

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

O B Č I N E
R I B N I C A





O B Č I N S K A
C E L O S T N A
P R O M E T N A
S T R A T E G I J A
O B Č I N E
R I B N I C A

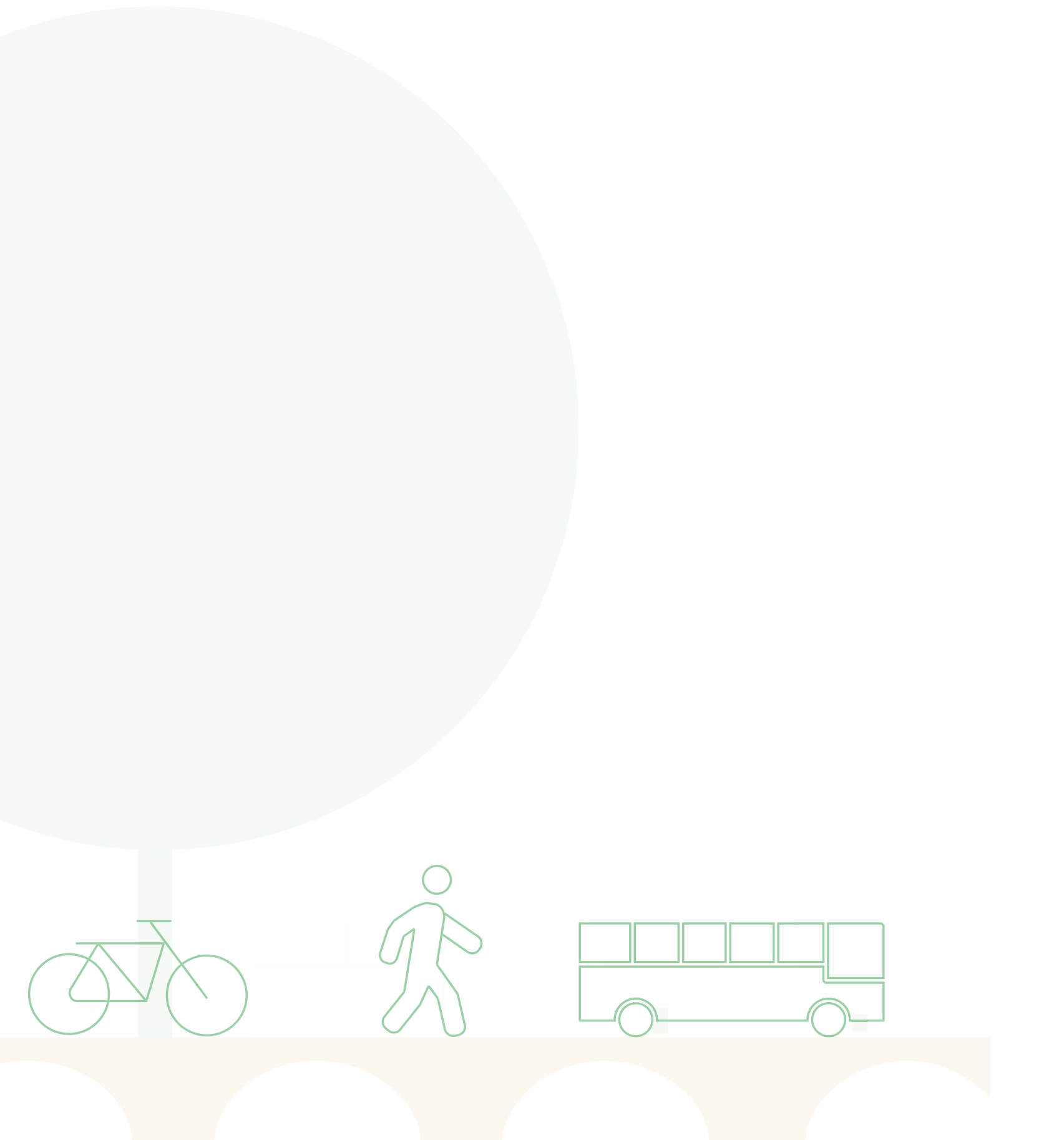
September 2025



Sofinancira
Evropska unija

KAZALO

NAGOVOR ŽUPANA	7
1. VLOGA CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	8
1.1 PREGLED OBSTOJEČE STRATEGIJE	10
1.2 PROCES PRIPRAVE NOVE STRATEGIJE	14
2. VIZIJA RAZVOJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI	19
3. PET STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	22
3.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	24
3.2 DRUGI STEBER: HOJA	31
3.3 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE	40
3.4 ČETRТИ STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	47
3.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET	54
4. AKCIJSKI NAČRT	63





NAGOVOR ŽUPANA



Spoštovane občanke in občani,

promet ni le sredstvo premikanja – je tkivo, ki povezuje naš vsakdan. Vpliva na to, kako hitro in predvsem varno pridemo do službe, šole, trgovine ali doma. Tako dokument poleg različnih izboljšav na področju lokalnih cest in obvoznice vključuje predvidene izboljšave predvsem za pešce in kolesarje. Nismo pa pozabili tudi na mirujoči promet, na javne površine, ki so v navezavi s prometom. Pomembno je, da se zavedamo, kako kakovostno in zdravo živimo v našem skupnem prostoru. Zato je odgovorno in premišljeno načrtovanje prometa ena ključnih nalog vsake sodobne skupnosti.

Celostna prometna strategija Občine Ribnica, kijo imate pred seboj, je pomemben mejnik na poti do varnejše, dostopnejše in bolj trajnostno naravnane občine. Zasnovali smo jo na temeljih sodelovanja, vključevanja in dolgoročne vizije. Vesel sem, da smo pri pripravi prisluhnili tudi vam, občankam in občanom, saj so vaše izkušnje, pobude in pričakovanja oblikovali pomemben del tega dokumenta.

Zato ne gre le za strokovni načrt, temveč za skupno zavezo: da bomo v prihodnje hodili, kolesarili, uporabljali javni prevoz ali vozili z mislijo na varnost, dostopnost in okolje. Verjamem, da bomo z izvedbo strategije Ribnico naredili še bolj povezano, prijazno in zdravo, za nas in za prihodnje generacije.

Ob tej priložnosti se iskreno zahvaljujem vsem sodelujočim, strokovnim sodelavcem, institucijam in posameznikom, ki ste s svojim znanjem, energijo in predanostjo pripomogli k nastanku tega pomembnega dokumenta.

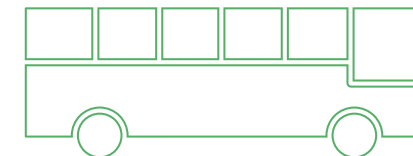
Naj ta strategija postane orodje, s katerim bomo uresničevali skupno vizijo za Ribnico: trajnostno, varno in razvojno usmerjeno.

S spoštovanjem,

Samo Pogorelc,
župan Občine Ribnica

VLOGA CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Ribnica se na področju prometa sooča z raznolikimi izzivi, ki zahtevajo celosten pristop k načrtovanju. Med ključne težave sodijo čezmerna odvisnost od osebnih vozil, pomanjkanje ustrezne kolesarske infrastrukture, nepovezanost naselij z osrednjim urbanim središčem ter neurejene ali ozke površine za pešce, zlasti v bližini šol in javnih ustanov. Te značilnosti vplivajo na vsakodnevne prometne tokove in zahtevajo premišljeno načrtovanje, saj jih ni mogoče učinkovito obravnavati zgolj z enim samostojnim ukrepom, temveč le s celostnim pristopom, ki vključuje različne vidike trajnostne mobilnosti in usklajevanja prometnih politik. Hkrati občina leži stran od glavnih tranzitnih prometnic (npr. avtocestne povezave Ljubljana–Novo mesto), kar vpliva na njeno regionalno prometno dostopnost in zmanjšuje privlačnost uporabe javnega potniškega prometa za daljše razdalje. Pogosta preobremenjenost glavne prometne povezave občine, ceste G2-106 (Ljubljana–Kočevje), zlasti v času prometnih konic, zmanjšuje zanesljivost in učinkovitost potovanj z osebnim vozilom. To odpira priložnosti za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kot so javni prevoz, kolesarjenje in souporaba vozil. Vendar so te oblike zaradi razgibanega terena in razpršene poselitve pogosto zapostavljene, redkeje uporabljane in omejeno učinkovite.



Celostno razumevanje in upravljanje prometa sta ključna temelja za izboljšanje kakovosti življenja v skupnosti ter ustvarjanje ugodnih pogojev za njen razvoj. Pomembno je ravnati strateško premišljeno, finančno učinkovito in s podporo prebivalcev. Urejen promet ne prinaša le bolj izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov mobilnosti za prebivalce, manjših prometnih zastojev in učinkovitejših investicij, temveč tudi večje zadovoljstvo prebivalcev in zmanjšanje onesnaževanja. Poleg tega celostna obravnava prometa prispeva k opaznemu izboljšanju kakovosti življenja in krepi razvojne možnosti občine.

Občinska celostna prometna strategija poudarja potrebo po bolj proaktivnem pristopu in vključevanju sodobnih trendov trajnostne mobilnosti. V ospredju so redno spremljanje izvajanja ukrepov, vključevanje javnosti in uporaba naprednih podatkovnih analiz za oblikovanje učinkovitih rešitev. Ključno je tudi večje povezovanje med različnimi deležniki, kot so lokalna skupnost, regijske institucije in podjetja. Poleg tradicionalnih ukrepov, kot so infrastrukturne izboljšave, so pomembne tudi t. i. mehke rešitve, kot sta spodbujanje aktivne mobilnosti in prilagoditev storitev javnega prevoza sodobnim potrebam uporabnikov.

Prve nacionalne smernice za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij so bile v Sloveniji izšle leta 2012 in so postavile pomemben mejnik pri uvajanju sodobnih pristopov k načrtovanju prometa. V letu 2023 so bile smernice prenovljene – dodane so jim bile konkretne izkušnje in sveža spoznanja, ki so se nabrali v desetih letih dinamičnega razvoja na številnih področjih mobilnosti in skozi izvajanje tega koncepta pri nas. Prenovljene smernice upoštevajo posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (denimo Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019).

Ključne
značilnosti
tradicionalnega
načrtovanja
prometa

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

- Infrastruktura je osrednji predmet obravnave
- Projektno načrtovanje
- Netransparentno odločanje
- Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost
- Osredotočenost na avtomobile
- Investicijsko intenzivno načrtovanje
- Zadovoljevanje prometnega povpraševanja
- Osredotočenost na velike in drage projekte
- Domena prometnih inženirjev
- Izbor prometnih projektov brez strateških presoj

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

- Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
- Strateško in ciljno načrtovanje
- Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
- Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
- Osredotočenost na človeka
- Stroškovno učinkovito načrtovanje
- Upravljanje prometnega povpraševanja
- Osredotočenost na učinkovitost in postopne izboljšave
- Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
- Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Ključne
značilnosti
celostnega
načrtovanja
prometa

1.1 PREGLED OBSTOJEČE STRATEGIJE

Na podlagi obstoječe občinske celostne prometne strategije, ki je bila sprejeta leta 2017, je občina izvedla več ukrepov, ki so bistveno pripomogli k izboljšanju trajnostne mobilnosti.



Občina Ribnica je z izvajanjem ukrepov iz celostne prometne strategije, sprejete v letu 2017, v določeni meri dosegla uresničitev zastavljenih ciljev in tako vzpostavila pomembne temelje za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti. Po analizi izvedenih ukrepov je bilo ugotovljeno:

1. steber: načrtovanje in upravljanje prometa

Od skupno osmih načrtovanih ukrepov so bili realizirani trije.

2. steber: pešačenje

Od trinajstih zastavljenih ukrepov jih je bilo realiziranih devet.

3. steber: kolesarjenje

Na področju kolesarjenja so bili od šestih načrtovanih ukrepov realizirani trije.

4. steber: javni potniški promet

Od sedmih predvidenih ukrepov so bili izvedeni štirje.

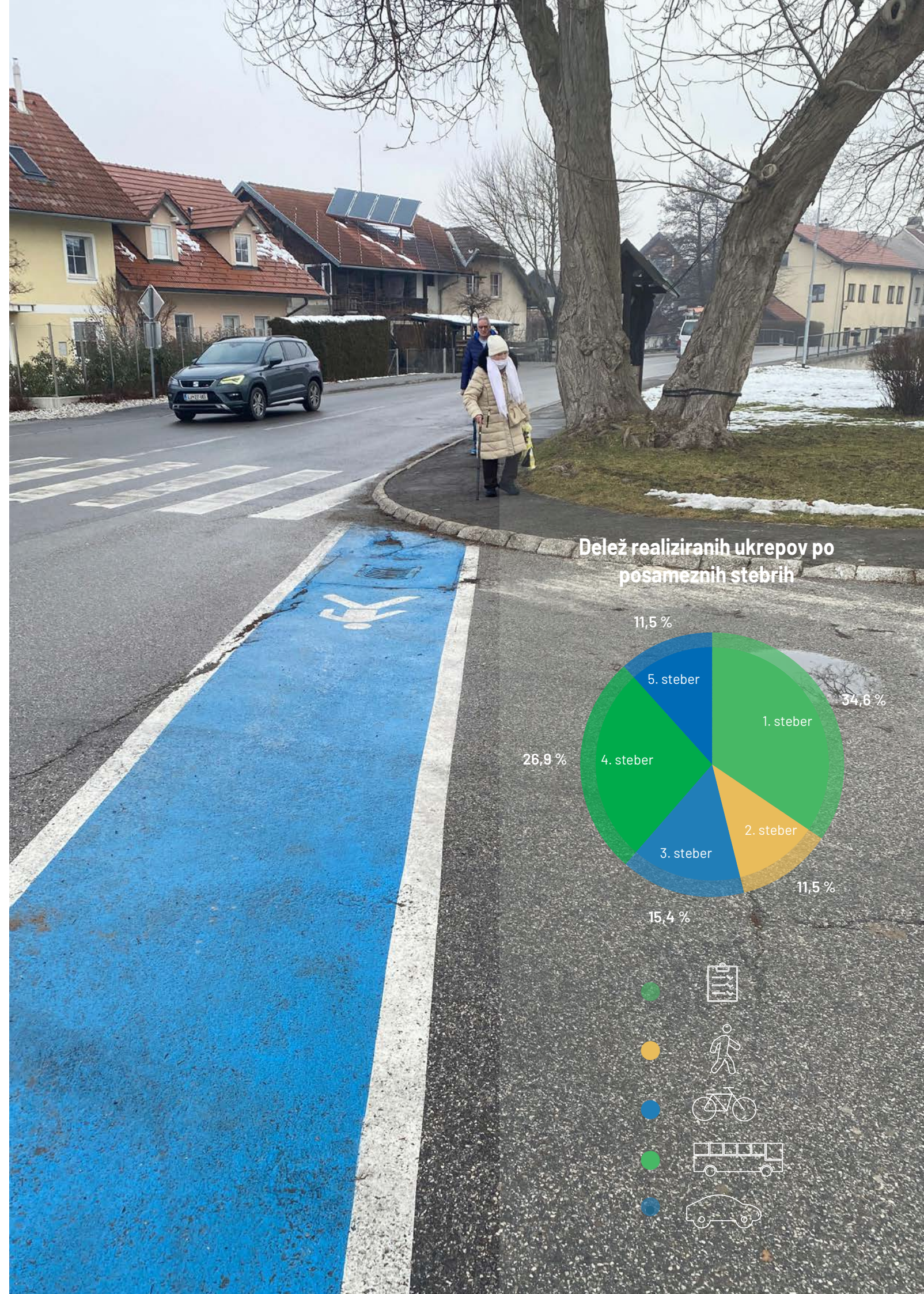
5. steber: motorni promet

Na področju motornega prometa je bilo realiziranih sedem od desetih načrtovanih ukrepov.



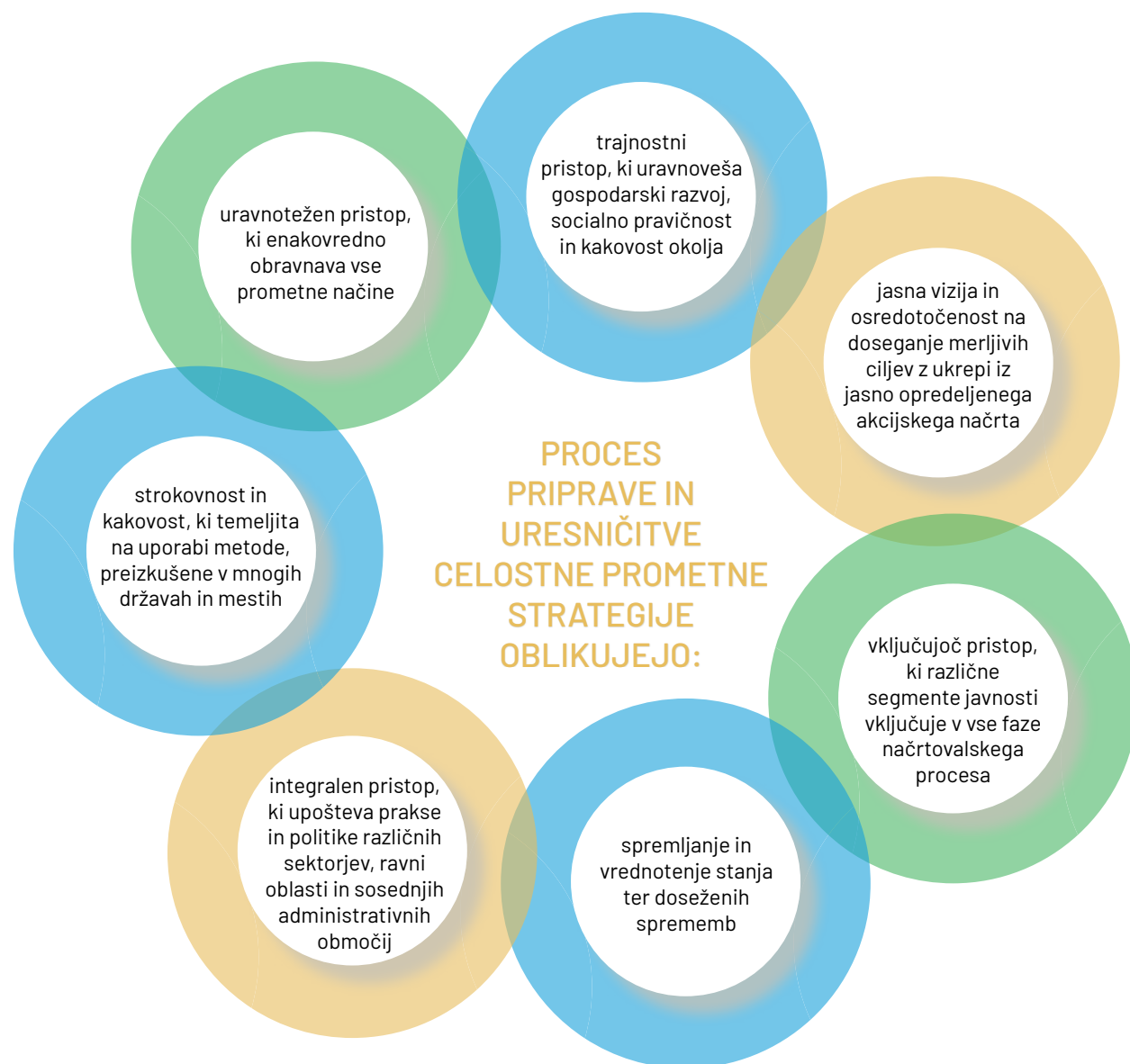
Na področju motornega prometa je bilo realiziranih sedem od desetih načrtovanih ukrepov.

Analiza izvedenih ukrepov pokaže, da je bilo med vsemi stebri največ zastavljenih ukrepov izvedenih na področju pešačenja in motornega prometa, najmanj pa na področju celostnega prometnega načrtovanja. Od skupno 44 zastavljenih ukrepov (pri vseh petih stebrih) jih je bilo izvedenih 26, kar pomeni 59-odstotno končno realizacijo.



1.2 PROCES PRIPRAVE NOVE STRATEGIJE

Občina Ribnica je v letu 2024 pričela pripravo nove občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki pomeni temeljni strateški dokument za usmerjanje razvoja trajnostne mobilnosti na območju občine. Strategija je oblikovana v skladu z veljavno zakonodajo, nacionalnimi smernicami in minimalnimi standardi za izdelavo OCPS, kar zagotavlja strokovno podlago in usklajenost z državno prometno politiko. Bistveni poudarek je namenjen aktivnemu vključevanju javnosti v vse faze priprave dokumenta, saj sodelovanje vseh ključnih deležnikov občine in tudi prebivalcev pomembno prispeva k večji legitimnosti, sprejemljivosti in učinkovitosti predlaganih ukrepov. V procesu načrtovanja so bile zato upoštevane tudi Smernice za vključevanje javnosti v OCPS, ki jih je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo.



Strategija znotraj akcijskega načrta vključuje nabor premišljenih ukrepov, katerih cilj je izboljšati prometno varnost, povečati kakovost javnega prostora ter spodbujati trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz. Končni namen OCPS Ribnica je izboljšanje kakovosti življenja vseh prebivalcev ter doseganje dolgoročnega, okoljsko in družbeno vzdržnega razvoja občine.

Priprava dokumenta je potekala v sedmih sklopih, ki so si sistematično sledili:

- A – ureditev pogojev za delo (oktober 2024)
- B – vzpostavitev procesa (oktober in november 2024)
- C – oris zelenega stanja (december 2024 in januar 2025)
- D – analiza obstoječega stanja (februar 2025)
- E – opredelitev smeri ukrepanja (marec in april 2025)
- F – priprava in potrditev strategije (maj–september 2025)
- G – izvajanje strategije

VZPOSTAVITEV PROCESA		ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA		PRIPRAVA IN POTRDIČ STRATEGIJE	
B1	Opredelitev območja obravnave in odgovornosti	D1	Vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa	F1	Priprava predloga dokumenta
B2	Oblikovanje časovnega načrta	D2	Opredelitev kazalnikov	F2	Presoja vsebine dokumenta
B3	Sodelovanje sektorjev v občini	D3	Zbiranje podatkov za analizo stanja	F3	Uradna potrditev strategije
B4	Vključevanje ključnih deležnikov	D4	Evidenca izzivov in priložnosti		
B5	Načrtovanje vključevanja javnosti	D5	Opredelitev ciljnih vrednosti		



UREDITEV POGOJEV ZA DELO		OPIS ŽELENEGA STANJA		OPREDELITEV SMERI UKREPANJA		IZVAJANJE STRATEGIJE	
A1	Zagotovitev politične podpore	C1	Oblikovanje vizije	E1	Opredelitev strateških vodil	G1	Vodenje aktivnosti in izvajanje ukrepov
A2	Dogovor o vodenju in delovnem načrtu	C2	Opredelitev ciljev	E2	Oblikovanje seznama ukrepov	G2	Naročanje storitev in izdelkov
A3	Pridobitev zunanje strokovne podpore			E3	Povezovanje ukrepov v svežnje	G3	Kontinuirano delo z javnostmi
A4	Ocena pripravljenosti občine			E4	Priprava akcijskega načrta	G4	Spremljanje napredka in prilagajanje oviram

Shematski prikaz procesa priprave OCPS; vsebina je prilagojena po dokumentu »Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije« (2023)

Bistveni element priprave je vključevanje javnosti, ki je ključno za zagotavljanje transparentnosti, legitimnosti in uspešnosti procesov celostnega prometnega načrtovanja. Namen vključevanja je omogočiti vsem občanom in ostalim ključnim deležnikom aktivno sodelovanje pri oblikovanju odločitev, ki neposredno vplivajo na njihov prostor in kakovost življenja v njem. S tem se spodbuja participacija, krepi zaupanje v lokalne oblasti in zagotavlja, da so predlogi prilagojeni potrebam in pričakovanjem prebivalcev.

Cilj je pridobiti tudi čim več povratnih informacij, ki omogočajo boljše razumevanje trenutnega stanja in izzivov, s katerimi se sooča občina. Poleg tega se tako spodbuja iskanje inovativnih rešitev, ki odražajo raznolikost interesov znotraj skupnosti. Procesi participacije omogočajo oblikovanje širšega konsenza glede prioritet in usmeritev, kar vodi do bolj trajnostnih in sprejemljivih odločitev.



Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov je potekalo prek različnih anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, javne razstave, medijskih objav in prireditve na prostem.

V sklopu procesa izdelave strategije je bila vzpostavljena tudi večfazna zunanja presoja, ki jo je izvedel usposobljen presojevalec, s čimer sta bili zagotovljeni ustreznost in kakovost izdelave strateškega dokumenta.

VIZIJA RAZVOJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Vizija in cilji predstavljajo dolgoročen pogled na razvoj občine in vlogo prometa v prostoru. Oblikovanje in usklajevanje vizije je ključni korak, saj postavlja osnovo za vse nadaljnje odločitve in ukrepe.



VIZIJA OBČINE RIBNICA

»Ribnica je zelena, povezana in varna skupnost, ki zagotavlja trajnostno mobilnost za vse. Prebivalcem in obiskovalcem omogoča kakovostno življenje, vsem dostopen prometni sistem, spodbuja gospodarstvo vključno z butičnim turizmom, ohranjanjem dediščine ter inovativnimi prometnimi rešitvami.«



CILJI OBČINE RIBNICA

Cilji so opisi konkretnih izboljšav, ki jih želi občina doseči in ki se navezujejo na zastavljeno vizijo.

Obravnavajo širše izzive, na katere promet vpliva. Na nacionalni ravni so bili predhodno oblikovani obvezni cilji; tem sta bila dodana še dva, specifična za občino, in v okviru delavnic so bili nato vsi cilji skupaj rangirani po naslednjem vrstnem redu:



Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa



Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti



Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti



Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo



Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost



Urejenost parkirišč ob dostopih do pohodniških točk in razvijanje zelenega, trajnostno naravnega butičnega turizma



Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci



Ozaveščanje lokalnega prebivalstva o spremembah novih prometnih ureditev



Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

V sklopu izdelave celostne prometne strategije je bila izdelana celostna analiza obstoječega stanja prometa na območju občine. Na podlagi tega smo določili ciljne vrednosti, izzive, prioritete, priložnosti, strateška vodila in ukrepe ter akcijski načrt.

	CILJ	IZHODIŠČNA VREDNOST	CILJNA VREDNOST
1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Leta 2024 je bilo s prometno infrastrukturo v občini zadovoljnih 52 % anketirancev	Do leta 2032 doseči, da bo s prometno infrastrukturo v občini zadovoljnih 65 % ljudi
2	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Za prihod na delo je leta 2024 2 % zaposlenih uporabljalo kolo	Do leta 2032 doseči, da bo za prihod na delo vsaj 7 % ljudi uporabljalo kolo
3	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Leta 2024 je imelo 6 % zaposlenih do svojega delovnega mesta 30 km in več	Delež prebivalcev, ki imajo do delovnega mesta več kot 30 km poti, do leta 2030 znižati na 2 %
4	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Za prihod na delo je leta 2024 2 % zaposlenih uporabljalo kolo	Do leta 2032 doseči, da bo za prihod na delo vsaj 7 % ljudi uporabljalo kolo
5	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Leta 2024 je javni prevoz za vsakodnevne poti uporabljalo 4 % anketirancev	Uporabo javnega prevoza za vsakodnevne poti do leta 2032 zvišati na 10 %
6	Urejenost parkirišč ob dostopih do pohodniških točk in razvijanje zelenega, trajnostno naravnane butičnega turizma	/	Do leta 2032 izvesti 7 ukrepov, ki se nanašajo na področje trajnostne mobilnosti
7	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Leta 2024 je v šolo peš hodilo 23 % učencev	Delež učencev, ki hodijo v šolo peš, do leta 2032 povečati na 40 %
8	Ozaveščanje lokalnega prebivalstva o spremembah novih prometnih ureditev	/	Do leta 2032 izvesti po eno aktivnost na letni ravni
9	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Leta 2024 je za vsakodnevne poti 79 % anketirancev uporabljalo avtomobil	Delež uporabe avtomobila za vsakodnevne poti do leta 2032 znižati na 65 %



PET STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

V sklopu priprave OCPS je bilo opredeljenih pet ključnih stebrov, znotraj katerih so bili nato zasnovani ukrepi.



Prioritete, ki jim bo občina sledila in si prek njih prizadevala uresničiti zastavljeno vizijo, so:

- ✓ razvoj mreže kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce za povezavo občinskega središča in okoliških naselij
- ✓ višanje kakovosti sistema JPP z optimizacijo avtobusnih in železniških povezav ter razširitev storitev ostalih oblik JPP
- ✓ izvajanje infrastrukturnih in mehkih ukrepov za umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti v občini
- ✓ vključevanje trajnostne mobilnosti v ostale sektorje načrtovanja in razvoja občine, s poudarkom na turizmu

Proces izbire ukrepov je bil izjemno natančen, saj ta vsebinski del pomeni osrednji in hkrati tudi najzahtevnejši element priprave strategije. Pri oblikovanju ukrepov so bila upoštevana načela trajnostnega razvoja, v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS, ki izpostavljajo pomen zmanjševanja negativnih vplivov na okolje, povečevanja dostopnosti in zagotavljanja varnosti za vse uporabnike prometnega sistema. Proces oblikovanja ukrepov je bil vseskozi podprt s širokim vključevanjem deležnikov, kar je prispevalo k večji usklajenosti strategije z dejanskimi potrebami in pričakovanji občanov. Vsak steber v strategiji je zasnovan tako, da odraža celovito usmeritev v prihodnost in obravnava ključne izzive mobilnosti, s katerimi se sooča občina.

Namen oblikovanja ukrepov je postaviti trdne temelje za izvedbo učinkovitih, družbeno odgovornih in dolgoročnih rešitev, ki bodo prispevale k bolj povezani, vključujoči in trajnostno naravnani skupnosti.



Ukrepi so bili oblikovani na podlagi jasno opredeljenih ciljev in vizije ter temeljite analize obstoječega stanja v občini.

3.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

V steber celostnega prometnega načrtovanja so umeščeni t. i. mehki ukrepi, ki postavljajo temelje za izvajanje ukrepov po ostalih stebrih in tvorijo izhodišče strateškega dokumenta.

Celostno prometno načrtovanje (CPN) pomeni ključni pristop k oblikovanju trajnostnih prometnih rešitev, ki izboljšujejo kakovost življenja, spodbujajo gospodarski razvoj in zmanjšujejo negativne vplive na okolje.

Do leta 2017, do sprejetja prve strategije v občini, celostni pristop v sklopu načrtovanja prometa večinoma ni bil v praksi. Sčasoma se je pojavila potreba po oblikovanju dokumenta, ki promet obravnava celostno in v proces izdelave vključuje tako ključne deležnike kakor tudi splošno javnost.

V preteklosti je bilo načrtovanje prometa usmerjeno v investicijsko, s poudarkom na motornem prometu, kar je zanemarjalo bolj trajnostne vidike ter ukrepe, namenjene pešcem in kolesarjem.

Do izdelave dokumenta z analizo obstoječega stanja v občini so v sklopu vključevanja javnosti potekale različne aktivnosti, kot so ankete, delavnice in javne razprave, ki so tako ali drugače sistematično obravnavale prometni sistem v občini.

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
 CPN	Ozaveščanje in izvajanje ukrepov, ki bodo motivirali prebivalce in krepili uporabo trajnostnih načinov s poudarkom predvsem na hoji in kolesarjenju	- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci - Ozaveščanje lokalnega prebivalstva o spremembah novih prometnih ureditev	Izvedba 70 % vseh ukrepov v akcijskem načrtu OCPS Ribnica do leta 2032



IZZIVI NA PODROČJU CPN:	PRILOŽNOSTI NA PODROČJU CPN:
- pomanjkanje programov za spodbujanje hoje in kolesarjenja za vsakodnevne poti - pomanjkanje aktivnosti za vključevanje javnosti v načrtovanje prometnih ureditev - omejena sredstva in pristojnosti za izvedbo celovitih infrastrukturnih izboljšav	- redna srečanja z lokalnimi prebivalci, kjer bi lahko ti izrazili svoje potrebe in ideje - organizacija dogodkov, kot so dnevi brez avtomobila ali kolesarski festivali, za spodbujanje uporabe trajnostnih oblik prevoza - pridobivanje sredstev iz nacionalnih in EU-programov
DOSEŽKI NA PODROČJU CPN:	
- sprejetje, zagon, revizija in prenova strategije - pripravljanje prostorskih aktov v skladu z načeli CPN - sodelovanje pri evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti (ETM) - izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk	

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE (CPN)

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
A1	Spodbujanje in promocija hoje, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih	srednja	++
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvajanjem javnih razprav in delavnic v okviru CPN	majhna	+++
A3	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	majhna	++
A4	Sistemska odprava nevarnih točk (po dveh točk letno)	srednja	+++
A5	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	majhna	+
A6	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	srednja	+
A7	Krepitev regionalnega medobčinskega sodelovanja pri projektih širšega obsega (RCPS)	majhna	++
A8	Izvajanje periodične ankete o potovalnih navadah	majhna	++
A9	Redno izobraževanje odgovornih za promet na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	srednja	++
A10	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente (strategija razvoja občine, TUS, mehanizem CTN, LEK ...)	majhna	+
A11	Izdelava mobilnostnih načrtov za javne ustanove	srednja	++

A1: Spodbujanje in promocija hoje, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih

Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa (JPP), je ključnega pomena. Poseben poudarek bo na mladostnikih, saj so ciljna skupina za oblikovanje trajnostnih potovalnih navad v prihodnosti. Delavnice bodo zasnovane tako, da bodo mlade ozaveščale o koristih trajnostne mobilnosti za zdravje, okolje in skupnost. Po možnosti bodo vključevale tudi praktične aktivnosti, kot so kolesarske delavnice, spoznavanje varnih poti in promocija javnega prometa kot privlačne alternative. Cilj ukrepa je dolgoročno zmanjšati uporabo osebnih vozil med mladimi.

A2: Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvajanjem javnih razprav in delavnic v okviru CPN

Namen aktivnega sodelovanja javnosti in ključnih deležnikov pri CPN s pomočjo javnih razprav, delavnic in posvetov je zagotavljanje transparentnosti procesa ter vključevanje mnenj, predlogov in potreb prebivalcev, podjetij, institucij in drugih. Delavnice bodo omogočale usklajevanje različnih interesov, spodbujale diskusije ter pomagale oblikovati rešitve, ki bodo prilagojene dejanskim potrebam in izzivom lokalnega okolja. Tak način sodelovanja bo prispeval k boljšim rešitvam in večji podpori za izvajanje ukrepov.



A3: Analiza in izdelava registra nevarnih točk

Opravljen bo sistematična analiza in nato izdelava registra nevarnih točk – območij, ki so za vse udeležence prometno najbolj tvegana. Na podlagi analize bo vzpostavljen register, ki bo omogočal prednostno razvrščanje točk glede na stopnjo tveganja in pripravo ciljno usmerjenih rešitev za njihovo odpravo. Namen je zagotoviti večjo varnost vseh udeležencev v prometu.

A4: Sistemska odprava nevarnih točk (po dveh točk letno)

Ukrep sistemske odprave nevarnih točk se povezuje z ukrepom A5. Cilj je izboljšati varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev, kolesarjev in ranljivih skupin, z uvajanjem ustreznih infrastrukturnih rešitev, kot so dodatna signalizacija, preurejanje križišč ali vzpostavitev zaščitnih ukrepov.

A5: Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Občina bo vsako leto aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti (ETM), ki poteka v mesecu septembru. Ukrep vključuje pripravo in izvedbo raznolikih aktivnosti za promocijo trajnostne mobilnosti – od tematskih delavnic, začasnega zaprtja ulic za motorni promet in izobraževalnih dogodkov v šolah do brezplačnega javnega prevoza ali vodenih peš tur. Cilj je ozaveščanje prebivalcev o pomenu okolju prijaznih potovalnih navad ter spodbujanje dolgoročnih sprememb v potovalnih navadah ljudi.



A6: Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE

Občina bo redno zbirala podatke o obveznih kazalnikih, ki so določeni v načrtu spremljanja kazalnikov, ter analizirala, ali sledijo zastavljenim ciljem. Rezultati bodo vsako leto posredovani Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Aktivnosti vključujejo tudi morebitne nadgradnje metodologije spremljanja, sodelovanje z zunanjimi izvajalci in vključevanje javnosti prek anket in delavnic.

A7: Krepitev regionalnega medobčinskega sodelovanja pri projektih širšega obsega (RCPS)

Namen ukrepa je spodbuditi redno sodelovanje med sosednjimi občinami pri načrtovanju in izvajanju regijskih prometnih projektov v okviru regionalne celostne prometne strategije (RCPS). Sodelovanje bo vključevalo usklajevanje prometne infrastrukture, linij javnega prevoza, parkirišč P + R in skupnih kolesarskih povezav ter izvajanje regijskih raziskav in promocijskih kampanj.

A8: Izvajanje periodične ankete o potovalnih navadah

Z namenom spremljanja učinkov OCPS in prilagajanja ukrepov dejanskim potrebam uporabnikov bo občina vsako leto izvedla anketo o potovalnih navadah prebivalcev. Anketa bo zajemala podatke o načinu potovanja, razlogih za izbiro potovalnega sredstva, težavah v prometu in stopnji zadovoljstva s posameznimi oblikami mobilnosti. Anketiranje bo potekalo prek spleta.

A9: Redno izobraževanje odgovornih za promet na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti

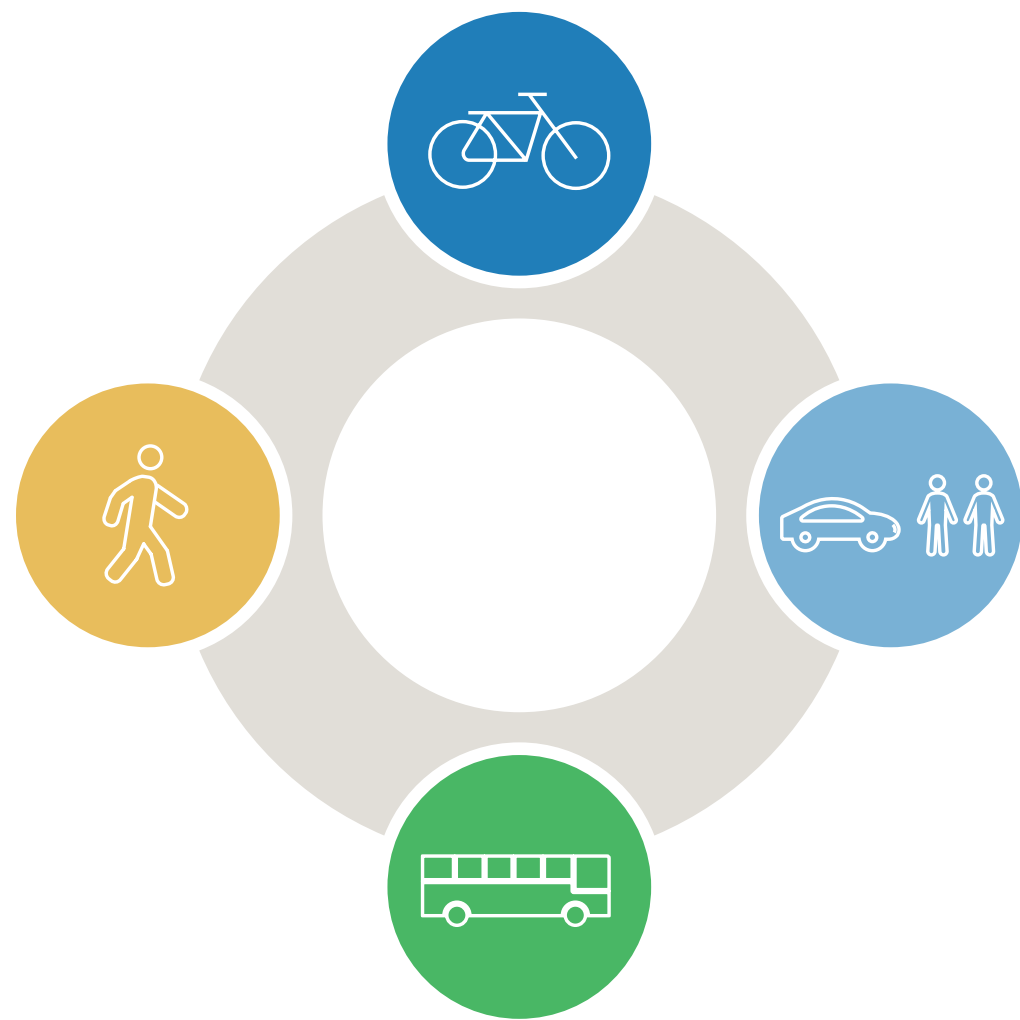
Za učinkovito izvajanje CPS in uvajanje sodobnih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti je ključno, da so zaposleni na občini, pristojni za prometno načrtovanje in urejanje prostora, vključeni v redno strokovno izobraževanje in spremljanje aktualnih trendov. Ukrep predvideva udeležbo odgovornih oseb na strokovnih seminarjih, delavnicah, posvetih, regijskih forumih in usposabljanjih, ki obravnavajo teme, kot so celostno prometno načrtovanje, vključevanje javnosti, digitalizacija mobilnosti, multimodalna vozlišča in vključevanje ranljivih skupin. Poleg udeležbe bo spodbujano tudi interno prenašanje znanj znotraj občinske uprave.

A10: Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente (strategija razvoja občine, TUS, mehanizem CTN, LEK ...)

Namen integracije trajnostne mobilnosti (kot osrednjega vidika) v vse strateške dokumente občine, vključno s prostorskimi, razvojnimi in okoljskimi načrti, je povezovanje in zagotavljanje skladnosti politik, ki spodbujajo okolju prijazno, varno in učinkovito mobilnost. S tem se trajnostna mobilnost ne bo obravnavala zgolj sektorsko, temveč bo postala temeljni del občinskega načrtovanja. Tak pristop bo omogočal boljše usklajevanje ukrepov, učinkovitejšo rabo virov ter zagotavljanje dolgoročnih koristi za prebivalce, gospodarstvo in okolje.

A11: Izdelava mobilnostnih načrtov za javne ustanove in večje generatorje prometa

Cilj je optimizacija prevoznih navad (predvsem) zaposlenih, in sicer z uvajanjem rešitev, kot je spodbujanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja, hoje in deljenja prevozov. Načrti vključujejo analizo obstoječih prometnih tokov, opredelitev izzivov in izvedbo prilagojenih ukrepov, kot sta izboljšanje infrastrukture za trajnostne oblike prevoza in uvedba spodbud za spremembo potovalnih navad.



A12: Vključevanje v evropsko teritorialno sodelovanje v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov.

Občina se bo aktivno vključevala v programe evropskega teritorialnega sodelovanja, vključno s čezmejnimi, transnacionalnimi in medregionalnimi programi, pa tudi v druge evropske kohezijske politike. Namen je izvajati projekte, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in rešujejo konkretne izzive v lokalnem prostoru. S sodelovanjem bo občina pridobila dostop do finančnih sredstev in izkušenj, ki omogočajo inovativne rešitve. Povezovanje z drugimi regijami in državami bo prispevalo k uravnoteženemu razvoju in krepitvi integriranih pristopov k mobilnosti, kar bo omogočalo trajnosten in usklajen razvoj celotne Evropske unije.

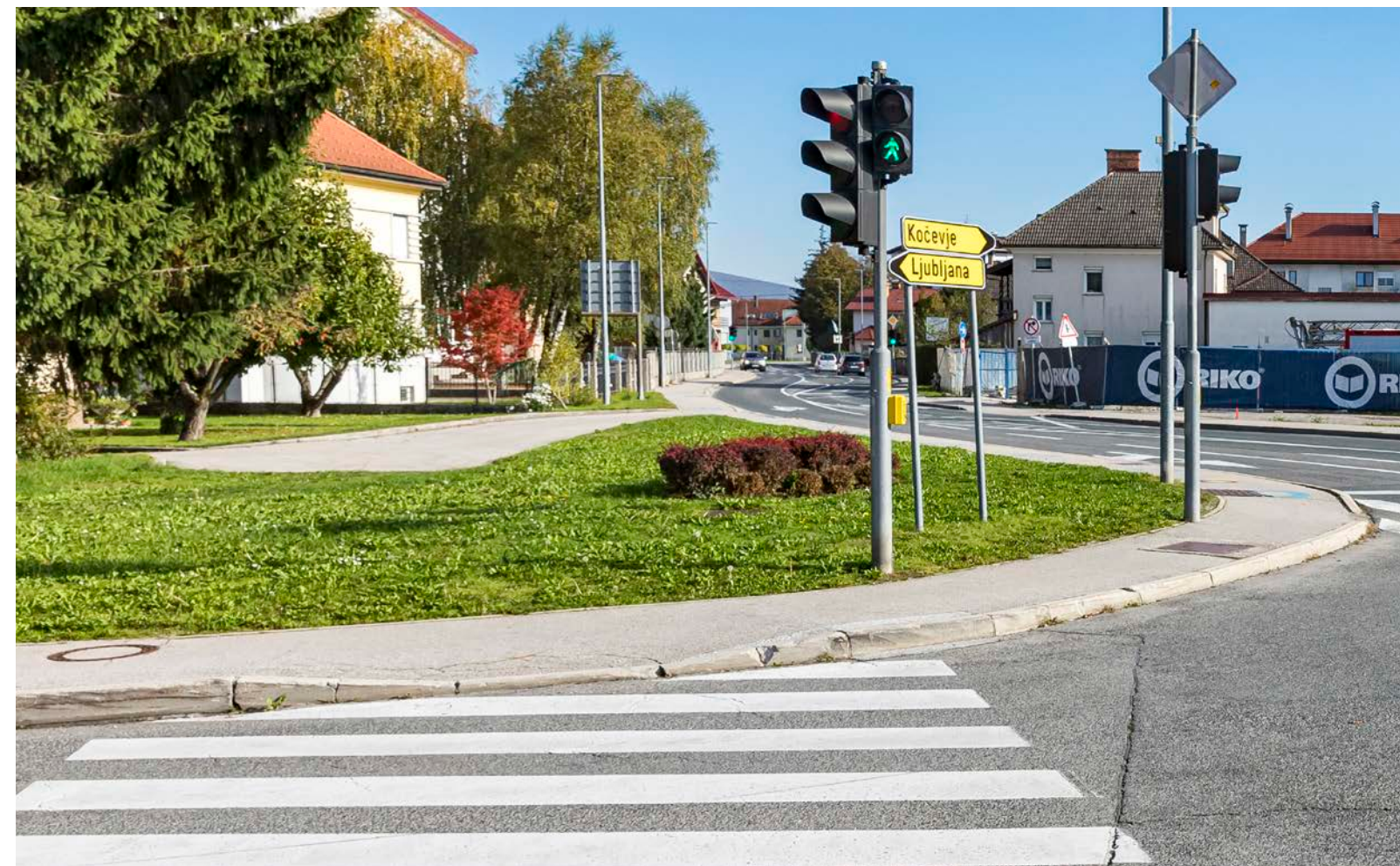
3.2 DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je osnovna in najbolj trajnostna oblika mobilnosti – in dostopna je vsem. Z ukrepi, namenjenimi spodbujanju hoje, bomo ustvarili varnejšo, bolj povezano in okolju prijaznejšo skupnost.

Hoja je pogosto podcenjen način mobilnosti. Ne glede na to, ali se ljudje vozijo s kolesom, avtobusom, motorjem ali avtom, prvi in zadnji meter poti vedno opravijo peš. Poleg tega lahko hoja zavzema pomemben delež vsakodnevnih potovanj – naj bo to jutranja pot v šolo, sprehod do restavracije med kosilom, obisk trgovine po službi ali večerni izhod.

Mesta bi morala spodbujati hojo ne le zaradi njene prometne vloge, temveč tudi zaradi številnih pozitivnih učinkov na zdravje in kakovost življenja.

Zato je nujno ustrezno načrtovanje hoje, tudi v manjših mestih in naseljih, kjer kljub močni tradiciji pešačenje pogosto upada. Načrtovanje hoje je tesno povezano z varno mobilnostjo šolarjev, urejanjem stanovanjskih območij in upravljanjem parkirišč, a hkrati vključuje tudi širši nabor ukrepov. Ključni cilj je ustvariti pogoje, ki bodo omogočali prijetno in preprosto pešačenje.



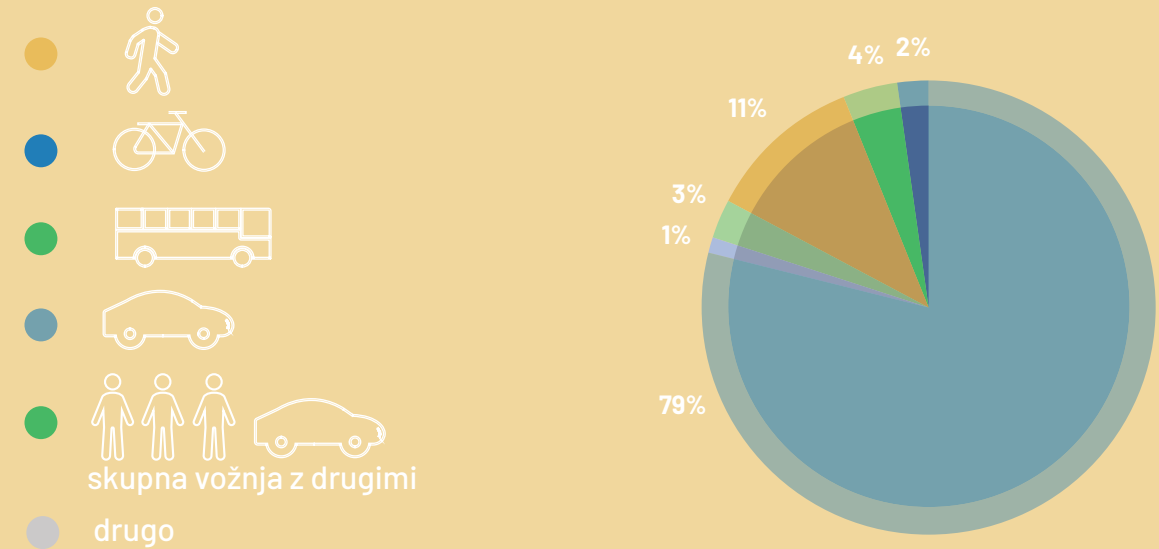
Velika večina cest v naselju Ribnica je opremljena s pločniki, prav tako ima večji del glavne občinske ceste vsaj na eni strani ustrezno urejene površine za pešce. Povezave med osnovnimi šolami in avtobusnimi postajališči, ki jih uporabljajo učenci vozači, so večinoma primerno opremljene s pločniki. Tudi na območju okoli železniške postaje je infrastruktura za pešce dobra, prav tako v grajskem parku, na peš mostovih čez Bistrico ter na krajših odsekih med stanovanjskimi bloki.



Kljub vidnemu napredku pa občina Ribnica na področju peš infrastrukture še vedno zaznava številne izzive. V nekaterih delih mesta so obstoječi pločniki ozki, poškodovani ali jih celo ni, površine za pešce pogosto ovirajo parkirana vozila ali drugi objekti. Težava je tudi mestoma slabša dostopnost za gibalno ovirane osebe; sistematičnega odpravljanja arhitektonskih ovir se je občina že lotila na območju Škrabčevega trga, vendar so nekateri pločniki zunaj tega območja ponekod še vedno previsoki. Avtobusna postajališča z vidika varnosti in dostopnosti niso povsod primerno urejena. V številnih naseljih zunaj mestnega jedra, kot so Hrovača, Nemška vas in Dolenja vas, bi bilo treba dopolniti ali vzpostaviti manjkajočo peš infrastrukturo. Prav tako številne zelene javne površine nimajo urbane opreme in ne ponujajo ustrezne sence, kar zmanjšuje njihovo uporabnost in privlačnost za pešce.

Anketa o potovalnih navadah prebivalcev

Kateri način prevoza najpogosteje uporabljate za vsakodnevne poti? (služba, šola, nakupi, ...)



IZZIVI NA PODROČJU HOJE:

- spodbujanje hoje kot trajnostnega in zdravega načina mobilnosti
- nizka ozaveščenost in nezadostna uporaba pešpoti
- pomanjkanje in nepovezanost ruralne in mestne infrastrukture za pešce
- omejena dostopnost za gibalno ovirane osebe
- pomanjkanje urejenih parkirišč na začetkih pohodniških poti

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU HOJE:

- spodbujanje in promocija pešačenja
- gradnja osvetljenih in varnih pešpoti med Ribnico in okoliškimi naselji
- izboljšanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe
- sistematično odpravljanje nevarnih prometnih točk

DOSEŽKI NA PODROČJU HOJE:

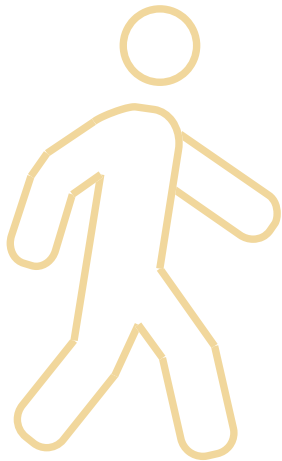
- dograditev manjkajočih pločnikov na območju med Merharjevo in Sparom ter na Majnikovi ulici
- obnova državne ceste Breg–Grič, v sklopu katere je bil zgrajen tudi hodnik za pešce
- ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij (Kolodvorska – pri šoli, Cesta na Ugar, Obrtna cona Ugar)
- izvedba prenove obstoječe javne razsvetljave, letno dopolnjevanje javne razsvetljave
- Pešbus (vrtec in osnovna šola)

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
 HOJA	Vzpostavitev površin za pešce, kjer še niso zagotovljene, za večjo varnost in privlačnost javnega prostora	- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci - Ozaveščanje lokalnega prebivalstva o spremembah novih prometnih ureditev	Delež zaposlenih, ki na delo prihajajo peš, do leta 2032 povečati z 10 % na 16 %



HOJA

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
B1	Ureditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij		
	Nemška vas	srednja	+++
	Spodnji Žlebič (AP + do odcepa za Gorenje Laze)	srednja	++
	Sušje–Žlebič	srednja	+++
	Območje križišča Ortnek	srednja	++
	Opekarska – dograditev pločnikov	majhna	+
	Ribnica–Sajevec	srednja	++
	Prigorica–Dolenja vas	majhna	++
	Dolenja vas – odcep za Lipovec	velika	+++
	Hrastje	srednja	++
	Severna servisna cesta	srednja	+++
	Čolnarska	majhna	+
	Dolenja vas	srednja	++
B2	Ureditev varnih prehodov za pešce		
	IC Ugar	majhna	+
	Dolenja vas, na glavni cesti – odcep za Lipovec	srednja	++
B3	Osvetlitev in označitev šolskih poti z ureditvijo varnih prehodov	majhna	++
B4	Namestitev klopi, pitnikov in košev za smeti ter ozelenitev na ključnih lokacijah ob obstoječih sprehajalnih in peš poteh v občini		
	Urban center – ureditev	srednja	++
	Lokacije po prioritetah iz proračuna Občine Ribnica	majhna	+
B5	Izdelava strateškega načrta dostopnosti in odstranitev ovir za funkcionalno ovirane	majhna	+
B6	Promocijska kampanja »10.000 korakov dnevno«	majhna	+
B7	Razširitev projekta Pešbus (1.–5. r.)	majhna	+
B8	Ureditev brvi prek Ribnice v Dolenji vasi	srednja	+++



B1: Ureditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij

Urejanje varnih površin za pešce s primerno osvetlitvijo in umirjanje prometa na območjih, kjer je ta gost, prisotnost pešcev pa je velika. Poseben poudarek bo na zagotovitvi varnejšega in prijetnega gibanja vsem prebivalcem, zlasti otrokom, starejšim in gibalno oviranim osebam. Prioritetno bodo obravnavana zgoraj naštetá območja oz. relacije.

B2: Ureditev varnih prehodov za pešce

Cilj je izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti z ureditvijo po enega prehoda za pešce letno. Ustrezno urejeni prehodi za pešce ne bodo le povečali varnosti, temveč bodo tudi spodbujali hojo in povečevali kakovost urbanega prostora, saj bodo izboljšali povezave med območji in prispevali k bolj trajnostni prometni infrastrukturi.

B3: Osvetlitev in označitev šolskih poti z ureditvijo varnih prehodov

Za povečanje varnosti otrok na poti v šolo in iz nje bo občina izvedla celovit ukrep, ki vključuje izboljšanje označitve in osvetlitve šolskih poti ter ureditev varnih prehodov za pešce. Na izbranih odsekih bodo dopolnili prometno signalizacijo, postavili opozorilne table ter barvno označili poti in talne oznake. Kjer bo treba, bodo obstoječi prehodi za pešce preurejeni – dodatno osvetljeni in opremljeni z utripajočimi opozorilnimi lučmi.

B4: Namestitev klopi, pitnikov in košev za smeti ter ozelenitev na ključnih lokacijah ob obstoječih sprehajalnih in peš poteh v občini

Za izboljšanje kakovosti javnega prostora in spodbujanje hoje kot vsakodnevnega načina mobilnosti bo občina na ključnih lokacijah ob obstoječih sprehajalnih in peš poteh namestila urbano opremo: klopi za počitek, pitnike s pitno vodo ter koše za smeti. Oprema bo umeščena premišljeno, z upoštevanjem dostopnosti za vse uporabnike, vključno s starejšimi in funkcionalno oviranimi osebami. Cilj je zagotoviti prijetno, varno in vključujoče okolje za vse pešce ter spodbuditi večjo uporabo javnega prostora za gibanje, druženje in vsakodnevne opravke brez avtomobila.

B5: Izdelava strateškega načrta dostopnosti in odstranitev ovir za funkcionalno ovirane

Gre za ključni dokument za zagotovitev sistematičnega izboljšanja dostopnosti javnih površin, infrastrukture in storitev. Namen načrta je identificirati ključne ovire, s katerimi se srečujejo gibalno ovirane osebe, ter oblikovati ukrepe za njihovo sanacijo. Dokument bo vključeval analizo obstoječega stanja, zlasti dostopnosti javnih stavb, pločnikov, prehodov za pešce in javnega prevoza. Na podlagi analize bodo nato oblikovani konkretni ukrepi, kot so ureditev klančin in dvigal, širitev pločnikov ter prilagoditev prometne signalizacije in infrastrukture.



B6: Promocijska kampanja »10.000 korakov dnevno«

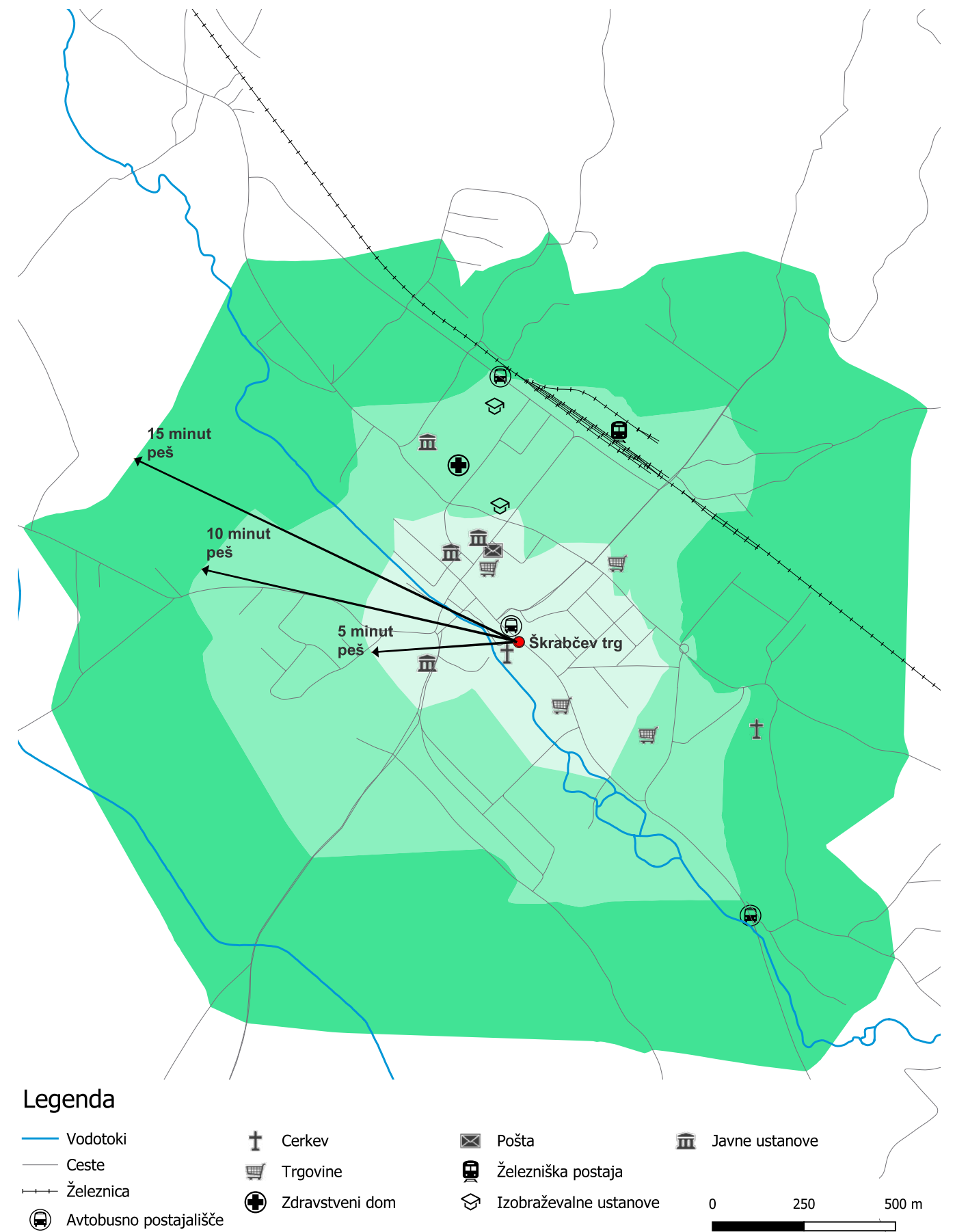
Namen kampanje z naslovom »10.000 korakov dnevno« je med prebivalci spodbujati redno pešačenje kot preprost, zdrav in okolju prijazen način mobilnosti. Potekala bo v obliki mesečnih izzivov, v katere se bodo lahko vključili posamezniki, gospodinjstva, razredi, podjetja ali društva. V okviru kampanje bodo organizirani skupni pohodi in predstavitve krajših vsakodnevnih poti po naselju. Njen cilj je spodbuditi navado redne hoje, zmanjšati uporabo avtomobila za kratke poti ter dolgoročno izboljšati zdravje in kakovost življenja občanov.

B7: Razširitev projekta Pešbus (1.–5. r.)

Projekt Pešbus, namenjen učencem prvega vzgojno-izobraževalnega obdobja, je učinkovit način spodbujanja trajnostne mobilnosti, gibanja in samostojnosti otrok. Razširili ga bodo še na jesenski in spomladanski čas, s čimer bo povečan dolgoročni učinek ukrepa ter izboljšana prometna varnost okoli šol. Jesensko in spomladansko obdobje ponujata ugodne vremenske razmere, ki otrokom omogočajo varno in prijetno hojo v šolo. Z nadgradnjo in promocijo ukrepa ter rednim spremljanjem udeležbe in rezultatov bo občina krepila svojo zavezanost trajnostni mobilnosti ter postopno zmanjšala odvisnost od avtomobilskega prevoza na šolskih poteh.

B8: Ureditev brvi prek Ribnice v Dolenji vasi

Ukrep predvideva ureditev nove brvi za pešce in kolesarje prek potoka Ribnica v naselju Dolenja vas, s čimer bo izboljšana lokalna povezanost ter dosežena varna in neposredna dostopnost ostale infrastrukture. Nova brv bo povezovala center naselja z ulico Za vodo, ki trenutno omogoča izhod zgolj na regionalno cesto G2-106. Obstoječi dostop je neustrezen, kar zmanjšuje privlačnost hoje in kolesarjenja, zlasti za šibkejšje udeležence v prometu. Predvidena brv bo umeščena tako, da bo omogočala čim krajšo in varno povezavo. Poleg izboljšanja funkcionalne prometne dostopnosti bo vključena tudi v načrtovano lončarsko tematsko pot, s čimer se bo dodatno okrepila vloga javnega prostora kot kulturnega, rekreacijskega in turističnega elementa kraja.



Shematski prikaz peš dostopnosti naselja Ribnica

3.3 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje je trajnosten, okolju prijazen način gibanja, ki pripomore k zmanjšanju onesnaženja in izboljšanju telesne kondicije ter povečuje splošno učinkovitost prometa.

Kolesarjenje je način prevoza, ki ga je smiselno spodbujati v mestih in drugih naseljih, kjer so razdalje razmeroma kratke. Pri tem pot v službo morda ni prva prioriteta, saj številni prebivalci delajo v sosednjih krajih oziroma mestih. Učinkovitejše je osredotočanje na šolske poti in druga potovanja, ki niso povezana z delom. Številne otroke v šolo še vedno vozijo z avtomobilom, čeprav bi spodbujanje kolesarjenja lahko prispevalo k njihovi večji samostojnosti, boljšemu zdravju oziroma telesnemu in duševnemu počutju ter celo boljšim učnim rezultatom. Poleg šolskih poti imajo velik potencial za kolesarjenje tudi druga vsakodnevna opravila, kot so nakupovanje, športne in rekreacijske aktivnosti ter obisk zdravstvenih ustanov.



Poleg šolskih poti ima tudi vožnja na delo velik potencial, še posebej za tiste, ki delajo v bližini svojega doma. Za mnoge je kolo lahko hitra, stroškovno učinkovita in okolju prijazna alternativa avtomobilu. Spodbujanje kolesarjenja med delovno aktivnimi prebivalci ne prispeva le k zmanjšanju prometnih zastojev in onesnaževanja, temveč tudi k večji telesni aktivnosti, kar dolgoročno vpliva na boljše zdravje in večjo produktivnost pri delu. Spodbujanje kolesarjenja za vse vrste dnevnih migracij lahko prispeva k bolj trajnostnemu in prijaznemu mestnemu okolju.

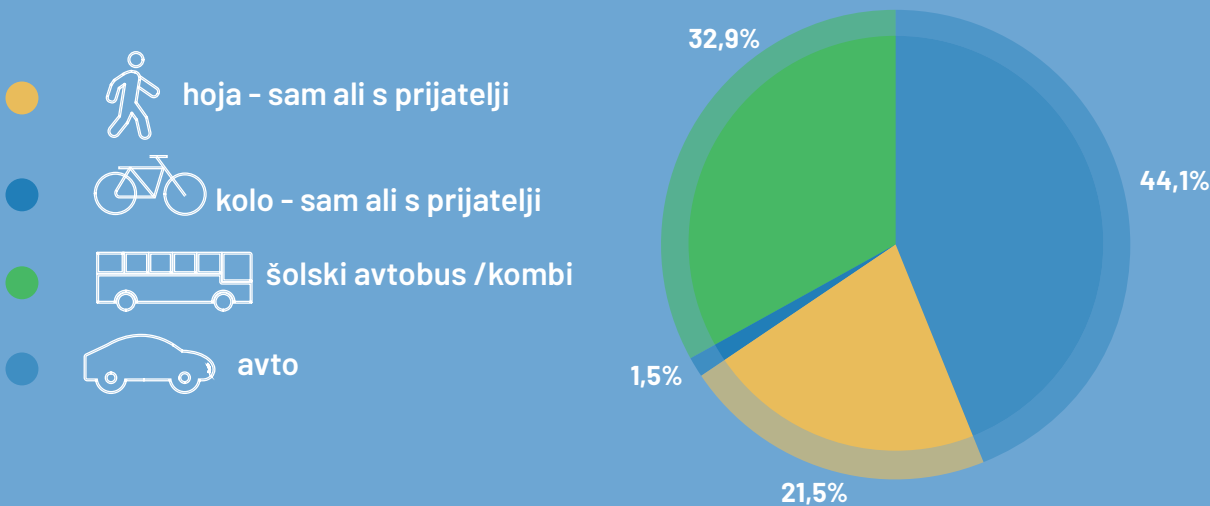
Zato je pomembno zagotoviti varne in privlačne kolesarske povezave do mestnega središča ter do športno-rekreacijskih in drugih javnih objektov.

Za izboljšanje pogojev bodo ključni ukrepi za umirjanje prometa oziroma zmanjšanje hitrosti in vzpostavitev varnih kolesarskih poti. Varne in dobro urejene poti lahko postanejo hrbtenica kakovostnega omrežja za pešce in kolesarje, ki ga je mogoče po potrebi strateško dopolnjevati z ločenimi kolesarskimi stezami.



V občini Ribnica je kot trajnostna rešitev za kratke poti po mestu že vzpostavljen sistem za izposajo koles, ki omogoča preprost in dostopen prevoz. Vendar je ta omejen na zgolj dve postajališči, in sicer na Majnikovi (pred ZD) in na Škrabčevem trgu. Sistem Ricikel je uporabnikom na voljo v toplejšem delu leta, običajno (glede na vremenske pogoje) obratuje med aprilom in oktobrom.

Anketa o potovalnih navadah osnovnošolcev



IZZIVI NA PODROČJU KOLESARJENJA:

- pomanjkanje varnih kolesarskih stez med mestom in ruralnimi naselji
- pomanjkanje kolesarskih poti, ki bi povezovale regionalne turistične točke
- nizka uporaba koles pri vsakodnevni opravi
- premalo razvejena mreža za izposojlo koles Ricikel

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU KOLESARJENJA:

- vzpostavitev povezovalnih kolesarskih stez
- razvoj tematskih tras, kot so kulturne, zgodovinske ali naravoslovne poti
- spodbujanje uporabe kolesa za vsakodnevne opravke
- širitev mreže Ricikel na dodatne lokacije

DOSEŽKI NA PODROČJU KOLESARJENJA:

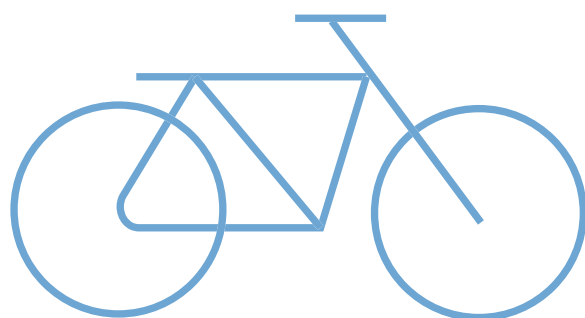
- izdelana študija umestitve in načrtovanja državne kolesarske povezave G9 (Škofljica-Kočevje)
- postavitve parkirišč za kolesa (kolesarnice, nadstrešnice, stojala za kolesa, zlasti ob javnih objektih, postajališčih JPP in trgovinah)
- označitev in ureditev obstoječih tematskih kolesarskih poti

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
 KOLESARJENJE	Razvoj mreže dobro označenih in varnih lokalnih in daljših kolesarskih povezav ter druge kolesarske infrastrukture	• Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci • Ozaveščanje lokalnega prebivalstva o spremembah novih prometnih ureditev	Delež otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom, do leta 2032 zvišati z 1,5 % na vsaj 8 %



KOLESARJENJE

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
C1	Zasnova in ureditev občinskega kolesarskega omrežja		
	Dolenji Lazi–Ribnica, v okviru G9	velika	++
	Dostopi ali povezave do izhodišč k pohodniškim točkam (Grmada, Sv. Ana, Bela stena)	majhna	+
	Prigorica–Lipovec	srednja	++
C2	Ureditev državnih kolesarskih povezav		
	G9 (Škofljica–Ribnica–Kočevje–Petrina)	velika	+++
	G8 (Logatec–Cerknica–Ribnica) – Žlebič–meja z občino Sodražica	velika	+++
C3	Postavitev varnih kolesarnic, stojal za kolesa ali e-polnilnic		
	ZD/športni center	majhna	++
	Trgovski centri	majhna	+
	AP Ribnica	majhna	++
	Urban center	majhna	++
	Izhodišča k pohodniškim točkam (Grmada, Sv. Ana, Bela stena)	majhna	+
	Krošnjaarska	majhna	+
C4	Širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles Ricikel		
	ŽP Ribnica	majhna	++
	Pokopališče Hrovača	majhna	+
	Urban center	majhna	+
	Knafljev trg	majhna	++
C5	Promocija in vzpostavitev info točk o rekreativnih kolesarskih in peš poteh		
	Občina	majhna	+
	Knjižnica	majhna	+
	Železnica	majhna	+
	TIC	majhna	++
C6	Spodbujanje kolesarjenja v podjetjih – akcija »Kolesarim v službo«	majhna	++
C7	Nakup električnih koles (občina, javne ustanove, v turistične namene)	majhna	++
C8	Organizacija kolesarskih delavnic za šolarje na temo vzdrževanja koles in varnosti v prometu	majhna	++



C1: Zasnova in ureditev občinskega kolesarskega omrežja

C2: Ureditev državnih kolesarskih povezav

Različne vrste kolesarskih povezav omogočajo prilagajanje infrastrukture specifičnim potrebam uporabnikov in geografskim značilnostim območja. Uporabniško izkušnjo še izboljšuje vključitev dodatnih elementov, kot so kolesarski parkirni prostori, servisne točke in označevalne table. Raznolike in povezane kolesarske poti bodo omogočale varnejše, dostopnejše in privlačnejše kolesarjenje za vse starostne skupine ter prispevale k zmanjšanju emisij in prometnih obremenitev.

C3: Postavitev varnih kolesarnic, stojal za kolesa ali e-polnilnic

Varne kolesarnice so zasnovane za zaščito koles in drugih osebnih prevoznih sredstev, kot so električni skiroji. Poleg zagotavljanja zaščite pred krajo in poškodbami bodo lahko opremljene tudi s polnilnicami za električna kolesa in skiroje, kar bo uporabnikom omogočalo udobno in učinkovito polnjenje njihovih prevoznih sredstev.

C4: Širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles Ricikel

Smiselna je razširitev sistema na strateške lokacije, kot so ŽP Ribnica, pokopališče Hrovača, Urban center in Knafljev trg; poleg širjenja pokritosti je pomembna tudi nadgradnja obstoječe infrastrukture. Dodana vrednost je vključitev električnih koles, ki dostop do sistema omogočajo širšemu krogu uporabnikov, vključno z manj aktivnimi posamezniki in prebivalci hribovitih območij.

C5: Promocija in vzpostavitev info točk o rekreativnih kolesarskih in peš poteh

Namen je izboljšati prepoznavnost lokalnega omrežja poti, spodbuditi zdrav življenjski slog in povečati privlačnost območja za obiskovalce. Info točke bodo nameščene pri občini, knjižnici, ob TIC-u in na železniški postaji ter bodo vsebovale karte poti, oznake razdalj in težavnostnih stopenj, podatke o približnem času hoje/kolesarjenja ter dodatne informacije o naravnih in kulturnih znamenitostih v bližini. Oblikovane bodo pregledno in estetsko ter vključene v celostno grafično podobo občine. Cilji ukrepa so večja uporaba rekreativne infrastrukture, boljša orientacija na terenu ter dolgoročna podpora zdravemu in trajnostnemu življenjskemu slogu.

C6: Spodbujanje kolesarjenja v podjetjih – akcija »Kolesarim v službo«

Namen promocijske akcije »Kolesarim v službo« je med zaposlenimi spodbuditi kolesarjenje kot vsakodnevno obliko prevoza. Akcija bo potekala v spomladanskih in jesenskih mesecih, ko so pogoji za kolesarjenje najugodnejši. Podjetja bodo povabljeni k sodelovanju prek javnega poziva, pri čemer bo občina zagotovila podpora gradiva, plakate, zloženke, štetje kilometrov in možnost simboličnih nagrad ali priznanj za najaktivnejše udeležence. Aktivnosti bodo usmerjene v povečanje ozaveščenosti o okoljskih, zdravstvenih in ekonomskih koristih kolesarjenja, zmanjšanje odvisnosti od avtomobila ter krepitev kolektivnega duha med sodelavci.



C7: Nakup električnih koles (občina, javne ustanove, v turistične namene)

Uvedba električnih koles v javnih ustanovah in v turistične namene bo spodbudila uporabo okolju prijaznih prevoznih sredstev in zmanjšala odvisnost od službenih vozil na fosilna goriva. Električna službena kolesa bodo zaposlenim omogočala preprosto, hitro in energetsko učinkovito premikanje med različnimi lokacijami pri sestankih in opravilih znotraj občine ali urbanega območja. S tem ukrepom bo javnim ustanovam omogočena večja fleksibilnost pri organizaciji dela, hkrati pa se bodo zmanjšali stroški za gorivo ter vzdrževanje in parkiranje vozil.

C8: Organizacija kolesarskih delavnic za šolarje na temo vzdrževanja koles in varnosti v prometu

V okviru prizadevanj za spodbujanje varne in trajnostne mobilnosti med mladimi bo občina v sodelovanju s šolami, policijo in lokalnimi kolesarskimi društvi organizirala praktične delavnice za osnovnošolce. Delavnice bodo osredotočene na dve ključni temi: osnove vzdrževanja kolesa (pregled tlaka v pnevmatikah in delovanja zavor, nastavitve višine sedeža, veriga) ter varno vedenje v prometu (pravila vožnje v naselju, pomen čelade, pomen vidnosti in signalizacije z rokami). Ciljna skupina bodo učenci druge in tretje triade, pri čemer bo program lahko prilagojen tudi mlajšim učencem ali srednješolcem. Delavnice bodo potekale na šolskih igriščih ali varnih zunanjih površinah, vanje pa bodo lahko vključene tudi kratke simulacije vožnje v prometnem okolju.

3.4 ČETRTE STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet (JPP) omogoča prevoz večjega števila ljudi po določenih trasah z uporabo avtobusov, tramvajev, vlakov ali drugih prevoznih sredstev.

Javni prevoz v sistemu mobilnosti igra ključno vlogo, saj vsem prebivalcem zagotavlja dostop do javnih storitev, zaposlitvenih priložnosti, izobraževanja in usposabljanja. Kljub temu pa zagotavljanje privlačnih in učinkovitih prevoznih storitev v manjših mestih pogosto pomeni velik izziv.

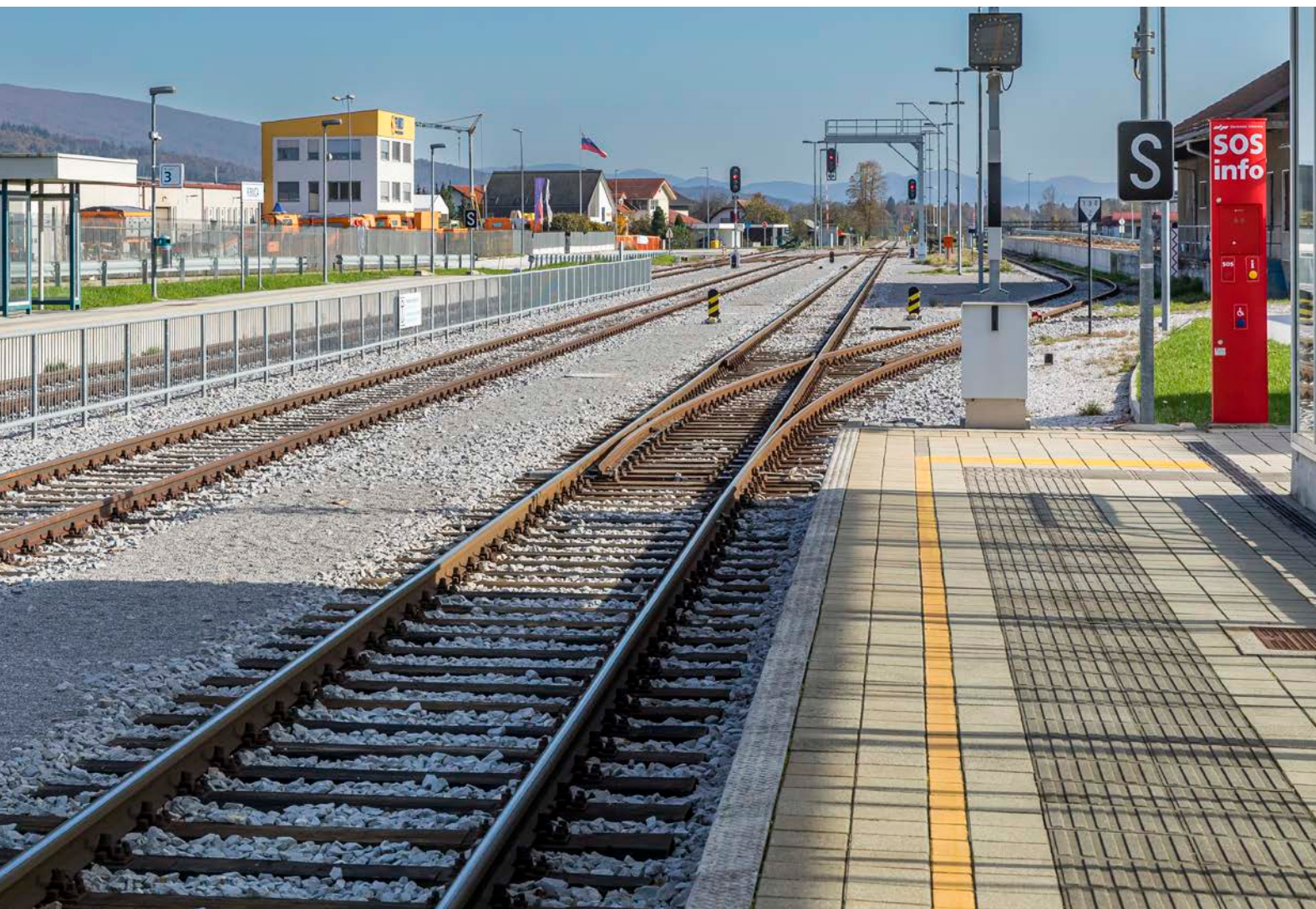
Zaradi nižje gostote prebivalstva je vzpostavitev vzdržnega in prilagodljivega javnega prevoza zahtevnejša, pri čemer se storitve pogosto ne odzivajo na dejanske potrebe uporabnikov.

To se kaže v nezadostnem številu postajališč ali njihovi neustrezni lokaciji, v uporabi vozil, ki niso primerna za starejše osebe, ter v neustreznih voznih redih in frekvencah prevozov. Poleg tega so potencialni uporabniki s storitvami pogosto premalo seznanjeni.

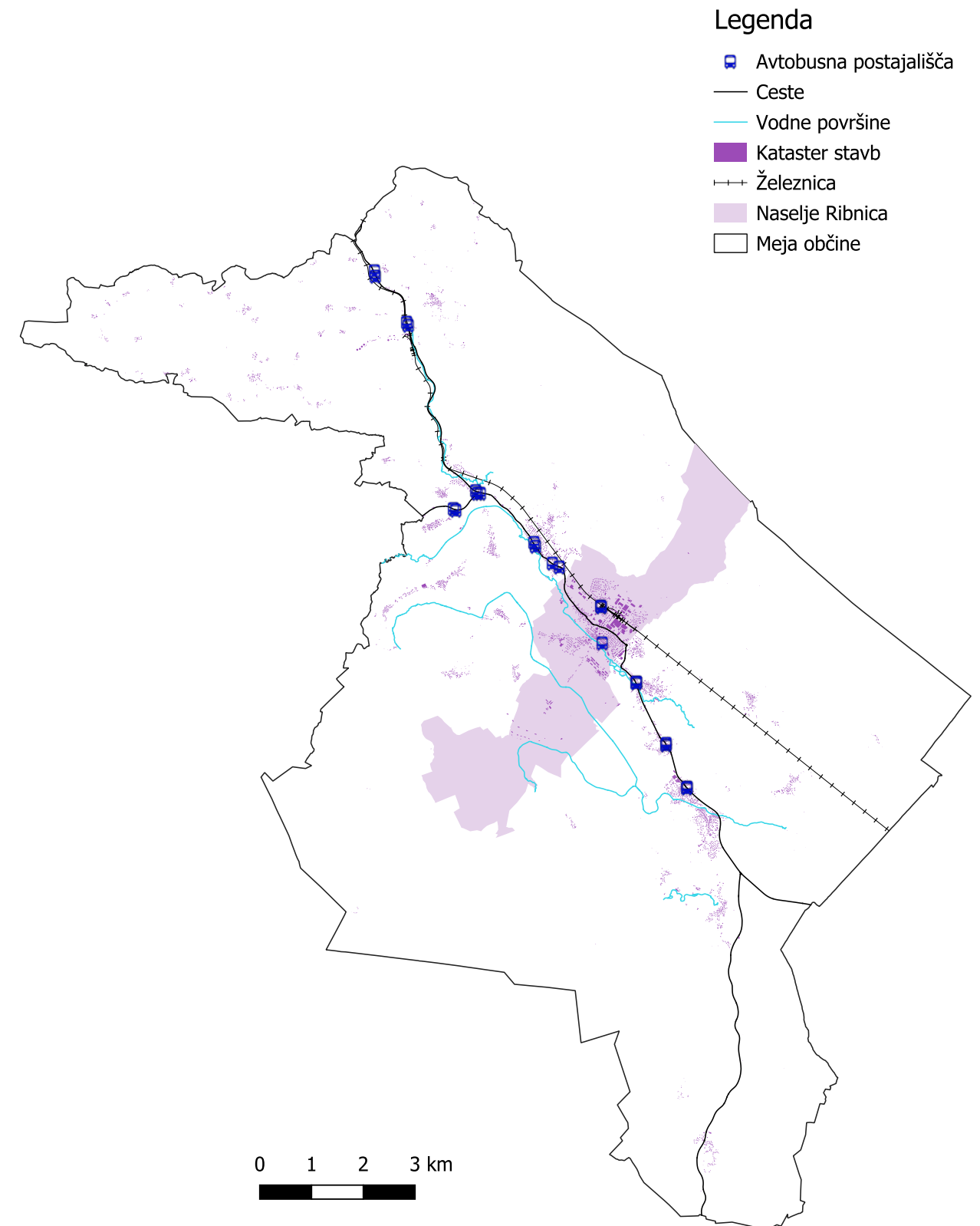


Demografski trendi, kot sta staranje prebivalstva in njegovo krčenje, dodatno prispevajo k zmanjšanju števila potnikov in prihodkov, kar v manjših mestih pogosto vodi v ukinjanje ali zmanjševanje storitev javnega prevoza. Kljub temu pa ta negativni trend ni neizogiben.

Številni javni organi po Evropi razvijajo inovativne oblike javnega prevoza in dopolnilne, t. i. mehke ukrepe, s katerimi skušajo ponovno oživiti prometna omrežja v manjših mestih in skupnostih. Z ustreznim načrtovanjem in prilagoditvijo storitev je mogoče izboljšati dostopnost in privlačnost javnega prevoza ter zagotoviti njegovo dolgoročno vzdržnost.



Glavna železniška postaja v občini je postaja Ribnica, ki leži v neposredni bližini središča naselja in je del proge Kočevje-Ljubljana, pomembne prometne povezave med Dolenjsko in Ljubljano, ki omogoča tako potniški kot tovorni promet. Poleg te postaje sta v občini še postajališči Ortnek in Žlebič. Povezave so med delavniki dokaj pogoste, ob sobotah in nedeljah pa je frekvenca bistveno manjša. Kljub rednim povezavam so potovalni časi pri uporabi vlaka občutno daljši kot pri potovanju po cesti, kar zmanjšuje konkurenčnost železniškega prometa.



Shematski prikaz avtobusnih postajališč v občini



Občina Ribnica ima ob glavni cesti razmeroma dobro razporejena avtobusna postajališča, saj cesta poteka skozi osrednji del občine, kar omogoča dostopnost iz številnih naselij. Kljub temu so nekatere vasi od postajališč oddaljene, kar prebivalcem otežuje dostop do javnega prevoza. V občini jev naselij, kot so Dolenje Podpoljane, Ortnek, Žlebič, Ribnica in druga, skupno 27 postajališč. Večina jih ima osnovno urbano opremo, kot so nadstreški, klopi in koši, a pogosto manjkajo vozni redi. Glavne smeri avtobusnih povezav so proti Kočevju, Ljubljani in Loškemu Potoku, izvajalec storitev pa je Nomago, d. o. o. Nekatera naselja, ki ne ležijo ob državnih cestah, dostopa do avtobusnih linij nimajo.

IZZIVI NA PODROČJU JPP:

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU JPP:

- omejen dostop do javnega prevoza, tudi za starejše in gibalno ovirane
 - neusklajeni vozni redi
 - odsotnost intermodalnih točk
- postavitev avtobusnih postaj v ruralnih delih občine
 - optimizacija voznih redov avtobusov
 - krepitev intermodalnosti

DOSEŽKI NA PODROČJU JPP:

- ureditev postajališč Žlebič, Grič in Breg z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo
- obuditev železniške proge skozi Ribnico do Kočevja
- izdelana študija vzpostavitve prometnega vozlišča ob železniški postaji

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
 JPP	Vozne rede (vlak in avtobus) prilagoditi potrebam prebivalstva in s tem zagotoviti višjo stopnjo uporabe JPP	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Uporabo javnega prevoza (vlak in avtobus) za prihod na delo do leta 2032 zvišati s 3 % na 9 %

Po podatkih raziskave Mobilnostna revščina 20–30 % prebivalcev občine nima dostopa do postajališča JPP v radiju 1 km, le 60–70 % prebivalcev pa ima dostop do postajališča z zadovoljivo frekvenco voženj, kar kaže na potrebo po izboljšanju (Gabrovec et al., 2024).



20–30 %
prebivalcev



60–70 %
prebivalcev

JAVNI POTNIŠKI PROMET

	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
D1	Ureditev avtobusnih postajališč		
	Spodnji Žlebič, pri ŽP	srednja	++
	Ortnek	srednja	++
	Prigorica	srednja	++
	ZD Ribnica– pokrito in osvetljeno postajališče	srednja	+++
	Ribnica, pri ŽP – širitev	srednja	+++
	Nemška vas	srednja	++
D2	Postavitev zaslonov z voznimi redi na postajališčih pri knjižnici, šoli in tržnici	majhna	++
D3	Optimizacija JPP z analizo potreb prebivalstva ter uskladitvijo avtobusnih in železniških voznih redov	majhna	+++
D4	Točke Park & Ride z urejenim parkiriščem		
	ŽP Ribnica	srednja	+++
	ŽP Ortnek	srednja	++
	ŽP Žlebič	srednja	++
	Pri pastoralnem centru v Ribnici	srednja	+++
D5	Priprava pobude za SŽ glede možnosti prevoza koles in e-skirojev z vlakom	majhna	+



D1: Ureditev avtobusnih postajališč

Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč z vso spremljajočo infrastrukturo je ukrep, ki bo pomembno izboljšal dostopnost in uporabniško izkušnjo javnega prevoza. Postajališča z ustrezno razsvetljavo, klopmi in obvestilnimi tablamami bodo uporabnikom omogočila udoben in varen začetek poti. Redno vzdrževanje postajališč in njihovo prilagajanje potrebam uporabnikov bosta povečala privlačnost javnega prevoza in občane spodbudila k njegovi uporabi.

D2: Postavitev zaslonov z voznimi redi na postajališčih pri knjižnici, šoli in tržnici

Za izboljšanje uporabniške izkušnje in povečanje dostopnosti informacij o JPP bo občina na treh ključnih postajališčih – pri knjižnici, osnovni šoli in tržnici – postavila digitalne informacijske zaslone z voznimi redi. Zasloni bodo prikazovali aktualne prihode in odhode avtobusov, morebitne zamude, obvestila o spremembah ter druge pomembne prometne informacije. Namen ukrepa je olajšati uporabo javnega prevoza predvsem šolarjem, starejšim in drugim uporabnikom, ki pogosto nimajo dostopa do digitalnih storitev ali mobilnih aplikacij.

D3: Optimizacija JPP z analizo potreb prebivalstva ter uskladitvijo avtobusnih in železniških voznih redov

Za izboljšanje učinkovitosti in prilagojenosti sistema JPP bo občina najprej izvedla podrobno analizo dejanskih potreb prebivalcev po prevozi. Analiza bo

temeljala na terenskem popisu potovalnih navad, anketiranju gospodinjstev in zbiranju pobud občanov ter na analizi obstoječih linij, vključno s frekvencami, zasedenostjo in časovno usklajenostjo, ter bo služila kot podlaga za optimizacijo in medsebojno usklajevanje avtobusnih in železniških voznih redov. Trenutno so ti pogosto neusklajeni, kar onemogoča udobne in hitre prestopne ter odvrča potencialne uporabnike. Poseben poudarek bo na jutranjih in popoldanskih terminih za dijake in delovno aktivno prebivalstvo. Poleg tega bodo preverili možnost uvedbe manjših avtobusov za kraje z nižjo gostoto poselitve oz. izvedli dodatno promocijo prevozov na klic. Cilj ukrepa je povečati privlačnost in uporabnost javnega prometa, povečati število njegovih uporabnikov ter zmanjšati odvisnost od osebnih vozil, s tem pa prispevati k trajnostni mobilnosti v občini in regiji.

D4: Točke Park & Ride z urejenim parkiriščem

Za voznike osebnih vozil, ki želijo del poti opraviti z javnim prevozom ali kolesom, bo občina vzpostavila namenske točke Park & Ride (P + R) z urejenim parkiriščem. Te bodo strateško umeščene v bližino železniških postaj v občini, kar bo omogočalo učinkovito prestopanje med načini mobilnosti. Parkirišče bo ustrezno označeno, asfaltirano in osvetljeno, s posebnimi mesti za gibalno ovirane osebe. Območje bo lahko opremljeno tudi z osnovno urbano opremo (klopi, koši), varovanimi stojali za kolesa ter info točko z voznimi redi in zemljevidi povezav. Ukrep bo prispeval k zmanjšanju števila enopotniških voženj v center naselja, razbremenitvi prometnega omrežja ter zmanjšanju potrebe po parkiranju na urbanem območju. Prioritetno bodo točke P + R urejene na železniških postajah v občini in pri pastoralnem centru v Ribnici.

D5: Priprava pobude za SŽ glede možnosti prevoza koles in e-skirojev z vlakom

Z namenom spodbujanja kombinirane rabe trajnostnih načinov mobilnosti bo občina pripravila uradno pobudo Slovenskim železnicam za sistemsko omogočanje prevoza koles in e-skirojev na potniških vlakih, zlasti na relacijah, ki so pomembne za občane. Možnost prevoza lahkih osebnih prevoznih sredstev je ključna za uspešno integracijo hoje, kolesarjenja in železniškega prevoza, saj uporabnikom omogoča večjo prilagodljivost in neodvisnost na začetku in koncu poti. Namen ukrepa je izboljšati funkcionalno povezanost regije in povečati uporabo železnice.



3.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET

Motorni promet vključuje uporabo motornih vozil, kot so avtomobili, tovornjaki, motocikli ipd. Je najpogostejše uporabljana oblika prevoza, vendar povzroča številne okoljske izzive, vključno z onesnaževanjem zraka, hrupom in prometnimi zastoji.

Motorni promet je pomemben del prometnega sistema, prinaša pa številne izzive, kot so zastoji ter onesnaževanje zraka z izpusti toplogrednih plinov in škodljivih snovi, kar prispeva k slabši kakovosti zraka. Povečevanje števila vozil na cestah vodi v preobremenitev cestne infrastrukture, kar vpliva na kakovost življenja prebivalcev in povečuje tveganje za prometne nesreče. Reševanje teh težav zahteva uvajanje trajnostnih rešitev, kot sta spodbujanje javnega prevoza, kolesarjenja in hoje ter izboljšanje prometne infrastrukture za povečanje varnosti in zmanjšanje obremenitev.

Najbolj obremenjeni del cestnega omrežja občine Ribnica je glavna cesta II. reda na odseku 0263 Žlebič–Kočevje. Med državnimi cestami nižje kategorije je najbolj obremenjena regionalna cesta I. reda na odseku 1120 Sodražica–Žlebič.



Največja parkirišča ležijo ob trgovinah in proizvodnih obratih. Večje število parkirišč je tudi ob večstanovanjskih objektih. Parkirne površine so ustrezno označene. Del starega mestnega jedra je urejen kot območje kratkotrajnega parkiranja.

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
 MOTORNI PROMET	Uvedba varnejših cestnih rešitev, kot so območja umirjenega prometa in ločene poti za motorna vozila, kolesarje in pešce, z izboljšanjem prometne signalizacije in infrastrukture	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež uporabe avtomobila kot prevoznega sredstva za vsakodnevne poti do leta 2032 znižati na 80 %

IZZIVI NA PODROČJU MOTORNEGA PROMETA:

- visok delež dnevnih migracij z osebni vozili, predvsem v Ljubljano in druga delovna središča
- neupoštevanje omejitev hitrosti
- čezmerna odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov

PRILOŽNOSTI NA PODROČJU MOTORNEGA PROMETA:

- namestitev radarjev in prikazovalnikov hitrosti na kritičnih točkah v občini
- spodbujanje souporabe vozil (carpooling)
- zmanjšanje odvisnosti od motornih vozil s spodbujanjem hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza

DOSEŽKI NA PODROČJU MOTORNEGA PROMETA:

- postavitve usmeritvenih tabel za parkirišča
- celovito umirjanje prometa na območju šole in vrtca ter središča Ribnice
- izdelava študije izvedbe ribniške obvoznice
- postavitve električne polnilnice pri športnem centru v Ribnici
- izvajanje nadzora nad prekoračitvami hitrosti (mobilni in stacionarni radar ter trije prikazovalniki hitrosti)
- nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb

MOTORNI PROMET			
	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
E1	Postavitev merilnikov hitrosti (»Vi vozite«)		
	Žlebič	majhna	++
	Nemška vas	majhna	++
	Lepovče	majhna	++
	Goriča vas	majhna	++
E2	Rekonstrukcije, ureditve in novogradnje občinskih cest		
	Severna servisna cesta	velika	+++
	Povezovalna cesta Majnikova–Krošnjarska	velika	+++
	Prigorica–Dolenja vas	velika	++
	Goriča vas	velika	++
	Hrovača	velika	++
	Čolnarska	srednja	+
E3	Izboljšanje priključkov javnih ustanov za varno in učinkovito dostopnost		
	Zdravstveni dom	srednja	++
	Vrtec Ribnica	srednja	+++
E4	Rekonstrukcije križišč		
	Prigorica	velika	++
	Dolenja vas, odcep za Lipovec	velika	++
	Žlebič	velika	+++
	Ortnek	velika	++
E5	Pobuda za prekategorizacijo ceste skozi IC Lepovče (Ob železnici) v državno cesto	velika	+
E6	Ureditev površin za mirujoči promet		
	Pri OŠ Ribnica (dodatno, z ločenimi dostopi)	srednja	++
	Pri občini (Ljubljanska in Vrvarska)	majhna	+
	Pri izhodiščih za pohodniške točke – Grmada, Sv. Ana, Bela stena	majhna	+
	Na obrobju naselja Ribnica (P + R na ŽP Ribnica)	srednja	++
	Pri župnijskem domu	srednja	++
	Stari vrtec	velika	+++
E7	Ureditev Škrabčevega trga	velika	++
E8	Vzpostavitev enosmerne ureditve	velika	++
	Gallusovo nabrežje	velika	++
	Deli Struške	majhna	+
E9	Vzpostavitev območij umirjenega prometa		
	Prijatelj trg	majhna	++
	Deli Struške ulice	majhna	+
	Knafljev trg	majhna	++
E10	Ureditev nevarnih prehodov čez železnico		
	Npr. Ribnica 4,5 ali 6	velika	++
E11	Spodbujanje skupnih prevozov v podjetjih na območju IC Lepovče in IC Breg	majhna	+
E12	Postavitev polnilnic za e-avtomobile		
	Rokodelski center	srednja	+
	OC Ugar	srednja	+
	Urban center	srednja	++
E13	Obvoznica Ribnica	velika	+++
E14	Parkirna politika (kratkotrajno/plačljivo parkiranje, modre cone)	srednja	++

E1: Postavitev merilnikov hitrosti (»Vi vozite«)

Na izbranih cestnih odsekih v občini Ribnica, kjer so zaznane težave s preseganjem dovoljene hitrosti in kjer tako obstajajo povečana prometna varnostna tveganja, bo predvidoma vsako leto nameščen po en prikazovalnik hitrosti. Namen ukrepa je umiritev prometa, povečanje varnosti vseh udeležencev in ozaveščanje voznikov o njihovi dejanski hitrosti. Prikazovalniki hitrosti spodbujajo preventivno zmanjšanje hitrosti, prispevajo k bolj urejenemu prometnemu toku in izboljšujejo bivalno okolje ob cestah. Namestitev bo potekala postopno, pri čemer bodo imele prednost varnostno kritične točke.

E2: Rekonstrukcije, ureditve in novogradnje občinskih cest

Za izboljšanje prometne varnosti, dostopnosti in povezljivosti bo občina v skladu z dolgoročnim načrtom prostorskim in prometnim razvojem postopoma izvajala rekonstrukcije, posodobitve in gradnje novih občinskih cest. Ukrep vključuje celovito prenovo poškodovanih cestnih odsekov, razširitve ozkih cest ter ureditev odvodnjavanja, robnikov, talnih označb in javne razsvetljave, kjer ta manjka. V gradnjo novih cest bodo vključeni tudi elementi za trajnostno mobilnost – robni pločniki, prehodi za pešce in dostopi za kolesarje ter upoštevanje dostopnosti za vse uporabnike.



E3: Izboljšanje priključkov javnih ustanov za varno in učinkovito dostopnost

Občina bo s tem ukrepom odpravila prostorske in infrastrukturne pomanjkljivosti, ki otežujejo dostop do javnih ustanov, kot sta zdravstveni dom in vrtec. Ukrep vključuje izboljšanje dostopnih poti, ki so trenutno preobremenjene, ter zagotovitev neprekinjenih pločnikov, varnih prehodov za pešce, urejenih kolesarskih povezav in parkirišč za kolesa. Posebna pozornost bo namenjena dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe (ureditev klančin, taktilnih oznak in primernih vhodov ter namestitev ustrezne signalizacije).

E4: Rekonstrukcije križišč

V okviru izboljševanja prometne varnosti in pretočnosti bodo postopno izvedene rekonstrukcije prometno nevarnih, neurejenih ali obremenjenih križišč. Pripravljen je seznam prednostnih lokacij, kjer bodo izvedene prenove – te lahko vključujejo razširitev vozišč, ureditev ločenih pasov za zavijanje, uvajanje krožišč ter ureditev prometne signalizacije in osvetlitve. Ob rekonstrukcijah se bodo posebej obravnavale površine za ranljive udeležence v prometu, vključno s prehodi za pešce, otoki za umirjanje prometa, dvignjenimi ploščadmi in povezavami za kolesarje. Kjer bo mogoče, bo upoštevana tudi dostopnost za invalide in starejše. Načrtovanje in izvedba bosta usklajena s smernicami za varno prometno načrtovanje in z lokalnimi prostorskimi akti.

E5: Pobuda za prekategorizacijo ceste skozi IC Lepovče (Ob železnici) v državno cesto

Občina Ribnica bo po zgraditvi severne servisne ceste podala pobudo za prekategorizacijo obstoječe občinske ceste skozi IC Lepovče (Ob železnici) v državno cesto. Cesta ima pomembno vlogo pri dostopu do industrijske cone in železniške postaje Ribnica. S prekategorizacijo bo upravljanje prevzela država, kar bo omogočilo boljše vzdrževanje in večjo prometno varnost. Ukrep bo prispeval k razbremenitvi drugih občinskih cest. Namen pobude je doseči, da bi osrednji del naselja Ribnica razbremenili tranzitnega prometa.

E6: Ureditev površin za mirujoči promet

Občina se bo v okviru urejanja celostnega prometnega sistema lotila izboljšave stanja mirujočega prometa z ureditvijo obstoječih in vzpostavitvijo novih parkirnih površin na strateških lokacijah. Ukrep zajema ureditev parkirišč – ob javnih ustanovah, kulturnih objektih, turističnih točkah in na robovih naselij – z možnostjo navezave na javni potniški promet (P + R). Parkirišča bodo ustrezno označena, asfaltirana, osvetljena ter opremljena s prometno signalizacijo in prostori za funkcionalno ovirane osebe. Posebna pozornost bo namenjena tudi kratkotrajnemu parkiranju (npr. pri vrtcu, pošti, tržnici), ureditvi dostopov, izboljšanju pretočnosti in ozelenitvi z zasajenimi otoki. V določenih primerih bo ukrep vključeval tudi možnost uvedbe časovno omejenega parkiranja ali sistemov za nadzor zasedenosti.



E7: Ureditev Škrabčevega trga

Preureditev Škrabčevega trga, s ciljem izboljšanja kakovosti javnega prostora, povečanja njegove varnosti in privlačnosti za pešce in kolesarje ter zmanjšanja prometnih obremenitev, bo izvedena v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Trenutna ureditev, ki trg pretežno namenja motornemu prometu in parkiranju, ni skladna z željo po oblikovanju živahnega in dostopnega urbanega središča, namenjenega ljudem. Predlagana preureditev vključuje ukinitve obstoječih parkirišč na območju trga ter vzpostavitev površin, namenjenih izključno pešcem in kolesarjem. Na novo bodo urejene pešpoti in kolesarska povezava čez trg, s čimer bo omogočeno varno in udobno prehajanje območja ter povezovanje ključnih javnih in kulturnih točk v okolici. Promet bo preusmerjen na okoliške ceste, kar bo prispevalo k zmanjšanju motoriziranega prometa v ožjem mestnem jedru.

E8: Vzpostavitev enosmerne ureditve

Enosmerni režimi omogočajo boljšo razporeditev prometa na urbanih območjih, saj zmanjšujejo število kritičnih točk in omogočajo lažjo pretočnost. S preusmeritvijo prometa se bo hkrati zmanjšala potreba po širših voziščih, kar bo zagotovilo več prostora za pločnike, kolesarske steze ali zelene površine. Takšna ureditev bo povečala tudi privlačnost prostora za prebivalce, saj bo omogočila udobnejše in varnejše gibanje pešcev in kolesarjev. Večanje površin zanje bo spodbudilo tudi zdrav način življenja in trajnostne oblike prevoza, kar bo pripomoglo k zmanjšanju količine onesnaževal in tako k boljši kakovosti zraka na urbanih območjih.

E9: Vzpostavitev območij umirjenega prometa

Umirjanje prometa v naseljih je ključnega pomena za povečanje varnosti in izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev ter spodbujanje trajnostne mobilnosti. Sodobni ukrepi, kot so zožitev profila vozišč, širše površine za pešce in kolesarje ter ozelenitev, bodo učinkovito zmanjšali hitrosti v prometu in izboljšali stanje okolja na urbanih območjih. Zožitev vozišč bo omogočila znižanje hitrosti vozil in zmanjšanje prometa skozi naselja, kar bo povečalo varnost pešcev in kolesarjev. Širjenje njim namenjenih površin bo zmanjšalo prostor, namenjen vozilom, kar bo spodbudilo trajnostne oblike mobilnosti, kot sta pešačenje in kolesarjenje. Zasaditev dreves in drugih rastlin na javnih površinah bo prispevala k boljši mikroklimi, zmanjšala hrup in zagotovila estetske koristi, ki ustvarjajo prijetnejše okolje za prebivalce.

E10: Ureditev nevarnih prehodov čez železnico

Ukrep predvideva zavarovanje enega izmed obstoječih nevarnih nivojskih prehodov čez železniško progo na območju Ribnice (konkretno: Ribnica 4, Ribnica 5 ali Ribnica 6) z namestitvijo sodobne avtomatske zapornice in pripadajoče signalizacije. Cilj ukrepa je povečanje prometne varnosti za vse udeležence, zlasti za pešce, kolesarje in voznike motornih vozil, ki vsakodnevno uporabljajo te prehode. Ob urejanju prehoda bodo hkrati pregledane tudi dostopne poti in izvedena morebitna dodatna prometna signalizacija, ki bo prispevala k še večji preglednosti in varnosti.

Z izvedbo ukrepa se bo izboljšala prometna varnost v občini, kar je še posebej pomembno z vidika varovanja ranljivih skupin udeležencev, prav tako pa bo prispeval k uresničevanju ciljev celostne prometne strategije na področju varnih prometnih točk.



E11: Spodbujanje skupnih prevozov v podjetjih na območju IC Lepovče in IC Breg

Za zmanjšanje števila enopotniških voženj ter razbremenitev cestnega omrežja in parkirnih površin bo občina v sodelovanju s podjetji iz industrijskih con Lepovče in Breg vzpostavila podporno okolje za organizacijo in spodbujanje skupnih prevozov zaposlenih. Ukrep vključuje pripravo informativne kampanje, zbiranje podatkov o potovalnih navadah zaposlenih in pomoč podjetjem pri oblikovanju internih shem za delitev prevozov (ang. carpooling). Cilj ukrepa je povečanje učinkovitosti dnevne mobilnosti, zmanjšanje prometnih obremenitev v konicah, znižanje emisij ter okrepitev sodelovanja med podjetji in občino na področju trajnostnega prometa.

E12: Polnilnice za e-avtomobile

Za podporo prehodu na okolju prijaznejše oblike mobilnosti bo občina vzpostavila nove javno dostopne polnilnice za električna vozila in na strateških lokacijah nadgradila obstoječe zmogljivosti. Ukrep vključuje načrtovanje in postavitve polnilnih mest na območjih z večjim obiskom. Polnilnice bodo označene, neprekinjeno dostopne, opremljene s priključki za različne tipe e-vozil in vključene v nacionalni informacijski sistem za uporabnike. Za tehnično izvedbo in upravljanje bo občina vzpostavila sodelovanje z zunanjimi izvajalci ali energetskimi podjetji.

E13: Obvoznica Ribnica

Obvoznica, eden ključnih dolgoročnih infrastrukturnih projektov občine Ribnica, bo bistveno prispevala k prometni razbremenitvi mestnega središča. V preteklih letih so bile že izdelane različne študije variant in prometne analize, pripravljena je bila tudi idejna zasnova poteka obvoznice. S pomočjo dosedanjih strokovnih podlag bo občina v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo nadaljevala postopke za umestitev in postopno izvedbo obvoznice. Cilj ukrepa je preusmeritev tranzitnega prometa iz mestnega jedra, večja prometna varnost, izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje ter boljša kakovost bivanja v centru Ribnice.

E14: Parkirna politika (kratkotrajno/plačljivo parkiranje, modre cone)

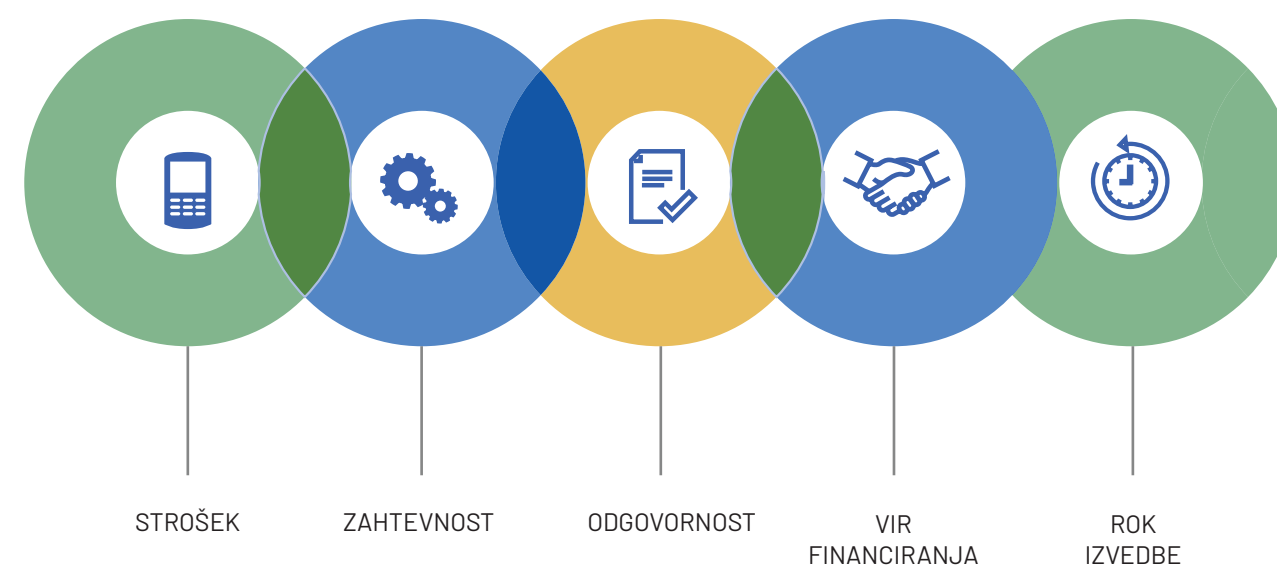
Za boljše upravljanje mirujočega prometa v občinskih središčih bo občina uvedla celostno parkirno politiko, ki bo vključevala urejanje kratkotrajnega parkiranja, uvedbo plačljivih parkirišč in vzpostavitev modrih con z omejenim časom parkiranja. Namen ukrepa je povečati dostopnost parkirišč za kratkotrajne uporabnike (kupci, obiskovalci javnih ustanov), zmanjšati dolgotrajno zasedenost najbolj iskanih lokacij in spodbuditi uporabo alternativnih načinov mobilnosti. Parkirna politika bo temeljila na popisu obstoječih parkirišč in analizah njihove zasedenosti in prostorske porazdelitve ter upoštevala potrebe različnih skupin – stanovalcev, zaposlenih, obiskovalcev.

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt je ključnega pomena za uresničevanje strateških izhodišč občine na področju prometa. V njem so opredeljeni ukrepi, ki zagotavljajo uravnotežen razvoj vseh potovalnih načinov in prometnih podsistemov. Načrt zajema obdobje sedmih let (za morebitna daljša obdobja so podane le splošne usmeritve), vključuje pa podroben seznam ukrepov, razvrščenih po posameznih stebrih strategije.

Poseben poudarek je namenjen jasno določenim odgovornostim, virom financiranja in časovnici izvedbe, s čimer bo zagotovljena učinkovitost izvajanja ukrepov. Vsak ukrep zato vsebuje informacije o odgovornosti, zahtevnosti, stroških občine, virih financiranja in rokih izvedbe. Financiranje ukrepov temelji na razpoložljivih sredstvih iz proračuna občine in proračuna Republike Slovenije, pri čemer se upoštevajo možnosti sofinanciranja in pridobivanja dodatnih virov. Vsebina načrta je bila pred potrditvijo preverjena v krogu ožje in širše delovne skupine ter vodstva občine, kar je prispevalo k njegovi usklajenosti in izvedljivosti.

UČINKOVITOST IZVAJANJA UKREPOV



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
A1	Spodbujanje in promocija hoje, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih	2.000 €/leto	srednja	Občina Ribnica, izobraževalne ustanove, SPVCP	Občina Ribnica, EU, RS	2025–2031
A2	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvajanjem javnih razprav in delavnic v okviru CPN	3.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU, RS	2025–2031
A3	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	10.000 €	majhna	Občina Ribnica, SOU	Občina Ribnica, EU, RS	2025–2031
A4	Sistemska odprava nevarnih točk (po dveh točk letno)	10.000 €/leto	srednja	Občina Ribnica, DRSI	Občina Ribnica, EU, RS	2025–2031
A5	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	5.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica, izobraževalne ustanove, SPVCP, SOU	Občina Ribnica, EU, RS	2025–2031
A6	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS in poročanje na MOPE	1.000 €/leto	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2025–2031
A7	Krepitev regionalnega medobčinskega sodelovanja pri projektih širšega obsega (RCPS)	1.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica, izobraževalne ustanove, SVCP, RCNM	Občina Ribnica	2025–2031
A8	Izvajanje periodične ankete o potovalnih navadah	1.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica, izobraževalne ustanove, gospodarske družbe	Občina Ribnica	2025–2031
A9	Redno izobraževanje odgovornih za promet na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti	1.000 €/leto	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2025–2031
A10	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente (strategija razvoja občine, LEK ...)	1.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2025–2031
A11	Mobilnostni načrti za javne ustanove	6.000 €/leto	srednja	Občina Ribnica, javne ustanove in zavodi	Občina Ribnica, javne ustanove in zavodi	2025–2031
A12	Vključevanje v evropsko teritorialno sodelovanje v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov, pa tudi v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnotežen razvoj celotne EU s ciljem ustvarjanja konkretnih rešitev za trajnostno mobilnost	2.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU, RS	2025–2031

HOJA						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
B1	Ureditev pločnikov v naseljih oz. delih naselij					
B1.1	Nemška vas	50.000 €	srednja	Občina Ribnica, DRSI	Občina Ribnica, DRSI	2025–2026
B1.2	Spodnji Žlebič (AP + do odcepa za Gorenje Laze)	100.000 €	srednja	Občina Ribnica, DRSI	Občina Ribnica, DRSI	2027–2028
B1.3	Sušje–Žlebič	100.000 €	srednja	Občina Ribnica, DRSI	Občina Ribnica, DRSI	2027–2029
B1.4	Območje križišča Ortnek	10.000 €	srednja	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2027–2029
B1.5	Opekarska – dograditev pločnikov	20.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2027–2030
B1.6	Ribnica–Sajevec	50.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2027–2030
B1.7	Prigorica–Dolenja vas	100.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2027–2031
B1.8	Dolenja vas – odcep za Lipovec	400.000 €	velika	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2025–2026
B1.9	Hrastje	200.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2025–2030
B1.10	Severna servisna cesta	200.000 €	srednja	Občina Ribnica, DRSI	Občina Ribnica, DRSI	2028–2030
B1.11	Čolnarska	100.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2026–2027
B1.12	Dolenja vas	200.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2027–2030
B2	Ureditev varnih prehodov za pešce					
B2.1	IC Ugar	5.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2026–2028
B2.2	Dolenja vas, na glavni cesti – odcep za Lipovec	50.000 €	srednja	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2026–2027
B3	Osvetlitev in označitev šolskih poti z ureditvijo varnih prehodov	5.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica, OŠ Ribnica	Občina Ribnica	2026–2031
B4	Namestitev klopi, pitnikov in košev za smeti ter ozelenitev na ključnih lokacijah ob obstoječih sprehajalnih in peš poteh v občini					
B4.1	Urban center – ureditev	300.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2025–2026
B4.2	Lokacije po prioritetah iz proračuna Občine Ribnica	5.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2025–2031
B5	Izdelava strateškega načrta dostopnosti in odstranitev ovir za funkcionalno ovirane	5.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2026–2031
B6	Promocijska kampanja »10.000 korakov dnevno«	2.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica, CKZ	Občina Ribnica	2026–2031
B7	Razširitev projekta Pešbus (1.–5. r.)	2.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica, OŠ Ribnica	Občina Ribnica	2026–2031
B8	Ureditev brvi prek Ribnice v Dolenji vasi	560.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2028–2031

KOLESARJENJE

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
C1	Zasnova in ureditev občinskega kolesarskega omrežja					
C1.1	Dolenji Lazi–Ribnica, v okviru G9	1.500.000 €	velika	DRSI	DRSI, EU	2027–2030
C1.2	Dostopi ali povezave do izhodišč k pohodniškim točkam (Grmada, Sv. Ana, Bela stena)	60.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2025–2028
C1.3	Prigorica–Lipovec	100.000 €	srednja	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2027–2029
C2	Ureditev državnih kolesarskih povezav					
C2.1	G9 (Škofljica–Ribnica–Kočevje–Petrina)	10.000.000 €	velika	DRSI	DRSI, EU	2026–2030
C2.2	G8 (Logatec–Cerknica–Ribnica) – Žlebič–meja z občino Sodražica	500.000 €	velika	DRSI	DRSI, EU	2026–2031
C3	Varne kolesarnice / stojala za kolesa / e-polnilnice					
C3.1	ZD/športni center	30.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2026–2031
C3.2	Trgovski centri	20.000 €	majhna	zasebne družbe	zasebne družbe	2026–2031
C3.3	AP Ribnica	20.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2028–2029
C3.4	Urban center	30.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2025–2026
C3.5	Izhodišča k pohodniškim točkam (Grmada, Sv. Ana, Bela stena)	50.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2027–2029
C3.6	Krošnjarska	20.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2026
C4	Širitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles Ricikel					
C4.1	ŽP Ribnica	5.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2028–2031
C4.2	Pokopališče Hrovača	5.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2028–2031
C4.3	Urban center	5.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2028–2031
C4.4	Knafljev trg	5.000 €	majhna	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2028–2031
C5	Promocija in vzpostavitev info točk o rekreativnih kolesarskih in peš poteh					
C5.1	Občina	2.000 €	majhna	Občina Ribnica – RCR	Občina Ribnica	2027–2030
C5.2	Knjižnica	2.000 €	majhna	Občina Ribnica – RCR	Občina Ribnica	2027–2030
C5.3	Železnica	2.000 €	majhna	Občina Ribnica – RCR	Občina Ribnica	2027–2030
C5.4	TIC	2.000 €	majhna	Občina Ribnica – RCR	Občina Ribnica	2027–2030
C6	Spodbujanje kolesarjenja v podjetjih – akcija »Kolesarim v službo«	2.000 €	majhna	zasebne družbe	zasebne družbe	2026–2031
C7	Nakup električnih koles (občina, javne ustanove, v turistične namene)	10.000 €	majhna	Občina Ribnica, javni zavodi	Občina Ribnica, javni zavodi	2026–2031
C8	Organizacija kolesarskih delavnic za šolarje na temo vzdrževanja koles in varnosti v prometu	3.000 €	majhna	izobraževalne ustanove	izobraževalne ustanove	2025–2031



JAVNI POTNIŠKI PROMET

	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
D1	Ureditev avtobusnih postajališč					
D1.1	Spodnji Žlebič, pri ŽP	50.000 €	srednja	DRSI	DRSI	2028–2030
D1.2	Ortnek	30.000 €	srednja	DRSI	DRSI	2027–2028
D1.3	Prigorica	30.000 €	srednja	DRSI	DRSI	2028–2030
D1.4	ZD Ribnica – pokrito in osvetljeno postajališče	20.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2028–2031
D1.5	Ribnica, pri ŽP – širitev	300.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2028–2029
D1.6	Nemška vas	40.000 €	srednja	Občina Ribnica, DRSI	Občina Ribnica, MOPE	2025–2026
D2	Postavitev zaslonov z voznimi redi na postajališčih pri knjižnici, šoli in tržnici	5.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2028–2029
D3	Optimizacija JPP z analizo potreb prebivalstva ter usklajitvijo avtobusnih in železniških voznih redov	1.000 €	majhna	DRSI, Občina Ribnica	DRSI	2026
D4	Točke Park & Ride z urejenim parkiriščem					
D4.1	ŽP Ribnica	200.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2028–2031
D4.2	ŽP Ortnek	100.000 €	srednja	DRSI, Občina Ribnica	DRSI	2028–2029
D4.3	ŽP Žlebič	100.000 €	srednja	DRSI, Občina Ribnica	DRSI	2026
D4.4	Pri pastoralnem centru v Ribnici	300.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2026–2027
D5	Priprava pobude za SŽ glede možnosti prevoza koles in e-skirojev z vlakom	1.000 €	majhna	DRSI, Občina Ribnica	DRSI	2026

MOTORNI PROMET						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
E1	Postavitev merilnikov hitrosti (»Vi vozite«)					
E1.1	Žlebič	5.000 €	majhna	DRSI	DRSI	2026
E1.2	Nemška vas	5.000 €	majhna	DRSI	DRSI	2026
E1.3	Lepovče	5.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2026
E1.4	Goriča vas	5.000 €	majhna	DRSI	DRSI	2026
E2	Rekonstrukcije, ureditve in novogradnje občinskih cest					
E2.1	Severna servisna cesta	1.500.000 €	velika	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2027–2029
E2.2	Povezovalna cesta Majnikova–Krošnjarska	400.000 €	velika	Občina Ribnica, MOPE	Občina Ribnica, MOPE	2025–2026
E2.3	Prigorica–Dolenja vas	1.000.000 €	velika	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2028–2031
E2.4	Goriča vas	500.000 €	velika	Občina Ribnica, DRSI	Občina Ribnica, DRSI	2027–2030
E2.5	Hrovača	900.000 €	velika	Občina Ribnica, DRSI	Občina Ribnica, DRSI	2027–2030
E2.6	Čolnarska	200.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, MOPE	2026–2027
E3	Izboljšanje priključkov javnih ustanov za varno in učinkovito dostopnost					
E3.1	ZD	100.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2029–2031
E3.2	Vrtec Ribnica	100.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2029–2031
E4	Rekonstrukcije križišč					
E4.1	Prigorica	2.000.000 €	velika	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2028–2031
E4.2	Dolenja vas, odcep za Lipovec	500.000 €	velika	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2025–2026
E4.3	Žlebič	4.000.000 €	velika	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2027–2028
E4.4	Ortnek	1.500.000 €	velika	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2027–2029
E5	Pobuda za preategorizacijo ceste skozi IC Lepovče (Ob železnici) v državno cesto	1.000 €	velika	DRSI, Občina Ribnica	DRSI, Občina Ribnica	2029
E6	Ureditev površin za mirujoči promet					
E6.1	Pri OŠ Ribnica (dodatno, z ločenimi dostopi)	100.000 €	srednja	Občina Ribnica, OŠ Ribnica	Občina Ribnica	2028–2029
E6.2	Pri občini (Ljubljanska in Vrvarska)	50.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2026–2027
E6.3	Pri izhodiščih za pohodniške točke – Grmada, Sv. Ana, Bela stena	100.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2027–2029
E6.4	Na obrobju naselja Ribnica (P + R na ŽP Ribnica)	500.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2029–2031
E6.5	Pri župnijskem domu	300.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2026–2027
E6.6	Stari vrtec	1.000.000 €	velika	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2027–2031
E7	Ureditev Škrabčevega trga	2.000.000 €	velika	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2027–2031
E8	Vzpostavitev enosmerne ureditve					
E8.1	Gallusovo nabrežje	1.000.000 €	velika	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2027–2031
E8.2	Deli Struške	10.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2029–2030
E9	Vzpostavitev območij umirjenega prometa					
E9.1	Prijateljev trg	10.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2026
E9.2	Deli Struške ulice	10.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2029
E9.3	Knafljev trg	20.000 €	majhna	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2027
E10	Ureditev nevarnih prehodov čez železnico					
E10.1	Npr. Ribnica 4, 5 ali 6	500.000 €	velika	DRSI	DRSI	2026–2027
E11	Spodbujanje skupnih prevozov v podjetjih na območju IC Lepovče in IC Breg	2.000 €/leto	majhna	Občina Ribnica, zasebne družbe	Občina Ribnica, zasebne družbe	2026–2031
E12	Postavitev polnilnic za e-avtomobile					
E12.1	Rokodelski center	50.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2026–2028
E12.2	OC Ugar	50.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2026–2028
E12.3	Urban center	50.000 €	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica, EU	2026–2028
E13	Obvoznica Ribnica	20.000.000 €	velika	DRSI	DRSI, EU	2029–2031
E14	Parkirna politika (kratkotrajno/plačljivo parkiranje, modre cone)	5.000 €/leto	srednja	Občina Ribnica	Občina Ribnica	2025–2031





mag. Goran Jovanović, David Lavrič, Peter Lovšin, Eva Malič, Aleksandar Jevdjenić, Uroš Pust, Jure Dolenc

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RIBNICA

Naročnik:

Občina Ribnica,
Gorenjska cesta 3, 1310 Ribnica

Izdelovalec:

Appia d.o.o., Ljubljana

Oblikovanje:

Doroteja Horvat

Fotografije:

Uroš Zagožen

Lektor:

Katja Paladin

Tisk:

Tisk24 d.o.o.

Naklada:

50 izvodov

Založnik:

Občina Ribnica

Leto izida:

2025

Cena:

brezplačno

Izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Ribnica je potekala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



Sofinancira
Evropska unija





OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE RIBNICA