



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOBRNA

Občinska celostna prometna strategija Občine Dobrna

Avtorji: Tina Cvahte Ojsteršek, Uroš Kramar, Marjan Sternad, Darja Topolšek

Naročnik: Občina Dobrna

Izvajalec: Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

Skrbnik pogodbe na strani naročnika: Urška Krašek

Vodja projekta: Tina Cvahte Ojsteršek

Projektna skupina: Uroš Kramar, Marjan Sternad, Darja Topolšek

Oblikovanje in postavitve: Manca Zrinski

Zunanja presoja kakovosti: Nela Halilović, mag. geog.

Projekt izdelave Občinske celostne strategije Občine Dobrna sofinancirata Evropska unija in Republika Slovenija v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija





Prostor je v vsaki lokalni skupnosti izjemno pomembna dobrina, ki pogojuje možnosti njenega razvoja, zagotavljanja kvalitete življenja in bivalnega okolja za vse uporabnike.

V Občini Dobrna se z njim vseskozi ukvarjamo skozi OPN in OPPN ter druge strateške dokumente in študije, ki kreirajo politike njenega razvoja, rabe in namembnosti prostora ter skozi njih kvaliteto bivanja in življenja ljudi v naši občini.

Ena izmed pomembnih strateških usmeritev Občine Dobrna v prihodnje bo zagotovo tudi Celostna prometna strategija Občine Dobrna, ki bo občini in njenim službam omogočala sistematično načrtovanje trajnostnega prometa in mobilnosti, s ciljem dolgoročno doseči optimalne rešitve in izvedbe potrebnih ukrepov na terenu: za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu, za razvoj kakovostnega javnega prostora, za izboljšanje dostopnosti, za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, za razvoj in vzpodbujanje e-mobilnosti, itd...

Analiza obstoječega stanja je pokazala, da smo v Dobrni skozi številne projekte zadovoljivo nagovarjali in urejali tudi področje varnosti cestnega prometa in mobilnosti, ki pa se skozi čas precej spreminja.

Izjemno smo veseli in hvaležni izbrani ekipi - izvajalcem Celostne prometne strategije Občine Dobrna, vsem sodelujočim strokovnim službam, vsem sodelujočim na delavnicah in vsem drugim deležnikom za to lepo sodelovanje in sinergijo, da je rezultat tako celostnega pristopa tudi dejansko uporaben strateški dokument, s konkretnimi vsebinami in projekti, ki bo Občini Dobrna pomagal na morebitnih razpisih za pridobivanje sredstev in pri sprejemanju pomembnih odločitev njenega razvoja, za izboljšanje dostopnosti, za doseganje trajnostne mobilnosti in varnosti v cestnem prometu in za več kakovostnega javnega prostora.

*Župan Občine Dobrna
Martin Brecl*





1

ZAKAJ OBČINA DOBRNA POTREBUJE CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO?

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je **ključni strateški dokument**, ki občinam omogoča **sistematično načrtovanje trajnostnega prometa in mobilnosti**. Z vključevanjem različnih deležnikov ter analizo obstoječega stanja in prihodnjih potreb OCPS zagotavlja celovit in dolgoročno vzdržen pristop k urejanju prometa. Ključni cilji takšne strategije so **izboljšanje dostopnosti, povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje ter razvoj kakovostnega javnega prostora**.

Iz delovanja Občine Dobrna in visoke kakovosti bivanja v njej je jasno, da **občina v določeni meri pri svojem delovanju že upošteva načela trajnostnega razvoja in zagotavljanja dobrega bivanjskega okolja**. To se prenaša tudi na načrtovanje prometa, kjer v zadnjih letih občina intenzivno deluje in tudi uspešno pridobiva sofinancerska sredstva za večje posege v infrastrukturo, ki bo omogočala varnejšo, bolj prijetno in trajnostno mobilnost po občini in širše. Pristop k pripravi in sprejetju občinske celostne prometne strategije je torej logičen naslednji korak v procesu, ki bo omogočil ne samo pridobivanje zunanjih sredstev financiranja, temveč predvsem **konkretno usmeritev glede ukrepov, ki jih naj v prihodnje implementirajo**, kar bo dobrodošla nadgradnja obstoječemu sistemu načrtovanja in odločanja.

Kljub izzivom, ki jih predstavlja geografska razpršenost naselij, omejena ponudba javnega prevoza, odvisnost od osebnega avtomobila in veliki finančni odlivi za sanacijo posledic naravnih nesreč, je občina Dobrna jasno pokazala **pripravljenost na spremembe v smeri trajnostne mobilnosti**. Pomanjkanje ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje ter neustrezna ureditev mirujočega prometa omejujeta možnosti za prehod na bolj trajnostne oblike mobilnosti, vendar pa **OCPS predstavlja ključno orodje za odpravljanje teh težav**. Dokument bo omogočil vzpostavitev učinkovitega, varnega in trajnostnega prometnega sistema, ki bo izboljšal kakovost bivanja vseh prebivalcev.

Namen strategije je zagotoviti **celovit pristop k urejanju prometa**, ki bo upošteval potrebe vseh skupin prebivalcev – od otrok, starejših in ranljivih skupin do dnevnih migrantov in turistov ter seveda občanov. Poudarek je na povečanju deleža aktivnih in trajnostnih načinov mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa. Strategija bo služila kot podlaga za **odločanje o prihodnjih investicijah** v prometno infrastrukturo in spodbujanje aktivnih načinov potovanja, hkrati pa bo **podlaga za pridobivanje državnih in evropskih sredstev za projekte s področja trajnostne mobilnosti**.

OCPS Občine Dobrna je torej **ključen dokument, ki bo omogočil postopno preobrazbo prometnega sistema v smeri bolj trajnostnega, varnega in prijaznega do vseh prebivalcev**. Njegova priprava temelji na analizi obstoječega stanja, vključevanju javnosti in deležnikov ter na strateških usmeritvah, ki bodo zagotovile dolgoročno izboljšanje kakovosti življenja v občini.

2

PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Proces priprave Občinske celostne prometne strategije se je pričel **v marcu 2024 in se zaključil marca 2025** s sprejetjem strategije na 14. redni seji Občinskega sveta Občine Dobrna 26. marca 2025.

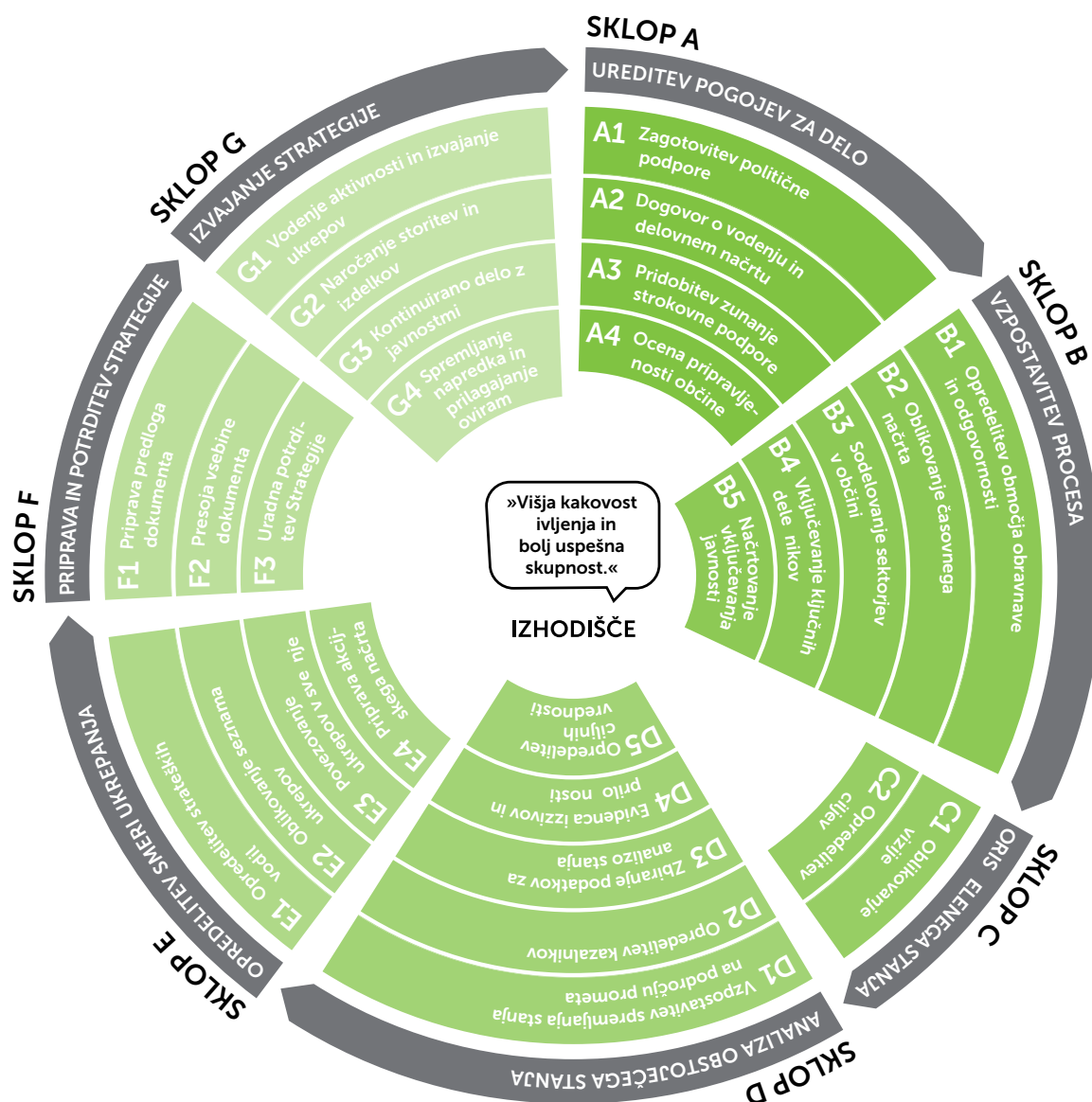
Za pripravo strategije je občina pridobila **sofinanciranje** na Javnem razpisu za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij, operacijo tako delno financira Evropska unija in sicer iz Kohezijskega sklada. Operacija se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »*Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost*«, specifičnega cilja RSO 3.2 »*Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo*«.

Da bo strategija predstavljala ustrezno podlago tudi za kandidiranje za javna sredstva, ki se

bodo dodeljevala za izvedbo infrastrukturnih in neinfrastrukturnih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti iz Programa evropske kohezijske politike ter morebitnih drugih podlagah za črpanje evropskih ali nacionalnih sredstev, je bila pri pripravi OCPS dosledno upoštevana relevantna regulativa, predvsem Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22) z ustreznimi podatki ter Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo). Osnovni okvir izdelave OCPS so predstavljali tudi minimalni standardi za njihovo izdelavo, ki podrobneje specificirajo aktivnosti in rezultate, ki morajo biti izvedeni v procesu priprave OCPS.

Priprava Celostne prometne strategije Občine Dobrna je **potekala v več fazah**, ki so vključevale temeljito analizo obstoječega stanja, vključevanje javnosti ter oblikovanje dolgoročnih ciljev in ukrepov. Podrobneje je proces prikazan na Sliki 1.

Slika 1: Koraki priprave občinske celostne prometne strategije



Vir: Plevnik et al. (2023)

Spodaj je prikazana časovnica posameznih aktivnosti po sklopih.

ČASOVNICA AKTIVNOSTI



Aktivnosti z ožjo delovno skupino



Aktivnosti s širšo delovno skupino



Aktivnosti s splošno javnostjo in občani



Druge aktivnosti

SKLOPA

SKLOP B

12. marec 2024

Uvodni sestanek med izbranimi izdelovalci, koordinatorko procesa izdelave OCPS na strani občine, in izbranimi izvajalci je potekal 12. marca 2024. Namen sestanka je bil določiti osnovni časovni okvir, usmeritve in člane ožje delovne skupine.

28. marec 2024

Izvedla se je daljša delavnica v kombinaciji s sestankom z vsemi relevantnimi sektorji občinske uprave - delavnica o medsektorskem sodelovanju, predstavljena samoocena občine, nato pa se je delo nadaljevalo v delavnico s prometnimi in prostorskimi načrtovalci.

junij 2024

Sestanek o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami je bil izveden prek MS Teams, saj je bilo ocenjeno, da bo tako prisotnost na sestanku največja. Na sestanku se je povezalo 20 občin iz regije, ena je predstavljala konzorcij več občin.

27. marec 2024

Predstavitev namena in ciljev OCPS županu in občinskemu svetu je bila izvedena na 9. redni seji Občinskega sveta Občine Dobrna.

ČASOVNICA AKTIVNOSTI

SKLOP C



Aktivnosti z ožjo delovno skupino



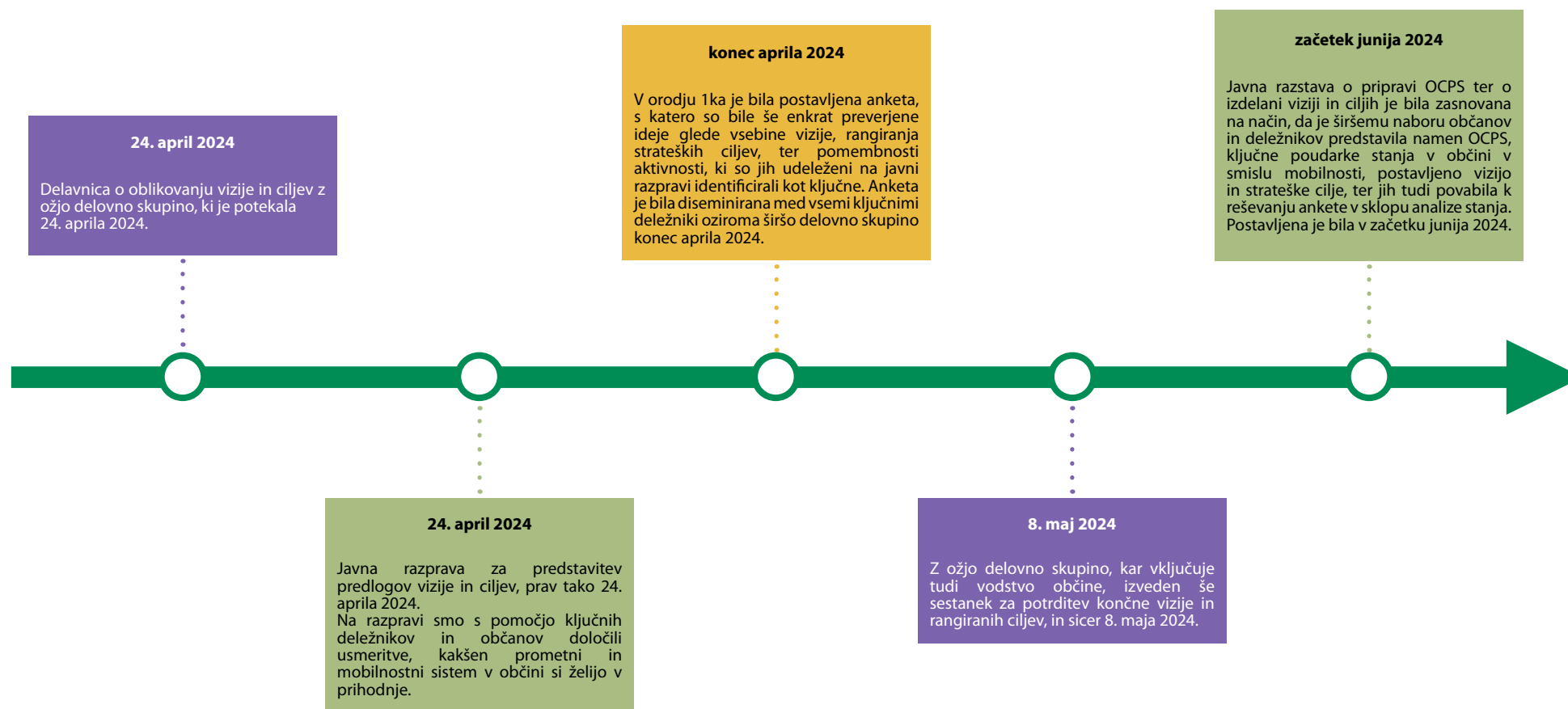
Aktivnosti s širšo delovno skupino



Aktivnosti s splošno javnostjo in občani



Druge aktivnosti



ČASOVNICA AKTIVNOSTI

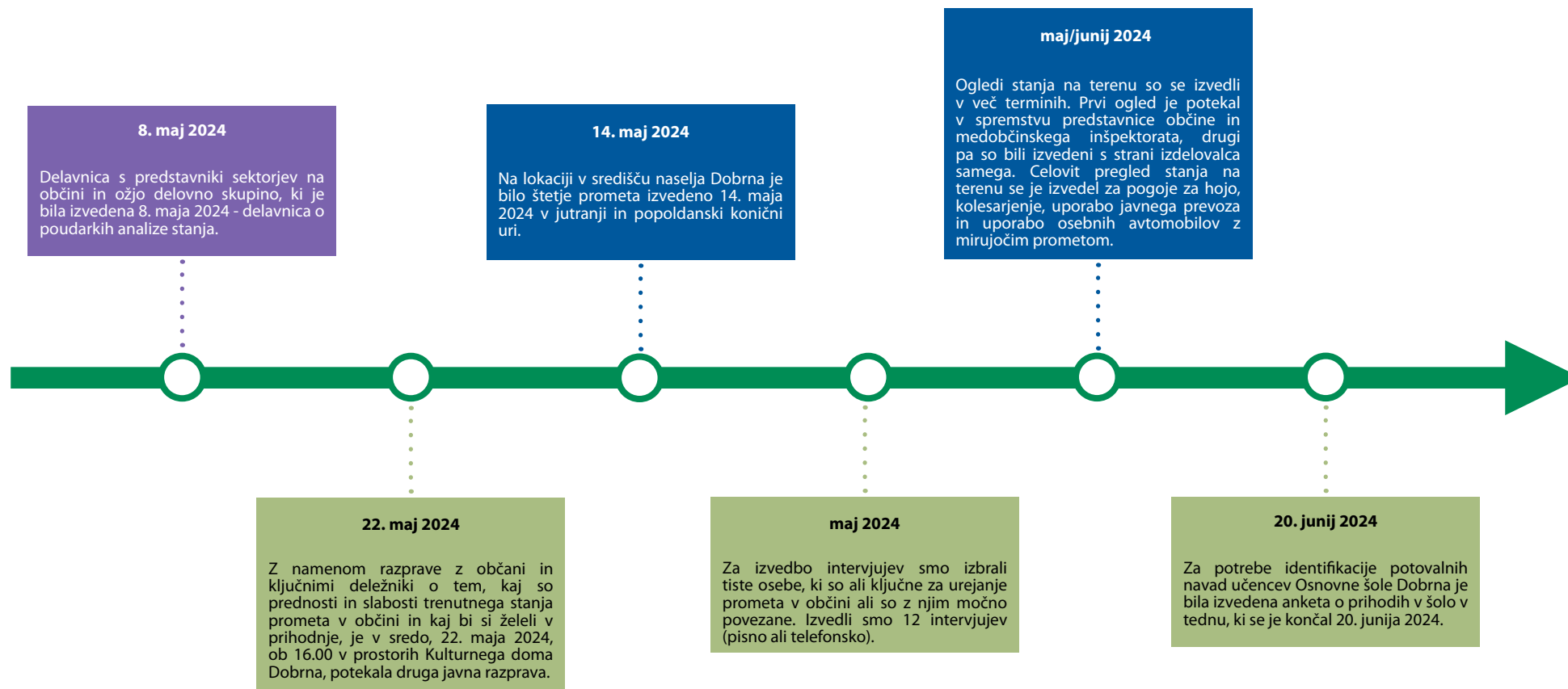
SKLOP D

Aktivnosti z ožjo delovno skupino

Aktivnosti s širšo delovno skupino

Aktivnosti s splošno javnostjo in občani

Druge aktivnosti

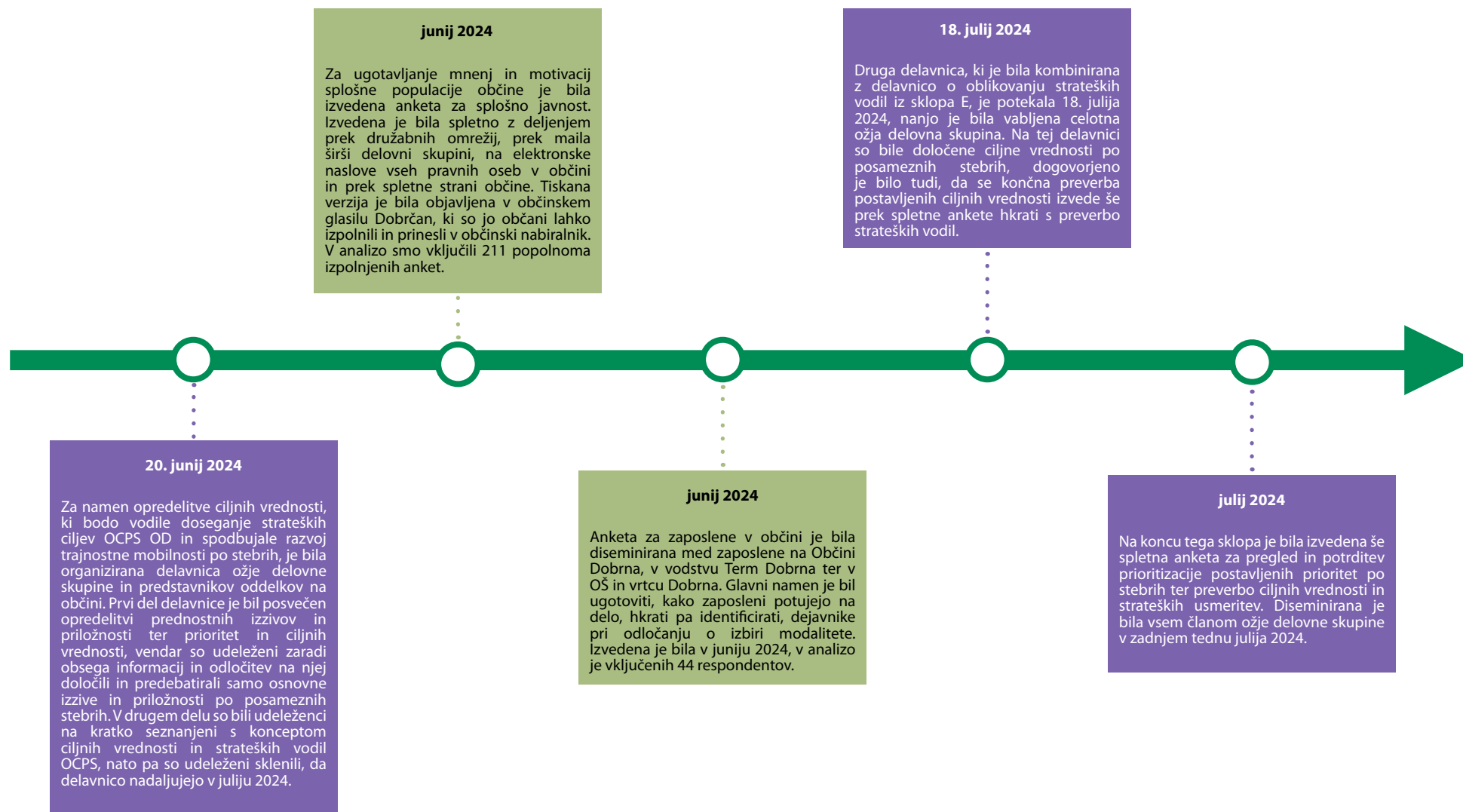


ČASOVNICA AKTIVNOSTI

SKLOP D

Aktivnosti z ožjo delovno skupino
Aktivnosti s širšo delovno skupino

Aktivnosti s splošno javnostjo in občani
Druge aktivnosti



ČASOVNICA AKTIVNOSTI

SKLOPE



Aktivnosti z ožjo delovno skupino



Aktivnosti s širšo delovno skupino



Aktivnosti s splošno javnostjo in občani



Druge aktivnosti

18. julij 2024

Delavnica o oblikovanju strateških vodil je bila izvedena 18. julija 2024 kot nadaljevanje delavnice o opredelitvi prednostnih izzivov in priložnosti ter prioritizaciji in ciljnih vrednosti.

20. november 2024

Generiran je bil obsežen nabor potencialnih ukrepov, ki je bil predmet obravnave na delavnici o scenarijih izvajanja ukrepov, katere prvi del je bil posvečen tudi preveritvi nabora potencialnih ukrepov. Dokazila in rezultati delavnice, ki je potekala 20. novembra 2024.

skozi celoten sklop

Določeni so bili tudi štiri scenariji izvajanja ukrepov, ki so bili zgrajeni glede na različne potencialne financiranja ukrepov in različne fokuse samih ukrepov. Na podlagi tega je bila pripravljena spletna anketa za splošno javnost. Anketa je bila diseminirana hkrati s komuniciranjem strateških vodil, določenih v prejšnjih fazah priprave OCPS OD – anketa za splošno javnost.

12. avgust 2024

Gradivo za prvo presojo kakovosti OCPS OD je bilo na Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo posredovano 12. avgusta 2024. Presojevalka je bila dodeljena v oktobru 2024, po pripravljenih predlaganih popravkih in dopolnitvah gradiva je 28. oktobra 2024 izdala pozitivno mnenje k prvi fazi OCPS OD.

8. december 2024

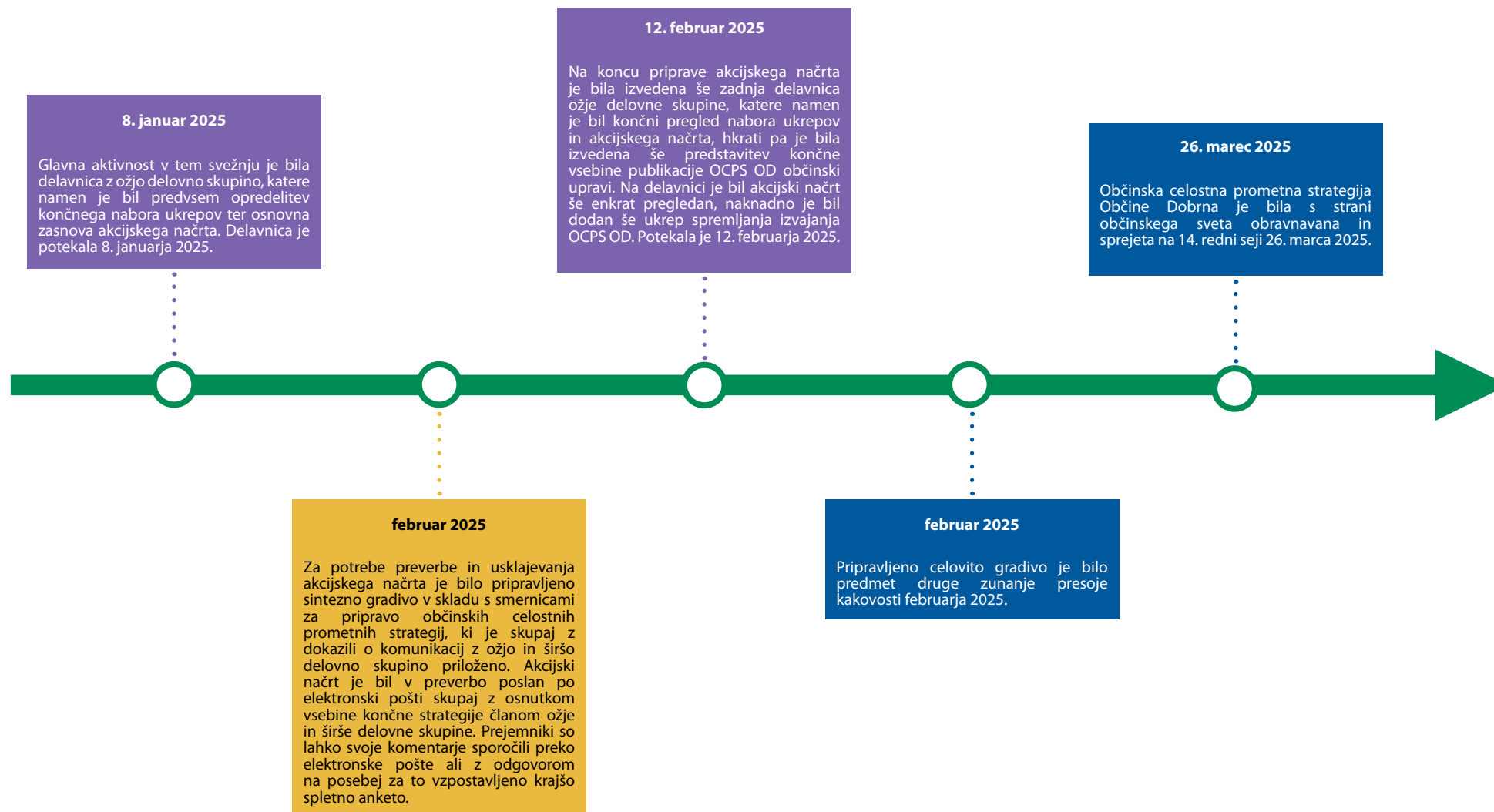
Prireditev z naslovom »Aktivno po Dobrni vsak dan v letu!« je bila organizirana 8. decembra 2024 z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti tudi v zimskem času. Zaradi prazničnega vzdušja je potekala v nedeljo dopoldne v središču naselja, ko je bilo pričakovati več obiskovalcev. V okviru dogodka so potekale izobraževalne aktivnosti, simulacije oviranosti v prometu, preizkusi s pijanimi očali ter sodelovalni zemljevid za zbiranje predlogov ukrepov. Občani, ki so prišli peš ali s kolesom, so prejeli simbolično nagrado – kresničko, zvonček ali pelerino.

ČASOVNICA AKTIVNOSTI

SKLOP F

- Aktivnosti z ožjo delovno skupino
- Aktivnosti s širšo delovno skupino

- Aktivnosti s splošno javnostjo in občani
- Drugo





Prijava v kartico:
Za začetek ali vzdrževanje
usluge uporabite na zavih
Kartico. Vi omogočate pravo
uporabo.

Priloge:
Kartica, ki vam omogoča
uporabo vseh storitev.
Kartica, ki vam omogoča
uporabo vseh storitev.
Kartica, ki vam omogoča
uporabo vseh storitev.



**Skupina
ELEKTRO CELJE**



3

ORIS ŽELENEGA STANJA

Oprelitev zelenega stanja, postavitev vizije ter določitev strateških ciljev in prioritet so ključni elementi vsake celostne prometne strategije. Vizija služi kot dolgoročna usmeritev, ki nakazuje, kako si občina predstavlja razvoj mobilnosti v prihodnosti. Brez jasno opredeljene vizije bi ukrepi ostali nepovezani in nesistematični, kar bi lahko vodilo v neoptimalno porabo virov in neusklajene rešitve. Strateški cilji zagotavljajo merljive usmeritve, ki občini omogočajo ocenjevanje napredka ter prilagajanje ukrepov glede na dejanske potrebe in rezultate.

Celoten proces izbire vizije, slogana in rangiranja ciljev OCPS je bil večstopenjski in zasnovan na način, da je prek več iteracij sodelovalo čim več ključnih deležnikov. V ta namen so se izvedle aktivnosti (javna razprava, anketa, delavnice), na katere je bil vabljen in na katerih je posledično tudi sodeloval širok nabor različnih deležnikov. Končna vizija tako zajema elemente, ki jih je kar najširši nabor deležnikov prepoznal kot pomembne za prihodnji razvoj občine. Gre za identiteto občine kot majhne podeželske idile, kjer sta kakovost bivanja in preživljanja časa zelo visoka, trajnostna mobilnost pa bo izkušnjo še nadgradila. Tako je končno oblikovana **vizija Občinske celostne prometne strategije Občine Dobrna** sledeča:

»Občina Dobrna je turistična destinacija, ki temelji na trajnostnem razvoju. Je zeleno, varno in željeno podeželsko okolje vseh generacij za preživljanje prostega časa in življenja, s poudarkom na varni in trajnostni mobilnosti.«

Poleg vizije smo za potrebe promocije ter izboljšano komunikacijsko strategijo določili tudi krajši slogan, ki bo v prihodnje spremljal razvoj in implementacijo trajnostne mobilnosti v občini. Izbran **slogan** OCPS OD in trajnostne mobilnosti v občini je:

»Z zeleno mobilnostjo po butični Dobrni.«

Strateški cilji predstavljajo nadgradnjo postavljene vizije, saj konkretno določajo, katera področja bodo prvenstveno obravnavana v strategiji in v dejanskih ukrepih akcijskega načrta. Sedem osnovnih ciljev OCPS je predpisanih že z nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS, le te so predstavljale osnovo za razmišljanje o konkretizaciji. Ker gre za širok nabor tematik, ki sovпада z željami in cilji Občine Dobrna na področju njenega prihodnjega razvoja, so bili dani cilji le dodelani iz vidika solidarnosti, ki je za delovanje občine in njene občane ključnega pomena. Cilji

so bili tudi rangirani glede na pomembnost njihovega udejanjanja za prihodnji razvoj. Strateški cilji Občinske celostne prometne strategije Občine Dobrna, rangirani po pomembnosti od najpomembnejšega do najmanj pomembnega, tako so:

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani solidarni skupnosti.

2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.

4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

5. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Določitev prioritete omogoča osredotočanje na najbolj pereče izzive in največje priložnosti za izboljšave. S tem se zagotavlja, da so ukrepi izvedljivi, učinkoviti in usklajeni s širšimi razvojnimi cilji občine. Jasna hierarhija prioritete omogoča tudi boljše upravljanje virov ter lažje pridobivanje zunanjih sredstev financiranja. **S kombinacijo vizije, strateških ciljev in jasno določenih prioritete občina postavlja temelje za dolgoročno uspešno in trajnostno prometno ureditev.** Prioritete strategije so bile določene po posameznih stebrih urejanja prometa, s čimer smo zagotovili, da so posamezna področja enakomerno obravnavana ter ukrepi med njimi in znotraj njih uravnoteženi. Končni nabor prioritete po stebrih, urejenih po oceni pomembnosti od najvišje ocenjene (najpomembnejše) do najmanj pomembne, je prikazan spodaj.

Steber

Prioritete, urejene po pomembnosti

CELOSTNO UREJANJE PROMETA



1. Izvedba celovitega popisa kritičnih točk v prometu v občini, predvsem na območjih izven naselja Dobrna
2. Dostopnost vseh prebivalcev do osnovnih storitev, npr. pošte, trgovine
3. Poudarek na medgeneracijskih aktivnostih, ki spodbujajo aktivno mobilnost
4. Uvedba oziroma promocija sistema za občane, da lahko opozarjajo na pomanjkljivosti, podajajo želje na področju prometa

HOJA



1. Ureditev obstoječih in opuščenih peš poti, ki niso nujno vezane na ceste
2. Dogradnja in ureditev peš poti do večjih zaselkov in ključnih točk v občini v okolici naselja Dobrna
3. Povečanje rabe hoje kot načina vsakodnevne mobilnosti
4. Izvajanje promocije in spodbujanja hoje med šolarji in vrtčevskimi otroci
5. Izboljšanje kakovosti opremljenosti poti za pešce

KOLESARJENJE



1. Izboljšanje infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje
2. Spodbujanje rabe kolesa za kratke poti
3. Izvajanje promocije in spodbujanja kolesarjenja in drugih oblik aktivne mobilnosti med vsemi prebivalci in obiskovalci, s poudarkom na vrtčevskih in šolskih otrocih
4. Ureditev primernih kolesarnic na ključnih točkah v občini
5. Povečanje rabe kolesarjenja kot načina vsakodnevne mobilnosti
6. Vzpostavitev lokacij sistema izposoje koles

JAVNI POTNIŠKI PROMET



1. Podaljšanje ustrezne avtobusne linije iz smeri Velenja do Dobrne
2. Spodbujanje pogostejših voženj JPP do Celja in Velenja
3. Ureditev avtobusnih postajališč z nadstrešnicami, klopmi, prostorom za kolesa
4. Ohranjanje rabe sistema Prostofer in njegova promocija

MOTORIZIRAN IN MIRUJOČI PROMET



1. Ureditev prometne situacije pred OŠ in vrtcem Dobrna
2. Ureditev prometa na območju Term in zdraviliškega parka
3. Ureditev parkiranja za zaposlene v večjih zaposlovalcih v občini
4. Ureditev ključnih križišč na državni cesti (pri Petrolu, v centru)
5. Vzdrževanje prometnic in rekonstrukcije v skladu z zaznanimi problemi
6. Ukrepi umirjanja prometa in večje varnosti
7. Spodbujanje večje zasedenosti avtomobilov in skupnih prevozov
8. Ozelenitev parkirišč

Postavljene **strateške okvirje** smo v procesu izdelave izhodišč strategije tudi **konkretizirali**, predvsem v smislu **določanja končnih ciljnih vrednosti ključnih kazalnikov in merjenja uspešnosti udejstvovanja strategije in njenega učinka**. Za ta namen so bile postavljene ciljne vrednosti, ki jih bo občina preko udejanjanja, postavljenih v celostni prometni strategiji, zasledovala in tudi merila s postavljenimi kazalniki. Gre torej za ciljne vrednosti občinske celostne prometne strategije, kot so prikazane spodaj.

Izbran nabor ciljnih vrednosti pokriva tako infrastrukturne kot mehke vidike trajnostne mobilnosti. Zagotavljanje infrastrukturnih predpogojev je seveda ključnega pomena za spodbujanje občanov in obiskovalcev k aktivni in trajnostni mobilnosti, učinki uvajanja ukrepov celostne prometne strategije pa bodo vidni le preko dejanskih sprememb v navadah na področju mobilnosti, ki jih bodo merile postavljene ciljne vrednosti.

Končne **ciljne vrednosti**, ki bodo vodile delo v naslednjih fazah OCPS OD ter spodbujale izvajanje v naslednjih letih, so, kot sledi:

do leta 2031

Do leta 2031 na parkirnih površinah in ob prometnicah, sprehajalnih poteh in drugih javnih površinah **zasaditi ali urediti vsaj 50 dreves**.

Do leta 2031 urediti **vsaj tri območja** izven naselja Dobrna z namenom **umirjanja prometa ali urejanja pogojev za kolesarjenje in hojo**.

Do leta 2027 izvesti **promocijo in intenzivneje uporabljati sistem javljanja kritičnih točk in težav z mobilnostjo za občane**.

Do leta 2031 **prilagoditi infrastrukturne pogoje** za dostop do ključnih točk v občini za osebe z ovirami in ranljive skupine.

Do leta 2031 urediti **vsaj štiri kritične točke za pešce**.

Do leta 2031 **povečati delež učencev, ki vsaj občasno v šolo pridejo peš ali s kolesom**, na **35 %** (trenutno jih je 29 %).

Do leta 2031 **povečati delež zaposlenih na Dobrni, ki vsaj občasno kolesari ali hodi peš v službo**, na **25 %** (v letu 2024 20 %).

Do leta 2031 **izgraditi ali urediti vsaj 1000 m novih površin za pešce s poudarkom na povezavah med zgostitvami poselitev po celotni občini**.

Do leta 2031 **urediti vsaj štiri kritične točke za kolesarje**.

Izgradnja enega ustreznega pokritega kolesarskega parkirišča do leta 2027.

Izgradnja ali ureditev varnejših kolesarskih poti v obsegu vsaj 2 km do 2028.

Letno doseči **mesečno povprečje uporabe Prostoferja vsaj 9 voženj na mesec** (v prvi polovici 2024 8,4 prevoza).

Do leta 2031 doseči **povečanje občanov, ki za poti izven občine uporabljajo JPP**, na **8 %** (trenutno 5 %).

Ureditev ali prenova vsaj štirih avtobusnih postajališč do 2031.

Do leta 2031 **zmanjšati delež učencev, ki jih v šolo vedno pripeljejo z osebnim avtomobilom**, na **35 %** (v 2024 znaša 43 %).

Obdržati povprečno hitrost vozil na vpadnici v naselje Dobrna pod 50 km/h.

Vzpostaviti parkirišče za avtodome do 2031.



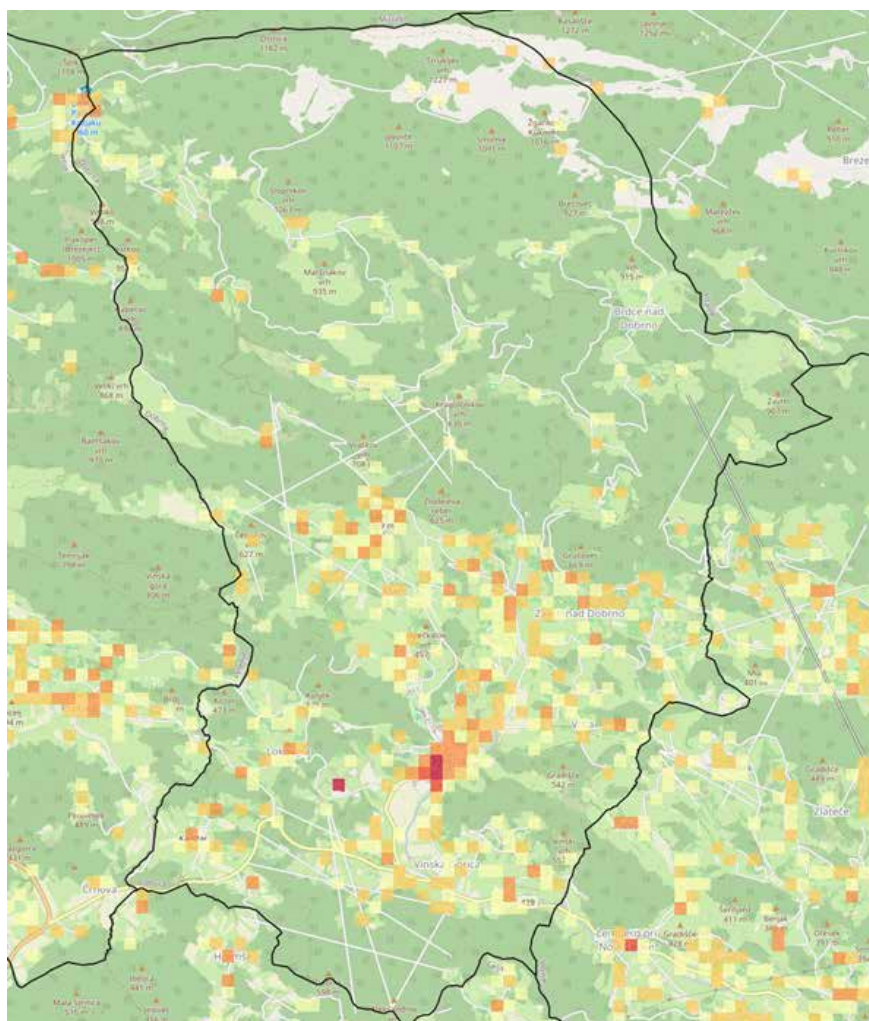
4

KAKŠNO JE TRENUTNO STANJE?

Analiza trenutnega stanja se ni osredotočala samo na ogled stanja na terenu, temveč je vključila tudi **širok nabor neposredne komunikacije z deležniki**, ki so dejanski uporabniki mobilnostnega sistema v občini. Tako smo zajeli učence osnovne šole, prebivalce občine ter tiste, ki so v njej zaposleni, izvedli smo štetje prometa na glavni vpadnici, analizirali obstoječo dokumentacijo ter velik nabor statističnih podatkov o demografiji, prometni varnosti, gospodarskih predpogojih ter samem odvijanju prometa v občini. Ključne ugotovitve celotne analize stanja so sledeče:

- **Velik delež prebivalstva je starejšega.**
- **Poselitev v občini je skoncentrirana na ravninski del in okoliška naselja.**

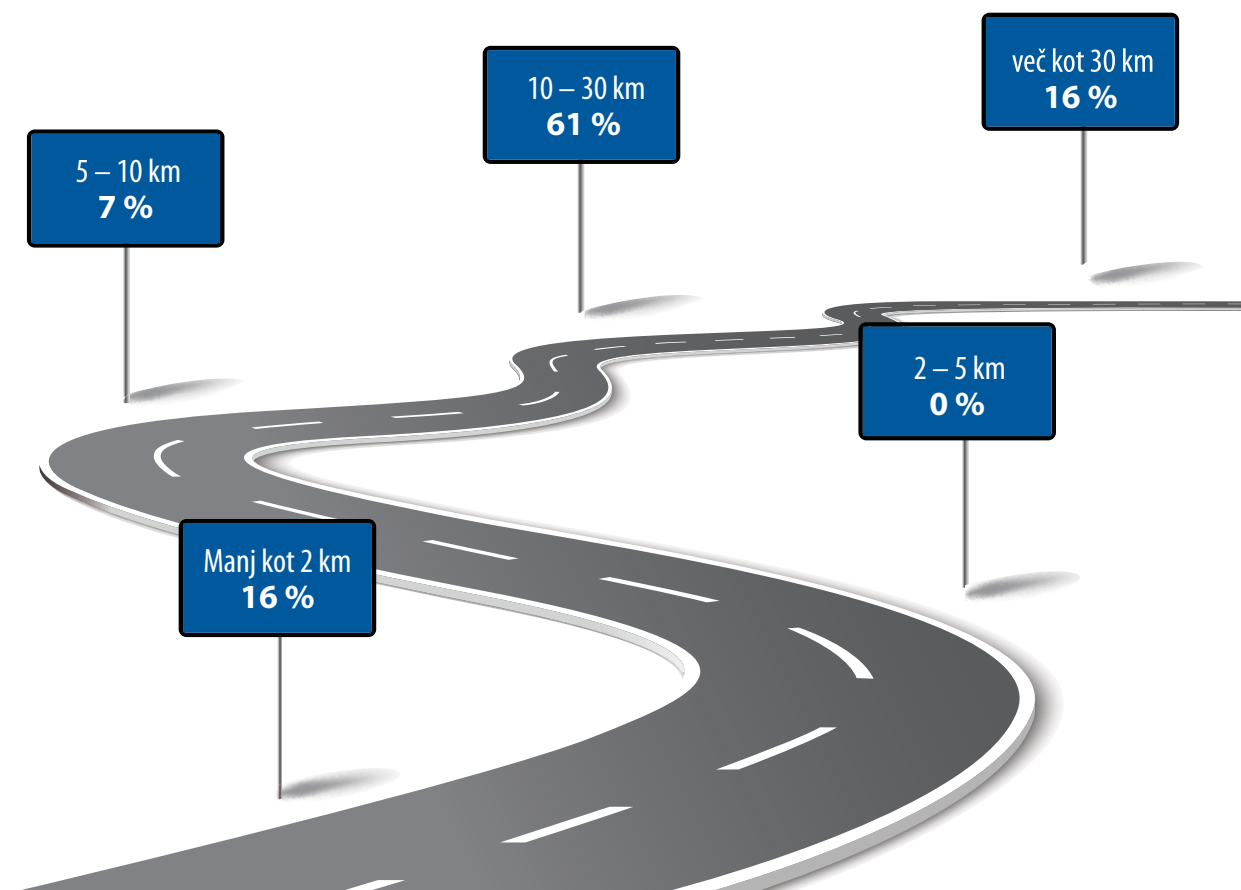
Slika 2: Prostorska razpršenost poselitve v občini



Vir: Geodetski inštitut Republike Slovenije, 2024

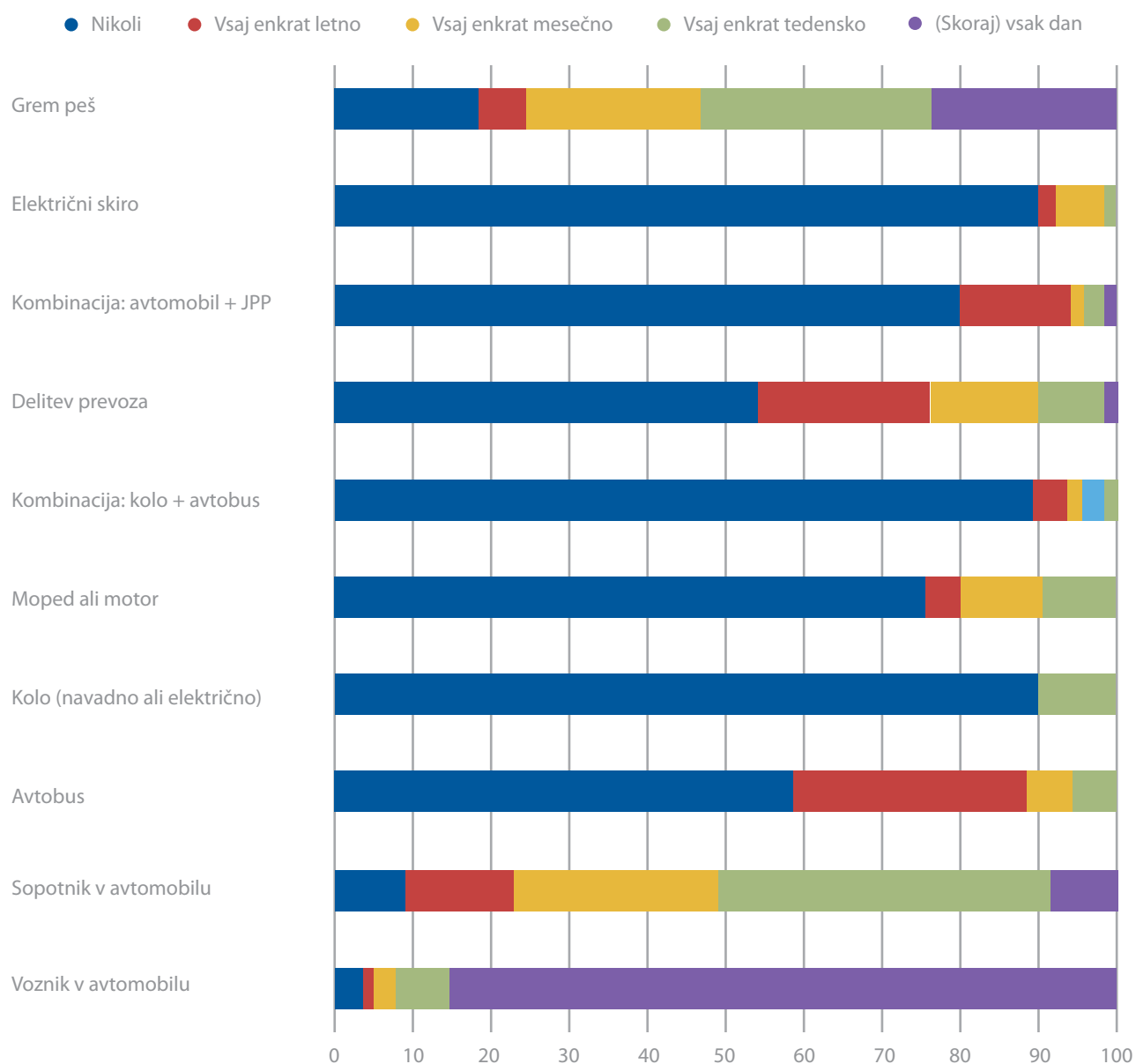
- Število delovno aktivnih prebivalcev se večja, število zaposlenih Dobrčanov v Dobrni pa manjša.
- Dobrčani so večinoma zaposleni v Velenju, Celju, na Dobrni, v Ljubljani, Žalcu.
- Na Dobrno hodijo na delo iz Dobrne, Celja, Velenja, Vojnika, Žalca. Le 16 % anketiranih zaposlenih v občini se na delo vozi manj kot 2 km, ostali se vozijo na delo vsaj 5 km.

Slika 3: Dolžina vsakodnevne poti na delo zaposlenih na Dobrni (v eno smer) (N=44)



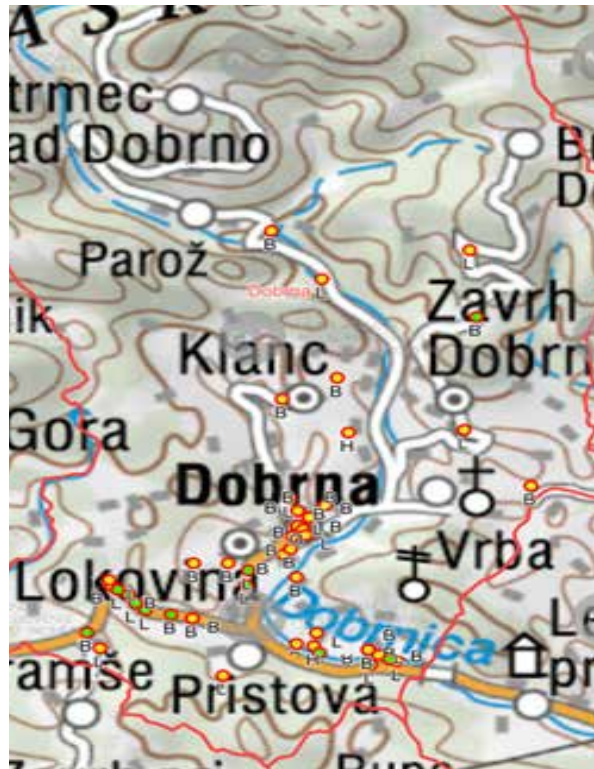
- Prometna obremenitev na glavni cesti Vojnik – Velenje se pomembno ne večja, večinoma gre za osebna vozila.
- Povprečna zasedenost osebnega avtomobila v centru Dobrne je 1,23 osebe.
- Približno 12 % poti v centru je opravljenih peš ali s kolesom, kar kaže na potencial za izboljšanje pogojev za pešce in spodbujanje hoje kot oblike aktivne mobilnosti
- Osebna mobilnost občanov in zaposlenih v občini temelji na osebnem avtomobilu. Osebni avtomobili predstavljajo kar 71,77% vseh potovalnih načinov, kar kaže na močno odvisnost prebivalcev občine Dobrna od osebnih vozil.
- Občani za svoja potovanja v veliki meri uporabljajo osebni avtomobil, 85 % ga uporablja vsak dan.

Slika 4: Razdelitev uporabe načinov potovanja za vsakodnevna potovanja (N=205)



→ Prometna varnost v občini je dobra. Poročila poudarjajo, da so pešci in kolesarji na določenih lokacijah, zlasti ob glavni vpadnici, izpostavljeni povečanim tveganjem zaradi visokih hitrosti in pomanjkanja ustreznih prehodov.

Slika 5: Lokacije prometnih nesreč v Občini Dobrna med 2018 in 2022



Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2023

→ Sistem Prostofer, ki je namenjen mobilnosti starejših in oseb z ovirami, ima potencial za širitev in optimizacijo, kar bi izboljšalo dostopnost storitev za starejše v bolj odmaknjenih delih občine.

→ Kolesarjenje predstavlja le 0,47% vseh potovanj, kar nakazuje na nezadostno kolesarsko infrastrukturo in nizko privlačnost kolesarjenja kot prevoznega sredstva.

→ Občani najpogosteje izpostavljajo težave z urejenostjo pločnikov, nevarnimi odseki za kolesarje, vzdrževanjem cestišč.

→ Pojavlja se močna želja po bolj pogostih in rednih vožnjah avtobusov v vse glavne smeri.

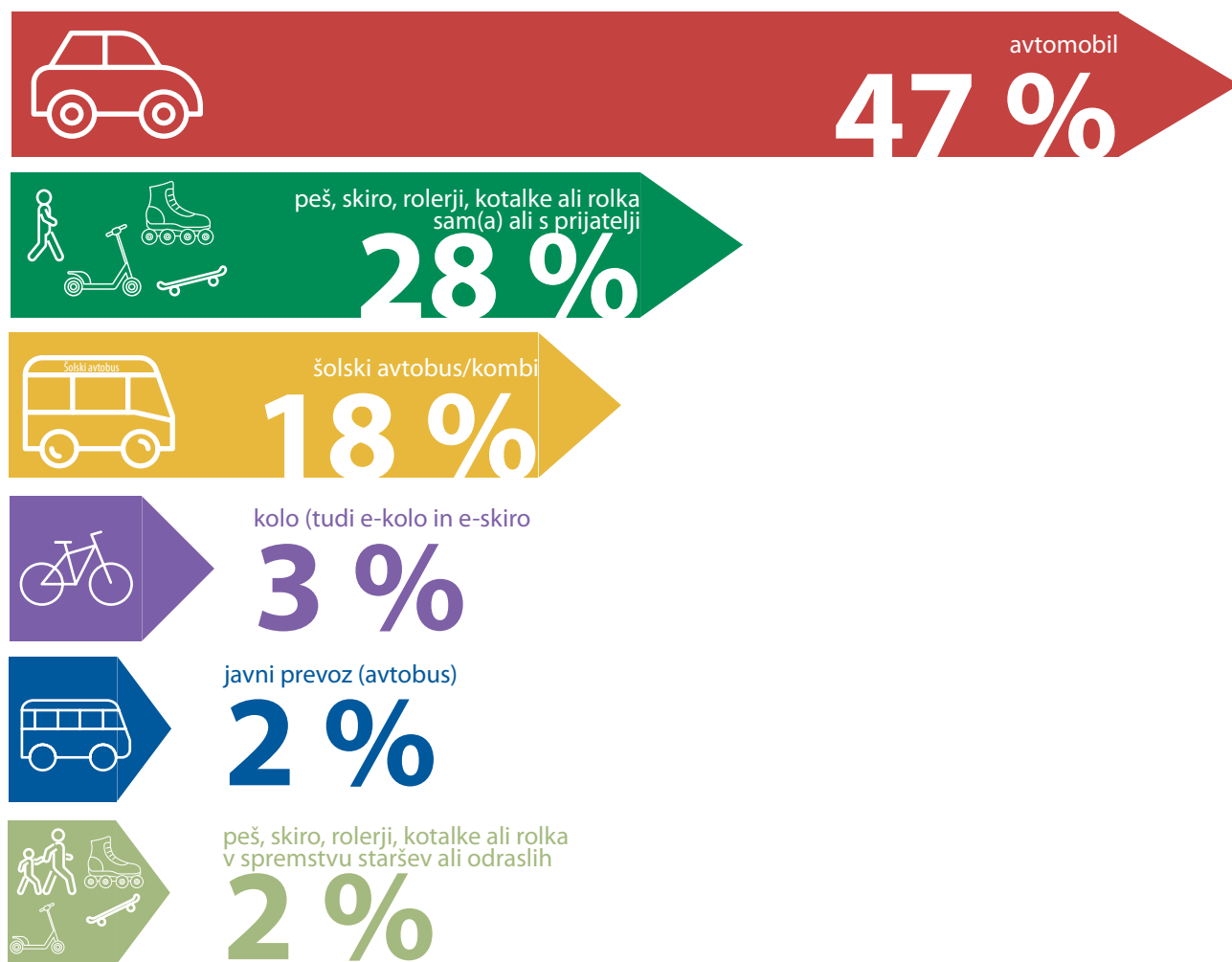
→ Pri izbiri načina potovanja občani najbolj izbirajo glede na možnosti za varni prevoz otrok, enostavnost uporabe in fleksibilnost ter čim krajše potovalne čase.

Slika 6: Pomembnost kriterijev pri izbiri načina modalitete (N=205)



Varne poti za šolarje, ki bi omogočale večjo uporabo hoje in kolesarjenja, so pomanjkljivo razvite, kar vodi v večjo uporabo avtomobilov za prevoz otrok v šolo. Anketa med šolarji 3., 5. in 7. razredov je pokazala, da učenci (če odštejemo odsotne učence) kumulativno v povprečju največkrat pridejo z osebnim avtomobilom (47 %), sledi peš sami ali s prijatelji (28 %) ter uporaba šolskega prevoza (18 %). Izrazita je neuporaba kolesa kot modalitete prihoda v šolo, saj ga povprečno uporabljajo le dva ali trije učenci. Podrobneje je razdelitev prikazana na spodnji sliki.

Slika 7: Prihodi v šolo za vse vključene učence



Povprečna zasedenost potniških kombijev in medkrajevnih avtobusov je nizka, kar pomeni, da so ti prevozi podizkoriščeni in ekonomsko manj učinkoviti.

Iz poročil izhaja, da je med prebivalci premalo ozaveščenosti in motivacije za uporabo trajnostnih načinov prevoza, kar dodatno otežuje prehod na bolj trajnostno mobilnost.

Občani, ki ne prebivajo v naselju Dobrna, izpostavljajo neenakomernost razporejanja sredstev in aktivnosti pri urejanju prometa. Obrobna naselja so slabo povezana z osrednjim delom občine, kar še dodatno spodbuja uporabo osebnih avtomobilov.



Občina Dobrna

PROSTOFER
POSREDOVANJE AVTO
080 10 10

5

PRILOŽNOSTI IN IZZIVI V PRIHODNJE

PRILOŽNOSTI

Kljub nizki trenutni uporabi koles tako v centru mesta kot pri šolarjih in zaposlenih ima občina Dobrna priložnost za **razvoj in širitev kolesarske infrastrukture**, še posebej v navezavi na **državno kolesarsko povezavo, ki je v izgradnji**. To bi lahko **spodbudilo več prebivalcev**, da se odločijo za kolesarjenje, zlasti za kratke razdalje.

Z boljšim **povezovanjem obrobni delov občine z osrednjim delom** in povečanjem **frekvence avtobusnih linij** se lahko poveča uporaba javnega prevoza, kar bi zmanjšalo odvisnost od osebnih avtomobilov.

Souporaba vozil med prebivalci (v smislu skupnih voženj, več potnikov v avtomobilu), zlasti za šolarje in delavce, bi lahko znatno zmanjšala število vozil na cestah in zmanjšala prometno obremenitev ter emisije.

Uvedba **dodatnih varnostnih ukrepov**, kot so prehodi za pešce, kolesarske steze in zmanjšanje hitrosti na kritičnih točkah, bi lahko izboljšala varnost za ranljive udeležence v prometu in spodbudila trajnostno mobilnost.

Izobraževalne kampanje in programi ozaveščanja bi lahko prebivalce **spodbudili k uporabi trajnostnih načinov prevoza**, kot so kolesarjenje, hoja in javni prevoz. To bi prispevalo k bolj zdravemu življenjskemu slogu in zmanjšanju emisij. Še posebej je smiselno fokus usmeriti na šolarje.

Razširitev in optimizacija sistema Prostofer bi lahko povečala dostopnost storitev za starejše in ranljive skupine v občini, kar bi izboljšalo socialno vključenost in mobilnost.

Občina Dobrna ima priložnost za **prepoznavanje trajnostne mobilnosti kot dela turistične ponudbe**, z izboljšano prepoznavnostjo kot destinacija za aktivni oddih.

Z **implementacijo dodatnih varnostnih ukrepov**, kot so oznake in semaforizacija na kritičnih točkah, postavitev več hitrostnih ovir in boljša osvetlitev, ter urejanje območij umirjanja prometa, bi lahko **občina povečala prometno varnost in priložnosti za hojo in kolesarjenje** na glavnih povezavah med naselji v občini, še posebej na šolskih poteh.

Izgradnja, ureditev in povezovanje lokalnih kolesarskih poti z regionalnimi kolesarskimi omrežji bi povečalo atraktivnost kolesarjenja tudi za obiskovalce in turiste, kar bi dodatno spodbudilo gospodarski razvoj občine.

IZZIVI

Večina prebivalcev občine Dobrna za svoje dnevne poti **uporablja osebne avtomobile**. Ta visok delež prispeva k povečanemu prometu, zastoju in emisijam, kar negativno vpliva na okolje in prometno infrastrukturo. **To navado bo težko spremeniti**, saj tudi geografske in prebivalstvene značilnosti spodbujajo uporabo osebnega avtomobila.

Le **malo prebivalcev uporablja kolesa za vsakodnevne poti**, kar nakazuje na pomanjkanje ustrezne kolesarske infrastrukture in varnih poti, ki bi spodbudile večjo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva.

Javni prevoz v občini Dobrna kaže na pomanjkanje frekvence, dostopnosti ali udobja javnega prevoza, kar vpliva na nizko stopnjo njegove uporabe. Problematične so tudi same vzpostavljene povezave, ki so neprimerne za uporabo za večino prebivalcev.

Poročila kažejo, da obstajajo **pomisliki s strani občanov glede varnosti za pešce in kolesarje**, zlasti na glavnih prometnicah, kjer potekajo tudi šolske poti.

Večina otrok v osnovno šolo prihaja z osebnimi avtomobili, medtem ko je souporaba avtomobilov zelo nizka. To pomeni, da se **prometno breme povečuje zaradi individualne uporabe avtomobilov za prevoz otrok**, deloma pa je to mogoče korelirati tudi z dejstvom, da večinoma občani potujejo z avtomobili tudi na delo in istočasno peljejo otroke v šolo. Poročila kažejo tudi na potrebo po izboljšanju varnosti poti za šolarje, kar bi šolarje lahko spodbudilo k hoji ali kolesarjenju.

Obstajajo **omejitve pri izboljšanju frekvence in dostopnosti javnega prevoza**, kar dodatno omejuje možnost zmanjšanja uporabe osebnih avtomobilov. Predvsem gre za nizko povpraševanje in razpršenost poselitve v občini.



6

NAČRT RAZVOJA IN UKREPOV NA PODROČJU PROMETA IN MOBILNOSTI V OBČINI

Na podlagi obsežnega in celovitega pregleda stanja ter postavljenih konkretnih prioritet in usmeritev za delo je zasnovan akcijski načrt ukrepov po petih stebrih urejanja prometa in mobilnosti v občini Dobrna. Akcijski načrt predstavlja **sedemletni plan dela in zajema različne oblike in obseg ukrepov**. Nekateri se osredotočajo na **izboljšanje infrastrukturnih predpogojev za trajnostno mobilnost, nekateri na promocijo in spodbujanje rabe trajnostne mobilnosti, nekateri pa na zagotavljanje dostopnosti in prijaznega prometnega okolja za vse skupine**. Večina ukrepov, ki so vključeni v akcijski načrt strategije, pomembno prispeva k več kot enemu cilju strategije same, saj gre za tehtno določena področja ukrepanja, ki so dozorela na podlagi intenzivnega vključevanja javnosti ter relevantnih strokovnjakov.

V nadaljevanju prikazujemo ključne poudarke in strateške usmeritve. **Za vsak steber urejanja prometa posebej prikazujemo posamezne ukrepe ter pojasnujemo, zakaj so relevantni**, na koncu vsakega stebra pa je podan še podrobnejši akcijski načrt z opredelitvijo odgovornosti za posamezen ukrep, predvidenih virov financiranja, časovni načrti izvedbe ter ocene zahtevnosti, kot so jih podali člani ožje delovne skupine za pripravo strategije. **Akcijski načrt je ne samo zbir želja, temveč si želimo, da gre za konkretne usmeritve dela občine v prihodnjih sedmih letih na področju**

trajnostne mobilnosti. Vseeno pa akcijski načrt vključuje tudi ukrepe, katerih uresničevanje ni v celoti v domeni občine Dobrna same, kar je še posebej relevantno v luči majhnosti občine in njenega proračuna ter dejstva, da glavna prometnica skozi občino predstavlja državno cesto.

Ukrepi, ki so bolj kratkoročne narave, torej za naslednjih nekaj let, so v strategiji predstavljeni bolj konkretno in opredeljeni tudi lokacijsko.

Nekateri ukrepi, ki so bolj dolgoročne narave, pa so definirani bolj na splošno oziroma predvsem z vidika kategorije ukrepa, ne pa že z vidika dejanske lokacije in načina izvedbe. S tem smo dosegli, da se bodo prioritete, ki so bile zaznane pri sami pripravi strategije, rešile kratkoročno, dolgoročno pa sama strategija dopušča možnost prilagajanja nastalim situacijam in potrebam v prihodnje. Glede na to, da se trenutno v občini dogajajo velike investicije in napredek, še posebej na področju predpogojev za trajnostno mobilnost, lahko tako v naslednjih letih pričakujemo preoblikovanje in preusmeritve nekaterih mobilnostnih tokov, zaradi česar je težko predvidevati, kakšne bodo potrebe občanov in obiskovalcev za celotno sedemletno obdobje, ki ga naslavlja občinska celostna prometna strategija.

6.1 CELOSTNO UREJANJE PROMETA

Steber celostnega urejanja prometa celovito naslavlja širšo problematiko trajnostne mobilnosti v občini. Celostno načrtovanje prometa združuje vse vidike mobilnosti v enoten sistem, ki zagotavlja trajnostne, varne in učinkovite prometne rešitve. Strategija temelji na povezovanju različnih oblik prevoza, optimizaciji infrastrukture ter vključevanju prebivalcev v odločanje o prometnem razvoju. Strateško vodilo, ki vodi delo v tem stebru, je:

»Dosegal se bo premik k trajnostni mobilnosti v občini, ki bo spodbujan z urejanjem varnega in prijetnega prostora za uporabo trajnostnih modalitet tudi v navezavi na cestno infrastrukturo in avtomobilski promet. Prometno načrtovanje bo zajemalo vse prebivalce občine in jim zagotovilo možnosti sodelovanja pri načrtovanju mobilnosti in prometa ter zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila.«

Prvi sveženj ukrepov v sklopu celostnega urejanja prometa se osredotoča na **zagotavljanje varnosti v prometu in dostopnosti za ranljivejše skupine**, in zajema ukrepe:

1

Nadaljevanje celostnega zagotavljanja varnejših šolskih poti je krovni ukrep, ki dopolnjuje nabor konkretnjših ukrepov, definiranih v drugih stebrih akcijskega načrta. Kratkoročno je fokus tega ukrepa na izdelavi ustreznega načrta varnejših šolskih poti, ki bo predstavljal tudi podlago za ukrepanje na segmentih, kjer bodo ugotovljene pomanjkljivosti.

2

Označevanje peš poti z raznimi vzorci na odsekih, kjer otroci hodijo peš ali se vozijo s kolesi, in **zagotavljanje ustreznih barvnih talnih oznak** (še posebej v bližini šole in vrtca), bo pripomoglo k večjemu zavedanju predvsem voznikov, da se nahajajo na območju, kjer se nahaja veliko otrok. Gre za ustaljeno prakso v drugih občinah, ki izkazuje pomembne učinke v smislu ozaveščanja, hkrati pa pripomore k umirjanju hitrosti prometa in požitvi prometnega okolja. Predvidoma bo, vsaj v središču naselja Dobrna, označevanje urejeno v sklopu širšega projekta umirjanja prometa v sofinanciranju Ministrstva za okolje, podnebje in energijo. Sorodni ukrepi se bodo vključili tudi v projekte urejanja kritičnih točk na področju kolesarjenja in hoje.

3

Občina na področju vključevanja oseb z različnimi ovirami in ranljivejših skupin

aktivno deluje, kar nenazadnje izkazujemo s pridobitvijo listine Občina po meri invalidov ter nadaljevanju aktivnosti za vključevanje potreb ranljivejših skupin na podlagi nje. Na področju mobilnosti v akcijskem načrtu OCPS OD vključujemo **identifikacijo kritičnih točk z vidika vseh ranljivejših in sorodnih skupin** (invalidi, kolesarji, otroci, mlade družine, starejši, pohodniki) do ključnih točk v občini **in njihovo odpravo**, saj se zavedamo, da v občini še obstajajo točke, kjer je treba urediti dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.



Drugi sveženj ukrepov se nanaša na **mehke pristope k spodbujanju prebivalcev za trajnostno mobilnost, predvsem z vidika promocijskih dejavnosti in tudi večjega vključevanja javnosti v procese odločanja in urejanja mobilnosti**. Ukrepi v tem svežnju so:

1

Promocija za spodbujanje trajnostne mobilnosti in sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti je krovni ukrep, ki zajema predvsem obsežnejše promocijske aktivnosti, kot je vsakoletno sodelovanje v iniciativi Evropskega tedna mobilnosti. Gre za ustavljeno prakso Občine Dobrna, ki vsako leto izkazuje uspešno sodelovanje različnih deležnikov v občini. Za aktivnosti v ETM je pričakovano sofinanciranje s strani Ministrstva za okolje, podnebje in energijo. Ukrepi spodbujanja, namenjeni posameznim modalitetam ali načinom potovanja, so ločeno zajeti tudi v drugih stebrih akcijskega načrta strategije.

2

Specifična težava, ki se je pokazala pri pripravi strategije, je pomanjkanje vključevanja javnosti v procese prometnega načrtovanja v občini ter na drugi strani nezainteresiranost javnosti. Vsled tega akcijski načrt vključuje ukrep **intenzivnejšega vključevanja javnosti** v celostno prometno načrtovanje v občini, ki bo prvenstveno naslovljen prek povečanega obveščanja o izvajanju aktivnosti in spodbujanju prebivalstva, da komunicira z občinsko upravo glede zadev s področja mobilnosti in urejanja prometa. Predvidoma se bo za to uporabljal tudi že obstoječi modul Občinsko oko znotraj portala iObčina.

3

Medgeneracijsko povezovanje je tematika, ki se je tekom priprave strategije velikokrat pojavila kot temelj spodbujanja trajnostne mobilnosti. S tem namenom akcijski načrt OCPS OD predvideva vsakoletno izvedbo namenskega **športnega dogodka za vse generacije**, ki bo poudarjal pomen aktivne mobilnosti. Organizacijo bodo prevzela lokalna društva, sofinanciranje pa Občina Dobrna.

4

Da bi prebivalce in obiskovalce spodbudili k hoji in kolesarjenju, bodo na površinah za pešce in kolesarje **označene razdalje in časi trajanja poti** med ključnimi točkami v občini (npr. od OŠ do občine dve minuti hoje). Izhajamo iz zavedanja, da v osrednjem delu občine Dobrna razdalje niso velike, uporabi osebnih avtomobilov pa velikokrat botruje predvsem navada. Z informacijo o majhnih razdaljah in kratkih časih hoje ali kolesarjenja morebiti lahko spodbudimo prebivalce, da krajše poti opravijo bolj trajnostno.

5

Kljub relativni majhnosti občinske uprave le ta izvaja veliko aktivnosti s področja urejanja mobilnosti, trajnostnega razvoja in dostopnosti, velikokrat pa o tem ne obveščajo splošne javnosti. En izmed pomembnih

ukrepov na področju vključevanja javnosti je tako tudi **povečanje aktivnosti obveščanja in vključevanja javnosti** na področju dela občinske uprave in specifično s področja mobilnosti, s čimer bo imela javnost več informacij o dogajanju na področju trajnostne mobilnosti, občinska uprava pa več povratnih informacij.

Ker je turistična ponudba pomemben del identitete in razvoja v občini, je naslednji sveženj ukrepov posvečen umeščanju trajnostne mobilnosti v sfero turistične ponudbe občine. Krovni cilj je, v skladu z vizijo OCPS OD, da tudi **mobilnost igra pomembno vlogo v nadgradnji turistične ponudbe**, kar pa nedvomno prinaša pozitivne spremembe tudi za občane. Ukrepi v tem svežnju so:

1

Prepoznavanje trajnostne mobilnosti kot dela turistične ponudbe, z izboljšano prepoznavnostjo kot destinacija za aktivni oddih, je krovni ukrep tega svežnja, ki cilja na aktivnosti ozaveščanja in promocije med obiskovalci in turisti. Aktivnosti na tem področju so že dobro razvite, predvsem na podlagi sodelovanja v LAS Od Pohorja do Bohorja, ukrep pa predvideva dodatne poudarke na področju mobilnosti.

2

V občini že obstaja podroben zemljevid kolesarskih poti, ki prikazuje pet označenih kolesarskih poti, ki zajemajo različne interesne točke in profile, ter ločeni zemljevidi pomembnejših pohodnih poti – oboje je dostopno na spletni strani Javnega zavoda za turizem, šport in kulturo Dobrna. V sklopu ukrepa rednega ažuriranja **zemljevida vseh poti s kolesom in peš** po občini in načrta dostopnosti za turistične točke se bodo obstoječi zemljevidi nadgradili v smislu združitve na enem mestu ter dopolnili še z dodatnimi interesnimi točkami, vzporedno

z izgradnjo (dogradnjo ali ureditvijo) poti po občini in daljinskih povezav pa se bodo na zemljevidu posodobile tudi te. S tem bo posledično izdelan tudi načrt dostopnosti za ključne točke.

3

Obvestilna signalizacija se v občini redno postavlja ob večjih infrastrukturnih posegih ali po potrebi, a čimer se zadostijo osnovne potrebe po obveščanju obiskovalcev in njihovem vodenju. Zaradi večjih načrtovanih posegov na področju mobilnosti, zagotavljanju dodatnih možnosti mobilnosti in tudi preteklem ad hoc urejanju signalizacije je v OCPS OD predviden ukrep **ureditve kažipotov in usmerjevalnih tabel do pomembnih točk v občini**, ki ne bo zajel samo turističnih točk, temveč tudi storitvene dejavnosti, večje organizacije in podjetja in sorodno. S tem se bodo izvedli celovit pregled, popis ter prenova tovrstne signalizacije, nato pa se bo po vzpostavljenem sistemu vsakoletno dopolnjevala po potrebi.

Vzdrževanje infrastrukture je osnovni ukrep za nemoteno in varno mobilnost ne glede na modaliteto. V okviru rednih dejavnosti občina vzdržuje obstoječe prometnice in druge poti, tudi v smislu investicijskega vzdrževanja, sanacij po naravnih nesrečah, zimskega vzdrževanja in podobno, zato to posebej v akcijskem načrtu ni izpostavljeno. Je pa vseeno zadnji sveženj ukrepov osredotočen na vzdrževanje infrastrukture z dvema ukrepoma:

Identifikacija in obnova starih gozdnih poti, ki so lahko primerne za poti med zgostitvami prebivalstva peš in tudi s kolesi je ukrep, ki je bil tekom priprave OCPS OD s strani javnosti velikokrat izpostavljen kot zelo primerna alternativa izgradnji peš in kolesarskih površin ob obstoječih prometnicah. Gre za poti, ki so se v preteklosti uporabljale kot bližnjice ali povezave med naselji, in so večinoma še vedno potencialno uporabne z manjšimi vzdrževalnimi posegi.

Zaraščanje dreves nad ceste in živih mej na cestišče ali pločnike velikokrat ovira preglednost, s čimer določeni odseki postanejo bolj nevarni predvsem za pešce in kolesarje, ali pa celo onemogočajo varno gibanje po prometnih površinah. Njihovo redno urejanje je tako na operativni ravni ključnega pomena za varnost, zato je tudi vključeno v OCPS OD kot ukrep.

V akcijski načrt je vključen tudi ločen ukrep (in tudi sveženj), namenjen **spremljanju izvajanja ukrepov in akcijskega načrta občinske celostne prometne strategije.**

Akcijski načrt za področje celostnega urejanja prometa prikazuje Tabela 1.

UKREP	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROKI IZVEDBE	VREDNOST	ZAHTEVNOST
Varnost in dostopnost za ranljivejške skupine					
Nadaljevanje celostnega zagotavljanja varnejših šolskih poti	Občina Dobrna, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Dobrna, Osnovna šola Dobrna	Občina Dobrna	Načrt šolskih poti izdelan do 2027	2.000 €	++
Označevanje peš poti z raznimi vzorci na odsekih, kjer otroci hodijo peš ali se vozijo s kolesi, barvne talne oznake (še posebej v bližini šole in vrtca)	Občina Dobrna (dokumentacija), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (izvedba)	MOPE Občina Dobrna	Izvedba v 2026	10.000 €	+++
Identifikacija kritičnih točk z vidika vseh ranljivejših in sorodnih skupin (invalidi, kolesarji, otroci, mlade družine, starejši, pohodniki) do ključnih točk v občini in njihova odprava	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba v 2026	10.000 €	++
Promocija in vključevanje javnosti					
Promocija za spodbujanje trajnostne mobilnosti in sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti	Občina Dobrna	MOPE (ETM) Občina Dobrna (druge aktivnosti)	Letno	200 € letno (občina) MOPE (ETM) v skladu z vsakoletnim razpisom	+
Intenzivnejše vključevanje javnosti v celostno prometno načrtovanje v občini	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Redno	1.000 € letno	++

Športni dogodek za vse generacije - poudarek na medgeneracijskih aktivnostih, ki spodbujajo aktivno mobilnost	Relevantna lokalna društva	Občina Dobrna	Letno	2.000 € letno	++
Označitev razdalj in trajanja poti med točkami v občini, če gremo peš ali s kolesom	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba v 2027	5.000 €	+++
Povečanje aktivnosti obveščanja in vključevanja javnosti na področju dela občinske uprave in specifično s področja mobilnosti	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Redno	200 € letno	+

Trajnostna mobilnost kot del turistične ponudbe

Prepoznavanje trajnostne mobilnosti kot dela turistične ponudbe, z izboljšano prepoznavnostjo kot destinacija za aktivni oddih	Občina (podpora) Turistični ponudniki (izvajanje)	LAS (promocijski material) Turistični ponudniki (ponudba)	Redno	5.000 € za celotno obdobje	+++
Redno ažuriranje zemljevida vseh poti s kolesom in peš po občini in načrt dostopnosti za turistične točke	Občina Dobrna	Občina Dobrna (vsečina) LAS (promocijski material)	Po potrebi ob večjih dogradnjah infrastrukture, v 2030 presečni pregled in izdelava novelacije zemljevida	5.000 € za celotno obdobje	++
Ureditev kažipotov in usmerjevalnih tabel do pomembnih točk v občini (ne samo turističnih, tudi npr. storitev, podjetij)	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba v 2027 (pregled in ureditev) Letno (redno dopolnjevanje)	3.000 € v 2027 Nato 300 € letno	++

Vzdrževanje infrastrukture

Identifikacija in obnova starih gozdnih poti, ki so lahko primerne za poti med zgostitvami prebivalstva peš in tudi s kolesi	Občina Dobrna (izvedba) SPV (pregled stanja in pobude)	Občina Dobrna	Vsaki dve leti pregled in posegi po potrebi (2026, 2028, 2030)	10.000 € za celotno obdobje	+++
Urejanje zaraščanja dreves nad ceste in živih mej na cestišče ali pločnike	Občina Dobrna (pobude) Javne službe (ureditev)	Občina Dobrna	Redno	V okviru financiranja javnih služb	+

Spremljanje izvajanja OCPD OD

Spremljanje izvajanja OCPS OD in merjenje kazalnikov	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Vsako leto	4.000 €	+
--	---------------	---------------	------------	---------	---



6.2

HOJA

Hoja je ena izmed najbolj naravnih in trajnostnih oblik mobilnosti, ki ne le zmanjšuje prometno obremenitev in emisije, temveč tudi prispeva k zdravju prebivalcev ter izboljšanju kakovosti urbanega prostora. Kljub svoji pomembnosti hoja pogosto ni ustrezno vključena v prometno načrtovanje, saj ji infrastruktura ne namenja zadostne pozornosti. V občini Dobrna je infrastruktura za pešce ponekod slabo razvita ali neustrezno povezana, kar omejuje varnost in udobje pešcev, zlasti ranljivih skupin, kot so otroci, starejši in gibalno ovirani, ponekod pa je slabše opremljena. Akcijski načrt za področje hoje zato vključuje vrsto ukrepov za izboljšanje pogojev za pešačenje, spodbujanje aktivne mobilnosti in povečanje varnosti pešcev na ključnih prometnih območjih. Strateško vodilo, ki bo usmerjalo delo na področju hoje, je:

»Omogočanje hoje kot osnovnega načina gibanja bo temeljilo na ureditvi in dograditvi manjkajoče infrastrukture in izboljšanju kakovosti in varnosti obstoječe, s posebnimi poudarki na potrebah otrok in ostalih ranljivih skupin.«

Prvi sveženj ukrepov na področju hoje se nanaša na **promocijske aktivnosti**, in v tem smislu dopolnjuje aktivnosti iz stebra celostnega urejanja prometa. Zajema dva ukrepa:

1

Spodbujanje prebivalcev, da krajše poti opravijo peš, je del osnovnega namena spodbujanja trajnostne mobilnosti in ciljev uvajanja celostne prometne strategije, zato gre za krovni ukrep. Zajema manjše promocijske aktivnosti, npr. ob dogodkih ali posebnih kampanjah zunanjih deležnikov, kot je Javna agencija za varnost prometa, obsežnejše kampanje so zajete v prejšnjem stebru. Osredotoča se na promocijo vsakodneвне hoje za opravke z vidnimi sporočili na oglasnih mestih in socialnih omrežjih ter vključitev promocije hoje v obstoječe občinske prireditve, ki privabijo več ljudi, kjer bi lahko nagradili obiskovalce, ki pridejo peš ali s

kolesom, ter v času ETM kampanjo v smislu nagrajevanja tistih, ki v tem tednu največkrat hodijo, na podlagi dnevnika hoje ali sorodnih dokazil.

2

Otroci so primarno gonilo sprememb in hkrati tisti, ki so najbolj pripravljeni hoditi. S tem namenom je njim namenjen ločen ukrep, ki zajema **promocije in spodbujanja hoje med šolarji in vrtčevskimi otroci**. Deloma gre za že ustaljene prakse, kot je Beli zajček, v prihodnje pa bi jih želeli nadgraditi še z drugimi promocijskimi dejavnostmi, kot so zastavljene in testirane v relevantnih dobrih praksah od drugod, seveda v skladu z možnostmi in kapacitetami OŠ in vrtca.

Drugi sveženj ukrepov je infrastrukturne narave in zajema **dogradnjo in ureditev peš poti do večjih zaselkov in ključnih točk v občini**.

Tekom analize stanja se je pokazalo, da so osrednji deli občine že relativno zadovoljivo pokriti z ustreznimi površinami za hojo, pomanjkljive pa so povezave med njimi, na kar se osredotoča ta sveženj. V načrtu je ureditev štirih tovrstnih povezav, pri čemer sta prvi dve že konkretizirani in načrtovani, drugi dve pa še ne:

1

Ureditev pločnika in ograje na relaciji med krožiščem pred naseljem Dobrna in Centra za usposabljanje, delo in varstvo Dobrna

v Lokovini je prioriteta, saj gre za navezavo naselja Lokovina s središčem občine, hkrati pa tudi za omogočanje boljšega dostopa in možnosti trajnostne mobilnosti za varovance CUDV.

2

Ureditev prometne situacije po meri pešcev na relaciji Terme Dobrna - župnišče - pokopališče je druga konkretizirana relacija za ureditev pogojev za hojo. Gre za obremenjeno relacijo tako z vidika dnevne mobilnosti kot s turističnega vidika. Sama konfiguracija poti ne

Poleg strogo infrastrukturnih ukrepov je dodan tudi sveženj **ureditev primernih pogojev za hojo**, ki se osredotoča predvsem na kakovost poti za pešce in njihove uporabe. Zajema sledeče ukrepe:

1

Z namenom spodbujanja hoje pri šolskih otrocih bo **zasnovan in testno izveden sistem pešbus**. Gre za koncept, kjer se hoja v in iz šole organizira v spremstvu starejših prostovoljcev po določenem urniku in postajah, kjer se lahko šolarji pridružijo »pešbusu«. V kolikor se bo v testnem obdobju sistem izkazal za uspešnega, bo v sodelovanju s prostovoljci in OŠ uveden trajno, označile pa se bodo tudi postaje pešbus in urniki odhodov.

2

Obstoječe poti za pešce bodo v trajanju izvajanja OCPS OD redno pregledovane tudi v smislu kakovosti in zadostnosti njihove opreme (klopi, ozelenitev, pitniki...). Kjer bodo ugotovljene pomanjkljivosti, je v načrtu **dodatno opremljanje z urbano opremo**, pričakujemo pa, da bodo pobude za tovrstne posege prišle tudi iz strani občanov. Kjer gre za del turistične ponudbe, pa bodo tudi ponudniki turističnih storitev in ponudb spodbujeni k zagotavljanju še prijaznejšega okolja za hojo. Ukrepi se specifično nanašajo na suprastrukturo, ki pripomore k boljši izkušnji

omogoča izgradnje strogo ločenih površin za pešce, zato bo izvedena preureditev prometne situacije na tej relaciji, prvenstveno v smislu omejitev hitrosti in opozarjanja na prisotnost pešcev.

3

Poleg dveh konkretnih, bolj kratkoročnih načrtov, je dolgoročno v sklopu OCPS OD predvidena še **dogradnja dveh ključnih peš povezav**. V celotni občini je namreč še nekaj manjkajočih odsekov, o katerih bi bilo smiselno razmisliti, ne obstajajo pa še konkretni načrti ali projekti za njihovo ureditev. V drugi polovici obdobja izvajanja akcijskega načrta OCPS OD bo tako na tem področju fokus na identifikaciji prioriteten povezav ter nato na njihovi ureditvi, v primeru večjih posegov pa tudi na pridobitvi zunanjšega sofinanciranja.

uporabe poti, ki so specifično namenjene hoji, tudi v rekreativnem smislu, torej ne gre za infrastrukturni ukrep.

3

Za izboljšanje varnosti pešcev v temnejših delih dneva bodo vsaj dodatni **tri preходи za pešce ustrezno označeni** z namenom povečanja vidljivosti in varnosti. V začetnem obdobju bodo to preходи za pešce v središču naselja Dobrna, vsaj en prehod v drugi polovici izvajanja OCPS OD pa bo označen tudi izven samega središča. Načela varnega in vidljivega snovanja prehodov za pešce bodo upoštevana tudi vzporedno s preurejanji prometnih situacij v sklopu drugih ukrepov, na primer urejanja situacije v križišču pri odcepu proti Dobrni.

4

Obstoječi načrti tematskih poti po občini so zasnovani in opisani na spletni strani občine. V skladu z načrtovanimi razširitvami površin za pešce ter zasledovanjem ciljev spodbujanja hoje tako med občani kot med obiskovalci OCPS OD predvideva **razširitev tematskih poti po občini** tako v smislu količine kot v smislu obsega, ter tudi same promocije.

UKREP	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROKI IZVEDBE	VREDNOST	ZAHTEVNOST
Promocijske aktivnosti					
Spodbujanje prebivalcev, da krajše poti opravijo peš	Občina Dobrna, Javna agencija za varnost prometa	Občina Dobrna Javna agencija za varnost prometa (v sklopu rednih kampanj)	Letno	200 € letno	++
Izvajanje promocije in spodbujanja hoje med šolarji in vrtčevskimi otroci	Občina Dobrna, Javna agencija za varnost prometa, OŠ Dobrna, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo	Občina Dobrna Javna agencija za varnost prometa in MOPE (v sklopu rednih kampanj)	Letno	200 € letno	+
Dogradnja in ureditev peš poti do večjih zaselkov in ključnih točk v občini					
Ureditev pločnika in ograje relacija krožišče pred naseljem Dobrna – CUDV	Občina Dobrna (pobuda, načrti) Ministrstvo za naravne vire in prostor (izvedba)	MNVP	Izvedba v 2026 in 2027	300.000 €	++++
Ureditev prometne situacije po meri pešcev na relaciji Terme Dobrna - župnišče - pokopališče (omejitev hitrosti, opozarjanje na prisotnost pešcev)	Občina Dobrna	Izvedba v 2027	Letno	5.000 €	+++
Dogradnja še dveh ključnih peš povezav	Občina Dobrna (identifikacija potreb, priprava dokumentacije, pridobitev financiranja)	Odvisno od relevantnih razpisov, pričakovano sofinanciranje s strani RS	Izvedba ene v 2028 in ene v 2031	300.000 € za obe povezavi	++++

Ureditev primernih pogojev za hojo

Testna izvedba sistema pešbus (organizirano jutranje peš spremstvo osnovnošolskih otrok) s sodelovanjem prostovoljcev	Občina Dobrna (pobuda), OŠ Dobrna (promocija in spremljanje izvajanja)	Občina Dobrna	Izvedba v 2026	200 €	++
Izboljšanje kakovosti opremljenosti poti za pešce	Občina Dobrna	Občina Dobrna (financiranje na občinskih površinah) Turistični ponudniki (v okviru svoje ponudbe)	Vsaki 2 leti pregled stanja (2026, 2028, 2030), dopolnitve po potrebi	2.000 € letno	++
Označitev treh prehodov za pešce z namenom izboljšanja vidljivosti	Občina Dobrna (priprava načrta, pridobitev sofinanciranja, delno financiranje) Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (delno financiranje in izvedba)	MOPE Občina Dobrna	Izvedba dveh prehodov v 2026 (v središču Dobrne), v 2030 izvedba še enega (izven središča)	5.000 € na prehod	++
Dopolnitev vsebine tematskih poti po občini	Občina Dobrna Turistični ponudniki	Občina Dobrna Lokalna akcijska skupina od Pohorja do Bohorja Turistični ponudniki (v okviru svoje ponudbe)	Izvedba v 2030	10.000 €	+++



6.3

KOLESARJENJE

Kolesarjenje je pomemben vidik trajnostne mobilnosti, ki omogoča učinkovito, zdravo in okolju prijazno alternativo avtomobilskemu prometu. Kljub ugodnim pogojem za razvoj kolesarskega prometa v osrednjem delu občine Dobrna se prebivalci še vedno v veliki meri zanašajo na osebne avtomobile, kar deloma seveda lahko pripišemo razgibanemu terenu drugod po občini. Pomanjkanje ustrezne kolesarske infrastrukture, varnih parkirnih mest za kolesa in neustrezna povezanost kolesarskih poti omejujejo možnosti za širšo uporabo tega načina mobilnosti. Akcijski načrt za kolesarjenje zato vključuje ukrepe za izboljšanje kolesarskih povezav, vzpostavitev varnih in ustrezno opremljenih parkirnih mest ter promocijo kolesarjenja kot vsakodnevnega načina prevoza. S temi ukrepi bo kolesarjenje postalo dostopnejša in bolj privlačna izbira za širši krog prebivalcev občine. Delo na tem področju bo vodila sledeča strateška usmeritev:

»Kolesarjenje v občini se bo razvilo na podlagi varnih in urejenih kolesarskih poti ter promocije kolesarjenja ne samo kot oblike rekreacije, ampak tudi načina opravljanja vsakodnevnih poti.«

Prvi sveženj ukrepov na področju kolesarjenja se osredotoča na **ozaveščanje in spodbujanje kolesarjenja**, in zajema ukrepe:

1

Zaradi geografskih lastnosti občine izgradnja ločenih površin za kolesarje velikokrat ni smiselna ali celo mogoča. Zato v veliki meri kolesarjenje poteka po cestnih površinah, kjer si kolesarji delijo cesto z vozniki. Pogosta tema, ki se je pojavila pri pripravi strategije, je bila nestrpnost ostalih udeležencev prometa

do kolesarjev, ki vozijo po cestah. Ena izmed pomembnejših ukrepov za spodbujanje kolesarjenja je tako **ozaveščanje o strpnem deljenju prometnega prostora**, predvsem med vozniki osebnih avtomobilov. Gre za mehek ukrep, ki se bo izvajal v sklopu in v navezavi na ostale promocijske in ozaveševalne dejavnosti tekom uresničevanja strategije.

2

Aktivnosti **spodbujanja in promocije kolesarjenja** se bodo osredotočile na kombinacijo z ostalimi kampanjami s področja trajnostne mobilnosti, še posebej pa bodo imele cilj spodbujati šolarje, da po opravljenem kolesarskem izpitu v šolo prihajajo s kolesom.

Tudi če so infrastrukturni pogoji ustrezni, je pogosto ovira za kolesarjenje za potrebe dnevne mobilnosti pomanjkanje ustreznih prostorov in parkirišč za kolesa. Zato je del celostne prometne strategije tudi **spodbujanje zaposlovalcev**, da svojim zaposlenim nudijo dobre pogoje za prihod v službo s kolesom. To lahko vključuje garderobe, kolesarnice, pa tudi posebne spodbude za trajnostni prihod na delovno mesto. Občina bo v sklopu ukrepa predlagala

zaposlovalcem dogradnjo ustreznih kolesarnic, različnih spodbud za zaposlene, ter med zaposlenimi izvajala promocijo kolesarjenja s promocijskimi materiali, ki jih ozaveščajo o kolesarskih površinah v občini ter dostopnosti njihovega delovnega mesta s kolesom.

Drugi sveženj ukrepov se nanaša na **ureditev pogojev za prijetno in varno kolesarjenje**. Gre za pretežno infrastrukturne ukrepe, ki pokrivajo ureditev manjkajočih (smiselni) povezav ter tudi urejanje odsekov cest, kjer si kolesarji cesto delijo z ostalimi uporabniki. Ukrepi tukaj so:

1

V ravninskem delu občine je trenutno v procesu izgradnje državna daljinska kolesarska povezava, katere uporaba bo nedvomno prinesla pozitivne učinke. Poleg tega celostna prometna strategija načrtuje tudi **celovitejšo ureditev varnejših kolesarskih poti v okolici šole in povezav do večjih zgostitev prebivalstva v okolici**. Kolesarske površine v okolici šole in v središču naselja Dobrna se bodo predvidoma uredile v sklopu širše in celovite ureditve prometne situacije v tem delu občine.

2

Ureditev na drugih segmentih v občini, kjer se bo to izkazalo za smotno, pa ne bo nujno temeljilo na ureditvi ločenih pasov za kolesarje, temveč gre tudi za alternativne rešitve, ki pa vseeno pozitivno vplivajo na varnost kolesarjev. Tako je predviden tudi ukrep **spodbujanja varnejšega okolja za kolesarjenje z označitvijo prisotnosti kolesarjev na vozišču**, kjer se bo to izkazalo za relevantno na podlagi povečanega prometa kolesarjev po implementaciji prvega ukrepa iz tega svežnja. Predvidevamo tovrstno ureditev vsaj na 2 lokacijah v občini.

3

Kolesarjenje se od hoje razlikuje tudi po tem, da je v veliki meri odvisno od ustreznih prostorov za parkiranje koles. Zato strategija načrtuje ureditev **vsaj dveh primernih kolesarnic na ključnih točkah** v občini, predvidoma pri osnovni šoli in pri večjem parkirišču v središču naselja Dobrna, saj gre tukaj za lokaciji, kjer predvidevamo največjo potrebo po kolesarnicah.

4

Kljub temu, da je občina Dobrna že pristopila k podpisu sodelovanja v sistemu izposoje koles KolesCE, pa v smiselni bližini občine tega sistema trenutno še ni, zato trenutno izvedba vključitve ni smiselna. V manjši meri bo tako občina samostojno zagotovila **kolesa za izposajo**. V kombinaciji z delovanjem turistično informacijskega centra se načrtuje nakup in izposoja vsaj treh električnih koles, ki bodo primerna za mobilnost po občini, kjer gre za relativno razgiban teren. V primeru širitve sistema KolesCE v bližino Dobrne pa se bo občina vključila v sistem z lokacijami postajališč tega sistema.

Akcijski načrt ukrepov na področju kolesarjenja prikazuje Tabela 3.

UKREP	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROKI IZVEDBE	VREDNOST	ZAHTEVNOST
Aktivnosti ozaveščanja in spodbujanja					
Ozaveščanje o strpnem deljenju prometnega prostora (predvsem med vozniki)	Občina Dobrna Javna agencija za varnost prometa	Občina Dobrna AVP (v okviru rednih kampanj)	Letno	200 € letno	+
Izvajanje promocije in spodbujanja kolesarjenja in drugih oblik aktivne mobilnosti med vsemi prebivalci in obiskovalci, s poudarkom na šolskih otrocih	Občina Dobrna Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo Javna agencija za varnost prometa OŠ Dobrna	Občina Dobrna MOPE (v okviru relevantnih razpisov) AVP (v okviru rednih kampanj)	Letno	1.000 € letno	+
Spodbujanje kolesarjenja s strani zaposlovalcev – tuši, garderobe, kolesarnice, spodbude...	Občina Dobrna (pobude) Zaposlovalci (implementacija)	Zaposlovalci	Izvedba v 2028	100 € (občina)	++
Ureditev pogojev za prijetno in varno kolesarjenje					
Ureditev varnejših kolesarskih poti v okolici šole in povezav do večjih zgostitev prebivalstva v okolici	Občina Dobrna (načrti, dokumentacija) Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo ter Ministrstvo za infrastrukturo (izvedba)	MOPE in MZI v skladu z relevantnimi razpisi	Izvedba v sklopu daljinske povezave v 2025	200.000 €	+++
Spodbujanje varnejšega okolja za kolesarjenje z označitvijo prisotnosti kolesarjev na voziščih na dveh lokacijah	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba ene lokacije v 2026 in ene v 2030	3.000 € na lokacijo	++

Ureditev dveh primernih kolesarnic na ključnih točkah v občini	Občina Dobrna Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo	Občina Dobrna MOPE	Izvedba v 2026	15.000 €	+++
--	--	-----------------------	----------------	----------	-----

Vzpostavitev izposoje koles, tudi električnih	Občina Dobrna Javni zavod za turizem, šport in kulturo Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba v 2027	20.000 €	+++
---	--	---------------	----------------	----------	-----



6.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet je ključni element trajnostnega prometnega sistema, ki omogoča zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov, prispeva k manjši prometni obremenitvi in izboljšuje dostopnost za vse prebivalce. V občini Dobrna JPP temelji na avtobusnem prevozu in se sooča z izzivi, kot so omejene povezave z večjimi regijskimi središči, neustrezna pogostost prevozov in pomanjkljiva infrastruktura na postajališčih. Akcijski načrt za javni potniški promet vključuje ukrepe za izboljšanje linij in povezljivosti, posodobitev infrastrukture ter promocijo uporabe javnega prevoza med prebivalci, posebej pa kot dobro prakso, ki jo je smiselno obdržati in nadgraditi, izpostavlja prevoze na klic v sklopu sistema Prostofer. Poudarek bo na povečanju dostopnosti, udobja in učinkovitosti storitev JPP, kar bo prispevalo k večji uporabi tega prevoznega sredstva in zmanjšanju negativnih vplivov na okolje. Na področju JPP lahko občina predvsem zagotavlja dobre pogoje za uporabo avtobusnega prevoza, ostale aktivnosti pa so spodbujevalne narave.

Strateško vodilo, ki bo vodilo delo na področju javnega potniškega prometa, je:

»Vzpostavitev povezav javnega potniškega prometa, predvsem v navezavi na bližnja regijska središča, katerih uporaba bo za občane prijetna, ponudba pa prilagojena potrebam različnih skupin uporabnikov.«

V sklopu **ureditve pogojev za uporabo avtobusnega prevoza** smo predvideli dva ukrepa:

1

V občini je nekaj avtobusnih postajališč, ki jih je treba ustrezno urediti, da bodo primerna za dostopnost in uporabo. Tako celostna prometna strategija načrtuje **ureditev štirih postajališč za avtobuse** z ustreznimi nadstrešnicami in klopmi. V prvem delu bosta urejeni dve postajališči v središču naselja Dobrna, dolgoročno pa še dodatni dve, natančnejša lokacija pa bo določena kasneje glede na zaznane potrebe.

2

Uporaba šolskega avtobusa za prevoz šolarjev je v tako razvejani občini, kot je občina Dobrna, kjer vsi šolarji obiskujejo osnovno šolo v središču občine, ključnega pomena. Trenutno pobiranje šolarjev poteka na neoznačenih lokacijah. V želji zagotavljanja večje varnosti in preglednosti sistema šolskih avtobusnih prevozov bomo v prihodnje **označili vsa postajališča šolskega avtobusa** z ustrezno vertikalno signalizacijo, kar bo služilo šolarjem za lažjo orientacijo in ostalim udeležencem v cestnem prometu kot opomin, da so na vozišču in v njegovi bližini potencialno prisotni otroci.

Drug sveženj ukrepov na **področju javnega potniškega prometa se nanaša na aktivnosti za izboljšanje dostopnosti JPP**. Kot že omenjeno, gre tukaj večinoma za aktivnosti spodbujanja izvajanja in uporabe avtobusnega prometa, saj občina sama nima kapacitet urejanja javnega potniškega prometa. Vsekakor gre tukaj za vsebine, ki jih bo občina v obravnavo predlagala tudi v okviru priprave regionalnih celostnih prometnih strategij, v katere bo vključena. V tem sklopu se nahajajo trije ukrepi:

1

Prostofer je oblika prevozov na klic, prvenstveno namenjena starejšim in ostalim ranljivim skupinam v občini. V občini se uspešno izvaja že nekaj let z uporabo avtomobila, ki ga financira občina Dobrna, ter s sodelovanjem prostovoljcev. Ker gre za dobro rešitev v občini, kjer je ponudba javnega potniškega prevoza okrnjena, je dolgoročna strategija ohraniti in potencialno razširiti tovrsten sistem. Zato je v akcijski načrt umeščen ukrep **spodbujanja rabe sistema Prostofer ter dopolnitev z dodatnimi vozniki prostovoljce**. Po potrebi oziroma glede na zahteve vzdrževanja bo izvedena tudi menjava uporabljenega avtomobila.

2

Glede na zaznane vzorce potovanj velik del občanov redno potuje na relaciji proti večjim regijskim središčem, predvsem Celju in Velenju. V navezavi na Velenje si bo občina v prihodnje prizadevala za **podaljšanje linije obstoječega avtobusnega prevoza, ki poteka do Črnove, še do središča Dobrne**. S tem bi občani pridobili pomembno navezavo na Velenje, ki bi jo lahko uporabljali za vsakodnevno mobilnost, vzpostavila bi se tudi potencialno pomembna turistična povezava.

3

Še posebej izven konic dnevne mobilnosti je ponudba avtobusnega prevoza za občane in potencialne obiskovalce Dobrne zelo nizka. Zato si bo občina v okviru občinske in tudi regionalne celostne prometne strategije prizadevala za **okrepitev urnikov voženj ter morebitne dodatne linije javnega potniškega prometa** s poudarkom na prevozih izven konic in čez vikende, predvsem kar se tiče navezav Dobrne s Celjem in Velenjem.

4

Kljub manj optimalni ponudbi javnega potniškega prometa le ta vseeno ponuja določene kapacitete, ki so nezadostno izkoriščene. V namen spodbujanja rabe JPP je v OCPS predviden ukrep **izvajanja promocijskih aktivnosti za spodbujanje rabe avtobusnih prevozov**, ki meri predvsem na povečanje seznanjenosti občanov s ponudbo JPP ter potencialom za uporabo. Cilj te aktivnosti je predvsem, da občane seznanimo z možnostmi uporabe avtobusnih povezav v smislu cen, možnosti ugodnejših kart, obstoječih linij in voznih redov.

Podrobneje razdelan akcijski načrt za področje javnega potniškega prometa je prikazan v Tabeli 4.

UKREP	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROKI IZVEDBE	VREDNOST	ZAHTEVNOST
Ureditev pogojev za uporabo avtobusnega prevoza					
Ureditev štirih postajališč za avtobuse z nadstrešnicami, klopmi in drugo opremo	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba dveh postajališč v 2026 in dveh v 2031	20.000 € na postajališče	+++
Označitev postajališč šolskega avtobusa	Občina Dobrna (načrt, dokumentacija, izvedba), Svet za preventivo in varnost v cestnem prometu (identifikacija postajališč)	Občina Dobrna	Popis v sklopu načrta šolskih poti, izvedba označitve v 2029	600 € na postajališče	++
Aktivnosti za izboljšanje dostopnosti in regijskih povezav					
Spodbujanje rabe Prostoferja in dopolnitve z dodatnimi vozniki	Občina Dobrna (podpora) Zlata mreža (operativno usklajevanje)	Občina Dobrna	Letno	3.000 € letno za delovanje sistema 20.000 € za menjavo avtomobila po potrebi	+++
Pobuda za podaljšanja avtobusne linije JPP iz smeri Velenja (od Črnove do Dobrne)	Občina (poda pobudo na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa) DUJPP (preveri pobudo in implementacijo)	/	Izvedba v 2025 in ob izdelavi Regionalne celostne prometne strategije	/	++

Pobuda za dodatne linije JPP izven konic in čez vikende, predvsem do Celja in Velenja	Občina (poda pobudo na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa) DUJPP (preveri pobudo in implementacijo)	/	Izvedba v 2025 in ob izdelavi Regionalne celostne prometne strategije	/	++
Promocijske aktivnosti za spodbujanje rabe avtobusnih prevozov	Občina Dobrna	Občina Dobrna	letno	200 € letno	+



6.5 *MOTORIZIRAN IN MIRUJOČI PROMET*

Čeprav motoriziran in mirujoči promet prvenstveno nista nujno umeščena v spekter trajnostne mobilnosti, predvsem, če govorimo o osebnih avtomobilih, je urejanje in upravljanje s cestnim prometom ključno za dobrobit skupnosti. Ukrepi na tem področju so osredotočeni predvsem na zmanjševanje vpliva cestnega prometa na kakovost bivanja ter na dostopnost. Motoriziran promet in parkirna infrastruktura sta ključna dejavnika, ki vplivata na mobilnost in kakovost bivanja v občini. Naraščajoče število vozil povečuje potrebo po urejenih parkirnih površinah, izboljšanju pretočnosti cest in uvajanju ukrepov za umirjanje prometa, da se zmanjša vpliv te modalitete na druge, bolj zaželenne oblike premikanja. Strateško vodilo, ki bo usmerjalo delo na tem področju, je:

»Racionalnejša raba osebnih avtomobilov in uporaba alternativnih načinov mobilnosti, kjer je to mogoče, predvsem pa preprečiti podrejanje hoje in kolesarjenja potrebam avtomobilskega prometa.«

Prvi sveženj ukrepov na področju motoriziranega in mirujočega prometa se nanaša na **redno spremljanje prometne situacije**, kar je predpogoj za uspešno obvladovanje prometa predvsem osebnih avtomobilov. Znotraj tega svežnja smo identificirali tri ključne ukrepe, kot sledi:

1

Ključne povezave z Vojnikom, Celjem in Velenjem potekajo po dotrajanih državnih cestah. Prav tako je državna cesta glavna vpadnica v naselje Dobrna in povezava z zdraviliškim parkom. To omejuje možnosti, ki jih ima občina pri vzdrževanju teh povezav,

zaradi česar je ključnega pomena pravočasno in redno opozarjanje na potrebe po sanacijah in investicijskemu vzdrževanju teh prometnic. Strategija zato vključuje ukrep rednega **opozarjanja na potrebe sanacije državnih cest**, ki potekajo po občini, kar bo predvidoma tudi vključeno v regionalno celostno prometno strategijo.

2

Razvejanost prometnega omrežja v občini hkrati prinaša tudi nesorazmerja med obsegom prometnega omrežja in kapacitetami za njegovo urejanje. Ena izmed težav, ki se je izpostavila pri pripravi strategije, je pomanjkljiva postavljenost prometne signalizacije, ki ovira vidljivost in preglednost na prometnih površinah. Akcijski načrt OCPS OD zato vključuje **redne preglede postavitve prometne in ostale signalizacije** ter sprotno reševanje zaznavnih težav.

Redno spremljanje hitrosti na kritičnih odsekih

in reagiranje na morebitne ugotovljene težave, predvsem z vzpostavitvijo con z zmanjšanimi omejitvami hitrosti, lahko zagotovi, da so ostali udeleženi v prometu manj izpostavljeni nevarnostim, ki izhajajo iz prevelikih hitrosti cestnega prometa. Z uporabo prikazovalnikov hitrosti ter rednih merjenj s strani redarstva tako strategija načrtuje spremljanje hitrosti, informacije iz česar bodo tudi vhodni podatek v določanje lokacij, na katerih so potrebne intervencije.



Središče naselja Dobrna, ki je hkrati tudi upravno in izobraževalno središče občine, je že relativno dobro urejeno z vidika prometa, predvsem v zadnjih letih so bile uvedene pomembne izboljšave v smislu dogradnje manjkajočih površin za trajnostno mobilnost in umirjanja prometa, tovrstna prizadevanja pa se bodo kratkoročno še nadgrajevala. Akcijski načrt celostne prometne strategije v posameznih stebrih naslavlja najpomembnejše segmente na področju hoje in kolesarjenja, celovito ureditev območja v okolici šole in dostopnega križišča pri odcepu proti Dobrni pa izpostavljamo v ločenem svežnju ukrepov znotraj stebra motoriziranega prometa, saj gre primarno za urejanje cestnega prometa, vzporedno s tem pa se bodo izboljšali tudi pogoji za trajnostno mobilnost. Sveženj ukrepov **ureditve prometne situacije v okolici šole in središču naselja Dobrna** tako zajema štiri ukrepe:

1

Pred vhodom v osnovno šolo ter kulturni dom se nahaja površina, ki je velikokrat uporabljena za parkiranje, odlaganje otrok in druge aktivnosti, ki v to okolje ne sodijo. En izmed ključnih ukrepov za ureditev tega problematičnega področja je **zaprtje dovozne ceste do glavnega vhoda v stavbo OŠ** ter ukinitvev parkirišč pred njo. Ker je bilo pred kratkim urejeno veliko in ustrezno parkirišče, ki v celoti nadomešča ta dovoz in parkirna mesta, je tovrstna prepoved prometa pred samim vhodom v stavbo smiselna, zaželena in predvsem pomembna z vidika dostopnosti in varnosti pred eno izmed najpomembnejših storitvenih stavb v občini. Promet na to področje bo tako dovoljen samo za dostavo ter invalide.

2

Komplementarno z zaprtjem dovoza pred stavbo osnovne šole se bo na **makadamskem parkirišču pri šoli vzpostavila krožna pot (kiss and ride)**, kjer bodo lahko otroci varno

izstopili iz avtomobilov oziroma šolskih kombijev, ter peš dostopali neposredno do vhoda v šolo. Predpogoji za tovrstno ureditev že obstajajo, potrebno jih je le formalizirati ter promovirati.

3

Prostor pod cerkvijo v središču naselja Dobrna, ki je trenutno namenjen mešani rabi parkiranja, druženja in prireditvev, se bo preuredil v skupen prireditveni prostor, s čimer bo občina pridobila primerno okolje za medgeneracijsko povezovanje. Ta poseg omogoča tudi dejstvo, da so bila v preteklih letih urejena dovolj velika parkirišča na obrobju samega središča Dobrne, zaradi česar ukinitvev parkirnih mest na prostoru pod cerkvijo ne bo imela pomembnih negativnih učinkov na dostopnost samega središča.

4

Križišče pri odcepu iz glavne povezave med Vojnikom in Velenjem proti naselju Dobrna je problematično tako z vidika

cestnega prometa kot z vidika dostopnosti za pešce in kolesarje. V dolgoročnem načrtu je ureditev tega križišča z vidika boljšega odvijanja cestnega prometa, hkrati s tem pa se bo predvidoma uredila tudi situacija v samem križišču za pešce in kolesarje ter tudi povezava od tega križišča do krožišča pri vhodu v samo naselje Dobrna. Ker gre za dolgoročne načrte ter poseg na državno cesto, je pri tem ukrepu občina omejena z dostopnostjo zunanjega sofinanciranja.

Sledeči sveženj ukrepov zajema **širše ukrepe za umirjanje prometa na kritičnih segmentih** znotraj občine. Izpostavljamo dva ukrepa:

1

Prvo področje, ki bo naslovljeno v sklopu ukrepov za umirjanje prometa, bo **umirjanje prometa v središču naselja Dobrna**. Gre za ukrep, ki se navezuje na več drugih ukrepov v različnih stebrih urejanja prometa, saj bo to območje celovito urejeno tudi za pešce in kolesarje. Ukrep umirjanja prometa je na tem mestu izpostavljen, ker gre za enega izmed najpomembnejših predpogojev za varno in trajnostno mobilnost v upravnem in storitvenem središču občine.

2

Poleg samega naselja Dobrna se v času trajanja izvajanja celostne prometne strategije načrtuje **uvedbo omejitev hitrosti cestnega prometa še v vsaj dveh dodatnih območjih v občini**, predvidoma na ključnih povezavah, kjer je zgoščen tudi promet pešcev in kolesarjev. Predvidevamo, da bo ukrep udejanjen hkrati z urejanjem drugih problematik ali ob pridobitvi večjih infrastrukturnih projektov zunanjih sofinancerjev.

3

Ker lahko ukrepi za umirjanje in omejevanje motoriziranega prometa povzročijo odpor prebivalcev, tudi če so v osnovi implementirani na njihovo pobudo in z njihovo podporo, kot to velja za večino ukrepov v OCPS, je smiselno ob vsakem večjem posegu v prometni prostor motoriziranega prometa **izvesti ustrezne aktivnosti za obveščanje in ozaveščanje o pomembnosti umirjanja prometa**. Tukaj gre za aktivnosti, kot so npr. vodeni sprehodi ob novo urejenih površinah za pešce, ki so urejene na račun zmanjšanja cestnega prostora ali komplementarno njemu, ozaveščevalne akcije predvsem v smislu ozaveščanja o nevarnosti prekomernih hitrosti in o razlogih za implementacijo določenih posegov omejitev hitrosti, ali predhodno zbiranje idej o preurejanju cestnega prostora z namenom bolj prijaznega prometnega okolja.

Urejanje mirujočega prometa je še zadnji sveženj ukrepov na področju motoriziranega in mirujočega prometa. V zadnjih letih je z **izgradnjo oziroma ureditvijo večjih parkirnih površin** na obrobju naselja Dobrna ter z uvedbo modre cone v samem središču parkirna situacija močno izboljšana. Urediti pa je treba še določene izzive, ki jih naslavlja spodnji konkretni ukrepi:

1

Primarno za turistične potrebe bi bilo smiselno urediti **območje in parkirišče za avtodome**. Gre za ukrep, ki bo zaradi obsežnosti in relevantnosti v smislu izvedbe in financiranja na strani zasebnih investitorjev, občina bo predvidoma ta razvoj spodbujala in pri njem sodelovala v vlogi usmerjevalca.

2

Kljub urejenosti parkirnih površin in modre cone se v praksi pojavljajo kršitve ter parkiranje izven dovoljenih površin. Zato je eden izmed ključnih ukrepov, ki se bodo izvajali redno, **povečanje prisotnosti redarske službe predvsem v smislu spremljanja parkiranja** na modrih conah in preprečevanju parkiranja izven označenih površin, predvidoma na prisotnost vsaj trikrat tedensko. Prekoračitve dovoljenega časa parkiranja namreč pomembno vplivajo na zmanjšanje dostopnosti storitev v upravnem središču občine, kar je prvoten namen vzpostavitve modre cone, parkiranje na nedovoljenih površinah pa predstavlja potencialno oviro za uporabo prometnih površin, najpogosteje tukaj govorimo o površinah za pešce in kolesarje.

3

V občini je nekaj večjih zaposlovalcev, katerih zaposleni nimajo možnosti primerno urejenega parkiranja, kadar se odločijo za prihod na delovno mesto z osebnim avtomobilom. Gre za širšo problematiko, ki jo bomo v sklopu strategije lahko naslovili tudi širše prek spodbujanja in zagotavljanja pogojev za dnevno mobilnost z bolj trajnostnimi modalitetami, vseeno pa je v sklopu strategije smiselno postaviti ukrep, preko katerega bodo zaposleni v občini spodbujeni k bolj smiselnemu in primernemu parkiranju svojih vozil. V akcijski načrt strategije je zato umeščen ukrep **pobude za ureditev parkiranja za zaposlene pri večjih zaposlovalcih v občini**, kar posledično pomeni tudi, da ti zaposleni ne bi več uporabljali parkirnih površin, namenjenih za obiskovalce

in uporabnike storitev, ki se nahajajo predvsem v središču naselja Dobrna.

4

Da se v prihodnje zmanjšajo potencialne težave zaradi pomanjkanja parkirnih mest in dostopa do mest zaposlitve in storitev, celostna prometna strategija predvideva **vklučitev pogojev glede mirujočega prometa in parkirnih površin v ustrezne prostorske dokumente** občine s poudarkom na pogojih za gradnjo. Investitorji bodo predvidoma morali pred izgradnjo novih kapacitet občini na ustrezen način podati informacije, kako bodo zagotavljali urejenost mirujočega prometa, da s tem ne bodo poslabšali trenutne situacije mirujočega prometa in dostopnosti, hkrati pa se vključi tudi navezava na pogoje za uporabo modalitet trajnostne mobilnosti.

5

Dolgoročno je smiselno razmišljati o ureditvi mirujočega prometa predvsem v središču naselja Dobrna v navezavi na bližnje turistične ponudnike in znamenitosti prek izgradnje **garažne hiše**. Ker gre za zelo obsežen poseg in investicijo, lahko občina tukaj deluje samo v vlogi spodbujevalca ter zagotavlja potrebne usmeritve, sama izvedba in financiranje pa bosta v domeni zasebnega investitorja. Poudarjamo, da namen tega ukrepa ni privabljanje avtomobilov v center naselja, temveč ureditev stanja na področju parkiranja v smislu zamenjave obstoječih nadzemnih parkirnih površin z garažno hišo ter predvsem ureditev nedovoljenega parkiranja na način, da se avtomobili, ki bodo parkirani daljši čas, odstranijo iz modre cone za kratkotrajno parkiranje in iz zdraviliškega parka. Tako dosežemo tudi večjo dostopnost ključnih storitev v središču naselja Dobrna in hkrati boljšo kakovost parkovnih površin in turistične ponudbe v sklopu zdraviliškega parka in širše. Gre torej za pobudo za ureditev trenutnega stanja, kjer so zaradi zaposlenih in turistov zasedena parkirna mesta v modri coni, parkirajo

pa tudi na neoznačenih ali nedovoljenih mestih, med drugim v zdraviliškem parku in na površinah, ki so namenjene dostopnosti občanov do osnovnih storitev. Z izgradnjo ustrezne parkirne hiše bi dosegli sprostitev modre cone, prestavitev oziroma preusmeritev tako vozečih se kot parkiranih avtomobilov v garažno hišo, ter predvsem tudi boljše okolje. (in izkušnjo) vsem občanom in obiskovalcem.

Tabela 5 prikazuje podrobneje razdelan akcijski načrt z ukrepi s področja motoriziranega in mirujočega prometa.

UKREP	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROKI IZVEDBE	VREDNOST	ZAHTEVNOST
Redno spremljanje prometne situacije					
Opozarjanje na potrebe sanacije državnih cest do Dobrne	Občina Dobrna (poda pobudo na Direkcijo RS za infrastrukturo) DRSI (preveri pobudo in potrebe, izvede sanacije)	DRSI in drugi organi	Po potrebi	Po potrebi	+
Pregled postavitve prometne in ostale signalizacije, da ne ovira vidljivosti	Občina Dobrna (pobuda) Javne službe (izvedba)	Občina Dobrna	Redno	V okviru financiranja javnih služb	+
Redno spremljanje hitrosti na kritičnih odsekih in reagiranje na morebitne ugotovljene težave	Občina Dobrna in MOPE (prikazovalnik hitrosti) Medobčinski inšpektorat in redarstvo (redne meritve)	Občina Dobrna (nakup novega merilnika hitrosti redarstva) MOPE in Občina Dobrna (prikazovalnik hitrosti)	Redno merjenje, analiza letno Nakup prikazovalnika v 2026	10.000 € prikazovalnik hitrosti 1.000 € sodelovanje pri nakupu novega merilnika hitrosti redarstva	+
Ureditev prometne situacije v okolici šole in središču naselja Dobrna					
Zaprtje dovozne ceste do glavnega vhoda šole in parkirišč pred njo	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba v 2025	5.000 €	++
Vzpostavitev krožne poti (kiss and ride) na makadamskem parkirišču pri šoli, kjer lahko otroci varno izstopijo iz avtomobila in gredo do vhoda v šolo	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba v 2026	1.000 €	+++

Preureditev prostora pod cerkvijo v skupni prostor namesto parkirišča	Občina (pobuda, sodelovanje pri zasnovi) Ministrstvo za naravne vire in prostor (izvedba)	MNVP	Izvedba v 2027	100.000 €	++++
---	--	------	----------------	-----------	------

Preureditev križišča pri Petrolu pri odcepu v Dobrno, tudi z vidika ureditve varnosti za pešce in kolesarje	Občina (pobuda, sodelovanje pri zasnovi) Direkcija RS za infrastrukturo (izvedba)	DRSI	Izvedba v 2031	300.000 €	++++
---	--	------	----------------	-----------	------

Ukrepi za umirjanje prometa

Celovita ureditev umirjanja prometa v središču naselja Dobrna	Občina (dokumentacija, pridobitev sofinanciranja) Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (izvedba)	Občina Dobrna (po potrebi) MOPE (izvedba ureditve)	Izvedba v 2026	100.000 €	+++
---	--	---	----------------	-----------	-----

Omejitev hitrosti prometa v določenih predelih občine (vsaj dve območji)	Občina Dobrna (zasnova) Zunanji financerji (izvedba po potrebi)	Občina Dobrna (manjši posegi) Zunanji financerji ob pridobitvi večjih infrastrukturnih projektov (MOPE, MNVP, MZI)	Izvedba enega območja v 2026 in enega v 2028	10.000 €	++
--	--	---	---	----------	----

Aktivnosti za obveščanje in ozaveščanje o pomembnosti umirjanja prometa	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Ob večjih posegih v prometno urejanje	1.000 € na aktivnost, predvidene vsaj 3 aktivnosti	+
---	---------------	---------------	---------------------------------------	--	---

Mirujoči promet

Parkirišče za avtodome	Občina Dobrna (dokumentacija, pogoji za gradnjo) Zasebni investitor (izvedba)	Zasebni investitor	Izvedba v 2031	200.000 €	+++
Večja prisotnost redarske službe, predvsem na modrih conah in parkiranju izven označenih površin	Medobčinski inšpektorat in redarstvo	Občina Dobrna (financiranje redarstva)	Redno	V sklopu rednih delovnih nalog	+
Pobuda za ureditev parkiranja za zaposlene v večjih zaposlovalcih v občini	Občina Dobrna (pobuda) Zaposlovalci (ureditev)	Občina Dobrna	Izvedba v 2028	/	++
Vključitev pogojev glede mirujočega prometa in parkirnih površin v ustrezne prostorske dokumente, s poudarkom na pogojih za gradnjo	Občina Dobrna	Občina Dobrna	Izvedba v 2028 oziroma ob sprejemanju ustreznih aktov	/	++++
Garažna hiša za premestitev parkirnih površin	Občina (pobuda, pogoji) Zasebni investitor (izgradnja)	Zasebni investitor	Izvedba v 2031	4.000.000 €	+++++



Občinska celostna prometna strategija Občine Dobrna

Izvajalec: Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko

Vodja projekta: Tina Cvahte Ojsteršek
Sodelavci: Uroš Kramar, Marjan Sternad, Darja Topolšek



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

