občini relativno nizka.

Kljub izzivom pa obstajajo pomembne priložnosti za izboljšanje kolesarske infrastrukture v občini. Ena izmed ključnih priložnosti je ureditev kolesarskih poti ob državnih cestah v sodelovanju s sosednjimi občinami in državo, kar bi omogočilo varnejše in bolj povezane kolesarske poti. Dodatno se odpira priložnost za ureditev kolesarskih postajališč na vstopnih točkah občine, kar bi kolesarjem omogočilo udobno parkiranje koles in spodbujanje

njihove uporabe. Promocija in spodbujanje uporabe koles kot prevoznega sredstva je prav tako ključnega pomena, skupaj z uvedbo sistema izposoje e-koles, ki bi omogočil lažjo dostopnost koles za širši spekter uporabnikov. Vzporedno z izgradnjo kolesarske infrastrukture je potrebna integracija kolesarske infrastrukture z infrastrukturo javnega potniškega prometa (JPP), kar bi omogočilo večjo poveztljivost med različnimi oblikami mobilnosti.

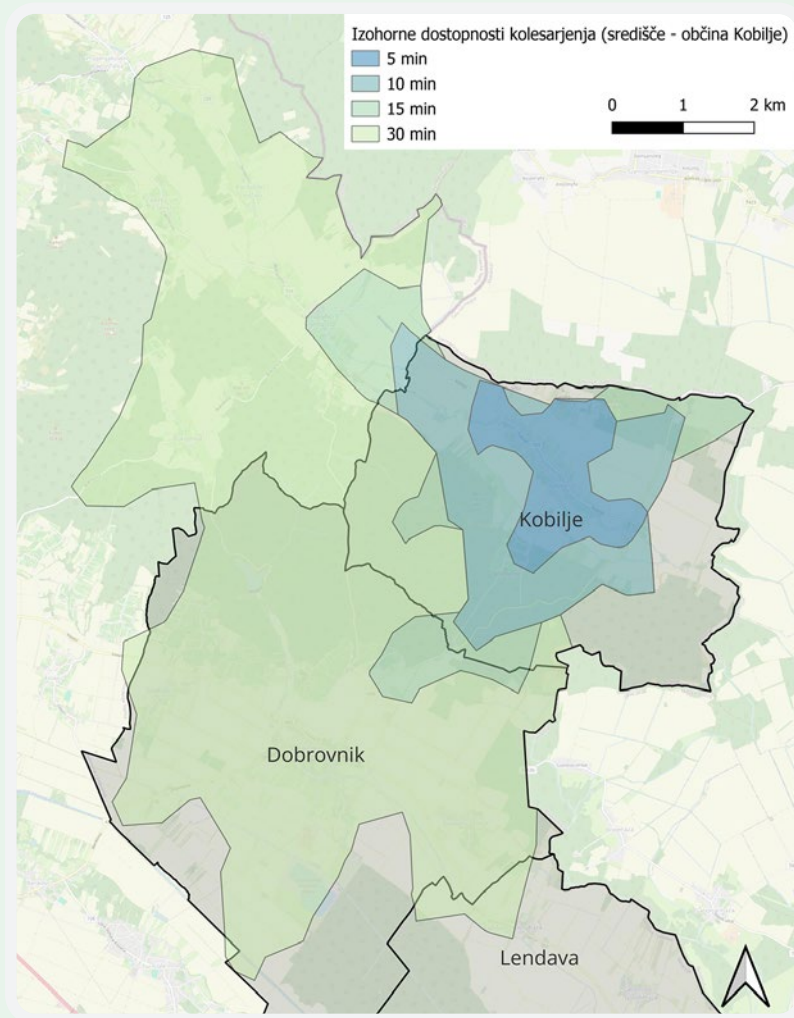
Kljub izzivom je občina Kobilje že dosegla nekaj pomembnih dosežkov na področju kolesarjenja. Med njimi izstopa ureditev in označitev površin za kolesarje v središču naselja in na območju Martinovega brega, ki zagotavljajo večjo varnost in udobje kolesarjev. Poleg tega je bila izvedena ureditev kolesarske steze Kobilje – Dobrovnik, kar povečuje poveztljivost v širšem območju in spodbuja trajnostno mobilnost. Prav tako je bila postavljena pokrita kolesarnica pri Osnovni šoli Kobilje, kar omogoča varno parkiranje koles za učence in zaposlene ter predstavlja primer dobre prakse v zagotavljanju infrastrukture za kolesarje.

Tabela 8: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju uporabe kolesa

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• ureditev in označitev površin za kolesarje v središču naselja in na območju Martinovega brega • ureditev kolesarske steze Kobilje - Dobrovnik • pokrita kolesarnica pri OŠ Kobilje	• nevarna uporaba koles na državni cesti R3-724/4120 Berkovci - Kobilje (prevelike hitrosti in ni urejenih kolesarskih poti) • nepovezane kolesarske površine • nizka uporaba koles	• ureditev kolesarskih poti ob državnih cestah v sodelovanju s sosednjimi občinami in državo • ureditev kolesarskih postajališč na vstopnih točkah občine • promocija in spodbujanje uporabe koles • uvedba sistema izposoje e - koles • integracija kolesarske infrastrukture in infrastrukture JPP

Iz podatkov izvedenega kordonskega štetja prometa izhaja, da kolesarjenje predstavlja nekaj več kot 6 % vseh prometnih udeležencev, kar kaže na skromno uporabo koles v občini. Kljub temu pa obstaja velik potencial za razvoj kolesarstva. Med anketiranimi zaposlenimi je manj kot 17 % teh, ki na delo prihajajo s kolesom, medtem ko je med anketiranimi učenci Osnovne šole Kobilje delež uporabe kolesa precej vzpodbudnih 50 %. To kaže na zanimanje in pripravljenost mladih generacij za uporabo kolesa, kar predstavlja pomembno priložnost za širši razvoj kolesarske kulture.

Občina Kobilje se lahko pohvali z dobro razvito in precej urejeno kolesarsko infrastrukturo, ki omogoča dostopnost skoraj celotne občine s kolesom. Kljub temu pa je potrebno povečati delež uporabe koles kot vsakodnevnega prevoznega sredstva, tako med zaposlenimi kot tudi med ostalimi prebivalci. To bi lahko dosegli z nadaljnjim izboljševanjem kolesarskih poti, večjo promocijo kolesarjenja ter uvedbo dodatnih spodbud za trajnostno mobilnost, kot je uvedba sistema izposoje e-koles. S povečanjem uporabe kolesa bi občina Kobilje prispevala k večji trajnostni mobilnosti, zmanjšanju prometnih obremenitev ter izboljšanju kakovosti zraka, hkrati pa spodbudila zdrav način preživljanja prostega časa.



Slika 20: Izohrone dostopnosti kolesarjenja iz občinskega središča občine Kobilje - izkazan velik potencial uporabe kolesa kot alternative mobilnosti

PRIORITETA

Dvig uporabe kolesa skozi izboljšanje infrastrukture in promocijo kolesarjenja.

obrazložitev: Kolesarjenje ima v Kobilju velik potencial zaradi ugodnih razdalj in ravninskega terena. Z izboljšanjem kolesarske infrastrukture ter ciljno promocijo kolesarjenja je mogoče povečati delež kolesarjev, zmanjšati odvisnost od avtomobilov ter prispevati k trajnostni mobilnosti in zdravju prebivalcev.

STRATEŠKO VODILO

Skozi izboljšanje kolesarske infrastrukture in aktivno promocijo kolesarjenja povečati uporabo kolesa kot vsakodnevnega, varnega in priročnega prevoznega sredstva v občini.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe kolesa v prometu iz 6% v letu 2024 na 8% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

1. Celovito prometno načrtovanje na področju uporabe kolesa

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje kolesarjenja kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Vzpostavitev integriranega sistema načrtovanja kolesarskih poti	Površine za kolesarje bodo načrtovane kot sestavni del prostorskega in prometnega razvoja občine Kobilje, vključno z navezavami na sosednje občine, državno cestno omrežje in turistične točke. S tem se zagotovi večja uporabnost kolesa za vsakodnevne in rekreative poti.
1.2 Odprava "manjkajočih členov" v kolesarskem omrežju občine	Priprava projektne dokumentacije in postopna izvedba za kritične točke, kjer je mreža nepovezana (npr. povezava proti Berkovcem, navezave znotraj naselja). Ukrep bo povečal varnost in uporabnost obstoječih poti
1.3 Promocija uporabe kolesa	Organizacija kolesarskih dni, delavnic o varni vožnji, kampanj za zaposlene in mlade ter promocija trajnostne mobilnosti. Poseben poudarek na vključevanju OŠ Kobilje in lokalnih društev.
1.4 Spremljanje rasti uporabe koles	Vzpostavitev sistema za redno spremljanje uporabe koles (števec kolesarjev, anketiranje prebivalcev, beleženje uporabe e-koles) omogoča občini usmerjati naložbe, prilagajati načrtovanje in spremljati dolgoročni napredek pri trajnostni mobilnosti.
1.5 Povezovanje kolesarjenja s turizmom	Z vključevanjem kolesarskih poti v turistično ponudbo občina krepi lokalno gospodarstvo in spodbuja trajnostni turizem. Poseben poudarek je na povezavah rekreacijskem turizmu in naravnih znamenitostih. Ureditev tematske kolesarske poti (npr. »naravoslovna pot« ali »kulturna pot«) in izdelavo kolesarskih kart z navezavo na sosednje občine.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost kolesarjenja z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi

Ukrep	Opis
2.1 V sodelovanju z državo zagotoviti izgradnjo varnih kolesarskih površin ob državni cesti R3-724/4120 Berkovci - Kobilje	Občina Kobilje si prizadeva za pridobitev zagotovila s strani države za ureditev ločenih kolesarskih površin ob državni cesti R3-724/4120 Berkovci - Kobilje, kjer so doslej kolesarji izpostavljeni prevelikim hitrostim motornega prometa
2.2 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin	Zagotavljanje vzdrževanja obstoječih kolesarskih površin: košnja vegetacije, odprava poškodb, obnova talnih označb in signalizacije.
2.3 Ureditev kolesarskih pasov v naselju	Na mestih, kjer širitev cest ni mogoča, se uredijo obojestranski kolesarski pasovi, ki povečujejo varnost kolesarjev in umirjajo hitrost motornega prometa.
2.4 V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami se predvidi vzpostavitev sistema izposoje e-koles ter postavitev električnih kolesarnic na ključnih točkah. Ukrep omogoča dostopnost koles širšemu krogu uporabnikov.
2.5 Izgradnja sodobnih večnamenskih postojank – počivališča z osnovno infrastrukturo (pitniki, klopi, nadstreški, stojala)	Na pomembnejših točkah (proti Martinovemu bregu, povezava proti Motvarjevcem) se uredi počivališča z osnovno infrastrukturo: pitniki, klopi, nadstreški in stojala za kolesa, kar izboljšuje udobje, podaljšuje trajanje poti in povečuje privlačnost za domače uporabnike in turiste.
2.6 Postavitev varovanih (in pokritih) kolesarnic - na strateško pomembnih lokacijah v občini in v neposredni bližini avtobusnih postajališč (intermodalnost)	Postavitev kolesarnic na pomembnejših točkah v naselju. Poseben poudarek bo na povezavi z avtobusnimi postajališči za spodbujanje intermodalnosti

6.4 JAVNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Javni potniški promet je ključni element trajnostne mobilnosti, saj omogoča dostopnost različnih storitev in destinacij ter zmanjšuje prometne obremenitve na cestah. V tem pod poglavju bomo pregledali obstoječe stanje na področju JPP v občini Kobilje, s posebnim poudarkom na infrastrukturi, ki je potrebna za učinkovito delovanje javnega prevoza, ter na dostopnosti storitev za prebivalce občine.

Občina Kobilje je v preteklosti investirala v ureditev in obnovo nekaterih avtobusnih postajališč, vendar še vedno obstajajo določena območja, kjer so potrebne izboljšave v smislu dostopnosti, obstoječe infrastrukture ter uporabniške izkušnje potnikov. Prikazane slike s terena ponujajo realen vpogled v trenutno stanje postajališč, avtobusnih postaj in povezanih površin, ki so bistvene za nemoten potek potovanj.

V občini Kobilje se kljub nekaterim izboljšavam na področju javnega potniškega prometa soočajo s težavami v zvezi z nekaterimi registriranimi avtobusnimi postajališči, ki v praksi niso ustrezno urejena ali opremljena. Čeprav so nekatera postajališča uradno registrirana, v resnici ne izpolnjujejo osnovnih zahtev za zagotavljanje varne in udobne uporabe za potnike. Pomanjkanje primerne infrastrukture, kot so postavljene čakalnice, ustrezne označbe ali dostopnost za ljudi z omejeno mobilnostjo, zmanjšuje učinkovitost teh postajališč in posledično zmanjšuje uporabnost javnega potniškega prometa v občini. To predstavlja pomemben izziv, ki ga je treba nasloviti z nadaljnjim razvojem in posodobitvijo teh postajališč.



Slika 21: Urejeno nepokrito avtobusno postajališče na občinski cesti LC-169011 (Kobiljska šuma – Kobilje) pri trgovini



Slika 22: Urejeno pokrito avtobusno postajališče z nišo ob občinski cesti LC-169011 (Kobiljska šuma – Kobilje) pri OŠ Kobilje

Občina Kobilje se sooča z več ključnimi izzivi na področju javnega potniškega prometa, ki izhajajo predvsem iz demografskih in infrastrukturnih omejitev. Nizka frekvenca avtobusnih prevozov ter slaba povezanost z večjimi središči, kot je Lendava, neposredno vplivata na nizko uporabo JPP med prebivalci. Hkrati majhno število prebivalcev pomeni, da je zagotavljanje pogostih in ekonomično vzdržnih linij oteženo, kar dodatno zmanjšuje dostopnost in privlačnost uporabe avtobusnega prevoza.

Kljub temu občina prepoznava številne priložnosti za izboljšanje stanja. Med njimi izstopajo možnost uvedbe novih linij in optimizacija obstoječih povezav, zlasti z boljšim povezovanjem

z regionalnimi središči. Pomembna priložnost je tudi integracija javnega potniškega prometa s kolesarsko infrastrukturo, kar bi spodbudilo trajnostno mobilnost. Vključitev v program PROSTOFER predstavlja dodatno dostopno rešitev za ranljive skupine prebivalcev, predvsem starejše.

Na področju infrastrukture je bila občina že uspešna pri nekaterih izboljšavah – izvedena je bila ureditev pokritega avtobusnega postajališča pri OŠ Kobilje ter označitev avtobusnega postajališča v središču naselja, kar prispeva k večji prepoznavnosti in varnosti potnikov. Nadaljnji razvoj na tem področju predvideva gradnjo dodatnih pokritih postajališč, kar bo še dodatno izboljšalo pogoje za uporabnike avtobusnega prevoza in lahko dolgoročno prispevalo k večji uporabi JPP.

Tabela 8: pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju javnega potniškega prometa

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• ureditev pokritega avtobusnega postajališča pri OŠ Kobilje • označitev avtobusnega postajališča v središču naselja	• nizka frekvenca prevozov JPP • nizka uporaba JPP • majhno število prebivalcev otežuje vzdržnost javnega prevoza • slaba povezljivost JPP z večjimi središči (direktne avtobusne linije v Lendavo ni)	• uvedba novih avtobusnih linij • integracija infrastrukture in kolesarske infrastrukture • vključitev v program PROSTOFER • optimizacija obstoječih avtobusnih linij • izvedba novih pokritih avtobusnih postajališč

Javni potniški promet v Občini Kobilje predstavlja javni avtobusni linijski prevoz potnikov, kateri se izvaja kot medkrajevni linijski prevoz potnikov. Izvajalec gospodarske javne službe je Avtobusni promet Murska Sobota d.d..

Poseben linijski prevoz potnikov v obliki šolskega prevoza za učence OŠ niso organizirani, zaradi krajših razdalj poti v šolo.

Prevozi na klic (npr. Prostofer) je na območju občine Kobilje se ne izvajajo.

Javni prevoz uporablja le 1 % prebivalcev, kar nakazuje na nizko uporabo. Upošteva se velikost občine in oddaljenost učencev do OŠ, šolski prevozi učencev OŠ niso organizirani. Med anketiranimi zaposlenimi ni uporabnikov javnega prevoza.

Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa.

obrazložitev: Zaradi oddaljenosti od regijskih središč in nizke motorizacije določenih skupin prebivalcev je izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa ključnega pomena za dostopnost do delovnih mest, izobraževanja in storitev. Učinkovitejše povezave bodo zmanjšale prometno izključenost in prispevale k trajnostni mobilnosti.

Z izboljšanjem ponudbe, prilagoditvijo voznih redov potrebam občanov ter povezovanjem z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti povečati privlačnost in uporabo javnega potniškega prometa v občini.

PRIORITETA

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu iz 1% v letu 2024 na 3% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

SVEŽNJI UKREPOV

1. Celovito prometno načrtovanje na področju javnega prometa

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje javnega potniškega prometa kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Uvedba novih avtobusnih linij do regijskih središč (Murska Sobota in Lendava)	Vzpostavitev novih linij bo omogočila boljšo povezanost občine s pomembnimi regijskimi centri za delo, izobraževanje in storitve, s čimer se bo povečala uporabnost JPP in zmanjšala odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov.
1.2 Prizadevanje za optimizacijo obstoječih vozniških redov	Prilagoditev trenutnih vozniških redov glede na urnike šol in delovnih mest bo zagotovila večjo skladnost z dejanskimi potrebami uporabnikov in povečala praktično uporabnost avtobusnih linij.
1.3 Promocija in spodbujanje uporabe javnega prevoza	Z izvedbo različnih promocijskih aktivnosti (npr. brezplačni dnevi voženj, informacijske kampanje, nagradni programi) se bo povečala ozaveščenost o prednostih uporabe JPP, še posebej med dijaki, študenti, starejšimi in zaposlenimi.
1.4 Razvoj večmodalne mobilnosti (JPP + kolo)	Nadgradnja avtobusnih postajališč z varnimi stojali za kolesa in urbano opremo omogoča kombinacijo kolesarjenja in avtobusnega prevoza, kar povečuje privlačnost trajnostne mobilnosti.
1.5 Vzpostavitev sistema prevozov na klic za starejše in gibalno ovirane osebe	V sodelovanju z drugimi občinami se predvidi vzpostavitev sistema brezplačnih prevozov za starejše in gibalno ovirane osebe bo izboljšala socialno vključenost in dostopnost nujnih storitev ter hkrati dopolnila redni JPP.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za javni promet

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost JPP z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi

Ukrep	Opis
2.1 Ureditev in posodobitev pokritih avtobusnih postajališč	Nadgradnja obstoječih in ureditev novih avtobusnih postajališč (nadstreški, klopi, info-table, osvetlitev, dostop za invalide). Prednostne lokacije: obstoječa registrirana postajališča v naselju in izven njega.
2.2 Razvoj intermodalnih točk	Vzpostavitev manjših vozlišč (JPP + kolo + peš) pri avtobusnih postajališčih, s stojali za kolesa in urejenimi površinami za pešce, kar spodbuja kombinacijo prevoznih sredstev.

6.5 OSEBNI MOTORNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

a) Osebni motorni promet

Območje občine Kobilje je močno zaznamovano z visoko stopnjo motorizacije med prebivalstvom, kar se neposredno odraža tudi na obremenjenosti lokalnih in regionalnih cest. Osebni motorni promet poteka večinoma po občinskih cestah (npr. **JP 669051, JP 669061, LC 169011**), ki servisirajo potrebe lokalnega prebivalstva, kot problematičen pa se izkaže promet na državni regionalni cesti R3-724/4210 Berkovci – Kobilje, kjer zaradi svojih lastnosti vozišče ni prilagojene mešanemu prometu ali povečanim količinam vozil (ozko vozišče v in izven naselja, brez hodnikov za pešce ali urejenih kolesarskih površin).

Na več odsekih **ni urejenih hodnikov za pešce in kolesarje**, kar pomeni, da osebna vozila, pešci in kolesarji uporabljajo skupno vozišče. Takšna ureditev povečuje tveganje za nesreče in zmanjšuje prometno varnost, še posebej ob hitrostni omejitvi 50 km/h, ki jo vozniki pogosto ne upoštevajo.

Novo urejeno krožno križišče na občinski cesti **LC 169011** (Slika 28) je primer dobre prakse za povečanje preglednosti in umirjanje prometa. Podobno tudi **grbina pred OŠ Kobilje** (Slika 31) prispeva k zmanjšanju hitrosti osebnih vozil v okolici šole in k zaščiti najbolj ranljivih udeležencev – otrok.

Križišče JP 669051 z regionalno cesto R2-439/1299 (Slika 23) je še eno pomembno območje, kjer se srečuje osebni promet iz lokalnih zaselkov z glavnimi povezovalnimi cestami, kar zahteva dodatne ukrepe za izboljšanje pretočnosti in varnosti.

b) Tovorni motorni promet

Tovorni promet, ki poteka po območju občine, predstavlja pomembno obremenitev za prometno infrastrukturo, še posebej na regionalni cesti **R3-724/4210 Berkovci – Kobilje**. Na slikah 24 in 25 je razvidno **poškodovano vozišče kot posledica težkih vozil**. Pogosta prisotnost **težkih tovornih vozil**, kot so **vlačilci s cisternami in kmetijska mehanizacija**, ter **ozki cestni profil** otežujejo srečevanje vozil in povečujejo tveganje za nesreče.

Tovorni promet se odvija tudi znotraj naselja, kar je problematično, saj **ni ustrezne prostorske ločitve** med različnimi vrstami udeležencev (pešci, kolesarji, osebna vozila, traktorji, tovornjaki). Povečana prisotnost **kmetijske mehanizacije** dodatno poslabšuje pretočnost in prometno varnost.

Poseben izziv predstavlja tudi **lesen povozni most** med državno cesto in občinsko **LC-169031** (Slika 26), ki je še v uporabi, a zaradi dotrajanosti konstrukcijsko neprimeren za sodobne obremenitve tovornega prometa. Most bi bilo treba nadomestiti s trajnejšo rešitvijo, ki bo omogočala varno in dolgotrajno uporabo.

c) Mirujoči promet

Zaradi intenzivne uporabe osebnih vozil je tudi **mirujoči promet (parkiranje)** pomemben vidik prometne obremenitve v občini. V preteklosti so bile izvedene določene izboljšave – med njimi **ureditev parkirnega mesta za gibalno ovirane osebe** pri občinski upravi (Slika 29), kar predstavlja pozitiven korak k večji dostopnosti in vključevanju vseh uporabnikov prostora.

Trenutno stanje na področju mirujočega prometa **ne izkazuje večjih izzivov**, saj **obstoječe parkirne kapacitete zadostujejo potrebam** tako lokalnega prebivalstva kot tudi obiskovalcev. Parkirna mesta so razporejena na več lokacijah po naselju in omogočajo **relativno enostaven dostop do javnih in storitvenih objektov**.

Pomembno je poudariti, da **mirujoči promet ne povzroča večjih prostorskih pritiskov** in da je razmeroma dobro prilagojen obstoječim prometnim tokovom ter značilnostim naselja. Občinske površine so zasnovane tako, da omogočajo **kombinacijo funkcionalnosti, dostopnosti in varnosti**, kar omogoča tekoče delovanje prometa tudi ob večjih obremenitvah (npr. ob dogodkih ali turističnih obiskih).

Slikovno gradivo in opisi kažejo na **celostno prometno preobremenjenost** občine Kobilje, ki se kaže tako v tranzitnem kot lokalnem prometu. Občina se zaveda težav in je že uvedla posamezne ukrepe, a je za izboljšanje celotne prometne slike nujno potrebno sistematično obravnavati **osebni, tovorni in mirujoči promet**, s poudarkom na ločevanju funkcij, povečanju varnosti in spodbujanju trajnostne mobilnosti.



Slika 23: križišče občinske JP 669051 MALO KOB.-DOMAČ.KOVAČ v zaselku Malo Kobilje z državno regionalno cesto R2-439/1299 Kobilje - Dobrovnik in državno regionalno cesto R3-724/4210 Berkovci - Kobilje



Slika 24: Državna regionalna cesta R3-724/4210 Berkovci - Kobilje pred vvhodom v naselje Kobilje - vidno poškodovano in razpokano vozišče



Slika 25: državna regionalna cesta R3-724/4210 Berkovci - Kobilje znotraj naselja Kobilje - na sliki je prikazan vlačilec s cisterno, kar je pogosta situacija na predmetnem odseku - tovrstna situacija predstavlja nevarnost za srečevanje z nasprotno vozečimi vozili



Slika 26: Leseni povozni most med državno R3-724/4210 Berkovci - Kobilje in občinsko cesto LC-169031 (Kobilje) - most je še v uporabi, vendar zaradi dotrajanosti in konstrukcijskih omejitev smiselno razmisliti o njegovi sanaciji oziroma nadomestitvi z ustrežnejšo trajno rešitvijo



Slika 27: Priključek pri trgovini na občinsko cesti LC 169011 (Kobiljska šuma - Kobilje) - problematična preglednost, kar zmanjšuje prometno varnost in zahteva premislek o postavitvi cestno-prometnega ogledala.



Slika 28: Novo urejeno krožno križišče na občinski cesti LC 169011 (Kobiljska šuma - Kobilje) - izvedeno na mestu nevarnih Y-križišč, kar prispeva k večji preglednosti, umirjanju prometa in izboljšani prometni varnosti



Slika 29: Urejeno parkirno mesto za gibalno ovirane osebe pri objektu občinske uprave - prispevek k večji dostopnosti in vključevanju vseh uporabnikov javnih storitev



Slika 30: Občinska JP 669061 (R2-MALO KOBILJE-KOBILJE) v naselju Kobilje - ni urejenih hodnikov za pešce, prav tako ni urejenih površin za kolesarje, kar pomeni, da so vsi udeleženci v prometu na istem vozišču, brez ukrepov za povečanje varnosti in pri omejitvi 50 km/h



Slika 31: Grbina za umirjanje prometa na občinski cesti LC 169011 (Kobiljska šuma - Kobilje) pred območjem OŠ Kobilje - ukrep za umirjanje hitrosti in povečanje varnosti otrok in drugih udeležencev v prometu

Občina Kobilje se sooča s številnimi izzivi na področju motornega prometa, ki izhajajo predvsem iz visokih stopenj motorizacije in obsežne uporabe osebnih vozil med prebivalci. Visoke hitrosti motornega prometa, zlasti v naselju, predstavljajo resno nevarnost za varnost pešcev in drugih udeležencev v prometu, kar je še posebej problematično zaradi obremenjujočega tovornega prometa in kmetijske mehanizacije, ki se pogosto gibljejo znotraj naselja. Poleg tega ozka državna cesta R3-724/4120 (Berkovci – Kobilje), ki poteka skozi naselje, ne omogoča ločitve pešcev, kolesarjev in motornih vozil, saj na tem odseku ni ustreznih hodnikov za pešce ali površin za kolesarje. To vodi v neposredno mešanje različnih vrst udeležencev, kar povečuje prometno tveganje.

Kljub tem izzivom so na voljo številne priložnosti za izboljšanje stanja in varnosti prometa. Ena ključnih priložnosti je uvedba kolesarskih pasov, kar bi omogočilo boljše ločitev prometa ter povečalo varnost kolesarjev. Z zmanjšanjem širine voznega pasu bi bilo mogoče zmanjšati hitrosti vozil, kar bi prispevalo k večji varnosti v naselju. Poleg tega bi uvedba območja umirjenega prometa v notranjosti naselja omogočila zmanjšanje hrupa, onesnaževal in prometa, s čimer bi se izboljšalo kakovostno življenje prebivalcev. Spodbujanje souporabe vozil bi pripomoglo k zmanjšanju števila osebnih avtomobilov na cestah, medtem ko bi ukrepi za umirjanje prometa na državnih cestah zmanjšali nevarnosti in povečali varnost.

Kljub tem izzivom so bili doseženi tudi pomembni dosežki. Ena od pomembnih izboljšav je bila izvedba ukrepov za umirjanje prometa na območju OŠ Kobilje, ki izboljšujejo varnost otrok in drugih pešcev v bližini šole. Nadalje je bila izvedena ureditev parkirnih površin v središču naselja, kar pripomore k večji preglednosti in boljši dostopnosti za prebivalce ter obiskovalce. Občinska cesta je bila vzdrževana, asfaltirana in omogoča dostopnost, kar omogoča varno in učinkovito povezovanje različnih naselij znotraj občine. Ureditev križišč s krožnim potekom prometa v središču naselja je prispevala k izboljšanju prometne varnosti v tem območju.

Tabela 9: pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju motornega prometa

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• umirjanje prometa na območju OŠ Kobilje • ureditev parkirnih površin v središču naselja • vzdrževane, razvejane, asfaltirane in dostopne občinske poti • ureditev križišč s krožnim potekom prometa v središču naselja	• visoka stopnja motorizacije in uporabe avtomobila • velike hitrosti motornega prometa v naseljih visoka stopnja motorizacije in uporabe avtomobila • velike hitrosti motornega prometa v naselju • obremenjujoč tovorni promet in kmetijska mehanizacija znotraj naselja • ozka državna cesta R3-724/4120 Berkovci - Kobilje brez hodnikov za pešce ali površin za kolesarje (vsi udeleženci na istem vozišču)	• zožitev voznega pasu z uvedbo kolesarskih pasov • uvedba območja umirjenega prometa znotraj naselja • spodbujanje souporabe vozil • umirjanje prometa na državni cesti

Občina Kobilje se sooča z izrazito visoko stopnjo motorizacije, saj so prebivalci močno odvisni od uporabe osebnih vozil. Podatki iz kordonskega štetja prometa kažejo, da približno 83 % potnikov uporablja osebne avtomobile ali potniške kombije, kar potrjuje prevlado motornega prometa v občini. Tudi med zaposlenimi je uporaba osebnih vozil še posebej izrazita, saj jih skoraj 67 % na delo prihaja z osebnim vozilom, večinoma kot vozniki (58,3 %), le redko pa kot sopotniki (8,3 %). Podobno je tudi pri učencih, saj je osebni avtomobil najpogostejše uporabljen prevoz za pot v šolo, saj ga uporablja približno tretjina anketiranih učencev (33,3 %). Vendar pa souporaba vozil med učenci ni evidentirana, kar kaže na pomanjkanje učinkovitih rešitev za zmanjšanje števila vozil na cestah.

Visoka stopnja uporabe osebnih vozil v kombinaciji z omejenimi možnostmi javnega prevoza ter razpršeno poselitvijo pomeni povečano obremenitev prometne infrastrukture in negativno vpliva na prometno varnost, še posebej v naseljih, kjer ni ustrezno ločenega prostora za pešce, kolesarje in motorna vozila. Zato je ključnega pomena, da občina išče možnosti za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kot so izboljšanje javnega prevoza, uvedba kolesarskih pasov, ter ukrepi za umirjanje prometa, da bi zmanjšala odvisnost od osebnih vozil in prispevala k večji varnosti in trajnostnemu razvoju občine.

Za prihodnji razvoj prometa v občini Kobilje bo potrebno osredotočiti se na zmanjšanje števila osebnih vozil v vsakodnevem prometu, spodbujanje souporabe vozil ter izvajanje ukrepov za povečanje varnosti pešcev, kolesarjev in drugih ranljivih udeležencev v prometu.

Izboljšanje varnosti v prometu za vse udeležence (še posebej na regionalni cesti).

PRIORITETA

obrazložitev: Zaradi poteka regionalne ceste skozi naselje je izboljšanje prometne varnosti ključna prioriteta. Posebno pozornost je treba nameniti umirjanju prometa in zaščiti ranljivih udeležencev, s ciljem zmanjšanja tveganj in zagotavljanja varnega sobivanja vseh v prometnem prostoru.

Z ukrepi za izboljšanje prometne varnosti, še posebej na državni cesti, ter s spodbujanjem uporabe trajnostnih načinov prevoza postopno zniževati delež osebnih avtomobilov v prometu in s tem prispevati k varnejšemu in prijaznejšemu prometnemu okolju za vse udeležence.

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

**Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu
iz 78% v letu 2024 na 72% v letu 2031.**

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

SVEŽNJI UKREPOV

1. Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

namen: izboljšati varnost, pretočnost in udobje za vse udeležence, hkrati pa z infrastrukturnimi posegi podpirati trajnostno mobilnost in zmanjševati negativne vplive motornega prometa

Ukrep	Opis
1.1. Prizadevanje za čim prejšnjo rekonstrukcijo državne ceste R3-724/4120 (Berkovci – Kobilje)	Pridobitev zagotovila države o izvedbi rekonstrukcije državne ceste izven in znotraj naselja Kobilje. Širitev ozkih odsekov ter ureditev površin za pešce in kolesarje z ločitvijo prometnih tokov bo izboljšala prometno varnost in zmanjšala konflikte med udeleženci.
1.2 Sanacija poškodovanih cestnih odsekov in mostov	Obnova dotrajanih vozišč, vključno z nadomestitvijo mostov na cestah LC-169031 in LC-169011 s trajnejšimi konstrukcijami, ki bodo prenesle obremenitve tovornega prometa.
1.3 Nadaljnja sanacija in vzdrževanje občinskih cest	Občina Kobilje bo redno vlagala v obnovo vozišč, robnikov, bankin, prometne signalizacije in sistemov odvodnjavanja, s ciljem zagotavljanja varnega in kakovostnega cestnega omrežja za vse uporabnike.
1.4 Izvedba dodatnih ukrepov za umirjanje prometa	Ureditev grbin, zožitev vozišč in drugih elementov za zmanjšanje hitrosti, predvsem v območju strnjene naselja.
1.5 Izvedba horizontalne prometne signalizacije	Občina Kobilje bo izvedla obnovo in dopolnitev horizontalne prometne signalizacije na glavnih prometnih odsekih in v središčih naselij. Ukrep zajema označitev prehodov za pešce, kolesarskih prehodov, ustavitvenih mest avtobusov, križišč, omejitev hitrosti in drugih talnih oznak, ki izboljšujejo prometno varnost in preglednost.

2. Upravljanje osebnega motornega prometa

namen: zmanjševanje odvisnosti od avtomobila kot primarnega prevoznega sredstva ter izboljšanje prometne varnosti, pretočnosti in kakovosti bivanja v urbanem okolju

Ukrep	Opis
2.1 Uvedba območij umirjenega prometa v naselju	Postavitev prometnih ureditev (cona 30, prometna vertikalna in horizontalna signalizacija) za zmanjšanje hrupa, emisij in povečanje varnosti prebivalcev.
2.2 Spodbujanje souporabe avtomobilov	Občina Kobilje bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi v sodelovanju s šolami, podjetji in društvi spodbujala souporabo osebnih vozil za šolske in delovne poti kot trajnostno alternativo individualnim prevozom.
2.3 Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	Občina Kobilje si bo prizadevala za razširitev sistema digitalnega nadzora hitrosti z namestitvijo več večnamenskih prikazovalnikov hitrosti na ključnih prometno obremenjenih lokacijah po občini.
2.4 Dodatna preureditev klasičnih parkirnih mest v parkirna mesta s polnilnicami za električna vozila oz. v zelene površine	Občina Kobilje preuči preureditev klasičnih parkirnih mest v parkirna mesta s polnilnicami za električna vozila oz. ureditev javnih zelenih površin (npr. zasaditev dreves, zelene bariere).
2.5 Ureditev lastništva občinskih cest	Občina Kobilje bo izvedla sistematično ureditev lastništva občinskih cest. Ukrep vključuje usklajitev zemljiškoknjižnega stanja z dejanskim stanjem v prostoru, s čimer bo zagotovljena pravna jasnost in preglednost lastništva cestne infrastrukture.



7 ČOKLEND



Občina Kobilje je OCPS pripravljala v sklopu konzorcija občin ČOKLEND, skupaj z občinami Črenšovci, Odranci, Lendava in Dobrovnik, katerega osnovni namen je skupno načrtovanje, izvajanje in spremljanje ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Konzorcij je nastal iz prepoznane potrebe po večji prometni povezanosti in usklajevanju infrastrukturnih rešitev, ki presegajo posamezne občinske meje.

Mobilnost prebivalcev in obiskovalcev se namreč odvija v širšem prostoru, zato je smiselno oblikovati skupne pristope, ki bodo izboljšali prometno dostopnost, trajnostno mobilnost ter hkrati prispevali k razvoju turizma in kakovosti bivanja. Poleg prometa konzorcij odpira možnosti tudi za nadaljnje povezovanje na področjih razvoja podeželja, turizma in gospodarskega sodelovanja.

Občina Kobilje bo v okviru OCPS prispevala k izvajanju skupnih projektov, ki bodo prebivalcem zagotovili sodobno in varno infrastrukturo, večjo mobilnost ter možnosti za aktivno in zdravo preživljanje prostega časa.

Cilji sodelovanja:

- povečati prometno povezanost med občinami in naselji,
- spodbujati trajnostne oblike mobilnosti (kolesarjenje, pešačenje, e-mobilnost),
- okrepiti privlačnost območja za turiste in obiskovalce,
- izboljšati kakovost bivanja in varnost vseh udeležencev v prometu,
- razvijati skupne projekte za učinkovitejše črpanje državnih in evropskih sredstev,
- vzpostaviti enotno identiteto in skupno promocijo območja.

Ukrepi na nivoju konzorcija ČOKLenD

ČOKLenD	
Ukrepi na nivoju konzorcija občin Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik	
Ukrep	Opis
1. Vzpostavitev medobčinskega omrežja kolesarskih povezav	Predlagana je povezava medobčinskih kolesarskih poti med naselji, kjer se lahko uredijo obstoječe traktorske poti in zagotovijo varne ter prehodne kolesarske steze. Ta ukrep je ključen za spodbujanje trajnostnega načina prevoza ter izboljšanje mobilnosti prebivalcev občine Lendava. Realizira se kolesarska povezava Lendava – Kobilje, prav tako pa obstaja povezava med Lendavo, Črenšovci in Odranci, vendar je kolesarska pot deloma pomanjkljiva, prav tako infrastruktura ni »prijazna« kolesarjem – predlagana je rekonstrukcija pločnika na relaciji (Lendava – Hotiza) brez spuščenenih robnikov, kjer se prioritizira kolo in pešec pred avtomobilom.
2. Ureditev vertikalne in horizontalne signalizacije	Na območju konzorcija občin je smiselna namestitev turističnih tabel, zemljevidov in informativnih tabel z označbo tematskih poti, kolesarskih poti, ki bodo pripomogle k boljši orientaciji tako domačim kot tudi turistom. To vključuje tudi jasno označene kolesarske in pešpoti, ki bodo povečale varnost in dostopnost za vse uporabnike.
3. Povezava kulinaričnega, kulturno-spomeniškega in vinogradniškega turizma z rekreacijskim turizmom	Predlagan je razvoj v smeri povezovanja lokalne kulinarične, kulturne, spomeniške in vinogradniške znamenitosti z rekreacijskimi površinami za kolesarjenje ter pešačenje. Poudarek na razvoju tematskih kolesarskih in pešpoti, ki bodo obiskovalce vodile po ključnih turističnih točkah občine, hkrati pa omogočale aktivno preživljanje prostega časa. Predlaga se tudi ureditev obstoječih gozdnih poti (ki predstavljajo povezavo med kraji občine) v učne pešpoti.
4. Zagotavljanje univerzalne infrastrukture za e-mobilnost	Ureditev enotnih, enoličnih polnilnih postaj na lokacijah po vseh občinah konzorcija bo omogočila enostavno in dostopno polnjenje vozil ter spodbudila uporabo e-mobilnosti kot trajnostne oblike prevoza.
5. Ureditev mini trgov in skupnih prostorov v občinskih središčih	Ureditev mini trgov v občinskih središčih, kjer bo prostor namenjen pešcem, kolesarjem in lokalnemu prebivalstvu. Koncept vključuje "shared space" (skupni prostor), kjer se bo omogočila sproščena interakcija prebivalcev, obiskovalcev in turistov. Poudarek je na razvoju rekreacijskih površin, klopi in zelenih površin, ki bodo prispevale k večji kakovosti bivanja v urbanem okolju.
6. Imenovanje koordinatorskega centra za trajnostno mobilnost	Občina Lendava bo skupaj z ostalimi občinami konzorcija imenovala koordinatorskega centra za trajnostno mobilnost, ki bo skrbel za usklajevanje in operativno podporo pri izvajanju ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Njegove naloge bodo vključevale spremljanje izvajanja OCPS, sodelovanje z različnimi deležniki (občinska uprava, javni zavodi, šole, podjetja, državne institucije), pripravo strokovnih podlag in poročil ter informiranje in ozaveščanje javnosti.
7. Razvoj in promocija skupne znamke ČOKLenD	Občine Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik si bodo prizadevale za vzpostavitev in uveljavitev skupne medobčinske znamke ČOKLenD, ki bo združevala potenciale trajnostne mobilnosti, turizma, podeželskega razvoja in skupnih prometnih rešitev v obmejnem prostoru. V okviru te se bodo izvajali: • koordinirano načrtovanje mobilnosti (povezovanje kolesarskih in pešpoti, JPP), • skupni razvojni projekti na področju prometne infrastrukture, turizma, in razvoju podeželja • skupno trženje destinacije z osredotočenostjo na zelene oblike mobilnosti (npr. e-kolesa, JPP do turističnih točk, kolesarske poti čez meje), • sodelovanje pri pripravi projektnih prijav na državne in evropske razpise, • redna srečanja in usklajevalne sestanke med občinami za dogovor o prioritetenih projektih, promociji ter skupni infrastrukturi.

Pričakovani učinki

- večja prometna povezanost občin in naselij,
- povečana varnost in udobje kolesarjev, pešcev ter uporabnikov e-mobilnosti,
- okrepljen trajnostni turizem z bogato ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa,
- izboljšana kakovost bivanja in urejeni skupni prostori za prebivalce,
- okrepljeno medobčinsko sodelovanje in učinkovitejše črpanje finančnih sredstev,
- uveljavitev skupne blagovne znamke, ki bo prispevala k večji prepoznavnosti območja.

8 AKCIJSKI NAČRT



Akcijski načrt predstavlja ključno orodje za uresničevanje ciljev občinske celostne prometne strategije. V njem so sistematično zbrani ukrepi, razporejeni po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti, ter časovno in finančno ovrednoteni. Namen akcijskega načrta je zagotoviti pregledno, usklajeno in postopno izvajanje ukrepov, ki bodo dolgoročno prispevali k večji prometni varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja v občini.

Vsak ukrep je opredeljen z vidika vsebine, predvidenega obdobja izvajanja, nosilca odgovornosti, možnih virov financiranja in zahtevnosti. Posebna pozornost je namenjena finančnemu načrtovanju, saj so v letnem časovnem okviru od 2025 do 2032 predvidena sredstva, ki jih bo občina namenjala izvajanju ukrepov. Takšen pristop omogoča realno oceno zmožnosti občinskega proračuna, hkrati pa odpira možnosti za črpanje državnih in evropskih sredstev.

Na ta način akcijski načrt povezuje strateške usmeritve OCPS s konkretnimi, izvedljivimi koraki, ki bodo omogočili prehod k trajnostni mobilnosti, zmanjšanje negativnih vplivov prometa ter povečanje privlačnosti prostora.

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
1.1	Izdelava in prenova OCPS	25.000	/	/	/	/	/	/	30.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.2	Uvedba načela "trajnostna mobilnost najprej"	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.3	Sodelovanje z drugimi občinami in državo	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.4	Redno usposabljanje in izobraževanje občinske uprave	/	1.000	/	1.000	/	1.000	/	1.000	Občina	Občinski proračun	nizka
2.1	Spodbujanje večmodalne mobilnosti	/	/	8.000	5.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Prilagajanje infrastrukture ranljivim skupinam	/	10.000	5.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Vzpostavitev varnih površin za pešce in kolesarje	/	6.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Preučitev možnosti obvoznice za težko kmetijsko mehanizacijo	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina	občinski proračun	srednja
3.1	Sistem za zajem podatkov o prometu	/	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
3.2	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun	nizka
4.1	Participativno oblikovanje prometnih rešitev	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.2	Spletna platforma za pobude	1.000	/	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
4.3	Organizacija dogodkov trajnostne mobilnosti	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina, OŠ, vrtec	občinski proračun	nizka
4.4	Aktivno vključevanje javnosti v faze načrtovanja	-	-	-	-	-	-	-	-	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
HOJA												
1.1	Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	/	/	5.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
1.2	Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina, OŠ, vrtec	občinski proračun	nizka
1.3	Ocena dostopnosti za ranljive skupine	/	/	1.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
1.4	Promocijska kampanja »Peš po Kobilju«	/	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	/	Občina, lokalna društva	občinski proračun	nizka
2.1	Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za pešce	/	2.000	2.000	10.000	10.000	2.000	2.000	15.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Izgradnja pločnikov in povezovalnih površin za pešce	/	20.000	60.000	50.000	40.000	30.000	30.000	30.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	/	1.000	5.000	5.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Ureditev ustrezne razsvetljave površin za pešce	/	5.000	5.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.5	Opremljanje pešpoti z urbano opremo in ozelenitvami	/	/	/	5.000	5.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.6	Oblikovanje in ureditev tematskih sprehajalnih poti	/	1.000	10.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.7	Ureditev varnih šolskih poti	/	/	6.000	6.000	/	/	/	/	Občina, OŠ	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev

[DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [OŠ] Osnovna šola

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
KOLESARJENJE												
1.1	Vzpostavitev integriranega sistema načrtovanja kolesarskih poti	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.2	Odprava »manjkajočih členov« v kolesarskem omrežju	/	/	5.000	8.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.3	Promocija uporabe kolesa	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina, OŠ	občinski proračun	nizka
1.4	Spremljanje rasti uporabe koles	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.5	Povezovanje kolesarjenja s turizmom	/	/	/	5.000	5.000	5.000	/	/	Občina, lokalna društva	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.1	Izgradnja varnih kolesarskih površin ob državni cesti R3-724/4120 Berkovci–Kobilje	/	30.000	50.000	50.000	50.000	/	/	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin	/	3.000	/	3.000	/	3.000	/	3.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Ureditev kolesarskih pasov v naselju	/	10.000	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.4	Razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	/	/	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.5	Izgradnja večnamenskih postojank (počivališč)	/	5.000	10.000	8.000	5.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.5	Postavitev varovanih (in pokritih) kolesarnic (intermodalnost)	/	/	6.000	6.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
JAVNI PREVOZ												
1.1	Prizadevanje za optimizacijo obstoječih vozniških redov	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.2	Uvedba novih avtobusnih linij do regijskih središč (Murska Sobota, Lendava)	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.3	Promocija in spodbujanje uporabe JPP	500	500	500	500	500	500	500	500	Občina	občinski proračun	nizka
1.4	Razvoj večmodalne mobilnosti (JPP + kolo)	/	/	5.000	5.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.5	Preučitev možnosti uvedbe prevozov na klic za starejše in gibalno ovirane	/	/	3.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.1	Ureditev in posodobitev pokritih avtobusnih postajališč	/	/	10.000	10.000	10.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev
[DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [OŠ] Osnovna šola

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
OSEBNI MOTORNI PROMET												
1.1	Rekonstrukcija državne ceste R3-724/4120 (Berkovci–Kobilje)	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
1.2	Sanacija poškodovanih cestnih odsekov in mostov	/	15.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.3	Nadaljnja sanacija in vzdrževanje občinskih cest	/	5.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.4	Ukrepi za umirjanje prometa	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.5	Izvedba horizontalne in vertikalne prometne signalizacije	/	4.000	/	4.000	/	4.000	/	4.000	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.1	Uvedba območij umirjenega prometa	/	/	10.000	5.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
2.2	Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling)	/	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Digitalizacija nadzora prometa	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.5	Preureditev parkirnih mest v zelene površine ali EV polnilnice	/	/	/	10.000	5.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.6	Ureditev lastništva občinskih cest	/	6.000	10.000	20.000	15.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev

[DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [OŠ] Osnovna šola



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE KOBILJE
2025