



# Občinska celostna prometna strategija Občine Podlehnik

Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti

december 2024

1

## 1 UVOD

Občina Podlehnik je leta 2021 sprejela Celostno prometno strategijo. Sedaj je pristopila k izdelavi novelacije oz. nove občinske celostne prometne strategije (OCPS), katere proces priprave poteka v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinske celostne prometne strategije – Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, ki jih je aprila 2023 izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Proces priprave OCPS je razdeljen na več sklopov: ureditev pogojev za delo, vzpostavitev procesa, oris zelenega stanja, analiza obstoječega stanja, opredelitev smeri ukrepanja in priprava in potrditev strategije. Bistvo procesa priprave OCPS je vključujoč pristop, tako so v okviru različnih aktivnosti kot so intervjuji, javne razprave, delavnice, anketiranje vključeni strokovna in splošna javnost ter posamezne fokusne skupine (npr. šolarji, upokojenci).

Predmetni elaborat predstavlja oris zelenega stanja in ključna sporočila analitičnega dela priprave OCPS. Krovni okvir za pripravo analize stanja so predstavljali opredeljena vizija ter prioritetni nacionalni cilji celostnega načrtovanja prometa. Analiza stanja je obsegala več aktivnosti, ki so prispevale k razumevanju trenutnega stanja na področju mobilnosti in dostopnosti v občini. V njenem okviru so bile obravnavane naslednje vsebine: vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, zbiranje podatkov za analizo stanja, evidentiranje izzivov, dosežkov in priložnosti ter opredelitev prioritet in ciljnih vrednosti. Ključna sporočila analize stanja so strnjena v evidenco ključnih izzivov, dosežkov in priložnosti ter prioritet, ki naj jih strategija naslovi.

## 2 ORIS ŽELENEGA STANJA

Odgovor na vprašanje v kakšni občini želimo živeti podaja med drugim tudi vizija razvoja prometa. Kot osnova za vizijo je služila obstoječa vizija iz celostne prometne strategije sprejete leta 2021, ki je bila na delavnici o oblikovanju vizije in ciljev preverjena in potrjena, kot še vedno aktualna.

Vizija se glasi:

»Občina Podlehnik omogoča varno, aktivno in sproščeno  
mobilnost za vse generacije, kar povečuje  
dostopnost in razširja razvojne priložnosti.«

Obrazložitev:

Področje trajnostne mobilnosti se zaradi velikega poudarka na vplivih na okolje pogosto razume kot omejevanje motornega prometa in z njim povezanih negativnih vplivov. Vendar so ključni poudarki aktivnosti večinoma usmerjeni v izboljšanje pogojev za varno in udobno hojo in kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa ter drugih oblik mobilnosti z nizkimi emisijami. To pomeni tudi poskrbeti, da bodo lahko vsi prebivalci občine (in ne le uporabniki avtomobilov) zadostili svoje potrebe po mobilnosti na varen in okoljsko vzdržen način. Ker za premikanje pri hoji in kolesarjenju kot pogon uporabljamo svoje telo, se je v tujini zanj uveljavil pojem aktivna mobilnost. Zagotavljanje varnosti, izboljšanje pogojev za raznovrstno in sproščeno mobilnost za vse generacije, posledično pomeni tudi izboljšanje dostopnosti pomembnih lokacij in zmanjšanje vplivov na okolje, kar bistveno prispeva k privlačnosti okolja in prostora za bivanje in tudi delo.

Slogan prometnega načrtovanja Občine Podlehnik pa se glasi: **»Podlehnik – trajnostno po osrčju Haloz.«**

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem OCPS. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir obveznih ciljev. V procesa priprave OCPS so bili kot prioritetni opredeljeni trije cilji celostnega prometnega načrtovanja v Občini Podlehnik. Na podlagi analize stanja in opredeljenih kazalnikov so določene ciljne vrednosti za vsakega izmed ciljev:

### 1. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
deleža uporabe javnega (in njemu sorodnega) prevoza na delo d	povečanja deleža uporabe javnega (in njemu sorodnega) prevoza na delo	1 %	6 %

### 2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa –

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
zadovoljstvo občanov s prometno varnostjo	povečanje povprečne ocene zadovoljstva občanov s prometno varnostjo	3,3	3,2

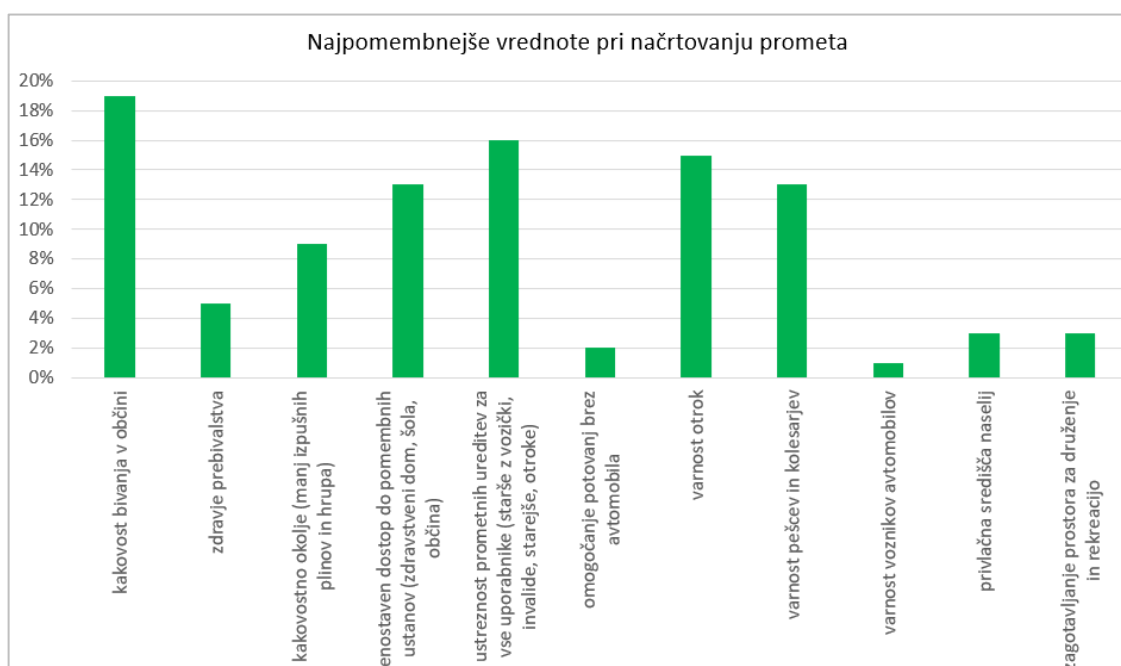
### 3. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
delež uporabe različnih trajnostnih prometnih načinov na glavni prometnici v občini	povečanja deleža pešcev in kolesarjev ter potnikov javnega potniškega prometa na glavni prometnici v občini	12,5 %	20 %

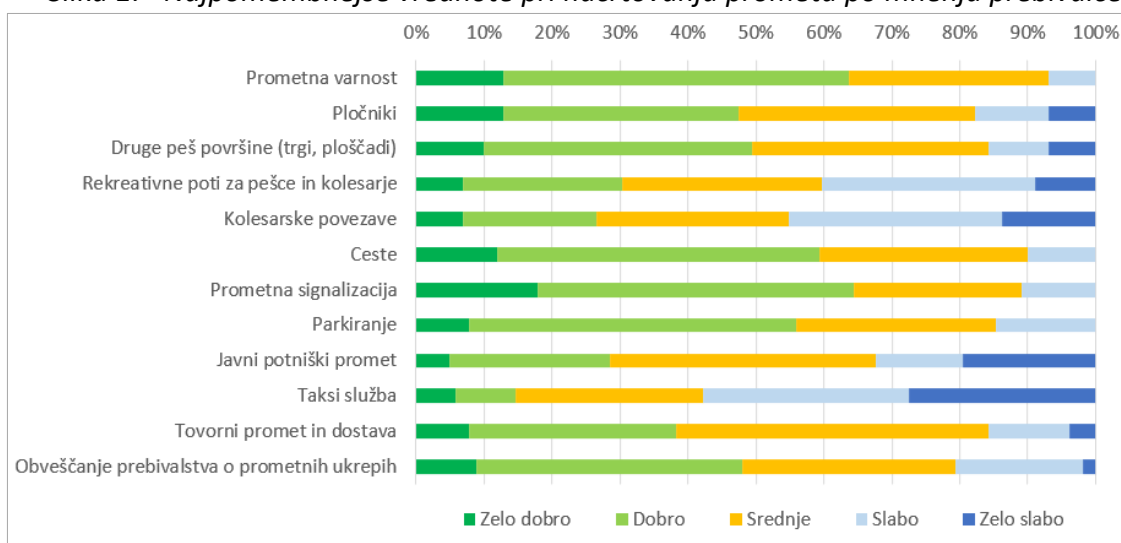
### 3 KLJUČNE UGOTOVITVE ANALIZE STANJA

#### Kakovost bivanja, prometna varnost in socialna vključenost sta ključna

Prebivalci občine Podlehnik so kot najpomembnejše dejavnike ovrednotili kakovost bivanja, varnost otrok, ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike, varnost pešcev in kolesarjev in enostaven dostop do pomembnih ustanov. Vse bolj se zavedajo pomena dobre ponudbe za druge načine prevoza in ne samo z avtomobili. Slednje se odraža tudi skozi nezadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo javnega potniškega prometa, kolesarskih povezav, rekreativnih površin za pešce in kolesarje in taksi službe



Slika 1: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa po mnenju prebivalcev



Slika 2: Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo posameznih področij

## Demografski trendi zahtevajo posebno pozornost

Občina Podlehnik je beležila konstanten upad števila prebivalstva, ki se v zadnjih letih umirja na račun priseljevanja, rodnost je namreč še vedno negativna. Povečuje se število gospodinjstev, povprečna velikost gospodinjstev pa upada. Zmanjšuje se delež mladega prebivalstva, tako se prebivalstvo se stara in to bistveno bolj kot je povprečje v Sloveniji. V lastni občini dela manjšina delovno aktivnega prebivalstva, ostali dnevno migrirajo predvsem na Ptuj, v Maribor in Kidričevo.

Staranje prebivalstva predstavlja velik izziv tako z vidika zagotavljanja pogojev za mobilnost starejših, kot tudi z vidika dviga kvalitete bivanja z urejanjem javnih površin in zagotavljanjem dobrih povezav z okolico. Zagotavljanje dobrih pogojev za mobilnost, bi lahko vplivalo tudi na ustavitev izseljevanja, priseljevanja mladih družin in dvig natalitete.

## Kazalniki zdravja kažejo na slabše zdravje

Okolje v katerem ljudje prebivajo in delajo pomembno vpliva na njihovo zdravje. Pri krepitvi zdravja pomembno vpliva aktivna mobilnost prebivalcev na eni strani in zmanjšanje motornega prometa na drugi strani. Pregled ključnih kazalnikov dejavnikov tveganja za zdravje in preventivo v občini Podlehnik v primerjavi s slovenskim in regionalnim povprečjem kaže na povprečni telesni fitnes otrok ter prekomerno prehranjenost otrok (delež 39,8 %), ki je bistveno nad slovenskim povprečjem (24,9 %) in regijskim povprečjem (27,9 %) in je v zadnjih letih narasel. Obravnava zaradi poškodb v transportnih nezgodah je zelo nizka. Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja je za enkrat večja kot je povprečje v Sloveniji, umrljivost zaradi raka pa je bistveno manjša od slovenskega povprečja.

## Stopnja motorizacije narašča in avtomobil je glavni način prevoza

V občini Podlehnik je zelo visoka stopnja motorizacije s 623 osebnih motornih vozil na 1000 prebivalcev in narašča; leta 2022 je bila namreč 596. Je bistveno višja kot je povprečje v Sloveniji, vendar tudi v Sloveniji stopnja motorizacije narašča.

Na osrednji cesti v Podlehniku prevladujejo uporabniki avtomobilov. S štetjem prometa (septembra 2024) je bilo ugotovljeno, da je bilo 71 % potnikov v avtomobilih, 16 % potnikov v šolskih avtobusih ali avtobusih v linijskem prevozu, 4 % pešcev in 0 % kolesarje. Tovornih vozil je bilo 4 % (vsa lahka tovorna vozila). Ostalo so bili motoristi in potniki v kombijih. Povprečna zasedenost v avtomobilih je bila 1,5.

Prebivalci na delo potujejo večinoma z avtomobili (91 % - sami v avtu), 6% peš, z javnim prevozom 1 % in s kolesom 1 %. Zaposleni prihajajo z bolj oddaljenih krajev, saj na oddaljenosti do 5 km živi slaba petina zaposlenih. Zaposleni večino prihajajo na delo z avtomobilom (80 % sami v avtu), 6 % peš in 1 % z javnim prevozom. Na delo ne prikolesari nihče.

Večina osnovnošolcev bi v šolo raje prihajala na aktiven način. Sedaj jih je 48 % pripeljanih z avtomobilom. Peš jih pride 11 %, s kolesom pa nihče. Slaba tretjina se pripelje s šolskim avtobusom.

Večina otrok je v vrtec pripeljana z avtomobili (86 %). Peš jih pride 5 %. Nekateri starši kombinirajo različne prevozne načine pri prihodih (in odhodih) otrok v vrtec. Vsi starši združujejo pot v vrtec z drugo potjo (npr. pot v službo, pot v trgovino), večinoma pogosto (82 %), eni redkeje (18 %).

### Splošne prometno varnostne razmere so ocenjene kot zelo ugodne

Prometno varnostne razmere na območju občine Podlehnik v letu 2023 so ocenjene kot zelo ugodne s primerljivim letom. Prometne nesreče, gledano na skupno število obravnavanih prometnih nesreč, so v velikem upadu napram letu 2022. Z usmerjanjem dela policistov in doslednim ukrepanjem zoper kršitelje, ki so prekoračili največjo dovoljeno hitrost, se je stanje glede vzroka neprimerno hitrosti nekoliko izboljšalo.

### Slaba integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

V občini Podlehnik pobude za spremembo namenske rabe prostora prevladujejo na območju razpršene poselitve, kjer je že sedaj prometna infrastruktura ponekod v slabem stanju (ozke ceste, neurejene bankine, nepreglednost, nevarno za pešačenje (npr. do postajališč šolskega avtobusa). Najti je treba ravnotežje med ohranitvijo razpršene poselitve, ne povečevanjem stroškov za urejanje prometa ter neželenim praznjenjem območij in posledično zaraščanjem kmetijskih zemljišč. V naseljih, predvsem v Podlehniku, se mora v okviru načrtovanja prostorskih ureditev posebno pozornost nameniti dostopnosti pomembnih ciljev potovanja. K načrtovanju prostorske ureditve je treba pristopiti s celovito obravnavo naselja kot celote.

### Pogoji za hojo se izboljšujejo



Občina izboljšuje pogoje za hojo. Z gradnjo avtoceste se je uredilo vzporedno omrežje, tudi z gradnjo pločnikov v naseljih. V zadnjih letih so v občini pričeli izvajati ukrepe za večjo varnost pešcev z opredelitvijo območij omejene hitrosti ali območij umirjenega prometa ter umirjanje prometa (postavitve hitrostnih tabel, talna označbe na vozišču,



osrednji otoki). S tem ukrepi se hitrosti vozil zmanjšajo in pešci se počutijo varnejše. Varnost pešcev v občini Podlehnik je predvsem zaradi relativno majhnih prometnih obremenitev v splošnem dobra. Slabšo varnost pešcev pogojujejo predvsem naslednje ureditve oz. prometne razmere: premalo prehodov za pešce, ponekod ni urejeno vodenje pešcev (pločniki, peš pasovi oz. talna signalizacija, peš poti), nepreglednost za pešce predvsem na malo prometnih stanovanjskih cestah ali cestah izven naselja, ki funkcionirajo kot skupne prometne površine (terenske razmere, visoke ograje-žive meje), dotrajane vozne površine, ki so hkrati tudi skupne prometne površine za pešce, še premalo ukrepov umirjanja prometa.

### Kolesarski promet predstavlja v občini največji izziv



Kolesarski promet je najbolj zapostavljen segment in predstavlja najbolj pereč izziv, ki ga izpostavljajo vsi. Ni primerno urejenih kolesarskih povezav (med naselji znotraj občine, s sosednjimi občinami, s Ptujem). Pogosto so odstavna mesta za kolesa neprimerno urejena (neprimerna stojala, neprimerna lokacija, neprimeren dostop do njih), stojala manjkajo (jih je premalo ali pa jih ni, ni kolesarnic). Potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo niso izkoriščeni (ni poti, počivališč za kolesarje, urejanje vstopnih toč v območja zanimivosti...).

### Ponudba javnega potniškega prometa je dosegljiva večini prebivalcem



Ponudba in posledično tudi uporaba javnega potniškega prometa je slaba. Povezave so, vendar z redkimi vožnjami. S Ptujem je naselje Podlehnik povezan s 14 vožnjami (v eno smer) brez opredeljenega takta prevoza in avtobus vozil dobre pol ure. Vozni redi niso



povsem prilagojeni delovnemu času, času šolanja, predvsem pa je slaba ponudba izven koničnih ur, torej v času, ko bi ga uporabljali tudi drugi prebivalci poleg šolarjev in zaposlenih. Potovalni čas je zadovoljiv, zanesljivost in točnost sta v redu. Nivo dostopnosti informacij o javnem prevozu je slab. Avtobusna postajališča v občini so večinoma primerno urejena. V 1000 metrskega radija dostopnosti do postajališč so vsa naselja v dolini, medtem ko prebivalci v hribovitem delu javnega prevoza nimajo na razpolago. Šolski prevoz predstavlja velik strošek Občine Podlehnik, uporabljajo pa ga lahko tudi občani. Priložnosti se kažejo po zgledu številnih občin v Sloveniji v uvedbi prevoza na klic.

### Parkirne površine so ustrezno urejene



Parkirne površine se v naseljih primerno razpršene in, ker ni posebnih omejitev na njih, tudi nejavna parkirna mesta večinoma funkcionirajo kot javna (v Podlehniku pri trgovini). V Podlehniku so zasedena parkirna mesta pri šoli v jutranjih urah, ostala parkirišča pa običajno niso polno zasedena. Ukrepi upravljanja s parkirnimi površini (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) se ne izvajajo. V naseljih ni urejenih parkirnih mest za motorna kolesa. Urejena je polnilnica za električna vozila pri občinski stavbi.

### Ceste so večinoma manj prometne vendar zahtevajo posebno pozornost za zagotavljanje varnosti in prevoznosti



Z gradnjo avtoceste so je uredila regionalna cesta in nekateri odseki občinskih cest v dolini. V hribovitem delu je slaba preglednost pogosto ustrezno rešena s postavljenimi

ogledali, ni pa urejenih izogibališč. Bankine ponekod niso ustrezno urejene. Vzdrževanje občinskih cest zaradi gostega omrežja dovoznih cest do posameznih območij razpršene poselitve in zaradi neustreznega odvodnjavanja zahteva velik delež proračunskih sredstev. Obvoziščni elementi za pešce so urejeni le skozi strnjena naselja in tudi to ne v celoti. Zaradi ozkih in ovinkastih cest v hribovitem delu občine je pogosto slaba preglednost in posledično slaba prometna varnost. Varnost motornega prometa je ponekod slabša zaradi slabe preglednosti tudi v posameznih križiščih (npr. pri cesti na Gorco – smer izpod podvoza).

Na več odsekih v naseljih se izvajajo ukrepi umirjanja prometa in so določena območja omejene hitrosti (cone 30).

## 4 DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE

### Ključne splošne ugotovitve:

- Občina Podlehnik sodi med majhne občine v Halozah, z bolj strnjeno poselitvijo v dolini in razpršeno poselitvijo na pobočjih.
- Število prebivalcev se je v zadnjih letih ustalilo, vendar predvsem na račun priselitev, naravni prirastek je namreč negativen. Indeks staranja je bistveno višji, kot je povprečje v Sloveniji.
- Nekateri kazalniki zdravja kažejo na slabše zdravje prebivalcev, tudi mladih.
- Stopnja motorizacije je izredno visoka (v zadnjih letih narašča) prav tako je zelo visoka uporaba osebnih avtomobilov pri vseh poteh (vožnja na delo, po nakupih, otrok v šolo in vrtec.).
- Prihodi v šolo so odraz geografskih značilnosti in poselitvenega vzorca občine. Veliko otrok namesto s šolskim avtobusom prihaja v šolo z avtomobilom.
- Dnevne migracije so najbolj intenzivne na relacije Podlehnik – Ptuj v obe smeri (razdalja pribl. 14 km).
- Zagotavljanje prometne varnosti je vodilo Občine pri načrtovanju prometa.

Po posameznih področjih je moč izpostaviti naslednje **dosežke**:

področje / steber	ključni dosežki
načrtovanje prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• odzivnost na pobude,</li> <li>• dobro razumevanje področja,</li> <li>• celovit pristop k načrtovanju,</li> <li>• celovito urejeno širše območje osnovne šole,</li> <li>• vključevanje šole in občine v kampanjo ETM, v šoli se vključujejo v projekte trajnostne mobilnosti</li> </ul>
hoja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• občina je v zadnjih letih veliko investirala v gradnjo pločnikov s čemer se je povečala varnost pešcev, pločniki so v naseljih večinoma urejeni,</li> <li>• umirjanje prometa in cone 30</li> </ul>
kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• možnost izposoje električnih koles</li> </ul>
javni prevoz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dokaj dobra povezava s Ptujem,</li> <li>• ustrezno urejena avtobusna postajališča</li> </ul>
motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• upad prometnih nesreč,</li> <li>• omejevanje hitrosti,</li> <li>• dovolj parkirnih mest,</li> <li>• s tovornim prometom načeloma ni težav,</li> <li>• dobro urejena večina cest v dolini,</li> <li>• večnamenska ureditev pri gasilskem domu,</li> <li>• polnilnice za električna vozila,</li> <li>• v šoli spodbujajo delavcev k skupnim vožnjam</li> </ul>

Po posameznih področjih je bilo moč identificirati naslednje **izzive**:

področje / steber	ključni izzivi
načrtovanje prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>staranje prebivalstva - zagotavljanja pogojev za mobilnost starejših in načrtovanje za ustavitev izseljevanja in dvig natalitete,</li> <li>prekomerna prehranjenost otrok,</li> <li>šibko medobčinsko sodelovanje na področju prometna načrtovanja in gradnje prometne infrastrukture</li> <li>skromno komuniciranje z občani, ciljnim skupinami in drugimi deležniki,</li> <li>integracija prostorskega in prometnega načrtovanja</li> <li>podatki o mobilnosti se ne zbirajo</li> </ul>
hoja	<ul style="list-style-type: none"> <li>manjkajoči pločniki (proti Zg. Leskovcu, Kozminci, Stanošina, Dežnom, na delih šolskih poti),</li> <li>preozki pločniki (npr. za sprehode, proti šoli),</li> <li>manjkajoči prehodi za pešce (širše območje šole, pri bencinskem servisu, v naseljih)</li> <li>problematika vodenje pešcev v hribovitem delu (ozke in nepregledne ceste in ni označeno vodenje pešcev),</li> <li>ni urejenih sprehajalne poti,</li> <li>pomanjkanje urbane opreme in razsvetljave,</li> <li>ni urejenih javnih površin v središčih naselij (srečevanje, druženje)</li> <li>nezadostna opremljenost javnih površin</li> </ul>
kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> <li>ni urejenih kolesarskih povezav,</li> <li>pomanjkljiva druga infrastruktura ali oprema za kolesarje (parkiranje koles, javni sistem izposoje koles, počivališča za kolesarje), kar je povezano z neurejenostjo klesarskih povezav in posledično majhno število kolesarjev,</li> <li>zapora regionalne ceste na MMP Gruškovje – onemogočen prehod tudi za kolesarje</li> </ul>
javni prevoz	<ul style="list-style-type: none"> <li>neustrezna ponudba JPP (veliki intervali voženj, čez vikend zelo slaba ponudba)</li> <li>slaba informiranost o ponudbi JPP prebivalcev in zaposlovalcev,</li> <li>ni prevoza na klic,</li> <li>visoki stroški za šolske prevoze</li> </ul>
motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>križišče Gorca-Podlehnik je zelo nevarno (nepregledno, prečkanje pešcev (je tudi šolska pot)),</li> <li>hribovit del občine: ovinkaste ceste, makadam, ostri ovinki, gramoz na cesti, slabo vzdrževane ceste in bankine,</li> <li>javne ceste ponekod še makadam – višji stroški vzdrževanja</li> <li>ponekod še prekoračitve omejitev hitrosti (kjer so cone 30, odsek skozi Goli vrh (pri postajališču)),</li> <li>problematika pri dovozi otrok v šolo (parkiranje, srečevanje vozil na ozki cesti)</li> </ul>

Po posameznih področjih je moč izpostaviti naslednje **priložnosti**:

področje / steber	priložnosti
načrtovanje prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• znanje in razumevanje pristopa celostnega prometnega načrtovanja (vodstvo občine, občinska uprava),</li> <li>• povezovanje občin v Spodnjem Podravju v okviru skupne občinske uprave,</li> <li>• vključevanje v kampanjo Evropski teden mobilnosti,</li> <li>• izkušnje pri pripravi CPS 2021 in nove OCPS,</li> <li>• digitalizacija in cenovno dostopni merilci kazalnikov</li> </ul>
hoja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• veliko zgrajenih pločnikov in z dograditvami možnost vzpostavitve dobrega omrežja peš povezav,</li> <li>• naravno okolje in zaledje avtoceste (protihrupno zaščiteno) predstavljajo potencial za urejanje sprehajalnih poti,</li> <li>• umirjanje prometa in omejitve hitrosti povečuje občutek varnosti</li> </ul>
kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• obseg investicij na državni in regionalni ravni,</li> <li>• potek državne kolesarske povezav skozi občino,</li> <li>• potenciali za spremembo potovalnih navad (prihodi v šolo in na delo s kolesom (e-kolesom))</li> <li>• potencial kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo,</li> <li>• prenos dobrih praks javnega sistema izposoje koles</li> </ul>
javni prevoz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prenos dobrih praks storitev prevoza na klic,</li> <li>• potencial za uporabo javnega potniškega prometa predvsem na relaciji Podlehnik-Ptuj,</li> <li>• racionalizacija stroškov prevoza</li> </ul>
motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prenos dobrih praks – dodatno umirjanje, merjenje hitrosti,</li> <li>• že pripravljeni dokumenti za določene ureditve</li> </ul>

**Prioritete** za urejanje prometa po posameznih področjih so naslednje:

področje / steber	prioritete
načrtovanje prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• boljše informiranje prebivalcev in zaposlovalcev o prometni ponudbi in ureditvah,</li> <li>• intenzivnejše sodelovanje s sosednjimi občinami – prioriteto pri načrtovanju državne kolesarske povezave</li> </ul>
hoja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gradnja manjkajočih pločnikov v naseljih,</li> <li>• opremljanje javnih površin</li> </ul>
kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• načrtovanje državne kolesarske povezave,</li> <li>• izkoristiti potencial kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo</li> </ul>
javni prevoz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dajanje pobud za bolj frekventen prevoz (vsaj do Ptuja) in informiranje,</li> <li>• racionalizacija stroškov šolskega prevoza,</li> <li>• uvedba prevoza na klic</li> </ul>
motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ureditev križišča ceste Gorca-Podlehnik,</li> <li>• urejanje cest v hribovitem delu občine (bankine, vzdrževanje vozišč, ogledala, vodenje pešcev),</li> <li>• preureditve okolice šole</li> </ul>