



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE **DOBROVNIK**





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOBROVNIK

Občinska celostna prometna strategija Občine Dobrovnik je nastala v konzorcijskem partnerstvu »ČOKLenD«, tj. občin Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik, ki je za izdelavo OCPS kandidiralo na razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih prometnih strategij v slovenskih občinah.

Operacijo sta sofinancirala Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

NAROČNIK

Občina Dobrovnik
Dobrovnik 297
9223 Dobrovnik

IZVAJALCI

ZEU družba za načrtovanje in inženiring d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.
RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE d.o.o.

AVTORJI

Stanislav Hozjan, mag. gosp. inž.
Alenka Šumak, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Leon Cigüt, univ. dipl.inž. arh.
Aljaž Kunst, mag. posl. ved.
Vesna Čep, mag. gosp. inž.
Špela Frumen, mag. inž. log.
mag. **Srečko Padovnik**

FOTOGRAFIJE

Stanislav Hozjan
Aljaž Kunst
občinski arhiv

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV

INSTINKT d.o.o.

LETO IZIDA

2025



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE **DOBROVNIK**

Kazalo

NAGOVOR ŽUPANA	5
1 UVOD	7
2 PROCES PRIPRAVE	8
3 DELOVNE SKUPINE	10
4 VIZIJA IN CILJI	11
4.1. Vizija	11
4.2. Obrazložitev vizije	11
4.3. Cilji	12
4.4. Ciljne vrednosti	12
5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
5.1. Splošni podatki o občini	15
5.2. Potovalne navade v občini	19
6 PET STEBROV STRATEGIJE	24
6.1. Celostno prometno načrtovanje	24
6.2. Hoja	28
6.3. Kolesarjenje	33
6.4. Javni promet	40
6.5. Osebni motorni promet	43
7 ČOKLEND	48
8 AKCIJSKI NAČRT	50



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE
DOBROVNIK

Spoštovane občanke in občani,

pred nami je dokument, ki pomeni pomemben korak v razvoju naše občine – Celostna prometna strategija Občine Dobrovnik. V njem so zbrana spoznanja, vizije in rešitve, ki so nastajale ob aktivnem sodelovanju vas, občank in občanov, skupaj s strokovnjaki in različnimi deležniki. Gre za proces, ki je temeljil na dialogu, odprtosti in skupni želji, da oblikujemo prihodnost, ki bo prijazna ljudem in okolju.

Dobrovnik je občina, kjer se naravna lepota, kulturna raznolikost in bogata dediščina prepletajo v posebno celoto. Prav zato je odgovorno načrtovanje prometa za nas toliko pomembnejše – da ohranimo te vrednote in jih hkrati nadgradimo s sodobnimi, trajnostnimi rešitvami. Naš cilj je jasen: ustvariti prometni sistem, ki bo varen, učinkovit, dostopen in trajnosten ter bo služil vsem – od najmlajših do starejših, od prebivalcev do obiskovalcev.

Ta strategija ni končni cilj, temveč pot, po kateri bomo stopali skupaj. Je naš skupni načrt, kako izboljšati vsakodnevne poti, zmanjšati vplive na okolje, spodbujati zdrave oblike mobilnosti in s tem dvigovati kakovost življenja v naši občini.

Prepričan sem, da bomo s sodelovanjem, zavedanjem in vztrajnostjo uspeli uresničiti zastavljene cilje. Naj bo ta strategija dokaz, da znamo povezati tradicijo s prihodnostjo in lokalno skupnost s širšim svetom.

Marjan Kardinar

župan občine Dobrovnik





1 UVOD

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju: OCPS) Občine Dobrovnik je strateški dokument, ki določa dolgoročne usmeritve razvoja prometa v naši občini. Njegovo bistvo je vzpostaviti varen, učinkovit in dostopen prometni sistem, ki daje prednost trajnostnim oblikam mobilnosti – hoji, kolesarjenju in uporabi javnega prevoza – ter zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila. S tem občina spodbuja zdrav življenjski slog, prispeva k varovanju okolja in dviguje kakovost bivanja vseh prebivalcev.

Strategija je rezultat temeljitih strokovnih analiz, hkrati pa tudi aktivnega vključevanja občanov in občanov ter sodelovanja različnih deležnikov. Prav ta odprt in vključujoč pristop omogoča, da so predlagane rešitve celovite, uravnotežene in prilagojene prostorskim, gospodarskim in družbenim posebnostim Občine Dobrovnik.

OCPS promet obravnava v širšem kontekstu – ne le kot infrastrukturno vprašanje, temveč kot ključen dejavnik družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja. Poseben poudarek je na uravnoteženem razvoju vseh oblik mobilnosti, spodbujanju trajnostnih prometnih navad in krepitevi prometne varnosti. Na ta način se postavljajo trdni temelji za dolgoročno vzdržen prometni sistem, ki povezuje ljudi, podpira lokalno gospodarstvo in prispeva k trajnostnemu razvoju občin.

Občina Dobrovnik je s pripravo svoje prve OCPS stopila pomemben korak na poti strateškega in odgovornega upravljanja prometa.

Razlika med tradicionalnim in celostnim načrtovanjem je očitna: od osredotočenosti zgolj na infrastrukturo in avtomobile se pomikamo k človeku, dostopnosti ter višji kakovosti bivanja.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoje	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Tabela 1: Ključne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja v primerjavi s tradicionalnim načrtovanjem prometa
vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023

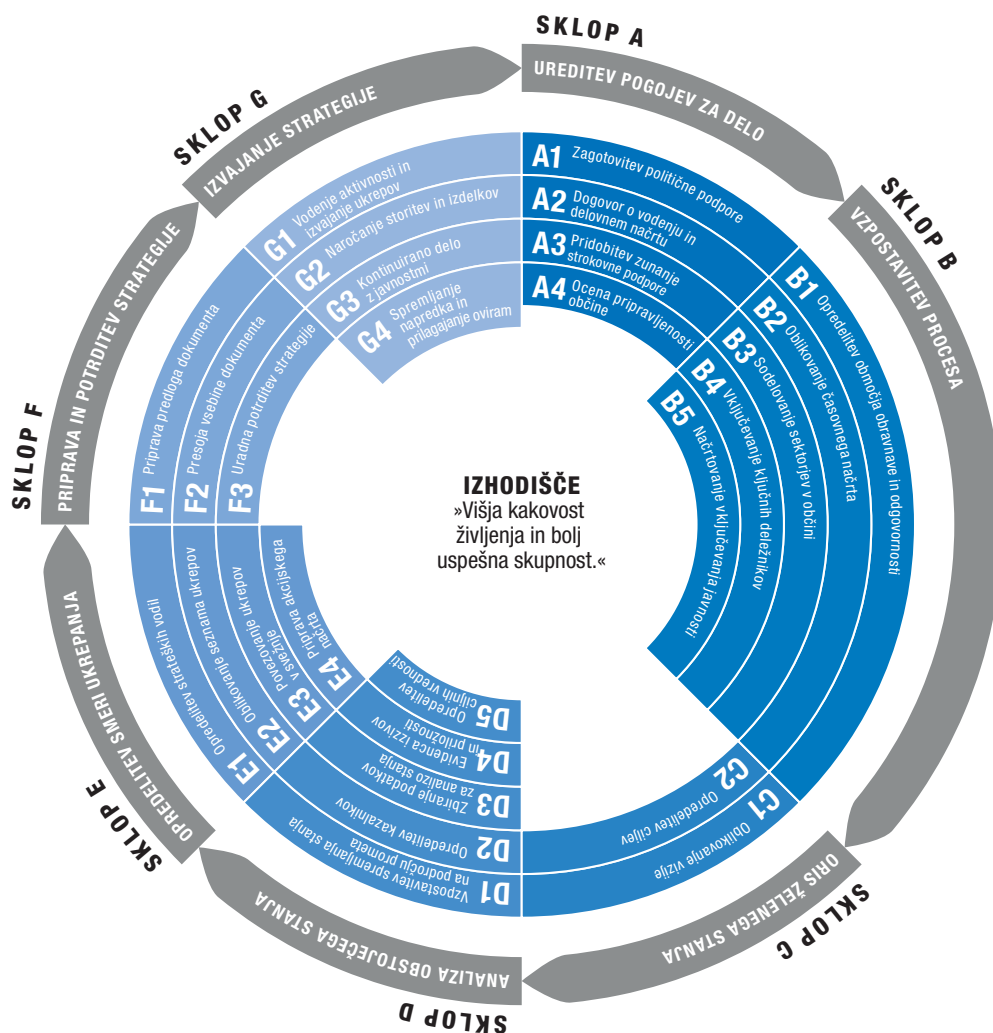
2 PROCES PRIPRAVE

Postopek priprave OCPS Občine Dobrovnik je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami ter bil razdeljen na več vsebinsko zaokroženih sklopov. Vsak izmed njih je pomenil pomembno stopnjo pri oblikovanju končne strategije, pri čemer so bili ves čas vključeni ključni deležniki, občanke in občani ter strokovna podpora izvajalca.

Proces se je začel septembra 2024 in se zaključil s sprejemom strategije na Občinskem svetu v letu 2025. Potekal je po jasno opredeljenih fazah, ki so omogočale sistematično, pregledno in kakovostno pripravo dokumenta – od prvih organizacijskih korakov do oblikovanja in potrditve končnega besedila.

Strategija je tako nastajala postopoma, skozi zaporedne korake, ki so zagotavljali celovitost in usklajenost vsebin. Rezultat je dokument, ki danes predstavlja trden temelj za izvajanje konkretnih ukrepov in redno spremljanje napredka na področju trajnostne mobilnosti. Hkrati pa daje usmeritve za prihodnji razvoj občine Dobrovnik v smeri bolj povezane, varne in okolju prijazne občine.

Slika 1: Shematski prikaz postopka priprave OCPS, vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023



1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO

(SKLOP A)

Ob začetku priprave OCPS je bilo najprej potrebno vzpostaviti trdne temelje za uspešno izvedbo celotnega procesa. Zato je bila oblikovana ustrezna organizacijska struktura, jasno opredeljene pristojnosti vseh sodelujočih deležnikov ter pripravljen časovni načrt ključnih aktivnosti. Občina Dobrovnik je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo, kar je omogočilo nemoten in kakovosten potek priprave strategije.



2. VZPOSTAVITEV PROCESA

(SKLOP B)

V drugi fazi priprave OCPS je bil poudarek na povezovanju vseh ključnih deležnikov, ki so s svojim znanjem, izkušnjami in predlogi prispevali k oblikovanju strategije. Aktivno so sodelovali predstavniki občinske uprave, strokovnjaki s področja prometa, predstavniki interesnih skupin ter občanke in občani. Za prebivalce so bili pripravljeni jasni načini sodelovanja in opredeljeni postopki zbiranja njihovih mnenj in pobud, kar je zagotovilo odprt in vključujoč proces priprave dokumenta.



3. ORIS ŽELENEGA STANJA

(SKLOP C)

Pomemben del procesa priprave OCPS je bil oblikovanje skupne vizije ter določitev strateških ciljev trajnostne mobilnosti. Ti cilji so nastali skozi dialog med ključnimi deležniki in prebivalci občine, zato odražajo dejanske potrebe lokalne skupnosti. Obenem so usklajeni z nacionalnimi in evropskimi usmeritvami, kar zagotavlja širšo skladnost razvojnih prizadevanj. V tej fazi so bila postavljena temeljna izhodišča, ki bodo služila kot osnova za dolgoročen, uravnotežen in trajnostno naravn razvoj prometnega sistema občine Dobrovnik.



4. ANALIZA STANJA IN PREPOZNAVANJE IZZIVOV

(SKLOP D)

V tej fazi je bila izvedena celovita analiza obstoječega prometnega sistema v občini. Vključila je zbiranje podatkov, terenske preglede, ankete med prebivalci, analizo potovalnih navad zaposlenih in učencev, kordonsko štetje prometa ter vrsto razprav in delavnic s ključnimi deležniki. Na podlagi zbranih informacij so bili jasno opredeljeni glavni izzivi, pa tudi priložnosti in dosežki na področju mobilnosti. Ti rezultati so oblikovali trdno osnovo za določitev prednostnih nalog in usmeritev v nadaljnjih fazah priprave strategije.



5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

(SKLOP E)

Na podlagi izvedenih analiz, strokovnih razprav in predlogov, zbranih od občank in občanov, so bili oblikovani konkretni ukrepi za izboljšanje prometnega sistema v občini. Predlagane rešitve temeljijo na dolgoročni viziji, ki stremi k varnejši, učinkovitejši in trajnostno naravnani mobilnosti, obenem pa prispevajo k bolj povezani in prijazni lokalni skupnosti.



6. PRIPRAVA IN SPREJEM STRATEGIJE

(SKLOP F)

V zaključni fazi je bil pripravljen celovit dokument, usklajen z deležniki in predstavljen širši javnosti. Po izvedeni javni obravnavi in upoštevanju utemeljenih pripomb je občinski svet potrdil strategijo, s čimer je OCPS uradno postala strateški dokument Občine Dobrovnik, ki bo usmerjal razvoj prometnega sistema v prihodnjih letih.

3 DELOVNE SKUPINE

Priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Dobrovnik je temeljila na sodelovanju več delovnih skupin, katerih strokovno znanje, praktične izkušnje in različni pogledi so ključni prispevek k vsebinski zasnovi dokumenta. Delovne skupine so zagotavljale strokovnost, usklajenost z lokalnimi značilnostmi ter vključevanje različnih interesov in potreb občine. Njihove naloge so obsegale širok spekter dejavnosti – od organizacijske in strokovne podpore do priprave vsebinskih izhodišč ter posredovanja informacij o posebnostih lokalnega okolja.

IZVAJALEC

Izvajalec je imel vodilno vlogo pri celotni pripravi strategije, saj je zagotavljal strokovno izvedbo procesa. Njegove naloge so vključevale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Poleg tega je izvajalec koordiniral sodelovanje deležnikov in prebivalcev, nudil strokovno podporo ter pripravil končne dokument strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinske uprave Občine Dobrovnik. Njihova naloga je bila zagotavljati operativno podporo pri pripravi OCPS, predvsem z usklajevanjem strategije z lokalnimi politikami, spremljanjem napredka pri izdelavi dokumenta ter posredovanjem potrebnih podatkov za analize in pripravo ukrepov. Skupina je poleg tega skrbela za administrativne postopke, organizacijo javnih posvetovanj ter sodelovala pri potrjevanju strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina je združevala ključne deležnike iz različnih področij, ki so s svojim strokovnim in praktičnim znanjem prispevali k pripravi strategije. Sodelovali so pri oblikovanju vizije in ciljev OCPS, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju izzivov in priložnosti ter pripravi strateških usmeritev. Posebno vlogo je imela pri oblikovanju predlogov ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini.

V skupini so sodelovali predstavniki občinskega sveta, lokalnih skupnosti, medobčinskega organa, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, lokalnih podjetij, gasilskih enot, policije, zdravstvenih in socialnih ustanov, šol in vrtcev ter društev. Takšna sestava je omogočila celovit in interdisciplinaren pristop, ki je združil strokovne poglede, praktične izkušnje ter potrebe in pričakovanja lokalne skupnosti.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je bila vključena v vse faze priprave OCPS, kar je zagotovilo, da so bili pri oblikovanju strategije upoštevani resnični interesi in pričakovanja prebivalcev. Mnenja in predloge so lahko izražali preko javnih razprav, anket in drugih participativnih oblik sodelovanja. Na ta način so občanke in občani neposredno soustvarjali rešitve, ki vplivajo na kakovost vsakdanjega življenja in dolgoročni razvoj Občine Dobrovnik.

4 VIZIJA IN CILJI

Vizija in cilji predstavljajo temelj za oblikovanje strategije, ki usmerja nadaljnji trajnostni prometni razvoj občine Dobrovnik. Vizija opredeljuje želeno prihodnje stanje občine na področju mobilnosti, pri čemer izhaja iz lokalnih posebnosti, vrednot in potreb prebivalcev.

Cilji konkretizirajo vizijo z opredelitvijo jasnih, dosegljivih in merljivih korakov, ki bodo omogočili njeno uresničitev. Služijo kot usmeritev pri oblikovanju ukrepov, določanju prioritet in spremljanju napredka pri razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

4.1 VIZIJA

VIZIJA OBČINE DOBROVNIK JE:

»Občina Dobrovnik bo zagotavljala varno in urejeno okolje, kjer bo prometna kultura temelj zdravega in aktivnega načina življenja. Z vlaganjem v dostopno infrastrukturo in prioritiziranjem trajnostnih oblik mobilnosti bo omogočala visok življenjski standard, prebivalci pa bodo tvorili povezano in vključujočo skupnost.«

4.2 OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina si prizadeva ustvariti prostor, kjer se ljudje počutijo varne in vključene v vsakdanje življenje, pri čemer je ključni poudarek na zagotavljanju pogojev za kakovostno bivanje vseh generacij. Vizija temelji na prepoznavanju potreb prebivalcev po varni prometni infrastrukturi, ki ne služi zgolj mobilnosti, temveč tudi spodbuja zdrav življenjski slog ter krepi povezanost z lokalno skupnostjo in naravnim okoljem.

Takšna vizija izhaja iz želje po zmanjšanju prometnih tveganj ter omogočanju enostavnega in brezskrbnega gibanja vsem, ne glede na njihove fizične sposobnosti ali starost. Poudarek na dostopnih povezavah do storitev ter rekreativnih območij omogoča prebivalcem enostavno vključitev v družbene, gospodarske in prostorske dejavnosti, kar spodbuja celostni razvoj posameznika in skupnosti.

Poseben poudarek bo namenjen trajnostnim oblikam mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in dostopen javni prevoz, s čimer bo občina zmanjševala odvisnost od osebnih avtomobilov in zmanjševala prometne obremenitve, kar bo prispevalo k bolj prijetnemu in varnemu bivalnemu okolju.

Vlaganja bodo usmerjena v povezane, varne in privlačne poti za pešce in kolesarje, dobro organiziran prometni sistem ter zagotavljanje prijetnih območij, kjer lahko ljudje preživljajo čas na prostem, sodelujejo v skupinskih dejavnostih in krepijo občutek pripadnosti.

Z izboljšanjem prometnih povezav želi občina okrepiti gospodarsko rast ter povečati privlačnost območja tako za prebivalce kot za podjetja.

Občina stremi k dolgoročni izvedljivosti OCPS, ki vključuje sodelovanje širše javnosti in lokalnih skupnosti, šol in drugih ključnih deležnikov ter dodatno ozaveščanje vseh akterjev v prometu za spreminjanje potovalnih navad. S tem se oblikuje trajnosten prometni sistem, ki bo prebivalcem omogočil kakovostno in varno mobilnost.

4.3 CILJI

Na podlagi vizije občine Dobrovnik so opredeljeni naslednji cilji, ki predstavljajo konkretne usmeritve:

- C1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**
- C2. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.**
- C3. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.**
- C4. Bolj zdravi in aktivni prebivalci.
- C5. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- C6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- C7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

4.4 CILJNE VREDNOSTI

Kazalniki, s katerimi se bodo merili uspešnost izvajanja strategije in pripadajoče ciljne vrednosti, ki so skladne z opredeljenimi cilji, so:

- Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let
- Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah
- Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah

Ciljne vrednosti so:

Tabela 2: Kazalniki s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi

ZAPOREDNA ŠTEVILKA	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEBNOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati število prometnih nesreč	20 (med leti 2018 -2022)	17 (med leti 2027-2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	14 %	25 %
2.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	84 %	75 %
3.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	6 %	8 %
4.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	7 %	9 %
		Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let	Izboljšati telesni fitnes otrok	36,6 (med leti 2020 - 2024)	42 (med leti 2027 -2031)
5.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	35 %	50 %
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	16 %	25 %
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	78 %	72 %

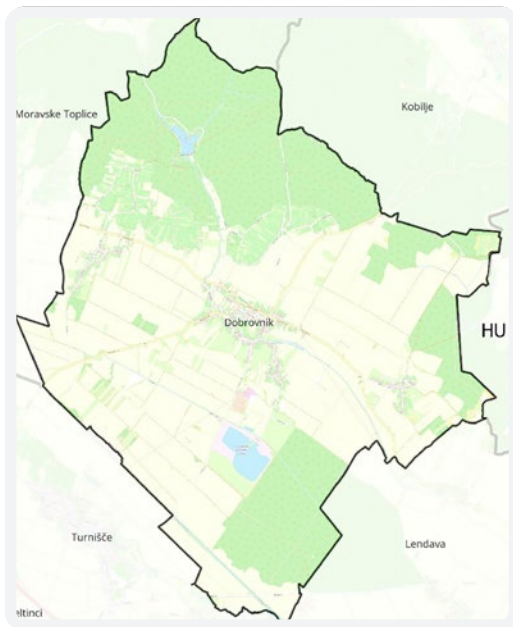


5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

5.1 SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Dobrovnik se nahaja v skrajnem vzhodnem delu Slovenije, v osrčju panonske nižine, ob meji z Madžarsko. Z površino približno 31 km² sodi med manjše slovenske občine, v katerih po podatkih Statističnega urada RS (2024) živi nekaj več kot 1.100 prebivalcev. Občina spada med obmejne problemske občine, kar ji daje poseben razvojni status, hkrati pa neposredno meji na Občino Lendava ter na Madžarsko.

Geografske in naravne značilnosti območja pomembno vplivajo na prostorski razvoj in prometno ureditev. Rodovitna ravnica, ugodni klimatski pogoji in bogata vodna telesa (npr. Bukovniško jezero) omogočajo raznoliko rabo prostora – od intenzivnega kmetijstva in vrtnarstva do razvoja turizma, zlasti v povezavi z naravno in kulturno dediščino. Krajina je prepredena z gozdovi, travniki, mokrišči in gričevjem, ki tvorijo pomemben naravni okvir za bivanje in rekreacijo.



Poselitev v občini je razmeroma razpršena in prilagojena terenskim razmeram. Občina zajema tri naselja – Dobrovnik, Strehovci in Žitkovci – ki se razvijajo kot pretežno obcestna naselja s prepletom kmečkih, bivalnih in gospodarskih objektov. Ta razpršenost vpliva na potrebe po celovitem in funkcionalno povezanem prometnem sistemu, ki bi omogočil učinkovito dostopnost do storitev, zaposlitve, izobraževanja in turističnih vsebin.

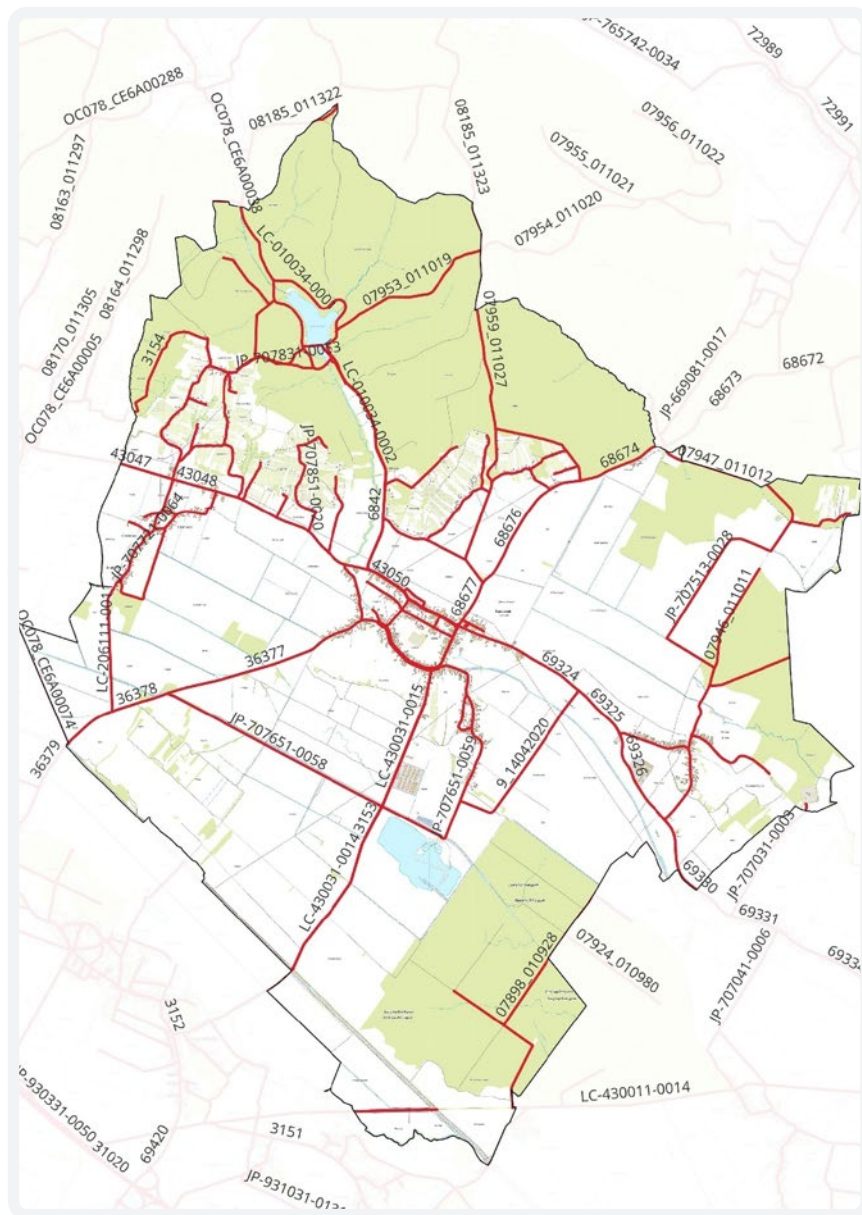
Občina Dobrovnik danes združuje naravne danosti, močno lokalno identiteto in razvojne priložnosti na področju trajnostne mobilnosti. Zaradi svoje lege, demografske strukture in razmeroma šibke prometne infrastrukture se sooča s specifičnimi izzivi, a hkrati tudi z možnostmi za prehod k sodobnejšim, varnejšim in bolj vključujočim oblikam mobilnosti.

Občina Dobrovnik je del pomurske statistične regije. Meri 31 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 175. mesto.

Statistični podatki za leto 2023 kažejo o tej občini tako sliko:

Sredi leta 2023 je imela občina približno 1.260 prebivalcev (približno 620 moških in 640 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 202. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 41 prebivalec; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (105 prebivalcev na km²).

Slika 2: Prikaz omrežja
javne cestne infrastrukture
v središču občine



Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -6,3 (v Sloveniji -2,1). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 11,1. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil pozitiven, znašal je 4,8 (v Sloveniji 3,3).

Povprečna starost občanov je bila 46,9 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,1 let).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, sta prebivali 202 osebi, stari 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 145). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, pokažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v šestih (Črna na Koroškem, Dobrovnik, Grad, Hodoš/, Jezersko in Mislinja), višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini je deloval 1 vrtec, obiskovalo pa ga je 42 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 87 % vključenih v vrtec, kar je več kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (83 %). V tamkajšnji osnovni šoli se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 80 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 40 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 27 študentov in 2 diplomanta; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 63 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je manj od slovenskega povprečja (69 %).

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 11 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 9 % nižja.

Med 1.000 prebivalci občine jih je 599 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 11 let.

V letu 2023 je v občini Dobrovnik **454 delovno aktivnih prebivalcev**, ki ne vključujejo kmetov. Na tem območju je **219 delovnih mest**, od katerih jih 110 pripada domačim prebivalcem občine Dobrovnik, preostalih 109 pa je zasedenih s prebivalci drugih občin.

Tabela 3: Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], DOBROVNIK, za leto 2023
vir: SURS

DOBROVNIK skupaj	2023						
	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini delovnega mesta	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini delovnega mesta	Delež delovno aktivnega prebivalstva [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Indeks delovne migracije
	454	219	110	344	109	24,2	48,2

Od **454** delovno aktivnih prebivalcev občine jih **334** dela izven območja občine Dobrovnik.

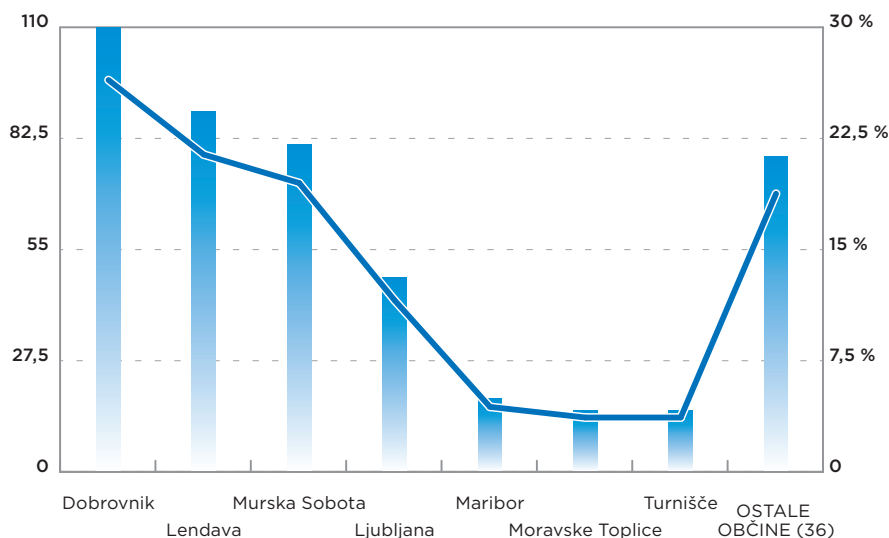
Indeks delovne migracije za občino Dobrovnik znaša **48,2** kar pomeni, da število delovnih mest v občini predstavlja 48,2 % števila delovno aktivnih prebivalcev. Glede na ta indeks, lahko občino Dobrovnik uvrstimo v kategorijo **pretežno bivalnih občin**, kar pomeni, da ima občina manj delovnih mest v primerjavi z aktivnim prebivalstvom, zaradi česar večina prebivalcev ima zaposlitev izven občine.

Poročilo o delovni mobilnosti prebivalcev občine Dobrovnik v letu 2023 (brez tujine)

Analizirali smo delovno mobilnost prebivalcev občine Dobrovnik, kjer je bila preučena razporeditev delovnih mest, ki so zasedena s prebivalci te občine. V nadaljevanju so predstavljene ključne ugotovitve o tem, v katerih drugih občinah v Sloveniji so prebivalci občine Dobrovnik najpogosteje zaposleni.

Grafikon 1: Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) občine Dobrovnik po občinah delovnega mesta

vir: SURS



V letu 2023 je v občini Dobrovnik zaposlenih 110 domačinov, kar predstavlja 24,23 % vseh delovno aktivnih prebivalcev občine. Poleg tega je večji delež prebivalcev iz območja občine Dobrovnik zaposlen v drugih občinah, med njimi največ v Lendavi (89 oseb, 19,6 %), Murski Soboti (81 oseb, 17,85 %), pa tudi v Ljubljani (48 oseb, 10,57 %), Mariboru, Moravskih Toplicah, Turnišču in 36 ostalih slovenskih občinah.

Prebivalci občine Dobrovnik se usmerjajo v iskanje zaposlitvenih priložnosti v različnih delih Slovenije. Delež prebivalcev, zaposlenih v na območju občine Dobrovnik, je 24,23 %, precej je dnevni delovni migraciji. Največja koncentracija delovnih mest za prebivalce Dobrovnik je ob Dobrovniku v Lendavo in Murski Soboti. Ta migracija delovne sile je odraz potreb prebivalcev, ki iščejo zaposlitev na različnih lokacijah, tudi izven svoje domače občine.

5.2 POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Poznavanje potovalnih navad prebivalcev je temelj za pripravo učinkovite prometne strategije. Pregled načinov, pogostosti in namenov potovanj omogoča razumevanje vsakodnevnih potreb prebivalcev ter razkriva ključne vzorce mobilnosti v občini.

Kordonsko štetje prometa, izvedeno 17. 10. 2024 v občini Dobrovnik, je bilo izvedeno na lokaciji LC-430031 Turnišče-Dobrovnik pri objektu h. št. Dobrovnik 243 (KS). Štetje je potekalo v dveh časovnih intervalih, in sicer v jutranjem (6:30–8:30) in popoldanskem (13:30–15:30).

KLJUČNE UGOTOVITVE

1.

IZRAZITA PREVLADE OSEBNIH AVTOMOBILOV

Osební avtomobili so predstavljali skoraj 4 od 5 vseh prihodov (78,4 %), kar potrjuje visoko stopnjo avtomobilske odvisnosti. Popoldne je delež še višji (80,9 %), kar kaže na večje prometne obremenitve ob koncu šolskega/delovnega dneva. Stran 4 od 8 Če k temu prištejemo še osebe v potniških kombijih (dodatnih 3,8 % oz. 19 oseb), znaša skupni delež individualnega motoriziranega prometa kar 82,2 % vseh udeležencev. To dodatno potrjuje prevlado osebnih prevoznih sredstev, pri čemer večina vozil prevažala eno osebo (povprečna zasedenost osebnih avtomobilov je 1,32 osebe/avto), kar povečuje prostorsko neučinkovitost, emisije in potencialno nevarnost za bolj ranljive udeležence, kot so pešci in kolesarji.

2.

NIZEK, A PRISOTEN DELEŽ TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Skupno 13,2 % udeležencev se premika s trajnostnimi oblikami mobilnosti, pri čemer je 7,2 % potovanj opravljenih s kolesom, 6,0 % pa peš.

3.

TOVORNI PROMET JE PRISOTEN ZJUTRAJ

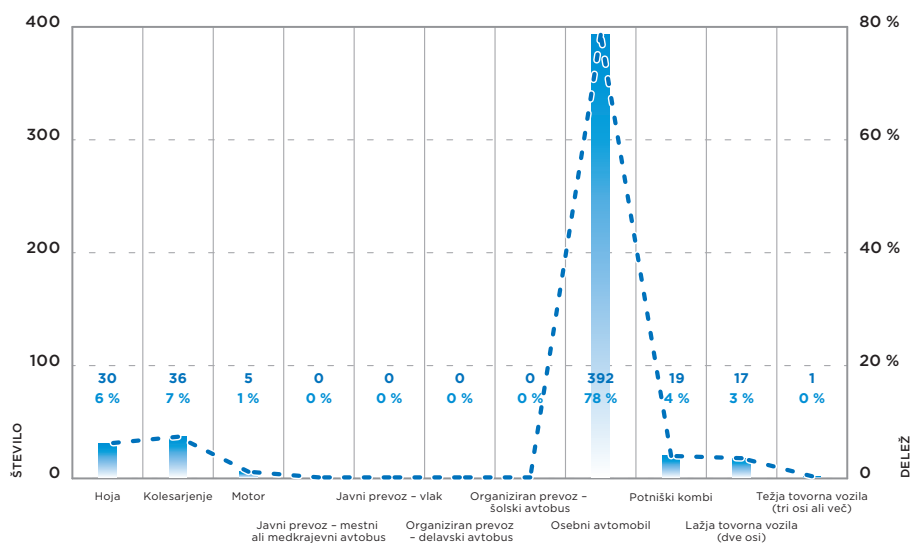
Osebe v tovornih vozilih so bile predvsem zabeležene v jutranjih urah, kar kaže na časovno koncentracijo dostav in komercialnega prometa ob začetku dneva. V popoldanskem času se obremenitev občutno zmanjšuje, kar odraža razporeditev logističnih in gospodarskih aktivnosti skozi dan.

Popoldanski čas je prometno bolj obremenjen, predvsem zaradi povečane uporabe osebnih avtomobilov. Deleži trajnostne mobilnosti so sicer prisotni, vendar se njihova uporaba rahlo zniža v popoldanskem času. Javni prevoz ni zastopan, tovorni promet pa je izrazito skoncentriran na jutranje ure.

Tabela 4: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

PROMETNI NAČINI	DELEŽ (za vse lokacije štetja)
Hoja	6,00 %
Kolesarjenje	7,20 %
Motor	1,00 %
Javni prevoz – mestni ali medkrajevni avtobus	0,00 %
Javni prevoz – vlak	0,00 %
Organiziran prevoz – delavski avtobus	0,00 %
Organiziran prevoz – šolski avtobus	0,00 %
Osebni avtomobil	78,40 %
Potniški kombi	3,80 %
Lažja tovorna vozila (dve osi)	3,40 %
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	0,20 %
SKUPAJ (100 %)	100 %

Grafikon 2: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini



Iz podatkov ankete izveden med občani občine Dobrovnik je razvidno, da kar 83 % prebivalcev občine Dobrovnik kot glavni način mobilnosti uporablja osebno vozilo kot vozniki. To kaže na izrazito odvisnost prebivalstva od avtomobila in prevlado individualnega prevoza v vsakodnevnih potovalnih navadah.

Na drugem mestu je hoja, ki jo kot glavni način mobilnosti izbere 11 % anketiranih, medtem ko sta uporaba osebnega vozila kot sopotnik (4 %) in javni prevoz (2 %) precej manj pogosta. Kolesarjenje, taksi ali prevozi na klic niso bili izbrani kot glavni način potovanja, kar kaže na zelo omejeno ali skoraj neobstoječo uporabo teh alternativnih oblik mobilnosti.

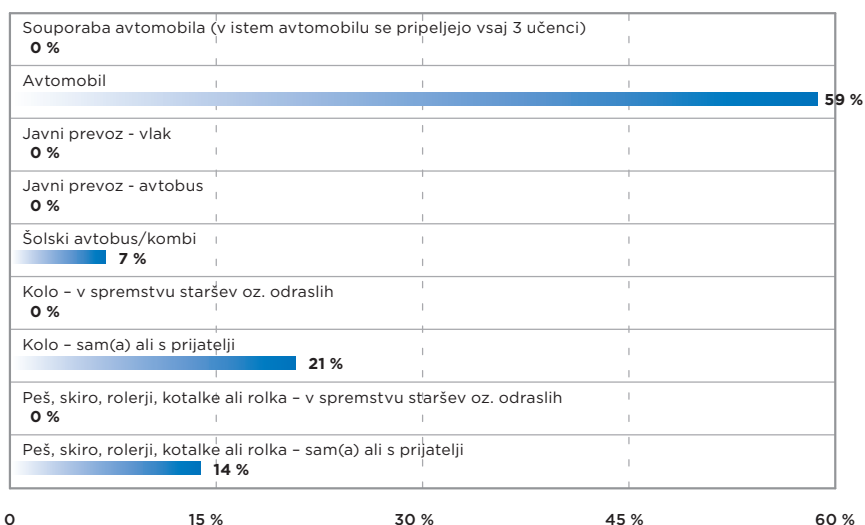
Rezultati ankete jasno izpostavljajo prevlado avtomobilskega prometa in hkrati poudarjajo potrebo po spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, za bolj uravnotežen in okolju prijazen prometni sistem v občini

Med razlogi, zakaj se prebivalci občine Dobrovnik najpogosteje poslužujejo izbranega načina mobilnosti (predvsem osebnega avtomobila kot vozniki), močno izstopa praktičnost, ki jo je kot ključni dejavnik navedlo kar 74 % anketiranih. Sledi udobje (42 %), kar dodatno potrjuje, da uporabniki cenijo individualno fleksibilnost, ki jo osebni avtomobil omogoča.

Pomemben delež (28 %) je tudi navedel, da nimajo druge možnosti, kar nakazuje na slabo dostopnost alternativnih oblik prevoza – predvsem javnega potniškega prometa ali kolesarskih in peš povezav. Del anketiranih je kot razlog navedel še navado oziroma razvadno vedenje (25 %), kar pomeni, da se nekateri osebnega vozila poslužujejo zgolj zato, ker so tega vajeni.

Manj pogosti razlogi so še: zdravje (17 %), vreme (15 %) in varnost (11 %), kar kaže na vpliv fizičnega počutja in pogojev v okolju na potovalne izbire. Le 8 % anketiranih se odloča glede na kratke razdalje, kar lahko pomeni, da je tudi za krajše poti najpogosteje v uporabi avtomobil.

Ugotovitve iz anket izvedene v DOŠ Dobrovnik kažejo, da se največji delež otrok v šolo vozi z osebnim avtomobilom. Sledi samostojna vožnja s kolesom ali s prijatelji, ki jo uporablja 20,7 % otrok. 13,8 % otrok se v šolo pripelje peš ali z drugimi aktivnimi oblikami mobilnosti (sami ali s prijatelji), medtem ko šolski avtobus ali kombi uporablja 6,9 % otrok. Uporaba javnega prevoza, skupne vožnje z avtomobilom ali vožnje v spremstvu odraslih ni bila zabeležena.



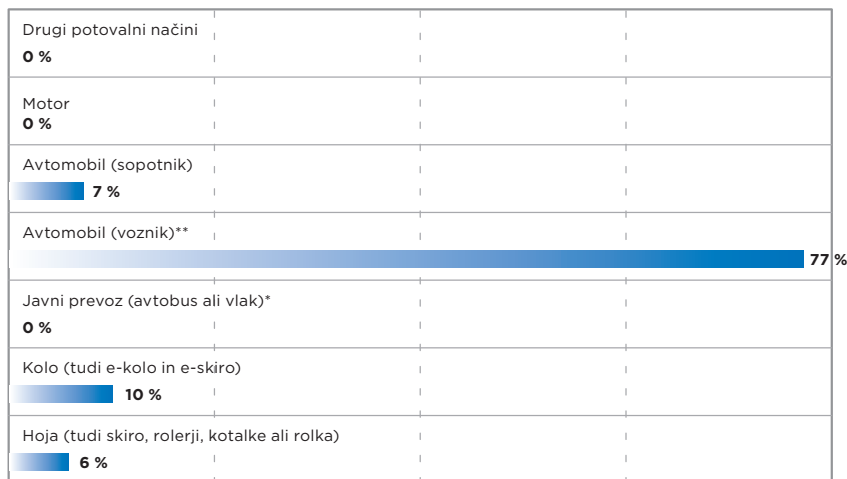
Grafikon 3: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Rezultati kažejo na izrazito prevlado individualnega avtomobilskega prevoza, medtem ko je uporaba trajnostnih in aktivnih oblik mobilnosti še vedno omejena, kar odpira možnosti za spodbujanje kolesarjenja in hoje kot varnejših in okolju prijaznejših načinov potovanja v šolo.

Analiza deležev uporabe različnih potovalnih načinov pri vsakodnevnih poteh na delo kaže, da največji delež predstavljajo vozniki osebnega avtomobila saj se kar 77 % zaposlenih vozi na delo kot vozniki avtomobila, dodatnih 7 % pa kot sopotniki. Skupaj to pomeni, da več kot 80 % poti na delo temelji na uporabi osebnega vozila.

Pri vsakodnevnih poteh na delo kolesari 10 % vprašanih, medtem ko se jih 6 % odpravi peš. Pomembno je izpostaviti, da nihče ne uporablja javnega prevoza (avtobus ali vlak), prav tako se ne pojavljajo drugi načini mobilnosti.

Grafikon 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo



Na podlagi izvedenih anket med prebivalci in intervjujev s ključnimi deležniki v občini Dobrovnik je mogoče povzeti značilne vzorce mobilnosti ter izzive, s katerimi se sooča lokalna skupnost. Analiza kaže, da se občina sooča z različnimi prometnimi problemi, ki izhajajo tako iz infrastrukturnih pomanjkljivosti kot tudi iz vedenjskih vzorcev uporabnikov.

Najpogostejši izpostavljeni problemi vključujejo mešani promet na ozkih vaških cestah, kjer se srečujejo osebna vozila, kolesarji, pešci in težka kmetijska mehanizacija. Takšno sožitje različnih udeležencev v prometu povečuje varnostna tveganja, še posebej v odsotnosti urejenih pešpoti in kolesarskih površin. Poleg tega so bili izpostavljeni previsoki hitrosti na določenih odsekih, slabo vzdrževanje cestne infrastrukture ter pomanjkanje jasno označenih in varnih območij za ranljive udeležence v prometu.

Glede potovalnih navad samih podatki kažejo, da kolesarjenje in hoja predstavljata pomemben, čeprav še vedno omejen del mobilnosti prebivalcev. Pri vsakodnevnih poteh na delo kolesari približno 10 % vprašanih, medtem ko se 6 % prebivalcev odpravlja peš. Uporaba motornih vozil je sicer prisotna, a v manjšem deležu (1,26 %), medtem ko javni prevoz (avtobus ali vlak) praktično ni uporabljen. Drugi načini mobilnosti prav tako niso prisotni, kar kaže na precejšnjo odvisnost od osebnega prevoza in omejene možnosti alternativne mobilnosti.

V anketah in intervjujih so se pojavili tudi konkretni predlogi za izboljšave infrastrukture. Ti vključujejo asfaltiranje določenih cestnih odsekov, kot je cesta iz čistilne naprave do glavne ceste, ter ureditev prometno nevarnega križišča v Strehovcih. Nekateri sogovorniki so izpostavili potrebo po boljšem usklajevanju javnega prevoza z drugimi oblikami mobilnosti, saj je trenutno njegovo delovanje v lokalnem kontekstu pogosto neučinkovito. Posebne težave občasno povzročajo tudi visoke intenzitete prometa, na primer zaradi kmetijske mehanizacije ali cistern, medtem ko drugi prebivalci ne zaznavajo bistvenih problemov in ocenjujejo, da so prometne razmere zadovoljive.



6 PET STEBROV STRATEGIJE

6.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Eden izmed najpomembnejših strukturnih izzivov v občini predstavlja visok indeks staranja prebivalstva, kar vpliva na potrebe po dostopnem, varnem in prilagojenem prometnem sistemu. Sočasno se občina sooča z negativnimi demografskimi trendi, kot sta upadanje števila prebivalcev in odseljevanje mlajših generacij, kar dolgoročno vpliva na prostorske potrebe, gospodarsko aktivnost in oblikovanje prometne infrastrukture.

Geografske značilnosti območja, ki vključujejo razpršeno poselitev, naravne danosti in razgiban relief, prav tako omejujejo možnosti za razvoj določenih prometnih rešitev, kot so kontinuirane kolesarske povezave ali učinkovita mreža javnega potniškega prometa. V okviru teh omejitev je potrebna skrbna uskladitev razvoja prometa z obstoječimi naravnimi in krajinskimi značilnostmi.

Občina se nahaja v okviru obmejnega problemskega območja, kar prinaša dodatne administrativne in razvojne izzive, hkrati pa omejeno kritično maso uporabnikov za nekatere oblike javnih storitev, vključno s prometom. Poleg tega se pojavlja potreba po učinkoviti integraciji turizma in prometnih ureditev, saj razvoj turizma – zlasti v povezavi z Bukovniškim jezerom in naravno dediščino – zahteva ustrezno usmerjanje prometa, zagotavljanje parkirnih zmogljivosti in zaščito občutljivega prostora.

Kljub navedenim izzivom ima občina Dobrovnik številne priložnosti za krepitev trajnostne mobilnosti, predvsem s pomočjo mehkih ukrepov in vključevanja lokalne skupnosti. Izvedba ozaveščevalnih kampanj, ki nagovarjajo pomen aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolesarjenje) ter zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov, je ključna za spremembo potovalnih navad.

Velik potencial predstavlja participativno oblikovanje prometnih rešitev, v katerega so vključeni tako prebivalci kot ključni deležniki – od javnih institucij, podjetij do turističnih akterjev. S tem se krepi občutek sodelovanja ter zagotavlja boljše prilagajanje ukrepov lokalnim potrebam.

Dodatno priložnost predstavlja organizacija dogodkov (npr. Dan mobilnosti, Pešbus, kolesarski dnevi), ki prispevajo k dvigu zavedanja o pomenu trajnostne mobilnosti ter obenem omogočajo zbiranje uporabnih povratnih informacij za nadaljnje načrtovanje.

Praktični koraki, kot so že uspešno črpanje kohezijskih sredstev, uporaba merilnikov hitrosti, in vključitev ukrepov trajnostne mobilnosti v Srednjeročni razvojni program občine, kažejo na pripravljenost lokalne skupnosti za sistemske izboljšave na tem področju.

Z ustreznim povezovanjem teh dejavnikov ima občina Dobrovnik realno možnost, da obstoječe izzive preobrazi v razvojne priložnosti in postavi temelje za sodoben, varen in trajnostno naravnan prometni sistem.

Tabela 5: Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju stebra celostno prometno načrtovanje

DOSEŽKI

- uspešno črpanje kohezijskih sredstev za izboljšanje prometne infrastrukture
- seznanitev občinske uprave o pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja
- uporaba merilnikov hitrosti in zbiranje podatkov o hitrostih vozil
- srednjeročni razvojni program Občine Dobrovnik, ki vključuje tudi ukrepe na področju trajnostne mobilnosti

KLJUČNI IZZIVI

- visok indeks staranja
- učinkovita integracija turizma in prometnih površin
- geografske lastnosti občine
- upadanje števila prebivalcev
- izzivi obmejnih problemskih območij

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- organizacija izobraževalnih kampanj o trajnostni mobilnosti
- participacija ključnih deležnikov prometa v občini pri oblikovanju prometnih rešitev
- organizacija dogodkov in ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti

Izkoristiti majhnost občine in povezanost občanov.

PRIORITETA

obrazložitev: Ravninski teren, razpršena poselitev in ohranjene naravnega okolja omogočajo razvoj varnih kolesarskih površin in pešpoti. Močna lokalna povezanost in pripravljenost občanov na sodelovanje predstavljata ključen socialni kapital, ki omogoča uspešno uvajanje skupnostno naravnanih prometnih rešitev, kot so souporaba prevozov, lokalni prevozi na zahtevo in aktivna udeležba pri načrtovanju. S povezovanjem naravnih in družbenih virov lahko Občina Dobrovnik vzpostavi trajnosten in učinkovit prometni sistem, prilagojen svojim prostorskim in demografskim značilnostim.

Izkoristiti naravne danosti in močno povezanost med občani za razvoj dostopnega, varnega in trajnostnega prometnega sistema, ki bo prilagojen potrebam lokalnega prebivalstva in spodbujal uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (hoja + kolesar + javni prevoz) iz 14% v letu 2024 na 20%.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

SVEŽNJI UKREPOV

Promet v Občini Dobrovnik ima ključno vlogo pri oblikovanju kakovostnega življenjskega okolja, zagotavljanju varnosti in spodbujanju trajnostnega razvoja. Ukrepi v okviru celostnega prometnega načrtovanja so razdeljeni v štiri vsebinske sklope, ki skupaj predstavljajo usklajen in dolgoročno naravnan pristop k razvoju trajnostne mobilnosti.

1. Strateško celostno prometno načrtovanje namen:

ustvariti dolgoročno usmerjeno, strokovno in usklajeno podlago za vse prometne politike.

Ukrep	Opis
1.1 Priprava občinske celostne prometne strategije	Občina Dobrovnik bo prvič pripravila OCPS kot strateški dokument, ki bo določil dolgoročne cilje in usmeritve za razvoj prometa. Ukrep bo zagotovil celovit pristop k urejanju prometa, z izboljšanjem prometne povezanosti, večjo varnostjo udeležencev in spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti. Glede na priporočene časovne okvire prenove je načrtovana priprava nove OCPS v letu 2032.
1.2 Uvedba načela »mobilnost najprej«	Pri vseh prostorskih in prometnih ureditvah bo občina sistematično upoštevala hierarhijo trajnostne mobilnosti - prednostno se načrtujejo rešitve, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, šele nato motorizirani osebni promet.
1.3 Spodbujanje in promocija trajnostne mobilnosti	Občina Dobrovnik bo z ozaveščevalnimi kampanjami, dnevi brez avtomobila, kolesarskimi dogodki ter vključevanjem vsebin v medije in družbena omrežja spodbujala prebivalce k uporabi hoje, kolesarjenja in javnega prevoza.
1.4 Usklajevanje prometa in turizma	Občina Dobrovnik bo oblikovala celovito strategijo razvoja prometa v povezavi s turizmom, ki bo temeljila na trajnostni mobilnosti in varovanju naravne ter kulturne dediščine. Strategija bo usmerjena v oblikovanje in nadgradnjo turističnih poti (rekreacijskih, kolesarskih, gozdnih in tematskih učnih poti) in izboljšanje povezav s širšimi rekreacijskimi omrežji. Poseben poudarek bo namenjen valorizaciji zgodovinske gozdne železnice Lendava-Bogojina, kjer se bosta prepletala kulturna dediščina in sodoben trajnostni turizem.
1.5 Sodelovanje z drugimi občinami in državo	Sodelovanje z občinami ČOKLenD in z drugimi okoliškimi občinami, izvedba skupnih infrastrukturnih projektov, sodelovanje občine pri pripravi RCPS.
1.6 Redno usposabljanje in izobraževanje o načelih trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja	Občina Dobrovnik bo uvedla sistematična usposabljanja in izobraževalne programe za občinsko upravo. Redna izobraževanja bodo omogočila tudi prenos dobrih praks iz drugih občin ter krepitev sodelovanja med občino, regijo in državo.

2. Celoviti ukrepi na področju prometa v občini

namen: vzpostaviti sistemsko usklajen in odziven prometni sistem, prilagojen lokalnim specifikam.

Ukrep	Opis
2.1 Spodbujanje večmodalne mobilnosti	Vzpostavitev manjših P+R parkirišča ob glavnih prometnicah ter povezovanje z JPP in kolesarsko infrastrukturo.
2.2 Prilagajanje infrastrukturnih projektov ranljivim skupinam	Pri načrtovanju in prenovi prometne infrastrukture se sistematično upoštevajo potrebe ranljivih skupin – otrok, starejših, oseb z zmanjšano mobilnostjo in senzornimi ovirami. Vsi infrastrukturni projekti vključujejo elemente univerzalnega dostopa.
2.3 Preusmeritev težke kmetijske mehanizacije iz strnjenih naselij	Preučijo se možnosti uvedbe prepovedi oz. preusmeritve težke kmetijske mehanizacije iz strnjenih naselij na obvozne ali primernejše prometne poti. Namen ukrepa je zmanjšanje hrupa, tresljajev in poškodb cestne infrastrukture ter povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu.

3. Monitoring in evalvacija učinkov

namen: Redno spremljanje, merjenje in prilagajanje ukrepov na podlagi dejanskih podatkov.

Ukrep	Opis
3.2 Sistematično zbiranje prometnih podatkov	Nadaljnja uporaba merilnikov hitrosti ter uvedba števecv prometa, kolesarjev in pešcev za spremljanje trendov mobilnosti.
3.3 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	Javno poročanje o napredku, izvajanju ukrepov in odstopanjih. Po sprejetju občinske celostne prometne strategije se njeno izvajanje redno spremlja, pri čemer se enkrat letno pripravi poročilo o njenem izvajanju in učinkih. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se beležijo obvezni kazalniki ter dodatni kazalniki, ki so bili izbrani glede na izbrane cilje.

4. Vključevanje javnosti

namen: Zagotoviti sodelovanje, zaupanje in sooblikovanje ukrepov skupaj z občani.

Ukrep	Opis
4.1 Participativno oblikovanje prometnih rešitev	Vzpostavitev rednih posvetov z občani, podjetji, šolo in turističnimi deležniki pri pripravi prometnih rešitev. Srečanja bi potekala v obliki strukturiranih razprav in delavnic, kjer bodo občani lahko izpostavili potrebe, težave ter podali konkretne pobude za izboljšave prometnega sistema v svojem okolju.
4.2 Spletna platforma za pobude	Vzpostavitev digitalne platforme za oddajo pobud, predlogov in pripomb občanov glede prometnih ureditev v občini.
4.3 Organizacija dogodkov trajnostne mobilnosti	Občina v sodelovanju z OŠ organizira izvedbo dneva mobilnosti, kolesarskih in peš dogodkov, akcij »Pešbus« in »Bicivlak« za spodbujanje alternativnih oblik prevoza.
4.4 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	Pri vsakem načrtovanju, prenovi ali gradnji večjih prometnih in javnih infrastrukturnih projektov (npr. ceste, križišča, pločniki, avtobusne postaje, kolesarske povezave) se sistemsko in strukturirano organizira posvet z javnostjo, kjer vsi zainteresirani podajo tudi svoje predloge.
4.5 Sodelovanje s turizmom, društvi in šolo	Vključevanje gospodarstva, podjetij in turističnih ponudnikov v načrtovanje prometa za zagotovitev boljšega razumevanja lokalnih dejavnosti, prometnih tokov in specifičnih zahtev turizma, kar omogoča prometne rešitve, ki pozitivno vplivajo na rast kakovosti življenja.

6.2 HOJA

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Hoja kot osnovna oblika mobilnosti predstavlja temelj trajnostnega prometnega sistema ter pomemben element zagotavljanja kakovostnega in varnega življenjskega okolja v občini Dobrovnik. Zaradi majhnega obsega naselij, razmeroma kratkih razdalj in ravninske konfiguracije prostora ima hoja velik potencial tako za opravljanje vsakodnevnih poti (do šole, trgovine, upravnih storitev) kot tudi za rekreacijo in prosti čas. Vendar pa analiza obstoječega stanja kaže, da infrastruktura za pešce še ni celovito razvita, saj številne povezave med naselji in znotraj njih niso ustrezno urejene – manjkajo pločniki, prehodi za pešce ali pa so površine ozke in neustrezno vzdrževane.

Povezave do ključnih javnih objektov, kot so šola, vrtec, zdravstvena postaja in trgovine, pogosto ne omogočajo varne in udobne hoje, zlasti za ranljive skupine, kot so otroci, starejši ali gibalno ovirane osebe. Prometna ureditev v nekaterih delih naselij še vedno daje prednost motornemu prometu, kar zmanjšuje privlačnost hoje kot vsakodnevne izbire. Poleg tega ponekod ni vzpostavljenega ustreznega sistema osvetlitve, kar vpliva na varnost in uporabo površin v večernem in zimskem času.

Kljub temu občina razpolaga s prostorskimi in naravnimi danostmi, ki omogočajo nadaljnji razvoj hoje kot enakovredne prometne oblike. Obstoječe poti v naravi, turistične in rekreacijske točke ter urejeni ambianti okoli kulturnih in naravnih znamenitosti so osnova za nadgradnjo varnih, povezanih in atraktivnih pešpovezav.



Slika 3: Urejen prehod za pešce čez občinsko lokalno cesto LC-430031 Turnišče-Dobrovnik



Slika 4: Urejena in varna šolska pot na občinski javni poti JP-707532 do Dvojezične osnovne šole Dobrovnik, kjer zaradi povečane varnosti urejen enosmerni prometni režim



Slika 5: Varna šolska pot, označena s talno signalizacijo v obliki srčkov na robu cestišča



Slika 6: Urejen peš most preko Bukovniškega potoka za pešce in kolesarje - most omogoča varno in ločeno prečkanje vodotoka ter izboljšuje povezljivost za pešce in kolesarje med stanovanjskimi hišami na levem in desnem bregu potoka



Slika 7: Urejen je peš most preko Bukovniškega potoka, namenjen pešcem in kolesarjem, ki je prilagojen tudi za uporabo gibalno oviranih oseb



Slika 8: Urejena peš pot z občinske javne poti JP 707541 do JP 707531



Slika 9: Urejena, asfaltirana pešpot, ki predstavlja bližnjico in varno šolsko pot z občinske javne poti JP-707521 neposredno do šolskega dvorišča

Na področju trajnostne mobilnosti in urejanja prostora v občini so bili prepoznani ključni izzivi, priložnosti in dosežki, ki usmerjajo nadaljnje razvojne aktivnosti. Med najpomembnejšimi izzivi izstopa pomanjkanje hodnikov za pešce v večini naselij, kar neposredno vpliva na prometno varnost in omejuje dostopnost za vse uporabnike, zlasti za gibalno ovirane osebe. Poleg tega ostaja pomemben izziv povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti, s poudarkom na spodbujanju hoje in kolesarjenja kot vsakodnevnih oblik prevoza.

Kljub tem izzivom občina prepoznava številne razvojne priložnosti. Med njimi izstopajo ureditev površin za pešce in območij umirjenega prometa znotraj naselij ter vzpostavitev skupnih prometnih prostorov, ki omogočajo enakovredno rabo javnega prostora različnim udeležencem v prometu. Dodatno vrednost predstavlja tudi potencial za razvoj pohodništva, zlasti na območju nekdanje gozdne železnice, ter promocija hoje kot zdrave in okolju prijazne oblike mobilnosti. Posebej pomembna je tudi ureditev javne razsvetljave na območjih, kjer ta še ni vzpostavljena, saj to neposredno vpliva na varnost in udobje uporabnikov.

Na ravni konkretnih dosežkov je bilo v zadnjem obdobju vzpostavljenih več pomembnih ureditev. Izpostaviti velja oblikovanje zelenih pešpoti v naselju, kar prispeva k višji kakovosti bivanja in večji uporabi javnega prostora. Transзитni promet skozi kmetijsko-poslovno cono Dobrovnik je bil preusmerjen na način, da ne obremenjuje več naselja, s čimer se zmanjšujejo negativni vplivi na lokalno skupnost. Pomemben dosežek predstavlja tudi ureditev pešpoti ob Bukovniškem jezeru, ki združuje funkcijo rekreacije, turizma in trajnostne mobilnosti.

Tabela 6: Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju uporabe hoje

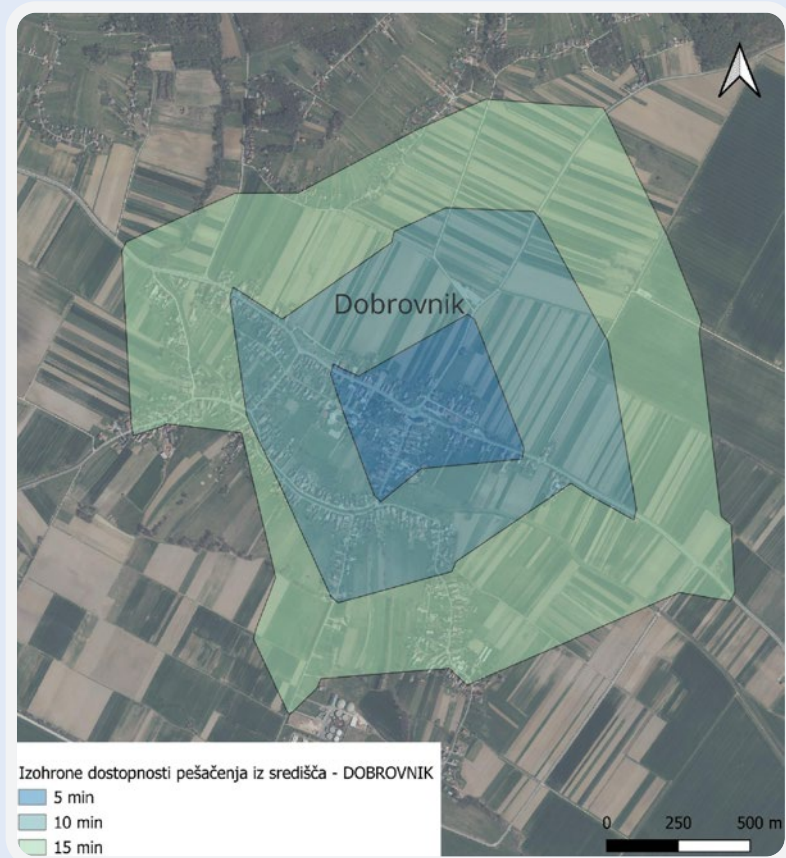
DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • vzpostavljene zelene pešpoti v naselju • tranzitni promet kmetijsko-poslovne cone Dobrovnik urejen na način, da le-ta zaobide naselje • ureditev pešpoti ob Bukovniškem jezeru 	<ul style="list-style-type: none"> • pomanjkanje hodnikov za pešce v vseh naseljih občine • povečanje prometne varnosti in dostopnost za pešce (tudi za osebe z ovirami) • povečanje deleža trajnostnih oblik prevoza – predvsem peš hoje in kolesarjenja 	<ul style="list-style-type: none"> • ureditev površin za pešce znotraj naselij • ureditev območij umirjenega prometa in skupnih prometnih prostorov znotraj naselij • ureditev pohodniške poti na območju ostankov gozdne železnice • promocija hoje kot alternative mobilnosti • ureditev javne razsvetljave na nerazsvetljenih območjih

Analiza rezultatov kordonskega štetja prometa razkriva, da hoja trenutno predstavlja le 6 % vseh potovanj v občini, kar nakazuje na razmeroma nizko stopnjo uporabe hoje kot načina mobilnosti. Enak delež (6 %) je bil ugotovljen tudi med anketiranimi zaposlenimi, ki prihajajo na delo peš, čeprav kar 19 % njih prebiva na razdalji, ki je krajša od dveh kilometrov od njihovega delovnega mesta – to pa je razdalja, ki jo je mogoče zlahka premagati peš v manj kot 30 minutah.

Pri osnovnošolcih je delež peš hoje nekoliko višji; 14 % anketiranih učencev prihaja v šolo peš, kar kaže na nekoliko boljšo uporabo hoje znotraj mlajše populacije. Kljub temu ti podatki kažejo na pomembne rezerve in neizkoriščen potencial hoje kot vsakodnevne oblike mobilnosti.

Analiza dostopnosti, prikazana z izohronami, dodatno potrjuje potencial hoje v naselju Dobrovnik. Večina območij znotraj naselja je z osrednjimi točkami povezana v peš razdalji, kar pomeni, da bi z ustrezno prostorsko in infrastrukturno podporo lahko bistveno povečali privlačnost hoje. Vendar pa iz osrednjega dela Dobrovnika ni mogoče doseči sosednjih naselij Strehovci in Žitkovci v okviru 15 minut hoje, kar predstavlja omejitev mednaseljske povezanosti s to obliko mobilnosti.

Za povečanje deleža pešačenja v občini bi bilo smiselno okrepiti promocijo hoje kot pomembnega elementa trajnostne mobilnosti, zlasti v povezavi z zdravjem, varnostjo in okoljskimi koristmi. Poleg mehkih ukrepov bi k povečanju hoje pripomogla tudi nadgradnja infrastrukture – z varnimi, osvetljenimi in neposrednimi peš povezavami tako znotraj naselij kot med njimi.



Slika 10: Izohrone dostopnosti pešačenja iz občinskega središča občine Dobrovnik

Vzpostavitev varnih in povezanih površin za pešce tako za rekreacijo kot tudi opravljanje vsakodnevnih opravkov.

PRIORITETA

obrazložitev: Vzpostavitev varnih in povezanih površin za pešce je ključna za spodbujanje hoje kot osnovne oblike trajnostne mobilnosti v Občini Dobrovnik. Ob pomanjkanju ustrezne infrastrukture ter razpršeni poselitvi je hoja pogosto nevarna in neudobna, kar omejuje dostop do storitev in zmanjšuje vsakodnevno uporabo. Ureditev pešpoti, ki povezujejo stanovanjska območja z javnimi funkcijami in rekreacijskimi točkami, bo izboljšala varnost, spodbudila aktivno mobilnost ter prispevala k večji kakovosti bivanja.

Z vzpostavitvijo varnih, dostopnih in povezanih površin za pešce omogočiti kakovostno, varno in privlačno pešačenje, tako za rekreacijo kot za opravljanje vsakodnevnih opravkov.

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo iz 6% v letu 2024 na 13% v letu 2031. Povečati delež uporabe hoje v prometu iz 6% v letu 2024 na 8% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

1. Celovito prometno načrtovanje na področju hoje

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje hoje kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	Priprava celovitega lokalnega načrta obstoječih pešpoti v občini s ključnimi lokacijami in oblikovanje dolgoročne vizije razvoja omrežja pešpoti v občini Dobrovnik.
1.5 Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	Spodbujanje otrok in staršev k hoji v šolo s spremstvom ali v skupinah – varni koridorji, promocija zdravja, sodelovanje šol in staršev.
1.6 Ocena dostopnosti za ranljive skupine	Izvedba revizije dostopnosti za starejše, gibalno ovirane in druge ranljive skupine – zavezovanje projektov k univerzalnemu oblikovanju za omogočanje dostopnosti vsem.
1.7 Promocijska kampanja »Peš po Dobrovniku«	Občinska kampanja za spodbujanje hoje po občini, z namenom ozaveščanja o pozitivnih učinkih hoje na zdravje, okolje in kakovost bivanja.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost hoje z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi.

Ukrep	Opis
2.1 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za pešce	Vzpostavitev sistematičnega pristopa k vzdrževanju in obnovi obstoječih pločnikov, peš poti in drugih površin namenjenih pešcem, odstranjevanje ovir (vegetacija).
2.2 Obnova in dograditev pločnikov	občina Dobrovnik bo z namenom zagotavljanja varnosti pešcev zagotovila ureditev pločnikov na najbolj izpostavljenih in obremenjenih odsekih. Obnova in gradnja dodatnih pločnikov bo vključevala tudi prilagoditve za funkcionalno ovirane osebe ter ustrezno signalizacijo in talne označbe. Lokacije prednostne obnove: <ul style="list-style-type: none"> • ob državni cesti R2-439/1300 Dobrovnik - Renkovci • ob državni cesti R2-442/1319 Dobrovnik - Rondo Dolga vas
2.3 Urejanje prehodov za pešce – vidnost in osvetlitev	Oprema vseh prehodov s kakovostno osvetlitvijo, talnimi označbami in umirjanjem hitrosti (dvignjeni prehodi). ureditev dodatnih prehodov za pešce (in s tem zagotoviti dodatno umirjanje prometa znotraj naselja). Prednostno izvesti na območjih večje frekvence prometa kot so: <ul style="list-style-type: none"> • ob državni cesti R2-439/1300 Dobrovnik - Renkovci
2.4 Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	Preučitev možnosti vzpostavitve območij omejene hitrosti (30 oz. 40 km/h), z elementi "shared space", ožanjem cest in postavitvijo ovir za večjo varnost pešcev.
2.5 Opremljanje pešpoti z urbano opremo in ozelenitvami (klopi, senčenje, pitniki)	Namestitev urbane opreme in zelenih elementov ob pešpotih, kot so klopi, senčila, pitniki in zasaditve, z namenom povečanja udobja, privlačnosti in funkcionalnosti prostora za pešce, hkrati pa krepitev kakovosti javnega prostora v občini Dobrovnik.
2.6 Oblikovanje in ureditev tematskih sprehajalnih poti	Občina Dobrovnik bo oblikovala in uredila tematske pešpoti, ki bodo povezovala naravne, kulturne in turistične znamenitosti območja. Prednostno se predvideva: <ul style="list-style-type: none"> • Ureditev in nadgradnja obstoječe učne poti Sonce in planeti, • ureditev in obnova tematske poti ob Bukovniškem jezeru z vsebinami o naravi in rekreaciji, • razvoj poti ob trasi nekdanje gozdne železnice Lendava-Bogojina kot kulturno-dediščinske pešpoti in turistične zanimivosti.

6.3 KOLESARJENJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Kolesarjenje kot ena izmed ključnih trajnostnih oblik mobilnosti v občini Dobrovnik še ni v zadostni meri razvito in uveljavljeno kot vsakodnevna oblika prevoza. Občina sicer razpolaga z določenimi infrastrukturnimi elementi, kot so posamezni odseki kolesarskih poti in prometno manj obremenjene ceste, ki omogočajo varno vožnjo s kolesom, vendar celovita in povezljiva kolesarska mreža še ni vzpostavljena. Kolesarski promet se trenutno odvija pretežno po mešanih površinah in lokalnih cestah brez ustrezne prometne signalizacije ter fizične ločitve od motoriziranega prometa, kar vpliva na percepcijo varnosti uporabnikov.

Nizka raven kolesarske infrastrukture se odraža tudi v skromnem deležu kolesarjev med vsemi udeleženci v prometu. Uporaba kolesa kot prevoznega sredstva je večinoma omejena na rekreativne namene, medtem ko je njegova vloga pri vsakodnevnih opravkih, kot so poti v šolo, na delo ali po opravkih, relativno nizka. Kljub temu pa analizirana prometna, prostorska in socialna izhodišča kažejo, da ima občina velik potencial za razvoj kolesarjenja – zlasti zaradi kratkih razdalj znotraj naselij in do sosednjih naselij ter pretežno ravninskega terena.

Ključnega pomena prepoznati ovire in izzive, ki trenutno zavirajo razvoj kolesarstva, ter hkrati izkoristiti priložnosti za oblikovanje privlačnega, varnega in dostopnega kolesarskega omrežja, ki bo podpiralo trajnostno mobilnost in prispevalo k višji kakovosti življenja v občini.

V nadaljevanju so prikazane fotografije posameznih lokacij v občini, ki ponazarjajo obstoječe prometne in prostorske ureditve za kolesarjenje.



Slika 11: Stojalo za kolesa pred lekarno, ki je v neposredni bližini poštne poslovalnice in občinske uprave - omogočen dostop za kolesarje ob obisku javnih oz. družbenih storitev



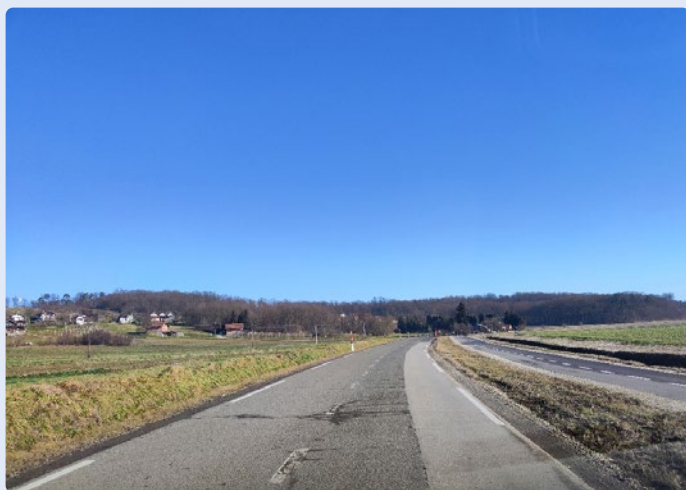
Slika 12: Urejen obojestranski kolesarski pas na državni regionalni cesti R2-442/1319 DOBROVNIK-RONDO DOLGA VAS - večja varnost in udobje kolesarjev



Slika 13: Urejen obojestranski kolesarski pas na občinski lokalni cesti LC-430031 Turnišče-Dobrovnik (izven naselja)



Slika 14: Urejeno denivelirano križišče za umirjanje prometa in povečanja varnosti kolesarjev ter pešcev na križišču LC-430031 Turnišče-Dobrovnik z občinsko javno potjo JP-707651 Radm. kanal-gramoznica



Slika 15: Urejena kolesarska steza ob državni regionalni cesti R2-439/1299 Kobilje - Dobrovnik



Slika 16: Urejeni ločeni pas na občinski cesti LC-430031 Turnišče-Dobrovnik (znotraj naselja)- potrebna dodatna označitev (prometna signalizacija) z opisom katerim udeležencem je ureditev namenjena



Slika 17: urejen pas za kolesarje pred parkirnimi mesti na občinski javni poti JP-707532 ob Dvojezični osnovni šoli Dobrovnik



Slika 18: Gradnja pešpoti od državne regionalne ceste R2-442/1318 Martjanci-Dobrovnik do Bukovniškega jezera



Slika 19: Urejena kolesarska postojanka ob lokalni cesti LC-010034, ki vodi do Bukovniškega jezera



Slika 20: Urejena kolesarska postojanka ob lokalni cesti LC-010034, ki vodi do Bukovniškega jezera, s stojalom za kolo

Razvoj kolesarjenja kot ene izmed osrednjih trajnostnih oblik mobilnosti se v občini Dobrovnik sooča s številnimi infrastrukturnimi in organizacijskimi izzivi. Med ključnimi izzivi izstopajo predvsem neurejene in pogosto pomanjkljive površine za kolesarje znotraj naselij, ki otežujejo varno in udobno vsakodnevno kolesarjenje. Pomembna težava ostajajo tudi nepovezani kolesarski odseki, ki zmanjšujejo funkcionalnost celotnega omrežja in odvrčajo uporabnike od redne uporabe kolesa. Dodatno na varnost vpliva tudi neprimerno kolesarjenje po pločnikih, kar je pogosto posledica pomanjkanja ustrezno urejenih kolesarskih poti. Vzdrževanje obstoječe infrastrukture za kolesarje je prav tako eden izmed ključnih izzivov, saj je redno in kakovostno vzdrževanje temelj za dolgoročno uporabo in zaupanje uporabnikov.

Kljub navedenim težavam občina razpolaga z več pomembnimi razvojnimi priložnostmi. Med njimi izstopa možnost integracije kolesarskih površin s sistemi javnega potniškega prometa (JPP), kar bi omogočilo večjo uporabnost kolesarjenja na srednjih in daljših razdaljah. Pomembna priložnost predstavlja tudi nadgradnja podporne infrastrukture, kot so stojala, servisne točke in počivališča, ki povečujejo uporabnost in privlačnost kolesarjenja. Razširitev omrežja za izposajo koles, predvsem e-koles, predstavlja sodoben pristop k vključevanju širših skupin uporabnikov. Ključno pa je tudi izvajanje mehkih ukrepov, kot je promocija kolesarjenja v lokalni skupnosti, s poudarkom na okoljskih, zdravstvenih in ekonomskih koristih.

Občina je že dosegla pomembne korake pri razvoju kolesarske infrastrukture. Med najpomembnejše dosežke sodijo vzpostavitev novih površin za kolesarje ter ureditev kolesarskih pasov na državni cesti proti Žitkovcem in občinski cesti proti Turnišču ter kolesarske steze do Kobilja, kar predstavlja pomembno izboljšanje prometne varnosti in povezljivosti med naselji. Poleg tega so bila urejena počivališča za kolesarje, ki prispevajo k udobju in večji dostopnosti kolesarskih poti, ter uvedena storitev izposoje e-koles, kar omogoča večjo mobilnost tudi za manj telesno pripravljene uporabnike in spodbuja uporabo koles na daljših razdaljah.

S celovitim pristopom, ki združuje infrastrukturne izboljšave in promocijo kolesarjenja, ima občina Dobrovnik priložnost, da okrepi svojo vlogo kot trajnostno naravnana lokalna skupnost ter poveča delež kolesarjev v vsakodnevnem prometu.

DOSEŽKI

- vzpostavljene nove površine za kolesarje
- ureditev kolesarskih pasov na državni cesti proti Žitkovcem in občinski cesti proti Turnišču
- Ureditev kolesarske steze Dobrovnik-Kobilje
- urejena počivališča za kolesarje
- uvedba storitve izposoje e-koles
- organizacija Vidovega kolesarskega maratona

KLJUČNI IZZIVI

- neurejene površine za kolesarje znotraj naselij
- povečanje deleža trajnostnih oblik prevoza – predvsem peš hoje in kolesarjenja
- nepovezane kolesarske poti
- vzdrževanje kolesarskih površin
- nevarno kolesarjenje po pločnikih

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

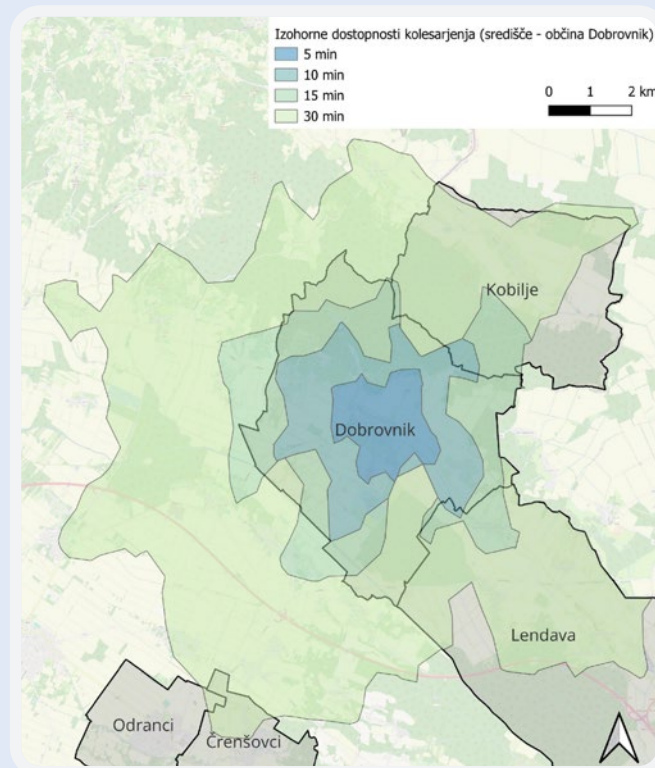
- integracija kolesarske infrastrukture in površin JPP
- nadgradnja podporne infrastrukture za kolesarje
- razširitev omrežja izposoje koles
- promocija uporabe koles

Tabela 7: Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju uporabe kolesa

Na podlagi izvedenega kordonskega štetja prometa, ki je pokazalo, da kolesarji predstavljajo nekaj več kot 7 % vseh prometnih udeležencev, lahko sklepamo, da je uporaba kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva še vedno razmeroma nizka. Čeprav delež kolesarjev med zaposlenimi dosega 10 %, kar nakazuje določeno pripravljenost za trajnostne oblike mobilnosti, pa podatki kažejo na izrazite razlike med starostnimi skupinami. Najbolj vzpodbuden je podatek, da se kar 21 % osnovnošolcev na poti v šolo odloča za kolo. To kaže na to, da je kolesarjenje med mlajšo populacijo že del vsakdanjega načina premikanja, in nakazuje velik potencial za širšo uveljavitev tega trajnostnega načina mobilnosti tudi v drugih skupinah prebivalstva.

Ko te podatke primerjamo z analizo izohron dostopnosti kolesarjenja, ki prikazujejo območja, ki jih je mogoče s kolesom doseči v določenem časovnem okviru (npr. 5, 10 ali 15 minut vožnje), se razkrije konkreten prostorski potencial za povečanje deleža kolesarjenja. V večini občinskih območij je namreč mogoče v 10 do 15 minutah s kolesom doseči ključne točke dnevne mobilnosti – delovno mesto, šola, trgovina, javna ustanova in avtobusno postajališče. To pomeni, da je fizična dostopnost znotraj občinske strukture pogosto ustrezna in ne predstavlja omejitve za kolesarjenje.

Slika 21: Izohrone dostopnosti kolesarjenja iz občinskega središča občine Dobrovnik - izkazan velik potencial uporabe kolesa kor alternative mobilnosti



**Nadaljnji razvoj kolesarskega omrežja,
tudi s ciljem izkoriščanja naravnih znamenitosti občine.**

PRIORITETA

obrazložitev: Nadaljnji razvoj kolesarskega omrežja v Občini Dobrovnik je ključnega pomena za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter izkoriščanje naravnih znamenitosti občine, kot je Bukovniško jezero in ostalih naravne, rekreacijskih in kulturnih točk. Občina ponuja ugodne naravne danosti, kot so ravninski teren in ohranjen okoljski prostor, ki omogočajo razvoj varnih in dostopnih kolesarskih poti. Širitev kolesarskega omrežja bo ne le pripomogla k večji poveztljivosti naselij in ključnih točk v občini, temveč bo spodbudila tudi kolesarski turizem ter povečala dostopnost naravnih lepot za domačine in obiskovalce. Takšne poti bodo prav tako prispevale k večji varnosti kolesarjev in zmanjšanju odvisnosti od motoriziranih prevoznih sredstev.

**Z nadaljnjim razvojem varnega in povezanega kolesarskega omrežja,
ki povezuje ključne točke v občini in naravne znamenitosti,
spodbujati kolesarjenje kot trajnostno obliko mobilnosti ter
privlačno možnost za rekreacijo in turizem.**

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

**Povečati delež uporabe kolesa v prometu iz
7% v letu 2024 na 9% v letu 2031.**

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov
na glavnih prometnicah v občini

1. Celovito prometno načrtovanje na področju uporabe kolesa

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje kolesarjenja kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Vzpostavitev integriranega sistema načrtovanja kolesarskih poti	Načrtovanje kolesarskih povezav kot sestavni del prometnega in prostorskega razvoja občine Dobrovnik v povezavi s turistično, gospodarsko in stanovanjsko infrastrukturo. Celostno načrtovanje omogoča umeščanje kolesarskih poti tam, kjer so dejanske potrebe – med stanovanjskimi območji, osnovno šolo, občinskim središčem, turističnimi točkami (npr. Bukovniško jezero) in sosednjimi občinami. Tak pristop zagotavlja večjo uporabnost kolesa v vsakdanjem življenju in krepi trajnostno mobilnost.
1.2 Razvoj celovite kolesarske mreže s pripravo dokumentacije za odpravo »manjkajočih členov«	Nepovezani in prekinjeni odseki zmanjšujejo uporabnost in varnost kolesarjenja. Z izdelavo projektne dokumentacije za kritične točke (npr. naveza proti Strehovcem, deli naselij...) se omogoči postopna odprava manjkajočih členov in vzpostavitev logičnega, povezanega ter uporabniku prijaznega omrežja za vsakodnevne in rekreativne poti.
1.3 Promocija uporabe kolesa	Spodbujanje kolesarjenja z vključevanjem izobraževalnih ustanov in širše skupnosti. Aktivnosti, kot so kolesarski dnevi v šoli, delavnice o varnem kolesarjenju ter lokalni izzivi trajnostne mobilnosti, bodo mladim privzgojile pozitiven odnos do kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Hkrati se z ozaveščevalnimi kampanjami, prireditvami (kot je npr. Vidov kolesarski maraton) in promocijo koristi kolesarjenja krepi podpora v širši skupnosti.
1.4 Vzpostavitev kazalnikov za spremljanje rasti uporabe koles	Vzpostavitev sistema za redno spremljanje uporabe koles (števec kolesarjev, anketiranje prebivalcev, beleženje uporabe e-koles) omogoča občini objektivno merjenje učinkov uvedenih ukrepov. Na osnovi zbranih podatkov bo mogoče usmerjati naložbe, prilagajati načrtovanje in spremljati dolgoročni napredek pri trajnostni mobilnosti.
1.5 Povezovanje kolesarjenja s turizmom	Z vključevanjem kolesarskih poti v turistično ponudbo občina krepi lokalno gospodarstvo in spodbuja trajnostni turizem. Poseben poudarek je na povezavah do Bukovniškega jezera, vinsko-kulinaričnih ponudnikov in naravnih znamenitosti. Tematske kolesarske poti (npr. »naravoslovna pot« ali »kulturna pot«) ter podpora v obliki kolesarskih kart, digitalnih aplikacij in promocije izboljšajo orientacijo, povečujejo privlačnost in utrjujejo Dobrovnik kot kolesarjem prijazno destinacijo.
1.6 Spodbude delodajalcem za uvedbo kolesarnic, garderob in tušev za zaposlene	Občina Dobrovnik bo z različnimi spodbudami (sofinanciranje, svetovanje, vključitev v projekte trajnostne mobilnosti) podpirala delodajalce pri ureditvi ustrezne infrastrukture za kolesarje. Vzpostavitev varovanih kolesarnic, garderobnih prostorov in tušev povečuje privlačnost kolesarjenja za dnevne poti v službo ter zmanjšuje odvisnost zaposlenih od osebnega avtomobila.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost kolesarjenja z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi

Ukrep	Opis
2.1 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za kolesarje	Občina Dobrovnik bo izvajala redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin, vključno z odpravljanjem poškodb, košnjo zaraščene vegetacije, čiščenjem poti in obnavljanjem signalizacije. Poseben poudarek bo na zagotavljanju preglednosti na križiščih in varnosti v naseljih, kjer kolesarji pogosto uporabljajo pločnike zaradi pomanjkanja ločenih poti.
2.2 Ureditev novih kolesarskih površin	Na izbranih predelih naselij Dobrovnik, Strehovci in Žitkovci se preuči možnost ureditve obojestranskih kolesarskih pasov, kjer širitev cest ni možna. Predvidi se izgradnja kolesarskih stez - prioriteto ob državni cesti R2-439/1300 Dobrovnik - Renkovci.
2.3 V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami se predvidi nadgradnja in razširitev obstoječega sistema e-koles. Ukrep vključuje vzpostavitev dodatnih postajališč ter električnih kolesarnic, ki bodo omogočale enostavno izposajo, varno shranjevanje in polnjenje e-koles. Na ta način se krepi trajnostna mobilnost, spodbuja medobčinsko povezovanje ter zmanjšuje odvisnost od osebnih vozil, hkrati pa se izboljšuje dostopnost in kakovost bivanja prebivalcev ter obiskovalcev.
2.4 Razvoj turistično-rekreativne infrastrukture	Bukovniško jezero in njegova okolica predstavljata pomembno rekreativno in turistično območje. Z ureditvijo prilagojenih kolesarskih poti, počivališč ter tematskih tras oz. tabel se omogoča varno in prijetno kolesarjenje ter okrepi razvoj turizma.
2.7 Izgradnja sodobnih večnamenskih postojank - počivališča z osnovno infrastrukturo (pitniki, klopi, nadstreški, stojala)	Na pomembnejših točkah (Bukovniško jezero, občinsko središče, obstoječe kolesarske poti) se uredi počivališča z osnovno infrastrukturo: pitniki, klopi, nadstreški in stojala za kolesa, kar izboljšuje udobje, podaljšuje trajanje poti in povečuje privlačnost za domače uporabnike in turiste.
2.8 Postavitev varovanih (in pokritih) kolesarnic - na strateško pomembnih lokacijah v občini in v neposredni bližini avtobusnih postajališč (intermodalnost)	Ureditev kolesarnic, kolesarskih privezov bistveno povečujejo zanesljivost in privlačnost kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Uporabniki imajo večje zaupanje v varnost svoje opreme, kar spodbuja rednejšo uporabo kolesa, zlasti za šolske in delovne poti. Predvidene lokacije v vseh naseljih občine.

6.4 JAVNI PROMET

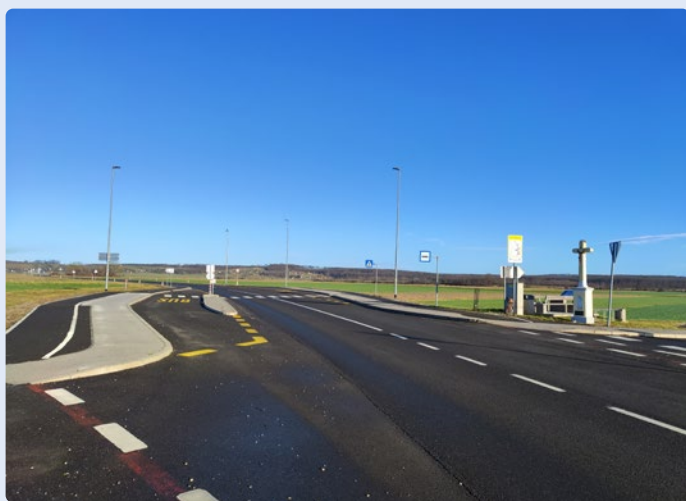
KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Javni potniški promet v občini Dobrovnik trenutno predstavlja manj razvito obliko mobilnosti, ki pa kljub temu opravlja pomembno vlogo pri zagotavljanju dostopnosti za prebivalce, zlasti za starejše, mladino ter osebe brez lastnega prevoznega sredstva. Občina se sooča z značilnimi izzivi ruralnega okolja, kot so razpršena poselitve, nizka gostota prebivalstva ter omejena frekvenca in obseg avtobusnih linij. Kljub temu je javni prevoz pomemben del prometne mreže, saj povezuje krajevna središča z regionalnimi prometnimi vozlišči, kot so Lendava, Murska Sobota in okolica.

Javnega potniškega prometa v naselju ni, saj so razdalje do posameznih javnih funkcij kratke, tudi število prebivalcev je prenizko, da bi občina v tem trenutku vzpostavila krajevni javni promet. Tudi v občini ni lokalnih povezav, za šolske otroke je organiziran poseben prevoz.

V nadaljevanju sta prikazani fotografiji s terenskega ogleda, ki prikazujeta avtobusno postajališče urejeno ob državni cesti.

Iz tega je razvidno, da je javni potniški promet v občini v veliki meri odvisen od državne prometne infrastrukture, kar dodatno omejuje dostopnost in možnosti uporabe javnega prevoza za prebivalce bolj oddaljenih ali razpršenih delov občine.



Slika 22: urejeno avtobusno postajališče na državni regionalni cesti R2-442/1319 DOBROVNIK-RONDO DOLGA VAS (izven naselja Žitkovci)



Slika 23: urejeno avtobusno postajališče na državni regionalni cesti R2-442/1319 DOBROVNIK-RONDO DOLGA VAS (v naselju Dobrovnik, pri križišču s krožnim potekom prometa)

Na podlagi identifikacije ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju javnega potniškega prometa (JPP) v občini Dobrovnik lahko oblikujemo celovito strokovno oceno stanja in potenciala za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti.

Med osrednjimi izzivi izstopata predvsem nizka frekvenca prevozov in posledično tudi nizka uporaba JPP. Gre za tipično problematiko v manjših, ruralnih občinah, kjer zaradi razpršene poselitve, nizke gostote prebivalstva ter prostorske in časovne nepovezanosti obstoječe ponudbe javnega prevoza z dejanskimi potrebami uporabnikov, prihaja do nizke učinkovitosti sistema. Posledično prebivalci pogosteje uporabljajo osebna vozila, kar dolgoročno prispeva k prometni obremenjenosti, večjim okoljskim vplivom in slabši prometni dostopnosti za ranljive skupine, kot so starejši, mladostniki in osebe brez avtomobila.

Kljub navedenim izzivom pa analiza razkriva tudi več ključnih priložnosti, ki ponujajo izhodišča za izboljšanje trenutnega stanja. Ena izmed njih je integracija infrastrukture za JPP s kolesarsko infrastrukturo, kar lahko pomembno prispeva k razvoju intermodalnosti in večji dostopnosti trajnostne mobilnosti. Prav tako se kot realna možnost pojavlja uvedba novih avtobusnih linij, ki bi lahko povezale doslej slabo dostopna območja z regionalnimi središči, predvsem ob upoštevanju dejanskih potovalnih navad prebivalcev. Tretja priložnost je vključitev v program PROSTOFER, ki omogoča brezplačne prevoze starejšim občanom, kar ne le izboljšuje socialno vključenost, temveč tudi predstavlja vzorčen primer dopolnilnega prevoza v okoljih z omejenimi javnimi linijami.

Na področju dosežkov velja izpostaviti ureditev avtobusnih postajališč, ki prispeva k večji varnosti in udobju uporabnikov ter ustvarja osnovno infrastrukturo za nadaljnji razvoj JPP. Pomembna inovacija v lokalnem prometnem sistemu je tudi ureditev turističnega prevoza s turističnim vlakcem, ki ne le obogati turistično ponudbo, temveč tudi promovira alternativne oblike prevoza in prispeva k zmanjšanju uporabe osebnih vozil v času turistične sezone.

Skupno gledano se občina Dobrovnik sicer sooča z omejitvami značilnimi za ruralna območja, vendar pa z ustreznim izkoriščanjem priložnosti in nadgradnjo že doseženih rezultatov obstaja realna možnost za razvoj bolj povezanega, dostopnega in trajnostno naravnane sistema javnega potniškega prometa.

Tabela 8: pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju javnega potniškega prometa

DOSEŽKI

- ureditev avtobusnih postajališč
- ureditev turističnega prevoza s turističnim vlakcem

KLJUČNI IZZIVI

- nizka frekvenca prevozov JPP
- nizka uporaba JPP

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- integracija infrastrukture in kolesarske infrastrukture
- uvedba novih avtobusnih linij
- vključitev v program PROSTOFER

Javni potniški promet v Občini Dobrovnik predstavlja javni avtobusni linijski prevoz potnikov, kateri se izvaja kot potniški medkrajevni prevoz. Izvajalec gospodarske javne službe je Avtobusni promet Murska Sobota d.d.

Izvaja se tudi poseben linijski prevoz potnikov v obliki šolskega prevoza. Šolski avtobusni prevozi izvaja DOŠ Dobrovnik s šolskim kombijem.

Prevozi na klic (kot npr. Prostofer) niso uvedeni.

Javni prevoz v kordonskem štetju ni evidentiran. Med anketiranimi zaposlenimi nihče ne uporablja javnega prevoza. Med anketiranimi učenci OŠ jih 6,9 % uporablja za prihod v šolo šolski kombi.

Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa.

PRIORITETA

obrazložitev: Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa v Občini Dobrovnik predstavlja ključen korak k večji mobilnosti prebivalcev, še posebej tistih, ki nimajo dostopa do osebnih vozil. Zaradi razpršene poselitve in geografske lege občine je pomembno zagotoviti učinkovite povezave med naselji in ključnimi točkami v občini, kot so javni objekti, trgovine in zdravstvene storitve. Izboljšanje dostopnosti vključuje optimizacijo obstoječih linij, uvedbo prilagodljivih prevoznih možnosti ter širitev pokritosti javnega prevoza, kar bo prispevalo k večji uporabnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa. S tem se bo povečala mobilnost občanov, zmanjšala odvisnost od avtomobilov ter spodbudila trajnostne oblike prevoza.

Z izboljšanjem dostopnosti, prilagoditvijo povezav in voznih redov potrebam prebivalcev ter povezovanjem s sosednjimi občinami vzpostaviti učinkovit in uporabnikom prijazen javni potniški promet, ki bo privlačna alternativa osebnim vozilom.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu iz 0% v letu 2024 na 2% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

SVEŽNJI UKREPOV
1. Celovito prometno načrtovanje na področju javnega prometa

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje javnega potniškega prometa kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Uvedba novih avtobusnih linij do regijskih središč (Murska Sobota in Lendava)	Vzpostavitev novih avtobusnih povezav bo izboljšala dostopnost občine do regijskih zaposlitvenih, izobraževalnih in storitvenih središč, kar bo povečalo uporabnost JPP in zmanjšalo odvisnost od osebnih vozil.
1.2 Prizadevanje za optimizacijo obstoječih voznih redov	Prilagoditev voznih redov avtobusnih linij glede na delovne čase večjih delodajalcev in urnike šol bo omogočila boljšo usklajenost z dejanskimi potrebami prebivalcev.
1.3 Promocija in spodbujanje uporabe javnega prevoza	Z uvajanjem promocijskih aktivnosti (npr. brezplačni dnevi voženj, kampanje, nagradni programi) se bo krepila ozaveščenost o prednostih JPP, posebej med dijaki, študenti, starejšimi in zaposlenimi.
1.4 Sistem brezplačnih prevozov za starejše in gibalno ovirane osebe	Preučitev možnosti vzpostavitve sistema brezplačnih prevozov za starejše in gibalno ovirane osebe (na nivoju skupne občinske uprave), ki bi izboljšala socialno vključenost in dostopnost nujnih storitev, hkrati pa dopolnila redni JPP.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za javni promet

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost JPP z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi

Ukrep	Opis
2.1 Ureditev in posodobitev avtobusnih postajališč	Nadgradnja obstoječih in ureditev novih avtobusnih postajališč (nadstreški, klopi, info-tabele, osvetlitev, dostop za invalide). Prednostne lokacije: <ul style="list-style-type: none"> • nepokrita avtobusna postajališča (Dobrovnik, Žitkovci, Strehovci) • ob državni cesti R2-439/1300 Dobrovnik - Renkovci
2.2 Razvoj večmodalne mobilnosti (JPP + kolo)	Nadgradnja avtobusnih postajališč z varnimi stojali za kolesa in urbano opremo omogoča kombinacijo kolesarjenja in avtobusnega prevoza, kar povečuje privlačnost trajnostne mobilnosti.

6.5 OSEBNI MOTORNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Motorni promet, zlasti osebni avtomobilski promet, predstavlja osrednji steber vsakodnevne mobilnosti v občini Dobrovnik. Zaradi značilnosti ruralnega prostora, kot so razpršena poselitve, nizka gostota prebivalstva ter omejene alternative v javnem potniškem prometu, je odvisnost prebivalcev od osebnega vozila visoka. Večina dnevnih migracij, bodisi zaradi zaposlitve, šolanja, dostopa do storitev ali nakupovanja, se tako opravi z avtomobilom, kar vpliva na prometno obremenjenost cestne infrastrukture, prometno varnost in okoljsko trajnost.

Prisotnost motornega prometa v lokalnem okolju se odraža tudi v potrebi po prilagojenih prometnih rešitvah, ki zagotavljajo varno in učinkovito uporabo cest za vse udeležence. Pomembno vlogo pri tem igra kakovost prometne ureditve, ki mora slediti tako funkcionalnim kot tudi varnostnim zahtevam – zlasti na točkah, kjer se motorni promet srečuje z drugimi oblikami mobilnosti, kot so pešci, kolesarji in šolski promet. V manjših občinah, kot je Dobrovnik, ima urejena lokalna infrastruktura še posebej velik vpliv na kakovost življenja in varnost prebivalcev.

a) Osebni motorni promet

Osebni promet predstavlja prevladujočo obliko mobilnosti v občini Dobrovnik. Zaradi slabe pokritosti z javnim potniškim prometom in razpršene naseljenosti se večina vsakodnevnih poti opravi z avtomobilom. V središču naselja Dobrovnik so izvedeni posamezni ukrepi za umirjanje prometa, kot so **grbine in fizične ovire** (Slike 25 in 26), ki prispevajo k večji prometni varnosti, zlasti v bližini stanovanjskih območij in šol. Osebna vozila prevladujejo tudi v prometu proti turističnim točkam, kot je **Bukovniško jezero**, kjer je zagotovljena ustrezna prometna infrastruktura za obiskovalce.

b) Tovorni promet

Tovorni promet v občini Dobrovnik ni posebej intenziven in se pretežno nanaša na lokalno dostavo blaga ter promet, povezan s kmetijsko dejavnostjo in manjšimi obrtno-podjetniškimi obrati. Pomemben delež predstavljajo tudi sezonski prevozi kmetijske mehanizacije, ki občasno potekajo po lokalnih cestah. Tovorni promet je skoncentriran predvsem v območju Kmetijsko-poslovne cone Dobrovnik, kjer se pojavljajo večje prometne obremenitve, povezane s potrebami gospodarskih subjektov, ki delujejo v območju cone.

Z vidika prometne razbremenitve naselij je bistvenega pomena izgradnja **urejene obvozne ceste**, ki iz smeri regionalne ceste **R2-442/1319 DOBROVNIK-RONDO DOLGA VAS** omogoča usmerjanje tovornega prometa neposredno proti **kmetijsko-obrtni coni Dobrovnik**, še pred vstopom v strnjeno naselje. Ta prometna rešitev učinkovito preusmerja tranzitni in oskrbovalni tovorni promet mimo stanovanjskih območij, s čimer se pomembno izboljšuje kakovost bivanja, zmanjšujejo negativni vplivi prometa (hrup, vibracije, emisije) ter povečujejo prometna varnost in pretočnost znotraj naselja.

Poleg sistemske prometne preusmeritve so v določenih ulicah v naselju Dobrovnik dodatno nameščeni **fizični prometni elementi za umirjanje prometa** (Slika 25), kot so ozki prehodi in ovire, ki onemogočajo ali omejujejo dostop večjim tovornim vozilom. Ti ukrepi delujejo kot dopolnilo prostorski preusmeritvi in dodatno preprečujejo vdor tovornega prometa v območja z večjo gostoto pešcev in stanovanjskimi funkcijami. S tem se zmanjšuje tveganje za prometne nesreče, povečuje varnost ranljivih udeležencev (zlasti otrok in starejših) ter spodbuja bolj trajnostno rabo cestnega prostora.

c) Mirujoči promet

Mirujoči promet je v občini večinoma ustrezno urejen. V središču naselja so na voljo **označena parkirna mesta, tudi z električnimi polnilnicami** (Slika 24), kar spodbuja prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti. **Parkirišča pri občinski upravi** (Slika 31), **osnovni šoli** (Slika 30) in **v bližini Bukovniškega jezera** (Slike 27 in 28) omogočajo učinkovito uporabo prostora za potrebe prebivalcev, obiskovalcev in turistov. **Urejena parkirišča za avtodome** omogočajo daljše bivanje gostov in prispevajo k razvoju trajnostnega turizma.

Prisotna so tudi **parkirna mesta za gibalno ovirane osebe**, kar kaže na upoštevanje načel dostopnosti in vključujočega načrtovanja prostora. Na splošno ni zaznani večjih težav z mirujočim prometom, saj trenutne kapacitete zadoščajo potrebam lokalnega prebivalstva in turistične dejavnosti, tudi v visoki sezoni.

V nadaljevanju podpoglavja so predstavljeni primeri obstoječih prometnih ureditev na različnih lokacijah v občini. Ti primeri prikazujejo aktualne rešitve in stanje prometne infrastrukture, obenem pa služijo kot osnova za prepoznavanje kritičnih točk in možnosti za izboljšave, ki bodo v prihodnje prispevale k bolj trajnostnemu in varnemu prometnemu sistemu.



Slika 24: parkirna mesta v občinskem središču z električno polnilnico - prispevek k večji dostopnosti e-mobilnosti in zmanjševanju emisij v lokalnem okolju.



Slika 25: elementi za umirjanje prometa ter betonske ovire, ki fizično preprečujejo vožnjo večjim tovornim vozilom – prispevek k izboljšanju prometne varnosti v naselju in zmanjšanju hrupa ter drugih negativnih vplivov težkega prometa na kakovost bivanja



Slika 26: grbina za umirjanje prometa pred začetkom strnjenegega naselja Dobrovnik na občinski lokalni cesti LC-430031 Turnišče–Dobrovnik



Slika 27: Parkirišče ob Bukovniškem jezeru omogoča obiskovalcem priročno izhodiščno točko za sprostitev v naravi – od tod se lahko peš odpravijo na sprehod okoli jezera ali obiščejo druge turistične, rekreativne in doživljske vsebine v neposredni okolici. Ureditev parkirišča prispeva k urejenemu dostopu ter varnejšemu in bolj trajnostno naravnemu obisku naravnega območja.



Slika 28: Namensko urejeno parkirišče za avtodome ob Bukovniškem jezeru predstavlja pomembno podporno infrastrukturo za razvoj trajnostnega turizma, saj omogoča daljše bivanje obiskovalcev v neposredni bližini naravnih in rekreacijskih vsebin. Takšna ureditev spodbuja miren turizem ter hkrati zmanjšuje negativne vplive razpršenega parkiranja v naravnem okolju



Slika 29: postavitve nove električne polnilnice ob Bukovniškem jezeru predstavlja pomemben korak k razvoju okolju prijazne turistične in prometne infrastrukture



Slika 30: urejeno parkirno mesto za gibalno ovirane osebe pri dvojezični osnovni šoli Dobrovnik



Slika 31: Urejeno parkirno mesto za gibalno ovirane osebe pri občinski upravi Občine Dobrovnik

Občina Dobrovnik se na področju motornega prometa sooča z več pomembnimi izzivi, med katerimi izstopata visoka stopnja motorizacije in prekoračitve hitrosti znotraj naselij. Obe težavi sta medsebojno povezani in izhajata iz prostorskih ter funkcionalnih značilnosti občine – razpršena poselitev in omejena dostopnost alternativnih oblik mobilnosti prispevata k vsakodnevni uporabi osebne avtomobila kot primarnega prevoznega sredstva. Posledično se povečuje prometna obremenitev znotraj naselij, kar neposredno vpliva na zmanjšanje prometne varnosti, predvsem za pešce, otroke in kolesarje.

Kljub temu analiza stanja razkriva tudi številne razvojne priložnosti, ki jih lahko občina vključi v prihodnje prometno-politične usmeritve. Med njimi ima poseben pomen zožitev voznih pasov z vzpostavitev kolesarskih pasov, kar ne le spodbuja trajnostno mobilnost, ampak hkrati tudi naravno zmanjšuje hitrosti vozil. Poleg tega so območja umirjenega prometa znotraj naselij ter ukrepi za umirjanje hitrosti na državnih cestah učinkovita orodja za povečanje prometne varnosti in kakovosti bivanja. Dodatno priložnost predstavlja spodbujanje souporabe vozil, zlasti kot nadomestilo za pomanjkanje javnega potniškega prevoza in rešitev za ranljive skupine.

Na področju dosežkov občina že beleži pomembne korake, kot so vzpostavitev parkirišča za avtodome, ureditev parkirnih površin na območju Bukovniškega jezera ter vzdrževanje asfaltiranih in dostopnih občinskih poti. Ti ukrepi kažejo na prizadevanja občine po izboljšanju prometne infrastrukture in dostopnosti, še posebej v povezavi s turizmom in lokalnim razvojem.

Skupni pregled torej kaže, da je kljub prisotnim težavam na področju motornega prometa v občini Dobrovnik prepoznanih več konkretnih možnosti za izboljšave. Ključ do uspešnega razvoja bo v usklajenosti infrastrukturnih ukrepov s prostorskimi in družbenimi posebnostmi občine ter v spodbujanju kulturne spremembe v načinu mobilnosti, ki bo dolgoročno vodila k bolj trajnostnemu in varnemu prometnemu okolju.

Tabela 9: pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju motornega prometa

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> vzpostavljeno parkirišče za avtodome ureditev parkirnih površin na območju Bukovniškega jezera vzdrževane, razvejane, asfaltirane in dostopne občinske poti 	<ul style="list-style-type: none"> visoka stopnja motorizacije in uporabe avtomobila velike hitrosti motornega prometa v naseljih 	<ul style="list-style-type: none"> zožitev voznega pasu z uvedbo kolesarskih pasov uvedba območij umirjenega prometa znotraj naselij spodbujanje souporabe vozil umirjanje prometa na državnih cestah

Prebivalci so močno odvisni od avtomobilov, kar potrjujejo tudi podatki iz kordonskega štetja prometa- približno 82,2 % potnikov uporablja osebne avtomobile ali potniške kombije. Med zaposlenimi jih kar 84,3 % na delo prihaja z osebnim vozilom – večinoma kot vozniki, brez sopotnikov (66%), 11 % vozilo delijo s sopotnikom ali sopotniki, 7 % zaposlenih pa sodeluje v souporabi kot sopotnik. Tudi med učenci je avtomobil pogost prevoz na poti v šolo, saj ga uporablja skoraj 59 %, pri čemer souporaba osebnega vozila za prevoz treh ali več učencev ni evidentirana.

PRIORITETA

Upravljanje z osebnim motornim prometom s ciljem zagotavljanja varnosti in zmanjševanja odvisnosti od osebnega motornega prometa.

obrazložitev: Z zmanjšanjem odvisnosti od osebnih vozil z uvajanjem ukrepov za umirjanje prometa, izboljšanjem prometne infrastrukture in spodbujanjem alternativnih načinov prevoza, kot so kolesarjenje in javni prevoz, se bo povečala varnost udeležencev v prometu, znižali negativni vplivi na okolje, zmanjšali prometni zastoji in izboljšala kakovost bivanja v občini. Pomembno je tudi spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti ter zmanjšanje obremenitve prometne infrastrukture.

STRATEŠKO VODILO

Z aktivnim upravljanjem osebnega motornega prometa zagotoviti višjo prometno varnost za vse udeležence in hkrati spodbujati prehod na trajnostne oblike mobilnosti ter zmanjševati odvisnost od osebnega avtomobila.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu iz 78% v letu 2024 na 72% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

1. Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

namen: izboljšati varnost, pretočnost in udobje za vse udeležence, hkrati pa z infrastrukturnimi posegi podpirati trajnostno mobilnost in zmanjševati negativne vplive motornega prometa

Ukrep	Opis
1.1 Nadaljnja sanacija in vzdrževanje cestnega omrežja	Občina Dobrovnik bo redno vlagala v obnovo vozišč, robnikov, bankin, prometne signalizacije in sistemov odvodnjavanja, s ciljem zagotavljanja varnega in kakovostnega cestnega omrežja za vse uporabnike.
1.2 Ureditev območij z omejeno hitrostjo znotraj naselij	Za povečanje prometne varnosti bo občina v delih strnjenih naselij preučila možnost vzpostavitve območja z omejitvijo hitrosti na 40 km/h, prednostno v okolici šole in vrtca ter gostejših stanovanjskih območij - z namenom ustvarjanju varnejšega, prijaznejšega bivalnega okolja.
1.3 Zožitev vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje v naseljih	Preučitev možnosti zožitve voznih pasov na lokalnih cestah v vseh naseljih občine Dobrovnik in preureditev v korist pešcev in kolesarjev, kar umirja promet ter izboljšuje kakovost bivanja.
1.4 Izvedba horizontalne prometne signalizacije	Občina Dobrovnik bo izvedla obnovo in dopolnitev horizontalne prometne signalizacije na glavnih prometnih odsekih in v središčih naselij. Ukrep zajema označitev prehodov za pešce, kolesarskih prehodov, ustavitvenih mest avtobusov, križišč, omejitev hitrosti in drugih talnih oznak, ki izboljšujejo prometno varnost in preglednost. Prednostne lokacije: <ul style="list-style-type: none"> Dobrovnik: območje okoli osnovne šole in vrtca, središče naselja pri občinski stavbi, križišča lokalnih z regionalno ceste. Strehovci: vstop v naselje, območje pri avtobusnem postajališču in križiščih lokalnih cest (z regionalno). Žitkovci: pri avtobusnem postajališču in križiščih.

2. Upravljanje osebnega motornega prometa

namen: zmanjševanje odvisnosti od avtomobila kot primarnega prevoznega sredstva ter izboljšanje prometne varnosti, pretočnosti in kakovosti bivanja v urbanem okolju

Ukrep	Opis
2.1 Reorganizacija prometnih režimov – sprememba dvosmernih cest v enosmerne	Na cestah znotraj naselij, kjer je varnost problematična (ozka vozišča, srečanja več vozil), se uvede enosmerni promet. To omogoča zožitev vozišča in širitev površin za pešce ter kolesarje, posledično pa umirjanje prometa.
2.2 Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling) za vsakodnevne poti	Občina Dobrovnik bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi v sodelovanju s šolami, podjetji in društvi spodbujala souporabo osebnih vozil za šolske in delovne poti kot trajnostno alternativo individualnim prevozom.
2.3 Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	Občina Dobrovnik si bo prizadevala za razširitev sistema digitalnega nadzora hitrosti z namestitvijo več večnamenskih prikazovalnikov hitrosti na ključnih prometno obremenjenih lokacijah po občini.
2.4 Dodatna preureditev klasičnih parkirnih v bolj zelene parkirne površine	Občina Dobrovnik preuči preureditev klasičnih parkirnih mest v parkirna mesta s polnilnicami za električna vozila oz. ureditev javnih zelenih površin (npr. zasaditev dreves, zelene bariere).
2.5 Ureditev izogibališč na gričevnatih cestah v Strehovskih in Dobrovniških gorah	Za povečanje prometne varnosti in pretočnosti se predvidijo izogibališča na ožjih gričevnatih cestah v območju Strehovskih in Dobrovniških gor. Ukrep bo omogočil varnejše srečevanje vozil, zmanjšal tveganje prometnih nesreč ter prispeval k večji dostopnosti območja, ki je pomembno tako za lokalne prebivalce kot za obiskovalce.
2.6 Ureditev lastništva občinskih cest	Občina Dobrovnik bo izvedla sistematično ureditev lastništva občinskih cest, kar vključuje usklajitev zemljiškopravne stanja z dejanskim stanjem v prostoru. Ukrep bo omogočil pravno urejeno in pregledno evidenco cestne infrastrukture, olajšal načrtovanje in izvajanje vzdrževalnih ter investicijskih del ter zagotovil učinkovitejše upravljanje javnega premoženja.

7 ČOKLEND



Občina Dobrovnik je OCPS pripravljala v sklopu konzorcija občin ČOKLEND, skupaj z občinami Črenšovci, Kobilje, Lendava in Odranci, katerega osnovni namen je skupno načrtovanje, izvajanje in spremljanje ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Konzorcij je nastal iz prepoznane potrebe po večji prometni povezanosti in usklajevanju infrastrukturnih rešitev, ki presegajo posamezne občinske meje.

Mobilnost prebivalcev in obiskovalcev se namreč odvija v širšem prostoru, zato je smiselno oblikovati skupne pristope, ki bodo izboljšali prometno dostopnost, trajnostno mobilnost ter hkrati prispevali k razvoju turizma in kakovosti bivanja. Poleg prometa konzorcij odpira možnosti tudi za nadaljnje povezovanje na področjih razvoja podeželja, turizma in gospodarskega sodelovanja.

Občina Dobrovnik bo v okviru OCPS prispevala k izvajanju skupnih projektov, ki bodo prebivalcem zagotovili sodobno in varno infrastrukturo, večjo mobilnost ter možnosti za aktivno in zdravo preživljanje prostega časa.

Cilji sodelovanja:

- povečati prometno povezanost med občinami in naselji,
- spodbujati trajnostne oblike mobilnosti (kolesarjenje, pešačenje, e-mobilnost),
- okrepiti privlačnost območja za turiste in obiskovalce,
- izboljšati kakovost bivanja in varnost vseh udeležencev v prometu,
- razvijati skupne projekte za učinkovitejše črpanje državnih in evropskih sredstev,
- vzpostaviti enotno identiteto in skupno promocijo območja.

Ukrepi na nivoju konzorcija ČOKLenD

ČOKLenD	
Ukrepi na nivoju konzorcija občin Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik	
Ukrep	Opis
1. Vzpostavitev medobčinskega omrežja kolesarskih povezav	Predlagana je povezava medobčinskih kolesarskih poti med naselji, kjer se lahko uredijo obstoječe traktorske poti in zagotovijo varne ter prehodne kolesarske steze. Ta ukrep je ključen za spodbujanje trajnostnega načina prevoza ter izboljšanje mobilnosti prebivalcev občine Lendava. Realizira se kolesarska povezava Lendava – Kobilje, prav tako pa obstaja povezava med Lendavo, Črenšovci in Odranci, vendar je kolesarska pot deloma pomanjkljiva, prav tako infrastruktura ni »prijazna« kolesarjem – predlagana je rekonstrukcija pločnika na relaciji (Lendava – Hotiza) brez spuščениh robnikov, kjer se prioritizira kolo in pešec pred avtomobilom.
2. Ureditev vertikalne in horizontalne signalizacije	Na območju konzorcija občin je smiselna namestitev turističnih tabel, zemljevidov in informativnih tabel z označbo tematskih poti, kolesarskih poti, ki bodo pripomogle k boljši orientaciji tako domačim kot tudi turistom. To vključuje tudi jasno označene kolesarske in pešpoti, ki bodo povečale varnost in dostopnost za vse uporabnike.
3. Povezava kulinaričnega, kulturno-spomeniškega in vinogradniškega turizma z rekreacijskim turizmom	Predlagan je razvoj v smeri povezovanja lokalne kulinarične, kulturne, spomeniške in vinogradniške znamenitosti z rekreacijskimi površinami za kolesarjenje ter pešačenje. Poudarek na razvoju tematskih kolesarskih in pešpoti, ki bodo obiskovalce vodile po ključnih turističnih točkah občine, hkrati pa omogočale aktivno preživljanje prostega časa. Predlaga se tudi ureditev obstoječih gozdnih poti (ki predstavljajo povezavo med kraji občine) v učne pešpoti.
4. Zagotavljanje univerzalne infrastrukture za e-mobilnost	Ureditev enotnih, enoličnih polnilnih postaj na lokacijah po vseh občinah konzorcija bo omogočila enostavno in dostopno polnjenje vozil ter spodbudila uporabo e-mobilnosti kot trajnostne oblike prevoza.
5. Ureditev mini trgov in skupnih prostorov v občinskih središčih	Ureditev mini trgov v občinskih središčih, kjer bo prostor namenjen pešcem, kolesarjem in lokalnemu prebivalstvu. Koncept vključuje "shared space" (skupni prostor), kjer se bo omogočila sproščena interakcija prebivalcev, obiskovalcev in turistov. Poudarek je na razvoju rekreacijskih površin, klopi in zelenih površin, ki bodo prispevale k večji kakovosti bivanja v urbanem okolju.
6. Imenovanje koordinatorskega centra za trajnostno mobilnost	Občina Lendava bo skupaj z ostalimi občinami konzorcija imenovala koordinatorskega centra za trajnostno mobilnost, ki bo skrbel za usklajevanje in operativno podporo pri izvajanju ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Njegove naloge bodo vključevale spremljanje izvajanja OCPS, sodelovanje z različnimi deležniki (občinska uprava, javni zavodi, šole, podjetja, državne institucije), pripravo strokovnih podlag in poročil ter informiranje in ozaveščanje javnosti.
7. Razvoj in promocija skupne znamke ČOKLenD	Občine Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik si bodo prizadevale za vzpostavitev in uveljavitev skupne medobčinske znamke ČOKLenD, ki bo združevala potenciale trajnostne mobilnosti, turizma, podeželskega razvoja in skupnih prometnih rešitev v obmejnem prostoru. V okviru te se bodo izvajali: <ul style="list-style-type: none"> • koordinirano načrtovanje mobilnosti (povezovanje kolesarskih in pešpoti, JPP), • skupni razvojni projekti na področju prometne infrastrukture, turizma, in razvoju podeželja • skupno trženje destinacije z osredotočenostjo na zelene oblike mobilnosti (npr. e-kolesa, JPP do turističnih točk, kolesarske poti čez meje), • sodelovanje pri pripravi projektnih prijav na državne in evropske razpise, • redna srečanja in usklajevalne sestanke med občinami za dogovor o prioritetenih projektih, promociji ter skupni infrastrukturi.

Pričakovani učinki

- večja prometna povezanost občin in naselij,
- povečana varnost in udobje kolesarjev, pešcev ter uporabnikov e-mobilnosti,
- okrepljen trajnostni turizem z bogato ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa,
- izboljšana kakovost bivanja in urejeni skupni prostori za prebivalce,
- okrepljeno medobčinsko sodelovanje in učinkovitejše črpanje finančnih sredstev,
- uveljavitev skupne blagovne znamke, ki bo prispevala k večji prepoznavnosti območja.

8 AKCIJSKI NAČRT



Akcijski načrt predstavlja ključno orodje za uresničevanje ciljev občinske celostne prometne strategije. V njem so sistematično zbrani ukrepi, razporejeni po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti, ter časovno in finančno ovrednoteni. Namen akcijskega načrta je zagotoviti pregledno, usklajeno in postopno izvajanje ukrepov, ki bodo dolgoročno prispevali k večji prometni varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja v občini.

Vsak ukrep je opredeljen z vidika vsebine, predvidenega obdobja izvajanja, nosilca odgovornosti, možnih virov financiranja in zahtevnosti. Posebna pozornost je namenjena finančnemu načrtovanju, saj so v letnem časovnem okviru od 2025 do 2032 predvidena sredstva, ki jih bo občina namenjala izvajanju ukrepov. Takšen pristop omogoča realno oceno zmožnosti občinskega proračuna, hkrati pa odpira možnosti za črpanje državnih in evropskih sredstev.

Na ta način akcijski načrt povezuje strateške usmeritve OCPS s konkretnimi, izvedljivimi koraki, ki bodo omogočili prehod k trajnostni mobilnosti, zmanjšanje negativnih vplivov prometa ter povečanje privlačnosti prostora.

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
1.1	Izdelava in prenova OCPS	29.000	/	/	/	/	/	/	34.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.2	Uvedba načela "mobilnost najprej"	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.3	Spodbujanje in promocija trajnostne mobilnosti	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina, DOŠ, vrtec	Občinski proračun	nizka
1.4	Usklajevanje prometa in turizma (trajnostni turizem)	/	2.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina, ZOT	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.5	Sodelovanje z drugimi občinami in državo (RCPS)	/	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva	nizka
1.6	Redna usposabljanja in izobraževanja	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	občinski proračun	nizka
2.1.	Spodbujanje večmodalne mobilnosti	/	/	/	/	8.000	10.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Prilagajanje infrastrukture ranljivim skupinam	/	/	10.000	/	/	5.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Preusmeritev težke kmetijske mehanizacije	/	3.000	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
3.2	Sistematično zbiranje prometnih podatkov (števci, hitrosti)	/	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	nizka
3.3	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	občinski proračun	srednja
4.1	Participativno oblikovanje prometnih rešitev	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.2	Spletna platforma za pobude	1.000	/	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
4.3	Organizacija dogodkov trajnostne mobilnosti	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina, DOŠ, vrtec	občinski proračun	nizka
4.4	Aktivno vključevanje javnosti v faze načrtovanja	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
4.5	Sodelovanje s turizmom, društvi in šolo	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina, lokalna društva, podjetja	neposredna sredstva niso predvidena	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev

[DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [DOŠ] Dvojezična osnovna šola | [ZOT] Zavod za okolje in turizem

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
HOJA												
1.1	Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	/	/	5.000	/	/	/	/	/	Občina, ZOT	občinski proračun	srednja
1.2	Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina, DOŠ, vrtec	občinski proračun	nizka
1.3	Ocena dostopnosti za ranljive skupine	/	/	1.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
1.4	Promocijska kampanja »Peš po Dobrovniku«	/	1.500	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	/	Občina	občinski proračun	nizka
2.1	Redno in aktivno vzdrževanje površin za pešce	/	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Obnova in dograditev pločnikov (R2-439, R2-442)	/	/	60.000	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Urejanje prehodov za pešce – vidnost in osvetlitev	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	občinski proračun	srednja
2.4	Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	/	15.000	20.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.5	Opremljanje pešpoti z urbano opremo in ozelenitvami	/	20.000	20.000	20.000	20.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.6	Oblikovanje in ureditev tematskih sprehajalnih poti (Sonce in planeti, Bukovniško jezero, gozdna železnica)	/	/	30.000	10.000	15.000	15.000	10.000	8.000	Občina, ZOT	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
KOLESARJENJE												
1.1	Integrirani sistem načrtovanja kolesarskih površin	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.2	Razvoj celovite kolesarske mreže s pripravo dokumentacije za odpravo 'manjkajočih členov'	/	10.000	20.000	5.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.3	Promocija uporabe kolesa	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina, DOŠ	občinski proračun	nizka
1.4	Kazalniki za spremljanje rasti uporabe koles	/	/	/	/	/	/	/	/	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.5	Povezovanje kolesarjenja s turizmom (tematske poti, promocija)	/	/	/	30.000	40.000	40.000	40.000	40.000	Občina, ZOT	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.1	Redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin	/	30.000	/	/	30.000	/	/	30.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Ureditev novih kolesarskih površin (R2-439)	/	/	/	50.000	100.000	150.000	/	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Razvoj turistično-rekreativne infrastrukture (Bukovniško jezero)	/	30.000	70.000	40.000	40.000	40.000	30.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.4	Izgradnja večnamenskih postojank (pitniki, klopi, stojala)	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.5	Postavitve varovanih in pokritih kolesarnic (intermodalnost)	/	/	/	8.000	8.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev

[DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [DOŠ] Dvojezična osnovna šola | [ZOT] Zavod za okolje in turizem

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
JAVNI PREVOZ												
1.1	Prizadevanje za optimizacijo obstoječih vozniških redov	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.2	Prizadevanje za uvedbo novih avtobusnih linij do regijskih središč	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.3	Promocija in spodbujanje uporabe JPP	500	500	500	500	500	500	500	500	Občina	občinski proračun	nizka
1.4	Preučitev sistema brezplačnih prevozov za starejše in gibalno ovirane osebe	/	5.000	7.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
2.2	Ureditev in posodobitev avtobusnih postajališč	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Razvoj večmodalne mobilnosti (JPP + kolo)	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
OSEBNI MOTORNI PROMET												
1.1	Nadaljnja sanacija in vzdrževanje cestnega omrežja	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.2	Ureditev območij z omejeno hitrostjo znotraj naselij	/	5.000	20.000	20.000	20.000	20.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.3	Zožitev vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje	/	5.000	30.000	20.000	20.000	20.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.4	Horizontalna in vertikalna signalizacija	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.1	Reorganizacija prometnih režimov – enosmerne ceste	/	/	/	8.000	8.000	8.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.2	Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling)	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina	občinski proračun	nizka
2.3	Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	/	6.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.4	Preureditev parkirnih površin v zelene in parkirna mesta z e-polnilnicami	/	/	/	10.000	10.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.5	Ureditev izogibalšč v Strehovskih in Dobrovniških gorah	/	/	/	50.000	30.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.6	Ureditev lastništva občinskih cest	/	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev

[DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [DOŠ] Dvojezična osnovna šola | [ZOT] Zavod za okolje in turizem



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE DOBROVNIK
2025