

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA DOBREPOLJE

»Končno poročilo«



Operacija Celostna prometna strategija je sofinancirana v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS), ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija





UVODNI NAGOVOR ŽUPANA	7
1 VLOGA IN PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE.....	8
1.1 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI	9
2 VIZIJA IN CILJI.....	10
2.1 VIZIJA.....	10
2.2 CILJI	11
3 STANJE PROMETA V OBČINI	12
3.1 HOJA.....	13
3.2 KOLESARJENJE.....	13
3.3 JPP	14
3.4 MOTORIZIRAN PROMET	15
3.5 KLJUČNA PROMETNA PROBLEMATIKA, IZPOSTAVLJENA S STRANI OBČANOV	16
3.6 POZITIVNI VIDIKI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI DOBREPOLJE	17
4 IZZIVI IN PRILOŽNOSTI.....	19



4.1	KLJUČNI IZZIVI NA PODROČJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI DOBREPOLJE	19
4.1.1	CPN.....	19
4.1.2	Hoja	19
4.1.3	Kolesarjenje.....	19
4.1.4	Javni potniški promet (JPP).....	20
4.1.5	Motoriziran promet.....	20
4.1.6	Turizem	21
4.2	KLJUČNE PRILOŽNOSTI ZA RAZVOJ TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI DOBREPOLJE	21
4.2.1	CPN.....	21
4.2.2	Hoja	21
4.2.3	Kolesarjenje.....	22
4.2.4	Javni potniški promet (JPP).....	22
4.2.5	Motoriziran promet.....	22
4.2.6	Turizem	23
5	TEMELJNA PODROČJA UKREPANJA Z AKCIJSKIM NAČRTOM.....	23
5.1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	24
5.2	HOJA.....	26
5.3	KOLESARJENJE.....	27
5.4	JAVNI POTNIŠKI PROMET	29
5.5	MOTORIZIRAN PROMET	31
5.6	TURIZEM	33
6	LITERATURA IN VIRI.....	35



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOBREPOLJE

Založnik: Občina Dobropolje

Naročnik: Občina Dobropolje

Izdelovalec: Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Avtorji izdelovalca:

Mateja Hočevnar, dipl. ekon.

Tadeja Ključevšek, univ. dipl. inž. prom.

Mag. Blaž Jemenšek, univ. dipl. ekon.

Klara Zrimc Bratanič, mag. posl. ved.

Mag. Klemen Ponikvar, univ. dipl. inž. prom.

Matija Drača Margitič, mag. inž. prom.

Mag. Vlasta Miklavžin, univ. dipl. inž. geod.

Zunanji presojevalec: Jernej Vozelj, mag. inž. grad.

Predstavniki naročnika:

Uroš Pikel, direktor OU

Nevenka Grm Gregorič, višja svetovalka za prostor

Živa Gregorič, (Splošne zadeve)

Andreja Babič, (Družbene dejavnosti)

Vesna Janko, (Računovodstvo)

Avtorji fotografij in vizualizacij: Prometni institut Ljubljana, MOPE, Google, Občinska uprava Občine Dobropolje,

Oblikovanje:

Spletni naslov: <https://www.dobropolje.si/>

Dobropolje, Junij 2025





UVODNI NAGOVOR ŽUPANA



1 VLOGA IN PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je ključni strateški dokument, namenjen dolgoročnemu načrtovanju trajnostnega in učinkovitega prometnega sistema v občini Dobrepolje. Njena vloga je ustvariti varno, dostopno in okolju prijazno prometno ureditev, ki bo izboljšala mobilnost prebivalcev ter prispevala k boljši kakovosti življenja. Strategija temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja, ki dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet, hkrati pa zagotavljajo tudi boljšo organizacijo motoriziranega prometa.

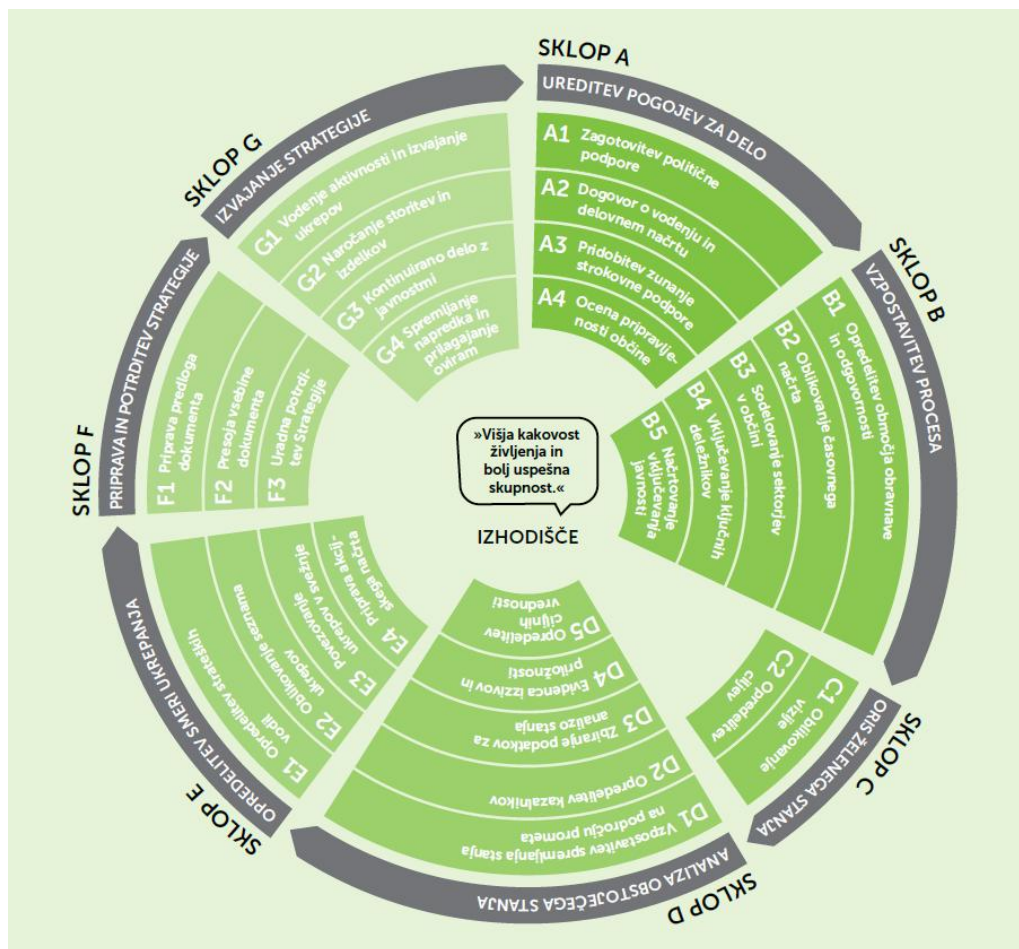
Proces priprave OCPS je potekal v več fazah od aprila 2024 do junija 2025:

- v sklopu A »Ureditev pogojev za delo" je bila med drugim imenovana ožja delovna skupina za pripravo OCPS na Občini Dobrepolje ter izvedena samoocena občine o stanju prometa,
- v sklopu B – Vzpostavitev procesa je bila imenovana širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, ki lahko pomembno prispevajo k oblikovanju prometnega sistema v občini Dobrepolje. Ta skupina je aktivno sodelovala pri pripravi OCPS,
- v sklopu C – Oris zelenega stanja so bili oblikovani vizija in cilji, ki so bili nato razvrščeni glede na prioritete,
- v sklopu D – Analiza obstoječega stanja so bili evidentirani izzivi in priložnosti na področju prometa v občini. Izvedene so bile meritve izhodiščnega stanja obveznih kazalnikov, pripravljen je bil načrt za spremljanje kazalnikov ter določene ciljne vrednosti,
- v sklopu E – Opredelitev smeri ukrepanja so bila določena strateška vodila in ukrepi ter oblikovan akcijski načrt,
- v sklopu F – Priprava in potrditev strategije se je usklajevalo in pripravljalo končno poročilo dokumenta za formalno potrditev oziroma sprejem na Občinskem svetu Občine Dobrepolje.

Celoten proces priprave OCPS je temeljil na vključujočem pristopu, saj je pomembno, da strategija odraža dejanske potrebe prebivalcev ter prinaša izvedljive in trajnostne rešitve za prihodnost prometa v občini.



Slika 1-1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije



Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje; Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije; RS MOPE

1.1 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

V pripravo OCPS Dobropolje je bilo sistematično vključeno lokalno prebivalstvo ter ključni deležniki z različnih področij – od izobraževanja, gospodarstva do lokalne samouprave.



Vključevanje javnosti je bilo vodilo celotnega procesa, saj je uspešnost strateškega dokumenta odvisna od razumevanja in podpore skupnosti, ki jo zadeva.

Izveden je bil nabor raznolikih aktivnosti: dve javni razpravi, dogodek na prostem, več tematskih delavnic s širšo delovno skupino ter več sestankov z ožjo delovno skupino.

Organiziran je bil tudi usklajevalni sestanek s predstavniki sosednjih občin. Pomemben del procesa so predstavljale ankete, v katerih je sodelovalo več kot 200 občanov, med njimi



tudi učenci osnovne šole ter zaposleni v lokalnih podjetjih. Izvedeni so bili tudi intervjuji s ključnimi deležniki, ki so osvetlili specifične prometne izzive v občini.

O pomenu trajnostne mobilnosti in pripravi OCPS Dobrepolje je bila javnost obveščena prek medijskih objav na spletni strani občine,

objav v občinskem časopisu »Naš kraj« in promocijskih gradiv. Na oglasni deski v Jakličevim domom je bila na ogled razstava o pripravi OCPS, viziji in ciljih, javnost pa je proces lahko spremljala tudi na drugih dogodkih, kot so terenski ogledi in štetje prometa.

Takšen pristop je omogočil pripravo prometne strategije, ki je vsebinsko utemeljena na dejanskih potrebah skupnosti in odraža prostorske, prometne ter socialne značilnosti občine Dobrepolje.



2 VIZIJA IN CILJI

2.1 VIZIJA

Vizija razvoja prometa predstavlja dolgoročno usmeritev urejanja prometa v občini Dobrepolje. Odgovarja na ključno vprašanje: v kakšni občini si želimo živeti?

Vizija Občine Dobrepolje

»Stremimo k razvoju dostopnega trajnostnega prometnega sistema v prijetnem in varnem okolju, ki spodbuja kakovostno življenje, privablja nove prebivalce ter krepi turizem«,

temelji na vrednotah, ki so jih v anketi kot najpomembnejše izpostavili prebivalci, ter na usmeritvah članov ožje in širše delovne skupine, ki je sodelovala pri pripravi Občinske celostne prometne strategije Dobrepolje.

Prijetno in varno okolje pomeni skrb za urejen in dostopen javni prostor, dobro prometno povezanost ter trajnostne rešitve, ki izboljšujejo vsakodnevno bivanje. Kakovost življenja se odraža v dostopnosti javnih storitev, kot so šolstvo, zdravstvo, kultura in rekreacija, ki skupaj ustvarjajo privlačno in spodbudno okolje za vse generacije. Privabljanje novih prebivalcev je tesno povezano z izboljšanjem infrastrukture, možnostmi zaposlitve in ohranjanjem zdravega ter naravnega življenjskega okolja, kar daje občini dolgoročno razvojno priložnost.



Poleg tega ima turizem pomembno vlogo pri prepoznavnosti in razvoju občine. S spodbujanjem trajnostnega turizma, ki temelji na bogati naravni in kulturni dediščini, želi občina privabiti obiskovalce ter jim ponuditi edinstvena doživetja, hkrati pa ohraniti avtentičnost in kakovost naravnega prostora. Ta vizija izraža prizadevanje občine za uravnotežen razvoj, ki bo koristil tako sedanjim kot prihodnjim generacijam ter zagotavljal trajnostno in privlačno življenjsko okolje za vse.

2.2 CILJI

Strateški cilji temeljijo na potrjeni viziji občine Dobropolje in pokrivajo splošni steber mobilnosti »Celostno prometno načrtovanje«, štiri osnovne stebre: hojo, kolesarjenje, javni potniški promet (JPP) in motoriziran promet ter dodatni steber turizem Udeleženci sestankov in javnih razprav, na kateri so obravnavali vizijo ter določili prednostne strateške cilje, so izrazili potrebo po vključitvi stebra turizem, ki je obravnavan kot dodatno, a pomembno področje razvoja občine. Strateški cilji po prioritetah:

1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
3. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
5. Bolj zdravi in aktivni prebivalci.
6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Prioritetam strateških ciljev so sledili cilji po stebrih

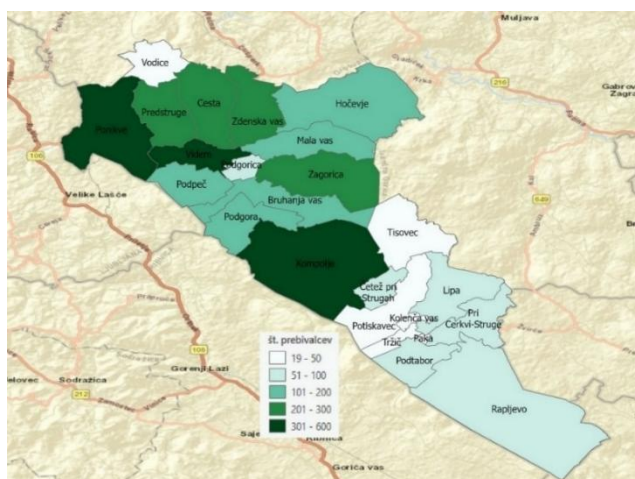
STEBER	CILJI
Celostno prometno načrtovanje (v nadaljevanju CPN)	Ozaveščanje o trajnostnih oblikah prevoza med ključnimi deležniki (organizacijami) znotraj občine
	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami na področju CPN
Hoja	Zagotoviti varne šolske poti
	Zagotoviti varne dostope za pešce do storitev v občini
Kolesarjenje	Izboljšati pogoje (kolesarska infrastruktura) za kolesarje
	Povečati varnost kolesarjev
	Povečati delež kolesarjev v prometu
JPP	Povečati delež potnikov v JPP
	Izboljšati dostopnost do javnega prevoza v naseljih občine
Motoriziran promet	Umirjanje motoriziranega prometa v strnjenih naseljih
	Zmanjšati število osebnih in tovornih cestnih vozil v občini
Turizem	Povečati obisk turistov



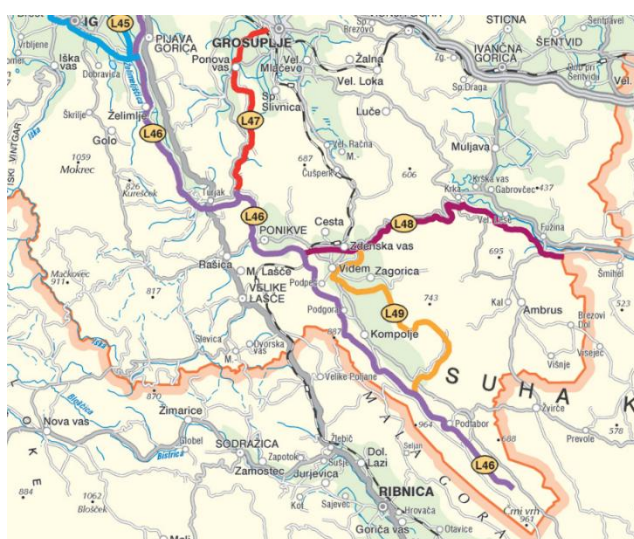
3 STANJE PROMETA V OBČINI

Občina Dobrepolje se razprostira na območju dveh med seboj povezanih kraških dolin, umeščenih med Malo goro in Tisovsko planoto – Dobrepoljsko in Struško dolino. Poselitve je razpršena, saj večina naselij obsega le nekaj sto prebivalcev, nekatera celo manj kot 50, kar odraža nizko gostoto poselitve. Le nekaj krajev, kot so Videm, Kompolje in Podgora, izstopa po večjem številu prebivalcev, a so tudi ta naselja razmeroma majhna.

Skozi občino Dobrepolje potekata dve regionalni cesti tretjega reda: R3-647 Mlačevo–Rašica in R3-648 Videm–Pri Cerкви–Struge–Smuka, ki predstavljata glavni prometni povezavi občine z regijskim in širšim državnim omrežjem. Poleg cestnega omrežja občino prečka tudi regionalna železniška proga št. 82 Grosuplje–Kočevje, na kateri se v občini Dobrepolje nahaja železniška postaja Dobrepolje, ki omogoča dostopnost do železniškega prometa. Občina je s kolesarskimi potmi L48 Krka-Zdenska vas-Predstruge-Velike Lašče in L49 Mala vas-Zagorica-Čatež pri Strugah, vključena v mrežo kolesarskih poti Ljubljanske urbane regije.



Število prebivalcev po naseljih občine Dobrepolje



Kolesarske poti



3.1 HOJA

Področje hoje je v središču naselja Videm dobro urejeno, vendar se stanje poslabšuje z oddaljevanjem od centra, kjer primanjkuje varnih poti za pešce, kar ogroža varnost udeležencev v prometu. Rezultati kordonskega štetja prometa iz leta 2024 kažejo, da peš potuje le 0,7 % oseb, medtem ko kar 76,9 % ljudi uporablja osebni avtomobil.

Nizek delež hoje je bil zabeležen tudi v okviru ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev, saj le 15 % otrok pride v šolo peš. Nizek delež pešcev med osnovnošolci v občini Dobropolje

je lahko deloma posledica nevarnih odsekov na šolskih poteh. Osnovne šole v občini imajo izdelane prometno-varnostne načrte, ki vključujejo ukrepe za izboljšanje varnosti ter označujejo kritične točke, kot so nevarna križišča, slaba preglednost in pomanjkljive talne označbe.



Na izbiro potovalnega načina osnovnošolcev poleg infrastrukture vplivajo tudi drugi dejavniki, kot so oddaljenost bivališč od šol, spreminjajoč življenjski slog družin, povečana skrb za varnost otrok, ustaljene navade in splošno prepričanje o priročnosti ter varnosti vožnje. Vse te vidike je treba upoštevati pri oblikovanju ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti med osnovnošolci v občini Dobropolje.

Anketa med zaposlenimi kaže, da le 1 % zaposlenih v službo prihaja peš, predvsem zaradi velike oddaljenosti od delovnega mesta. Le 5 % zaposlenih živi manj kot 2 km od službe, kar pojasnjuje, zakaj se hoja kot način prevoza na delo uporablja le v minimalnem obsegu.

3.2 KOLESARJENJE

Kolesarska infrastruktura v občini je slabo razvita, kar otežuje dnevni promet otrok in odraslih ter kolesarjenje za turistične namene. Trenutno ni ustreznih kolesarskih stez, kar povečuje tveganje za kolesarje. Ozke ceste in slabe bankine predstavljajo dodatno nevarnost, dolge razdalje do središča občine in neugodne vremenske razmere pa še dodatno otežujejo kolesarjenje.





Podatki iz kordonskega štetja prometa kažejo, da s kolesom v občini potuje le 1,4 % oseb. Med osnovnošolci jih kolesari 13 %, medtem ko je anketa pri petih večjih zaposlovalcih v občini pokazala, da čeprav 18 % zaposlenih živi manj kot 5 km do službe, jih kolesari le 1 %.

V anketi za splošno javnost, v kateri je sodelovalo več kot 200 občanov, ena izmed najpomembnejših vrednot predstavlja varnost pešcev in kolesarjev. Rezultati ankete obenem kažejo, da občani kolesarske poti v občini ocenjujejo kot najšibkejšo točko, kar poudarja nujnost izboljšanja infrastrukture za kolesarje.



3.3 JPP

Stanje javnega potniškega prometa v občini kaže na nizko uporabo med prebivalci. Po podatkih iz kordonskega štetja prometa, ki je potekalo v Zdenski vasi v smeri Krke in v smeri Vidma, avtobusni prevoz uporablja le 1,3 % prebivalcev. Ankete med zaposlenimi kažejo, da v službo z vlakom ali avtobusom potuje manj kot 1 % zaposlenih. S šolskim avtobusom ali kombijem se v šolo pripelje 33,6 % učencev, za kar občina s sofinanciranjem države letno nameni 130 tisoč EUR.

Rezultati ankete, ki je bila izvedena med občani kažejo, da javni potniški promet v občini uporablja le manjši delež prebivalcev, saj ga 57 % anketirancev ne uporablja nikoli, 23 % redko (do dvakrat na mesec), 6 % občasno (enkrat do dvakrat na teden), 10 % pogosto (tri- do petkrat na teden) in le 4 % več kot petkrat tedensko.

Glavni

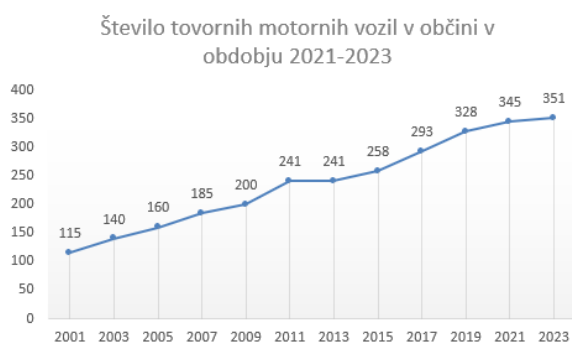
razlogi za nizko uporabo so neugoden vozni red, nekonkurenčnost osebnemu avtomobilu ter pomanjkanje postajališč v bližini prebivalcev. Rezultati kažejo potrebo po boljši dostopnosti, izboljšanju vozniških redov in hitrejših povezavah, da bi povečali uporabo JPP v občini.





3.4 MOTORIZIRAN PROMET

Stopnja motorizacije, merjena kot število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev, vztrajno narašča, leta 2009 je znašala 470 avtomobilov na 1000 prebivalcev, medtem ko je bilo leta 2023 v občini Dobrepolje 554 avtomobilov na 1000 prebivalcev, slovensko povprečje je sicer višje, in je v letu 2023 znašalo 579. Število tovornih motornih vozil v občini Dobrepolje je v obdobju 2001–2023 prav tako naraščalo. Sprva je rast potekala postopoma, nato pa se je v zadnjih letih nekoliko pospešila. Kljub manjšemu zastoju v določenem obdobju se je skupno število vozil v 22 letih več kot potrojilo, kar kaže na stalno povečevanje tovornega prometa v občini.

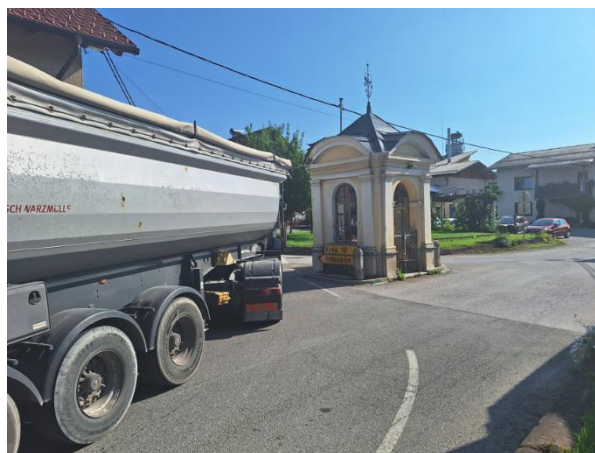


Anketa za splošno javnost je pokazala, da se v avtomobilu v službo večinoma vozi le ena oseba. Da je avtomobil glavno prevozno sredstvo potrjujejo tudi rezultati kordonskega štetja prometa, kjer kar 77 % vseh potovanj občani opravijo z osebnimi avtomobili.

Zaradi razmeroma dobro urejenih cestnih povezav je pretočnost prometa v občini dobra. Za zimsko - letno vzdrževanje cest občina Dobrepolje nameni med 400 in 500

tisoč EUR letno. Vendar pa pomanjkljiva infrastruktura za trajnostne oblike mobilnosti, kot so slabša povezanost z zalednimi območji ter manj privlačne kolesarske in peš površine ob prometno obremenjenih cestah, prebivalce še vedno spodbuja k uporabi avtomobila.

Pomanjkanje parkirnih mest na železniški postaji Dobrepolje predstavlja pomemben izziv, hkrati pa tudi priložnost za spodbujanje večje uporabe javnega potniškega prometa. To bi lahko zmanjšalo prometno obremenitev cest, izboljšalo

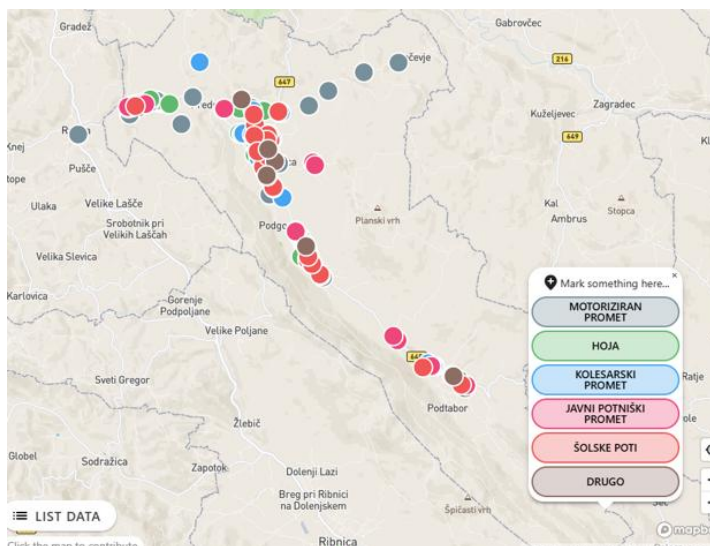




dostopnost javnega prevoza ter prispevalo k bolj trajnostni mobilnosti v občini in zunaj občine.

3.5 KLJUČNA PROMETNA PROBLEMATIKA, IZPOSTAVLJENA S STRANI OBČANOV

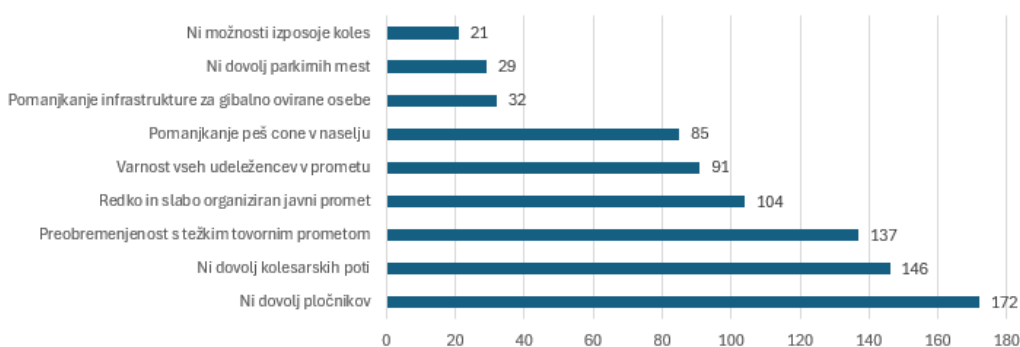
V okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Dobrepolje je bila občanom na voljo tudi spletna aplikacija Canvis, kjer so lahko označili problematične točke in podali predloge za izboljšave v prometu. Zbrana sporočila predstavljajo dragocen vpogled v prometno problematiko lokalnega okolja ter razkrivajo pogoste težave, s katerimi se srečujejo različni udeleženci v prometu.



Pomanjkanje pločnikov, prehodov za pešce in ustrezne javne razsvetljave močno vpliva na varnost pešcev, zlasti otrok na šolskih poteh. Težave so bile izpostavljene v Vidmu, Tisovcu, Ponikvah, Hočevju, Predstrugah, Zdenski vasi in Podgori. Šolske poti so večinoma neustrezno urejene, brez zaščitnih ograj in talnih označb, kar povzroča skrb med starši. Nepregledna križišča in parkirana vozila dodatno zmanjšujejo vidljivost in s tem varnost za pešce.

Za kolesarje je infrastruktura skoraj povsem neustrezna. V naseljih, kot so Videm, Ponikve ter območja ob glavni cesti proti železniški postaji Dobrepolje, kjer so ceste ozke, brez kolesarskih stez, površine pa poškodovane. Kolesarji so izpostavljeni nevarnostim zaradi bližine motornega prometa, visoke hitrosti vozil ter nepreglednih odsekov. Pojavljajo se tudi pobude za vzpostavitev varnih povezav med naselji in železniško postajo, kar bi spodbudilo trajnostne oblike mobilnosti.

Največja problematika prometa v občini



Občani opozarjajo na slabo urejena in nevarna avtobusna postajališča, ki pogosto nimajo nadstreškov, ustreznih oznak ali voznih redov. Problematika je bila največkrat izpostavljena



v Ponikvah, Zagorici, Podgorici in Predstrugah. Uporabniki pogrešajo boljšo usklajenost vozniških redov avtobusov z železniškim prometom ter pogostejše povezave, zlasti v jutranjih in popoldanskih urah. Opažena so tudi nevarna postajališča ob glavnih cestah, kjer otroci nimajo zagotovljenega varnega dostopa.

V številnih naseljih (Videm, Tisovec, Hočevje, Ponikve, Zagorica) občani opozarjajo na pogosto prekoračevanje hitrosti, predvsem v bližini šol, vrtcev in gosteje poseljenih območij. Križišča so slabo pregledna, kar vpliva na varnost vseh udeležencev. Poročajo tudi o slabi kakovosti vozišč in poškodovanih cestah, kar znižuje raven prometne varnosti.

3.6 POZITIVNI VIDIKI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI DOBREPOLJE

Čeprav analiza prometnega stanja kaže na številne izzive, je pomembno poudariti tudi vse tisto, kar v občini Dobrepolje že dobro deluje.

Izgradnja pločnikov v nekaterih delih Predstrug in Vidma, ter označbe za pešce na cestišču v Hočevju pomembno prispevajo k večji varnosti pešcev.

Izpostaviti gre tudi dobro ohranjen naravni prostor, ki je velika prednost za razvoj kolesarjenja in hoje v prostem času, ob vzpostavitvi osnovne infrastrukture.



Dobro je urejeno avtobusno postajališče v Vidmu, ki omogoča varnejši dostop do javnega prevoza za šolarje in ostale potnike.

Ena pomembnejših infrastrukturnih pridobitev v zadnjem času je tudi



nova železniška postaja Dobrepolje, ki predstavlja ključno priložnost za boljše povezovanje z regijskim in državnim prometnim omrežjem. Učinkovito vključevanje železnice v vsakodnevno mobilnost lahko dolgoročno zmanjša odvisnost od osebnih vozil in izboljša kakovost življenja v občini.





Prostofer, ki deluje v občini Dobrepolje, predstavlja pomembno pobudo za izboljšanje dostopnosti in mobilnosti starejših ter drugih ranljivih skupin prebivalcev. S tem se



zagotavlja enostaven in varen prevoz do ključnih destinacij, kar prispeva k večji socialni vključenosti starejših občanov in izboljšanju kakovosti življenja v občini. Letno za izvajanje prevozov na klic Občina Dobrepolje nameni 5-6 tisoč EUR.

V občini je opaziti visoko stopnjo prometne ozaveščenosti, kar se kaže v pripravljenosti občanov za sodelovanje v anketah in na delavnicah ter v številnih konkretnih pobudah, ki so

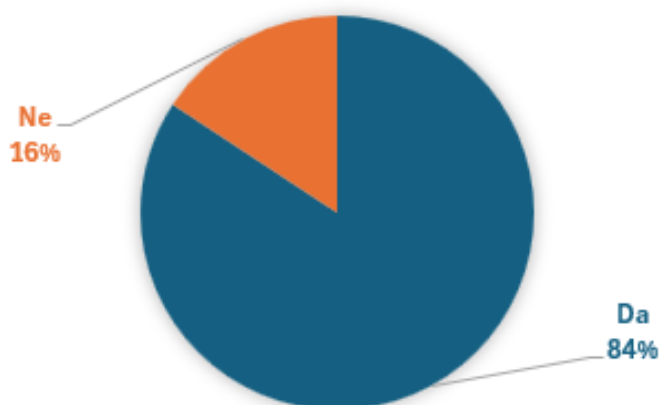
jih podali.

Ti pozitivni učinki kažejo, da je v občini prisotno razumevanje pomena trajnostne mobilnosti in da že obstajajo dobri temelji, na katerih je mogoče graditi. Načrtovanje ukrepov v okviru OCPS tako temelji na pristopu »mobilnost za vse«, ki si prizadeva za varno, dostopno in vključujočo prometno ureditev za vse generacije in vse oblike trajnostne mobilnosti.

Na teh temeljih se lahko gradi prihodnji razvoj mobilnosti, ki bo še bolj varen, dostopen in trajnosten za vse.

Na podlagi prepoznanih izzivov in obstoječih prednosti bo mogoče pripraviti konkretne, ciljno usmerjene ukrepe za izboljšanje kakovosti življenja v vseh naseljih občine Dobrepolje.

ALI BI BILI PRIPRAVLJENI SPREMENITI NAČIN SVOJEGA POTOVANJA OB BOLJ TRAJNOSTNI INFRASTRUKTURI?





4 IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

4.1 KLJUČNI IZZIVI NA PODROČJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI DOBREPOLJE

4.1.1 CPN

Sprememba potovalnih navad zahteva stalno in ciljno usmerjeno ozaveščanje prebivalcev o koristih trajnostne mobilnosti – tako za posameznike kot za skupnost. Trenutno primanjkuje ustreznih komunikacijskih aktivnosti in orodij, ki bi to vedenje spodbujala. Ključen izziv predstavlja tudi premalo sodelovanja s sosednjimi občinami, kar zavira regijsko usklajeno načrtovanje mobilnosti in povezovanje storitev.

4.1.2 Hoja

Zagotavljanje varnih in privlačnih poti za pešce, zlasti za otroke in šolarje (Osnovna šola Struge, vas Lipa, Osnovna šola Kompolje), ostaja eden temeljnih izzivov. V številnih delih občine primanjkuje ustrezno urejenih površin za hojo, tako znotraj naselij kot tudi med njimi. Neurejene ali nepregledne poti, pomanjkanje pločnikov, neustrezna razsvetljava in slaba prometna signalizacija predstavljajo tveganje za prometne nesreče in zmanjšujejo občutek varnosti. Še posebej problematične so šolske poti ter dostopi za funkcionalno ovirane osebe, ki pogosto niso prilagojeni njihovim potrebam, kar omejuje njihovo samostojno gibanje.

- Nevarne in neurejene poti v šolo, kar ogroža varnost otrok.
- Nepregledni ali manjkajoči prehodi za pešce, zlasti v bližini šol in v središčih naselij.
- Pomanjkanje pločnikov in varnih površin za hojo.
- Slaba razsvetljava in označenost pešpoti, kar zmanjšuje varnost v večernem času.
- Pomanjkanje spremljajoče urbane opreme (klopi, smetnjaki, kažipot), ki bi spodbudila hojo kot redno izbiro.
- Nizka prioriteta hoje v prostorskem načrtovanju, pogosto v ozadju v primerjavi z motornim prometom.

4.1.3 Kolesarjenje

Kolesarska infrastruktura v občini je večinoma nezadostna, kar ovira širšo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. Poti so pogosto nepopolne, slabo označene ali preozke, prometna varnost kolesarjev pa je pomanjkljivo zagotovljena. Pomemben dejavnik tveganja so tudi vozniki motornih vozil, ki pogosto ne upoštevajo ustrezne varnostne razdalje ali hitrostnih omejitev. Kljub temu kolesarjenje ostaja premalo izkoriščen potencial, predvsem zaradi pomanjkanja javne ozaveščenosti in spodbud za uporabo kolesa v vsakodnevem prometu.

- Nepovezanost in nepreglednost kolesarskih poti, kar odvrča od vsakodnevne uporabe kolesa.
- Pomanjkanje varne kolesarske infrastrukture, zlasti povezav med naselji.
- Neustrezno označene ali preozke ceste za sobivanje motornega in kolesarskega prometa.
- Premalo parkirnih mest za kolesa, zlasti pri javnih ustanovah, šolah, trgovinah,.



4.1.4 Javni potniški promet (JPP)

Dostopnost in privlačnost javnega potniškega prometa ostajata omejeni zaradi slabih povezav, nizke frekvence voženj, predvsem v konicah, večernih urah in med vikendi, ter neustrezno urejenih postajališč. Uporaba JPP je nizka, kar vpliva na njegovo učinkovitost in nadaljnji razvoj. Občina si prizadeva za izboljšanje povezljivosti, vendar so možnosti ukrepanja omejene, saj velik del pristojnosti za organizacijo in financiranje JPP pripada državi. Pomemben izziv ostaja tudi vključevanje šolskih prevozov v celostno prometno rešitev.

- Slaba dostopnost do obstoječih postajališč, peš dostopi so pogosto neurejeni ali nevarni.
- Neustrezno urejena avtobusna postajališča – pomanjkanje nadstreškov, klopi, osvetlitve.
- Nizka frekvenca voženj avtobusov in vlakov, zlasti ob vikendih in v večernih urah.
- Nepovezanost JPP z drugimi oblikami mobilnosti (kolo, hoja, prevoz na klic).
- Nizka uporaba JPP zaradi nezanesljivosti in neustreznega urnika.
- Omejene pristojnosti občine pri urejanju JPP, saj so ključne odločitve v domeni države.

4.1.5 Motoriziran promet

Prometna infrastruktura na območju občine je na številnih mestih neustrezna – ceste so ozke, nepregledne in pogosto v slabem stanju. Še posebej nevarna je regionalna cesta med Vidmom in Strugami, ki zaradi visoke obremenjenosti z motornim prometom – vključno s tovornim prometom – predstavlja resno prometno tveganje. Kritične točke se nahajajo tudi v naseljih, kot sta Kompolje in Zdenska vas, kjer poplave dodatno poslabšujejo prometne razmere. Prevelike hitrosti in pomanjkanje varnostnih ukrepov (talnih ovir, označb) še povečujejo nevarnost. Velika odvisnost od avtomobilov, predvsem v južnem delu občine, krepi potrebo po celostni preobrazbi prometne kulture.

- Prevelike hitrosti znotraj naselij, zlasti tam, kjer ni pločnikov.
- Pogost promet težkih tovornjakov, ki zmanjšuje varnost in uničuje cestno infrastrukturo.
- Ozke in dotrajane lokalne ceste, ki ne omogočajo varnega srečevanja vozil.
- Slabo urejena križišča, brez preglednosti in prometne signalizacije.
- Pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa, kot so talne ovire ali prikazovalniki hitrosti.
- Prevelika odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila, tudi za kratke razdalje.
- Kritične prometne točke pri naravnih nesrečah, npr. poplavna ogroženost nekaterih cestnih odsekov.
- Nepovezanost cestne infrastrukture z dolgoročnimi prostorskimi in prometnimi cilji.
- Pomanjkanje finančnih sredstev za večje infrastrukturne projekte



4.1.6 Turizem

Povezava med turizmom in trajnostno mobilnostjo je še premalo izkoriščena. Turistične točke pogosto niso dostopne z okolju prijaznimi prevoznimi sredstvi, prav tako primanjkuje urejene infrastrukture (npr. kolesarske karte, pohodniške poti z dostopom na javni prevoz).

- Slabo razvita turistična infrastruktura, zlasti na področju podporne infrastrukture za kolesarje in pohodnike (npr. počivališča, usmerjevalne table, varne poti).
- Pomanjkanje promocijskih vsebin in produktov, ki bi jasno predstavljali občino kot privlačno destinacijo za trajnostni in aktivni turizem (npr. ni kolesarske karte z opisi znamenitosti, ni spletnih vsebin o možnostih pohodništva ali naravnih danostih).
- Nizka prepoznavnost občine kot turistične destinacije, kar otežuje privabljanje obiskovalcev, zlasti mimoidočih na tranzitnih poteh med Ljubljano in Kočevjem.
- Pomanjkanje urejenih lokacij za avtodome, kar onemogoča privabljanje sodobnih oblik potujočih turistov, ki iščejo naravno okolje in osnovno infrastrukturo.
- Neizkoriščeni potencial naravnega in kulturnega okolja (npr. kraška polja, gozdovi, tradicionalna dediščina) za razvoj doživljajskih in edukativnih oblik turizma.
- Premalo vključenosti lokalnih prebivalcev v oblikovanje in izvajanje turistične ponudbe – pomanjkanje lokalnih iniciativ, produktov in storitev, ki bi prispevali k pristnosti turistične izkušnje.

4.2 KLJUČNE PRILOŽNOSTI ZA RAZVOJ TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI DOBREPOLJE

4.2.1 CPN

Ena največjih priložnosti je učinkovita in ciljno usmerjena komunikacija z občani. Uporaba obstoječih občinskih kanalov, kot so spletna stran, glasilo »Naš kraj«, omogoča nizkocenovno promocijo trajnostnih navad. Redne kampanje in dogodki lahko prispevajo k spremembi vedenja v prometu. Poleg tega se lahko z okrepljenim sodelovanjem s sosednjimi občinami oblikujejo skupni projekti, ki bodo povezovali regijo in izboljšali učinkovitost prevoznih sistemov.

- Uporaba lokalnih komunikacijskih kanalov za promocijo trajnostne mobilnosti.
- Organizacija ozaveščevalnih dogodkov in kampanj.
- Skupni načrti za prometne povezave s sosednjimi občinami ter sodelovanje pri pridobivanju evropskih sredstev za projekte trajnostne mobilnosti.
- Krepitev skupnosti in spremembe potovalnih navad.

4.2.2 Hoja

Občina Dobrepolje leži na pretežno ravninskem terenu, kar predstavlja naravno prednost pri načrtovanju in urejanju varnih pešpoti. Takšna konfiguracija omogoča enostavnejšo in stroškovno učinkovitejšo izgradnjo ter urejanje infrastrukture za pešce. S tem bi bilo možno vzpostaviti celostno mrežo varnih poti, zlasti za otroke, starejše in funkcionalno ovirane osebe. Urejene pešpoti v bližini storitev, kot so trgovine, šole, zdravstvene ustanove, pošta ali banka, bi spodbudile občane k hoji in prispevale k bolj zdravemu načinu življenja.



- Ravninska konfiguracija terena
- Oblikovanje celostne mreže varnih pešpoti
- Povečanje varnosti ranljivih skupin (otroci, starejši, osebe z omejeno mobilnostjo)
- Uporaba obstoječih načrtov nevarnih šolskih poti kot osnova za izboljšave

4.2.3 Kolesarjenje

Občina kaže pripravljenost za vlaganje v kolesarsko infrastrukturo, kar predstavlja pomembno priložnost za razvoj varnih in povezanih kolesarskih poti. Nižji stroški osnovne infrastrukture v primerjavi z motoriziranim prometom omogočajo hiter napredek. Povečanje zanimanja prebivalcev za kolesarjenje ter možnost povezave kolesarjenja z javnim prevozom dodatno krepijo smiselnost tovrstnih vlaganj.

- Pripravljenost občine za vlaganja.
- Interes občanov za kolesarjenje.
- Ravninski teren, primeren za vsakodnevne poti.
- Integracija z JPP.
- Možnost sofinanciranja iz evropskih sredstev.
- Aktivno sodelovanje in pobude občanov.

4.2.4 Javni potniški promet (JPP)

Ena ključnih priložnosti za izboljšanje javnega prevoza je uporaba občinskega prostora za ureditev in širitev avtobusnih postajališč. Dostop do železniške povezave Ljubljana–Kočevje omogoča uvedbo lokalnega JPP, ki bi prebivalcem omogočil dnevne migracije brez uporabe osebnih vozil. Sodelovanje s sosednjimi občinami in možnost pridobivanja sredstev dodatno okrepi to priložnost. Ob tem je treba zagotoviti tudi dostopnost za funkcionalno ovirane osebe.

- Izkoriščanje občinskega zemljišča in odkupi zemljišč v bližini postaj/postajališč.
- Sodelovanje s sosednjimi občinami.
- Možnosti pridobivanja evropskih sredstev za projekte JPP.
- Ureditev postaj za vse skupine uporabnikov.

4.2.5 Motoriziran promet

Občina ima priložnost, da v okviru rednih vzdrževalnih del, komunalnih projektov in načrtov za zmanjšanje poplavne ogroženosti hkrati izvaja prilagoditve cestne infrastrukture v korist trajnostnih oblik mobilnosti. Z vključevanjem občanov in podjetij v iskanje rešitev, odkupi cenovno dostopnih zemljišč ter odgovorno prometno politiko se lahko pomembno poveča varnost in izboljša kakovost bivanja.

- Integracija ukrepov trajnostne mobilnosti z obstoječimi gradbenimi posegi.
- Odkupi zemljišč za širjenje prometne infrastrukture.
- Aktivno vključevanje občanov pri oblikovanju rešitev.



- Možnosti pridobivanja evropskih sredstev za infrastrukturne projekte spodbujanja trajnostne mobilnosti.

4.2.6 Turizem

Razvoj novih turističnih produktov, kot so kolesarske in pohodniške poti, bo pripomogel k večjemu obisku, ki bo temeljil na odgovornem ravnanju z naravo in lokalnim okoljem. Poleg tega je izredno pomembno, da se turistična infrastruktura uskladi z trajnostnimi smernicami, vključno z urejanjem parkirišč za avtodome, razvojem kolesarskih kart in drugih oglaševalskih materialov, ki bodo promovirali občino kot destinacijo za trajnostni turizem.

- Izkoriščanje naravnih in kulturnih virov za turizem.
- Krepitev trajnostnih turističnih produktov, kot so kolesarske in pohodniške poti.
- Spodbujanje obiska z uporabo trajnostnih prevoznih sredstev (vlak, avtobus, kolo).
- Razvijanje turističnih kart in vodnikov za lokalne znamenitosti.
- Izgradnja in ureditev infrastrukturnih objektov, kot so parkirišča za avtodome.

5 TEMELJNA PODROČJA UKREPANJA Z AKCIJSKIM NAČRTOM

Temeljna področja ukrepanja so strukturirana v okviru naslednjih strateških stebrov: celostno prometno načrtovanje (CPN), hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorizirani promet in turizem.

Predlogi ukrepov so oblikovani na podlagi vnaprej opredeljene vizije trajnostnega razvoja ter jasno zastavljenih strateških ciljev, ki usmerjajo nadaljnji razvoj trajnostnega prometa in turizma v občini Dobrepolje.

Pri opredelitvi ukrepov je bila upoštevana celovita analiza obstoječega stanja, vključno z identifikacijo ključnih izzivov, razvojnih potencialov in prostorskih posebnosti posameznih območij. Ugotovitve iz analize so bile nadgrajene z razmislekom o dolgoročnih ciljih in usmeritvah, pri čemer so pomemben prispevek k oblikovanju vsebin podali tudi ključni deležniki, vključeni v širšo delovno skupino, ter prebivalci, ki so svoje poglede in predloge izrazili prek anketnih vprašalnikov, javnih delavnic in spletnih orodij. Tako oblikovan pristop omogoča, da se ukrepi načrtujejo na podlagi usklajenih strokovnih, lokalnih in uporabniških pogledov, kar prispeva k bolj ciljno usmerjenemu, realističnemu in sprejetemu načrtovanju prihodnjih ukrepov. Celostno zasnovan sistem ukrepanja tako predstavlja temelj za postopno uresničevanje širših trajnostnih prometnih, okoljskih in razvojnih ciljev na lokalni, regionalni in nacionalni ravni.

Za vsak strateški steber so bila oblikovana tudi usmerjevalna strateška vodila, ki izražajo zastavljene ambicije ter opredeljujejo pristop k doseganju dolgoročnih ciljev. Ta vodila služijo kot temelj za izbor in izvedbo ukrepov ter omogočajo njihovo usmerjeno in smiselno umeščanje v širši strateški okvir. Dodatno so strateška vodila podprta s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo merljivost napredka in spremljanje doseganja ciljev.



STEBER	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
CPN	Ozaveščenost vseh deležnikov o pomembnosti CPN in trajnostne mobilnosti v občini ter okrepitev sodelovanja s sosednjimi občinami	2 x
Hoja	Povečanje deleža hoje za vse generacije z zagotavljanjem kakovostnih pogojev za hojo z gradnjo novih pločnikov ter povečanjem varnosti in dostopnosti pešcev do šole in ostalih storitev v občini	4,6 %
Kolesarjenje	Povečanje deleža kolesarjev z izvedbo novih kolesarskih povezav in izboljšanjem varnosti kolesarjev.	4,0 %
JPP	Povečanje uporabe javnega potniškega prevoza z izboljšanjem varnosti in dostopnosti do JPP in šolskih prevozov	3,7 %
Motoriziran promet	Zmanjšanje deleža motornih vozil v občini ter povečanje varnosti v strnjenih naseljih z umirjanjem ter s preusmerjanjem in zmanjšanjem predvsem tovornega prometa	- 6,5 %
Turizem	Povečanje prepoznavnosti občine Dobropolje in obiska turistov s promocijami in razširitvijo turističnih storitev	Najmanj 2 produkta

5.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Za uspešno uresničevanje ciljev občinske celostne prometne strategije je poleg načrtovanja infrastrukturnih in vsebinskih rešitev zelo pomembna tudi podpora prebivalcev, pregledno spremljanje napredka in učinkov ter učinkovito sodelovanje z drugimi občinami in deležniki. Zato so v tem sklopu predstavljeni ukrepi, ki se osredotočajo na vzpostavitev strukturiranega spremljanja kazalnikov uspešnosti, vključevanje lokalnega prebivalstva in gospodarstva prek delavnic ter krepitev medobčinskega povezovanja.

Ukrepi poudarjajo pomen odprtega dialoga, ozaveščanja o koristih trajnostne mobilnosti ter skupnega načrtovanja ukrepov, ki se odzivajo na dejanske potrebe prebivalcev. Hkrati omogočajo pregledno vrednotenje napredka in ustvarjanje trdnih temeljev za dolgoročno trajnostno prometno politiko na lokalni in medobčinski ravni.

1. Spremljanje enotnih kazalnikov izvajanja učinka in enotnega kazalnika izvedbe OCPS

Ta ukrep vključuje vzpostavitev in redno spremljanje merljivih kazalnikov, ki omogočajo ocenjevanje napredka pri izvajanju OCPS. Kazalniki učinka zajemajo dolgoročne spremembe v vedenju in kakovosti bivanja (npr. delež poti opravljenih s trajnostnim načinom prevoza, povečanje prometne varnosti), medtem ko kazalniki izvedbe spremljajo konkretno realizacijo načrtovanih ukrepov (npr. število novih kolesarskih poti, število izvedenih promocijskih dogodkov, ureditev avtobusnih postaj, izvedba novih parkirišč na ŽP Dobropolje in avtobusnih povezav). Spremljanje mora biti strukturirano ter ažurirano in poročano.

2. Objave o koristnih učinkih trajnostne mobilnosti na prebivalce v občinskem glasilu Naš kraj ter na spletni strani občine

Z namenom ozaveščanja in spodbujanja trajnostne mobilnosti med prebivalci je predvideno redno objavljane vsebin v občinskem glasilu in na uradnih spletnih kanalih. Te objave lahko



vključujejo zgodbe dobrih praks, predstavitev uspešno izvedenih ukrepov (odprava kritične šolske poti, postavitve stojal za kolesa, ureditev avtobusne postaje, ureditev križišča...) ter napovedi dogodkov in delavnic. Dodana vrednost tovrstne komunikacije je povečanje prepoznavnosti projekta OCPS ter večje sodelovanje in identifikacija prebivalcev z vizijo trajnostnega razvoja.

3. Izvedba sestankov/delavnic v prostorih Občine Dobrepolje z lokalnimi prebivalci in podjetji

Ta ukrep vključuje organizacijo dogodkov, ki omogočajo aktivno vključevanje prebivalcev in predstavnikov lokalnega gospodarstva v načrtovanje in izvajanje trajnostne mobilnosti. Delavnice lahko vključujejo razprave o vsakodnevnih prometnih izzivih, iskanje rešitev za boljše pogoje za pešce, kolesarje in dostopnost do javnega prevoza, kot tudi predstavitev primerov dobrih praks. Poseben poudarek naj bo na potrebah ranljivih skupin (starejši, otroci, osebe z zmanjšano mobilnostjo) ter usklajevanju interesov lokalnih podjetij (npr. dostop zaposlenih do delovnega mesta z JPP). Cilj je dvig zavesti, soodgovornost in skupno oblikovanje rešitev.

4. Izvedba sestankov/delavnic v prostorih Občine Dobrepolje s sosednjimi občinami

Zaradi prometne in funkcionalne povezanosti med Občino Dobrepolje in sosednjimi občinami (npr. zaradi dnevne mobilnosti, skupne prometne infrastrukture, šolskih poti ipd.) je ključno, da se ukrepi trajnostne mobilnosti usklajujejo tudi regionalno. Sestanki in delavnice z drugimi občinami (npr. Grosuplje, Velike Lašče, Kočevje..) omogočajo usklajevanje prometnih politik, skupno načrtovanje čezmejnih kolesarskih poti, optimizacijo avtobusnih povezav ali sodelovanje pri kandidiranju na razpise. Tovrstno sodelovanje krepi učinkovitost in povezljivost ukrepov ter odpira možnosti za skupne projekte, ki presegajo občinske meje.

AKCIJSKI NAČRT - CPN							
Sveženj	Ukrep	Ocenjeni strošek v EUR	Zahtevnost izvedbe	Viri financiranja	Časovni načrt izvedbe (obdobje)	Prioriteta	Odgovornost
Izvajanje in spremljanje učinkov OCPS	Spremljanje enotnih kazalnikov izvajanja učinka in enotnega kazalnika izvedbe OCPS	5.000	majhna	Proračun Občine Dobrepolje	2025-2032	1	OD
Ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti	Objave o koristnih učinkih trajnostne mobilnosti na prebivalce v občinskem glasilu Naš kraj ter na spletni strani občine	0	majhna		2025-2032	1	OD
Sodelovanja in aktivnosti povezane s trajnostnim prometom	Izvedba sestankov/delavnic v prostorih Občine Dobrepolje z lokalnimi prebivalci in podjetji	7.000	majhna	Proračun Občine Dobrepolje	2025-2032	1	OD
	Izvedba sestankov/delavnic v prostorih Občine Dobrepolje s sosednjimi občinami	0	majhna		2025-2032	2	OD

OD-Občina Dobrepolje.

5.2 HOJA

Hoja predstavlja najbolj osnovno, dostopno in trajnostno obliko mobilnosti, ki hkrati prispeva k zdravju, družbeni povezanosti in bolj kakovostnemu javnemu prostoru. Povečanje deleža poti, opravljenih peš, pa je možno le z zagotavljanjem varnega, prijetnega in udobnega peš okvira. Ukrepi, usmerjeni v spodbujanje hoje, vključujejo izboljšanje prometne varnosti, urejanje infrastrukture, osvetlitev, signalizacijo ter urbano opremo prostora, ki spodbuja k



pešačenju.

Poseben poudarek je namenjen odpravi kritičnih šolskih poti za najranljivejše skupine – otroke, ter izboljšanju povezav med javnimi storitvami, šolami in središči naselij. Vključitev urbane opreme, naravnih elementov in smerokazov dodatno prispeva k večji privlačnosti hoje.

1. Odprava kritičnih točk šolskih poti (pasovi za pešce)

Ta ukrep zajema prepoznavo in prioriteto obravnavo nevarnih točk na šolskih poteh ter njihovo fizično preureditev z namenom izboljšanja prometne varnosti otrok.

Ključno

vlogo pri tem ima sodelovanje s šolami, starši in lokalno skupnostjo. Poseben poudarek bo namenjen ureditvam v naseljih Hočevje, Zagorica, Cesta, Podgorica, Kompolje, Zdenska vas in drugih območjih, kjer je izpostavljenost otrok v prometu večja.

2. Ureditev prehodov za pešce

Ukrepi vključujejo izboljšanje obstoječih prehodov za pešce ter vzpostavitev novih na kritičnih lokacijah v naseljih Cesta v bližini šole, Pri Cerkvi – Struge, Predstruge, pri odcepu za Podpeč, Kompolje, Videm ter v drugih naseljih v neposredni bližini trgovin, avtobusnih postajališč in drugih prometno izpostavljenih točkah.



3. Ureditev prometne signalizacije in razsvetljave

Jasno označevanje z znaki in talnimi oznakami ter izboljšanje nočne vidnosti s primerno osvetlitvijo. Cilj je povečati občutek varnosti in dejansko varnost pešcev, zlasti v slabših vremenskih pogojih in v temnem delu dneva.



4. Urejanje in gradnja pločnikov, pasov za pešce

Ta ukrep vključuje širjenje in obnovo obstoječih pločnikov ter gradnjo novih tam, kjer so vrzeli v peš povezavah. Poseben poudarek je na povezovanju naselij z javnimi storitvami (šola, zdravstveni dom, občina, postaje JPP), zagotavljanju ustrezne širine in dostopnosti pločnikov ter umestitvi fizičnih ločitev od vozišča, kjer je to mogoče.

5. Oprema poti za pešce (urbana oprema, zasaditve, igrala ipd.)

Kakovostna peš infrastruktura ni zgolj funkcionalna, ampak tudi estetska in udobna. Zato je predvidena namestitev klopi, smetnjakov, kašipotov in morebitnih senčil (zasaditve, drevoredi) ob daljših poteh. Na ključnih točkah so lahko umeščena igrala za otroke, informativne table ali umetniški elementi, ki naredijo hojo prijetnejšo in spodbudnejšo.

AKCIJSKI NAČRT - HOJA							
Sveženj	Ukrep	Ocenjeni strošek v EUR	Zahtevnost izvedbe	Viri financiranja	Časovni načrt izvedbe (obdobje)	Prioriteta	Odgovornost
Ureditve za ranljive skupine	Odprava kritičnih točk šolskih poti (pasovi za pešce)	250.000	velika	Sredstva RS in EU, proračun Občine Dobropolje	2026-2030	1	OD, DRSI/MZI
Ureditev obstoječih in manjkajočih površin za pešce	Prehodi za pešce	2.500	majhna	Sredstva RS, proračun Občine Dobropolje	2026-2029	1	OD, DRSI/MZI
	Prometni znaki za pešce in razsvetljava	20.000	majhna	Proračun Občine Dobropolje in sredstva RS	2026-2028	1	OD, DRSI/MZI
	Urejanje pločnikov in gradnja novih, pasovi za pešce	200.000	velika	Sredstva RS in EU, proračun Občine Dobropolje	2028-2032	2	OD, DRSI/MZI
Povečanje udobnosti in privlačnosti površin za pešce	Oprema poti za pešce (Namestitve urbane opreme, zasaditve, pitniki, smetnjaki, igrala, kašipoti, klopi, itd.)	50.000	majhna	Proračun Občine Dobropolje, sredstva EU	2026-2032	2	OD

OD-Občina Dobropolje; DRSI/MZI-Direkcija za infrastrukturo/Ministrstvo za infrastrukturo.

5.3 KOLESARJENJE

Kolesarjenje postaja čedalje pomembnejša oblika trajnostne mobilnosti, ki prispeva k razbremenitvi cestnega prometa, zmanjšanju emisij ter zdravemu in aktivnemu življenjskemu slogu prebivalcev. Za njegovo spodbujanje pa je ključno ustvariti varno, povezano in privlačno infrastrukturo, ki omogoča vsakodnevno kolesarjenje za različne namene – od poti v šolo ali službo do rekreativne uporabe.

Ukrepi na področju kolesarjenja se osredotočajo na izboljšanje povezljivosti naselij, varnost kolesarjev, ustrezno označenost in opremljenost kolesarskih poti ter razvoj dodatnih rekreativnih in podpornih površin. Poleg fizičnih ureditev so pomembne tudi spremljevalne aktivnosti ozaveščanja in vključevanja skupnosti, zlasti otrok in mladine.



1. Izvedba kolesarske steze med železniško postajo Dobropolje in Vidmom

Ta ukrep vključuje ureditev varne, ločene kolesarske poti med ključno točko javnega potniškega prometa železniške postaje Dobropolje in Vidmom. Gre za pomembno povezavo, ki omogoča kombinirano uporabo kolesa in vlaka (t.i. intermodalnost), kar je ključni element trajnostne mobilnosti. Ureditev makadamske ali utrjene podlage je cenovno dostopna rešitev, ki omogoča hitrejšo izvedbo in vzpostavitev varne trase z minimalnimi posegi v prostor.

2. Izvedba kolesarskih povezav med naselji

Vzpostavitev kolesarskih povezav med posameznimi naselji in navezavami do sosednjih občin omogoča večjo prometno samostojnost, zlasti za mlade in starejše, ter odpira možnosti za več vsakodnevnih poti, opravljenih s kolesom. Ukrep vključuje načrtovanje in ureditev kolesarskih tras z ustrezno prometno varnostjo



– bodisi v ločenih pasovih ali z umiritvijo prometa na obstoječih cestah. Pomembna je tudi povezava s šolskimi potmi, avtobusnimi postajališči in drugimi pomembnimi točkami v prostoru.

3. Izgradnja kolesarskega poligona (pumptrack) in rekreativnih površin

Gre za izvedbo atraktivnega in varnega prostora za učenje kolesarskih veščin, rekreacijo in druženje, predvsem za otroke in mladino. Kolesarski poligon (t.i. pumptrack) spodbuja aktivno preživljanje prostega časa, krepi prometno kulturo in samozavest pri vožnji s kolesom. Kolesarski poligon je predviden pri OŠ Videm.

4. Ureditev parkirnih mest za kolesa

Učinkovita kolesarska infrastruktura ni popolna brez varnih in dostopnih parkirnih mest za kolesa. Ukrep vključuje postavitve stojal ali nadstreškov za kolesa na ključnih lokacijah – pri javnih ustanovah, postajališčih JPP, šolah, trgovinah. Pomembna sta varnost (trdnost stojal) in zaščita pred vremenskimi vplivi, zlasti za daljše parkiranje. Ustrezna označitev in promocija uporabe kolesarnic dodatno prispevata k spremembi potovalnih navad.

5. Cestne oznake in prometni znaki za kolesarske poti

Dobra signalizacija povečuje vidnost in varnost kolesarjev ter jasno določa pravila in smeri uporabe. Ukrep zajema označitev obstoječih in novih kolesarskih poti s talnimi označbami (npr. simboli kolesa, ločilne črte), postavitve prometnih znakov ter morebitne table z

zemljevidi poti ali informacijami o razdaljah in časih. Jasna signalizacija tudi avtomobilistom sporoča prisotnost kolesarjev in pripomore k večji strpnosti in varnosti v prometu.

AKCIJSKI NAČRT - KOLESARJENJE							
Sveženj	Ukrep	Ocenjeni strošek v EUR	Zahtevnost izvedbe	Viri financiranja	Časovni načrt izvedbe (obdobje)	Prioriteta	Odgovornost
Ureditev kolesarskih povezav	Izvedba kolesarske steze med ŽP Dobrepolje in Vidmom (makadam)	70.000	srednja	Proračun Občine Dobrepolje, sredstva EU	2026-2030	1	OD
	Izvedba kolesarskih povezav med naselji	400.000	velika	Sredstva RS in EU, proračun Občine Dobrepolje	2027-2032	2	OD, DRSI/MZI
Urejanje kolesarske infrastrukture za večjo varnost in privlačnost kolesarjenja	Izgradnja kolesarskega poligona "pumptrack" in rekreativne površine	100.000	srednja	Sredstva EU, proračun Občine Dobrepolje	2027-2028	2	OD
	Ureditev parkirnih mest za kolesa	1.000	majhna	Proračun Občine Dobrepolje	2026-2028	1	OD
	Cestne oznake kolesarske poti (prometni znaki)	2.500	majhna	Proračun Občine Dobrepolje	2027-2029	1	OD, DRSI/MZI

OD-Občina Dobrepolje; DRSI/MZI-Direkcija za infrastrukturo/Ministrstvo za infrastrukturo.

5.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet (JPP) predstavlja temelj trajnostne mobilnosti, saj omogoča učinkovit, dostopen in okolju prijazen način potovanja za širok spekter uporabnikov – šolarje, delavce, starejše, osebe brez lastnega prevoza. Vendar se JPP lahko uveljavi kot konkurenčna alternativa avtomobilskemu prometu le, če so zagotovljene kakovostne in dostopne storitve, in dobra povezanost.

Predlagani ukrepi v tem sklopu se osredotočajo na izboljšanje dostopa do JPP skozi ureditev postajališč in parkirišč, vzpostavitev lokalnih povezav z železnico ter boljše prilagajanje storitev dejanskim potrebam prebivalcev. Poseben poudarek je na medsebojnem dopolnjevanju šolskih prevozov, javnega prevoza in prevoza na klic, kar omogoča učinkovito rabo virov in večjo dostopnost za vse uporabnike.



1. Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč, tudi šolskih

Ukrep zajema posodobitev osnovne infrastrukture na obstoječih avtobusnih postajališčih, z vključitvijo nadstreškov za zaščito pred vremenskimi vplivi, klopi, košev za odpadke, informativnih tabel z voznimi redi ter ustrezne osvetlitve za povečanje varnosti. Poseben poudarek je na šolskih postajališčih, kjer je ključnega pomena zagotavljanje varnega in prijetnega okolja za otroke. Urejena postajališča pomembno prispevajo k boljši uporabniški izkušnji ter spodbujajo večjo uporabo javnega potniškega prometa vključno s šolskimi



prevozi. Ukrepi so predvideni v naseljih Mala Vas, Podpeč, Ponikve, Bruhanja vas, Pri Cerkvi – Struge, Potiskavec, Lipa, Kolenča vas, Četež, Kompolje in Zdenska vas.

2. Uvedba novih postajališč (tudi šolskih)

Identificirana so bila območja z omejenim dostopom do avtobusnega prevoza oziroma s predolgimi in nevarnimi peš povezavami do najbližjih postajališč. Ukrep predvideva določitev novih lokacij za postajališča, pri čemer se upoštevajo gostota naselitve, oddaljenost šol, dostop do storitev ter drugih pomembnih točk. Postavitev novih avtobusnih postajališč je predvidena v vaseh Predstruge in Bruhanja vas.

3. Ureditev parkirišč na železniški postaji Dobrepolje

Za spodbujanje kombinirane rabe javnega prometa (npr. vožnja z avtomobilom ali kolesom do postaje, nato nadaljevanje z vlakom) je ključno zagotoviti zadostno število varnih in urejenih parkirnih mest za avtomobile in kolesa. Ta ukrep vključuje ureditev parkirišč za avtomobile ob železniški postaji Dobrepolje, kar omogoča enostavno prestopanje med načini prevoza in posledično večjo uporabnost železnice za širši krog prebivalcev.



4. Vzpostavitev lokalnega JPP s povezavo do železniške postaje in avtobusnih postajališč (AP Rašica, Predstruge, Videm, Struge) in/ali združitve s šolskimi prevozi ali razširitev prevoza na klic za vse uporabnike

Ukrep predvideva vzpostavitev lokalnega avtobusnega prevoza ali kombiniranih oblik prevoza (npr. minibusi, kombiji), ki bi povezovali večja naselja z železniško postajo Dobrepolje ter osrednjo avtobusno postajo v Vidmu. Vozni redi bi bili lahko časovno usklajeni z odhodi in prihodi vlakov ter avtobusov, kar bi bistveno povečalo uporabnost sistema. Zaradi omejenih virov in razpršene poselitve je smiselno razmisliti o združevanju šolskih prevozov z javnim potniškim prometom oziroma o razširitvi sistema prevoza na klic. Na ta način se omogoča boljša izraba obstoječih prevoznih sredstev ter večja dostopnost prevoza za vse prebivalce, tudi izven šolskih ur. Prevoz na klic omogoča prilagodljivo storitev v času nizkega povpraševanja ali na bolj oddaljenih območjih, kjer linijski prevoz ni izvedljiv, in tako zagotavlja osnovno prometno dostopnost tudi za te dele občine.



AKCIJSKI NAČRT - JPP							
Sveženj	Ukrep	Ocenjeni strošek v EUR	Zahtevnost izvedbe	Viri financiranja	Časovni načrt izvedbe (obdobje)	Prioriteta	Odgovornost
Posodobitev obstoječih postajališč javnega prevoza ter izvedba novih	Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč, tudi šolskih	50.000	srednja	Proračun Občine Dobrepolje in sredstva RS in EU	2026-2030	1	OD, DRSI/MZI
	Uvedba novih postajališč (tudi šolskih)	300.000	velika	Sredstva RS in EU, proračun Občine Dobrepolje	2030-2032	2	OD, DRSI/MZI
Spodbujanje uporabe JPP z ureditvijo parkirišč P+R	Ureditev parkirišč na ŽP Dobrepolje	30.000	velika	Sredstva RS in EU, proračun Občine Dobrepolje	2028-2031	1	OD, DRSI/MZI, SŽ
Izboljšanje ponudbe javnega prevoza	Vzpostavitev lokalnega JPP s povezavo do železniške postaje in AP Rašica, Predstruge, Videm, Struge, združitev s šolskimi prevozi ali razširitev prevoza na klic za vse uporabnike	50.000	velika	Sredstva RS, proračun Občine Dobrepolje	2028-2032	2	OD, DUJPP, avtobusni prevoznik

OD-Občina Dobrepolje; DRSI/MZI-Direkcija za infrastrukturo/Ministrstvo za infrastrukturo; SŽ-Slovenske železnice; DUJPP-Družba za upravljanje javnega potniškega prometa.

5.5 MOTORIZIRAN PROMET

Motorizirani promet še vedno predstavlja pomemben del mobilnosti, zlasti na območjih, kjer javni potniški promet in aktivne oblike mobilnosti niso dovolj razvite. Vendar pa neurejena infrastruktura ali obremenjen cestni promet s tovornimi vozili prinaša številne izzive – od prometne varnosti do zmanjšane kakovosti bivanja. Zato je ključnega pomena, da se v okviru celostnega prometnega načrtovanja uvedejo ukrepi za umirjanje prometa, povečanje varnosti na kritičnih točkah ter dolgoročno prestrukturiranje prometne infrastrukture.

Predlagani ukrepi so usmerjeni v zmanjševanje hitrosti znotraj naselij, tehnične izboljšave cest in križišč, ter strateško načrtovanje večjih posegov, ki bodo razbremenili naselja in povečali varnost.

1. Talne ovire (grbine)

Ukrep predvideva namestitve talnih ovir oziroma grbin na kritičnih odsekih znotraj naselij, kjer je potrebna trajna umiritev prometa. Ležeče ovire predstavljajo fizični ukrep, ki deluje neodvisno od vedenja voznikov, zato so še posebej učinkovite v okoljih z večjo prisotnostjo pešcev ali ob šolskih poteh. Takšne ureditve so načrtovane tudi v naselju Predstruge in drugih območjih z izraženimi varnostnimi tveganji.

2. Prikazovalniki hitrosti

Prikazovalniki hitrosti predstavljajo učinkovit mehki ukrep za umirjanje prometa, ki lahko deluje samostojno ali kot dopolnilo fizičnim ukrepom. Še posebej so učinkoviti na vstopih v naselja ter v bližini šol, kjer delujejo



preventivno in ozaveščevalno, saj voznike opozarjajo na prekoračitve hitrosti ter spodbujajo varnejšo vožnjo. Namestitev prikazovalnikov hitrosti je predvidena v naselju Ponikve ter po potrebi tudi na drugih lokacijah

3. Prometni znaki za omejitev hitrosti

Postavitev, prestavitev in obnova prometne signalizacije za omejevanje hitrosti predstavljajo osnovni, a ključni ukrep za izboljšanje prometne varnosti, zlasti v naseljih, kot sta Bruhanja vas in Kompolje. Prometni znaki morajo biti nameščeni na ustreznih lokacijah, dobro vidni ter usklajeni z dejanskimi razmerami na cesti – na primer v bližini šol, na odsekih z ostrimi ovinki ali slabo preglednostjo. Med predvidenimi ukrepi je tudi prestavitev prometne table za



označitev naselja Ponikve, s čimer bi dosegli boljšo prometno umiritev že pred vstopom v naselje. Podobne prilagoditve signalizacije so načrtovane tudi v drugih naseljih, kot je Podgora, glede na prometne in prostorske značilnosti.

4. Ureditev nepreglednih križišč in rekonstrukcije cest

Križišče v Zdenski vasi, krožišče v naselju Pri Cerkvi ter posamezni cestni odseki zaradi nepreglednosti, ostrih zavojev oziroma neustrezne prometne signalizacije predstavljajo tveganje za vse udeležence v prometu. Ukrep zajema tehnične ureditve teh kritičnih točk, kot so izboljšanje preglednosti, širitev vozišča, namestitev ogledal ter jasnejša označba. Načrtovane so rekonstrukcije cest na naslednjih lokacijah:

- Ponikve – Predstruge – državna cesta R3-647/1368 Mlačevo-Rašica
- Videm – R3-647/1368 Mlačevo-Rašica (iz smeri Predstrug)
- Zdenska vas – državna cesta R3-647/1368 Mlačevo-Rašica (iz smeri Vidma)

Ter rekonstrukcija ceste 648 Videm – Pri cerkvi Struge – Smuka, prednostno na lokacijah:

- Bruhanja vas – R3-648/2912
- Kompolje – R3-648/2912

Ti ukrepi bodo usmerjeni v razvoj bolj trajnostnega in varnejšega prometnega sistema v občini.

5. Izdelava projektne dokumentacije in idejnih zasnov za večje posege

Za dolgoročno razbremenitev tovrnega prometa in izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost je predvidena priprava projektne dokumentacije za izgradnjo novih obvoznih cest, in sicer obvoznice Ponikve in obvoznice pri Zdenski vasi ter širitev vozišča na relaciji Četež – Pri Cerkvi – Struge (R3-648/2912). Obvoznice bodo preusmerile promet iz naselij, kar bo pripomoglo k izboljšanju kakovosti življenja v občini in povečanju prometne varnosti.

Ukrep vključuje izdelavo idejnih zasnov, preverjanje prostorskih možnosti, osnovne prometne analize ter pripravo podlag za nadaljnje faze načrtovanja in umeščanja v prostor,

Realizacija projektov bi tako preusmerila promet iz naselij in pripomogla k izboljšanju kakovosti življenja v občini in povečanju prometne varnosti.

AKCIJSKI NAČRT - MOTORIZIRAN PROMET							
Sveženj	Ukrep	Ocenjeni strošek v EUR	Zahtevnost izvedbe	Viri financiranja	Časovni načrt izvedbe (obdobje)	Prioriteta	Odgovornost
Ukrepi s področja mirujočega prometa	Talne ovire (grbine)	7.500	majhna	Proračun Občine Dobropolje in sredstva RS	2026-2029	1	OD, DRSI/MZI
	Prikazovalnik hitrosti	30.000	majhna	Proračun Občine Dobropolje in sredstva RS	2027-2029	1	OD, DRSI/MZI
	Prometni znaki za omejitev hitrosti	1.500	majhna	Proračun Občine Dobropolje in sredstva RS	2025-2027	1	OD, DRSI/MZI
Ureditev križišč, gradnja nove in rekonstrukcije obstoječe cestne infrastrukture z načeli trajnostne mobilnosti	Ureditev nepreglednih križišč, izvedba rekonstrukcije cest	2.000.000	velika	Sredstva RS in EU, proračun Občine Dobropolje,	2028-2032	1	OD, DRSI/MZI
	Izdelava projektne dokumentacije, idejne zasnove (obvoznica Ponikve, obvoznica pri Zdenski vasi, Videm)	200.000	srednja	Proračun Občine Dobropolje in sredstva RS	2027-2029	2	OD

OD-Občina Dobropolje; DRSI/MZI-Direkcija za infrastrukturo/Ministrstvo za infrastrukturo.

5.6 TURIZEM

Turizem ima pomemben razvojni potencial, vendar je za sodobne obiskovalce ključnega pomena, da so turistične izkušnje zasnovane trajnostno, z enostavnim in dostopnim prevozom, privlačnimi in dobro označenimi potmi ter kakovostno infrastrukturo. Zato so v strategijo vključeni tudi ukrepi, ki povezujejo turizem z elementi trajnostne mobilnosti, povečujejo prepoznavnost območja in ustvarjajo pogoje za obiskovanje na okolju prijazen način.

1. Kolesarska karta z opisi znamenitosti

Eden ključnih ukrepov je priprava interaktivne ali tiskane kolesarske karte, ki bo obiskovalcem (in domačinom) omogočala samostojno raziskovanje občine s kolesom. Karta bo vključevala pregledno označene poti različnih težavnostnih stopenj, informacije o dolžini, času trajanja, višinskih razlikah ter varnostnih vidikih. Pomemben element je vključitev naravnih, kulturnih in zgodovinskih točk z opisom in fotografijo, kar spodbuja lokalno identiteto in podaljšuje čas bivanja obiskovalcev.





2. Načrt dnevnega izleta na trajnosten način

Ta ukrep vključuje oblikovanje strukturiranega načrta pohodniškega izleta, ki povezuje ključne naravne in kulturne točke v občini ter vključuje trajnostne možnosti dostopa – prihod z vlakom do železniške postaje Dobrepolje ali avtobusne postaje Videm, nadaljevanje s kolesom ali peš. To prispeva k promociji občine kot zelene in aktivne destinacije.

3. Objava turističnih produktov na spletni strani občine

Zaradi vedno večje digitalne orientiranosti obiskovalcev je pomembno, da so vsi novi produkti ustrezno predstavljeni na spletni strani občine. Objave vključujejo interaktivne zemljevide, uporabne informacije o dostopnosti, možnostih prehrane, zanimivostih ob poti in povezave z zalednimi kraji. Uporabniku prijazna in ažurna spletna predstavitev je ključno orodje za informiranje in spodbujanje trajnostnega obiska.

4. Ureditev osnovno opremljenega parkirišča za avtodome

Ukrep predvideva ureditev osnovno opremljenega parkirišča za avtodome z možnostjo oskrbe z vodo, elektriko in odlaganjem odpadnih voda. Lokacija v Predstrugah (kamnolom) bo povezana s kolesarskimi ali pohodniškimi potmi in po možnosti v bližini JPP. To prispeva k večji dostopnosti območja za različne ciljne skupine obiskovalcev, hkrati pa spodbuja daljše bivanje in večjo lokalno potrošnjo.

AKCIJSKI NAČRT - TURIZEM							
Sveženj	Ukrep	Ocenjeni strošek v EUR	Zahtevnost izvedbe	Viri financiranja	Časovni načrt izvedbe (obdobje)	Prioriteta	Odgovornost
Novi trajnostni turistični produkti	Izdelava karte, ki vključuje pregledno označene poti različnih težavnostnih stopenj, informacije o dolžini, času trajanja, višinskih razlikah ter varnostnih vidikih.	4.000	majhna	Proračun Občine Dobrepolje, sredstva EU	2028-2029	1	OD
	Oblikovanje strukturiranega načrta pohodniškega izleta na trajnosten način	1.000	majhna	Proračun Občine Dobrepolje, sredstva EU	2029	2	OD
	Objava turističnih produktov na spletni strani občine	0	majhna		2028-2029	2	OD
Ureditev parkirišč za avtodome	Ureditev osnovno opremljenega parkirišča za avtodome	15.000	srednja	Proračun Občine Dobrepolje, sredstva EU	2029-2030	2	OD

OD-Občina Dobrepolje.



6 LITERATURA IN VIRI

1. Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje; april 2023 (prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo).
2. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22).
3. Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja, preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju.
4. Minimalni standardi pripravo občinske celostne prometne strategije za občine pod 6.000 prebivalcev.
5. Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<https://www.sptm.si/>).
6. Podatki občine Dobropolje ([Občina Dobropolje](#)).