



JANUAR 2021

STRATEGIJA MOBILNOSTI IN VARNOSTI OBČINE DOBROVA – POLHOV GRADEC





**Naslov:**

**STRATEGIJA  
MOBILNOSTI IN VARNOSTI  
OBČINE DOBROVA – POLHOV GRADEC**

**Naročnik:**

**Občina Dobrova - Polhova Gradec**

Stara cesta 13, 1356 Dobrova

**Franc Setnikar, župan**

Simona Kostrevc, skrbnik projekta

Helena Čuk

Mojca Sečnik

Samo Zupančič

**Izdelovalec:**

**PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.**

Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana

Katja Miklič

Gregor Pretnar

Lea Rikato Ružič

Sergej Destovnik

Uroš Benkovič

**AVA arhitektura & design, Alja Vehovec s.p.**

Tehnološki park 24, 1000 Ljubljana

Alja Vehovec

**Fotografije:**

arhiv izdelovalcev

Občina Dobrova - Polhov Gradec

Občina Log - Dragomer

Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012

[www.ekikranj.com](http://www.ekikranj.com)

**Leto izida:**

2020

**Leto natisa:**

2021

**Naklada:**

200 izvodov

**Cena:**

brezplačno



## KAZALO VSEBINE

<b>01</b>	<b>O STRATEGIJI MOBILNOSTI IN VARNOSTI</b>	6
<b>02</b>	<b>PRIPRAVA STRATEGIJE MOBILNOSTI IN VARNOSTI</b>	8
2.1	Proces izdelave	8
2.2	Območje obdelave	8
2.3	Vključevanje javnosti	8
<b>03</b>	<b>KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI</b>	10
<b>04.</b>	<b>KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI</b>	13
<b>05</b>	<b>VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA</b>	16
5.1	Vizija	16
5.2	Strateški cilji	16
<b>06</b>	<b>PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI</b>	17
<b>7</b>	<b>PRVI STEBER: Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov</b>	18
7.1	Izzivi	18
7.2	Dosežki	18
7.3	Cilji	20
7.4	Ukrepi	21
7.5	Akcijski načrt	25
<b>8</b>	<b>DRUGI STEBER: Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj</b>	26
8.1	Izzivi	26
8.2	Dosežki	27
8.3	Cilji	28
8.4	Ukrepi	29
8.5	Akcijski načrt	32



<b>9</b>	<b>TRETJI STEBER: Vzpostavitev infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje</b>	<b>33</b>
9.1	Izzivi	33
9.2	Dosežki	34
9.3	Cilji	35
9.4	Ukrepi	35
9.5	Akcijski načrt	38
<b>10</b>	<b>ČETRTI STEBER: Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa</b>	<b>39</b>
10.1	Izzivi	39
10.2	Dosežki	40
10.4	Cilji	41
10.5	Ukrepi	41
10.6	Akcijski načrt	44
<b>11</b>	<b>PETI STEBER: Izboljšanje infrastrukture za motorni promet in povečanje prometne varnosti</b>	<b>45</b>
11.1	Izzivi	45
11.2	Dosežki	47
11.3	Cilji	47
11.4	Ukrepi	48
11.5	Akcijski načrt	52

# 01.

## O STRATEGIJI MOBILNOSTI IN VARNOSTI

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj iz strateškega načrtovanja prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se niža, velika poraba proračunskih sredstev pa ne privede do pomembnega izboljšanja stanja. Obstoječi strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se posvečajo predvsem cestni infrastrukturi. Manjkajo pa strategije, ki bi privedle do ukrepov na podlagi celovite presoje in bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet. Poleg tega sam postopek sprejemanja odločitev pogosto ni transparenten, na nekaterih področjih je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Strategija mobilnosti in varnosti občine Dobrova - Polhov Gradec (v nadaljevanju Strategija) je skupno delo strokovnjakov, civilne iniciative in občanov, ki jim ni vseeno v kakšni občini živijo. Gre za dokument, ki opozarja na največje težave, razkriva izzive in predlaga dobre rešitve. Celostno načrtovanje prometa oziroma spodbujanje k hoji, kolesarjenju ter uporabi javnega potniškega prometa je pomembno za občino Dobrova - Polhov Gradec, saj bo prispevalo k zmanjševanju negativnih vplivov prometa, nižjim emisijam toplogrednih plinov in manjši porabi energije ter omogočalo uspešnejši razvoj občine. Strategija predstavlja tudi podlago za črpanje evropskih sredstev za izvedbo ukrepov na področju trajnostne mobilnosti, ki bodo prispevali k privlačnosti in kakovosti okolja, dvigu kazalcev zdravja, večji dostopnosti za vse prebivalce, učinkovitejšemu izpolnjevanju zakonskih obveznosti in zmanjševanju zasebnih izdatkov za prevoz.

Strategija je strateški dokument, katerega glavni cilji so zajeti v petletnem akcijskem načrtu, v katerem je orisano učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki



Polhograjski dolomiti so pisani na kožo tudi majhnim otrokom

med uresničevanjem strategije pomaga doseči celostne spremembe: spremembo potovalnih navad in izboljšanje porazdelitev mobilnosti na način, da bo več poti opravljenih z javnim prevozom, kolesom in peš.

### Strategijo odlikujejo:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- **celovit pristop**, ki v središče postavlja človeka, upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- **participativni pristop**, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa.

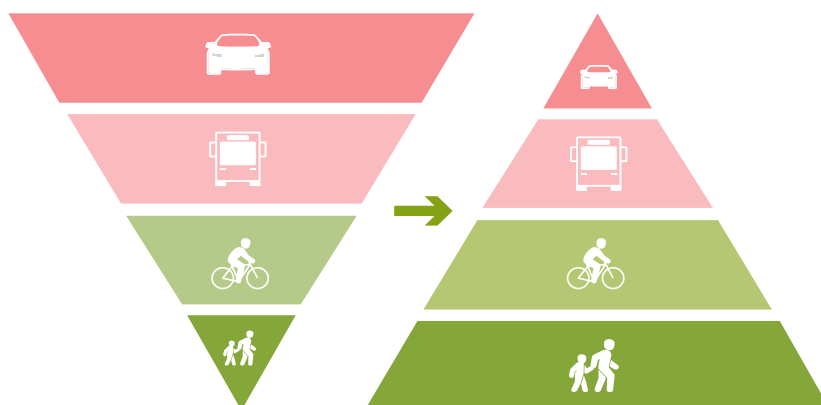
### Strategija zagotavlja:

- **jasno vizijo, cilje in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev**, kar prispeva k transparentnosti odločitev in usmerjeni rabi proračunskih sredstev,
- **pregled stroškov in koristi**, ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi,
- **strokovnost**, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v številnih državah in mestih.



Sodobni pristop pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem gradnja ni več prvi korak pri reševanju izzivov v prometu. Pri oblikovanju in načrtovanju Strategije so namreč poudarjeni t. i. **mehki ukrepi**, ki brez gradnje in ob vključevanju prebivalcev prispevajo k spreminjanju njihovih navad in k izboljšanju javnih prostorov. Del mehkih ukrepov predstavljata tudi ozaveščanje in spodbujanje k odgovornemu ravnanju v prometu in k strpnejši vozniški kulturi. Ozaveščanje bo pripomoglo k večji varnosti vseh skupin udeležencev v prometu, predvsem v času njegovih zgostitev in potencialnih konfliktov v okviru dnevnih delovnih migracij in turistično-rekreacijskih potovanj.

*Obrnjena prometna piramida ponazarja spremembo prioritete prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa.*



Strategija ni zgolj dokument, ampak proces, s katerim si bo Občina zastavila učinkovito zaporedje potrebnih ukrepov na področju urejanja prometa, ki temeljijo na dobrih izkušnjah iz Slovenije in tujine.

#### Ukrepi Strategije bodo prebivalcem občine omogočili:

- povečanje prometne varnosti,
- izboljšanje izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- zmanjšanje prometnih zastojev in konfliktov v prometu,
- izboljšanje povezanosti med naselji,
- izboljšanje privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v naseljih,
- zagotovitev dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- zmanjšanje stroškov za mobilnost,
- izboljšanje kakovosti zraka,
- zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov in porabe energije ter
- povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

#### Občina bo z izvajanjem ukrepov pridobila:

- ugled sodobno usmerjene občine iz naslova inovativnosti in naprednosti Strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- dodatne dolgoročne, strateške in integrativne politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo še naprej vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine.



# 02.

## PRIPRAVA STRATEGIJE MOBILNOSTI IN VARNOSTI

**Občina Dobrova - Polhov Gradec se je Strategijo mobilnosti in varnosti odločila pripraviti z lastnimi sredstvi. K izdelavi dokumenta je pristopila konec leta 2019. Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Strategija je pripravljena v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo celostne prometne strategije in potrjena s strani občinskega sveta, s čimer je izpolnjen tudi pogoj, ki Občini omogoča pridobitev finančnih sredstev za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.**

### 2.1 Proces izdelave

Izdelava Strategije mobilnosti in varnosti je skladna s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 2012). Obsega štiri faze in enajst sklopov aktivnosti, upošteva minimalne standarde, kot so bili določeni v projektni nalogi.

Oblikovanje in začetek izdelave Strategije sta potekala leto dni, pri čemer so se aktivnosti začele izvajati decembra 2019 in končale z obravnavo in sprejetjem Strategije mobilnosti in varnosti na seji občinskega sveta decembra 2020. Ta dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene v fazah zagona procesa, racionalnega zastavljanja ciljev in priprave strategije. Zadnja, četrta faza izvajanje strategije, sledi po sprejemu na seji občinskega sveta Občine Dobrova - Polhov Gradec in pomeni spremljanje izvajanja Strategije v skladu z akcijskim načrtom in v Strategiji določenimi kazalniki.

V analizi stanja so upoštevani podatki štetja prometa in prometnih tokov v letu 2019 in v preteklih letih.

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije od leta zagona, tj. od leta 2021 do leta 2025.

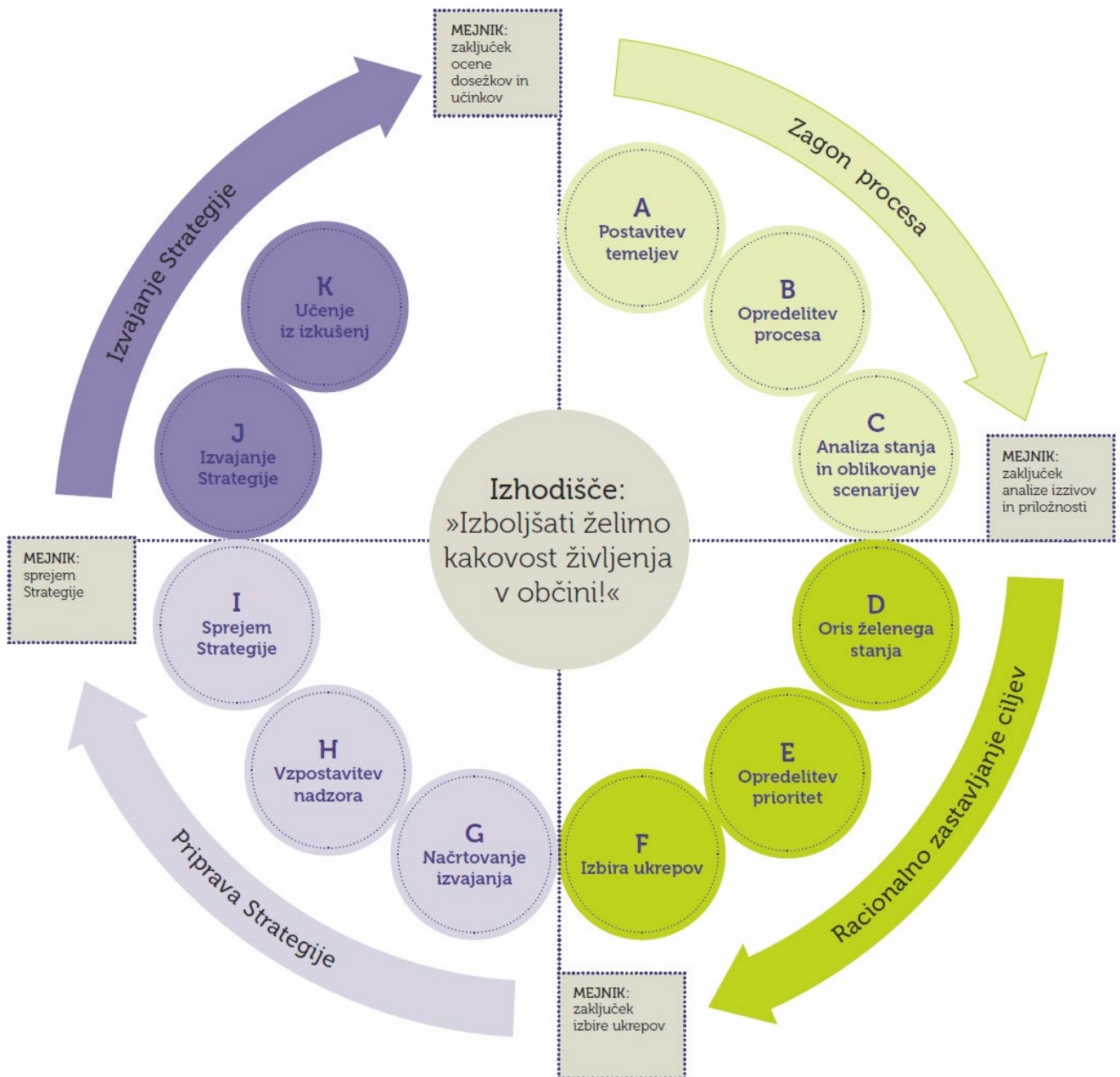
### 2.2 Območje obdelave

Strategija mobilnosti in varnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec se osredotoča na trajnostni pristop načrtovanja prometa celotne občine. Posebnost občine Dobrova - Polhov Gradec je ugodna lega ob prestolnici, ki zagotavlja občini infrastrukturne, gospodarske, demografske in turistične razvojne potenciale. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev občine, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev, strategija upošteva tudi umeščenost občine v regionalne prometne tokove.

### 2.3 Vključevanje javnosti

Med celotnim trajanjem izdelave Strategije sta v njeno sooblikovanje, kot novost, poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Javnost je o dogodkih in aktivnostih obveščena s promocijskimi gradivi, vabili, prek spleta, družbenih omrežij in tiska. Aktivno sodelovanje javnosti v javnih razpravah in javnomnenjskih raziskavah med oblikovanjem strategije doprinese k celovitejšemu vpogledu in še dodatno podpira strokovne ugotovitve, ki slonijo na uvodni analizi stanja s pregledom zdajšnjih strategij in politik. Na podlagi analize stanja se izoblikuje končni nabor ukrepov. Njihova izbira pomeni kritični del priprave strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, dostopnih na Občini Dobrova - Polhov Gradec.



Faze priprave Strategije mobilnosti in varnosti (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

# 03.

## KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI

**V analizi stanja je bilo ugotovljeno, da se Občina Dobrova - Polhov Gradec srečuje z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Promet namreč ni cilj sam po sebi, ampak sredstvo za doseganje širših ciljev. Promet poleg pozitivnih koristi prinaša tudi nevšečnosti, zlasti če je prometni sistem neuravnotežen. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja. Ob upoštevanju izsledkov terenskega dela, ankete, intervjujev, delavnic, javnih razprav, statističnih analiz primarnih in sekundarnih socioekonomskih podatkov so spodaj navedeni glavni izzivi v okviru izdelave Strategije mobilnosti in varnosti v občini Dobrova - Polhov Gradec.**

### Delovne migracije v druge občine

Statistični podatki kažejo, da se indeks delovnih migracij v letih od 2010 do konca 2019 ni znatno spremenil. Več kot tri četrtine delovno aktivnih prebivalcev občine Dobrova - Polhov Gradec (od skupaj 2.780 delovno aktivnih oseb leta 2010 in 3.360 oseb leta 2019) je delalo v drugih slovenskih občinah (78 % leta 2010 in 77 % leta 2019), največ v Ljubljani (61 % leta 2010 in 56 % leta 2019), v Horjulu (3 % v letih 2010 in 2019), na Vrhniki (2 % v letih 2010 in 2019) ter na Brezovici (1 % leta 2010 in 2 % leta 2019). Kljub bližini Ljubljane in ostalih večjih zaposlitvenih središč relativno velik delež prebivalcev dela v domači občini (22 % leta 2010 in 23 % leta 2019). Iz statističnih podatkov sicer ne moremo razbrati, koliko izmed omenjenih prebivalcev se dejansko vozi na delo, lahko pa na podlagi izidov ankete predpostavljamo, da večina. Glede na podatke SURS je v letu 2019 v drugih občinah delalo skoraj trikrat več delavcev, kot jih je prihajalo na delo v Dobrovo - Polhov Gradec iz drugih občin (2.574 proti 673).



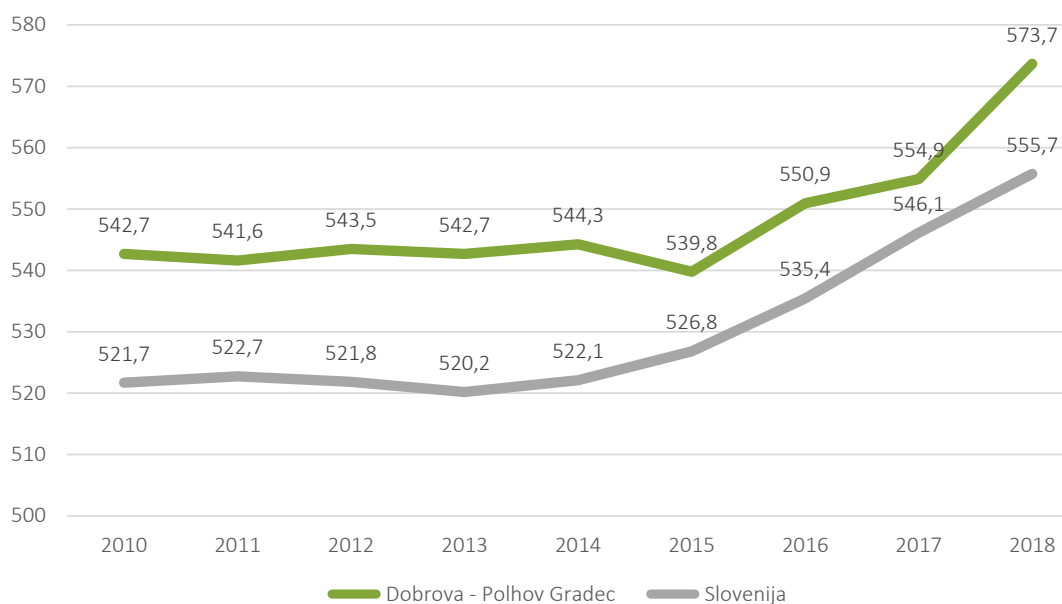
Glavne ceste so brez površin za pešce in kolesarje

Posledica delovnih migracij je promet z visoko stopnjo motorizacije ob neučinkovitem javnem prometu, ki sloni predvsem na osebnem motornem prometu in povečuje prometne obremenitve v konicah ter s tem obremenitve okolja. Mobilna odvisnost vpliva tudi na slabšo kakovost življenja zaradi naraščajočih stroškov za mobilnost. Interes občine je, da spodbuja gospodinjstva k uporabi trajnejših načinov prevoza in ustvarja pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja.

### Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti

Naraščanje potovalnih razdalj in stopnje motorizacije, ki je v letu 2018 v občini Dobrova - Polhov Gradec znašala 573,7 avtomobila na 1000 prebivalcev, kar je nad slovenskim povprečjem (555,7 avtomobila na 1000 prebivalcev), ter nezadostna raven uslug, ki jih ponuja javni potniški promet, so sčasoma privedli do tega, da prebivalci za večino poti uporabljajo avtomobil. Hkrati velika razpršenost poselitve predstavlja oviro pri vzpostavljanju učinkovitega javnega potniškega prometa. Z anketo je bilo potrjeno, da je avtomobil najpogostejši način potovanja občanov. Na primer, 90 % vprašanih uporablja avtomobil za prevoz na delo, 60 % za v šolo, 91 % za poti po opravkih, 80 % za na druženje in 51 % za na rekreacijo. S takšnimi trendi se krepijo negativni vplivi prometa na kakovost življenja, ob tem pa tisti, ki ne vozijo avtomobila, nimajo zagotovljenih enakovrednih pogojev za mobilnost.

Trditev o prepogosti izbiri avtomobila, kot prevoznega sredstva, na prvi pogled nazorno potrjuje dejstvo, da se večina vprašanih vozi v šolo (60 %) in/ali na delo (90 %) z osebnim avtomobilom. Hkrati ima večina anketirancev v bližini svojega delovnega mesta na voljo parkirno mesto, 22 % plačljiv in kar 65 % brezplačen parkirni prostor (N = 555). Do večine ustanov v občini vodijo vsaj deloma urejene pešpoti oz. pločniki. Do tja trenutno ne vodi nobena kolesarska steza, kar je gotovo bistvena ovira za kolesarjenje na delo in po opravkih. V bližini velike večine obravnavanih ustanov so sicer postajališča javnega potniškega prometa (JPP), vendar intervjuji in rezultati ankete kažejo, da so postajališča slabše urejena, frekvence avtobusnih prevozov pa slabe.



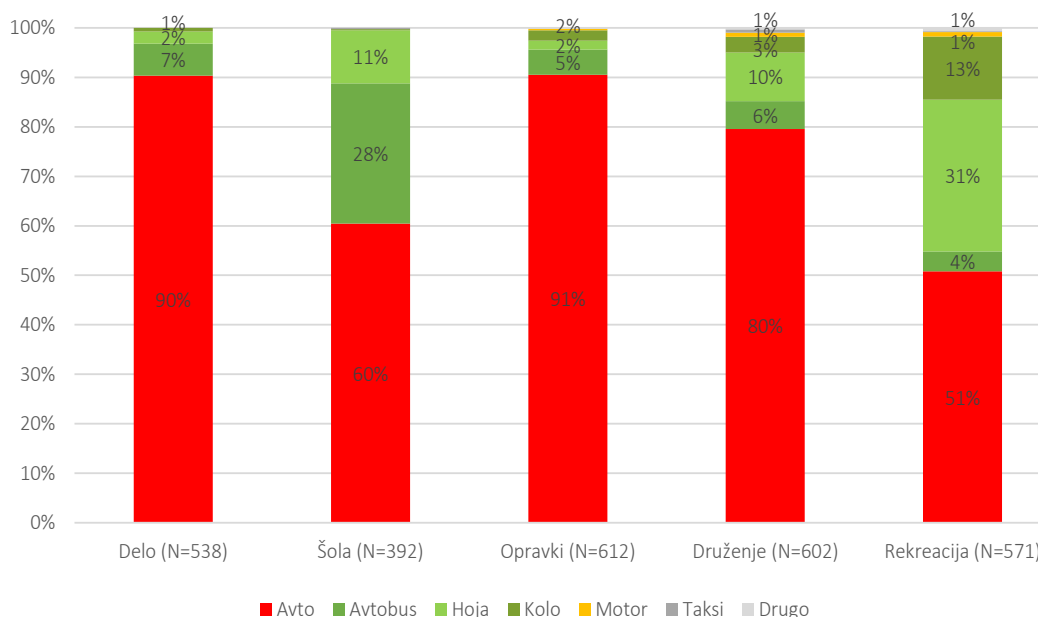
Stopnja motorizacije v občini Dobrova - Polhov Gradec in v Sloveniji, 2010–2018 (vir: SURS)

Prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativnega prevoza z avtomobilom. Po občini, razen šolskih avtobusov, vozijo avtobusi na štirih pomembnejših linijah rednega mestnega avtobusnega prometa, ki so odvisne od sezone (čas šole, čas počitnic) ter dneva (delovnik, sobota, nedelja).

Glavni omejitveni dejavnik za hitrejši razvoj kolesarjenja v vsakodnevem življenju je neobstoj infrastrukture, ki bi omogočala hitrejše in varnejše kolesarjenje. Kolesarji vozijo kar po cestišču, ki pa je ponekod nevarno zaradi visokih hitrosti avtomobilov in nepreglednih ovinkov. Manjka navezav na osrednje kolesarsko omrežje, skupaj z ustreznimi premostitvami.

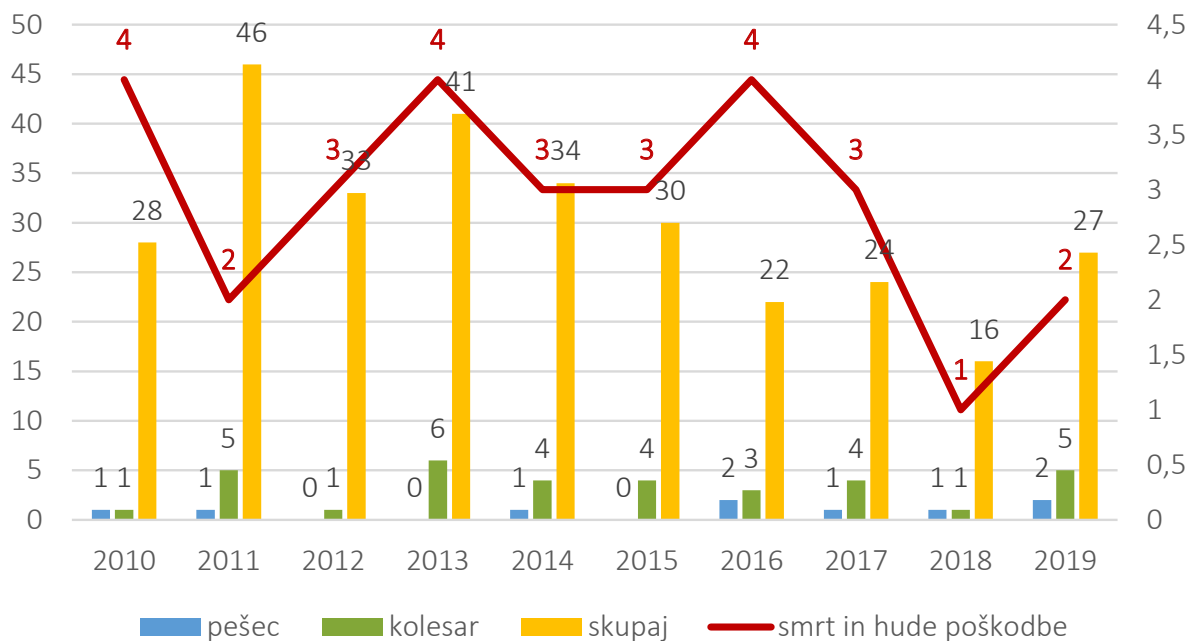
### Neuravnotežena dostopnost do storitev, delovnih mest, izobraževanja in turističnih območij za vse, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo

Po podatkih ankete je 65 % občanov nezadovoljnih z dostopnostjo za vse (N = 545), tj. ne glede na starost, zdravje ali socialni status, 50 % občanov pa s stroški za mobilnost (N = 517). To ni presenetljivo, saj povprečno slovensko gospodinjstvo za svoj avtomobil oziroma svoje avtomobile nameni kar tretjino več mesečnega dohodka od povprečja EU in več kot za hrano ter stroške stanovanja. Občani si tudi zelo želijo prilagojene površine za starejše in gibalno ovirane ter boljši dostop z alternativnimi prevoznimi sredstvi, še posebej z javnim prevozom.



Prikaz navezanosti občanov na potovanja z osebnimi avtomobili





Število prometnih nesreč v občini Dobrova - Polhov Gradec, 2010–2019 (vir: AVP)

## Varnost v prometu, zlasti za najbolj ranljive skupine, kot so pešci in kolesarji, med njimi še posebej otroci in starejši

Kar 72 % vprašanih ocenjuje stanje varnosti v prometu kot slabo (N = 582). Prometna varnost se po podatkih Agencije za varnost prometa (AVP) sicer izboljšuje, saj je število hudih in smrtnih prometnih nesreč v zadnjih dveh letih najmanjše v zadnjem desetletju. Zrasel pa je delež udeležencev v nesrečah (ne glede na vrsto poškodb). Na območju občine Dobrova - Polhov Gradec so leta 2019 pešci in kolesarji predstavljali kar 26 % vseh udeležencev v nesrečah. Skupaj je bilo udeležencev 7 oseb, kar predstavlja najvišje število v zadnjih 10 letih. Pešci in kolesarji so bolj ogroženi z vidika hudih poškodb in smrti, v zadnjem desetletju je njihov delež pri težjih nesrečah v naši občini predstavljal kar 34 % (10 pešcev in kolesarjev od skupaj 29 oseb).

Zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev je eden od ključnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja. Posebno veliko možnosti je v izgradnji infrastrukture za pešce in kolesarje ter prilagoditvi infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo.

## Prometno načrtovanje ni celostno

Doslej se je premalo spremljalo mobilnostne navade občanov in njihove potrebe, zato v fazah prometnega načrtovanja niso bili dovolj upoštevani nekateri dejavniki (demografija, zdravje, socio-ekonomski pogoji...), ki vplivajo na izbiro ustreznih ukrepov. Proces odločanja največkrat ni zajemal vseh ključnih deležnikov, zato z obstoječimi ukrepi niso bile zagotovljene celostne prometne rešitve. V preteklosti je bilo tudi premalo poudarka na trajnostnem vidiku načrtovanja in upoštevanju okoljskih dejavnikov (hrup, prašni delci v zraku idr.).

Tretjino vseh udeležencev v prometnih nesrečah s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami v občini predstavljajo pešci in kolesarji





# 04.

## KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

**Občina Dobrova - Polhov Gradec je že stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zaveda pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznavamo, da obstaja še veliko priložnosti za korenito izboljšanje prometnega sistema in s tem za višjo kakovost bivanja v občini. Ob upoštevanju izsledkov študij, terenskega dela, anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav ter analize primarnih in sekundarnih statističnih podatkov, so glavne priložnosti v okviru Strategije mobilnosti in varnosti naslednje:**

### Demografska podoba je pozitivna

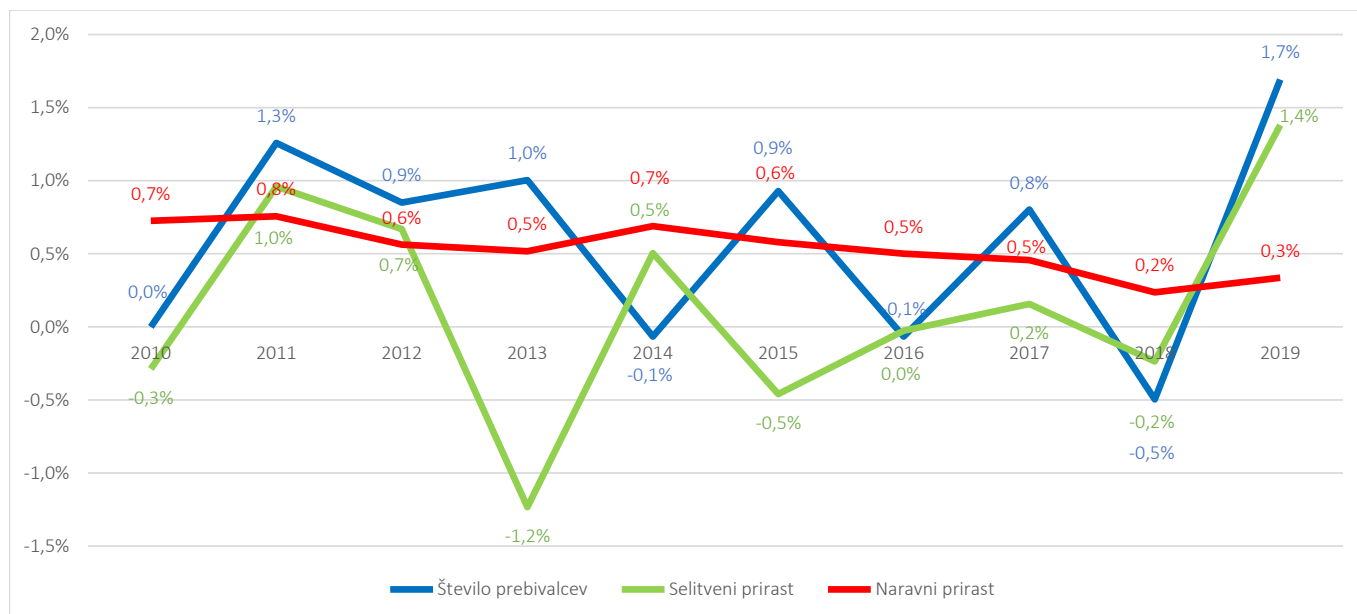
V občini Dobrova - Polhov Gradec zadnja leta beležimo trend rasti števila prebivalcev. Rast števila prebivalcev je skupni rezultat privlačnosti občine za priseljevanje,

predvsem zaradi bližine prestolnice, kot tudi večjega naravnega prirasta. V zadnjih desetih letih se je število prebivalcev povečalo za 6 %, s 7.310 na 7.752 prebivalcev. Naravni prirast prebivalstva v občini je bil med leti 2010 in 2018 v povprečju 0,6 ‰ (v Sloveniji 0,8 ‰). Tudi delež starejše populacije se postopno veča; v občini Dobrova - Polhov Gradec je bilo v letu 2019 1.364 prebivalcev (17,6 %) starejših od 65 let (v Sloveniji 19,7 %).

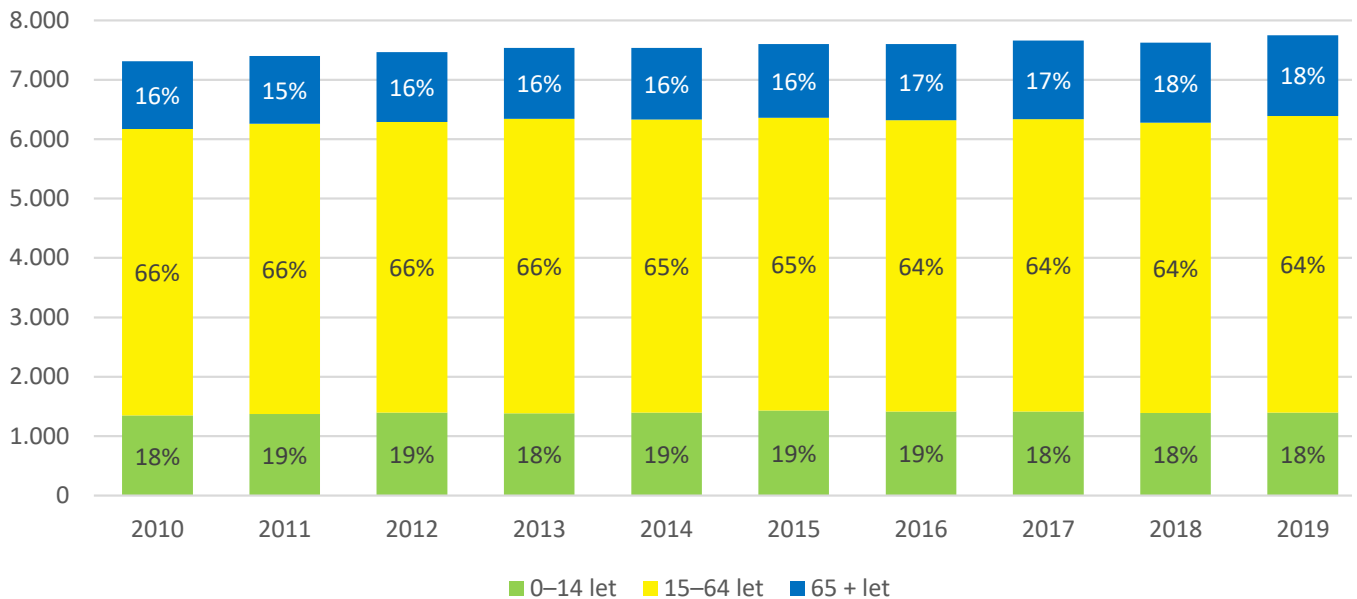
Starostna sestava prebivalstva je pomemben kazalnik demografskega stanja v občini in usmerjevalec prostorskega razvoja. S priseljevanjem se spreminjajo potrebe in interesi lokalnega prebivalstva, ki se mu občina, ob poznavanju teh demografskih sprememb, lahko ustrezno prilagaja. Tako je ob pričakovanju povečanja deleža mladega prebivalstva treba dopolnjevati mrežo šol, izboljševati ponudbo dejavnosti za mladino in mlade družine, organizirati prostor za druženje, zabavo, igro, športne in rekreativne aktivnosti, s staranjem prebivalstva pa se povečujejo potrebe po zagotavljanju zdravniške oskrbe in drugih socialnovarstvenih organizacij, kot so domovi za starejše, pomoč na domu in podobno.

### Izkoriščanje geografskih pogojev občine za hojo in kolesarjenje

Geografske danosti občine, vezane na relief, podnebje, gostoto naseljenosti in razdalje, omogočajo, da bi vsaj v naseljih Dobrova in Polhov Gradec večino kratkih poti opravili peš ali s kolesom. Priložnost je predvsem v izboljšanju varnosti ter vzpostavitvi privlačnih pešpoti in kolesarskih povezav, ki bi omogočale hitro premagovanje kratkih in srednje velikih razdalj (konfiguracija terena omogoča ureditev daljinskih kolesarskih povezav v smeri proti Ljubljani in Horjulu). Za uravnotežen prometni sistem bi bilo smiselno izboljšati tudi parkirne politike in prenoviti javne prostore in trge. Velike možnosti prepoznavamo tudi v hoji in kolesarjenju, kot turistični rekreacijski ponudbi ter v načrtovanih daljinskih kolesarskih povezavah.



Trend rasti števila prebivalcev ter skupni naravni in selitveni prirast v občini, 2010–2019 (vir: SURS)



Starostna sestava prebivalstva v občini Dobrova - Polhov Gradec, 2010-2019

Vsakodnevno kolesarjenje predstavlja vožnjo na manjše (do 5 km) ali srednje velike razdalje (tudi do 20 km v eno smer), pogosto v urbanem okolju. Na daljših razdaljah je integracija kolesarjenja z javnim prometom ključna ter včasih edina alternativa osebnemu avtomobilu. V kolikor sta si kolesarjenje in javni prevoz na krajših razdaljah konkurenčna, se pri večjih razdaljah nad 5 km začeta dopolnjevati. Raziskave tudi kažejo, da če delavci za pešačenje ali kolesarjenje do delovnega mesta potrebujejo več kot 20 minut, je bolj verjetno, da bodo šli z avtomobilom ali javnim prevozom.

### Nadgradnja javnega potniškega prometa

Na osnovi analize stanja ter opravljenih anket in intervjujev, javni potniški promet (JPP) v občini nima izkoriščenega vsega potenciala. Res je sicer, da kot je bilo omenjeno, mestoma razpršena poselitev predstavlja realno težavo, a vseeno obstajajo možnosti za nadgradnjo, predvsem v optimizaciji avtobusnih linij. Nekateri občani si želijo podaljšanje linij Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) ali uvedbo občinske krožne linije, ki bi dopolnjevala LPP. Obstaja tudi potencial za boljše povezovanje s sosednjimi občinami, na primer Horjul, Škofja Loka idr. in za izboljšanje vozniških redov, nadgradnjo informacijskega sistema ter sistema za izdajanje vozovnic, za razširitev storitev in voznega parka, za prenovo avtobusnih postajališč in za izboljšanje poslovnega modela. Veliko priložnost predstavljata tudi večmodalnost (prepletanje različnih oblik prevoza) in boljša integracija oblik javnega potniškega prometa s preostalimi prevoznimi načini (npr. parkirišče P + R ob avtobusni postaji, kolesarske poti in kolesarska parkirišča, možnost vstopanja na avtobus s kolesom idr.). Uporabo avtobusa bi tako prebivalci še hitreje prepoznali kot alternativo avtomobilu.

### Kakovost življenja lahko še izboljšamo

Občina Dobrova - Polhov Gradec ima zelo privlačno življenjsko okolje z dokaj razvitim turizmom in razmeroma zadovoljnimi občani. Po podatkih ankete je 85 % prebivalcev zadovoljnih s kakovostjo bivanja in 88 % s kakovostjo zraka (N = 588).

Na javni razpravi je bila izpostavljena velika koncentracija motornega prometa na nekaterih prometnicah, ki povečuje hrup in izpuste škodljivih plinov. Težava se pojavlja tudi ob Polhograjski graščini in v bližini drugih izhodišč za Polhograjske dolomite. Poleg tega avtomobili zasedajo glavnino javnih površin, zato so ostali udeleženci v prometu velikokrat v podrejenem položaju. Potovalne navade, pretirano vezane na osebne avtomobile, so eden izmed elementov čedalje bolj sedečega življenjskega sloga, ki povečuje tveganje za pojav raznih bolezni.

### Racionalnejša poraba sredstev za promet

V zadnjih desetletjih se je veliko sredstev namenilo motornemu prometu, kar je, razumljivo, vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in večjo odvisnost od njega. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa, saj ve, da je začrtan trajnostni razvoj moč doseči le z aktivnim vključevanjem javnosti ter s trajnostno in ne nazadnje bolj premišljeno porabo občinskega proračuna. Boljše upravljanje prometnega sistema namreč pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastrukture.

## **Analiza stanja je izpostavila kar nekaj dosežkov oz. priložnosti, na katerih lahko gradimo Strategijo:**

1. **Naraščanje števila prebivalcev.**
2. **Splošno zadovoljstvo občanov s kakovostjo bivanja.**
3. **Izražene želje občanov za več hoje, kolesarjenja, JPP (tako otrok kot odraslih).**
4. **Potencial pešačenja in kolesarjenja za mobilnost, turizem in rekreacijo.**
5. **Dobra dostopnost do avtocestnega omrežja.**
6. **Neizkoriščen potencial upravljanja mobilnosti.**
7. **Relativno dobro razvita cestna mreža.**
8. **Trajnostne podlage v Občinskem prostorskem načrtu.**

## **Dostop do evropskih sredstev in znanja**

V Občini Dobrova - Polhov Gradec si v prihodnje želimo bolje izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in primerov dobre prakse iz tujih okolij. Sprejetje strategije nam bo te možnosti še povečalo.

## **Sodelovanje z drugimi**

Želimo izkoristiti potencialne regijskega sodelovanja (RRA LUR – Razvojna agencija ljubljanske urbane regije in LAS Barje – Barje z zaledjem) na področju načrtovanja novih prometnih povezav. Priložnosti vidimo v vzpostavitvi komunikacije in sodelovanja z deležniki na področju javnega potniškega prometa, razvoja daljinskih kolesarskih poti, preučitvi vzpostavitve sistema za izposajo koles in prevozov na klic.

## **Izboljšanje turistične ponudbe**

Občina ima številne naravne in kulturne danosti za nadaljnji razvoj turizma. Območje je primerno za rekreativno kolesarjenje in hojo, zato je smiselno investirati v izboljšanje infrastrukture in ponuditi različne tematske kolesarske poti in pešpoti, ki bi privabile turiste. Priložnosti so tudi v izboljšanju dostopov do glavnih turističnih atrakcij, na primer urejena parkirišča za avtomobile in kolesa ter avtobusni prevozi.





# 05.

## VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA

### 5.1 Vizija

Vizija Občine Dobrova - Polhov Gradec glede celostne ureditve prometa je temelj za učinkovito izvajanje Strategije mobilnosti in varnosti. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine, razširjene delovne skupine in zainteresirana javnost), s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

### 5.2 Strateški cilji

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi vključevanja javnosti zastavili naslednje strateške cilje:

1. Zagotavljati kakovostno dostopnost za vse uporabnike, zlasti za tiste z omejeno mobilnostjo – mladostnike, starejše in gibalno ovirane.
2. Omogočiti visoko stopno varnosti v prometu za pešce in kolesarje ter povečati njim namenjene površine.
3. Povečati učinkovitost javnega potniškega prometa.
4. Prispevati h kakovostnejšemu okolju in zdravemu življenjskemu slogu.
5. Zagotoviti kakovostne javne površine za rekreacijo, druženje in zabavo.
6. Podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva.

**Vizija Občine Dobrova - Polhov Gradec je naslednja:**

»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 spodbuja občane k aktivnemu in zdravemu življenju in si prizadeva za dobro počutje tako občanov kot obiskovalcev.**

# 06.

## PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

Celostna prometna strategija Občine Dobrova - Polhov Gradec predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničitve vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo. Skupaj tvorijo smiselno celoto, ki omogoča doseganje strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja ključne izzive in priložnosti ter določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer dogodkov v prihodnosti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, temveč nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber ima poleg ciljev določene tudi ukrepe za doseganje načrtanih ciljev. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotrni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so razvidni iz naslednje preglednice.

1	2	3	4	5
<b>CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE</b>	<b>PEŠAČENJE</b>	<b>KOLESARJENJE</b>	<b>JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>	<b>MOTORNI PROMET</b>
Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov	Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj	Vzpostavitev infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje	Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa	Izboljšanje infrastrukture za motorni promet in povečanje prometne varnosti

# 07.

## **PRVI STEBER: Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov**

**Občina Dobrova - Polhov Gradec je znana kot občina z večjim številom dnevnih delovnih migrantov. Trajnostni razvoj na področju prometa je zato pomemben pri oblikovanju kakovostnega bivalnega okolja. Istočasno se zavedamo, da se promet ne razvija vedno v skladu z zastavljenimi cilji in načeli. S skladnim in celostnim prometnim načrtovanjem bomo strateške usmeritve dosledno tudi izvajali.**

### **7.1 Izzivi**

Za celosten pristop k načrtovanju prometa bodo v prihodnje nujna usklajevanja vseh politik in ciljev, ki jih občina zasleduje. V procesu načrtovanja bo treba upoštevati vse ključne deležnike in zainteresirano javnost. Občina Dobrova - Polhov Gradec že sedaj sodeluje s krajevnimi skupnostmi in drugimi akterji na področju urejanja mobilnosti, kar povečuje stopnjo transparentnosti in zaupanja v delovanje Občine. V prihodnosti bo še več medobčinskega sodelovanja, saj številni projekti vplivajo na širšo regijo, z medsebojnim usklajevanjem pa bo mogoče izvajati tudi nekatere regionalne projekte, za katere država nima interesa in finančnih sredstev. Na področju prometa se bodo ukrepi usklajevali z upravljavci cest (ostale občine, DRSI), medobčinskim redarstvom, Policijo in drugimi.

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. S celostnim pristopom bo namreč

potrebno še več usklajevanj in posvetovanj z ostalimi oddelki, ki se ne ukvarjajo neposredno z infrastrukturo in prometom. Več pomena bo treba dati gospodarskemu, družbenemu in predvsem zdravstvenemu vidiku. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje zdravstvenih argumentov v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial njihove uporabe v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

V občini se ob Gradaščici in ostalih večjih vodotokih, kot sta Horjulščica in Mala voda, nahajajo poplavna območja, kar predstavlja dodaten izziv pri načrtovanju prometne infrastrukture. Za varovanje infrastrukture pred poplavami mora Občina pri umeščanju novih infrastrukturnih povezav v prostor slediti smernicam Občinskega prostorskega načrta ter Državnem prostorskemu načrtu. Treba je namreč zagotoviti, da se obstoječe stopnje ogroženosti na poplavnem območju ter izven njega ne povečajo.

### **7.2 Dosežki**

Občina je že izdelala nekaj strateških dokumentov, ki v ospredje postavljajo trajnostni razvoj turizma, z navezavo na trajnostne oblike mobilnosti. Občina bo sodelovala tudi pri izvajanju razvojnih strategij.

**Strategija trajnostnega razvoja destinacije Blagajeva dežela 2020-2028** (november 2019) je dokument, s katerim je Občina Dobrova - Polhov Gradec predvidela vrsto učinkovitih ukrepov za upravljanje turističnega povpraševanja skozi večji del leta (pomlad, poletje, jesen). Strategija v ospredje postavlja razvoj trajnostno naravnega turizma, ob ustreznem izboljšanju prometne infrastrukture. V sklopu upravljanja mobilnosti si je Občina zadala strateške cilje ureditve povezovalne kolesarske poti iz Ljubljane do leta 2022, ureditve novih parkirnišč za avtomobile, avtodome ter postavitve informacijsko-orientacijskih tabel na ključnih lokacijah. Glavni cilj ukrepov je povečati dostopnost občine in njen ugled ter zmanjšati negativne vplive na okolje.

**Celostna prometna strategija ljubljanske urbane regije** (november 2018) je dokument, ki ga je sprejelo 26 občin, vključno z Občino Dobrova - Polhov Gradec, ki spadajo v okvir Ljubljanske urbane regije. V dokumentu so definirani izzivi, dosedanja dosežki in ukrepi za vsak steber trajnostne mobilnosti. Za Občino Dobrova - Polhov Gradec so navedeni dosežki, ki jih je izpeljala v sodelovanju s sosednjimi občinami in s posameznimi akterji preko poslovnega sodelovanja in sodelovanja v koordinacijskem odboru.

**Strategija razvoja in trženja turizma za regijo Osrednja Slovenija 2012-2016** (oktober 2016) je dokument, ki ga je Občina Dobrova - Polhov Gradec sprejela v sodelovanju s Turizmom Ljubljana. Namen Strategije je krepitev turističnega obiska vseh občin, ki spadajo v okvir



Vizualizacija poslovno-trgovskega centra Emila Adamiča na Dobrovi z urejenim parkiriščem (vir: Občina)

Ljubljanske urbane regije, za katero je značilna ugodna prometna lega. V sklopu turistične ponudbe je predvidena uporaba energetske učinkovite mobilnosti. Ta zajema večjo uporabo hibridnih vozil, t. i. »car sharing«, večje uporabe javnega potniškega prometa ter izgradnjo in obnovo lokalne in regionalne prometne infrastrukture.

**Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Dobrova - Polhov Gradec** (julij 2013) je dokument, v katerem občina prepoznava pomen prometnega razvoja kot pomembnega za celosten razvoj občine. Dokument predvideva razvoj infrastrukturnega omrežja skladno s prostorskimi in gospodarskimi potrebami občine. Razvoj občinske prometne infrastrukture bo skladen z razvojem poselitve in drugih dejavnost, ob hkratnem povečanju kakovosti bivalnega okolja, ohranjanju naravne in kulturne kakovosti in zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje. Občina Dobrova - Polhov Gradec načrtuje izgradnjo kolesarskega omrežja, ki bo povežalo občino z Ljubljano in Horjulom. Ureditev omrežja pešpoti je zasnovana skladno z zasnovo pešpoti v ljubljanski urbani regiji, z navezavo na kolesarske mreže in turistična območja.

Dosedanji strateški dokumenti ne obravnavajo dovolj podrobno mobilnostnih navad občanov. Ni določenega načina za spremljanje načinov potovanja in njihovih deležev. Za ukrepe, ki so sprejeti na področju vlaganj v prometno infrastrukturo, ni definiranih načinov merjenja njihovih učinkov. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje začrtati nove smernice in določiti prednostne naloge na področju načrtovanja prometa.

## 7.3 Cilji

### Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: **TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE**

prometni steber	zap. št.	cilj	ciljna vrednost	kazalnik
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE	1.1	Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa.	Zagnati Strategijo mobilnosti in varnosti še letos, jo revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let.	Sprejem Strategije mobilnosti in varnosti.
				Revizija Strategije mobilnosti in varnosti.
				Prenova Strategije mobilnosti in varnosti.
	1.2	Spremeniti načrtovalske prednostne naloge.	Do konca leta 2023 sprejeti takšne občinske proračune, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi.	Izvajanje ukrepov Strategije mobilnosti in varnosti.
				Sprejeti takšne OPN in OPPN, ki bodo spodbujali trajnostno mobilnost.
	1.3	Sistematično spremljati področja mobilnosti in varnosti v prometu.	Spremljanje potovalnih navad in učinkov naložb ter ukrepov na dve leti.	Rezultati anket o potovalnih navadah in podatki iz štetja prometa (pešci, kolesarji, motorni promet).
			Do leta 2022 urediti register nevarnih točk za vse prometne načine.	Register nevarnih točk.
	1.4	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa.	Od leta 2021 za vse večje naložbe v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.	Delež večjih prometnih naložb, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.
	1.5	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad.	Od leta 2021 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti.	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto.
			Spodbuditi šole in druge večje ustvarjalce prometa, ki še nimajo mobilnostnih načrtov, da jih do leta 2023 sprejmejo in začnejo uporabljati.	Število šol in drugih večjih ustvarjalcev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom.



## 7.4 Ukrepi

Na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa predvideva Strategija mobilnosti in varnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec naslednje ukrepe:

### 1. Sprejem, zagon, revizije in prenova Strategije mobilnosti in varnosti

Izdelava in sprejem Strategije mobilnosti in varnosti občine Dobrova - Polhov Gradec konec leta 2020 pomeni nadaljevanje dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa. V sklopu revizije bomo na vsaki dve leti (2022 in 2024) spremljali in vrednotili ključne kvalitativne in kvantitativne kazalnike mobilnosti v občini (npr. potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, izpusti CO<sub>2</sub> ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje. Prenova Strategije bo vsakih pet let (2025). Dokument za občino ne bo obvezujoč, bo pa predstavljal osnovo za razvoj ukrepov.

### 2. Imenovanje koordinatorskega za trajnostno mobilnost

Na Občini Dobrova - Polhov Gradec bomo določili koordinatorskega za trajnostno mobilnost, ki bo koordiniral izvajanje posameznih ukrepov strategije.

### 3. Zagotovitev financiranja ukrepov v občinskem proračunu in z drugimi viri

Občina Dobrova - Polhov Gradec bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju mobilnosti uravnotežena glede na vse prevozne načine. Povečale se bodo naložbe za zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP. Poleg tega bo občina zagotavljala financiranje ukrepov tudi z drugimi viri.

### 4. Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom

Za uspešno izvajanje Strategije bo uprava Občine Dobrova - Polhov Gradec izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja uprave ter drugih ključnih deležnikov, ki se ukvarjajo s prometom. Izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti bodo potekala vsaj enkrat letno v okviru delavnic, seminarjev, kongresov ipd.

### 5. Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju pešačenja, kolesarjenja, javnega potniškega prometa ter racionalnejše uporabe motornih vozil so najuspešnejše v kombinaciji z akcijami za spodbujanje trajnostnih prometnih načinov, te pa v kombinaciji z izboljšanimi pogoji za uporabo teh prometnih načinov. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, izobraževanj v šolah in vrtcih

Javna razprava z delavnico v sklopu izdelave Strategija mobilnosti in varnosti občine Dobrova - Polhov Gradec (4. 3. 2020)



(npr. teden mobilnosti, teden varnosti ...), aplikacij, razstav, tekmovanj in spodbujanja delodajalcev. Ozaveščanje bomo izvajali tudi s slogani za promocijo trajnostne mobilnosti.

## **6. Mobilnostni načrti za ključne deležnike, ki ustvarjajo večji promet**

Občina Dobrova - Polhov Gradec bo spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za tiste, ki ustvarjajo večji promet (občina, javni zavodi, šole, gospodarstvo ...). Cilj je izdelati en mobilnostni načrt na leto.

## **7. Preveritev in po potrebi prilagoditev občinskih prostorskih dokumentov po konceptu trajnostnega prometnega načrtovanja**

V sklopu izvajanja Strategije se bo okrepila povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, še posebej za tiste, ki ustvarjajo več prometa. S celovitimi presojami vplivov novogradenj na promet se lahko zmanjšujejo mobilnostne težave, ki jih objekti povzročajo.

## **8. Povečanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti in civilnih iniciativ**

En ključnih ukrepov Strategije je vzpostavitev sistema vključevanja javnosti in civilnih iniciativ, ki bodo lahko s pobudami sodelovale pri reševanju skupnih prometnih vprašanj. Prebivalstvo bo še aktivneje vključeno tudi z anketami, delavnicami, javnimi razpravami, izobraževanji in promocijami.

## **9. Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti**

Občina bo aktivno sodelovala pri regionalnih in evropskih projektih na temo vseh vrst trajnostne mobilnosti. Redno se bomo prijavljali na razpise za pridobitev nepovratnih sredstev.

## **10. Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav**

Gre za projekte oziroma ukrepe, ki se nameravajo izvajati in imajo vpliv preko meja občine Dobrova - Polhov Gradec. Prihodnost je predvsem v širjenju kolesarske mreže in drugih obstoječih sistemov.

## **11. Ureditev in vzdrževanje registra nevarnih točk**

Uredili bomo že obstoječ register nevarnih točk, ki nam bo v pomoč pri sanaciji kritičnih mest, da bodo primerna za vse vrste uporabnikov – za otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, za uporabnike na prevoznih sredstvih z manjšimi kolesci, za kolesarje, za uporabnike invalidskih vozičkov, za vožnjo otroških vozičkov ipd.

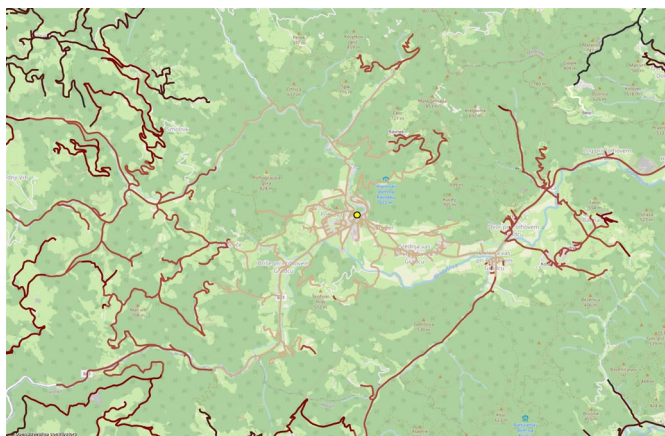




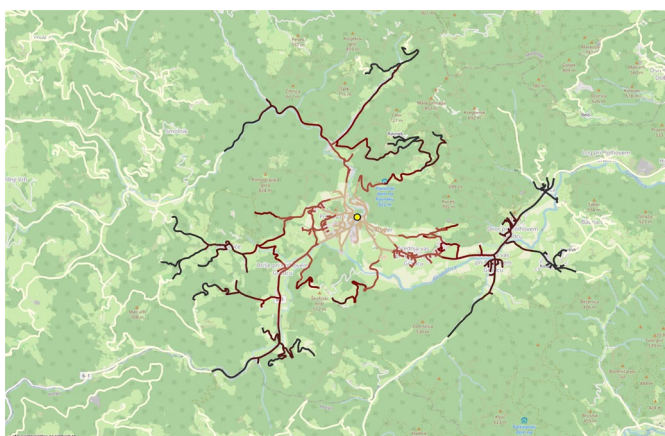
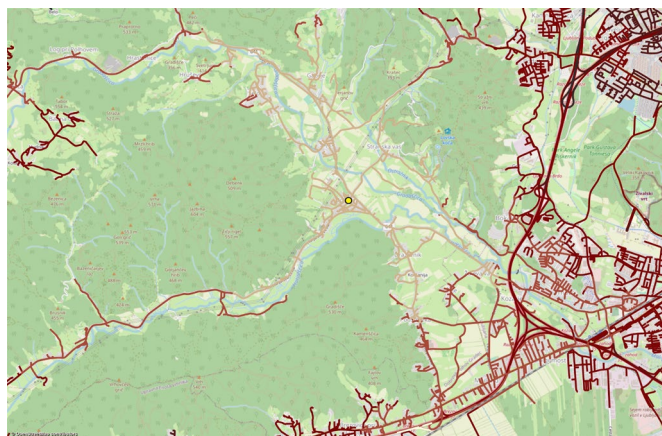


Vizija ureditve avtobusne postaje ter javnih in prometnih površin, Polhov Gradec

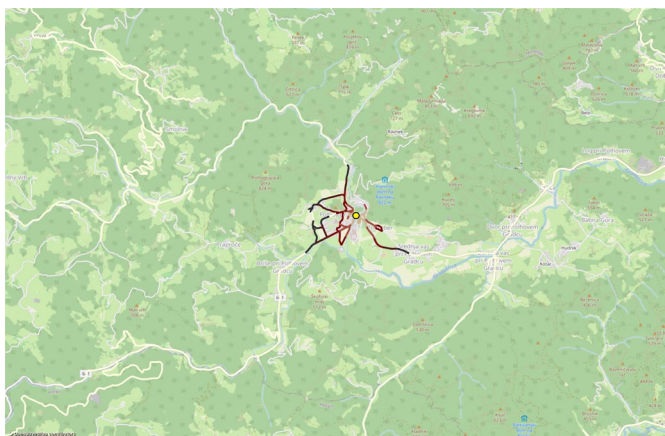
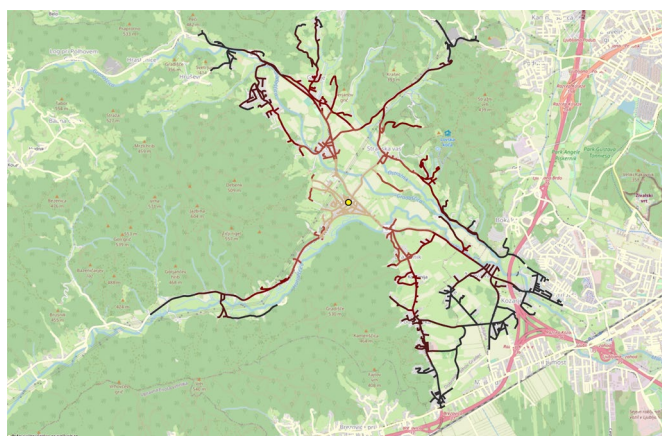




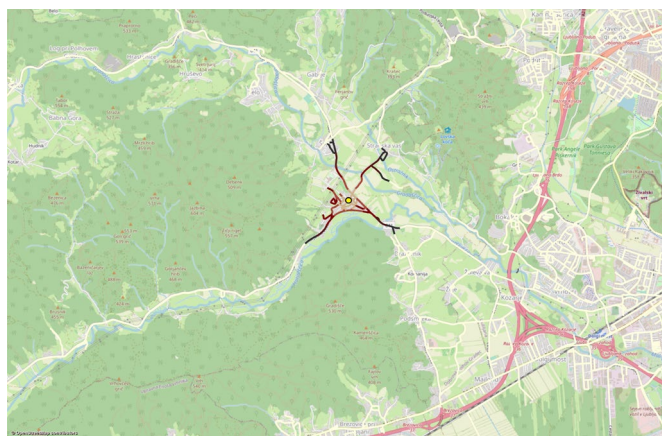
Dostopnost Polhovega Gradca in Dobrove z avtomobilom v 15 minutah



Dostopnost Polhovega Gradca in Dobrove s kolesom v 15 minutah



Dostopnost Polhovega Gradca in Dobrove peš v 15 minutah



LEGENDA DOSTOPNOST

- 0-3 min
- 3-6 min
- 6-9 min
- 9-12 min
- 12-15 min
- > 15min

## 7.5 Akcijski načrt

### Akcijski načrt prvega prometnega stebra: **TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE**

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2021	2022	2023	2024	2025
1.1	Zagon, vrednotenja in prenova Strategije mobilnosti in varnosti	5.000 EUR / 2 leti (vrednotenje), 15.000 EUR / 5 let (prenova)	srednja	Občina D-PG, zunanji izvajalec					
1.2	Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	brez	nizka	Občina D-PG					
1.3	Zagotovitev financiranja ukrepov v občinskem proračunu in z drugimi viri	redna sredstva v proračunu	visoka	Občina D-PG					
1.4	Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom (delavnice – 1-krat na leto)	1.000 EUR / leto	nizka	Občina D-PG					
1.5	Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad (npr. teden mobilnosti, teden varnosti ...)	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina D-PG, SPV, šole, vrtci					
1.6	Mobilnostni načrti za ključne deležnike, ki ustvarjajo večji promet (izdelava enega dokumenta na leto, pobude, promocija ...)	5.000 EUR / leto	srednja	Občina D-PG					
1.7	Preveritev in po potrebi prilagoditev občinskih prostorskih dokumentov po konceptu trajnostnega prometnega načrtovanja (priprava strokovnih podlag)	brez, v okviru priprave prostorskih aktov	srednja	Občina D-PG					
1.8	Povečanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti in civilnih iniciativ	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina D-PG					
1.9	Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti	2.000 EUR / leto	srednja	Občina D-PG, sosednje občine, DRI, DRSI idr.					
1.10	Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti	brez	srednja	Občina D-PG, sosednje občine, DRI, DRSI idr.					
1.11	Ureditev in vzdrževanje registra nevarnih točk	2.000 EUR / leto	srednja	Občina D-PG, zunanji izvajalec					



# 08.

## DRUGI STEBER: Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje. Primerna je za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od ali do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v naseljih. Veliko kratkih poti, ki se opravijo z avtomobilom, bi bilo mogoče premagati peš, s čimer bi se zmanjšali pritiski na okolje s hrupom in emisijami, razbremenila bi se cestna infrastruktura, zmanjšali zastoji, hkrati pa bi se izboljševalo javno zdravje.

### 8.1 Izzivi

Pešačenje je obravnavano že v dosedanjih dokumentih in strategijah, vendar so tako cilji kot ukrepi pogosto predvideni v manjši meri, posredno in manj prednostno kot motorni promet. Pešci so najšibkejša skupina udeležencev v prometu, zato bi jih morali v fazi načrtovanja v prihodnje upoštevati z največjo prednostjo.

V naseljih in med njimi so pogoji za pešačenje omejeni. Pogosto ni pločnikov, ponekod manjka tudi javna razsvetljava. Vozila v manjših krajih velikokrat dosegajo previsoke hitrosti. Problematična je nesklenjenost pločnikov, kjer morajo pešci sestopati na vozišče in so zato bolj izpostavljeni motornemu prometu. Dodatno težavo pri



Pešcem neprijazno in nevarno



Ovira na pločniku (zgoraj)

Prehod za pešce, ki ni prilagojen gibalno oviranim osebam (spodaj)







urejanju površin za pešce predstavlja potek regionalne ceste v občini. Zaradi drugega upravljavca ceste, občini ni omogočena ureditev pločnikov in prehodov za pešce na lokacijah, kjer so ti potrebni. V večjih naseljih, kot sta Dobrova in Polhov Gradec, so pločniki bolje urejeni. Prav tako ti pločniki niso povsod prilagojeni gibalno oviranim. Izven naselij obstajajo poti, ki so namenjene predvsem kmetijski mehanizaciji, uporabljajo pa se tudi za namene rekreacijskega pešačenja in kolesarjenja.

Manjka tudi varnih prehodov za pešce in križišč, ki bi umirjala promet in povečevala prometno varnost vseh udeležencev. Najbolj problematični odseki so ob glavnih

prometnicah, ki potekajo skozi gosteje poseljena območja, saj je tu interakcija med pešci in vozili pogosta.

Hoja ni med glavnimi načini potovanja. Glede na izid ankete, hodi na delo le 2 % (N = 538), v šolo pa 11 % (N = 392) sodelujočih prebivalcev, saj močno prevladuje uporaba osebnega vozila. V prihodnje bo tako potrebnih več aktivnosti na področju ozaveščanja ljudi o pomenu hoje.

Za senzorično in gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov omejena. Prometna infrastruktura, infrastruktura ob in v javnih objektih je velikokrat pomanjkljiva ali neustrezno izvedena. Društvo upokojencev Dobrova ima omejen dostop celo do lastne pisarne. Na tem področju bodo načrtovalci v prihodnje morali več pozornosti nameniti podrobnostim izvedbe, saj pomanjkljivosti pogosto opazijo šele uporabniki.

## 8.2 Dosežki

Občina Dobrova - Polhov Gradec se zaveda pomena hoje kot oblike trajnostne mobilnosti. Z izvajanjem Strategije mobilnosti in varnosti bomo izboljšali stanje na področju pešačenja. Izboljšave zajemajo tako izboljšanje pogojev za pešačenje kot tudi različne akcije ozaveščanja občanov o pomenu hoje.

Urejeni rekreativno-izobraževalni poti v občini Dobrova - Polhov Gradec sta Blagajeva pot in Polhov doživljajski park. Blagajeva pot poteka po Polhovem Gradcu in povezuje Polhograjsko graščino in staro vaško jedro. Obiskovalci se lahko seznanijo s kulturnim in zgodovinskim razvojem kraja. Polhov doživljajski park je izobraževalna pot, ki poteka v okolici Polhograjske graščine ter je prvenstveno namenjena otrokom. Ti se seznanijo z zgodovinskim razvojem Polhograjske graščine in naravnimi značilnostmi njene okolice.

*Novejši, pešcem prijaznejši prehod*







Tabla o začetku Polhovega doživljajskega parka

## 8.3 Cilji

### Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: HOJA

prometni steber	zap. št.	cilj	ciljna vrednost	kazalnik
HOJA	2.1	Povečati delež hoje.	Do leta 2025 povečati delež hoje na delo z 2 % na 5 %.	Delež hoje na delo in v šolo glede na analizo stanja (anketa).
			Do leta 2025 povečati delež hoje v šolo z 11 % na 20 %.	Delež hoje na delo in v šolo glede na analizo stanja (anketa).
			Do leta 2025 povečati delež hoje po opravkih z 2 % na 5 %.	Delež hoje po opravkih glede na analizo stanja (anketa).
	2.2	Zagotoviti infrastrukturo in druge pogoje za hojo.	Do leta 2025 urediti vsaj 2 prehoda za pešce letno.	Število na novo urejenih prehodov za pešce na leto.
			Do leta 2025 zagotoviti vsaj 100 m novih ali preurejenih površin za pešce letno.	Dolžina novih ali preurejenih peš povezav.
			Do leta 2025 rekonstrukcija in odstranitev arhitektonskih ovir za ranljivejše skupine ob večini javnih ustanovah in pomembnejših turističnih točkah.	Število lokacij in povezav s prilagojeno infrastrukturo.
	2.3	Povečati prometno varnost pešcev.	Do leta 2025 izničiti število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah.	Število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah. (AVP): povprečno 1 pešec letno med 2015–2018, v občini D-PG)



## 8.4 Ukrepi

Strategija mobilnosti in varnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

### 1. Nadgradnja šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe

V občini sta dve osnovni šoli na štirih lokacijah (OŠ Dobrova in OŠ Polhov Gradec s podružnicama v Šentjoštu in na Črnem Vrhu) ter pet enot vrtca (Brezje, Dobrova, Polhov Gradec, Šentjošt in Črni Vrh). Šolske poti potekajo deloma po mestih, kjer ni ustrezno urejene infrastrukture. Občina bo poti nadgradila s potrebnimi ukrepi, na primer za umirjanje prometa, z gradnjo pešpoti, s horizontalnimi in vertikalnimi označbami poti, osvetlitvijo itd. Nadgradnja poti v šolo se bo izvajala vsako leto. V sklopu promocije hoje bomo, poleg različnih drugih aktivnosti, izvajali tudi izobraževanja za ravnatelje in učitelje.

### 2. Odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju

Obstoječo infrastrukturo za pešce bomo z rednim vzdrževanjem stalno izboljševali in nadgrajevali, da bo, odvisno od vrste in namena posamezne poti, primerna za različne uporabnike z zmanjšano mobilnostjo – otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, uporabnike na rolerjih, za vožnjo otroških vozičkov, z invalidskimi vozički ipd. Prilagoditve bodo vključevale znižane robnike, klančine in odstranitev arhitekturnih ovir.

### 3. Ureditev prehodov za pešce

Uredili bomo obstoječe in manjkajoče prehode za pešce na območjih z več prometom ter izvedli manjše posege, ki bodo zmanjšali število nevarnih točk. Na kritičnih točkah bomo uredili prehode za pešce v skladu z varnostnimi standardi, skupaj z ustrezno signalizacijo za boljšo preglednost, z osvetlitvijo in umirjanjem prometa (npr. dvignjeni prehodi na grbini) ter z izboljšanjem pogojev za gibalno ovirane. Ukrepe bomo dopolnili z nadzorom hitrosti motornih vozil.

### 4. Ureditev in označitev rekreacijskih in tematskih pešpoti ter pešpoti v občini, vključno z brvmi čez vodotoke

Z ureditvijo obstoječih in novih rekreacijskih pešpoti, ki vključujejo izgradnjo manjkajočih premostitev čez vodotoke, se bo izboljšala dostopnost med naselji in s sosednjimi občinami. Tematske pešpoti, kot je Zven zaklete grofice, bodo dodatno povečale turistično prepoznavnost naše občine. Da bi povečali privlačnost in prepoznavnost pešačenja, bomo poskrbeli za ustrezno označitev posameznih delov naselij in vzpostavili oznake časov hoje do njih (npr. do pošte: 15 minut). Označbe bodo usklajene z oznakami za kolesarje. Izboljšana bo njihova vidnost, kar velja tudi za oznake na rekreacijskih, turističnih

in tematskih pešpotih. Večnamenske poti bomo označili za vse uporabnike enakovredno.

## 5. Izgradnja pločnikov

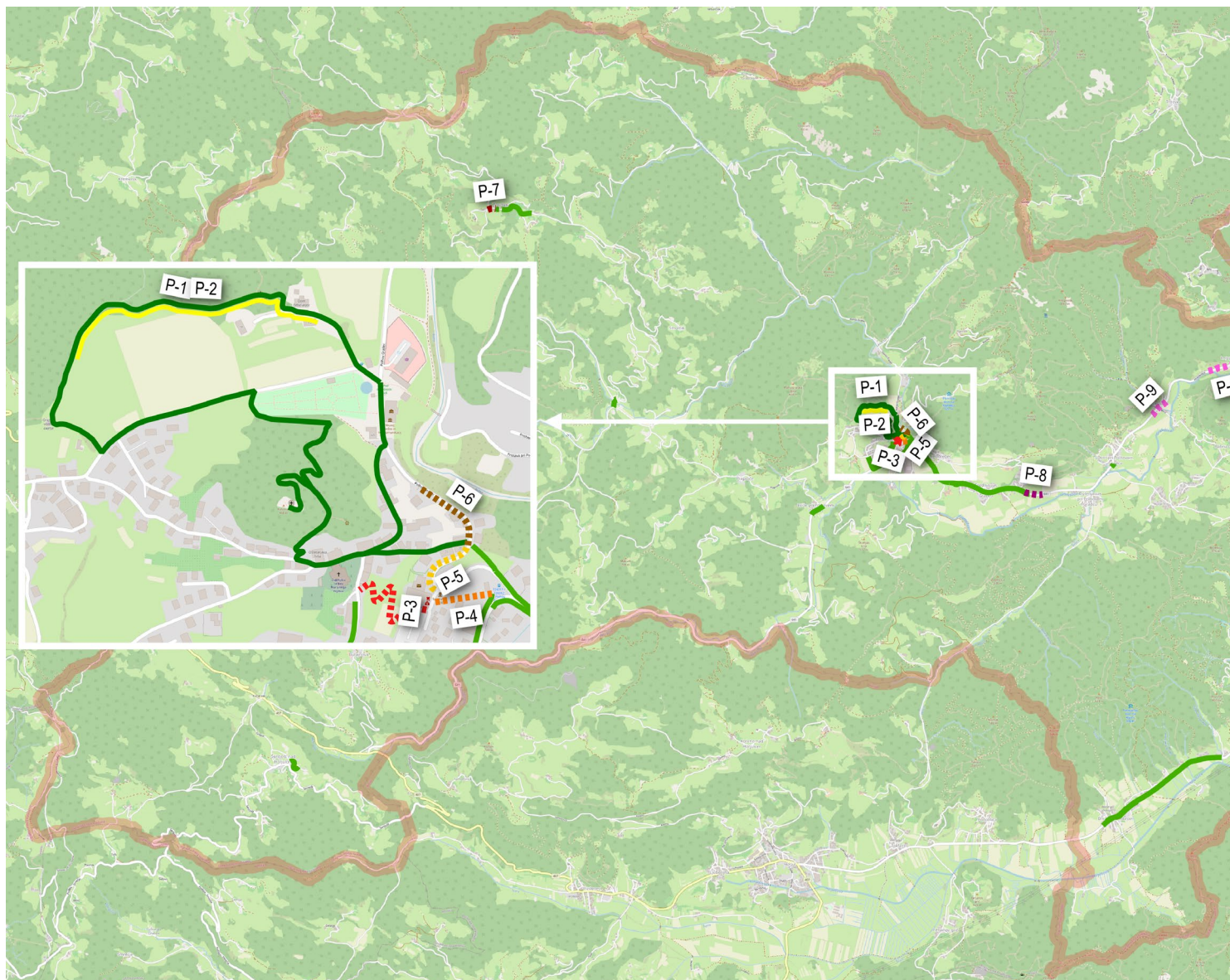
V analizi stanja so bile ugotovljene pomanjkljivosti pri površinah za pešce. Občina Dobrova - Polhov Gradec bo postopno zgradila manjkajoče pločnike v naseljih ob regionalni in lokalnih cestah ter razširila ostala omrežja pešpoti (Polhkovo razgledišče in pešpot do avtobusne postaje v Polhovem Gradcu, pločnik od avtobusne postaje do gasilskega doma v Črnem Vrhu, pločniki na odsekih Dvor-Hrastenice, Gabrje-Šujica, Šujica-Podutik, Šujica-Dobrova idr.).

## 6. Dopolnitev omrežja javne razsvetljave

Obstoječe omrežje javne razsvetljave bomo smiselno dopolnjevali in s tem vsem udeležencem v prometu omogočili varnejšo uporabo javnih površin v nočnem času. Javno razsvetljava bomo prilagodili in dogradili na nekaterih neosvetljenih cestah.

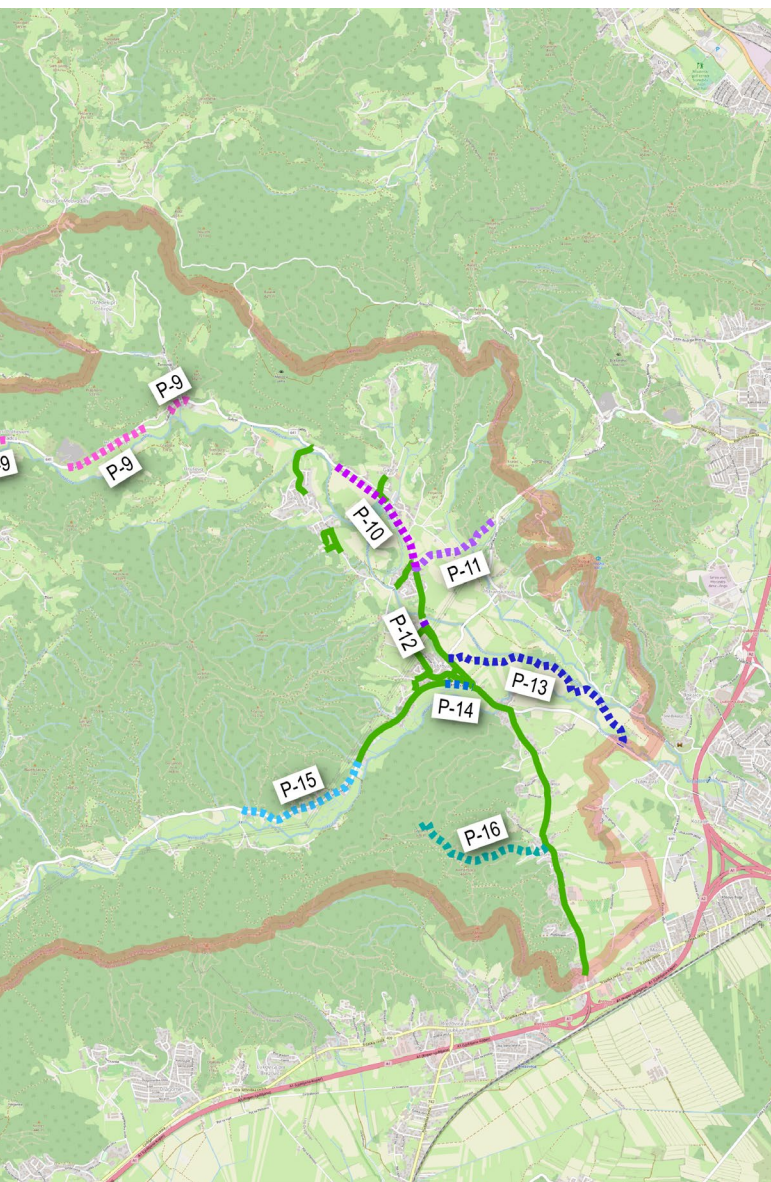
## 7. Postavitev urbane opreme za povečanje privlačnosti pešpoti

Z ustrezno izbiro in namestitvijo urbane opreme, kot so klopi, ulične svetilke, koši za smeti in pasje iztrebke (v skladu z načrtom urbane opreme), kažipoti s časovnimi oznakami (npr. do šole: 15 minut) ter z dodatno ozelenitvijo, bomo skrbeli za privlačnejši in udoben javni prostor, ki bo bolj zanimiv za pešačenje. Celovito bomo uredili ožja središča naselij, okolice šol in vrtcev ter pešpoti v naseljih.



Pregledna karta obstoječih in predlaganih peš povezav v občini





## Peš povezave

### Predlog

- ■ ■ ■ P-3 - Polhkovo razgledišče
- ■ ■ ■ P-4 - Pešpot do avtobusne postaje v Polhovem Gradcu
- ■ ■ ■ P-5 - Pločnik do Kulturnega doma v Polhovem Gradcu
- ■ ■ ■ P-6 - Pločnik ob predlagani obvoznici v Polhovem Gradcu
- ■ ■ ■ P-7 - Pločnik od avtobusne postaje do gasilskega doma na Črnem Vrh
- ■ ■ ■ P-8 - Pločnik v Srednji vasi pri Polhovem Gradcu
- ■ ■ ■ P-9 - Pločnik Dvor–Žirovnikov graben
- ■ ■ ■ P-10 - Pločnik Gabrje–Šujica
- ■ ■ ■ P-11 - Pločnik Šujica–Stranska vas
- ■ ■ ■ P-12 - Pločnik ob Polhograjski cesti v Šujici
- ■ ■ ■ P-13 - Pešpot Dobrova–Spodnji Razori
- ■ ■ ■ P-14 - Pločnik ob Horjulski cesti v Dobrovi
- ■ ■ ■ P-15 - Pločnik ob Horjulski cesti smer Brezje
- ■ ■ ■ P-16 - Zvočna planinska pot na Gradišče

### Obstoječe

- P-1 - Polhov doživljajski park
- P-2 - Blagajeva pot
- Obstoječi pločniki



Vizija ureditve površin za pešce in kolesarje, kot enakovredne udeležence v prometu, Dobrova

## 8.5 Akcijski načrt

### Akcijski načrt drugega prometnega stebra: HOJA

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2021	2022	2023	2024	2025
2.1	Nadgradnja šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe	2.000 EUR / leto	majhna	Občina D-PG, OŠ, vrtci					
2.2	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)	srednja	Občina D-PG, DRSI, zunanji izvajalci					
2.3	Ureditev prehodov za pešce	7.000 EUR / leto (2.000 EUR / varen prehod za pešce, 5.000 EUR / dvignjen prehod za pešce)	srednja	Občina D-PG, DRSI, zunanji izvajalci					
2.4	Ureditev in označitev rekreacijskih in tematskih pešpoti ter pešpoti v občini, vključno z brvmi čez vodotoke	100.000 EUR / leto	srednja	Občina D-PG, zunanji izvajalci					
2.5	Izgradnja pločnikov	200.000 EUR / leto	visoka	Občina D-PG, DRSI					
2.6	Dopolnitev omrežja javne razsvetljave	20.000 EUR / leto	srednja	Občina D-PG					
2.7	Postavitev urbane opreme za povečanje privlačnosti pešpoti	5.000 EUR / leto	visoka	Občina D-PG					



# 09.

## TRETJI STEBER: Vzpostavitev infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje

Kolesarjenje je, razen zdravega načina rekreacije, tudi potovalni način, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih gospodarskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov, se kolesarjenje znova vključuje v prometni sistem, pri čemer, kot alternativa avtomobilskemu prometu, dobiva vse večjo vlogo in pomen.

### 9.1 Izzivi

Občina Dobrova - Polhov Gradec trenutno na svojem ozemlju nima urejenih kolesarskih poti. Kolesarji večinoma uporabljajo regionalne in lokalne ceste, kjer pa kolesarjenje, zaradi večjega števila vozil in visokih hitrosti, ni varno. Občina načrtuje ureditev regionalne kolesarske poti od Polhovega Gradca do Ljubljane, kar bo povečalo obiskanost občine s kolesi in prometno varnost kolesarjev.

V strukturi kolesarjev prevladujejo rekreativci, ki kolesarijo ob prometnih cestah, kar predstavlja tveganje za njihovo varnost. Za kolesarje so najugodnejši pogoji na s prometom manj obremenjenih lokalnih cestah in pešpoteh med Stransko vasjo in Ljubljano ter Šujico in Gabrjem. 93 % vprašanih (N = 588) meni, da je varnost kolesarjenja slaba.

S šolskim redom, ki ga je konec leta 2018 vodstvo OŠ Dobrova sprejelo na pobudo sveta staršev in sveta šole, velja prepoved prihajanja v šolo s kolesi, skiroji in drugimi pripomočki. Razlog za tovrstno odločitev je zmanjšanje tveganja prometnih nezgod na bolj prometnih cestah, kjer

ni urejenih kolesarskih poti. Dodatno motivacijo za urejanje ustreznih pogojev za kolesarjenje predstavljajo odgovori učencev osnovne šole Dobrova v šolskem letu 2019/20. V anketi je sodelovalo 146 učencev, starih od 8 do 12 let. 28 % vprašanih bi v šolo najraje prihajalo s kolesom.

V okolici pomembnejših ustanov primanjkuje kolesarskih parkirišč in ustreznih naslonov za kolesa, ki bi omogočali njihovo varno parkiranje s priklepanjem. Funkcija naslona je, da je nanj kolo mogoče stabilno prisloniti in z ustrežno ključavnico (ali dvema) prikleniti tako okvir kot sprednje in/ali zadnje kolo. Kolesarji pogosto nimajo primernih pogojev za shranjevanje koles, zato se nekateri ne odločajo za vožnjo z njimi. Pomembno je, da se v prihodnje zagotovijo prostori za kolesa na vseh pomembnejših prestopnih točkah, kot so avtobusna postajališča oz. postaje ter parkirišča, saj bomo le tako zagotovili pogoje za ustrezno večmodalnost.



*V občini ni kolesarskih povezav, ki bi med seboj povezovale večja naselja*



*V občini večinoma ni stojal za kolesa, kjer pa so, žal niso ustrezna*



V občini Dobrova - Polhov Gradec ni vzpostavljenega avtomatiziranega sistema za izposajo koles. Z uvedbo takšnega sistema bi lahko h kolesarjenju privabili nov krog uporabnikov. Preučili bomo možnosti in potencialne vzpostavitev sistema izposoje koles – morda kompatibilnega s sistemi v sosednjih občinah, da bi bil uporaben tudi za daljša potovanja. S tem bi občina še povečala svojo prepoznavnost kot kolesarska destinacija.

Kolesarjenje zunaj naselij je velikokrat nevarno, pogosto pa ga otežuje tudi razgibanost terena, zato prebivalci perifernih vasi nimajo primernih možnosti za dostopanje do osrednjih delov občine s kolesom. Gradnja dolgih kolesarskih odsekov do manjših naselij je tudi zunaj finančnih zmožnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec.

## 9.2 Dosežki

Rekreativno kolesarjenje tako med občani kot med turisti v zadnjih letih postaja vse bolj priljubljeno. K temu pripomorejo bližina Ljubljane in naravne danosti, ki ustvarjajo privlačne pogoje za kolesarjenje.

Na območju občine Dobrova - Polhov Gradec sicer primanjkuje tako rekreativnih kolesarskih poti, kot kolesarskih stez namenjenih varnemu kolesarjenju po vaseh in med njimi, česar se Občina zaveda in že načrtuje

in gradi nove povezave. Trenutno je v pripravi Barjanska kolesarska povezava med Gabrjem in Ljubljano.

Načrtuje se tudi panoramska kolesarska pot Polhov Gradec–Črni Vrh–Šentjošt nad Horjulom, ki bo potekala po obstoječih prometnicah in bo primerno označena s kašipoti.

Nosilci za kolesa na avtobusih omogočajo prilagoditev javnega potniškega prometa potrebam kolesarjev. V poletni sezoni in v dneh ob koncu tedna so avtobusi, ki vozijo na območju Občine Dobrova - Polhov Gradec, že opremljeni s takšnimi nosilci. To povečuje intermodalnost prevozov in pogostnost kolesarjenja v občini, prav tako pa tudi privlačnost občine za kolesarje iz okolice.

V letu 2019 je bila na območju občin Log - Dragomer, Dobrova - Polhov Gradec in Horjul kot primer dobrega medobčinskega povezovanja urejena rekreativna kolesarska pot. Ta se začne na Logu pri Brezovici, poteka mimo Brezij pri Dobrovi in se konča na meji z občino Horjul. Kolesarska pot je namenjena aktivnemu preživljanju prostega časa, izboljšanju kakovosti bivanja, promociji občine kot kolesarske destinacije ter krepitvi socialnega kapitala območja in socialni integraciji prebivalcev. Urejena je na že prej obstoječih pešpoteh, za boljšo uporabnost pa je opremljena z usmerjevalnimi znaki in lesenimi klopmi.



Kolesarska pot Log pri Brezovici–Brezje–Horjul (vir: Občina Log - Dragomer)

## 9.3 Cilji

### Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: **KOLESARJENJE**

prometni steber	zap. št.	cilj	ciljna vrednost	kazalnik
<b>KOLESARJENJE</b>	<b>3.1</b>	Povečati delež kolesarjenja.	Do leta 2025 povečati delež kolesarjenja na delo z 2 % na 8 %.	Delež kolesarjenja na delo glede na analizo stanja (anketa).
			Do leta 2025 povečati delež kolesarjenja v šolo z 0 % na 10 %.	Delež kolesarjenja v šolo glede na analizo stanja (anketa).
			Do leta 2025 povečati delež kolesarjenja po opravkih z 2 % na 10 %.	Delež kolesarjenja po opravkih glede na analizo stanja (anketa).
	<b>3.2</b>	Zagotoviti infrastrukturo in druge pogoje za kolesarjenje.	Do leta 2025 zagotoviti (zgraditi ali označiti) vsaj 1000 m novih površin za kolesarje letno.	Dolžina novih sklenjenih kolesarskih povezav.
			Do leta 2025 vzpostaviti vsaj dve kolesarski povezavi z zaledjem.	Število novih kolesarskih povezav z zaledjem.
			Do leta 2023 zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah in pomembnih turističnih točkah.	Delež javnih zgradb in turističnih točk s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči.
			Do leta 2023 zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob (vseh) večjih/pomembnejših avtobusnih postajah.	Število avtobusnih postajališč opremljenih s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči.
	<b>3.3</b>	Povečati prometno varnost kolesarjev.	Do leta 2025 izničiti število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah.	Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah. (AVP: povprečno 3 kolesarji letno med 2015–2018, v občini D-PG)

## 9.4 Ukrepi

Na področju kolesarjenja predvideva Strategija mobilnosti in varnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec naslednje ukrepe:

### 1. Ureditev in enotna označitev kolesarskih povezav

Za kolesarsko omrežje ni dovolj, da je varno, udobno, povezano in neposredno vodeno; biti mora tudi privlačno. Zato bomo na izbranih lokacijah ob primarnih kolesarskih povezavah postavili servisna stojala in označili potek kolesarskih poti (Barjansko kolesarsko omrežje, panoramska kolesarska povezava Polhov Gradec–Črni Vrh–Šentjošt nad Horjulom itn.). Poskrbeli bomo za postavitve ustrezne urbane opreme, vključno s postajališči za kolesarje. Ta bodo opremljena s klopami, koši za smeti, zemljevidi idr. Sestavni del kolesarskega omrežja bodo tudi smerokazi, ki bodo označevali primarne kolesarske povezave skozi osrednja naselja v občini in vasi v zaledju ter časovno dostopnost pomembnejših lokacij (npr. do parkirišča P+R: 15 minut). Ta ukrep bo kolesarjem olajšal

orientacijo, hkrati pa bo promoviral kolesarjenje in povečal njegovo opaznost v občini in izven nje.

### 2. Izdelava projektne dokumentacije kolesarskih povezav

Cilj tega ukrepa je priprava projektne dokumentacije za gradnjo kolesarskih površin ter za odpravo pomanjkljivosti na obstoječem omrežju. Kolesarsko omrežje bo sestavljeno iz primarnih in sekundarnih povezav, ki bodo omogočale dostop do glavnih ciljev v občini Dobrova - Polhov Gradec. Primarne povezave, od motornega prometa ločene kolesarske površine, bodo osnova omrežja. Dopolnjevale jih bodo sekundarne povezave, ki bodo potekale po manj prometnih cestah z nižjimi hitrostmi. Urejene bodo ustrezne premostitve čez vodotoke. Preučili bomo možnosti uvedbe enosmernih ulic (npr. Ulica Vladimirja Dolničarja) za zagotavljanje več površin za pešce in kolesarje. Na posameznih odsekih bomo postopoma umirili motorni promet. Za izboljšanje varnosti kolesarskih površin bomo preverili, prilagodili in dogradili javno razsvetljavo, ki pa bo povzročala kar



najmanj svetlobnega onesnaženja. Prav tako bomo v skladu z varnostnimi standardi (talna razsvetljava in drugi ukrepi za izboljšanje varnosti) uredili prehode za kolesarje na območjih z gostejšim motornim prometom. Sodelovali bomo tudi pri aktivnostih za spremembo zakonodaje, ki obravnava kolesarjenje v naravnem okolju in v tem smislu preučili možnost rabe nekaterih planinskih poti za gorsko kolesarjenje.

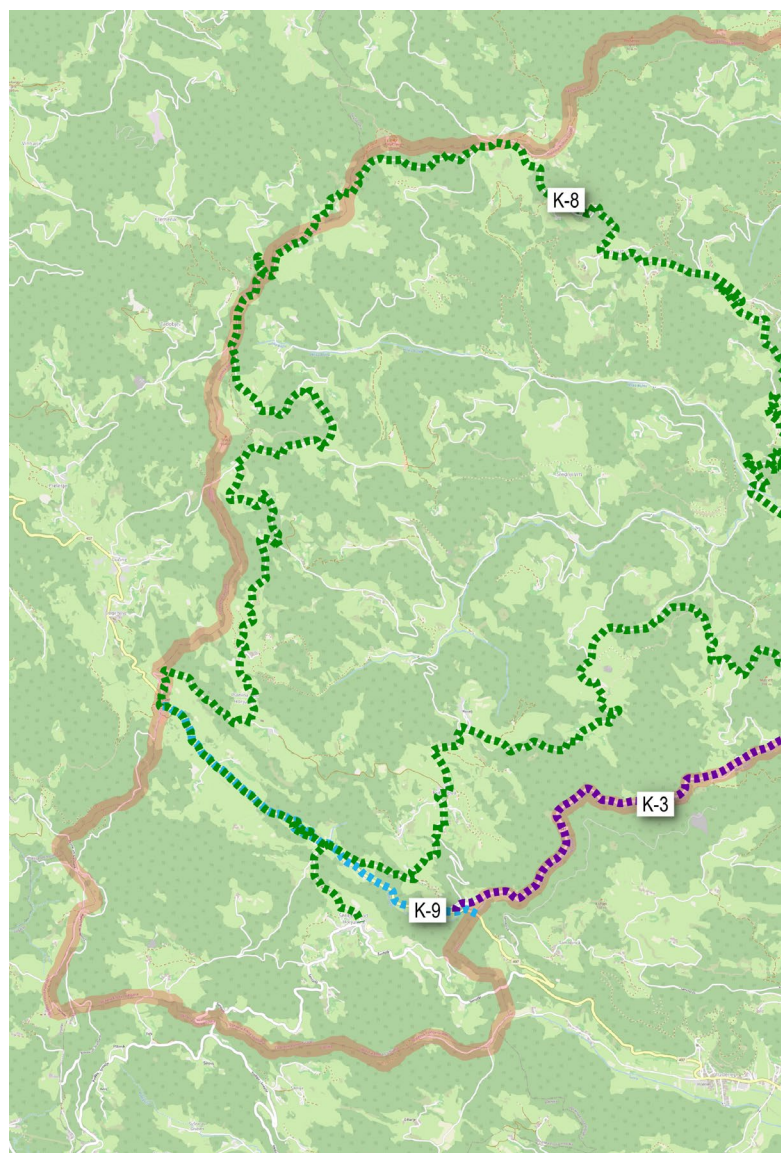
### 3. Preučitev vzpostavitve sistema izposoje koles

Občina bo preučila različne možnosti vzpostavitve sistema izposoje koles. Priporočljivo bi bilo, da bi bil ta združljiv s sistemi sosednjih občin. Postaje bi bile v ustreznem rastru razporejene ob pomembnejših točkah, vključno z večjimi avtobusnimi postajališči, ob turističnih točkah (npr. Polhograjska graščina), v bližini trgovin in javnih ustanov, na parkiriščih P + R ipd. Smiselna bi bila tudi nadgradnja z e-kolesi, kar bi olajšalo premagovanje razdalj in vzponov, seveda ob urejeni varni kolesarski infrastrukturi. Uporabniško kartico bi lahko povezali tudi z drugimi storitvami v občini (avtobus, parkirišča ipd.), kar bi pripomoglo k integraciji prometnih načinov in olajšalo prehajanje med njimi.

### 4. Postavitev parkirišč za kolesa

Mesta za varno in udobno parkiranje koles so pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, v praksi pa so pogosto zanemarjena. Za potrebe kratkotrajnega parkiranja bomo zlasti ob javnih objektih (šole, trgovine, lekarna, športne in kulturne ustanove) in turističnih točkah zagotovili ustrezne naslone za kolesa, v obliki narobe obrnjene črke U, ki omogočajo hkratni priklap tako okvirja kot vsaj enega izmed koles. Na naslon se lahko priklene dve kolesi, vsako na eno stran. Ob šolah in drugih ustanovah bomo zagotovili varna parkirišča z zaščito pred vremenskimi vplivi, ki bodo omogočala tudi dolgotrajnejše parkiranje koles.

*Primer ustreznih stojal za kolesa; njihova izvedba je seveda lahko tudi drugačna (vir: ekikranj.com)*

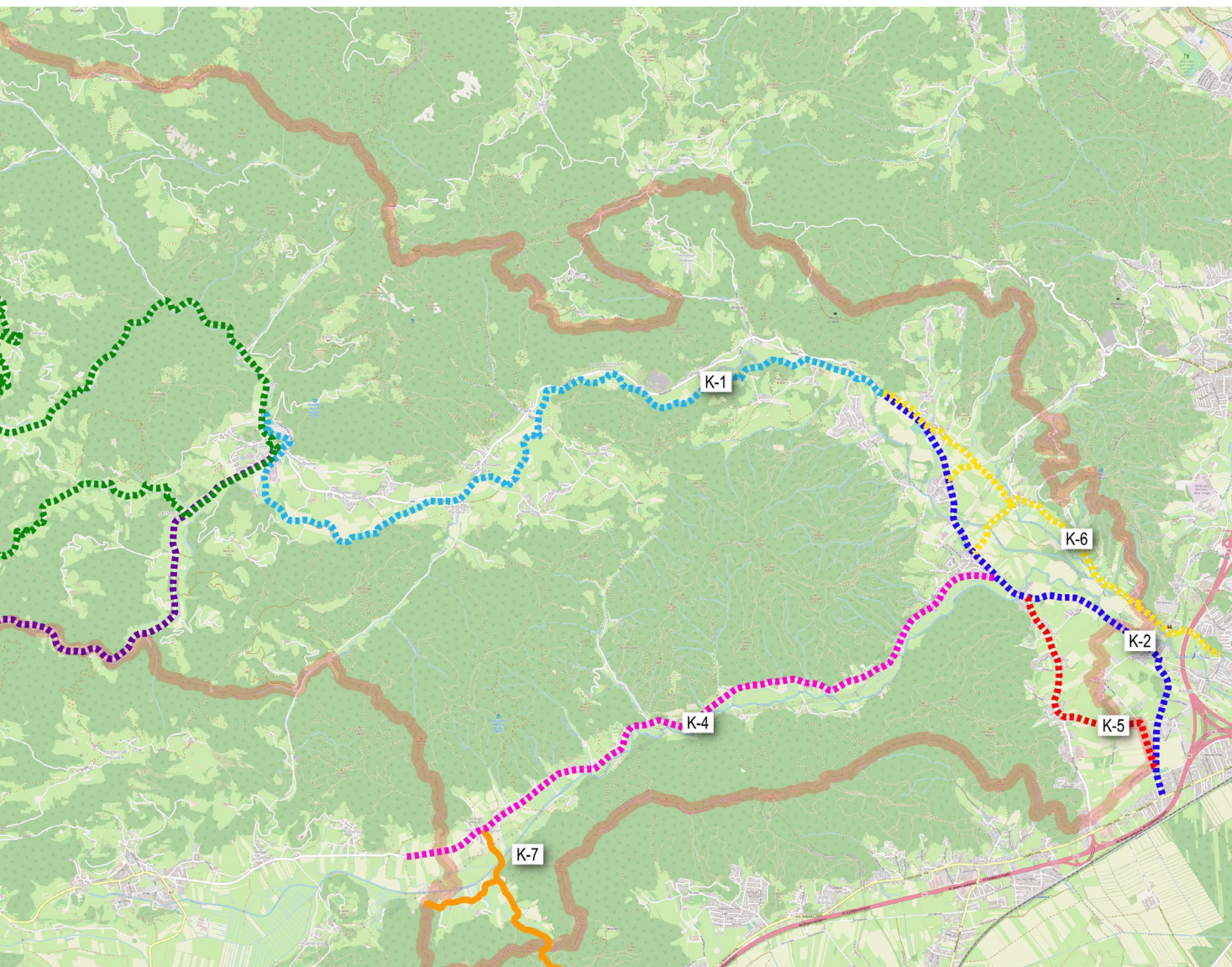


*Pregledna karta obstoječe in predlaganih kolesarskih povezav na območju občine.*

### 5. Izgradnja regionalne kolesarske povezave - Barjansko kolesarsko omrežje

Občina Dobrova - Polhov Gradec je ena od sedmih občin, ki sodelujejo pri gradnji Barjanskega kolesarskega omrežja. Gre za projekt državnega in regijskega pomena. Do leta 2025 naj bi zgradili skupno okoli 108 kilometrov kolesarskih povezav, od tega 40 kilometrov na območju Občine Dobrova - Polhov Gradec. Občina je gradnjo kolesarskega omrežja razdelila na 7 različnih odsekov, in sicer: Polhov Gradec-Gabrje, Gabrje-Dobrova-občina MOL, Polhov Gradec-Ljubljana, Dobrova-Brezje-občina Horjul, Razori-Podsmreka-občina MOL, Gabrje-Stranska vas-občina MOL ter Suhi dol-Ljubljana-občina Horjul. Z ureditvijo kolesarskih povezav bo občina zagotovila večjo prometno varnost in razvoj kolesarskega turizma. Omogočena bo uporaba koles za rekreacijo in dnevne migracije, kar bo izboljšalo kakovost življenja občanov in spodbujalo zdrav način življenja, ki ga občina sicer promovira tudi z več let trajajočim Programom brezplačnih delavnic za občane Zdravje na vsakem koraku.





## Kolesarjenje

### Predlog

- ■ ■ ■ K-1 - Kolesarska povezava Polhov Gradec–Gabrje
- ■ ■ ■ K-2 - Kolesarska povezava Gabrje–Dobrova–občina MOL
- ■ ■ ■ K-3 - Kolesarska povezava Polhov Gradec–Ljubljana
- ■ ■ ■ K-4 - Kolesarska povezava Dobrova–Brezje–občina Horjul
- ■ ■ ■ K-5 - Kolesarska povezava Razori–Podsmreka–občina MOL
- ■ ■ ■ K-6 - Kolesarska povezava Gabrje–Stranska vas–občina MOL
- ■ ■ ■ K-8 - Panoramska kolesarska povezava Polhov Gradec–Črni Vrh–Šentjošt
- ■ ■ ■ K-9 - Kolesarska povezava Suhi dol–Ljubljana–občina Horjul

### Obstoječe

- K-7 - Kolesarska povezava Log pri Brezovici–Brezje pri Dobrovi–Horjul

## 9.5 Akcijski načrt

### Akcijski načrt tretjega prometnega stebra: **KOLESARJENJE**

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2021	2022	2023	2024	2025
<b>3.1</b>	Ureditev in enotna označitev kolesarskih povezav v občini	5.000 EUR / leto	srednja	Občina D-PG, zunanji izvajalec					
<b>3.2</b>	Izdelava projektne dokumentacije kolesarskih povezav	50.000 EUR / leto	visoka	Občina D-PG, zunanji izvajalec					
<b>3.3</b>	Preučitev vzpostavitve sistema izposoje koles	30.000 EUR	visoka	Občina D-PG, zunanji izvajalec					
<b>3.4</b>	Postavitev parkirišč in ostale urbane opreme za kolesa	5.000 EUR / leto	srednja	Občina D-PG, javne ustanove, zunanji izvajalec					
<b>3.5</b>	Izgradnja 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)	visoka	Občina D-PG, sosednje občine, DRI, DRSI					



# 10.

## ČETRTI STEBER: Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa

Javni potniški promet povečuje izkoristek transporta kot celote ter zmanjšuje prometne zastoje in težave s parkiranjem. Je okolju prijaznejši od osebnih avtomobilov. Igra pomembno in koristno družbeno vlogo, saj omogoča mobilnost tudi prebivalcem, ki ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega vozila). Predstavlja alternativo pri izbiri prevoznega sredstva. Kakovosten avtobusni sistem mora biti zanimiv za potencialne potnike, izpolnjevati mora merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve.

### 10.1 Izzivi

Delež prebivalcev, ki dnevno uporabljajo JPP, je majhen. Z avtobusom se vozi 22 % prebivalcev, ki so sodelovali v anketi (N = 617). Med temi je 10 % takšnih, ki potujejo z njim najmanj 5-krat na teden, 68 % prebivalcev pa avtobusnega prevoza ne uporablja ali pa ga uporablja le nekajkrat letno. Prebivalci so v anketi razmeroma dobro ocenili stanje javnega potniškega prometa v občini. Največje zadovoljstvo so izrazili glede cen avtobusnih vozovnic (82 %), gostote lokacij avtobusnih postajališč (76 %) ter glede oddaljenosti avtobusnih postajališč od njihovega doma z (70 %). Najmanj zadovoljni pa so anketiranci s časovnimi intervali avtobusnih voženj; z obstoječim stanjem je zadovoljna le slaba tretjina vprašanih (32 %). JPP anketiranci ne želijo uporabljati predvsem zaradi časovne nekonkurenčnosti, hkrati pa je

med prebivalstvom še vedno močna prisotnost vozniške kulture in želje po lastništvu avtomobila. Javne prevoze uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci in upokojniki. Določeni vozni redi se zato prilagajajo šolskim urnikom in v popoldanskem času ne ustrezajo ostalim potencialnim uporabnikom. Vožnji park bi morali ponudniki bolj prilagoditi lokalnim potrebam, okolju, prevozu koles in osebam z omejeno mobilnostjo.

Hribovska naselja so slabo povezana z avtobusnimi prevozi, saj tam razen šolskih avtobusov ni javnega prometa. Prebivalci zato o avtobusu niti ne razmišljajo kot o mogočem načinu prevoza. Avtobusni prevozniki bodo morali razmisliti o prilagoditvi prevozov zanje, npr. z uvedbo prevozov na poziv oz. prevozov z minibusi in kombiji.

V občini Dobrova - Polhov Gradec ni dobro urejene končne avtobusne postaje, tudi mnoga druga postajališča niso urejena ali ustrezno opremljena. Od skupaj 87 avtobusnih postajališč v občini, jih ima urejeno izogibališče 30 (34 %), 30 postajališč pa je opremljenih z nadstrešnico, nekatera s plastično (17), druga z leseno (13).

Dodatno spodbudo za urejanje javnega potniškega prometa predstavljajo odgovori učencev osnovnih šol, od katerih jih je 20 % navedlo, da bi v šolo prihajali s šolskim ali javnim prevozom.



Neurejeno avtobusno postajališče v Kurji vasi pri Šentjoštu

## 10.2 Dosežki

Po območju Občine Dobrova - Polhov Gradec vozijo štiri linije rednega mestnega avtobusnega prometa, ki povezujejo naselja s Polhovim Gradcem in Ljubljano. Frekvenca povezav je sicer odvisna od sezone (čas šole in šolskih počitnic) in dneva (delavnik, sobota, nedelja, praznik). Mestni potniški promet sestavljajo:

- linija št. 51 Ljubljana–Dobrova–Polhov Gradec, ki vozi po Tržaški cesti mimo Razorov, skozi Dobrovo in se zaključi v Polhovem Gradcu;
- linija št. 52 Polhov Gradec–Črni Vrh, ki vozi od Polhovega Gradca do Doma krajanov na Črnem Vrhu;
- linija št. 53 Polhov Gradec–Suhi dol, ki vozi ob delavnikih od Polhovega Gradca do občinske meje z občino Gorenja vas - Poljane;
- linija št. 56 Ljubljana–Dobrova–Vrzenec–Šentjošt, ki vozi po Tržaški cesti skozi Podsmreko, Dobrovo, Horjul in se zaključi pri cerkvi v Šentjoštu nad Horjulom.

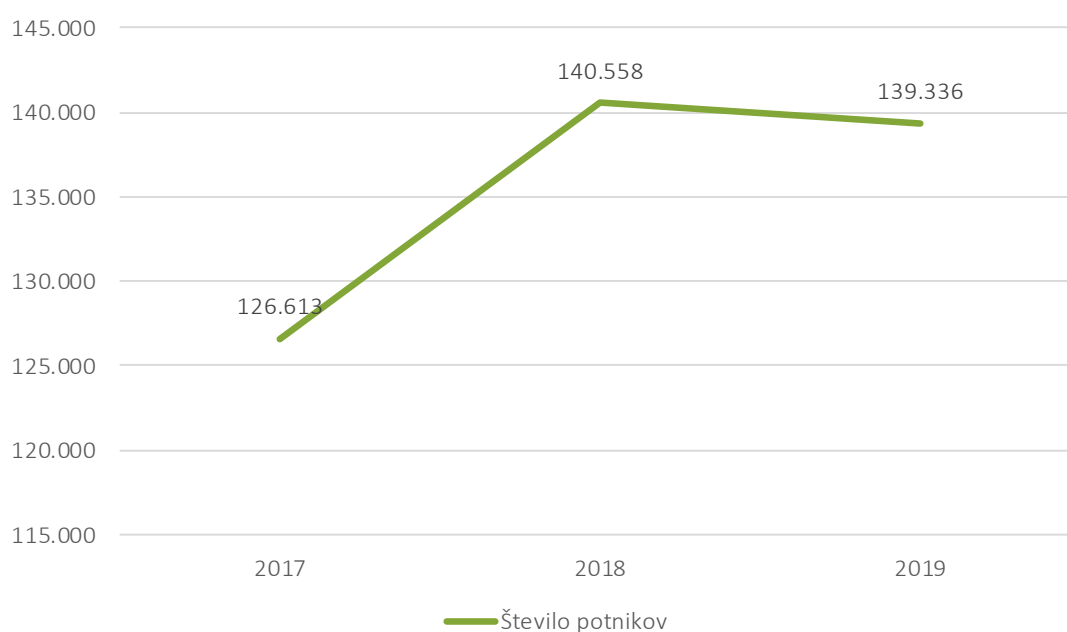
Statistike o prodanih vozovnicah kažejo porast uporabe avtobusnih prevozov v občini Dobrova - Polhov Gradec. Med leti 2017 in 2019 se je skupno število prepeljanih potnikov povečalo za 10 % (126.613 leta 2017 in 139.336 leta 2019). K temu je najbolj pripomogla vključitev občine v projekt integriranega javnega potniškega prometa Ministrstva za infrastrukturo (sistem splošne enotne vozovnice LJPP). Z njo so se dotlej medkrajevne linije preategorizirale v mestne, kar je vodilo v znižanje cen vozovnic in večje število uporabnikov javnega potniškega prometa.



Avtobusno postajališče z nadstrešnico v Dobrovi

V občini so, v okviru integriranih linij mestnega potniškega prometa, urejeni tudi šolski prevozi, kar omogoča souporabo šolskih avtobusnih linij tudi ostalim občanom.

V sklopu izboljšanja podobe občine ter ureditve bolj privlačnega javnega potniškega prometa, je Občina Dobrova - Polhov Gradec izdelala Katalog urbane opreme. Katalog med drugim predvideva ureditev avtobusnih postajališč na način, da bodo funkcionalno ustrezala potrebam uporabnikov in poenotila njihov izgled po celotni občini.



Skupno število prepeljanih potnikov na avtobusnih linijah v občini Dobrova - Polhov Gradec po letih, 2017–2019 (vir: LPP)



## 10.3 Cilji

### Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: **JAVNI POTNIŠKI PROMET**

prometni steber	zap. št.	cilj	ciljna vrednost	kazalnik
JAVNI POTNIŠKI PROMET	4.1	Povečati uporabo javnega potniškega prometa.	Do leta 2025 povečati število prepeljanih potnikov z avtobusom za 10 % letno.	Število prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu na leto (podatki prevoznika).
			Do leta 2025 povečati delež uporabe JPP za pot na delo s 7 % na 15 %.	Delež uporabe avtobusa (anketa).
			Do leta 2025 povečati delež uporabe JPP za pot v šolo s 28 % na 35 %.	Delež uporabe avtobusa (anketa).
	4.2	Zagotoviti infrastrukturo in druge pogoje za izboljšanje kakovost ponudbe JPP.	Do leta 2025 urediti avtobusna postajališča z osnovno opremo (prometni znak, vozni red, klop, koš za smeti ...).	Delež urejenih avtobusnih postajališč.
			Do leta 2025 urediti vsaj 10 postajališč z novo nadstrešnico.	Število avtobusnih postajališč z novo nadstrešnico.
			Do leta 2023 urediti parkirišče za avtobuse v Polhovem Gradcu.	Urejeno parkirišče za vse oblike JPP (avtobus, taksi idr.).
			Do leta 2023 urediti parkirišče za taksi v Dobrovi in Polhovem Gradcu.	Urejeno parkirišče za taksi.
			V občini povečati pestrost ponudbe JPP, prilagojene za različne situacije in skupine potnikov (npr. prevoz na klic).	Število oblik JPP v občini.

## 10.4 Ukrepi

Za javni potniški promet Strategija mobilnosti in varnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec predvideva naslednje ukrepe:

### 1. Optimizacija in promocija uporabe JPP

Z izobraževanjem in promocijo uporabe avtobusnega prometa si bomo prizadevali za spremembe potovalnih navad naših prebivalcev. Predvsem bi želeli izkoristi potencial majhne oddaljenosti in dobro frekvenco voženj avtobusov od KS Dobrova do centra Ljubljane. Za doseg cilja povečanja deleža potnikov bomo storitev JPP povezali tudi s sistemom P+R (glej poglavje 11.4, točka 5). Ker so promocijske in ozaveščevalne aktivnosti najučinkovitejše, kadar so izvedene v povezavi z izboljšanjem ponudbe, bomo poskušali razmere na področju JPP, v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo (MZI), z avtobusnim prevoznikom in s sosednjimi občinami, še naprej izboljševati.

### 2. Ureditev vseh postajališč z ustrežno infrastrukturo

Vsa neustrezna postajališča bomo uredili v skladu z minimalnimi tehničnimi pogoji (ureditev prometne signalizacije, ureditev čakališč, zagotovitev preglednosti itd.). Najbolj frekventna postajališča bomo opremili še z dodatno opremo iz Kataloga urbane opreme (nadstrešnice, klopi idr.) ter uredili dostopnost za gibalno in senzorično ovirane. Namen ureditve čakališč je izboljšati uporabnost in privlačnost postajališč.

### 3. Pobude za uvedbo potnikom in okolju prijaznejših vozil

V občini si želimo čistih in tihih avtobusov, ki bodo kar najmanj onesnaževali okolje. Ker želimo, da bo javni potniški promet dostopen vsem, bomo ob tem, da bo vozni park okolju prijazen, skrbeli tudi, da bo prilagojen številu uporabnikov in ozkim voziščem. S pobudami bomo prevoznika tudi opozarjali na prilagoditev voznega parka z nizkopodnimi avtobusi za gibalno ovirane osebe.

#### 4. Ureditev prometnega vozlišča v Polhovem Gradcu

Centralno avtobusno postajo v Polhovem Gradcu bomo uredili v sklopu preureditve križišča državne ceste z lokalno. Za zagotovitev večmodalnosti bomo v neposredni bližini vzpostavili tudi parkirišča za kolesa in avtomobile ter uredili varne poti za pešce in kolesarje.

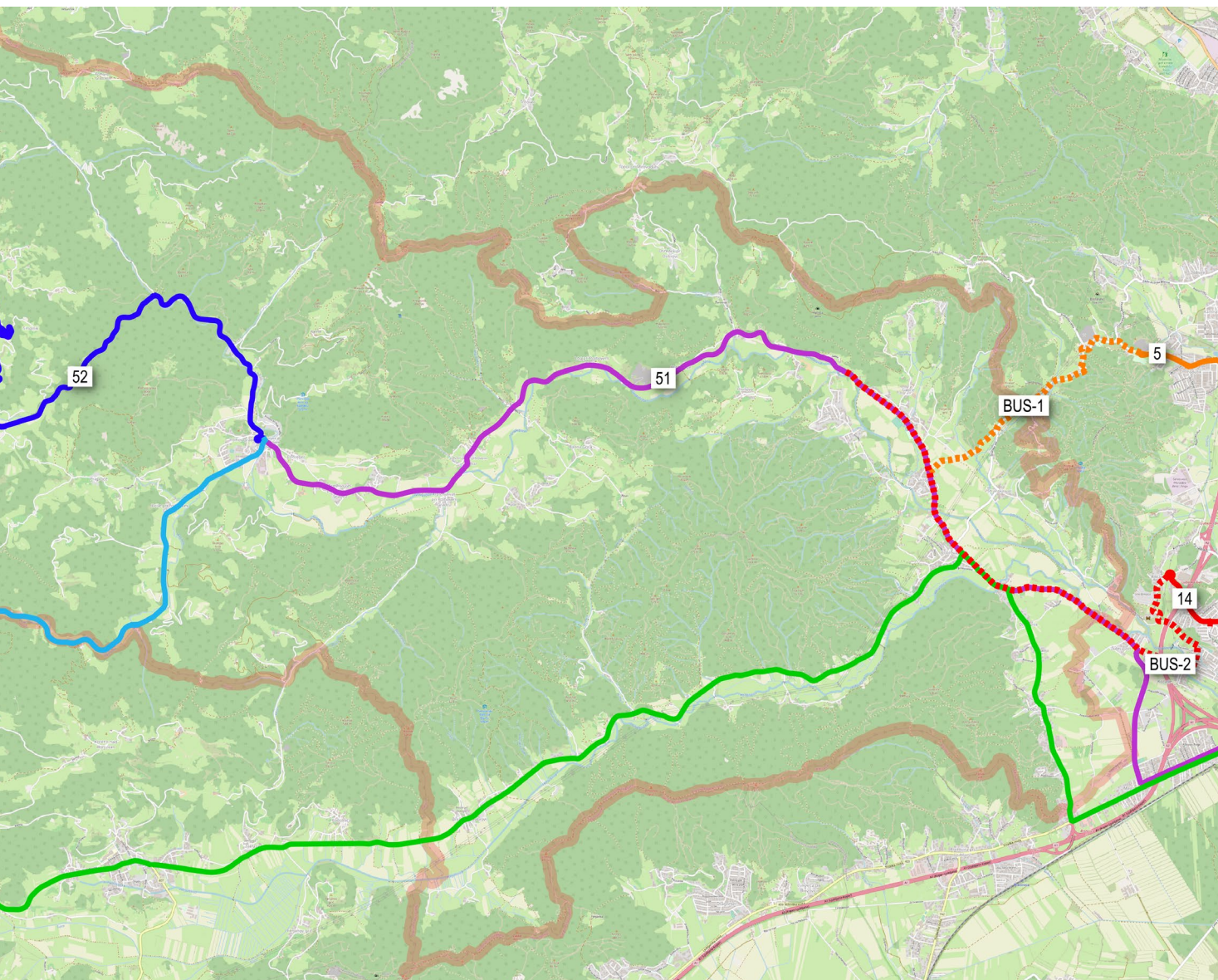
#### 5. Preučitev storitve »prevoz na klic«

V nekaterih manjših in višje ležečih krajih je dostop do javnega prevoza slab, saj uvedba novih linij zaradi maloštevilnega prebivalstva ni rentabilna. Storitve javnega potniškega prometa se v takšnih primerih izvaja s prevozi na poziv, s čimer se uporabnikom zagotovi prevoz z njim dostopne lokacije in ob ustreznem času. Občina bo preučila možnost uvedbe prevozov na klic, ki bi bili prvenstveno namenjeni starejši populaciji. Med partnerje bomo povabili tudi starostnike (npr. Društvi upokojencev Dobrova in Polhov Gradec).



Pregledna karta obstoječih in predlaganih linij potniškega avtobusnega prometa na območju občine





**Avtobusni promet**  
**Predlog**

- ■ ■ ■ BUS-1 - Podaljšek linije LPP (št. 5)
- ■ ■ ■ BUS-2 - Podaljšek linije LPP (št. 14)

**Obstoječe**

- Linija 5 - Podutik–Štepanjsko naselje
- Linija 14 - Savlje–Bokalce
- Linija 51 - AP Ljubljana–Polhov Gradec
- Linija 52 - Polhov Gradec–Črni Vrh
- Linija 53 - Polhov Gradec–Suhi dol
- Linija 56 - AP Ljubljana–Šentjošt



## 10.6 Akcijski načrt

### Akcijski načrt četrtega prometnega stebra: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2021	2022	2023	2024	2025
4.1	Optimizacija in promocija uporabe JPP	brez	visoka	Občina D-PG, MzL, avtobusni prevozniki					
4.2	Ureditev postajališč z ustrežno infrastrukturo	20.000 EUR / leto	visoka	Občina D-PG					
4.3	Pobude za uvedbo potnikom in okolju prijaznejših vozil	brez	nizka	Občina D-PG, avtobusni prevozniki					
4.4	Ureditev prometnega vozlišča v Polhovem Gradcu	375.000 EUR	visoka	Občina D-PG, DRSI					
4.5	Preučitev storitve „prevozov na klic“	brez	srednja	Občina D-PG, društva upokojencev					



Vizija ureditve avtobusnega postajališča s parkiriščem »Parkiraj in se odpelji« ter drugo pripadajočo infrastrukturo, Šentjošt nad Horjulom



# 11.

## **PETI STEBER: Izboljšanje infrastrukture za motorni promet in povečanje prometne varnosti**

**Zaradi razpršene poseljenosti so prebivalci občine Dobrova - Polhov Gradec odvisni predvsem od lastnega prevoza, zato je raba osebnega avtomobila nad slovenskim povprečjem. Na območju občine se tri četrtine vseh potovanj opravi z osebnim avtomobilom, peš pa zgolj desetina. Z intenzivno rabo osebnih avtomobilov se krepijo negativni vplivi motornega prometa na družbo in okolje ter povečujejo pritiski mirujočega prometa na prostor. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in pogosto optimalna oblika mobilnosti, vendar še vedno opravimo zelo veliko poti, zlasti krajših, ki bi jih lahko premagali z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil, ko je to smiselno, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja v občini.**

### **11.1 Izzivi**

Z anketo je bilo ugotovljeno, da med prebivalci prevladuje kultura prevažanja z osebnimi avtomobili. Kar 76 % vprašanih (N = 617) je odgovorilo, da uporabljajo avto vsaj 5-krat na teden kot voznik, 13 % pa kot sopotnik. Vprašani uporabljajo avtomobil za vse namene potovanj, tako na delo (90 %), v šolo (60 %), po opravkih (91 %), na druženje (80 %), kot tudi na rekreacijo (47 %). K temu pripomore tudi dejstvo, da ima 87 % vprašanih v bližini delovnega mesta ali šole zagotovljeno parkirno mesto (65 % brezplačno in 22 % plačljivo). Med prebivalci torej

trajnostno razmišljanje ni najbolj razširjeno, kar potrjuje še dejstvo, da se skoraj polovica (48 %) vprašanih na delo ali v šolo vozi sama. Uporabniki si praktično ne delijo prevozov, s čimer bi lahko zmanjšali stroške mobilnosti.

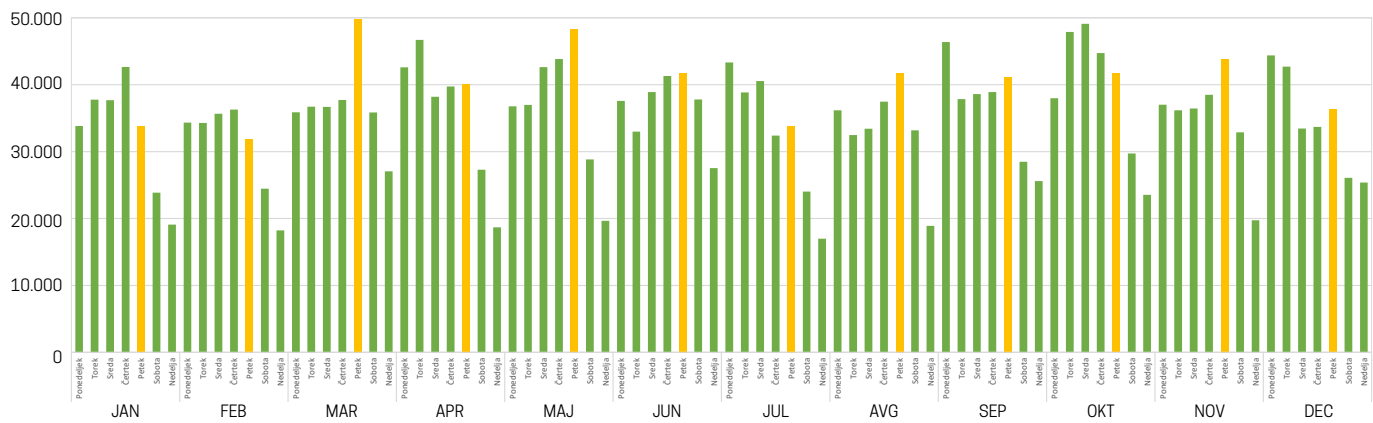
Občina trenutno nima razbremenilnih cest, ki bi naselja razbremenile tranzitnega motornega, zlasti tovornega prometa, zato Občinski prostorski načrt predvideva izgradnje manjših obvoznic okoli naselij Dobrova, Polhov Gradec, Dvor pri Polhovem Gradcu, Gabrje in Šujica.

V prihodnosti bodo nekatere lokalne ceste, ki so priljubljene tudi med kolesarji, zaradi dotrajanosti potrebne obnove. Njihova obnova bo bistveno pripomogla k večji prometni varnosti vseh uporabnikov.

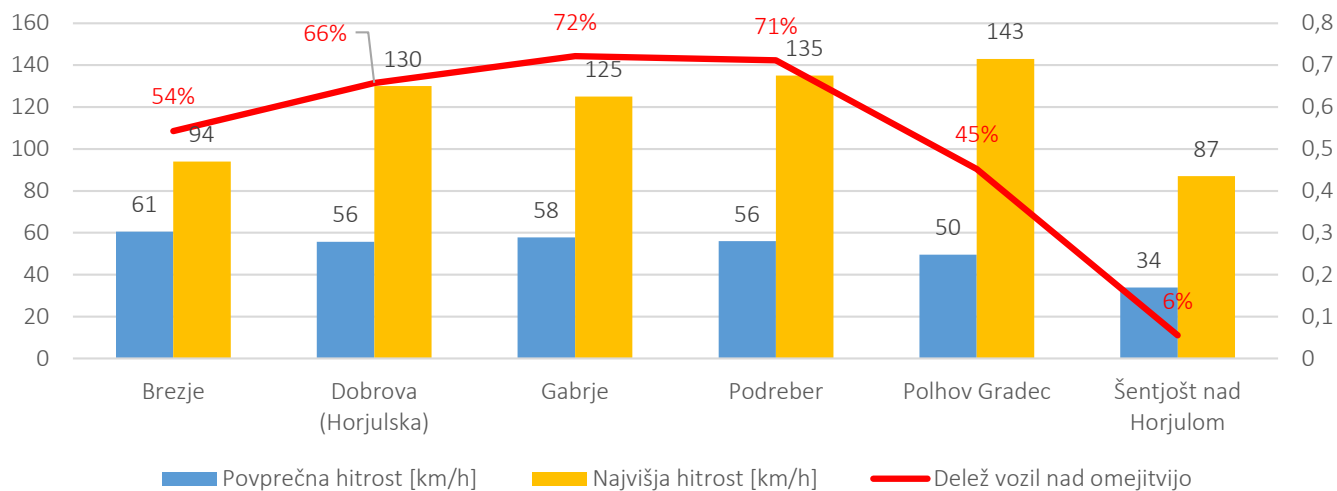
Občina Dobrova - Polhov Gradec danes še nima sprejete parkirne politike. Vsa parkirna mesta so trenutno brezplačna in deloma urejena. Z ureditvijo parkirišč bi se lahko vzpostavil tudi sistem P+R (parkiraj in se pelji), ki bi prispeval k zmanjšanju števila prevoženih kilometrov na vozilo v občini. Primerne lokacije so v naseljih Dobrova, Polhov Gradec, Šentjošt nad Horjulom in verjetno še kje. Osnovna funkcija sistemov P+R je prestopanje iz osebnih vozil na JPP, zato je za njihovo uspešnost ključna dobra povezanost z avtobusnim prometom, katerega lastnost morajo biti pogoste in hitre povezave.

Občani so na javni razpravi izpostavili problematiko tranzita osebnih vozil skozi občino Dobrova - Polhov Gradec, predvsem v času povečanih zgostitev prometa na ljubljanski zahodni obvoznici. Podatki z avtomatskega števnege mesta št. 598 Dobrova na regionalni cesti R3-641 kažejo, da je bil v letu 2019 prometno najbolj obremenjen dan v tednu petek, ko je bilo tam v najbolj obremenjenem mesecu marcu število prevozov vozil za 34 % večje od povprečnega dneva v mesecu. Obremenitev ceste z motornim prometom se spreminja sezonsko.

V občini so postavljene številne preventivne radarske table, ki so namenjene umirjanju motornega prometa. Leta 2019 so bile postavljene na šestih lokacijah. Analiza rezultatov meritev za leto 2019 je pokazala, da vozniki nemalokrat vozijo nad hitrostnimi omejitvami. Povprečne hitrosti na izbranih merilnih mestih so bile od 6 do 11 km/h višje od predpisanih. Zaskrbljujoč je podatek o deležu vozil, ki so prekoračila predpisane hitrosti; znašal je med 6 in 72 %. Najvišja izmerjena hitrost v letu 2019 je znašala 143 km/h, izmerjena pa je bila v Polhovem Gradcu.



Prikaz gibanja skupnega števila motornih vozil po dnevih v tednu in mesecih, AŠM 598 Dobrova, leto 2019



Prikaz povprečnih hitrosti in največjih hitrosti v občini Dobrova - Polhov Gradec, leto 2019





## 11.2 Dosežki

Občina redno obnavlja lokalne ceste in javne poti. V letih 2018 in 2019 je bilo obnovljenih skupaj 3.200 m javnih cest. Prostorsko najobsežnejša je bila investicija v zahodnem delu občine, in sicer asfaltiranje javne ceste Butajnova–Pustovrh, v skupni dolžini 1.200 m. Ostale rekonstrukcije so bile v vzhodnem delu občine, kjer je koncentracija prebivalstva in dejavnosti največja (Dobrova, Šujica, Log–Hrastenice idr.). Obnovljene občinske ceste omogočajo večjo pretočnost prometa.

Občina je, poleg preventivnih radarskih tabel, ki izpisujejo hitrosti vožnje vozil, na nekaterih nevarnejših in prometno bolj obremenjenih odsekih cest izvedla tudi druge ukrepe za umirjanje prometa. Z vertikalno prometno signalizacijo je hitrost vozil, npr. v naseljih Šujica in Hruševo omejena na 40 km/h, grbine in ploščadi na vozišču pa hitrost vozil umirjajo npr. v naselju Črni Vrh.

Na začetku naselja Srednja so nameščene tudi optične zavore, ki sicer predstavljajo najblažjo vrsto ukrepa za umirjanje prometa in so sestavljene iz zaporednih belih prečnih črt na voznem pasu.



Primer optičnih zavor v naselju Srednja vas

## 11.3 Cilji

**Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: MOTORNI PROMET**

prometni steber	zap. št.	cilj	ciljna vrednost	kazalnik
MOTORNI PROMET	5.1	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Do leta 2025 znižati stopnjo motorizacije na slovensko povprečje.	Stopnja motorizacije v občini. (SURs 2018: 574 vozil/1000 prebivalcev v občini D-PG in 556 vozil/1000 prebivalcev v Sloveniji)
	5.2	Omejevanje motornega prometa v naseljih in vaških jedrih za motorni promet.	Do leta 2023 omejitev motornega prometa (npr. center Dobrove, center Polhovega Gradca, okoli šol, ob Polhograjski graščini ...)	Število območij z omejitvami motornega prometa.
	5.3	Izboljšati parkirne razmere.	Do leta 2022 sprejeti trajnostno parkirno politiko.	Število plačljivih ali časovno omejenih parkirnih mest v občini
			Do leta 2025 uvedba vsaj enega parkirišča P + R.	Število parkirišč P + R.
5.4	Povečati prometno varnost v motornem prometu.	Do leta 2025 izničiti število prometnih nesreč z osebnim avtomobilom.	Število prometnih nesreč. (AVP: povprečno 18 avtomobilov letno med 2015–2018, v občini D-PG)	

## 11.4 Ukrepi

Strategija mobilnosti in varnosti Občine Dobrova - Polhov Gradec na področju racionalne rabe motoriziranega prometa predvideva naslednje ukrepe:

### 1. Umirjanje prometa v naseljih s fizičnimi ovirami in vertikalno prometno signalizacijo

Z umirjanjem prometa želimo doseči zmanjšanje obsega in hitrosti motornega prometa na preurejenih območjih in tako izboljšati prometno varnost in kakovost okolja. Hkrati želimo s tem spodbujati hojo in kolesarjenje. Zmanjšanje hitrosti bomo postopoma dosegali z različnimi ukrepi, kot na primer z znižanjem hitrostnih omejitev in preurejanjem elementov na cestah in v križiščih (hitrostni otoki, šikane, deljeni prostor ...). Posebno pozornost bomo namenili varnemu prečkanju prometnic (dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, talne označbe, sprememba prometnega režima idr.) in omejevanju dostopa z osebnimi vozili v okolici osnovnih šol.

### 2. Umirjanje prometa s poostrenim nadzorom hitrosti in preventivnimi radarskimi tablam

Na cestah, kjer je potrebno intenzivnejše umirjanje prometa oz. kjer je ugotovljeno, da vozniki ne spoštujejo hitrostnih omejitev, nameravamo uvesti dodatne preventivne radarske table ter poostriti radarski nadzor hitrosti.

### 3. Izdelava, sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike

Občina bo izdelala parkirno politiko, ki bo urejala in zmanjševala motorni promet v središčih naselij. Nova parkirna politika bo spodbujala nadzorovano parkiranje ter s tem zmanjševala privlačnost kratkotrajnega parkiranja in obratno, spodbujala dolgotrajno parkiranje na manj občutljivih lokacijah.

### 4. Mobilnostni načrti (prireditve, športni in drugi dogodki)

Mobilnostni načrti so še posebej priporočljivi ob javnih prireditvah in izrednih dogodkih, saj se z njihovo pomočjo organizatorji uspešneje soočajo z izzivi ob povečanju prometa, ki ga povzročajo športne, glasbene, kulturne in druge prireditve z večjim številom obiskovalcev. Mobilnostni načrt izboljšuje dostopnost lokacije prireditve za številne obiskovalce, izboljša njihovo doživljajsko izkušnjo, poveča uporabo trajnostnih potovalnih načinov za vsaj del poti in zmanjša negativne učinke prireditve na dnevne prometne razmere.

### 5. Ureditev parkirišč, tudi P+R

Parkirna mesta za motorna vozila bomo urejali na območju celotne občine (Dobrova, Polhov Gradec, Šentjošt nad Horjulom, Črni Vrh ...). Vzpostavili bomo tudi sistem

parkirišč P+R (parkiraj in se pelji), ki bodo delovala celo leto. Gre za obliko integracije prometnih načinov, ki uporabnikom osebnih motornih vozil (in koles) omogoča parkiranje na parkirišču, od koder nadaljujejo pot z javnim potniškim prometom, s kolesom ali peš.

### 6. Vzpostavitev omrežja električnih polnilnic

Povečana podpora uporabi okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka in zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. Občina bo postopoma gradila omrežje električnih polnilnic in s tem lajšala uporabo električnih vozil ter prispevala k povečevanju njihovega deleža. V zavodih, katerih ustanoviteljica je Občina Dobrova - Polhov Gradec, bomo spodbujali nakup vozil na električni pogon, tudi koles.

### 7. Projektna dokumentacija, študije, mnenja in poročila

Smernice celostnega prometnega načrtovanja preusmerjajo pozornost od gradnje nove cestne infrastrukture k ukrepom za upravljanje prometnega povpraševanja. Temu sledimo tudi v Strategiji mobilnosti in varnosti občine Dobrova - Polhov Gradec. Kljub temu bomo v primerih nujne potrebe po novih cestah, križiščih in podobni infrastrukturi, pri čemer bi bile tovrstne investicije v skladu s cilji Strategije, naročali izdelavo študij upravičenosti in izvedljivosti takšnih projektov.

### 8. Rekonstrukcije državnih cest

V Občini Dobrova - Polhov Gradec se zavedamo pomena vzdrževane in kakovostne cestne infrastrukture za varnost vseh udeležencev v prometu, zato bomo še naprej, v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo (DRSI), enakovredno na območju vseh krajevnih skupnosti, obnavljali in urejali državne ceste v občini. Za rekonstrukcijo je v prihodnje predvidena skoraj celoten odsek regionalne ceste med Polhovim Gradcem in Ljubljano.

### 9. Obnove lokalnih cest in poti

Poleg državnih cest bo Občina redno obnavljala tudi občinske ceste. V načrtu so predvideni cestni odseki Šujica-Podutik, Podutik-Dobrova, Žerovnik-Osredok-Topol, Šujica-Selo-Brničar in drugi.

### 10. Asfaltiranje javnih poti

V občini je 28 % poti še neasfaltiranih. Razlog je redkejša poseljenost, ki je posledica razgibanega reliefa občine. Le približno desetina zemljišč je pozidanih, ostalo ozemlje pa predstavljajo kmetijske površine (30 %) in gozdovi (60 %). Občina bo v sklopu urbanizacije podeželja v naslednji dveh letih asfaltirala letno 2-4 km cestnih odsekov.

### 11. Obnova in izgradnja mostov

Občina Dobrova - Polhov Gradec ima močno razvežano omrežje občinskih cest. Ceste večinoma potekajo po



razgibanem terenu in ob vodotokih, ki jih nemalokrat prečijo z mostovi ali prepusti. Na območju občine je takih prečenj z mostovi kar 59. Mostovi so različni, iz različnih gradbenih materialov (les, beton ...), predvsem pa različno stari. Glede na analizo stanja, razloge in smiselnost, namerava občina sistematično obnavljati dotrajane mostove (vsaj enega na leto), s čimer želi izboljšati obstoječe stanje, zmanjšati stroške rednega vzdrževanja in poskrbeti za ohranjanje poseljevanja odročnejših predelov občine.

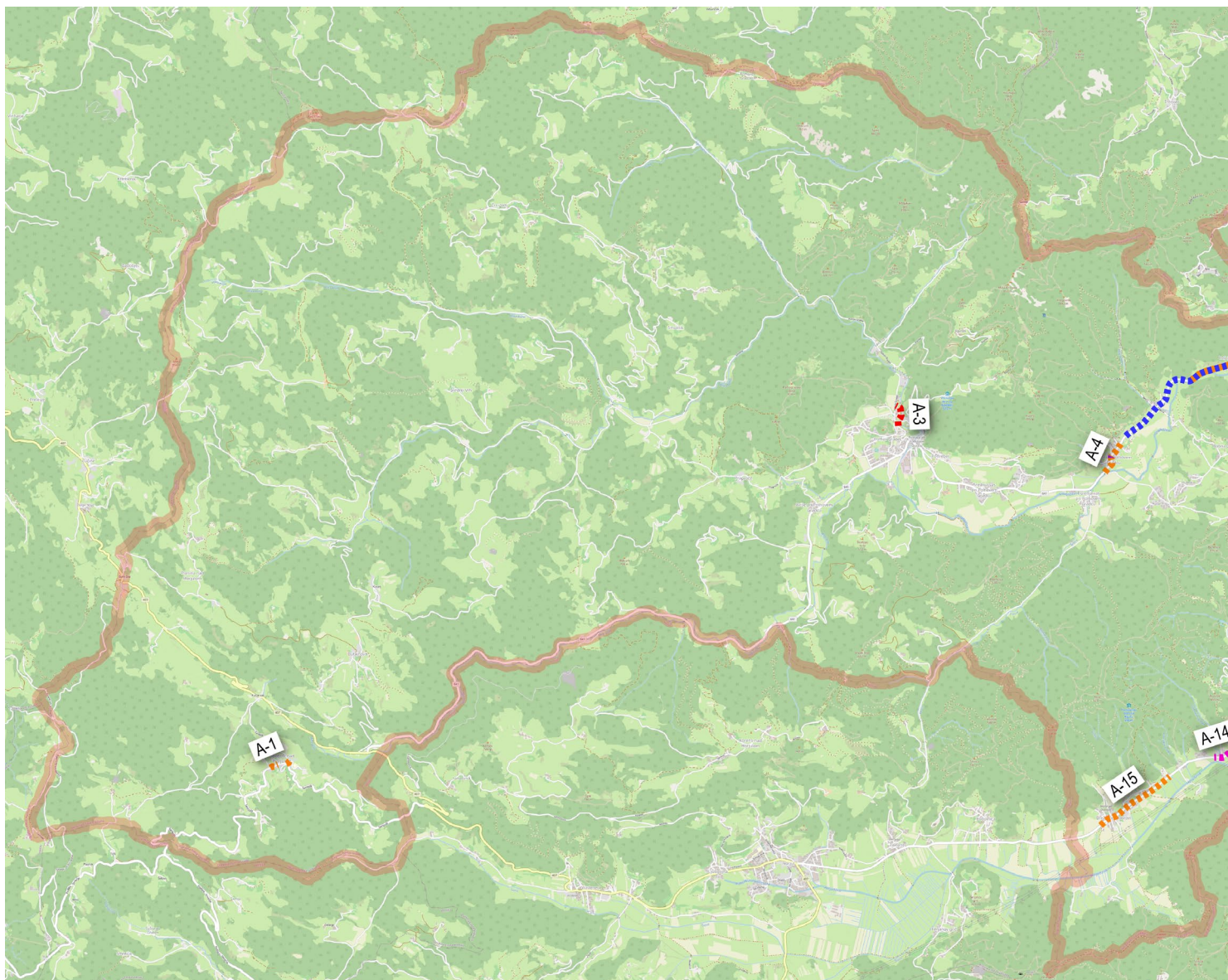
## 12. Izgradnja obvoznic

Za zmanjšanje količine motornega prometa, zlasti tovornega, in njegovih negativnih vplivov, je v prihodnosti predvidena izgradnja obvoznih cest mimo naselja Dobrova, v Polhovem Gradcu pa mimo Polhograjske graščine. Tudi predvideni rekonstruirani cestni odsek Šujica–Podutik bo imel vlogo razbremenilne ceste.



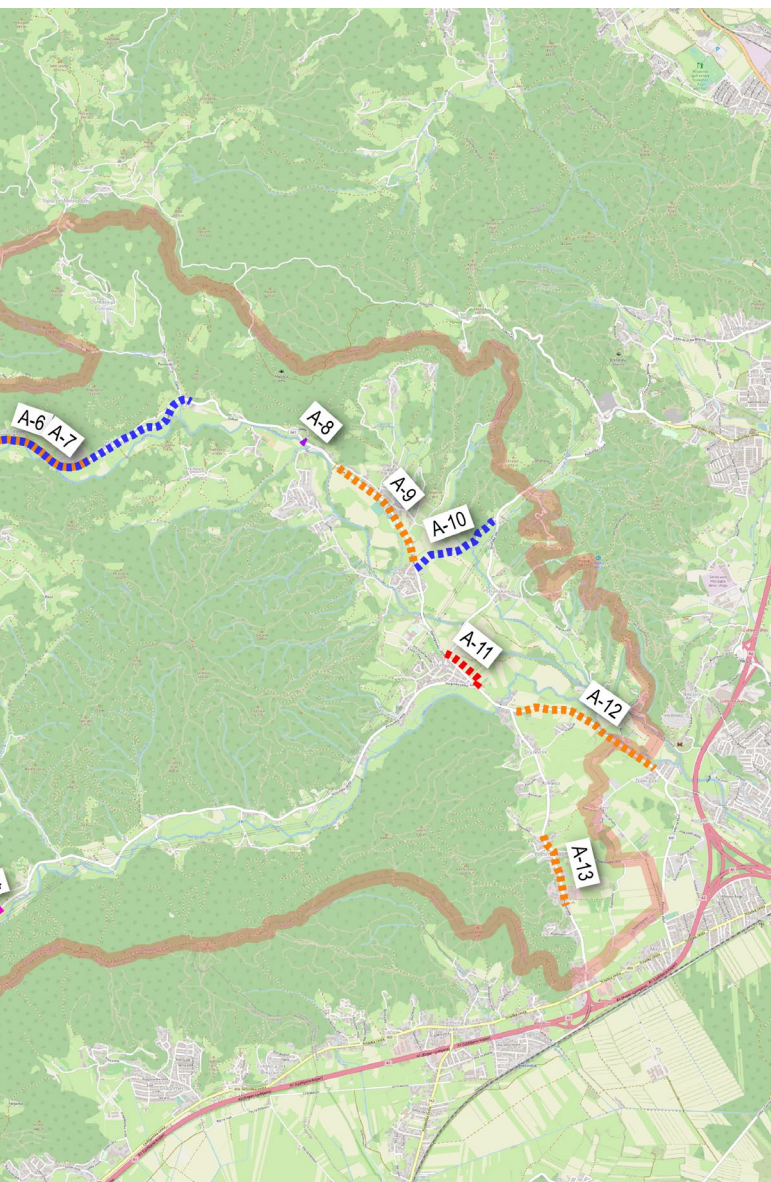
Vizija ureditve parkirišča in drugih prometnih površin, Črni Vrh





Pregledna karta ukrepov za namen izboljšanja infrastrukture motornega prometa ter povečanja prometne varnosti udeležencev





## Motorni promet

### Predlog

- A-1 - Umirjanje prometa ob avtobusni postaji v Šentjoštu
- A-2 - Umirjanje prometa pred POŠ v Šentjoštu
- A-4 - Umirjanje prometa v Dolenji vasi pri Polhovem Gradcu
- A-6 - Umirjanje prometa v Logu pri Polhovem Gradcu
- A-9 - Umirjanje prometa Gabrje–Šujica
- A-12 - Umirjanje prometa Razori–MOL
- A-13 - Umirjanje prometa v Podsmreki
- A-15 - Umirjanje prometa v Brezju pri Dobrovi
- A-7 - Ureditev vozišča Dvor pri Polhovem Gradcu–Žirovnikov graben
- A-10 - Ureditev vozišča na cesti Šujica–Podutik
- A-5 - Širitev vozišča v Dvoru pri Polhovem Gradcu
- A-8 - Širitev vozišča v Gabrju
- A-14 - Ureditev preglednosti v Brezju pri Dobrovi
- A-3 - Obvoznica Polhov Gradec
- A-11 - Obvoznica Dobrova

## 11.5 Akcijski načrt

### Akcijski načrt petega prometnega stebra: **MOTORNI PROMET**

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2021	2022	2023	2024	2025
5.1	Umiranje 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)	srednja	Občina D-PG, medobčinska redarska služba					
5.2	Umiranje prometa s poostrenim nadzorom hitrosti in preventivnimi radarskimi tablam	4.000 EUR (nakup dodatnih prikazovalnikov)	nizka	Občina D-PG, medobčinska redarska služba, Policija					
5.3	Izdelava, sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike	5.000 EUR	nizka	Občina D-PG					
5.4	Mobilnostni načrti (prireditve, športni in drugi dogodki)	5.000 EUR	srednja	Občina D-PG, zunanji izvajalec					
5.5	Ureditev parkirišč, tudi P+R	50.000 EUR / 2 leti	visoka	Občina D-PG, zunanji izvajalec					
5.6	Vzpostavitev omrežja električnih polnilnic	4.000 EUR / 2 leti	srednja	Občina D-PG, drugi javni in zasebni deležniki					
5.7	Projektna dokumentacija, študija, mnenja in poročila	50.000 EUR / leto	srednja	Občina D-PG					
5.8	Rekonstrukcije državnih cest	4.886.684 EUR (Občina D-PG: 656.840 EUR, tuja sredstva: 4.229.844 EUR)	visoka	Občina D-PG, DRSI					
5.9	Obnove lokalnih cest	400.000 EUR / leto	visoka	Občina D-PG					
5.10	Asfaltiranje javnih poti	300.000 EUR / leto	visoka	Občina D-PG					
5.11	Obnova in izgradnja mostov	35.000 EUR / leto	visoka	Občina D-PG					
5.12	Izgradnja obvoznic	1.000.000 EUR (Občina D-PG in tuja sredstva)	visoka	Občina D-PG, DRSI, DRI					





