



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOBROVA - POLHOV GRADEC 2025–2032



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOBROVA - POLHOV GRADEC 2025–2032

| | |
|-----------------------|--|
| Naziv projekta | Občinska celostna prometna strategija občine Dobrova - Polhov Gradec |
| Naročnik | Občina Dobrova - Polhov Gradec Stara cesta 13 1356 Dobrova |
| Predstavnik naročnika | Jure Dolinar, župan Občine Dobrova - Polhov Gradec Simona Kostrevec, skrbnica naloge Rok Pulević, nadomestni skrbnik naloge |
| Izvajalec | PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. Vojkova cesta 65 1000 Ljubljana |
| Projektna skupina | Katja Miklič (vodja projektne skupine) Lea Rikato Ružič Jernej Vozelj Gregor Pretnar David Trošt Matija Nose |
| Avtorji fotografij | Arhiv izdelovalca OCPS |
| Izdelano | Dobrova, junij 2025 |



1. KAZALO

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | KAZALO | 3 |
| 2. | NAGOVOR ŽUPANA | 5 |
| 3. | POVZETEK | 6 |
| 4. | IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS | 8 |
| | NAMEN PRIPRAVE OCPS | 8 |
| | VLOGA IN POMEN OCPS | 8 |
| | KAJ SMO DOSEGLI S PRVO STRATEGIJO, SPREJETO LETA 2021? | 9 |
| | KAJ LAHKO IZBOLJŠAMO V NOVI STRATEGIJI? | 11 |
| | METODOLOGIJA IN PROCES PRIPRAVE OCPS..... | 12 |
| | ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS..... | 14 |
| 5. | V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE? | 15 |
| | VIZIJA | 15 |
| | CILJI..... | 15 |
| 6. | IZZIVI NA PODROČJU PROMETA DANES..... | 17 |
| 7. | STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV | 22 |
| 8. | PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE..... | 23 |
| | DOSEŽKI | 24 |
| | IZZIVI..... | 24 |
| | PRILOŽNOSTI..... | 25 |
| | STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE..... | 26 |
| | UKREPI | 26 |
| 9. | DRUGI STEBER: HOJA..... | 28 |
| | DOSEŽKI | 29 |
| | IZZIVI..... | 29 |
| | PRILOŽNOSTI..... | 30 |
| | STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE..... | 31 |
| | UKREPI | 31 |
| 10. | TRETJI STEBER: KOLESARJENJE | 33 |
| | DOSEŽKI | 34 |
| | IZZIVI..... | 35 |
| | PRILOŽNOSTI..... | 35 |
| | STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE..... | 36 |
| | UKREPI | 36 |
| 11. | ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET | 37 |
| | DOSEŽKI | 38 |
| | IZZIVI..... | 38 |
| | PRILOŽNOSTI..... | 39 |
| | STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE..... | 39 |
| | UKREPI | 40 |
| 12. | PETI STEBER: MOTORNI PROMET..... | 41 |



| | |
|---|-----------|
| DOSEŽKI | 42 |
| IZZIVI | 43 |
| PRILOŽNOSTI..... | 44 |
| STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE..... | 44 |
| UKREPI | 44 |
| 13. AKCIJSKI NAČRT | 46 |
| 14. SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE | 51 |



2. NAGOVOR ŽUPANA



Občinska celostna prometna strategija za obdobje 2025-2032, ki je pred vami, predstavlja našo skupno zavezo k oblikovanju varnejše, dostopnejše in bolj trajnostno naravnane mobilnosti v občini Dobrova - Polhov Gradec. Ta dokument ni le načrt, temveč odraz naših prizadevanj za višjo kakovost bivanja vseh občank in občanov.

S prvo strategijo, sprejeto leta 2021, smo načrtali pomembno pot razvoja, ki v ospredje postavlja potrebe ljudi in skrb za okolje. Veseli me, da lahko danes pogledamo nazaj na konkretne dosežke: od novih pločnikov in varnejših šolskih poti, prepotrebne kolesarske povezave, do uvedbe storitve Prostofer, ki je pomembno prispevala k mobilnosti starejših in drugih ranljivih skupin. Ti projekti so dokaz, da zmoremo in znamo uresničevati zastavljene cilje.

Prenovljena strategija temelji na teh izkušnjah in nadgrajuje naše dosedanje delo. Vodilo nam je jasna vizija: **"Občina Dobrova - Polhov Gradec je varna in vsem dostopna občina. Je občina, ki trajnostno prenavlja in vzpostavlja nove prometne povezave ter oživlja javne površine v vaških središčih, ki spet postajajo varen prostor za druženja. S trajnostnimi oblikami prevozov in hojo spodbuja občane k aktivnemu in zdravemu življenju in si prizadeva za dobro počutje tako občanov kot obiskovalcev."**

Zavedamo se izzivov, kot so zagotavljanje prometne varnosti za vse udeležence, zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila, še posebej za krajše razdalje, ter potreba po nadaljnjem izboljšanju javnega potniškega prometa. Prav ti izzivi so nas usmerjali pri določanju prednostnih nalog: večja varnost, vsem dostopen prometni sistem za boljše socialno vključenost ter izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Strategija naslavlja ta področja skozi pet strateških stebrov – celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet – ter opredeljuje 44 konkretnih ukrepov. Ti segajo od nadaljnje gradnje infrastrukture za pešce in kolesarje, umirjanja prometa v naseljih, do prizadevanj za boljše avtobusne povezave in spodbujanja sprememb potovalnih navad.

Pri pripravi tega pomembnega dokumenta je sodelovala široka paleta deležnikov: strokovnjaki, predstavniki občinske uprave in, kar je še posebej dragoceno, številni občani s svojimi predlogi in pogledi. Verjamem, da je prav takšno vključevanje ključ do uspešnega uresničevanja zastavljenih ciljev.

Prepričan sem, da bomo z nadaljnjim sodelovanjem, predanostjo in skupnimi močmi uspešno kos izzivom ter da bo Občinska celostna prometna strategija Občine Dobrova - Polhov Gradec 2025-2032 ključno prispevala k razvoju naše občine kot prijetnega, varnega in trajnostno usmerjenega okolja za življenje.

Jure Dolinar, župan



3. POVZETEK

Občinska celostna prometna strategija Občine Dobrova - Polhov Gradec (v nadaljevanju OCPS) je dokument, ki določa usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti v občini. Pred vami je prenovljena OCPS, ki nadgrajuje Strategijo mobilnosti in varnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec iz leta 2021. S tistim dokumentom se je kljub svoji majhnosti pridružila več kot 80 slovenskim občinam, ki so se odločile za spremembo načina načrtovanja prometa in mobilnosti, ki v ospredje postavlja ljudi, dostopnost in kakovost bivanja. OCPS upošteva načela, kot so trajnostnost, integralnost in uravnoteženost, ki jih podpira vključujoč pristop na osnovi poglobljenega sodelovanja s prebivalci in ključnimi deležniki. Z njenim sprejetjem občina utrjuje svojo vlogo kot trajnostno usmerjeno občino, ki se uspešno prilagaja sodobnim prometnim, okoljskim in družbenim izzivom.

OCPS je osnovan na jasno opredeljeni viziji in prednostnih, merljivih ciljih. Na podlagi posvetovanja z javnostjo ter merjenja in analize podatkov določa ključne izzive, dosežke in priložnosti. Znotraj petih strateških stebrov ukrepanja opredeljuje strateška vodila, ciljne vrednosti ter ukrepe. Ukrepi so podrobneje zajeti v akcijskem načrtu do leta 2032. OCPS zaokroža tudi celovit pristop k spremljanju in vrednotenju stanja ter doseženih sprememb.

OCPS dokazuje, da ima občina dovolj priložnosti, da postane privlačno podeželsko območje v neposrednem zaledju slovenskega glavnega mesta, ki ponuja raznolike in uravnotežene oblike možnosti uporabe različnih potovalnih načinov. Ustrezno zasnovan prometni sistem lahko ponudi nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja in bivanja. Tudi v občini Dobrova - Polhov Gradec lahko poleg avtomobilov dobijo pravo veljavo pešci in kolesarji ter ranljive skupine prebivalcev, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi.

Namen in proces priprave

Ministrstvo za okolje, energijo in podnebje (MOPE) je občinam ponudilo sofinanciranje priprave OCPS in Občina je uspešno kandidirala na javnem razpisu konec leta 2023. Občina se je izdelave OCPS lotila z namenom, da ovrednoti in nadgradi obstoječo OCPS, da pride do najsodobnejšega dokumenta za celostno urejanje prometa, da izpolni enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za evropska in državna sredstva ter da ponovno premisli o tem, kako doseči zastavljene cilje v okviru danih pristojnosti ter finančnih in prostorskih zmožnosti. OCPS je bil pripravljen po Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS in v skladu s standardi, opredeljenimi s strani MOPE. V proces priprave je bila vključena tako splošna javnost (skozi ankete, javne razprave in dogodke) ter strokovna javnost (v obliki širše delovne skupine, ki je sodelovala na delavnicah ter v intervjujih). Priprava strategije se je začela marca 2024 s podpisom pogodbe z zunanjim izvajalcem PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. in zaključila z obravnavo in sprejemom predloga OCPS Občine Dobrova - Polhov Gradec na redni seji Občinskega sveta.

Vizija in cilji

Vizija OCPS se glasi: »Občina Dobrova - Polhov Gradec je varna in vsem dostopna občina. Je občina, ki trajnostno prenavlja in vzpostavlja nove prometne povezave ter oživlja javne površine v vaških središčih, ki spet postajajo varen prostor za druženja. S trajnostnimi oblikami prevozov in hojo spodbuja občane k aktivnemu in zdravemu življenju in si prizadeva za dobro počutje tako občanov kot obiskovalcev.«

Prednostni trije cilji OCPS so večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost ter izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in



povezani skupnosti, podprta s kakovostnimi javnimi površinami. Ob tem OCPS zasleduje tudi ostale cilje, kot so bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci, izboljšana dostopnost osnovnih storitev in turistično-rekreacijskih dejavnosti, okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo, znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Ključni izzivi na področju dostopnosti in mobilnosti v občini

Med ključnimi izzivi so slabo zadovoljstvo na področju prometne varnosti ter negativen vpliv motornega prometa na varnosti kolesarjev, pa tudi pešcev. Večina občanov ni zadovoljnih z razmerami za hojo in kolesarjenje. Potovalne navade ne glede na namen poti še vedno temeljijo na prevladujoči uporabi avtomobila, ki so med drugim posledica razpršene poselitve in reliefa v občini, pomanjkanja povezane in udobne infrastrukture za pešce in kolesarje, v kombinaciji s pomanjkanjem pogostih avtobusnih prevozov. Zlasti poti na delo in opravke označujejo dolge razdalje, večinoma proti sosednji Ljubljani. Negativni vplivi motornega prometa se čutijo zlasti v poletni sezoni, ko se lokalnemu prometu pridruži tranzitni promet, ki išče poti skozi našo občino. Slaba dostopnost z javnim prometom lahko negativno vpliva na socialno vključenost tistih, ki ne morejo ali ne smejo voziti avtomobila.

Strateški stebri ukrepanja in akcijski načrt

V petih strateških stebrih, ki opredeljujejo področne dosežke, izzive in priložnosti, strateška vodila ter ukrepe, je predvidenih 44 ukrepov po naslednjih stebrih:

- **steber celostno prometno načrtovanje**, ki predvideva štiri svežnje ukrepov: načrtovanje in financiranje, promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti, transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje ter izboljšanje javnih prostorov in storitev.
- **steber hoja**, ki predvideva dva svežnja ukrepov: izboljšanje osnovne infrastrukture za pešce in zboljšanje privlačnosti hoje,
- **steber kolesarjenje**, ki predvideva dva svežnja ukrepov: ureditev kolesarskih povezav ter ureditev dodatne opreme za kolesarje,
- **steber javni potniški promet**, ki predvideva dva svežnja ukrepov: izboljšanje medkrajevnih avtobusnih prevozov ter izboljšanje lokalnih prevozov,
- **steber motorni promet**, ki predvideva dva svežnja ukrepov: umirjanje prometa, upravljanje parkiranja ter urejanje varne cestne infrastrukture.

Akcijski načrt opredeljuje ukrepe, njihove nosilce, obdobje predvidene realizacije, okvirne vsote in vire potrebnih sredstev.

Spremljanje in vrednotenje

Izvajanje strategije bo spremljano z rednimi evalvacijami in aktivnim sodelovanjem javnosti, s ciljem ustvariti prijaznejše in bolj trajnostno urbano okolje. OCPS tako ni zgolj dokument, temveč živ proces, ki se bo z vključevanjem občanov in strokovne javnosti razvijal ter prispeval k boljši mobilnosti, manjšim prometnim obremenitvam in višji kakovosti življenja v občini.



4. IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS

NAMEN PRIPRAVE OCPS

Prvo občinsko celostno prometno strategijo (v nadaljevanju OCPS) smo sprejeli že leta 2021, vendar takrat pod imenom Strategija mobilnosti in varnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec. S tem smo se pridružili več kot 80 slovenskim občinam, ki so se odločile za spremembo načina načrtovanja prometa in mobilnosti, ki v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja. Občina je k prenovi strategije pristopila iz več razlogov. Od priprave prve OCPS v naši občini so sicer minila šele štiri leta, vendar je bil akcijski načrt zastavljen do leta 2025, vmes je bil sprejet Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki opredeljuje določene zahteve glede vsebin OCPS, prenovljene so bile smernice za pripravo OCPS, navsezadnje pa je bilo na voljo tudi so-financiranje Ministrstva za okolje, energijo in podnebje (MOPE). Občina je uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS konec leta 2023 ter spomladi 2024 pridobila izvajalca za pripravo OCPS. Občina se je izdelave OCPS lotila z naslednjimi nameni:

- priti do najsodobnejšega dokumenta, ki bo podal usmeritve za bolj varne in udobne prometne povezave v njej, bolj pestro izbiro načina, s katerim občani dostopajo do najbolj pogostih prometnih ciljev v občini ter bolj pogosto izbiro tistih načinov, ki krepijo zdravje in ne povzročajo emisij hrupa, onesnaževal zraka in toplogrednih plinov;
- izpolniti enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za kohezijska sredstva EU in sredstva iz proračuna Republike Slovenije;
- ovrednotiti preteklo delo ter se naučiti iz uspehov in napak;
- ponovno premisliti o tem, na kakšen način lahko dosežemo zastavljene cilje v okviru danih pristojnosti ter finančnih in prostorskih zmožnosti.

VLOGA IN POMEN OCPS

Kot omenjajo Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, strateško urejanje področja prometa ne prinaša zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih prebivalcev in organizacij v občini, manjših zastojev, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev ter manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj. Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev.

OCPS je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja. Proces priprave in uresničitve OCPS odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- integralen pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- uravnotežen pristop, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;



- jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Priprava Celostne prometne strategije temelji na boljšem vključevanju in obveščanju javnosti. V celoten proces načrtovanja aktivno vključuje širok krog udeležencev, tako splošno javnost kot ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti zelo dobro poznajo. Zato je OCPS dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, tudi zainteresirani občani. Ti so zaradi tega bolj pripravljeni in motivirani, da sodelujejo tudi pri njenem uresničevanju. Zaradi zaznavanja in upoštevanja potrebe različnih deležnikov ter njihovega aktivnega vključevanja v oblikovanje vizije, usmeritev in ukrepov se ne izboljšajo le tehnični parametri prometnega sistema, temveč posredno tudi prometna kultura in upravljanje prometnega sistema.

KAJ SMO DOSEGLI S PRVO STRATEGIJO, SPREJETO LETA 2021?

Prva strategija, ki je bila sprejeta leta 2021, je prinesla mnogo izboljšav za občane in obiskovalce občine na področju prometa in dostopnosti. Prvič je Občina pristopila k načrtovanju prometa bolj strateško in premišljeno, z jasnimi cilji ter z bolj enakopravno obravnavo vseh udeležencev v prometu. OCPS nam je odprla vrata do državnih in evropskih sredstev, brez katerih bi bilo izvajanje precej oteženo. Zaradi OCPS smo pripravili tudi pomembne dokumente, kot so Barjanska kolesarska povezava, Prometna ureditev Dobrove ter ureditev ulice Vladimirja Dolničarja. Vsaj delno nam je uspelo izvesti skoraj 80 % zastavljenih ukrepov, najbolj pomembni so prikazani v okvirju.

- ✓ Izgradnja pločnikov in varnih pešpoti
- ✓ Priprava in sprejem načrta hodljivosti za širšo okolico OŠ Dobrova
- ✓ Izgradnja državne kolesarske povezave
- ✓ Izvedba talnih označb za souporabo voznega pasu
- ✓ Uvedba storitve Prostofer, ki omogoča brezplačne prevoze za starejše in ranljive skupine
- ✓ Urejena in obnovljena avtobusna postajališča
- ✓ Umirjanje prometa v naseljih
- ✓ Prenova glavnih cest
- ✓ Izgradnja parkirišča P+R v Dobrovi

Med glavne dosežke štejemo to, da se je povečala ozaveščenost o pomenu trajnostne mobilnosti tako odločevalcev kot javnosti. Okrepila se je zavest, da javni in prometni prostor ne pripada samo voznikom in da je v njem treba upoštevati in ščititi šibkejše uporabnike, ker ima to pozitivne učinke na varnost, zdravje in okolje ter na kakovost bivanja vseh občanov. Preko ukrepov se zagotavlja boljša dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom. Povečuje se tudi privlačnost in kakovost javnega prostora, v katerem je manj groženj prometnih nesreč in v večji meri ta spet postaja prostor srečevanj ljudi in dogodkov, ki so namenjeni njim.



Nova kolesarska povezava med Razori in Gabrjem pripomore k večji varnosti in privlačnosti kolesarjenja v občini.



Parkirišče P+R v Dobrovi, kjer bo možen prestop na avtobus.

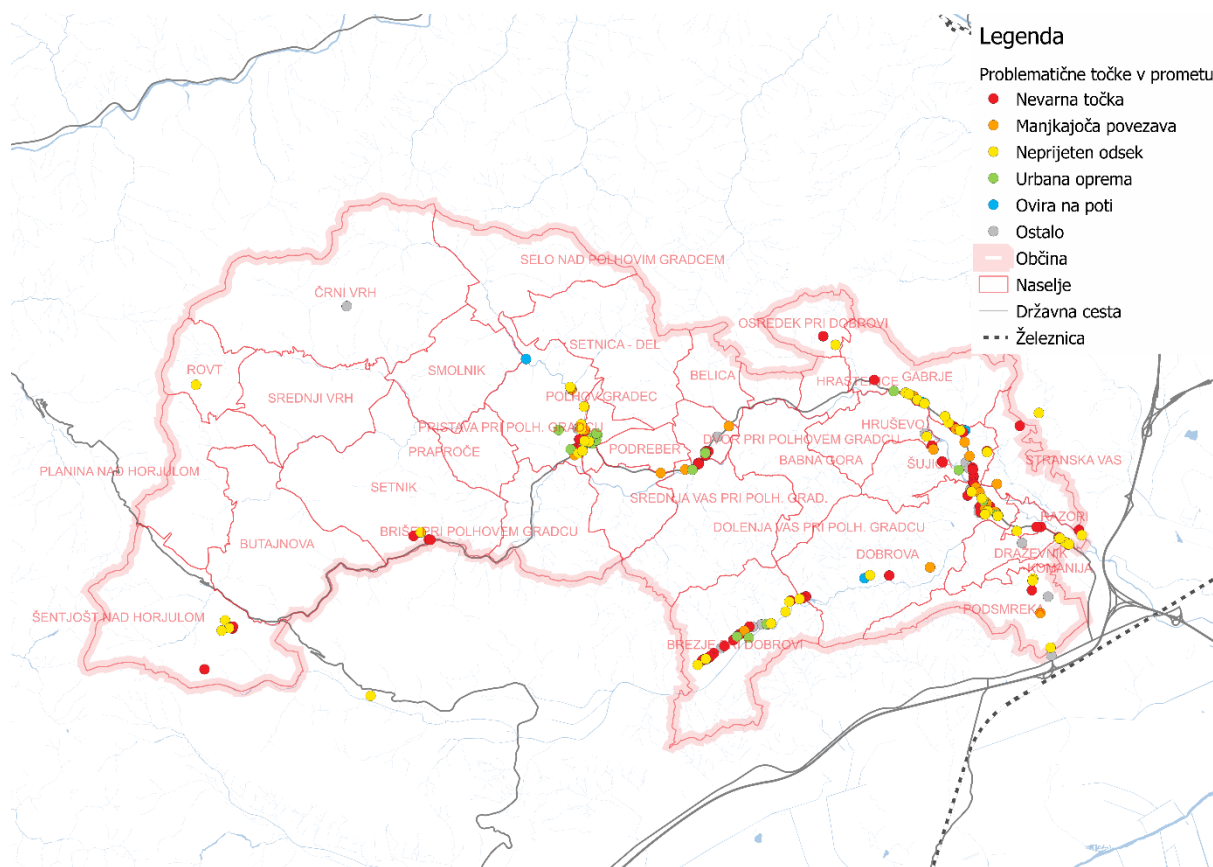


Od sprejema strategije leta 2021 izvajamo ukrepe za umirjanje prometa in namenjamo več pozornosti in tudi prostora pešcem in kolesarjem.

KAJ LAHKO IZBOLJŠAMO V NOVI STRATEGIJI?

Ostalo je še nekaj ukrepov, ki zaradi različnih razlogov niso bili izvedeni. Največji izziv na področju izvajanja ukrepov ostaja dejstvo, da nismo pristojni za urejanje regionalne ceste R3-641, prav tako ni v naši pristojnosti medkrajevni avtobusni promet. Zaradi številnih dnevnih migracij v Ljubljano so potovalne navade občanov in občank odvisne tudi od prometnih ureditev in dostopnosti v Ljubljani in drugih občinah.

Poleg teh, zunanjih dejavnikov pa so omejitveni dejavniki tudi znotraj Občine, saj smo majhna Občina z omejenimi finančnimi sredstvi in omejeno razpoložljivostjo kadra. Kljub napredkom nas včasih ovira tudi miselnost tako tistih, ki načrtujemo promet, kot tudi del javnosti, ki prepogosto ni pripravljen spremeniti določenih potovalnih navad in razvad. Zato poleg infrastrukturnih ukrepov ostaja velik potencial izvajanja t. i. mehkejših ukrepov, ki na različne načine spodbujajo uporabo trajnostne mobilnosti, hkrati pa zmanjšujejo manj trajnostne prakse, kot so uporaba avtomobila za kratke poti (npr. krajše od 2 km), prehitra vožnja, ki ogroža ostale, še posebej ranljive udeležence v prometu, nepravilno parkiranje in ustavljanje in podobno. Navsezadnje priznavamo, da imamo še veliko potenciala v bolj sistematičnem spremljanju in vrednotenju OCPS z namenom ugotavljanja, ali smo sploh na pravi poti in ali izpolnjujemo zastavljene cilje.



Prostorska razporeditev izzivov, kot jih zaznavajo občani.

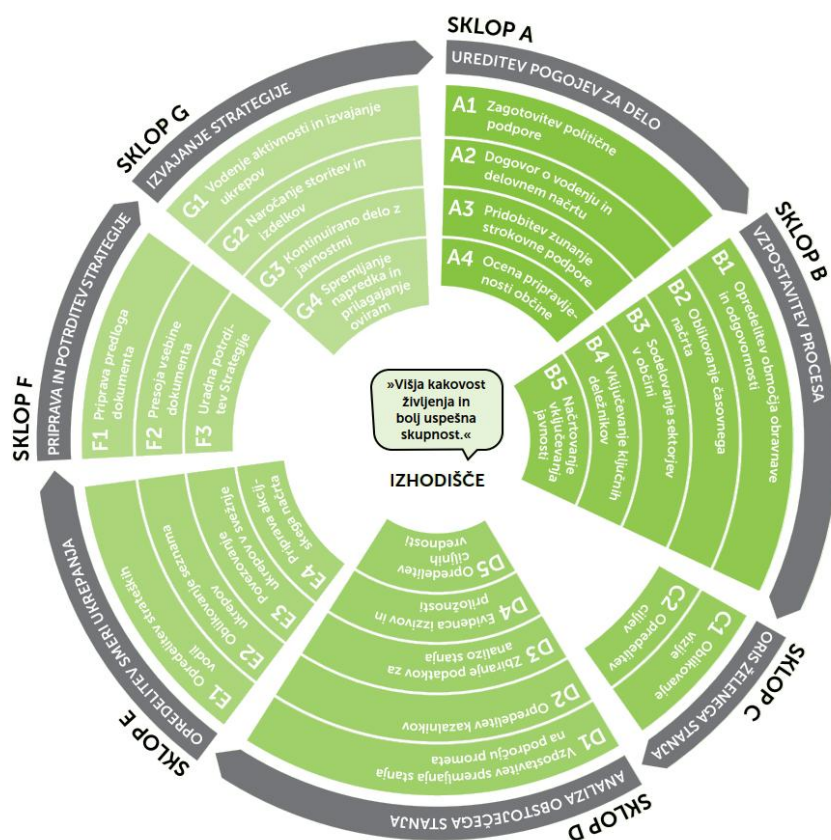
METODOLOGIJA IN PROCES PRIPRAVE OCPS

Priprava strategije se je začela marca 2024 s podpisom pogodbe z zunanjim izvajalcem PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. in zaključila z obravnavo in sprejemom predloga OCPS Občine Dobrova - Polhov Gradec na 18. redni seji Občinskega sveta dne 18. 6. 2025.

Proces priprave OCPS je potekal v skladu s predpisano metodologijo s strani sofinancerja. Nacionalne smernice, objavljene leta 2023, so prinesle kar nekaj sprememb, zato se je metodologija za prenovo OCPS glede na pripravo prve strategije razlikovala, npr. skozi drugačen vrstni red faz priprave, novost je bilo merjenje obveznih kazalnikov ter določitev strateških vodil, treba je bilo upoštevati obvezne nacionalne cilje itn. Priprava OPCS je obsegala šest sklopov:

- A: ureditev pogojev za delo,
- B: vzpostavitev procesa,
- C: oris zelenega stanja,
- D: analiza obstoječega stanja,
- E: opredelitev smeri ukrepanja ter
- F: priprava in potrditev Strategije.

Ključni mejniki procesa so grafično prikazani na sliki.



Koraki priprave OCPS (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, 2023)

Občina je OCPS izdelala ob strokovni pomoči podjetja PNZ svetovanje projektiranje d. o. o., ki so skupaj s sodelavci Občine sestavljali ožjo delovno skupino. Za namen priprave OCPS je župan Jure Dolinar imenoval tudi širšo delovno skupino, v kateri so sodelovali predstavniki Občinskega sveta ter ključnih in zainteresiranih javnosti, kot so Odbor za komunalo in urbanizem, Odbor za družbene dejavnosti, Policija, Medobčinsko redarstvo, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, vzgojno-izobraževalne ustanove, krajevnih skupnosti, javnega avtobusnega prometa, JZ Polhograjska graščina, društvo upokojencev, mladi ter lokalni strokovnjaki s področja načrtovanja prometa in prostora.

V primerjavi s pripravo prejšnje strategije smo za novo OCPS še bolj intenzivno in raznoliko vključevali javnost, in sicer skozi:

- izvajanje anket v šoli, med zaposlenimi ter med splošno javnostjo (vključno z vnašanjem izzivov in ukrepov v javni interaktivni zemljevid),
- javne razprave in prireditve za splošno javnost,
- delavnice in intervjuje za ključne deležnike (širšo delovno skupino),
- sodelovanje s sosednjimi občinami pri identifikaciji ključnih izzivov in skupnih ukrepov.

Splošna javnost je bila z napovedmi in potekom dogodkov seznanjena preko medobčinskega glasila Naš časopis, preko spletne in Facebook strani Občine, na katerih so objavljena tudi vsa poročila in gradiva.



Javna razprava na temo vizije, ciljev in izzivov OCPS septembra 2024.

OCPS Občine Dobrova - Polhov Gradec je dvakrat presojal usposobljeni presojevalec kakovosti OCPS, določen s strani MOPE. Izdana pozitivna ocena je znak, da je OCPS pripravljen kakovostno in v skladu s smernicami in pravilniki.

ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

V okviru OCPS Občine Dobrova - Polhov Gradec so vizija in cilji zastavljeni dolgoročno, ciljne vrednosti in akcijski načrt pa so pripravljene za obdobje 2025–2032. Šestim sklopom priprave bo torej od leta 2025 dalje sledil 7., ključni sklop, to je izvajanje strategije. Ena od pomembnih nalog tega sklopa je poleg izvajanja ukrepov tudi kontinuirano delo z javnostmi ter obvezno spremljanje napredka in prilagajanje oviram, kar je zajeto tudi v akcijskem načrtu. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju občinam nalaga, da vsako leto pristojnemu ministrstvu poročajo o šestih izmerjenih obveznih kazalnikih, priporoča pa poročanje tudi o neobveznih kazalnikih.

OCPS sicer prvenstveno obravnava območje znotraj občine Dobrova - Polhov Gradec, vendar predvideva tudi ukrepe, ki zahtevajo usklajeno delovanje s sosednjimi občinami (zlasti Ljubljana in Horjul), z državo (zlasti DRSI in DUJPP) in ostalimi organizacijami (npr. LAS Barje, Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije itd.).



5. V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?

VIZIJA

Vizija nove OCPS ostaja enaka kot v prvi strategiji, saj gre za dolgoročno vizijo, ki je bila usklajena s splošno in strokovno javnostjo.

»Občina Dobrova - Polhov Gradec je varna in vsem dostopna občina. Je občina, ki trajnostno prenavlja in vzpostavlja nove prometne povezave ter oživlja javne površine v vaških središčih, ki spet postajajo varen prostor za druženja. S trajnostnimi oblikami prevozov in hojo spodbuja občane k aktivnemu in zdravemu življenju in si prizadeva za dobro počutje tako občanov kot obiskovalcev.«

CILJI

Cilji OCPS so izhajali iz ciljev prve OCPS, hkrati pa so morali upoštevati tudi nacionalne cilje, ki so opredeljeni v nacionalnih smernicah. Skozi različne aktivnosti vključevanja javnosti so bili kot prioritetni cilji izbrani trije.

| Prioritetni cilj OCPS | Ciljna vrednost do leta 2032 |
|--|---|
| C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa | Zmanjšati skupno število prometnih nesreč za 30 % petletnem drsnem obdobju glede na izhodišče v obdobju 2018–22, ki znaša 127 vseh nesreč. |
| C2: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost | Povečati število prepeljanih potnikov, ki uporabljajo razne oblike JPP v občini za 15 % glede na izhodišče leta 2023, ki znaša 242.446 potnikov v avtobusnem prometu l. 2023 ter 148 v storitvi Prostofer. |
| C3: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, podprta s kakovostnimi javnimi površinami. | Povečati zadovoljstvo občanov s kakovostjo življenja z 89 % leta 2024 na 90 % (od tega 24 % zelo zadovoljni) ter zadovoljstvo občanov s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa z 49 % leta 2024 na 55 % (od tega 7 % zelo zadovoljni). |

OCPS zasleduje tudi preostale nacionalne cilje:

- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- izboljšana dostopnost osnovnih storitev in turistično-rekreacijskih dejavnosti,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.



Javna razprava na temo vizije, ciljev in izzivov OCPS junija 2024.



6. IZZIVI NA PODROČJU PROMETA DANES

Izhajajoč iz prioritetenih ciljev OCPS je bila opravljena analiza stanja, v kateri so izvedene meritve obveznih kazalnikov, kot so štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev OŠ in zaposlenih. Izvedena je bila tudi anketa za splošno javnost, v kateri je sodelovalo 523 občanov in občank. Poleg tega je analiza stanja obsegala tudi pregled statističnih podatkov, terenske ogleda, intervjuje z deležniki, javne razprave in delavnice.

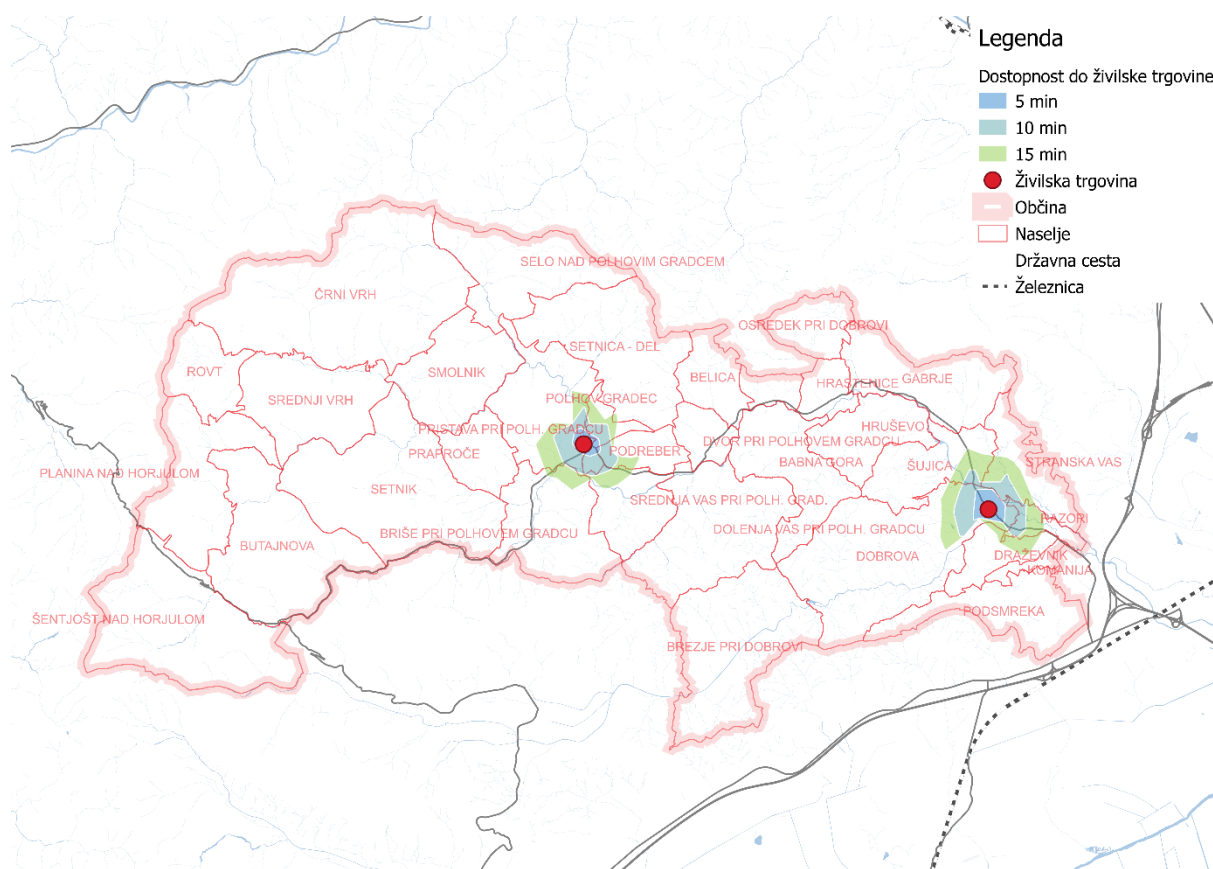
Analiza je pokazala, da so določeni socio-demografski trendi pozitivni, saj število prebivalcev v občini narašča, delež starejših prebivalcev (18 %) je pod slovenskim povprečjem (22 %). To je sicer ugodno z vidika možnosti razvoja JPP ter spodbujanja aktivne mobilnosti, vseeno pa se delež starejših povečuje, kar ima pomembne posledice za mobilnost te populacije. Med gospodinjstvi je visoko lastništvo koles (71 % anketiranih gospodinjstev ima tri kolesa ali več). Vseeno pa je na podlagi obsežne analize stanja ugotovljenih kar nekaj izzivov, ki so prikazani v nadaljevanju.

Dostopnost do storitev in delovnih mest glede na dolžino razdalj

Poselitev v občini je razpršena. Največji naselji sta Dobrova, kjer živi 12 % prebivalcev, in Polhov Gradec z 8 % prebivalcev, medtem ko je v drugih naseljih prebivalstvo še bolj razpršeno. Zaradi razgibanega terena je za nekatere prebivalce hoja manj primeren način dostopa do storitev, predvsem v naseljih z večjimi vzponi in daljšimi razdaljami, kar posebej velja za starejše in manj gibalno sposobne. Do osnovnih storitev, kot je živilska trgovina, ima znotraj 10-minutne hoje dostop 20 % prebivalcev, znotraj 15-minutne hoje pa 26 %. Trgovini se nahajata le v naseljih Dobrova in Polhov Gradec, medtem ko v ostalih naseljih trgovine ni.

Po podatkih Statističnega urada RS 53 % delovno aktivnih prebivalcev občine dela v Ljubljani, 23 % znotraj občine, 3 % v Horjulu, po 2 % pa na Vrhniki in Brezovici, preostalih 17 % pa drugje. Anketa je pokazala, da ima 42 % občanov delovno mesto ali mesto izobraževanja oddaljeno 10–20 km od doma, 32 % pa več kot 20 km. Pri izobraževanju je slika podobna: 37 % vprašanih ga ima oddaljenega 10–20 km, 36 % pa več kot 20 km od doma.

Anketa med zaposlenimi v dveh institucijah v občini je razkrila, da kar 64 % zaposlenih prebiva več kot 10 km od svojega delovnega mesta, le 18 % pa živi manj kot 5 km stran.



Območja dostopnosti do živilske trgovine v občini Dobrova - Polhov Gradec s hojo 5, 10 in 15 min.

Nezadovoljstvo s prometno varnostjo, zlasti pri varnosti kolesarjev

V anketi med splošno javnostjo je 57 % vprašanih izrazilo nezadovoljstvo s prometno varnostjo, pri čemer je bilo 17 % zelo nezadovoljnih, le 1 % pa zelo zadovoljnih. Z varnostjo pešcev je bilo nezadovoljnih 64 % vprašanih (zelo zadovoljna sta bila le 2 %), z varnostjo kolesarjev pa kar 75 % (zelo zadovoljni 3 %). V obdobju med letoma 2018 in 2022 je bilo v občini zabeleženih 127 prometnih nesreč, v katerih so bili kolesarji udeleženi v 18 primerih, od tega so bile 3 nesreče hujše. Od vseh kolesarskih nesreč se jih je 13 zgodilo znotraj naselja in 5 izven. Kolesarske nesreče so predstavljale 14 % vseh nesreč, od tega 29 % nesreč, ki so se končale s z lažjimi ali hudimi poškodbami ali smrtjo in kar 38 % hudih in smrtnih prometnih nesreč v omenjenem obdobju.

Potovalne navade še vedno temeljijo na prevladujoči uporabi avtomobila

V občini prevladuje uporaba osebnega avtomobila. Štetje prometa v jutranji in popoldanski konici je pokazalo 73-odstotni delež osebnega motornega prometa, 12-odstotni delež javnega potniškega prometa, 5-odstotni delež aktivne mobilnosti in slab 2-odstotni delež motorjev. Potovalne navade pa se kljub temu precej razlikujejo glede na namen poti. Po rezultatih ankete se je uporaba osebnega vozila kot prevoznega sredstva povečala, saj avtomobil (kot voznik) vsaj nekajkrat tedensko uporablja 92 % vprašanih (87 % leta 2020). Po podatkih ankete se osebno vozilo vse več uporablja tudi za premagovanje kratkih poti. Za poti na delo (razdalja do enega kilometra) na tak način potuje 45 % vprašanih, v primerjavi z 38 % leta 2020. V anketi za splošno javnost se je izkazalo, da je največji delež uporabe avtomobila pri opravljanju poti po opravkih (95 %) in pri poteh na delo (90 %), sledijo poti na druženje



(88 %), najmanj pa pri rekreaciji (51 %). Tudi za poti na izobraževanje se najpogosteje uporablja avtomobil (64 %), sledita javni prevoz (22 %) in hoja (13 %). Hoja je poleg avtomobila najbolj priljubljena pri rekreaciji (28 %), sledi kolesarjenje (18 %).

Anketa med zaposlenimi v občini pa razkriva, da jih 92 % na delo potuje z avtomobilom, po 3 % jih prihaja na delo peš ali s kolesom, po 1 % pa z javnim potniškim prometom ali motorjem. Potovalne navade učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ Dobrova in OŠ Polhov Gradec so nekoliko bolj trajnostne, kar je posledica krajših poti in organiziranega šolskega prevoza. 61 % učencev v šolo pripeljejo z avtomobilom, po 16 % jih pride s šolskim avtobusom oziroma kombijem ter peš ali s skirojem. S kolesom v šolo prihaja le manjši delež (2 %). Skupno 18 % učencev v šolo prihaja na aktiven način, vendar bi si to želelo kar 68 % učencev.



Skupno 18 % učencev OŠ Dobrova v šolo prihaja na aktiven način, vendar bi si to želelo kar 68 % učencev.

Želje občanov po izboljšanju pogojev za hojo in kolesarjenje

Kar 79 % občanov je nezadovoljnih s prilagojenostjo prometnih površin za starejše in osebe z različnimi gibalnimi omejitvami. Poleg tega 63 % prebivalcev izraža nezadovoljstvo z urejenostjo, varnostjo ter številom šolskih poti in prehodov za pešce. Na splošno 64 % vprašanih ocenjuje varnost pešcev kot nezadovoljivo. Hoja na delo (razdalja do enega kilometra) se je znatno zmanjšala – zdaj peš na delo hodi 27 % prebivalcev, v primerjavi s 63 % leta 2020. Prav tako je upadla hoja v šolo, in sicer z 40 % leta 2020 na 30 % leta 2024. Po drugi strani pa se je za namen rekreacije delež prebivalcev, ki hodi skoraj vsak dan, povečal na 37 %, kar je bistveno več kot leta 2020, ko je bilo takšnih 26 %. Kljub izboljšavam imajo v javnosti največjo podporo ukrepi za izboljšanje šolskih poti (92 %), prilagoditve prometnih površin starejšim in osebam z različnimi omejitvami (89 %) ter širitev površin za pešce (87 %).

Razmere za kolesarjenje so ocenjene še slabše kot za hojo. Kar 74 % občanov je nezadovoljnih s sklenjenostjo in kakovostjo kolesarskih povezav, 77 % pa z urejenostjo in številom parkirišč ali stojal za kolesa. Kljub tem težavam se je uporaba kolesarjenja za rekreacijo povečala. Leta 2024 je kolo za rekreacijo uporabljalo 18 % vprašanih, kar je več kot 13 % leta 2020. Povečalo se je tudi zadovoljstvo z urejenostjo kolesarskih poti – leta 2024 je bilo z njihovo sklenjenostjo in kakovostjo zadovoljnih 25 % vprašanih, v primerjavi z 9 % leta 2020. Podobno se je izboljšala tudi ocena varnosti kolesarjev – zadovoljnih je bilo 25 % vprašanih, kar je precej več kot 7 % leta 2020. Po mnenju javnosti so med



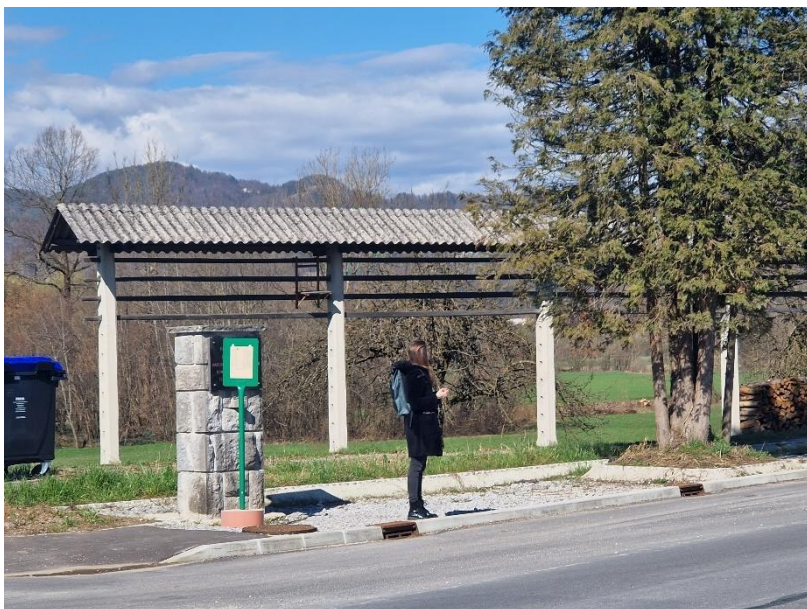
najpomembnejšimi ukrepi za izboljšanje razmer za kolesarje širitev kolesarskih povezav (81 %) ter povečanje števila parkirišč in stojal za kolesa (80 %).

Socialna vključenost kot rezultat dostopnosti JPP

V anketi je 48 % vprašanih ocenilo nezadovoljstvo z dostopno mobilnostjo za vse uporabnike, ne glede na starost, zdravje ali socialni status. 36 % pa jih je opozorilo tudi na previsoke stroške mobilnosti. Pri interpretaciji teh rezultatov je treba upoštevati, da starejši občani, ki so pogosto bolj ranljivi, v anketi niso bili zadostno zastopani, kar bi lahko pomenilo še večjo potrebo po reševanju teh izzivov.

Poročilo o prevoznih revščini v Sloveniji razkriva, da je Občina Dobrova - Polhov Gradec leta 2023 sodila med občine, kjer ima 70–80 % prebivalcev v radiju enega kilometra od bivališča dostop do postajališča javnega potniškega prometa z vsaj zadovoljivo pogostostjo voženj (vsaj 8 parov voženj na dan). Vendar pa podatki iz leta 2024 kažejo, da je na delovni dan le 3 od skupno 43 avtobusnih postajališč v občini imelo primerno pogostost voženj (vsaj 23 parov voženj dnevno). Ob sobotah sta zadovoljivo pogostost voženj dosegali le postajališči Dobrova in Razori K, 24 postajališč pa ima nezadostno pogostost, kar 17 postajališč pa takrat sploh nima voženj. Nedeljske razmere so še slabše, saj ima 35 postajališč nezadostno pogostost, preostalih 8 pa je brez kakršnih koli voženj.

Pomanjkanje pogostih avtobusnih prevozov javnost prepoznava kot ključno težavo, saj je kar 71 % vprašanih nezadovoljnih s časovnimi intervali voženj avtobusov. Občani so v anketi izrazili močno željo po pogostejših avtobusnih prevozih (86 %), vzpostavitvi novih linij (76 %), možnosti enostavnega prestopanja med različnimi načini prevoza (npr. s kolesa na avtobus) (77 %) ter dostopnejših in bolj jasnih informacijah o avtobusnem prometu (70 %). Občina nima neposrednega dostopa do hitre ceste ali avtoceste, kar avtobusni prevoz časovno postavlja v dokaj konkurenčen položaj.



Avtobusna postajališča še niso povsod urejena na ustrezen način

Negativen vpliv motornega prometa na prometno varnost in kakovost življenja

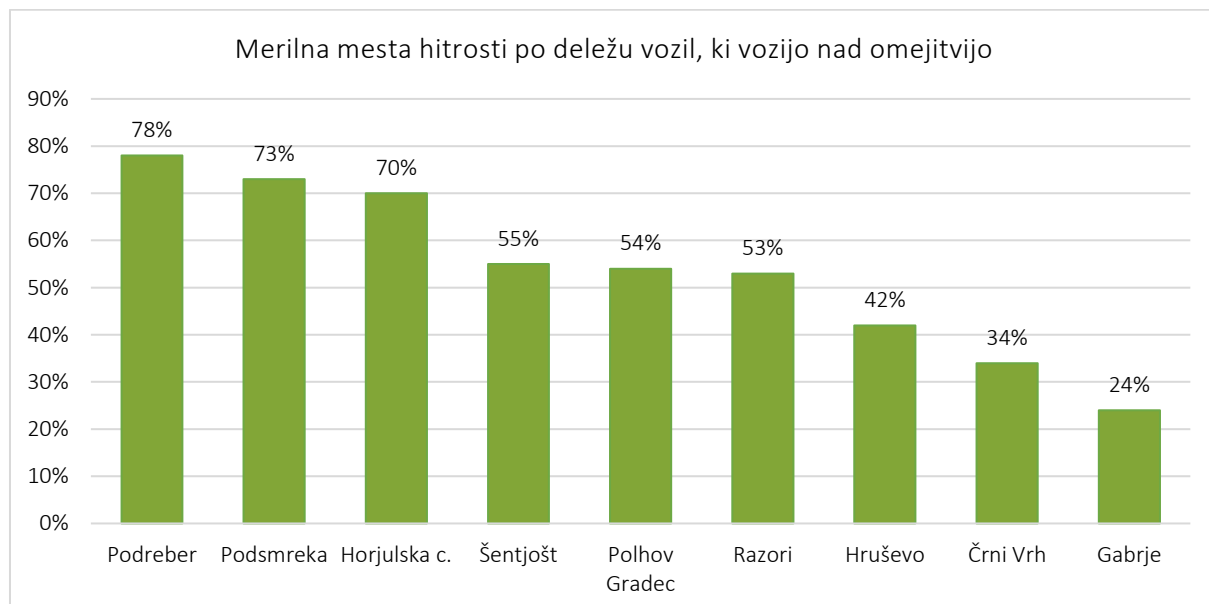
Po podatkih avtomatskih števec (AŠM 389 Log pri Polhovem Gradcu in AŠM 598 Dobrova) promet v občini Dobrova - Polhov Gradec v celoti ne beleži bistvenega povečanja. Med letoma 2018 in 2023 se je obseg osebnega motornega prometa na AŠM 389 povečal za 2 %, na AŠM 598 pa zmanjšal za 2 %.



Tovorni promet je v istem obdobju na AŠM 389 upadel za 29 %, medtem ko se je na AŠM 598 povečal za 49 %. Skupni povprečni letni dnevni promet (PLDP) se je na AŠM 389 povečal za 1 %, na AŠM 598 pa zmanjšal za 1 %. Največjo težavo za občino še naprej predstavljajo tranzitna vozila, ki se v času turistične sezone preusmerjajo s preobremenjene zahodne ljubljanske obvoznice. Čeprav je analiza podatkov za obdobje 2018–2023 pokazala, da je dnevni promet v mesecih julij in avgust podpovprečen (med 89- in 92-odstoten) glede na PLDP, maksimalni urni promet na AŠM 598 v mesecu juliju presega povprečje za kar 246 %, v avgustu pa za 226 %. Te izjemno visoke prometne obremenitve v poletnih mesecih negativno vplivajo na prometno varnost in kakovost življenja občanov ter dodatno obremenjujejo občinsko prometno infrastrukturo.

Kljub napredku na področju umirjanja prometa v zadnjih letih ostaja največji izziv učinkovito krizno upravljanje prometnih tokov v poletni sezoni. Rezultati ankete med splošno javnostjo kažejo relativno nezadovoljstvo z obstoječimi prometnimi ureditvami za motorni promet, pri čemer anketiranci izpostavljajo predvsem pomanjkanje parkirišč in visoko prisotnost tovornega prometa. Zadovoljstvo s pretočnostjo prometa se je v zadnjih štirih letih prav tako zmanjšalo – leta 2024 je bilo z njo zadovoljnih 65 % vprašanih, kar je občuten upad v primerjavi z 83 % leta 2020. Največji izziv predstavlja prometna obremenitev med naselji, kjer pogosto ni pločnikov ali kolesarskih poti. To povečuje tveganje za vse udeležence v prometu.

Podatki preventivnih radarskih tabel za obdobje od januarja do aprila 2024 kažejo, da kar 56 % voznikov v povprečju ni upoštevalo hitrostnih omejitev. Najvišji delež kršiteljev je bil zabeležen v naselju Podreber (78 %), sledijo Podsmreka (73 %) in Horjuljska cesta (70 %). Prehitra vožnja vozil tako ostaja pomemben varnostni problem, ki zahteva prioritarno obravnavo. Kljub vsemu pa po anketi sodeč občani menijo, da so se v obdobju med 2020 in 2024 vidiki kakovosti življenja izboljšali, tj. varnost v prometu (z 28 % na 43 %) in kakovost zraka (z 88 % na 91 %), kakovost življenja (z 85 % na 89 %). Kot najnujnejša ukrepa so izpostavili umirjanje prometa v naseljih in vzpostavitev novih parkirnih mest.



Na večini merilnih mest je več takih voznikov, ki ne upoštevajo omejitve hitrosti kot takih, ki jo.



7. STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV

OCPS predvideva pet glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Krovni steber je celostno prometno načrtovanje, ki horizontalno povezuje preostale štiri stebre: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

1

| Celostno prometno načrtovanje | | | |
|-------------------------------|--------------|-----------------------|----------------|
| 2 | 3 | 4 | 5 |
| Hoja | Kolesarjenje | Javni potniški promet | Motorni promet |

Strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja ciljev. V naslednjih petih poglavjih vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa tudi strateška vodila in kvantifikacijo ambicij, ki izhajajo iz vizije in ciljev. Z ambicijami, ki so jasne, merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Te ambicije niso pomembne le za izbiro ukrepov, ampak nam bodo pozneje omogočale spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber vsebuje poleg ambicij tudi ukrepe, ki cilje zasledujejo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s splošnimi cilji in ambicijami po strateških stebrih, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi ter finančno smotrni. Vsak ukrep ima svojo številko in je podrobneje finančno in časovno opredeljen v akcijskem načrtu na koncu dokumenta.



8. PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE





PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Leta 2021 smo sprejeli prvo celostno prometno strategijo, vendar izkušnje po Evropi kažejo, da šele druga ali tretja generacija strategije doseže prave učinke v prometnem sistemu in vidne spremembe v potovalnih navadah prebivalcev. Prvi tovrstni dokument praviloma postavi temelje drugačnega razmišljanja v občini, v stroki, med odločevalci in v splošni javnosti. Naslednje strategije postanejo bolj ambiciozne zagovornice spodbujanja alternativ avtomobilom ter hkratnemu postopnemu omejevanju prostora za osebne avtomobile in nižanju hitrosti. Več izkušenj ima občina, lažje sprejme tudi bolj ambiciozne (in zato učinkovite) ukrepe, kar je še eden od razlogov, da je vsaka naslednja Strategija praviloma bolj uspešna od prejšnje (Smernice za pripravo OCPS, 2023).

DOSEŽKI

S sprejemom strategije v letu 2021 smo naredili pomemben korak k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa. Izvedli smo številne ukrepe, s katerimi smo izboljšali pogoje za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza ter s tem prispevali k večji prometni varnosti in višji kakovosti javnega prostora. Uspešni smo bili tudi pri pridobivanju evropskih sredstev, ki so nam omogočila izvedbo večjih infrastrukturnih projektov. Med ključne projekte, sofinancirane iz evropskih virov, sodi izgradnja kolesarske povezave R-9 (Dobrova–Gabrje), ki se bo leta 2025 nadaljevala z etapo Gabrje–Hruševo, ter prva etapa povezave Gabrje–Polhov Gradec. Vse bolj ozaveščamo občanke in občane o koristih trajnostne mobilnosti ter pomenu sprememb potovalnih navad. Okrepili smo zavedanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja, kar vpliva tudi na načrtovanje prostora v okviru občinskih prostorskih aktov. Proaktivno smo sodelovali tudi pri pripravi regijske celostne prometne strategije 26 občin Ljubljanske urbane regije. Občani in občanke so z življenjem zadovoljni, saj je 9 od 10 prebivalcev zadovoljnih s tako s kakovostjo zraka kot tudi s kakovostjo bivanja v občini.



Skozi vključevanje različnih skupin javnosti je treba krepiti ozaveščanje in informiranje o trajnostni mobilnosti, hkrati pa pridobivati vpogled v izzive, s katerimi se srečujejo

IZZIVI

Razpršena poselitev v reliefno razgibani občini je ovira za opravljanje poti na bolj trajnosten način. Poleg tega je v naseljih okrnjena osnovna oskrba, saj živilskih trgovin primanjkuje, obstoječe trgovine pa so



premalo založene in imajo omejen delovni čas. Premalo je tudi javnih prostorov, na primer za mlade, zdravstvo itd. Posledično je veliko prebivalcev odvisnih od avtomobilskega prevoza za prevoz do storitev v večja naselja. Izboljševanje pogojev za trajnostno mobilnost je prepočasno zaradi pomanjkanja finančnih sredstev ob velikem številu potrebnih ukrepov, kar je velika težava vseh, še posebej majhnih občin, kot je naša. V občini smo glede kritične infrastrukture odvisni od državnih institucij, kot je Direkcija RS za infrastrukturo, v medkrajevnom prometu pa od Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa, zato se še bolj krepi potreba po večjem aktivnem sodelovanju različnih deležnikov. Še bolj jasna in odločna politična podpora za izvajanje ukrepov v prid trajnostne mobilnosti je nujna za preseganje teh izzivov. Trenutno premalo pozornosti posvečamo tudi sistematičnemu spremljanju in vrednotenju OCPS. Splošna težava je pomanjkanje ozaveščenosti in prometne kulture med udeleženci v (zlasti motornem) prometu, na primer kultura delitve vozišča in strpnosti do ranljivejših udeležencev še ni na primerni ravni.



Veliko oviro pri urejanju cestne infrastrukture za vse udeležence v prometu predstavlja deljena pristojnost na državne in občinske ceste.

PRILOŽNOSTI

Okrepiti moramo politično podporo za izvajanje ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti, tako tistih bolj kot tudi tistih manj priljubljenih. Še bolj intenzivno se moramo z različnimi deležniki, tako v lokalnem okolju (npr. s šolo, vrtcem, lokalnimi podjetji) kot tudi na državni in regionalni ravni. Nadaljevati moramo s spodbujanjem uporabe trajnostne mobilnosti, tudi skozi participativne projekte, v sklopu katerih je treba stremeti k bolj intenzivnemu vključevanju splošne in strokovne javnosti. Priložnost se kažejo v nadaljnjem črpanju evropskih oziroma državnih sredstev za izvajanje zastavljenih ukrepov. Izkoristiti želimo nove tehnologije za spremljanje prometa. Priložnost na medobčinski ravni prinaša priprava prvega regijskega prostorskega plana ter kmalu tudi priprava nove regijske celostne prometne strategije. Skozi te strateške mehanizme bomo lažje komunicirali z deležniki in vplivali na projekte regionalnega pomena.



STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov, kar pomeni, da želimo izvesti še večji delež ukrepov, zastavljenih v akcijskem načrtu.

| Strateško vodilo | Ambicija |
|--|---|
| Načrtovanje in izvajanje ukrepov z učinkovito izrabo finančnih sredstev, ki temeljita na izboljšanju dostopa do osnovnih storitev in javnih prostorov ter ozaveščanju in krepitvi prometne kulture vseh udeležencev v prometu. | Delež izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju (s statusom da/deloma/v teku) iz akcijskega načrta OCPS znaša 85 % do leta 2032 glede na izhodišče 78 % leta 2024. |

UKREPI

Načrtovanje in financiranje

Po zagonu OCPS v letu 2025 bomo izvajanje sproti vrednotili ter strategijo leta 2032 tudi prenovili (ukrep 1.1). V ta namen bomo imenovali občinskega koordinatorja za celostno prometno načrtovanje oziroma trajnostno mobilnost (ukrep 1.2). Za izvajanje OCPS bo pomembna priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost (ukrep 1.3). Še naprej bomo sodelovali pri prijavih na razpise in izvajanjih regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti, kar bo krepilo tako izvajanje in financiranje ukrepov kot tudi znanje in usposobljenost kadrov (ukrep 1.4). Sistematično bomo vzdrževali register nevarnih točk (ukrep 1.5). Izdelali bomo prometno študije Krajevne skupnosti Šentjošt (ukrep 1.6) in izvedli v njej predlagane ukrepe (ukrep 1.7).

Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti

K bolj učinkovitemu izvajanju OCPS bo prispevalo letno izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom, na primer skozi delavnice, seminarje in kongrese. Načrtujemo vsaj en tak dogodek na leto (ukrep 1.8). Vsaj dvakrat letno bomo izvajali akcije ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti, spreminjanja potovalnih navad ter krepitve prometne kulture (npr. formalno se bomo vključili v Evropski teden mobilnosti, teden varnosti, pešbus, bicivlak, kolesarski izleti, promocija JPP, promocija Prostoferja ...) (ukrep 1.9).

Transparentno načrtovanje in sodelovanje

Vključevanje splošne in strokovne javnosti pri prometnem načrtovanju se ne bo zaključilo s sprejemom OCPS, saj bomo z aktivnostmi nadaljevali tudi med izvajanjem ukrepov. Naš cilj je, da bo delež projektov z vključeno javnostjo 100-odstoten (ukrep 1.10). Povezovali se bomo s tudi s sosednjimi občinami, saj si z njimi delimo veliko prometnih izzivov in tokov (ukrep 1.11). Večje generatorje prometa, kot so Občina, osnovni šoli, vrtci, podjetja in organizatorji večjih prireditev, športnih ter drugih dogodkov, bomo spodbujali in podpirali pri izdelavi mobilnostnih načrtov. Načrtujemo vsaj eno spodbudo na leto (ukrep 1.12), s ciljem, da se vsaj en mobilnostni načrt pripravi na vsaki dve leti (ukrep 1.13).

Izboljšanje javnih prostorov in storitev

Vzpostaviti želimo Center za mladino za druženje v centru Dobrove, s čimer bo omogočeno obujanje društev in spodbujanje povezovanja med njim, ob njem bomo uredili otroško igrišče (ukrep 1.14). Zagotovili bomo nove prostore za knjižnico in zdravstvene storitve v Polhovem Gradcu (ukrep 1.15). Za



zmanjševanje razdalj za poti po nakupih bomo spodbujali izboljšanje ponudbe obstoječih živilskih trgovin v Dobrovi in Polhovem Gradcu (ukrep 1.16).



9. DRUGI STEBER: HOJA





DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je najbolj osnovno gibanje človeka in je pravzaprav del vsake poti – hodimo tudi, ko uporabljamo avtomobil (dostop do parkirišč) ali javni promet (dostop do postaj in postajališč). Zato je zelo pomembno, da povsod zagotavljamo dobro hodljivost okolja – to niso le površine za pešce, temveč tudi prijetno, čisto in tiho okolje za hojo, ozelenitve in senca, zadostne širine za hojo vstric ali z vozički in drugimi pripomočki, urbana oprema, ki nam omogoča, da si odpočijemo ali pokramljamo ter varna mesta za prečkanje cest. Ne glede na to, da našo občino zaznamuje razpršena poselitev in so za marsikatero pot razdalje predolge za hojo, pa lahko hoja vsekakor pridobi na večji veljavnosti.

DOSEŽKI

Zgradili smo pločnik med Srednjo vasjo pri Polhovem Gradcu ter Polhovim Gradcem. V okviru izgradnje državne kolesarske povezave so bili urejeni pločnik in prehodi za pešce ob regionalni cesti v Šujici. Uredili smo križišča in prehode za pešce, na primer pri mesariji Dolinar, na Ulici Vladimirja Dolničarja, kjer je bilo izvedeno povišano križišče, ter na Horjulski cesti v okviru rekonstrukcije križišča z Ulico Vladimirja Dolničarja. Prehodi za pešce so bili urejeni v krajih Gabrje, Dobrova, Šujica, Razori, Podsmreka, Polhov Gradec in Črni Vrh. Križišča so bila urejena v Razorih, na Dobrovi, v Polhovem Gradcu in Gabrju. Nadaljevali smo tudi z razvojem kulturnih in rekreativnih poti, kot sta Speča grofica in Glasbena pot. Pogoji za hojo so bili izboljšani tudi v središču Dobrove, kjer smo uredili pas za pešce, umirili promet in izvedli dvignjen prehod za pešce. Za Osnovno šolo Dobrova smo v okviru projekta Aktivno v šolo in zdravo mesto izdelali Načrt hodljivosti, ki vključuje tudi posodobljen načrt varnih šolskih poti. Za izboljšanje povezljivosti smo uredili peš dostope do javnih avtobusnih postajališč, na primer na regionalni cesti med Dvorom in Žirovnikovim grabnom ter od Gabrja do Dobrove.



Urejen pločnik s prehodom za pešce in avtobusnim postajališčem v Srednji vasi.

IZZIVI

Ključni izziv ostaja neskljenjena infrastruktura za pešce. Zlasti so problematični odseki brez pločnikov v območju naselij, npr. regionalna cesta R3-641 v Gabrjah, na mostu med Dobrovo in Šujico (čez Gradaščico), v naselju Dvor pri Polhovem Gradcu, v delu Polhovega Gradca, na Horjulski cesti na območju naselja Dobrova itd. Na takih odsekih morajo pešci sestopati na vozišče in so zato bolj



izpostavljeni motornemu prometu, večina pa se zaradi tega za hojo niti ne odloča. Manjka tudi varnih prehodov za pešce in križišč, zlasti na šolskih poteh v okolici OŠ Dobrova. Zaradi drugega upravljavca ceste, je ureditev pločnikov in prehodov za pešce na lokacijah, kjer so ti potrebni (tudi do avtobusnih postajališč), otežena. Šolske poti torej niso v celoti varne, kar vpliva na to, da manj otrok pešači v šolo, kot bi lahko. Površina občine skupaj z velikim številom naselij pomeni, da večina sicer živi v oddaljenosti od šol, ki so manj primerne za hojo, vseeno pa tudi tisti, ki imajo to možnost, hodijo manj, kot bi lahko. Na primer, v OŠ Dobrova je leta 2024 živel 17 % otrok znotraj 15-minutne oddaljenosti od šole, 23 % pa znotraj 20-minutne dostopnosti, medtem ko jih je hodilo peš le 11 %. Obstoječi pločniki so pogosto preozki, na prehodih nimajo vedno znižanega robnika za uporabnike z omejeno mobilnostjo. Primanjkuje tudi ločenih pešpoti, stran od prometnic, ki bi nudile privlačno okolje za hojo ter urbane opreme za pešce. Ponekod še vedno manjka tudi javna razsvetljava, na primer med Stranska vasjo in Dobrovo, na območju Mačkovega grabna in drugje po vaseh ter na sprehajalnih poteh. Vozila še vedno velikokrat dosegajo previsoke hitrosti. Zadovoljstvo s pogoji za hojo torej ostaja na nizki ravni, saj približno 6 od 10 občanov ni zadovoljnih z urejenostjo šolskih poti, pločniki, prehodi za pešce, osvetljenostjo poti, hitrostjo vozil, varnostjo pešcev, 8 od 10 pa jih je nezadovoljnih prilagojenostjo starejšim in gibalno oviranim. Delež hoje zaradi teh razlogov ostaja nizek – za na opravke 1 %, delo 2 %, za druženje 6 %, v šolo med 13 in 16 %, bolj znaten je zgolj pri rekreaciji, kjer znaša 28 %. Razdalje poti so pomemben dejavnik za nizke deleže, vendar pa tudi na kratkih poteh prevladuje avtomobil.



Pomanjkanje prehodov za pešce na regionalni cesti je eden ključnih prometno-varnostnih izzivov, še posebej za ranljive udeležence, kot so otroci.

PRILOŽNOSTI

Kljub relativno redki gostoti poselitve obstaja potencial za povečanje deleža pešcev, predvsem za poti v šolo. Želja po tem vsekakor obstaja, saj si kar 32 % šolarjev v občini želi hoditi peš v šolo, kar je dvakrat več kot danes. Na področju spodbujanja aktivnega prihoda v šolo so torej še rezerve, pri čemer bo zelo pomembno sodelovanje tako med šolami in starši ter upravljavci infrastrukture. Poleg infrastrukturnih ureditev imamo še rezerve pri ozaveščanju in mehkih ukrepih, kot je izvajanje pešbusa in umirjanje prometa. Poleg tega je 45 % poti na delo, ki so krajše od 1 km, še vedno opravljenih z avtomobilom,



čepprav je hoja na takih razdaljah sprejemljiva za večino ljudi. Priložnost prinaša ureditev pešpoti ob vodotokih, kot sta Horjulka in Gradaščica, saj bi s tem pridobili privlačne in varne poti v naravnem okolju tako za dnevno mobilnost kot za rekreacijo. K temu bi pripomoglo tudi izboljšanje osvetlitve pešpoti, predvsem na relacijah med naselji. Nenazadnje pa bi prilagoditev poti za pešce za gibalno ovirane in starejše pomenila izboljšanje pogojev za hojo za vse občane in obiskovalce. Največjo podporo med vsemi ukrepi imajo ravno izboljšanje šolskih poti, prilagoditve prometnih površin starejšim in osebam z različnimi omejitvami ter povečanje površin za pešce.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za hojo. Prvi razlog je, da imajo potovanja v šolo največji potencial za povečanje hoje, drugi pa je, da če bomo uspeli urediti okolje, varno za otroke, bo varno tudi za preostale ljudi.

| Strateško vodilo | Ambicija |
|---|---|
| Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo v šolo z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih povezav ter zagotavljanje dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe do ključnih ciljev. | Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš ali s skirojem, na 25 % do leta 2032 glede na 16 % leta 2024. |

UKREPI

Izboljšanje osnovne infrastrukture za pešce

Prednostno bomo urejali in nadgrajevali šolske poti in spodbujali hojo v šolo, na primer s talnimi in vertikalnimi označitvami vseh poti, označitvijo pasov za pešce na vozišču, kjer ni pločnikov, osvetlitvijo in drugimi ukrepi, ki so določeni v Elaboratih presoje varnosti cest, še posebej v naseljih Brezje, Stranska vas ...). Pri tem bomo načrtovali vsaj eno nadgradnjo na leto (ukrep 2.1). Nadaljevali bomo z izgradnjo novih in nadgradnjo obstoječih pločnikov, pri čemer bomo načrtovali izvedbo vsaj enega odseka na leto. Med prednostnimi lokacijami so Šentjošt, Brezje, do Mačkovega grabna, med Kramarjevim Hramom in Gabrjem, Dvor, Polhov Gradec–Briše, Stranska vas–Dobrova, Dobrova–Briše, Hruševo, Polhov Gradec–Črni Vrh (ukrep 2.2). V naseljih bomo tudi odpravljali ovire na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju (npr. v krožišču v Dobrovi, pri gasilskem domu ...), pri čemer bomo načrtovali vsaj eno ureditev na leto (ukrep 2.3). Eden ključnih ukrepov ostaja ureditev novih, varnih prehodov za pešce, zlasti na območjih velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij, (npr. v Šentjoštu, na odseku Hruševo–Gabrje in seveda na šolskih poteh). V ta namen načrtujemo ureditev vsaj petih novih prehodov v obdobju sedmih let (ukrep 2.4).

Izboljšanje privlačnosti hoje

Še naprej bomo dopolnjevali omrežje javne razsvetljave, ki je pomembna za občutek varnosti in spodbujanje hoje ne glede na uro dneva ali letni čas. Prednostne lokacije vključujejo naselja Dobrova, Hruševo, Stranska vas, Podsmreka, Šujica, območje do Mačkovega grabna, povezavo Stranska vas–Dobrova in Šentjošt na šolskih poteh. Pri tem bomo načrtovali izvedbo vsaj enega odseka na leto (ukrep 2.5). Na izbranih lokacijah bomo postavili urbano opremo, kot so klopi, koši za smeti, javna stranišča, pri čemer bomo načrtovali ureditev vsaj enega območja na dve leti (ukrep 2.6). Pri vseh ureditvah prometnih površin bomo zagotavljali ozelenitev (drevesa, zelenice) na lokacijah po pobudah občanov, v sklopu tekočih projektov (ukrep 2.8). Še naprej bomo urejevali in označevali rekreacijske in tematske



pešpoti ter pešpoti v občini, vključno z brvmi čez vodotoke, pri čemer načrtujemo ureditev vsaj ene lokacije na leto (ukrep 2.8).



10. TRETJI STEBER: KOLESARJENJE





TRETI STEBER: KOLESARJENJE

Na kratkih razdaljah do nekaj km je kolo »od vrat do vrat« v večini primerov najhitrejšo prevozno sredstvo, saj pri njegovi uporabi ne izgubljam časa v prometnih zastojih in pri iskanju parkirnega mesta. Glede na to, da so razdalje v naši občini za vsakodnevne poti za marsikoga predolga za hojo, bi lahko kolo igralo pomembnejšo vlogo pri dostopu do šole, delovnih mest, različnih storitev ter rekreacijskih površin. Še posebej, ker prispeva h krepitvi zdravja, hkrati pa ne onesnažuje okolja ter povečuje energetska učinkovitost prometa. Poleg tega je kolesarjenje vse bolj priljubljena rekreacijsko-turistična dejavnost, za katere imamo dobre predpogoje in privlačno okolico. Vse večja priljubljenost e-koles prispeva k lažjemu premagovanju višinskih razlik (npr. v naseljih izven dolin) ali daljših razdalj (npr. do Ljubljane, kjer dela večina občanov). Trenutno je največja ovira pomanjkanje ustrezne infrastrukture. Občutek varnosti in udobje kolesarjenja ter možnost varnega parkiranja koles pa sta najpomembnejša dejavnika večine ljudi pri odločitvi, ali bodo za prevozno sredstvo namesto avtomobila uporabili kolo.

DOSEŽKI

Izgradnja državne kolesarske povezave med Razori, Dobrovo, Šujico in Gabrjami pomeni varnejšo pot tako med naselji v občini kot tudi proti mestni občini Ljubljana. Po njej je možno varno kolesariti ob regionalni cesti, kjer je (hitrega) prometa veliko. Zarisali smo kolesarske pasove na občinski cesti od Šujice proti Stranski vasi ter znake za souporabo občinskih cest v okolici OŠ Dobrova. Za OŠ Polhov Gradec in OŠ Dobrova smo naročili Elaborat presoje varnosti cest, na podlagi katerega so bili izvedeni ukrepi za umirjanje prometa v okolici šol. Na podlagi tega je bila umaknjena prepoved kolesarjenja v šolo. Za izboljšanje pogojev za kolesarjenje v šolo smo uredili kolesarska stojala pri OŠ Dobrova in OŠ Polhov Gradec. Glede na anketo se je povečal delež kolesarjenja kot rekreacije ter zadovoljstvo z ureditvami za kolesarje. Pridružili smo se projektu Vzpostavitev javnega sistema izposoje e-koles v Ljubljanski urbani regiji, ki bo do leta 2028 zagotovil sistem izposoje e-koles v regiji. Ta bo sledil razvoju infrastrukture in bo medobčinsko povezan, imel bo enovit informacijski sistem in sistem plačevanja.



Kolesarski pasovi na vozišču omogočajo varnejše kolesarjenje.



IZZIVI

V občini žal še ne moremo govoriti o kolesarskem omrežju, saj imamo le posamezne, nesklenjene odseke kolesarskih povezav tako za dnevno mobilnost kot tudi za rekreacijo in turizem. Tako kot za hojo je glavni izziv kolesarjenje ob regionalni cesti, saj prav alternative za potovanje v dolini Gradaščice ni, enako velja za dolino Horjulščice. Kolesarji morajo uporabljati isto (ponekod slabo vzdrževano) površino kot vozniki, ki pa so pogosto prehitri in nevarno prehitvajo. Zadovoljstvo s pogoji za kolesarjenje je še manjše kot pri hoji, saj je približno tri četrtine anketiranih občanov nezadovoljnih s kolesarskimi povezavami, varnostjo kolesarjev ter parkirišči za kolesa. V občini beležimo visok delež kolesarskih nesreč, med hudimi nesrečami je bilo v obdobju 2018–2022 38 % kolesarjev, med lažjimi pa 29 %. Primanjkuje urejenih in ustreznih parkirnih mest za kolesa, na primer pri trgovinah, avtobusnih postajališčih, pa tudi pri šolah, saj so obstoječa nezaščitena pred vremenskimi vplivi. V šolo in na delo kolesari zgolj 2 % anketiranih. 49 % jih nikoli ne uporabi kolesa kot prevozno sredstvo.



Ne glede na to, ali gre za kolesarje, ki kolesarijo za rekreacijo ali kot obliko mobilnosti, je infrastruktura, kjer morajo deliti prometne ceste z motornim prometom, neprivlačna za najbolj ranljive: otroke, starejše, ženske in vse, ki se ne počutijo varno v takem okolju.

PRILOŽNOSTI

Kljub pomanjkljivim pogojem za kolesarjenje, ki pa se vendarle izboljšujejo, je kolesarjenje precej priljubljena oblika rekreacije. Kar 67 % gospodinjstev ima tri kolesa ali več, 46 % anketiranih občanov in občank kolesari za rekreacijo vsaj nekajkrat mesečno. 8 od 10 občanov si želi več površin za kolesarje ter več parkirnih površin za kolesarje. Kar 32 % učencev si želi kolesariti v šolo. To je potencial, na katerem moramo graditi in otrokom omogočiti pogoje za udejstvovanje v aktivni, zdravi in samostojni mobilnosti. Priložnost prav tako ponuja še naprej razvijajoče se državno kolesarsko omrežje (ter z njim povezana sredstva) ter urejanje kolesarskih povezav skupaj s pešpotmi ob vodotokih. Urejene poti za rekreacijsko-turistično kolesarjenje pomenijo tudi izjemno dobro osnovo za dnevno mobilnost.



STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za kolesarjenje. Varni pogoji za kolesarjenje za otroke pomenijo tudi varno okolje za kolesarjenje starejših, gibalno oviranih in navsezadnje vseh, ki ne sodijo med bolj ranljive udeležence.

| Strateško vodilo | Ambicija |
|--|--|
| Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje v šolo z urejanjem varnih, udobnih in neprekinjenih povezav, umirjenim prometom ter ustreznimi pogoji za varno parkiranje koles. | Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo, na 10 % do leta 2032 glede na 2 % leta 2024. |

UKREPI

Ureditev kolesarskih povezav

Kot predpogoj za urejanje kolesarskih povezav v prihodnosti bomo izdelali projektno dokumentacijo oziroma študije za kolesarske povezave, ločene od vozišča (ločenih od cest), npr. na relaciji Brezje–Dobrova). Načrtujemo pripravo vsaj enega projekta na tri leta (ukrep 3.1). Uredili in enotno bomo označili kolesarske povezave, npr. kolesarske poti do šol, panoramska kolesarska povezava Polhov Gradec–Črni Vrh–Šentjošt nad Horjulom itd. Načrtujemo ureditev vsaj enega odseka na dve leti (ukrep 3.2). Ena od prednostnih nalog je tudi dograditev regionalne kolesarske povezave v sklopu Barjanskega kolesarskega omrežja (ukrep 3.3). Na voziščih, kjer ni prostora za ločeno kolesarsko površino, bomo zarisali kolesarske pasove ali znake za souporabo vozišča. Načrtujemo ureditev vsaj enega odseka na leto (ukrep 3.4).

Ureditev dodatne opreme za kolesarje

Uredili bomo kolesarska parkirišča, zlasti ob javnih objektih (npr. šola, vrtec, trgovine, lekarna, športne in kulturne ustanove, središče Dobrove, turistične točke, avtobusna postajališča). Načrtujemo postavitev vsaj 20 naslonov za kolesa na leto (ukrep 3.5). V sodelovanju z RRA LUR bomo vzpostavili 6 terminalov za izposajo e-koles v naseljih Dobrova, Gabrje, Podsmreka in Polhov Gradec (ukrep 3.6). Za namen spremljanja števila kolesarjev ter za promocijo kolesarjenja bomo postavili kolesarski števec na novi kolesarski povezavi med Gabrjami in Hruševim (ukrep 3.7).



11. ČETRTEI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET





ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni prevoz prinaša veliko koristi posameznikom, skupnostim in lokalnemu gospodarstvu. Je ključen za omogočanje dostopnosti in mobilnosti vsem prebivalcem, ne glede na starost, zdravstveni ali finančni status. Ocenjuje se namreč, da več kot tretjina prebivalcev ne sme ali iz različnih razlogov ne more voziti avtomobila. Z vidika kapacitete je tudi precej bolj učinkovit kot prevoz z osebnim avtomobilom, prav tako prispeva k nižjim emisijam in hrupu. Žal tako kot drugod tudi v naši občini osebni promet prevladuje nad javnim. V naši občini obratuje javni avtobusni promet, prevoz na klic za starejše ter šolski prevoz, na katerih bo treba graditi v prihodnje, da bo postal bolj privlačna alternativa avtomobilu.

DOSEŽKI

Prevoz na klic »Prostofer«, ki je bil vzpostavljen leta 2023, je bistveno izboljšal dostopnost prevoza za socialno ogrožene občane, predvsem za prevoze do zdravstvenih ustanov. Urejena in obnovljena so bila številna avtobusna postajališča. Pri OŠ Dobrova smo uredili postajališče šolskega avtobusa. V medkrajevnem avtobusnem prometu je z novimi koncesijami leta 2024 prišlo do rahle povečanja frekvence avtobusov na liniji 56 prevoznika LPP. Pomemben korak predstavlja uvajanje integriranih rešitev, ki povezujejo hojo, kolesarjenje in javni potniški promet. Med ključnimi ukrepi so izposoja električnih koles pri graščini v Polhovem Gradcu, avtobusna linija s prevozom koles (Črni Vrh–Šentjošt) ter enosmerni prevoz koles z LPP, zlasti do izletniških točk. Kolesarske povezave dopolnjujejo JPP in se navezujejo na sistem P+R. Občina je leta 2023 spadala med občine, v kateri ima 70 do 80 % prebivalcev v radiju 1 km od svojega bivališča postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (to je 8 parov voženj na delovni dan ali več).



Prostofer omogoča starejšim občanom mobilnost in dostopnost do ključnih storitev.

IZZIVI

Kar 46 % občanov in občank nikoli ne uporabi avtobusnega prevoza, nadaljnjih 35 % pa zgolj nekajkrat letno. Vsaj nekajkrat tedensko avtobusni prevoz uporablja 8 % vprašanih, kar je občuten upad v primerjavi s 14 % leta 2020. Le 5 % občanov uporablja avtobus za na delo. Uporaba avtobusa je v štirih letih upadla tudi pri poteh v šolo, in sicer z 28 na 22 %. Za veliko večino poti se uporablja avtobus, še posebej za poti, daljše od 5 km. Občani so izrazito nezadovoljni s časovnim intervalom voženj avtobusov,



medtem ko so z ostalimi vidiki, kot so poteki linij in cene bolj zadovoljni kot ne. Posebej so slabše dostopna manjša, bolj oddaljena naselja izven dveh glavnih dolin, ponekod so postajališča preveč oddaljena. Kljub napredku in stalnemu opremljanju ostaja nezadostna infrastruktura avtobusnih postajališč. Ponudba storitve Prostofer ima svoje omejitve, kot so togost meril upravičenosti, pomanjkanje prostovoljcev, vozil in prešibka promocija.



Prenizka frekvenca odhodov avtobusov je v kombinaciji s ponekod neurejenimi postajališči ter privlačnostjo avtomobilskega prevoza ključni dejavnik, ki odvrta ljudi od uporabe javnega prevoza.

PRILOŽNOSTI

V anketah je izražena močna podpora pogostejšim vožnjam avtobusov. Izboljšati bi se dalo povezavo vaških naselij z Dobrovo in naprej z Ljubljano. Bližina Ljubljane in vpetost v regionalne prometne izzive in rešitve je zagotovo priložnost za našo občino. Priložnost prinašajo izboljšanja digitalne uporabniške izkušnje z aplikacijami za spremljanje prevozov v realnem času ter enotne vozovnice, kar se razvija na državni ravni. Ena od priložnosti je tudi spodbujanje prevozov koles na avtobusih in zagotavljanje dostopnosti za invalide in ranljive skupine z nizkopodnimi avtobusi. Nadaljevanje podpore in izboljšanje prevoza na klic je priložnost, da okrepimo to obliko prevoza, ki je posebej primerna za redko poseljene občine, kot je naša.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo skrb za zagotavljanje zadostne frekvence vseh oblik JPP za večjo dostopnost.

| Strateško vodilo | Ambicija |
|---|--|
| Izboljšanje ponudbe javnega prevoza do ključnih ciljev, z boljšim povezovanjem podeželja, rednimi in pogostimi odhodi iz urejenih postajališč ter potovalnim časom, konkurenčnim osebnemu avtomobilu. | Povečanje skupnega števila prepeljanih potnikov z različnimi oblikami JPP za 15 % do leta 2032 glede na izhodišče (z LPP: 242.446 potnikov leta 2023 ter s Prostoferjem 222 potnikov leta 2024). |



UKREPI

Izboljšanje medkrajevnih avtobusnih prevozov

Redno bomo podajali pobude upravljavcu javnega potniškega prometa, na primer za povečanje frekvence prevoznika LPP na linijah 51 in 56 (predvsem ob jutranjih konicah, ob večerih, med vikendi in počitnicami), za preučitev možnosti preureditve obstoječih linij z možnostjo podaljšanja linij št. 6D do Dobrove in za vzpostavitev delujočega avtomata za polnjenje kartice Urbane (ukrep 4.1). Podali bomo tudi pobudo za uvedbo potnikom prijaznejših vozil, na primer za prevoz invalidov in tudi koles (ukrep 4.2).

Še naprej bomo urejali avtobusna postajališča z ustrezno opremo, na primer z nadstrešnico, sedišči, voznimi redi, prometno signalizacijo in izogibališčem, kjer je možno). Med prednostnimi lokacijami je na primer postajališče pri kmetijski zadrugi Polhov Gradec (ukrep 4.3).

Izboljšanje lokalnih prevozov

Nadgraditi želimo že vzpostavljeno storitev Prostofer, denimo z znižanjem meril upravičenosti, večjo promocijo, nagradami za prostovoljce in nakupom dodatnega vozila, da bi največji dve naselji imeli vsako po eno vozilo (ukrep 4.4.). Preučili bomo možnost in oblike podpore storitvi Šentaxi, spletni skupnosti na območju Šentjošta, kjer lahko posameznik ponudi ali poišče prevoz (ukrep 4.5).



12. PETI STEBER: MOTORNI PROMET





PETI STEBER: MOTORNI PROMET

Ob številnih prednostih, ki jih prinaša mobilnost z avtomobilom, ima naraščanje osebnega avtomobilskega prometa za rezultat hrup, slabšo kakovost zunanjskega zraka in zastoje, ti pa (tako tradicionalno mislimo) zahtevajo širitev obstoječih in gradnjo novih javnih prometnih površin ter s tem povezanih javnofinančnih izdatkov. Zaradi močne prevlade avtomobilov in neprilagojenih hitrosti sta hoja in kolesarjenje postala bolj nevarna. Pogosto starši v želji po obvarovanju otrok pred nevarnostmi na cesti vozijo z avtomobili v šolo, s tem pa sami prispevajo k dodatni nevarnosti za druge otroke. S tem jih odrasli ropamo samostojnosti in gibanja, dveh ključnih elementov za zdravo odraščanje. Naša dolžnost je, da omogočimo vsem udeležencem v prometu varno gibanje, prednost pa damo tistim, ki ne povzročajo negativnih učinkov v prostoru in prometu. Tak pristop je navsezadnje dobrodošel tudi za voznike, ne samo zaradi večje varnosti, temveč tudi večje pretočnosti, ki jo prinese večja uporaba alternativnih oblik mobilnosti. Zato je OCPS usmerjen v upravljanje motornega prometa na način, da se zagotavlja večjo uravnoteženost med prevoznimi sredstvi, v umirjanje motornega prometa, hkrati pa tudi v zagotavljanje varne cestnoprometne infrastrukture. Vse to ob zavedanju, da bo avto ostal pomemben in za marsikoga obvezen element sodobnega življenja.

DOSEŽKI

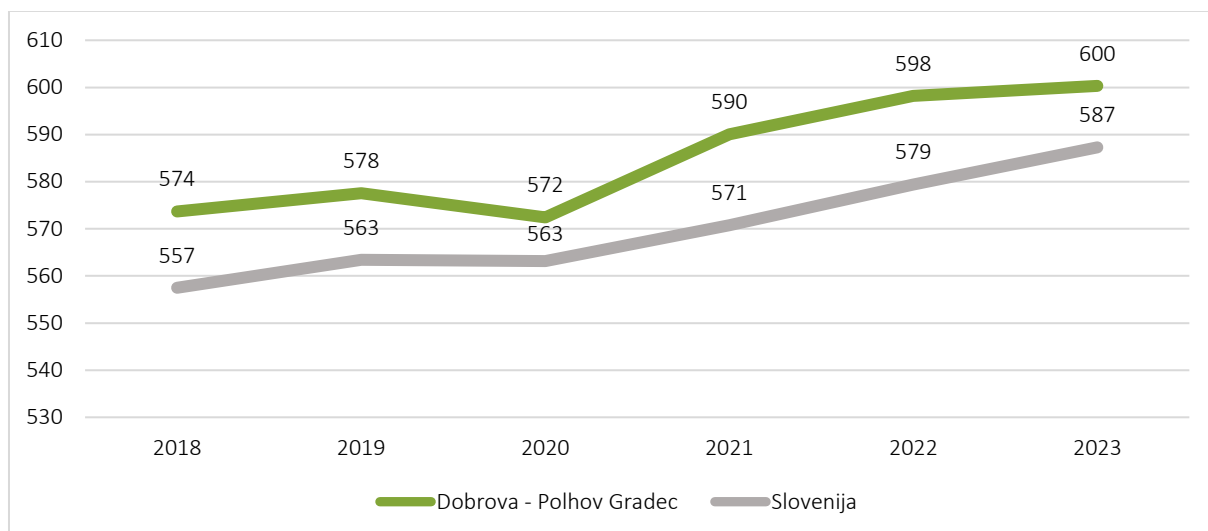
V zadnjih letih smo izvedli ukrepe na področju umirjanja prometa. Na primer, na cestah znotraj Dobrove in Šentjošta je omejitev hitrosti največ 30 km/h. Leta 2023 je občina pristopila k izdelavi prometnega načrta Prometna ureditev Dobrova, katerega namen je zasnovati celovito prometno ureditev na območju Dobrove s poudarkom na omejevanju in umirjanju motornega prometa. Prenovljena je bila cesta med Šujico in Podutikom. V občini je nameščenih skupno 14 prikazovalnikov hitrosti, njihovo mrežo sproti dopolnjujemo in redno spremljamo podatke. Uredili in osvetlili smo parkirišča pri Podgrajskem domu ter P+R parkirišče Dobrova. Leta 2025 smo zgradili novo P+R parkirišče v Dobrovi s 50 parkirnimi mesti za avtomobile in 25 mesti za kolesa. Na tej lokaciji bo tudi ena izmed postaj načrtovane mreže za izposajo električnih koles ter polnilnica za električna vozila. Parkirišče je namenjeno predvsem presedanju na javni prevoz proti Ljubljani. Večina anketiranih občanov je zadovoljna s pretočnostjo prometa in stroški mobilnosti, s količino prometa pa so nekoliko bolj zadovoljni kot nezadovoljni. Pozitivno je, da se količina prometa v primerjavi z obdobjem pred epidemijo ne povečuje.



Umirjanje hitrosti je eden ključnih načinov za izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu.

IZZIVI

Zaradi razpršene poseljenosti so prebivalci občine Dobrova – Polhov Gradec odvisni predvsem od lastnega prevoza, zato je raba osebnega avtomobila in stopnja motorizacije (lastništvo avtomobilov na 1.000 prebivalcev) nad slovenskim povprečjem. Avto prevladuje kot glavno prevozno sredstvo za vse namene poti, celo za na rekreacijo in v šolo. Na delo se z avtom vozi 90 % anketiranih, po opravkih celo 95 %. Po podatkih ankete se osebno vozilo vse več uporablja tudi za premagovanje kratkih poti. Več kot polovica vprašanih, ki se v šolo, na delo ali po opravkih vozijo z avtomobilom, potujejo v vozilu sami. Občina ima relativno obsežno cestno omrežje, kar predstavlja veliko finančno obremenitev za občino zaradi vzdrževanja. Več kot polovica anketiranih je nezadovoljnih z razpoložljivostjo parkirišč ter s prometno varnostjo ter. Med najbolj perečimi problemi z vidika varnosti je prehitra vožnja. Podatki z merilnikov kažejo, da skupno več kot polovica voznikov vozi nad omejitvijo hitrosti, samo na dveh od desetih analiziranih lokacijah pa prevladujejo vozniki, ki se držijo omejitve hitrosti. Dodatno perečo problematiko predstavlja tranzit osebnih vozil skozi občino, predvsem v času povečanih zgostitev prometa na ljubljanski zahodni obvoznici in v poletni sezoni, na primer skozi Stransko vas in na relaciji Šujica–Gabrje). Kljub uvedbi prometnega režima s prometno signalizacijo leta 2023, ki prepoveduje tranzitni promet in ki predvideva finančne kazni, še vedno prihaja do kršenja občutnih negativnih vplivov in obremenitev na lokalno prebivalstvo in okolje.



Stopnja motorizacije v občini je bila vedno nadpovprečna in še naprej narašča.

PRILOŽNOSTI

Med anketiranimi občani je zaznati večinsko, tri-četrtnsko podporo umirjanju prometa ter tudi za preprečevanje uporabe lokalnih cest kot obvozov za avtocesto. Poleg tega bi bilo treba dodatno preučiti omejitve za težke tovornjake. Zaradi nizke zasedenosti avtomobilov prinaša priložnost spodbujanje souporabe avtomobilov. Ureditev kritičnih točk in sanacija poškodovanih cestišč je priložnost, da se poveča prometna varnost za vse udeležence.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavni prioriteti tega stebra bosta povečanje varnosti na regionalni cesti ter umirjanje prometa.

| Strateško vodilo | Ambicija |
|---|--|
| Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu, ob hkratnem umirjanju prometa in omejevanju tranzitnega prometa ter zmanjševanju privlačnosti uporabe avtomobila za kratke razdalje. | Zmanjšanje deleža voznikov, ki vozijo nad omejitvijo hitrosti v občini na 45 % do leta 2032 glede na 56 % leta 2024. |

UKREPI

Umirjanje prometa

Nadaljevali bomo z ukrepi umirjanja prometa v naseljih, tako s fizičnimi ovirami kot s prometno signalizacijo. Prednostne lokacije vključujejo odseke Dobrova–Brezje, Dobrova–PG, naselja Črni Vrh, Šentjošt nad Horjulom, Šujica, Hruševno, Dvor pri Polhovem Gradcu, Osredok in druga območja. Hitrostne grbine bomo postavili na več prometno obremenjenih in nevarnih lokacijah, na primer pri vrtcu ob POŠ Črni Vrh, pri OŠ Dobrova v naselju Brezje pri Dobrovi ter v naseljih Polhov Gradec, Gabrje in Podsmreka. Znižali bomo omejitev hitrosti na občinskih cestah v naseljih Šujica, Dobrova, Polhov Gradec ter Stranska vas–Vrhovci. Čeprav v večini naselij že velja omejitev 30 km/h, to še ni povsod uveljavljeno. Na primer, pri Vrtcu Brezje je trenutno omejitev hitrosti še 50 km/h, pri POŠ Črni Vrh pa 40 km/h. Uvedli bomo semafor, ki prižge rdečo luč ob prevelikih hitrostih, možne lokacije so na primer v Kurji vasi, pri Kramarjevem hramu, v Hruševem, pri ŠRC Gabrje, v Dobrovi pri vrtcu. Načrtujemo izvedbo vsaj dveh



območij na leto. (ukrep 5.1). Povečali bomo nadzor nad hitrostmi z radarjem v kombinaciji s preventivnimi radarskimi tablami, na primer na območjih naselij Stranska vas, Razori, Brezje, Dobrova, Hrastenice, Šujica-Gabrje, Komanija, Suhi Dol, Šentjošt, Horjulska cesta ...) s ciljem nakupa radarja s štirimi škatlami (ukrep 5.2). Stremeli bomo k poostrenemu nadzoru prometa z vidika upoštevanja prometnih režimov in prometne signalizacije, še posebej nad tranzitom v turistični sezoni in kršitvami parkiranja, v sodelovanju s Policijo in medobčinskim redarstvom (ukrep 5.3). Za zmanjšanje verjetnosti prekrškov bomo preverili možnosti za izločitev lokalnih povezav iz navigacijskih sistemov, kot je Google Maps (ukrep 5.4).

Upravljanje parkiranja

Izvajali bomo trajnostno parkirno politiko z namenom povečanja razpoložljivosti parkirišč za kratkotrajne uporabnike in zmanjšanja dolgotrajnega zasedanja (ukrep 5.5). Čeprav parkirna politika še ni formalno sprejeta, je bila leta 2024 izdelana Prometna ureditev Dobrove, ki vključuje rešitve, kot so nadomestna parkirišča pri kulturnem domu, kratkotrajna mesta ob Polhograjski cesti ter reorganizacija parkirišč pred občino in vrtcem. Ob večjih prireditvah obiskovalce že usmerjamo na proste javne površine. Po zgledu parkirišča P+R bomo uredili dodatna parkirišča za prestop na JPP in sopotništvo, na primer v Polhovem Gradcu, Šentjoštu nad Horjulom, Črnem Vrhu. Načrtujemo ureditev vsaj enega parkirišča na dve leti (ukrep 5.6). Za zmanjševanje nelegalnega parkiranja bomo uredili bomo tudi parkirišča ob izletniških izhodiščih, skupaj z javnimi stranišči. Možne lokacije so pred kmetijsko zadrugo, Polhograjsko graščino, Dvorom za Grmado itd. Načrtujemo ureditev vsaj enega parkirišča na dve leti (ukrep 5.7). Na parkiriščih bomo razširili omrežje električnih polnilnic, na primer v Dobrovi in Polhovem Gradcu, z načrtovano postavitvijo vsaj ene polnilnice na dve leti (ukrep 5.8). Spodbujali bomo sopotništvo, predvsem z ozaveščanjem in promocijskimi aktivnostmi za spremembo potovalnih navad. Podprli bomo tudi vzpostavitev sistema izposoje električnih vozil z namestitvijo terminala Avant2Go na P+R Dobrova, kar bo občanom omogočilo dostop do skupne rabe vozil in prispevalo k zmanjšanju uporabe osebnih avtomobilov (ukrep 5.9).

Urejanje varne cestne infrastrukture

Aktivno bomo sodelovali pri rekonstrukciji regionalne ceste Polhov Gradec–Dobrova, ki bo vključevala tudi ukrepe za umirjanje prometa ter ureditve za pešce in kolesarje (ukrep 5.10). Nadaljevali bomo z obnovami in urejanjem kritičnih točk z vidika prometne varnosti, pri čemer bomo prednostno obravnavali odseke Šentjošt–Horjul, Šentjošt, Kurja vas, Črni Vrh–Kuzov Grič ter Dvor. Hkrati bomo asfaltirali neasfaltirane lokalne ceste oziroma javne poti, prednostno: Črni Vrh, cesta Hoja–Ravnik, Gugelj–Reka in Nartnik–Kucelj ter namestili obcestne varovalne ograje v hribovitejših delih občine. Načrtujemo ureditev vsaj enega odseka na leto (5.11). V Dobrovi bomo zgradili obvozno cesto, skladno s študijo Prometna ureditev Dobrova, ki predvideva krajšo obvoznicu z namenom povečanja varnosti z zmanjšanjem tranzitnega prometa v središču Dobrove. Podobno bomo izvedli tudi v Polhovem Gradcu (ukrep 5.12).



13. AKCIJSKI NAČRT

S svetlo rumeno barvo so označeni ukrepi z največjo prednostjo izvajanja. Zahtevnost ukrepa združuje ključne dejavnike izvedbe – finančne stroške, število in raznolikost deležnikov, organizacijsko in tehnično kompleksnost, potrebna dovoljenja ter časovni okvir.

Celostno prometno načrtovanje

| Zap. št. | Ukrep | Strošek ukrepa | Viri financiranja | Zahtevnost | Odgovornost za izvedbo | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|--|--|---|------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Načrtovanje in financiranje | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Zagon, vrednotenja in prenova OCPS | 2.000 EUR/leto (vrednotenje) 30.000 EUR/7 let (prenova) | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | |
| 1.2 | Imenovanje koordinatorja za celostno prometno načrtovanje | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG | | | | | | | | |
| 1.3 | Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG | | | | | | | | |
| 1.4 | Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, sosednje občine, DRI, DRSI idr. | | | | | | | | |
| 1.5 | Vzdrževanje registra nevarnih točk | 2.000 EUR/leto | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | |
| 1.6 | Izdelava prometne študije KS Šentjošt | 60.000 EUR | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | |
| 1.7 | Izvedba ukrepov, predvidenih v prometni študiji KS Šentjošt | Zajeto v ukrepu 5.11 | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG | | | | | | | | |
| Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti | | | | | | | | | | | | | |
| 1.8 | Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom | 1.000 EUR/leto | Občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM | nizka | Občina D-PG | | | | | | | | |
| 1.9 | Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM | nizka | Občina D-PG, SPV, šole, vrtci | | | | | | | | |
| Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje | | | | | | | | | | | | | |



| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|----------------------------------|---------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 1.10 | Transparentno prometno načrtovanje z vključevanjem javnosti in civilnih iniciativ | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG | | | | | | | | | | |
| 1.11 | Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, sosednje občine, DRI, DRSI idr. | | | | | | | | | | |
| 1.12 | Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG | | | | | | | | | | |
| 1.13 | Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa | 10.000 EUR/2 leti | Občinski proračun, sredstva MOPE | srednja | Občina D-PG, zunanji izvajalec, generatorji prometa | | | | | | | | | | |
| Izboljšanje javnih prostorov in storitev | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.14 | Vzpostavitev Centra za mladino za druženje in ureditev otroških igrišč | 200.000 EUR (Center) 30.000 EUR/leto (igrišče) | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG | | | | | | | | | | |
| 1.15 | Novi prostori za knjižnico in zdravstvene storitve v Polhovem Gradcu | 1.350.000 EUR | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG | | | | | | | | | | |
| 1.16 | Izboljšanje ponudbe obstoječih živilskih trgovin | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | | | |

Hoja

| Zap. št. | Ukrep | Strošek ukrepa | Viri financiranja | Zahtevnost | Odgovornost za izvedbo | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|--|---|--|----------------------------------|------------|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Izboljšanje osnovne infrastrukture za pešce | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Nadgradnja šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe | 2.000 EUR/leto | Občinski proračun, proračun RS | majhna | Občina D-PG, OŠ, vrtci | | | | | | | | |
| 2.2 | Izgradnja pločnikov | 200.000 EUR/km | Občinski proračun, proračun RS | visoka | Občina D-PG, DRSI | | | | | | | | |
| 2.3 | Odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju | 1.000 EUR/leto (500 EUR/klančina, 500 EUR/spuščen robnik) | Občinski proračun, sredstva MOPE | srednja | Občina D-PG, DRSI, zunanji izvajalci | | | | | | | | |
| 2.4 | Ureditev in vzpostavitev novih varnejših prehodov za pešce (na območjih velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij) | 7.000 EUR/leto (2.000 EUR/varen prehod za pešce, 5.000 EUR/dvignjen prehod za pešce) | Občinski proračun, sredstva MOPE | srednja | Občina D-PG, DRSI, zunanji izvajalci | | | | | | | | |



| Izboljšanje privlačnosti hoje | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|----------------------------|----------------------------------|---------|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 2.5 | Dopolnitev omrežja javne razsvetljave | 20.000 EUR/leto | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG | | | | | | | | |
| 2.6 | Postavitev urbane opreme za povečanje privlačnosti pešpoti | 5.000 EUR/leto | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG | | | | | | | | |
| 2.7 | Ozelenitev ob prometnih površinah | v sklopu tekočih projektov | občinski proračun, sredstva MOPE | srednja | Občina D-PG | | | | | | | | |
| 2.8 | Ureditev in označitev rekreacijskih in tematskih pešpoti ter pešpoti v občini, vključno z brvmi čez vodotoke | 150.000 EUR/km | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, zunanji izvajalci | | | | | | | | |

Kolesarjenje

| Zap. št. | Ukrep | Strošek ukrepa | Viri financiranja | Zahtevnost | Odgovornost za izvedbo | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|--|---|--|------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Ureditev kolesarskih povezav | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | Izdelava projektne dokumentacije kolesarskih povezav | 40.000 EUR/projekt | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | |
| 3.2 | Ureditev in enotna označitev kolesarskih povezav | 5.000 EUR/leto | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | |
| 3.3 | Dograditev regionalne kolesarske povezave – Barjansko kolesarsko omrežje | 22.370.241 EUR - skupen strošek (Občina D-PG: 1.921.814 EUR, Druge občine: 5.213.604 EUR, Domači partnerji: 15.234.823) | Občinski proračun, proračun drugih Občin, sredstva RS v sklopu Dogovora za razvoj regij zasebni vlagatelji | visoka | Občina D-PG, sosednje občine, DRI, DRSI | | | | | | | | |
| 3.4 | Zaris kolesarskih pasov in shrarrow oznak | 50.000 EUR | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG | | | | | | | | |
| Ureditev dodatne opreme za kolesarje | | | | | | | | | | | | | |
| 3.5 | Postavitev parkirišč in ostale urbane opreme za kolesa zlasti ob javnih objektih | 5.000 EUR/leto | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, javne ustanove, zunanji izvajalec | | | | | | | | |
| 3.6 | Vzpostavitev sistema izposoje e-koles | 30.000 EUR/leto | Občinski proračun, sredstva MOPE zasebni vlagatelji | visoka | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | |
| 3.7 | Postavitev kolesarskega števca | 10.000 EUR | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG | | | | | | | | |

Javni potniški promet



| Zap. št. | Ukrep | Strošek ukrepa | Viri financiranja | Zahtevnost | Odgovornost za izvedbo | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|---|---|------------------------------|-------------------|------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Izboljšanje medkrajevnih avtobusnih prevozov | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | Pobude za izboljšanje povezav oz. frekvenc JPP | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG, MzI, avtobusni prevozniki | | | | | | | | |
| 4.2 | Pobude za uvedbo potnikom prijaznejših vozil (za prevoz koles in invalidov) | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG, avtobusni prevozniki | | | | | | | | |
| 4.3 | Ureditev postajališč z ustrezno infrastrukturo | 20.000 EUR/leto | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG | | | | | | | | |
| Izboljšanje lokalnih prevozov | | | | | | | | | | | | | |
| 4.4 | Nadgradnja storitve "prevozov na klic" | 5.000 EUR/leto | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, Društva upokojencev | | | | | | | | |
| 4.5 | Podpora storitvi "Šentaxi" | 2.000 EUR/leto | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, Društva upokojencev | | | | | | | | |

Motorni promet

| Zap. št. | Ukrep | Strošek ukrepa | Viri financiranja | Zahtevnost | Odgovornost za izvedbo | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|-------------------------------|--|--|--|------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Umirjanje prometa | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 | Umirjanje prometa v naseljih s fizičnimi ovirami in vertikalno prometno signalizacijo | 20.000 EUR/leto (2.000 EUR/hitrostno oviro in 5.000 EUR/ par krivin) | Občinski proračun, sredstva MOPE | srednja | Občina D-PG, medobčinska redarska služba | | | | | | | | |
| 5.2 | Umirjanje prometa s poostrenim nadzorom hitrosti (radar) in preventivnimi radarskimi tablami | 4.000 EUR (nakup dodatnih prikazovalnikov) | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG, medobčinska redarska služba, Policija | | | | | | | | |
| 5.3 | Poostren nadzor prometa | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun, Policija, Medobčinsko redarstvo | nizka | Občina D-PG, MIREĐ | | | | | | | | |
| 5.4 | Izločitev lokalnih povezav iz GoogleMaps | Redno poslovanje Občine D-PG | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG | | | | | | | | |
| Upravljanje parkiranja | | | | | | | | | | | | | |
| 5.5 | Izvajanje trajnostne parkirne politike | 5.000 EUR | Občinski proračun | nizka | Občina D-PG | | | | | | | | |



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|---------------------------------------|---------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 5.6 | Ureditev parkirišč, tudi P+R | 50.000 EUR/2 leti | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | | | | | | |
| 5.7 | Ureditev parkirišč ob izletniških izhodiščih in postavitve javnih wc-jev | 50.000 EUR/2 leti | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | | | | | | |
| 5.8 | Razširitev omrežja električnih polnilnic | 4.000 EUR/leto | Občinski proračun, zasebni vlagatelji | srednja | Občina D-PG, drugi javni in zasebni deležniki | | | | | | | | | | | | | |
| 5.9 | Spodbujanje sopotništva in vzpostavitev sistema "car sharing" | 11.000 EUR/leto | Občinski proračun | srednja | Občina D-PG, zunanji izvajalec | | | | | | | | | | | | | |
| Urejanje varne cestne infrastrukture | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.10 | Rekonstrukcije državnih cest | 4.886.684 EUR (Občina D-PG: 656.840 EUR, tuja sredstva: 4.229.844 EUR) | Občinski proračun, proračun RS | visoka | Občina D-PG, DRSI | | | | | | | | | | | | | |
| 5.11 | Obnove in asfaltiranje lokalnih cest ter ureditev kritičnih točk | 400.000 EUR/leto | Občinski proračun | visoka | Občina D-PG | | | | | | | | | | | | | |
| 5.12 | Izgradnja obvoznic | 1.000.000 EUR (Občina D-PG in tuja sredstva) | Občinski proračun, proračun RS | visoka | Občina D-PG, DRSI, DRI | | | | | | | | | | | | | |



14. SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Participativno ustvarjena strategija in vizija ter dosledno izvajanje ukrepov samo po sebi še ne zagotavlja tudi uresničevanja ciljev. K rezultatom bodo vodila tudi revidiranja v času izvajanja ukrepov, s katerimi bomo spremljali, ali se približujemo načrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo tudi osnova za ustrezna nadgrajevanja oz. spremembe strategije.

Vse aktivnosti spremljanja in vrednotenja bomo izvajali skladno z Načrtom spremljanja kazalnikov, ki je bil pripravljen v procesu priprave OCPS. Skladno s Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (UL RS št. 76/2023) mora Občina Dobrova - Polhov Gradec obvezno poročati enotne kazalnike učinka (pet obveznih kazalnikov) ter enotne kazalnike izvedbe (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta) pristojnemu ministrstvu za prometno politiko. Občina Dobrova - Polhov Gradec bo poročala enotne kazalnike učinka izvajanja OCPS vsako leto do 15. marca za preteklo leto. Enotne kazalnike izvedbe OCPS, skupaj z realiziranimi vrednostmi, bo Občina poročala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.