



OBČINA DOL PRI LJUBLJANI
ŽUPAN

Dol pri Ljubljani 18, 1262 Dol pri Ljubljani

☎ 01/ 53 03 240

✉ obcina@dol.si

Številka: 032-0007/2025-9

Datum: 28.08.2025

OBČINSKI SVET OBČINE DOL PRI LJUBLJANI

GRADIVO: CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOL PRI LJUBLJANI

NAMEN: Obravnava in sprejem

PRAVNA PODLAGA: 15. člen Statuta Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 103/23-UPB3 in 34/25)
Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) (Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25)

PREDLAGATELJ: Željko Savič, župan

POROČEVALEC: Izdelovalec: predstavnik RRA LUR (Matej Gojčič ali Klemen Gostič)

GRADIVO
PRIPRAVILI: REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA - LJUBLJANSKE URBANE REGIJE, Tehnološki park 19, 1000 Ljubljana

PREDLOG SKLEPA: Občinski svet Občine Dol pri Ljubljani sprejme Celostno prometno strategijo Občine Dol pri Ljubljani.

Željko Savič, župan

OBRAZLOŽITEV:

Pravni temelj

Pravni temelji za sprejem predlagane strategije:

- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) (Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25)
- 15. člena Statuta Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS, št. 103/2023 – UPB3 in 34/25)

Obrazložitev

OCPS je strateški dokument, s katerim občina ob vključevanju strokovne in splošne javnosti določi ukrepe na področju prometa za celostne spremembe in dvig kakovosti bivanja. Dokument je sofinanciran z evropskimi kohezijskimi sredstvi in je pripravljen skladno z zahtevami Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE), ob upoštevanju: Zakona o celostnem prometnem načrtovanju, Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja OCPS, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju, Nacionalnih smernic za pripravo OCPS in Minimalnih standardov za izdelavo OCPS.

Občinska celostna prometna strategija Dol pri Ljubljani predstavlja temelje prihodnjega razvoja mobilnosti v občini, ki bo omogočil varnejše, učinkovitejše, dostopnejše in bolj trajnostne prometne rešitve, sooblikovane v sodelovanju z javnostjo in prilagojene potrebam vseh prebivalcev občine. OCPS ni samo lokalnega pomena. Povezana je z Regionalno CPS Ljubljanske urbane regije in bo skupaj z njo prispevala k oblikovanju Državne CPS. To pomeni, da bomo z načrtovanimi ukrepi usklajeni z regijo in državo, kar je ključno za pridobivanje državnih in evropskih sredstev. S tem dokumentom občini odpiramo vrata k dejanski izvedbi projektov – od kolesarskih poti in varnih šolskih poti, do izboljšanja javnega prevoza in umiritve prometa v naseljih. Cilj je jasen: večja varnost, boljša dostopnost in višja kakovost življenja v naši občini.

Finančne in druge posledice sprejetja akta

Neposrednih dodatnih finančnih posledic, ki bi nastale s potrditvijo strategije, ni.

Priloge

Celostna prometna strategija Občine Dol pri Ljubljani - Gradivo za obravnavo na seji Občinskega sveta Občine Dol pri Ljubljani, september 2025.

Pripravila:

Annemarie Jerman

Višja svetovalka za okolje in urejanje prostora



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOL PRI LJUBLJANI

**Gradivo za obravnavo na seji Občinskega sveta
Občine Dol pri Ljubljani, september 2025**



**Celostna prometna strategija
Občine Dol pri Ljubljani**



**Sofinancira
Evropska unija**

Naročnik:

Občina Dol pri Ljubljani, Dol pri Ljubljani 18, 1262 Dol pri Ljubljani

Projektna skupina Občine Dol pri Ljubljani (ožja delovna skupina): Ivan Cifrek, Anja Grosar, Annemarie Jerman, Rok Prevc

Izdelovalci:



Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije - RRA LUR: Matej Gojčič, Klemen Gostič, Katja Butina, Brina Medvešček, Barbara Boh, Špela Kranjc, Romana Hribar

IPOP Inštitut za politike prostora: dr. Aidan Cerar, Anja Slapničar, Gaja Trbižan, Urška Didovič, Karina Sirk, Nela Halilović

Ljubljanski urbanistični zavod – LUZ, d.d.: Klemen Milovanović, Rok Vodopivec, Maruša Strmec, Žiga Novak, Ajka Durić

Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Dol pri Ljubljani:

strokovni sodelavci izdelovalcev (Rachela Škrinjar, Ana Pilko, Filip Slakan Jakovljevič);

člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

in

sodelujoči na delavnicah, javnih razpravah, v anketah, intervjujih, spletnem portalu in drugih dogodkih.

Avtorji fotografij: arhiv IPOP, arhiv RRA LUR, arhiv Občine Dol pri Ljubljani, arhiv Centra za razvoj Litija,

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.)

Izid: september 2025



Kazalo

Uvodni nagovor župana.....	4
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije.....	7
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo.....	8
Proces priprave OCPS.....	9
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov.....	13
Občina Dol pri Ljubljani v številkah.....	16
Vizija razvoja prometa v občini Dol pri Ljubljani	24
Stebri mobilnosti in cilji	25
Steber I: Hoja.....	27
Steber II: Kolesarjenje.....	31
Steber III: Javni potniški promet.....	35
Steber IV: Motorni promet.....	40
Steber V: Celostno prometno načrtovanje.....	45
Akcijski načrt.....	48
Viri.....	56



Uvodni nagovor župana



Promet je za družbo tako pomemben kot ožilje za telo. Je življenjska sila, ki poganja naš vsakdan, je sredstvo, s katerim dosegamo svoje cilje, je pot do naših prijateljev in svojcev. Zelo pomembno je, da je urejen učinkovito in trajnostno, saj le tako omogoča razvoj prijaznejšega okolja in dvig kakovosti življenja v občini. V Občini Dol pri Ljubljani se tega zavedamo, zato smo sprejeli pomemben korak k ohranjanju zdravega »ožilja« občine - pripravo občinske celostne prometne strategije (OCPS).

Na tej poti nismo bili sami, za izdelavo je bil na javnem razpisu izbran konzorcij strokovnih ekip Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštituta za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskega urbanističnega zavoda (LUZ), ki so s preciznostjo kirurškega skalpela razčlenili prometno problematiko v naši občini. Priprava strategije je skupnostni projekt, v katerega ste bili vključeni občanke in občani, javni zavodi, zaposlovalci v občini, predstavniki odborov in komisij, občinski svetniki in zaposleni na občini. Vaše sodelovanje pri pripravi celostne prometne strategije je neprecenljivo. Skupaj smo oblikovali vizijo, ki odraža raznolike želje in potrebe. Verjamem, da nam je uspelo dobro prepoznati izzive in zastaviti cilje, ki jim bomo po najboljših močeh sledili v naslednjih letih.

Občinska celostna prometna strategija predstavlja usmeritev za bolj celostno, trajnostno in učinkovito načrtovanje investicijskih projektov. Doslej smo prometno infrastrukturo načrtovali predvsem, ko smo zaznali težave, ob pobudah občanov ali nuji po posodobitvi. OCPS pa predvideva usmeritve za naslednjih sedem let in določa jasne cilje, ki jih želimo v tem obdobju doseči. Obenem predstavlja odskočno desko za pridobivanje nacionalnih sredstev za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti.

S pomočjo OCPS bomo spodbujali trajnostno mobilnost - uporabo javnega prevoza, kolesarjenje in hojo, kar bo dolgoročno zmanjšalo odvisnost od osebnih avtomobilov, z manj emisij toplogrednih plinov pa si lahko ometamo tudi boljšo kakovost zraka. Z izboljšavami infrastrukture za pešce in kolesarje, uvedbo varnejših prehodov za pešce ter ukrepi za umirjanje prometa v naseljih bomo zagotovili večjo varnost vsem udeležencem v prometu. Povečali bomo tudi dostopnost do javnih storitev, z izboljšanjem povezav med naselji, z Ljubljano in drugimi okoliškimi občinami pa bomo olajšali dostop do delovnih mest, šol in drugih pomembnih lokacij.

Celostna prometna strategija se povezuje in dopolnjuje z drugimi občinskimi dokumenti in projekti. Med njimi so denimo prostorski načrt za jedro naselja Dol pri Ljubljani – Marjetica, prostorske spremembe v poslovni coni Dolsko in vzpostavitev javnega sistema izposoje e-koles v Ljubljanski urbani regiji, v okviru katerega načrtujemo dobavo e-koles in postavitve postajališč na treh lokacijah v občini že v letu 2026. Ukrepi OCPS so v sozvočju tudi z marsikaterim predlogom občanov, ki jih izvajamo ali načrtujemo preko participativnega proračuna.



S postavitvijo kolesarnice pri avtobusnih postajah v Dolskem smo denimo omogočili multimodalna potovanja, z izgradnjo izogibališč na gozdni cesti Hrib – Jemčevo znamenje, sanacijo cestišča v Lazah ter izboljšano preglednostjo križišča z ureditvijo brežine v Senožetih pa izboljšali prometno varnost. Obnovljena stara pohodna pot v Križevski vasi je odprla novo pot kolesarjenju in hoji, po novi brvi pa lahko pešci varno prehajajo Pšato. S takšnim sodelovanjem bomo z veseljem nadaljevali. V skladu z vašimi predlogi že načrtujemo nove pločnike, posodobitev javne razsvetljave, nove sprehajalne poti in postavitev zaščitne ograje s klopmi, pričujoča strategija pa nam bo v veliko pomoč pri skupnem doseganju trajnostnih rešitev.

Željko Savič, župan



**Boljši promet, prijetnejši prostor,
lepša prihodnost!**

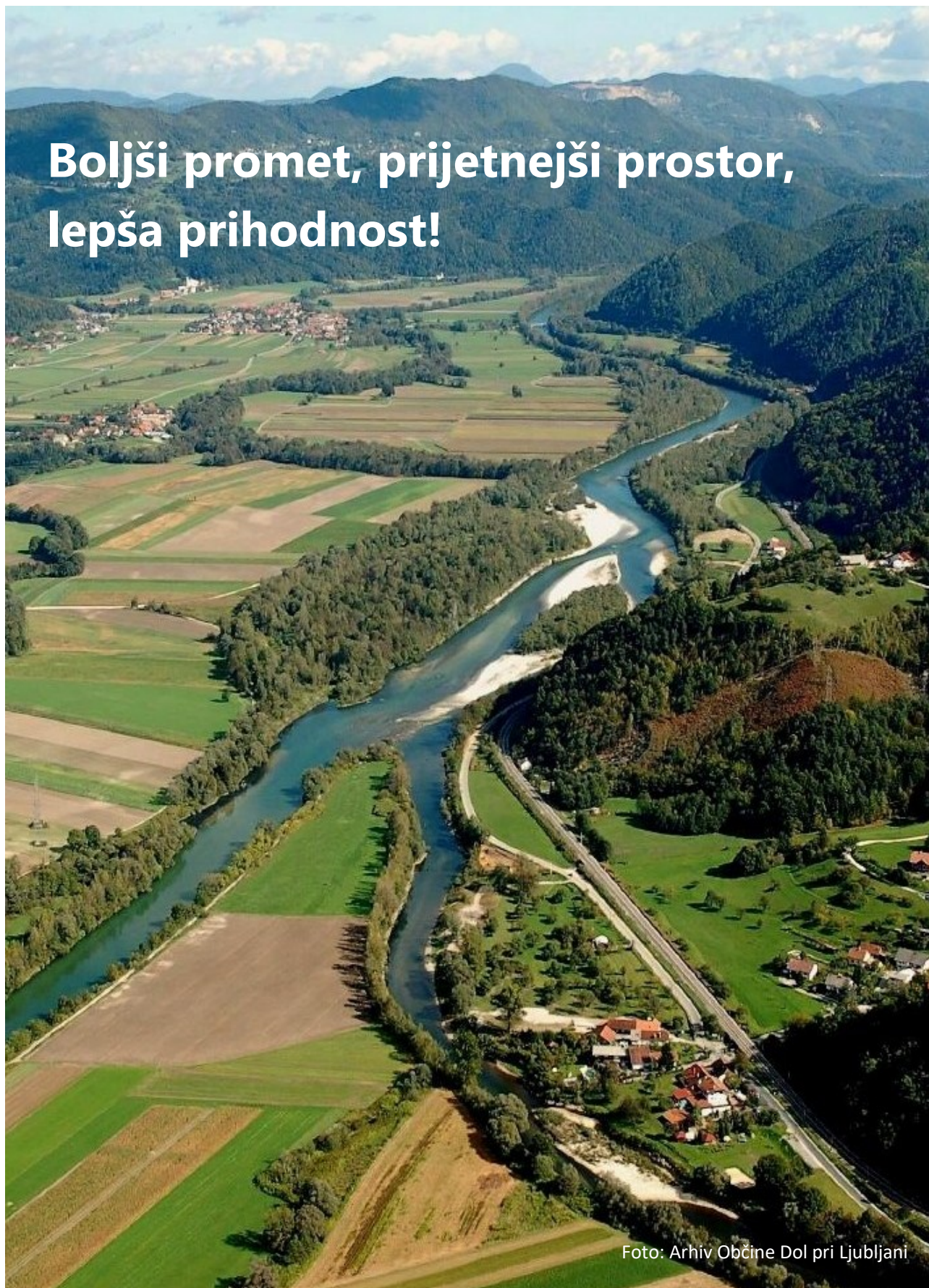


Foto: Arhiv Občine Dol pri Ljubljani



Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen in vključujoč način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza in druge okolju prijaznejše oblike mobilnosti, z namenom zmanjšati prekomerno uporabo avtomobilov in spodbuditi bolj trajnostne potovalne navade. S pripravo OCPS Občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov, ki vodijo k trajnostnemu razvoju prometa in večji dostopnosti.

V preteklosti je bilo prometno načrtovanje osredotočeno predvsem na povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa in širitev cestne infrastrukture. Tak pristop je prispeval k vztrajnemu naraščanju prometa in zmanjšanju kakovosti bivanja v mestih. V središču sodobnega načrtovanja niso več avtomobili, temveč ljudje, ki jim je treba zagotoviti varnost v prometu, dostopnost storitev, ustrezno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, časovno učinkovit in privlačen javni potniški prevoz, s pestrim naborom okolju prijaznejših oblik mobilnosti (različni sistemi za souporabo vozil, koles in drugih prevoznih sredstev) pa omogočiti še večjo svobodo aktivnega gibanja.

Nov, celostni strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in omogoča boljše izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine. Izvajanje OCPS Dol pri Ljubljani se bo vidno odražalo v prostoru v varnejših šolskih poteh, urejenih površinah za hojo in kolesarjenje, umirjenem prometu v središču, izboljšani dostopnosti do javnega prevoza ter večji povezanosti med naselji. S tem se bodo zmanjšale emisije in izboljšala kakovost zraka, prebivalci pa bodo pridobili bolj zdravo in prijazno bivalno okolje.

Ob ustreznem sledenju OCPS Dol pri Ljubljani upravičeno pričakujemo pomemben napredek tudi na področju prostorskega načrtovanja. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovo ustrežnejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt (OPN) bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo vse bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

OCPS Dol pri Ljubljani je umeščena tudi v širši strateški okvir. Upoštevana bo pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije (RCPS) Ljubljanske urbane regije, vse občinske in regionalne strategije pa bodo skupaj predstavljale temelj za oblikovanje Državne celostne prometne strategije (DCPS).

Ne nazadnje bo OCPS Dol pri Ljubljani Občini omogočila dostop do nacionalnih in evropskih sredstev, s katerimi bodo ukrepi trajnostne mobilnosti dejansko izvedeni.

OCPS Dol pri Ljubljani predstavlja temelje prihodnjega razvoja mobilnosti v občini, ki bo omogočil varnejše, učinkovitejše, dostopnejše in bolj trajnostne prometne rešitve, prilagojene potrebam vseh prebivalcev občine.



Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo

Trajnostna mobilnost ni le okoljska usmeritev, temveč gre za celovit pristop k izboljšanju kakovosti bivanja. Poleg večje prometne varnosti prinaša boljšo dostopnost, zmanjšuje onesnaženost zraka in hrupa ter prispeva k bolj zdravemu načinu življenja. Ključni pozitivni učinki vključujejo:

- **prijaznejše in bolj vključujoče javne prostore** – več zelenih površin in boljši pogoji za druženje na prostem izboljšujejo pogoje za bolj povezano skupnost in medgeneracijsko sožitje.
- **bolj zdrave prebivalce in manjše okoljske vplive** – več možnosti za aktivno mobilnost rezultira v prometu z manj emisij in hrupa ter bolj zdravi družbi.
- **večjo prometno varnost** – manj prometnih nesreč zaradi umirjanja prometa in boljše infrastrukture.
- **izboljšano dostopnost** – lažji dostop do storitev in povezovanje območij s kakovostnimi prometnimi rešitvami.
- **bolj prepoznavno in privlačno podobo občine** – naselja in kraji, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejši za prebivalce in obiskovalce.

Evropske izkušnje kažejo, da so naselja in kraji, ki izvajajo celostne prometne strategije, uspešnejši pri doseganju razvojnih ciljev, kar vodi v višjo kakovost bivanja in večjo gospodarsko uspešnost lokalnih skupnosti.



Proces priprave OCPS

Kako je potekala priprava Celostne prometne strategije Občine Dol pri Ljubljani?

Proces priprave OCPS Dol pri Ljubljani je temeljil na transparentnosti, vključevanju javnosti in interdisciplinarnem sodelovanju. Občina je pri tem sodelovala s konzorcijem izvajalcev z obsežnimi izkušnjami na področju priprave prometnih strategij in rešitev, izbranim na javnem razpisu - Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštitutom za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskim urbanističnim zavodom d.d. (LUZ). Skupaj so dobro leto dni razvijali strategijo, ki temelji na veljavnih nacionalnih standardih in smernicah za pripravo občinskih prometnih strategij¹.

Proces je sledil jasni logiki: najprej so bili opredeljeni strateški cilji in vizija razvoja prometa, nato pa so sledile analize stanja, meritve ter številne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti. Tako oblikovan nabor ukrepov se neposredno navezuje na vizijo in cilje, pri čemer imajo prednost mehki ukrepi in trajnostne oblike mobilnosti, ki lahko zmanjšajo odvisnost od avtomobilov. Infrastrukturni posegi pridejo v poštev šele, kadar mehki ukrepi sami po sebi ne zadostujejo. Ukrepi so opremljeni tudi s kazalniki, ki Občini omogočajo natančno spremljanje njihovih učinkov.

Ključni koraki v procesu priprave OCPS:

- A. **Vzpostavitev pogojev za delo** – Oblikovanje delovnih skupin, določitev odgovornosti, ocena pripravljenosti občine ter zagotovitev politične podpore.
- B. **Vzpostavitev procesa** – Opredelitev območja obravnave, oblikovanje časovnega načrta, povezovanje sektorjev, oblikovanje širše delovne skupine in načrta vključevanja javnosti.
- C. **Oris zelenega stanja** – Oblikovanje vizije in strateških ciljev v sodelovanju s širšo delovno skupino.
- D. **Analiza obstoječega stanja** – Preverjanje in vrednotenje trenutnega stanja prometa ter izvedba merjenj izhodiščnega stanja kazalnikov (kordonsko štetje prometa, anketa potovalnih navad v šolah in pri zaposlovalcih), izvedba ankete s splošno javnostjo, intervjuji s ključnimi deležniki, spletna javna razprava in dve javni razpravi z občani v živo.
- E. **Opredelitev smeri ukrepanja** – Zbiranje pobud za ukrepe pri občanah preko spletne javne razprave, opredelitev strateških vodil v sodelovanju z ožjo in širšo delovno skupino ter in oblikovanje načrta konkretnih ukrepov za doseganje zastavljenih ciljev, povezanih v svežnje.
- F. **Priprava in potrditev strategije** – Priprava predloga dokumenta, uskladitev s širšo delovno skupino in uradna potrditev dokumenta na seji občinskega sveta

¹ Proces priprave in vsebine OCPS zelo natančno opredeljujejo *Minimalni standardi za OCPS, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije* (v nadaljevanju: *Smernice*) in *Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju* (v nadaljevanju: *Pravilnik*), ki jih je Ministrstvo za okolje, podnebje, energijo izdalo v letu 2023, minimalne standarde pa še posodobilo novembra 2024. Dokumenti so dostopni na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost <https://sptm.si>



- G. **Izvajanje strategije** – Postopna realizacija ukrepov in sprotno prilagajanje načrta na podlagi spremljanja učinkov ob kontinuiranem sodelovanju z javnostmi. Občina z meritvami enotnih kazalnikov sledi učinkom izvajanja OCPS in o njih v obdobju 7 let po sprejetju OCPS tudi poroča ministrstvu.

Nadzor kakovosti OCPS: Dvakrat v procesu priprave je bila skladno s *Pravilnikom* opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalko kakovosti je občini dodelilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, ta pa je izdelala neodvisno strokovno oceno OCPS, podala predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani, in izdala pozitivno mnenje.

Pričujoča strategija ni dokončen dokument, temveč ima dinamičen razvojni potencial. Razvijala in dopolnjevala se bo skladno s potrebami občanov in cilji trajnostnega razvoja in bo narekovala razvoj mobilnosti v občini na način, ki bo zagotovil varnejše, bolj dostopne in trajnostne prometne rešitve za vse prebivalce.



Časovna premica procesa OCPS Dol pri Ljubljani

(besedilo se v fazi oblikovanja oblikuje v grafični prikaz)

Aktivnosti OCPS Dol pri Ljubljani

Faza1: Začetek priprave OCPS Dol pri Ljubljani (april 2024)

Predstavitev namena in ciljev OCPS županu ter občinskemu svetu

Faza2: Vizija in cilji (maj 2024 – junij 2024)

Delavnici o viziji in ciljih z ožjo in s širšo delovno skupino

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno **28** članov.

Javni razpravi o viziji in ciljih

Občanke in občani so lahko osebno podali svoja mnenja o viziji, ciljih in izzivih v prometu.

Faza3: Analiza obstoječega stanja (junij 2024 – oktober 2024)

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli **255** izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

Prejeli smo **354** izpolnjenih anket in opravili **15** intervjujev.

Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci

Izvedli smo kordonsko štetje prometa na **2** lokacijah, terenske ogleda **4** lokacij, anketa med šolarji v **2** osnovnih šolah ter med zaposlenimi v **2** ustanovah.

Faza4: Oblikovanje nabora ukrepov (september 2024 – junij 2025)

Delavnici za oblikovanje strateških vodil z ožjo in s širšo delovno skupino

Na dveh delavnicah je sodelovalo skupno **12** oseb.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli **155** predlogov za izboljšanje prometa v občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici so sodelovali **4** člani.

Faza5: Priprava akcijskega načrta (junij 2025 – julij 2025)

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je **23** odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino



Faza6: Priprava končne OCPS (julij 2025 – avgust 2025)

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in širšo delovno skupino

Faza7: Sprejetje OCPS (september 2025)

Sprejetje dokumenta OCPS Dol pri Ljubljani na občinskem svetu

Javna objava rezultatov OCPS Dol pri Ljubljani

Faza8: Spremljanje rezultatov in poročanje (september 2025 – marec 2032)

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

Preko spletnega portala vsako leto do 15. marca v času izvajanja strategije (za preteklo leto).

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

Preko spletnega portala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.



Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov

Proces priprave občinskih celostnih prometnih strategij močno poudarja vključevanje različnih javnosti v različne faze priprave dokumenta: v oblikovanje vizije in ciljev strategije, opredelitev ključnih prometnih izzivov in priprave predlogov ukrepov za izboljšanje stanja prometa v občini. Izpostavimo lahko vsaj tri razloge, zaradi katerih je vključevanje javnosti v oblikovanje tovrstnih dokumentov ne zgolj smiselno, temveč nujno.

Prvi je, da nihče ne pozna kraja tako dobro, kot tisti, ki tam živijo in delajo. Že vse pogostejše opremljanje mest s senzorji za zbiranje prometnih podatkov kaže, kako pomembni so ti za dobro načrtovanje prometa. Pogledi in informacije, ki nam jih lahko podajo prebivalke in prebivalci, so izjemno dragoceni, saj okolje odlično poznajo, ga vsakodnevno doživljajo in opazijo spremembe.

Drugič, prebivalci podatke soustvarjajo. S svojimi potovalnimi navadami predstavljajo pomemben del prometa. Ker je en ključnih ciljev strategije ravno vplivanje na potovalne navade ljudi, jih je v oblikovanje strategije nujno vključiti in dati priložnost, da spoznajo kontekst urejanja prometa in razpravljajo o možnih rešitvah. Ukrepi, ki jih prebivalci soustvarijo, imajo precej več možnosti za uspešno uresničitev, saj jih ljudje lažje sprejmejo in ponotranjijo. To je še posebej pomembno pri mehkih ukrepih, ki so pri OCPS v ospredju, njihova uspešnost pa je neposredno odvisna od tega, da jih prebivalci vzamejo za svoje.

Tretji razlog je, da Občina v letu dni priprave strategije pridobi izreden nabor različnih mnenj, podatkov in pogledov na promet. Korist tega nabora presega raven oblikovanja strategije in bo Občini v oporo pri načrtovanju, komunikaciji ali promociji prometnih ukrepov še v vseh letih izvajanja te strategije. Pridobljeni podatki in informacije bodo v pomoč tudi pri pripravi regijske ter državne celostne prometne strategije.

Javnost smo pri vključevanju ločevali na javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi in splošno javnost. Lokalna strokovna javnost vključuje predstavnike različnih lokalnih ustanov, ki vplivajo na urejanje prometa ali pa so z njim povezane. To so bili predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki in drugi. Vključeni so bili v širšo delovno skupino, katere primarni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev in akcijskega načrta ukrepov, sekundarni pa, da bodo prav njeni člani prvi zagovorniki ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in bodo Občino podprli pri njihovem udejanjanju. Ključni deležniki so bili vključena preko intervjujev, delavnic in spletnih srečanj.

Veliko pozornosti je bilo posvečeno tudi zbiranju mnenj splošne javnosti. Največji del smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da so prebivalke in prebivalci Dol pri Ljubljani pretežno naklonjeni ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Celo bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želijo izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah so opredelili številne ključne prometne izzive. Ker ti dogodki ne pritegnejo vseh, smo, da bi zbrali čim več odzivov in pobud, razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine.

Na spletni platformi <https://cps.projekti.si/dolpriljubljani> se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Dol pri Ljubljani in dostopala do aktualnih anket, na zadnje pa lahko vnašala še predloge ukrepov, za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.



Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi digitalno manj veščim ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo v fazi zbiranja ukrepov nekaj ur prebili tudi pred Levčevo domačijo v času, ko je tam potekala lokalna *REKO tržnica*. Obiskovalke in obiskovalce smo ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti, jih informirali o samem procesu nastajanja strategije ter jim pomagali z vnosi konkretnih predlogov prometnih ukrepov v spletno platformo. V jesenskem času je bila na domačiji na ogled tudi informativna razstava, ki je predstavljala proces priprave, vizijo in cilje razvoja prometa OCPS Dol pri Ljubljani, ob tem pa tudi izbrane dobre prakse ukrepov trajnostne mobilnosti širom Slovenije.

Z izdatnim vključevanjem javnosti pa je toliko večja tudi nuja, da skupnemu oblikovanju strategije sledi tudi dejanska izvedba ukrepov iz akcijskega načrta. Le tako lahko upravičimo zaupanje občan in občanov ter ohranimo njihovo pripravljenost za soustvarjanje trajnostnih rešitev tudi v prihodnje.



Sodelovanje javnosti v Občini Dol pri Ljubljani (foto: IPoP, RRA LUR)



Foto: Arhiv Centra za razvoj Litija



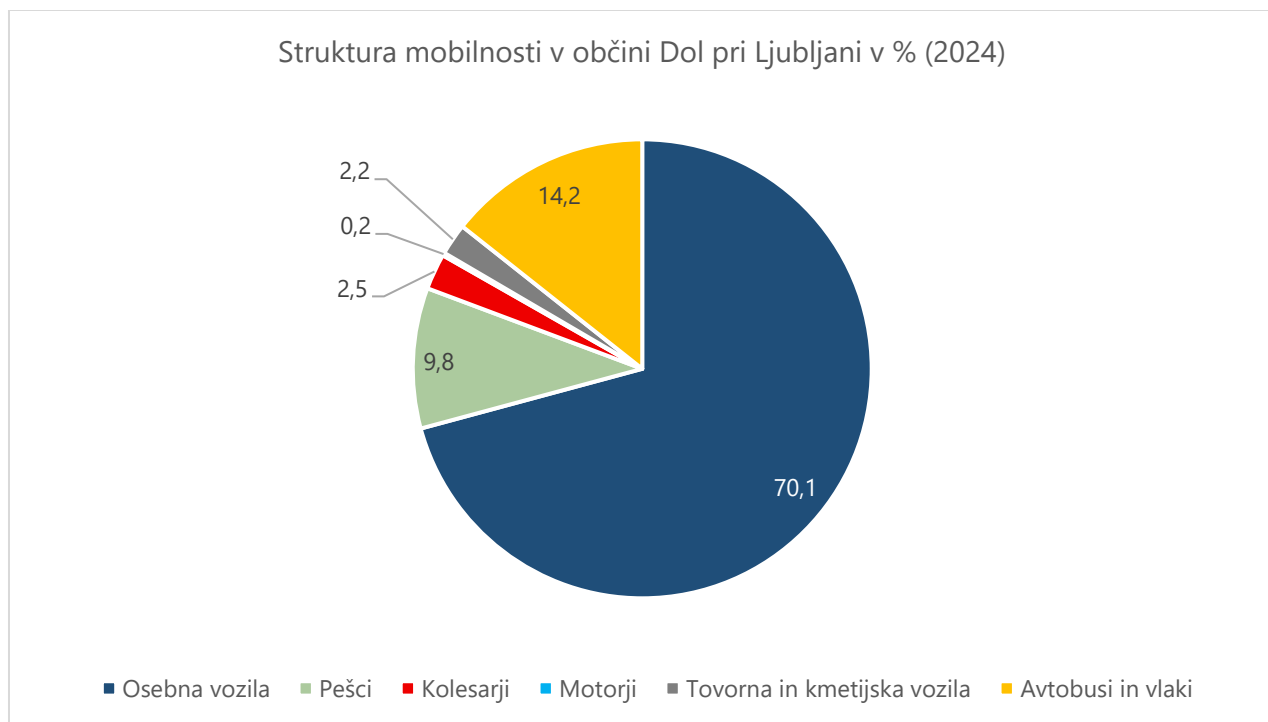
Občina Dol pri Ljubljani v številkah

Občina Dol pri Ljubljani je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je s 33 km² površin uvrščena na 167. mesto med 212 slovenskimi občinami. Občina leži na skrajnem vzhodnem delu Ljubljanske kotline in je približno 15 km oddaljena od regijskega središča, mesta Ljubljana. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Dol pri Ljubljani značilna dobra gospodarska razvitost, dobro ohranjeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekajo glavna državna cesta II. reda (G2-108), ki povezuje Ljubljano z Litijo ter tiri Štajerske železniške proge. Po območju občine potekajo številne linije medkrajevnega avtobusnega prevoza, prav tako pa skozi občino vodi tudi trasa regionalne državne kolesarske povezave.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebнем vozilu

Večina prebivalcev občine Dol pri Ljubljani za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine (npr. Ljubljana, Litija, Domžale) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Dol pri Ljubljani med letoma 2013 in 2023 naraslo za 9,9 %.

Visok delež uporabe motornih vozil je ugotovljen tudi s štetjem prometa, ki je bilo na dveh lokacijah v občini (cesta Videm pri OŠ Janka Modra v Vidmu in cesta Dolsko v Dolskem) izvedeno v oktobru 2024. Na podlagi štetja prometa je bila v občini Dol pri Ljubljani v letu 2024 ugotovljena naslednja mobilnostna struktura (ob upoštevanju števila oseb v posameznih vozilih):





Anketa med prebivalci občine Dol pri Ljubljani kaže, da osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 65 % anketiranih (med tistimi, ki v šolo potujejo občasno ali pogosteje). Na delo se z osebnim avtomobilom vozi 88 % anketirancev, do trgovin in storitev v okolici doma 66 %, do tistih na obrobju občine pa 94 % anketirancev. Za daljše poti v okoliška mesta se avtomobil prav tako izkazuje kot prevladujoča izbira: v Ljubljano se z njim vozi 87 % vprašanih, v Litijo 93 %, v Moravče 94 % ter v Domžale 95 %.

Velik delež uporabe osebnih vozil je tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Delež uporabe javnega potniškega prometa, ugotovljen z anketo o potovalnih navadah med prebivalci občine, za poti v Ljubljano znaša 11 %, medtem ko je za potovanja v ostale sosednje občine, znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma in tistih na obrobju, ta delež še bistveno nižji.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil (36 %) nižji, saj prebivalci tja raje potujejo aktivno, predvsem peš (40 %) in s kolesom (22 %). Kljub dokaj neugodni obstoječi strukturi mobilnosti pa je spodbudno dejstvo, da se velika večina anketiranih prebivalcev strinja, da je treba v občini Dol pri Ljubljani izboljšati pogoje za varno in udobno hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter da je treba trajnostne načine potovanj bistveno bolj spodbujati in ljudi o njih izobraževati in ozaveščati.



Demografski podatki za občino Dol pri Ljubljani so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je posledica tako pozitivnega naravnega kot tudi selitvenega prirasta.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Dol pri Ljubljani 41,3 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). V občini je bilo število najstarejših prebivalcev skoraj enako številu najmlajših: na 100 otrok, starih do 14 let, je prebivalo 101 starejših od 65 let. Indeks staranja je bil tako nižji kot v celotni Sloveniji (kjer je leta 2024 znašal 148), kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev občine zvišuje počasneje kot na ravni države.

Kazalnik	Leto	Občina Dol pri Ljubljani	Slovenija
Število prebivalcev	2024	6.432	2.123.949
Število moških	2024	3.206	1.068.429
Število žensk	2024	3.226	1.055.520
Število rojstev	2023	54	16.989
Število umrlih	2023	31	21.540
Skupni naravni prirast	2023	23	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	3,6	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	26	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	27	0
Skupni selitveni prirast	2023	53	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	8,3	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	41,3	44,2
Indeks staranja	2024	100,8	147,8

Osnovni demografski kazalniki za občino Dol pri Ljubljani (SURS, 2024)



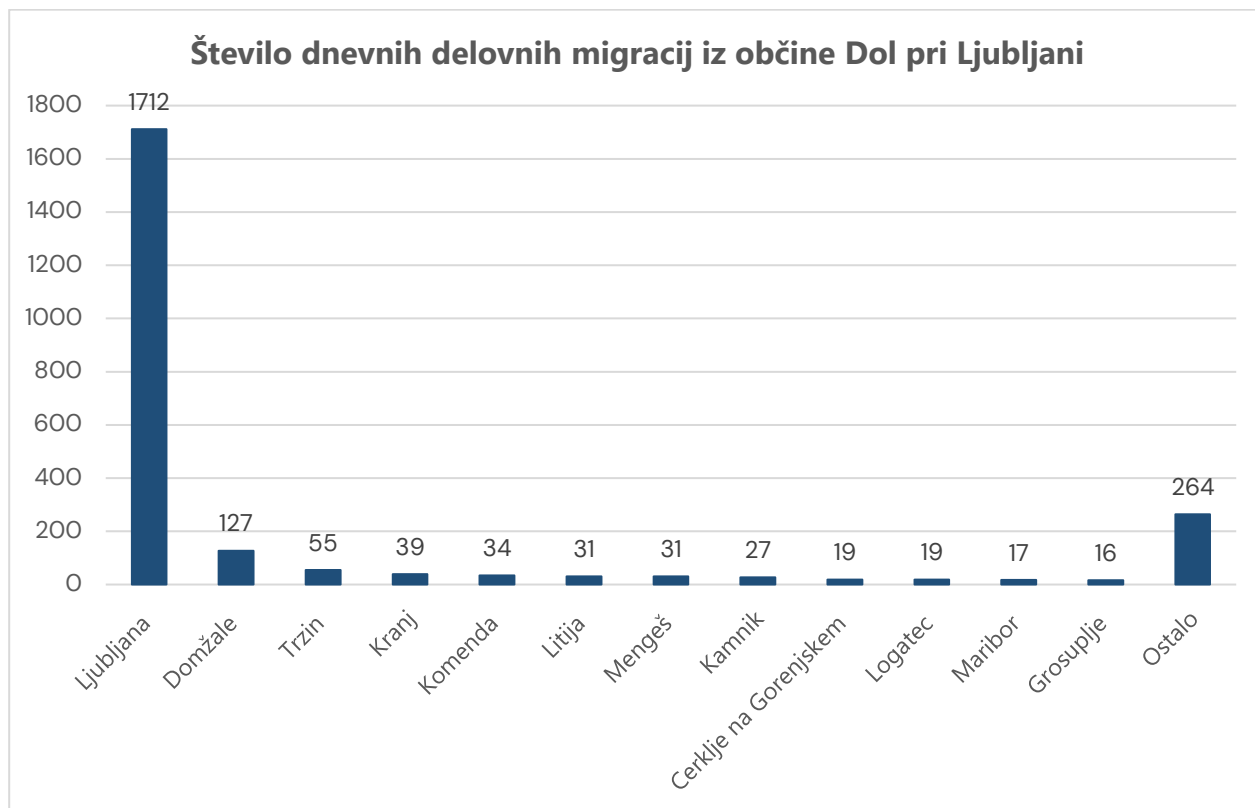
Občina Dol pri Ljubljani je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

Na podlagi podatkov avtomatskih števecv prometa na glavni državni cestni povezavi Šentjakob–Dolsko dnevno vozi okrog 12.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

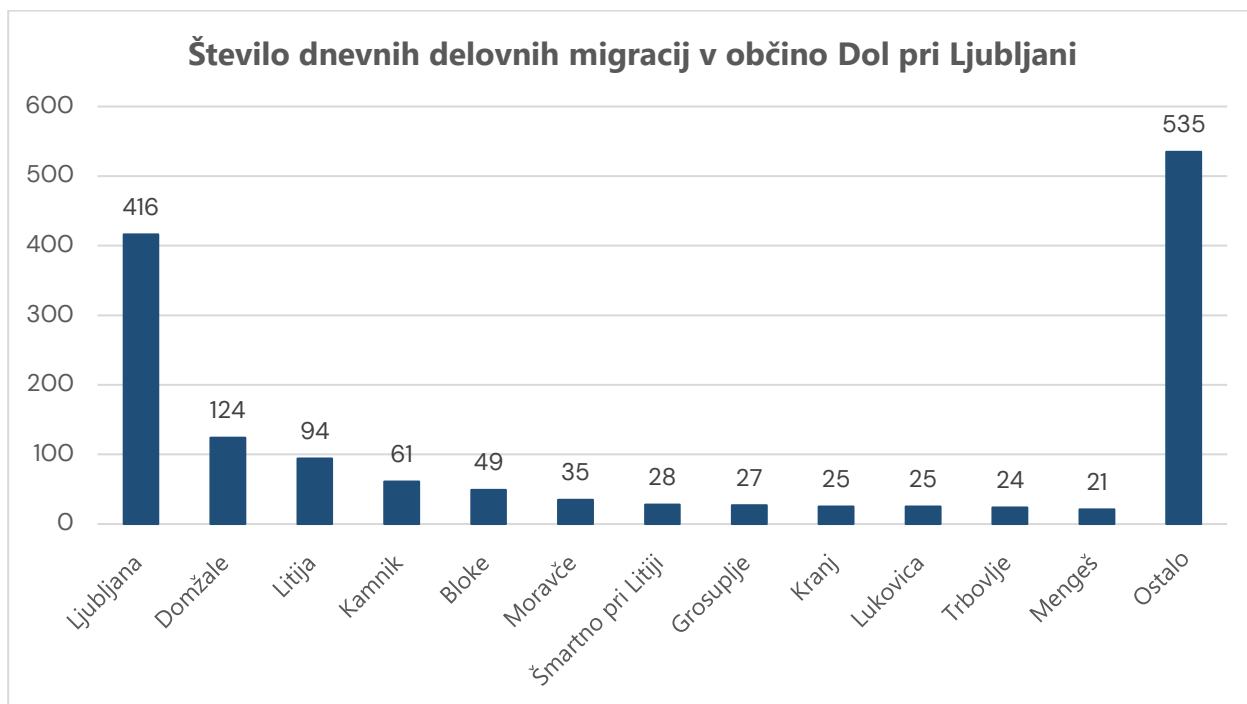
V letu 2023 je bilo v občini Dol pri Ljubljani med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 71 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3 %.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je občina Dol pri Ljubljani zmerno bivalna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar približno 80 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 2.904 delovno aktivnih prebivalcev občine Dol pri Ljubljani delo znotraj občine opravlja 513 prebivalcev, 2.391 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij je tudi na primeru občine Dol pri Ljubljani dvosmeren, saj delo na območju občine poleg 513 prebivalcev opravlja tudi 1.464 zaposlenih, ki se pripeljejo iz drugih občin.



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Dol pri Ljubljani (SURS, 2023)



Število dnevnih delovnih migracij v občino Dol pri Ljubljani (SURSTAT, 2023)

Prometna varnost v zadnjem obdobju se bistveno ne izboljšuje

Iz rezultatov ankete o potovalnih navadah je razvidno, da je pri načrtovanju novih prometnih ureditev anketirancem najbolj pomembna varnost ljudi. Rezultat daje pomembno sporočilo, da je treba v prihodnje vse ukrepe s področja mobilnosti intenzivno komunicirati s stališča izboljšanja prometne varnosti, saj je očitno ta vrednota za prebivalce občine zelo pomembna.

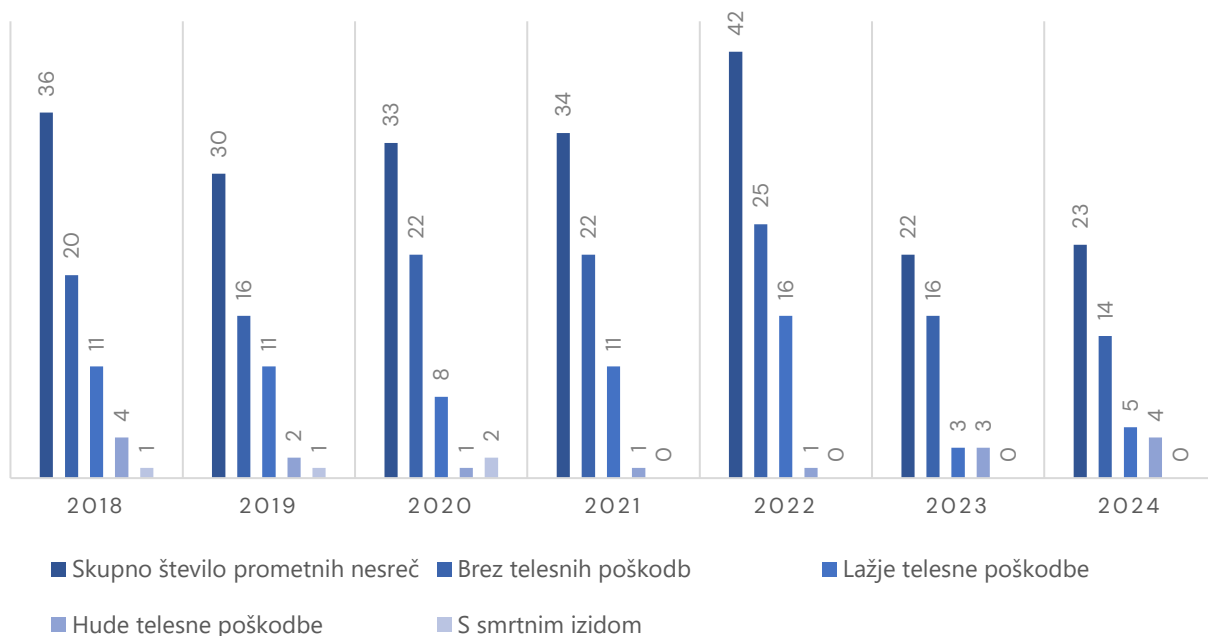
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katero so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Dol pri Ljubljani zaznanih 220 prometnih nesreč. Po letu 2022 je skupno število prometnih nesreč sicer upadlo, vendar pa je z vidika prometne varnosti v zadnjih letih skrb vzbujajoča predvsem rast prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami udeležencev.

Podobna dinamika rahle rasti števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 6,4 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Dol pri Ljubljani zgodijo v posameznem letu.

Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami. Izjema pri tem je prav zadnje obravnavano leto, ko se je večina prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev končala s hujšimi poškodbami udeležencev, kar je z vidika prometne varnosti neugoden podatek. Prometna nesreča s smrtnim izidom med pešci in kolesarji je bila v občini Dol pri Ljubljani v zadnjem sedemletnem obdobju sicer zaznana samo v letu 2020.

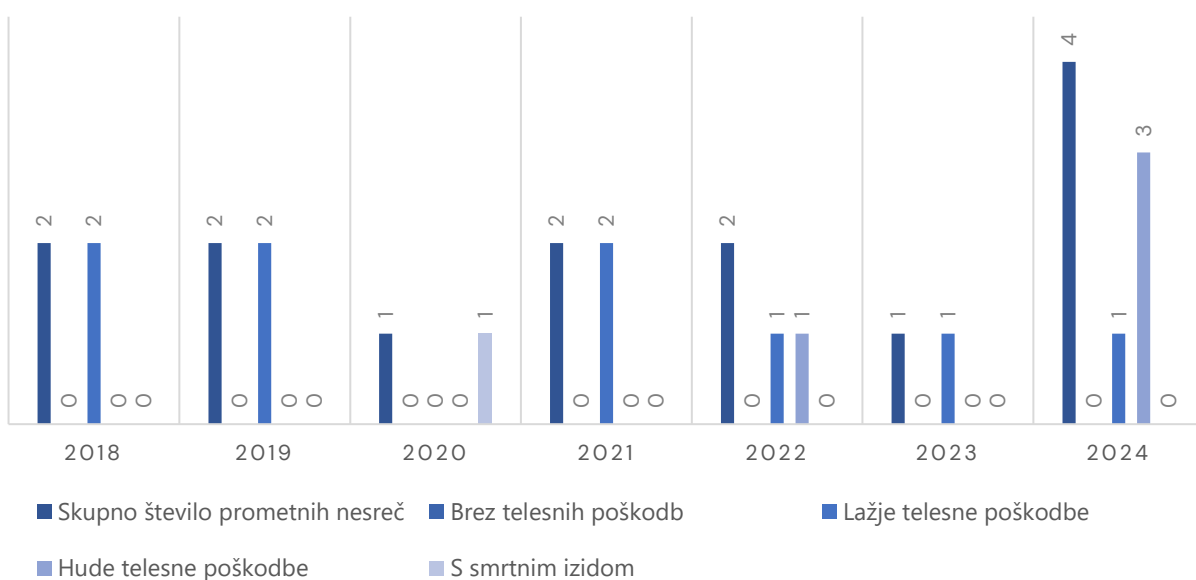


Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



Število vseh prometnih nesreč v občini Dol pri Ljubljani po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev glede na vrsto poškodb udeležencev



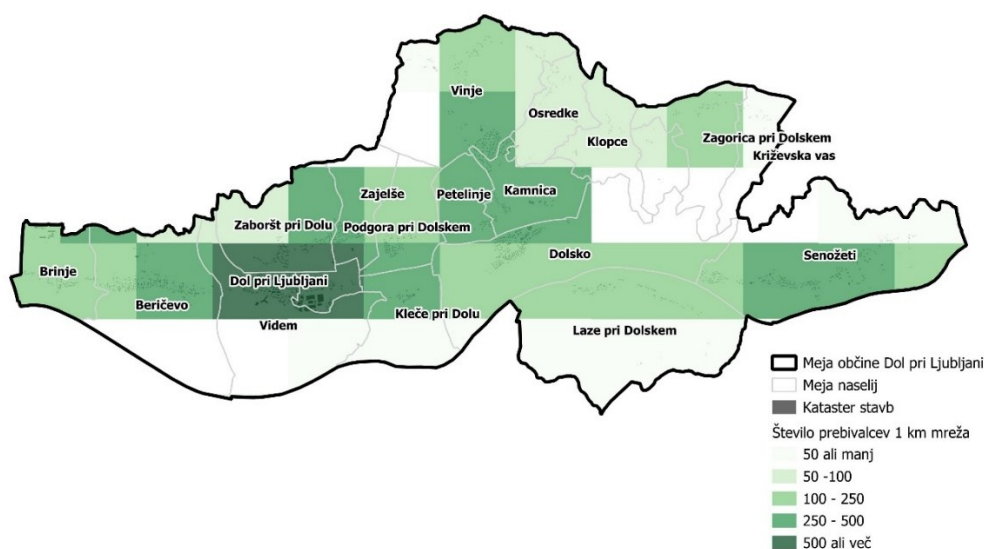
Število prometnih nesreč v občini Dol pri Ljubljani z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Dol pri Ljubljani je v letu 2024 znašala 191 prebivalcev/km², kar presega povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Dol pri Ljubljani je skoncentrirana na naselje Dol pri Ljubljani ter pripadajoča okoliška naselja ob glavni državni cesti Šentjakob–Dolsko–Ribče. Najgosteje poseljeno območje v občini je območje Dola pri Ljubljani z okoliškimi naselji Beričevo, Videm, Dolsko, Vinje in Senožeti.

Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.

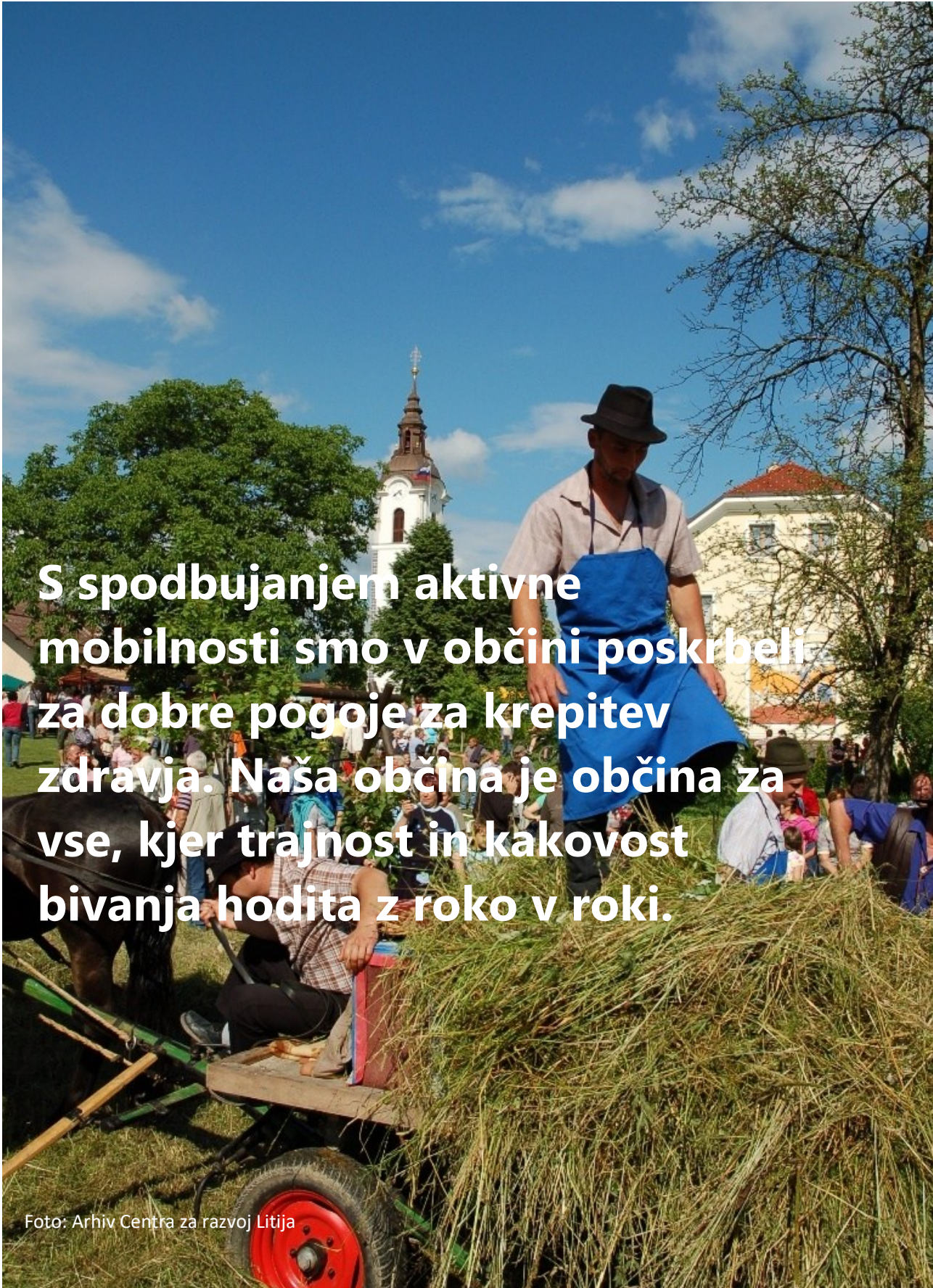


Gostota poselitve prebivalstva občine Dol pri Ljubljani na 1 km² (LUZ d.d., 2024)

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na širšem območju naselja Dol pri Ljubljani, kjer lahko prebivalci dokaj enostavno dostopajo do storitev avtobusnega potniškega prometa ter prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti.

Jugovzhodno od naselja Dolsko je urejeno edino potniško železniško postajališče v občini, pri čemer je postajališče od naselja Dolsko oddaljeno približno 1,5 km, od naselja Dol pri Ljubljani pa 4,1 km.

Oddaljenost železniškega postajališča Laze od večjih naselij v občini Dol pri Ljubljani predstavlja precejšen izziv za uporabnike železniškega potniškega prometa, saj v obstoječi prometni ureditvi do območja železniškega postajališča ni urejenih varnih ločenih površin za kolesarje in pešce, prav tako pa so slabše urejeni tudi pogoji za prestopanje na druge oblike javnega potniškega prometa (npr. avtobusni promet, prevozi na klic).



**S spodbujanjem aktivne
mobilnosti smo v občini poskrbeli
za dobre pogoje za krepitev
zdravja. Naša občina je občina za
vse, kjer trajnost in kakovost
bivanja hodita z roko v roki.**

Foto: Arhiv Centra za razvoj Litija



Vizija razvoja prometa v občini Dol pri Ljubljani

Vizijo razvoja prometa v občini Dol pri Ljubljani so na začetku procesa priprave OCPS oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa je bila potrjena tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti.

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru OCPS predstavlja temelj za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, skladnih s celostnim prometnim načrtovanjem.

Za uspešno uresničitev zastavljene vizije razvoja prometa je ključno usklajeno in povezano sodelovanje ne samo občinskih služb, temveč tudi posameznikov, podjetij ter gospodarskih in javnih služb, ki delujejo na območju občine.

Ključni vidiki prometnega razvoja so tesno povezani tudi z razvojem drugih področij, kot so regionalna povezanost, prostorsko načrtovanje, turizem ter organizacija družbenih dejavnosti in javnega življenja na ulicah. Ti dejavniki bistveno vplivajo na kakovost bivanja v urbanih naseljih, zagotavljajo lokalno oskrbo ter krepijo socialno vključenost vseh prebivalcev, še posebej najranljivejših skupin, kot so otroci, starejši in osebe z različnimi oviranostmi.

Vizija razvoja prometa v občini Dol pri Ljubljani

V občini Dol pri Ljubljani ustvarjamo trajnostno okolje, kjer so zelene površine skrbno ohranjene, dnevne migracije z motornimi vozili vztrajno upadajo, promet v občini pa je umirjen. Infrastruktura nudi varnost vsem udeležencem v prometu, še posebej ranljivim skupinam.

Prebivalci lahko na trajnosten način dostopajo do osnovnih storitev in aktivnosti, javni potniški promet pa omogoča odlično povezanost s sosednjimi občinskimi in regionalnimi središči, kar zagotavlja socialno vključenost in dostopnost za vse.

Naši prebivalci se lahko brezskrbno sprehajajo po urejenih pešpoteh in kolesarijo po urejenih kolesarskih povezavah, ki vodijo tudi do rekreacijskih poti v naravi. S spodbujanjem aktivne mobilnosti smo v občini poskrbeli za dobre pogoje za krepitev zdravja. Naša občina je občina za vse, kjer trajnost in kakovost bivanja hodita z roko v roki.



Stebri mobilnosti in cilji

OCPS nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Dol pri Ljubljani za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter posledično za povečanje deležev hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa med prebivalci občine, in sicer na račun zmanjšane oziroma optimizirane rabe motornih vozil.

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanj prebivalcev je bilo v okviru OCPS Dol pri Ljubljani oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopih katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet stebrov mobilnosti

Steber I: Hoja

Steber II: Kolesarjenje

Steber III: Javni potniški promet

Steber IV: Motorni promet

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

Izbrani stebri mobilnosti se med seboj povezujejo in prepletajo ter hkrati dopolnjujejo, s čimer je v okviru strategije zagotovljena celovita obravnava vseh prometnih izzivov.

Obvezni nacionalni in izbrani specifični strateški cilji

Z namenom uresničevanja zastavljene vizije razvoja prometa so bili v procesu priprave OCPS za vsak izbran steber mobilnosti določeni strateški cilji, ki predstavljajo rdečo nit strategije in služijo kot smerokaz za oblikovanje ukrepov.

Izbrane specifične strateške cilje za občino Dol pri Ljubljani so podobno kot vizijo oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili potrjeni oziroma legitimizirani tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti. Osnovo za določanje izbranih specifičnih strateških ciljev za posamezen steber mobilnosti so predstavljali obvezni nacionalni cilji, ki jih je v okviru Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije predpisalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Ti obvezni nacionalni cilji so:

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



Iz predpisanih obveznih nacionalnih ciljev so občani na javnih razpravah izbrali tri nacionalne obvezne cilje, ki so po njihovem mnenju prioriteten za občino Dol pri Ljubljani. Izbrani obvezni cilji so bili v nadaljevanju integrirani oziroma vključeni v nabor izbranih specifičnih strateških ciljev za občino Dol pri Ljubljani in so:

- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.

Strateška vodila

Izbrani specifični strateški cilji so bili v procesu priprave OCPS nadgrajeni in oblikovani v podrobnejša strateška vodila, ki jim bile dodane tudi t. i. kvantificirane ambicije – ciljne vrednosti posameznih vodil. Za vsako strateško vodilo oziroma kvantificirano ambicijo so bili določeni kazalniki z izhodiščnimi vrednostmi, na podlagi katerih bo v celotnem obdobju veljavnosti strategije možno spremljati napredek in uresničevanje zastavljenih specifičnih strateških ciljev.

V procesu priprave OCPS Dol pri Ljubljani je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 7 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

Steber mobilnosti	Izbrani strateški cilj	Strateško vodilo
Steber I Hoja	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s poudarkom na ranljivih skupinah.	1. Bolj varne in udobne pešpoti za večjo varnost učencev in ranljivih skupin znotraj in med naselji.
Steber II Kolesarjenje	Varno in udobno kolesarjenje do bližnjih krajev.	2. Varne kolesarske povezave znotraj občine ter do Ljubljane, Domžal in Litije.
Steber III Javni potniški promet	Več vsakodnevnih poti, opravljenih z javnim potniškim prometom. Razvoj večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst javnega potniškega prometa.	3. Hitrejše in pogostejše povezave javnega potniškega prometa do bližnjih središč. 4. Lažje in bolj učinkovito kombiniranje različnih vrst prometa, tudi z večmodalnimi točkami.
Steber IV Motorni promet	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti z zmanjšanjem tranzitnega prometa.	5. Manj tranzitnega prometa skozi naselja in vasi s poudarkom na središču Dola. 6. Umirjanje prometa v naseljih.
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vzpostaviti strateški in celostni pristop k načrtovanju prometa in prostora za razvoj dostopnega prometnega sistema, ki omogoča socialno vključenost.	7. Z dolgoročnim načrtovanjem, ciljnim izobraževanjem zaposlenih in aktivnim vključevanjem javnosti do učinkovitejšega upravljanja prometa in prostora po načelih trajnostne mobilnosti.



Steber I: Hoja

Hoja je ena najpreprostejših in najbolj naravnih oblik gibanja, ki prinaša številne koristi za zdravje, okolje in kakovost življenja. Redna hoja krepi telesno pripravljenost in ugodno vpliva na duševno počutje. Hkrati prispeva k čistejšemu zraku, saj zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in s tem količino škodljivih izpustov v prometu.

Mesta in naselja, prilagojena pešcem, ustvarjajo varnejše, bolj povezane in privlačne prostore. Dobro urejeni pločniki, zelene površine, urbana oprema in ustrezno označeni prehodi povečujejo dostopnost ter izboljšujejo kakovost bivanja, še posebej za starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

Priložnosti občine Dol pri Ljubljani na področju hoje

Površine za pešce so v določenih predelih občine Dol pri Ljubljani že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 82 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Dol pri Ljubljani izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

Prav varnost ljudi je bila med anketiranci izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa sledi želja prebivalcev, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za hojo.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje že danes peš opravlja dve petini anketirancev (41 %), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 10 % anketirancev je izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Dol pri Ljubljani na dveh lokacijah izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša slabih 9,8 %. Nekoliko nižji delež pešcev je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 4 %, medtem ko je delež pešcev anketiranih šolarjev v osnovnih šolah na območju Dola pri Ljubljani pričakovano bistveno višji: kar 20 % šolarjev je povedalo, da v šolo prihajajo peš sami ali v spremstvu odraslih. Če temu deležu prištejemo še šolarje, ki potujejo s skirojem, rolerji ali rolko, se ta delež poveča na 28 %.

Izzivi občine Dol pri Ljubljani na področju hoje

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju hoje izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža pešcev smiselno naslavljanje prednostno:

- Pomanjkanje zveznih in varnih peš povezav v naseljih in med naselji. Posledično slabo razvita mreža pešpoti negativno vpliva na dostopnost do storitev in zmanjšuje varnost za pešce.
- Preozki, neudobni in slabo osvetljeni pločniki. Slabša kakovost infrastrukture omejuje udobje in povečuje nevarnost pri hoji, zlasti ponoči.



- Nezadostno urejene peš povezave ob glavnih prometnicah. Pešci so prisiljeni hoditi ob cestišču, zaradi česar so izpostavljeni motornemu prometu, kar povečuje tveganje za prometne nesreče.
- Neudobna in nevarna hoja na določenih odsekih. Zlasti problematične so poti v Kamnici, Senožetih, pot do pokopališča na relaciji med Senožeti in Dolskem, v naselju Vinje, Laze pri Dolskem, peš povezava proti Beričevim ter prečkanje Zasavske ceste.
- Nevarne šolske poti v Dolskem, zaradi česar je ogrožena varnost otrok na poti v šolo.
- Slabo urejene peš povezave do avtobusnih postajališč ovirajo dostopnost do javnega potniškega prometa.
- Pomanjkanje urejenih rekreacijskih poti ob Kamniški Bistrici in reki Savi.

Prioritete občine Dol pri Ljubljani na področju hoje

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Dol pri Ljubljani na področju hoje prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala prednostno:

- Izboljšanje pogojev za hojo v splošni anketi o prometu podpira 82 % anketirancev, pri čemer je najpomembnejša vrednota anketirancev prometna varnost. Ključna prioriteta Občine Dol pri Ljubljani na področju hoje je tako gradnja novih in obnova obstoječih površin za pešce, s poudarkom na prometni varnosti vseh udeležencev v prometu, še zlasti pa najranljivejših, kot so otroci, starejši in invalidi.

Dosežki občine Dol pri Ljubljani na področju hoje

V Dolu pri Ljubljani si že več let prizadevamo za izboljšanje pogojev za hojo. Z umirjanjem prometa, varnejšimi prehodi za pešce ter izboljšano infrastrukturo smo povečali varnost v naseljih. V letu 2023 smo zaključili izgradnjo meteorne kanalizacije in pločnika v Dolskem, zaradi celovite ureditve in prenove infrastrukture predvsem v okolici šole pa smo uredili tudi cesto in pločnik v Dolskem od hišne številke 23 do 39. Novi pločnik se je navezal na že izgrajeno pot ob koncu industrijske cone, kar je še dodatno izboljšalo dostopnost in varnost za šolarje in druge pešce.

Na pobudo občanov (participativni proračun) smo v letu 2023 uredili potko na Vinjah pod cerkvijo. Peščena pot se od vznožja brega, kjer so tudi parkirna mesta, v serpentinah vije do travnate ploščadi in nadaljuje v travnato potko, ki vodi po stopnicah do pokopališča in ob njegovem obzidju. Varno gibanje smo zagotovili tudi z namestitvijo varnostne ograje v Brinjah. V letu 2024 smo obnovili staro pohodno pot v Križevski vasi, ki je odprla novo pot kolesarjenju in hoji.

V skladu s predlogi občanov že načrtujemo nove pločnike, posodobitev javne razsvetljave, nove sprehajalne poti in postavitev zaščitne ograje s klopmi v letu 2025. V nadaljnjih letih načrtujemo izboljšave za pešce, kot so peš cona v centru Dola, rekreacijska pot ob Kamniški Bistrici, nadgradnje pločnikov in dodajanje javne razsvetljave.

Občina Dol pri Ljubljani si že več let prizadeva za izboljšanje pogojev za hojo kot temelj trajnostne mobilnosti. Z umirjanjem prometa, varnejšimi prehodi za pešce in izboljšano infrastrukturo smo povečali varnost v naseljih.



Urejen pločnik v Dolskem (foto: Arhiv Občine Dol pri Ljubljani)

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Bolj varne in udobne pešpoti za večjo varnost učencev in ranljivih skupin znotraj in med naselji

Zagotavljanje varnih in udobnih pešpoti, zlasti za učence, starejše osebe, gibalno ovirane posameznike in druge ranljive skupine, je ena izmed temeljnih usmeritev pri načrtovanju prometne infrastrukture, tako znotraj naselij kot tudi med njimi. Pešpoti predstavljajo osnovo za vsakodnevno življenje brez uporabe avtomobila in so ključen element spodbujanja trajnostne mobilnosti.

Za dosego višje stopnje varnosti in udobja na pešpotih je potrebno sistematično urejanje šolskih poti in drugih pomembnih povezav. To vključuje jasno označevanje šolskih poti, umirjanje prometa v bližini šol in vrtcev (z ukrepi, kot so dvignjeni prehodi za pešce, zožitve cestišča, omejitve hitrosti), nameščanje varnostnih ograj, semaforjev in drugih ukrepov za zaščito najbolj ranljivih udeležencev v prometu. Pomembno je tudi vključevanje izobraževalnih ustanov v ozaveščanje o pomenu varne hoje.

Posebno pozornost je treba nameniti izboljšanju prometne infrastrukture: gradnji širših pločnikov, pogostejšemu vzdrževanju živih mej, umiku nepravilno postavljenih drogov, ureditvi poškodovanih površin ter zagotavljanju neprekinjenih in dostopnih peš poti med naselji in znotraj naselij.

Obenem je za zagotavljanje boljše varnosti pešcev ključna tudi osvetljenost površin, predvsem v zgodnjih jutranjih ali večernih urah. S tega vidika je potrebna nadgradnja javne razsvetljave na kritičnih odsekih – ob šolskih poteh, avtobusnih postajališčih, prehodih za pešce in peš poteh, ki jih uporabljajo ranljive skupine.



Pešpoti morajo biti zasnovane tako, da so prijazne do vseh uporabnikov – vključevati morajo elemente, kot so klopi za počitek, drevesa za senco, klančine z ustreznim naklonom za osebe z omejeno mobilnostjo in varni prehodi. Pri tem je ključno tudi redno in učinkovito vzdrževanje peš infrastrukture. Pesek, listje, poškodbe površin ali zaraščene poti bistveno zmanjšujejo varnost in uporabnost, zato je treba v občini vzpostaviti sistem rednega nadzora in vzdrževanja v sodelovanju z občinskimi službami in krajevnimi skupnostmi.

Zastavljeni cilji:

- Povečanje deleža otrok, ki pridejo v šolo peš, s skirojem, rolko ali rolerji za najmanj 10 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 28 % (vir: anketa med šolarji).
- Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo peš za najmanj 7 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 9,8 % (vir: štetje prometa).
- Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev na 0 v času izvajanja strategije. V letu 2024 so bile v občini zaznane 4 prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev (vir: podatki Agencije za varnost v prometu RS).



Steber II: Kolesarjenje

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti v in med naselji ter izboljšanje povezav s sosednjimi občinami je ključnega pomena za trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost življenja prebivalcev Dola pri Ljubljani. Dobra urejena kolesarska infrastruktura prinaša številne koristi tako za posameznike kot za celotno skupnost. Kolesarjenje je eden od najlažjih in najučinkovitejših načinov za ohranjanje telesne aktivnosti in zdravja. Urejene in prijetne kolesarske poti spodbujajo več gibanja, zmanjšujejo stres in izboljšujejo splošno dobro počutje prebivalcev.

Kolesarji so med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu, še posebej na prometnih cestah brez ločenih kolesarskih površin. Povezane in varne kolesarske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče in izboljšujejo prometno varnost, saj ločijo kolesarje od motoriziranega prometa ter zagotavljajo urejene in osvetljene poti. Če so kolesarske poti dobro urejene, več ljudi izbere kolo kot osnovno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti v šolo, službo ali trgovino.

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, ko so Ljubljana, Domžale in Litija, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Priložnosti občine Dol pri Ljubljani na področju kolesarjenja

Prebivalci občine Dol pri Ljubljani kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (22 %), za obisk središča Dola (13 %), za poti do trgovine v bližini doma (9 %) ter za poti v šolo (8 %). V splošni anketi o prometu je kar 82 % anketirancev pritrdilo, da je treba v občini Dol pri Ljubljani izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev.

Prav varnost ljudi je bila med anketiranci, podobno kot v primeru hoje, izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa tudi v tem primeru sledi želja prebivalcev in prebivalk, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za kolesarje.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 22 % anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolj varne (50 % anketirancev), bolj urejene (47 % anketirancev) oziroma bi bile bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejša potovanja (25 % anketirancev). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 8 % anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah oziroma če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklapljanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa (11 % anketirancev). 10 % anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine na voljo funkcionalen javni sistem za izposajo koles. Iz ankete je razvidno tudi, da 14 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmoglo oziroma ne bi želelo opraviti s kolesom.



S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 2,5 %. Deleža kolesarjev sta bila nekoliko višja v sklopu ankete med šolarji v osnovnih šolah, s katero je bilo ugotovljeno, da v šolo prikolesarijo 4 % osnovnošolcev. Prav tako po podatkih ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom potujejo 4 % zaposlenih.

Izzivi občine Dol pri Ljubljani na področju kolesarjenja

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju kolesarjenja izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža kolesarjev smiselno naslavljati prednostno:

- Ozke ceste in mostovi. Površine za kolesarje potekajo po vozišču, kar kolesarje izpostavlja nevarnim prometnim situacijam in zmanjšuje njihovo varnost.
- Visoke hitrosti motornih vozil, še posebej na cestah brez kolesarskih stez, kar povečuje tveganje za prometne nesreče.
- Slabo urejene ali manjkajoče daljinske kolesarske povezave. Pomanjkanje ustreznih poti onemogoča varno kolesarjenje med občino Dol pri Ljubljani in sosednjimi občinami, kot so Ljubljana, Domžale in Litija.
- Nevarne in neudobne kolesarske poti znotraj občine. Poti znotraj občine na relacijah, kot so Dolsko–Laze, Dolsko–Jevnica/Senožeti ter Dolsko–Dol–Brinje, so infrastrukturno neurejene, kar povečuje tveganje za nesreče in zmanjšuje privlačnost kolesarjenja.
- Slaba dostopnost železniških postaj. Povezave do postaj (ŽP Laze in ŽP Jevnica v občini Litija) so neprimerne za varno vključevanje kolesarjev, kar zmanjšuje povezljivost z javnim potniškim prometom.
- Nevarne kolesarske šolske poti. Slaba infrastruktura ogroža otroke, ki se v šolo vozijo s kolesom in odvrčajo starše od spodbujanja aktivne mobilnosti.
- Pomanjkanje možnosti za varno hranjenje koles ob ključnih točkah zmanjšuje udobje kolesarjev (npr. ŽP Laze, OŠ Dolsko in AP Beričevo).

Prioritete občine Dol pri Ljubljani na področju kolesarjenja

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Dol pri Ljubljani na področju kolesarjenja prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala prednostno:

- Izboljšanje pogojev za kolesarjenje v splošni anketi o prometu podpira 82 % anketirancev, obenem pa jih kar 92 % podpira ureditev kolesarske povezave do Ljubljane. Ureditev varnih kolesarskih povezav v in med naselji ter do bližnjih regijskih središč, predvsem Ljubljane, je ključna prioriteta Občine Dol pri Ljubljani na področju kolesarjenja. Na odsekih, kjer ni neposredno pristojna za ureditev kolesarskih povezav, bo Občina Dol pri Ljubljani aktivno sodelovala z vsemi ključnimi deležniki in pristojnimi institucijami.
- Povečanje potenciala kolesarjenja z vidika večmodalnosti na nivoju občine in regije (povezovanje kolesarske infrastrukture z infrastrukturo avtobusnega in železniškega javnega potniškega prometa).

- Izboljšanje obstoječega in uvedba novih sistemov za izposajo koles, ki bodo kompatibilni s sistemi sosednjih občin ter na nivoju regije. Ukrepi na tem področju bodo zajemali dodatna postajališča za izposajo koles, povečanje števila koles ter izboljšanje uporabniške izkušnje.

Dosežki občine Dol pri Ljubljani na področju kolesarjenja

Na področju kolesarjenja smo v letu 2024 s postavitvijo kolesarnice pri avtobusnih postajah v Dolskem omogočili večmodalna potovanja, v letu 2025 načrtujemo še postavitev kolesarnice v Senožetih. Trenutno v občini deluje sistem za izposajo koles »Po kolo«, ki nas povezuje z Litijo in Šmartnim pri Litiji, v naslednjih letih pa bomo sodelovali pri vzpostavitvi javnega sistema izposoje e-koles v Ljubljanski urbani regiji, v okviru katerega načrtujemo dobavo e-koles in postavitev postajališč na treh lokacijah v občini že v letu 2026. Uredili bomo tudi rekreacijsko pot ob Kamniški Bistrici.



Sistem za izposajo koles »PoKolo« (foto: Arhiv Občine Dol pri Ljubljani)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 2: Varne kolesarske povezave znotraj občine ter do Ljubljane, Domžal in Litije

Kolesarjenje se vse bolj uveljavlja kot učinkovit in trajnosten način mobilnosti. Je hitro, cenovno dostopno, okolju prijazno in pozitivno vpliva na zdravje uporabnikov. Da bi lahko resnično nadomestilo uporabo avtomobila, pa mora biti kolesarjenje varno, udobno, neprekinjeno in dostopno za vse generacije – tako znotraj občine kot tudi v povezavi z večjimi središči, kot so Ljubljana, Domžale in Litija.



Vzpostavitev varnih kolesarskih povezav zahteva celostno načrtovanje in izgradnjo ločenih, jasno označenih kolesarskih poti in pasov, ki povezujejo naselja znotraj občine ter omogočajo povezljivost z okoliškimi občinami. Kjer prostorske možnosti tega ne omogočajo, je treba promet umiriti ter vzpostaviti skupne površine z jasno prioriteto počasnega prometa in dodatno zaščito za kolesarje.

Poleg osnovne infrastrukture je treba zagotoviti tudi varne prehode, ustrezno javno razsvetljavo in dobro prometno signalizacijo, ki jasno označuje kolesarske površine in opozarja druge udeležence v prometu na prisotnost kolesarjev.

Posebno skrb je treba nameniti otrokom in mladostnikom, ki se s kolesom vozijo v šolo. Kolesarske šolske poti morajo biti jasno označene, fizično ločene od motornega prometa in prilagojene varni uporabi vseh starostnih skupin.

Ključen dejavnik pri spodbujanju vsakodnevnega kolesarjenja je tudi ustrezna kolesarska oprema na javnih točkah – še posebej možnost varnega shranjevanja koles. Takšne rešitve bi morale biti vzpostavljene na strateških lokacijah, kot so železniške postaje (npr. ŽP Laze, ŽP Jevnica v občini Litija), osnovne šole (v Dolu in v Dolskem) in ob avtobusnih postajališčih, kjer trenutno manjkajo ustrezna stojala ali kolesarnice za kolesa.

Zastavljena cilja:

- Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo s kolesom za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 2,5 % (vir: štetje prometa).
- Povečanje deleža zaposlenih, ki za pot na delovno mesto uporabljajo kolo za najmanj 3 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 4 % (vir: anketa med zaposlenimi).



Steber III: Javni potniški promet

Učinkovit in dostopen javni potniški promet omogoča bolj trajnostna potovanja, zmanjšuje prometne zastoje in prispeva k višji kakovosti življenja prebivalcev. Čeprav hoja in kolesarjenje igrata pomembno vlogo, brez učinkovitega javnega potniškega prevoza (JPP) trajnostna mobilnost ne more doseči svoje polne funkcionalnosti. Javni promet omogoča hitre, cenovno dostopne in ekološko sprejemljive prevoze za širšo populacijo. Ob ustreznih naložbah v infrastrukturo, prilagoditvah voznih redov in boljših povezavah z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti lahko postane osrednji steber bolj trajnostne, varne in prijazne prihodnosti prevoza.

Boljša poveztljivost znotraj občine in širše, na primer z razširitvijo rednih avtobusnih linij potniškega prometa, bi se znatno izboljšala dostopnost prebivalcev do Dola in drugih občinskih središč. Boljše povezave bi omogočile lažje opravljanje vsakodnevnih opravkov in dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev, kar bi povečalo socialno vključenost in izboljšalo kakovost življenja vseh prebivalcev, tudi tistih iz bolj oddaljenih krajev.

Z izboljšanjem javnega potniškega prometa bi se zmanjšala odvisnost prebivalcev do osebnih avtomobilov, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometa, manjši porabi energije in čistejšemu okolju. Učinkovit javni promet zmanjšuje potrebo po parkirnih mestih in pomaga pri razbremenitvi glavnih prometnic, kar pozitivno vpliva na celotno prometno ureditev v občini. Trenutne prometne razmere v občini kažejo na potrebo po izboljšanju železniških in avtobusnih povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi kraji, zlasti z Ljubljano.

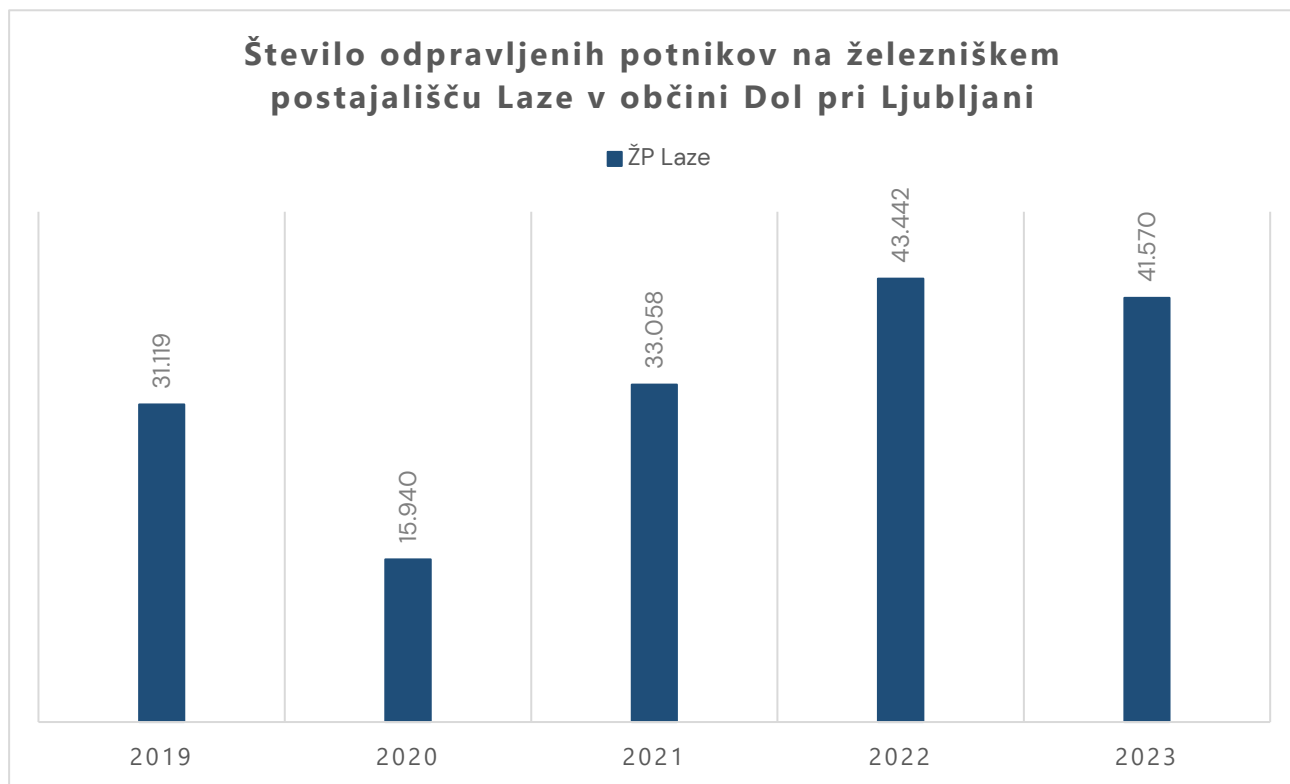
Priložnosti občine Dol pri Ljubljani na področju javnega potniškega prometa

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Dola pri Ljubljani je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 11 %. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti na delo in za poti v šolo. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Dol pri Ljubljani je razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 33 % anketiranih šolarjev, medtem ko običajnih avtobusnih linij ter vlaka šolarji za prihod v šolo praktično ne uporabljajo. Nizki deleži uporabe javnega potniškega prometa za poti na delo so razvidni tudi iz ankete v izbranih podjetjih, kjer zaposleni javnega potniškega prometa za prihod na delovno mesto ne uporabljajo prav pogosto (3 %).

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Dol pri Ljubljani bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 89 % vprašanih meni, da bi bilo treba povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij avtobusnih in železniških prevozov.

V občini Dol pri Ljubljani poteka mestni in medkrajevni javni prevoz, ki ga izvajata prevoznika Arriva d.o.o. in LPP d.o.o. Po podatkih prevoznika Arriva je bilo na dan štetja prometa (9. oktober 2024), v vseh terminih medkrajevnih avtobusnih linij v občini Dol pri Ljubljani skupno zabeleženih 224 potnikov oziroma validacij vozovnic. Po podatkih prevoznika LPP pa je bilo za celoten oktober 2024 v občini Dol pri Ljubljani zaznanih 680 validacij vozovnic.

Javni potniški promet v občini Dol pri Ljubljani poleg avtobusnega obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba je v zadnjih letih nekoliko narasla. Podatki Slovenskih železnic o številu odpravljenih potnikov na postajališču Laze kažejo, da se je število potnikov v letu 2023 glede na leto 2019 povečalo za 33,6 %.



Število odpravljenih potnikov na železniškem postajališču v občini Dol pri Ljubljani (SZ, 2024)

Občina Dol pri Ljubljani je že od leta 2021 vključena v projekt Prostofer, ki je namenjen starejšim, ki nimajo možnosti lastnega prevoza ali imajo slabše povezave drugih oblik javnega potniškega prometa. Projekt uporabnikom ob predhodnem dogovoru preko klicnega centra omogoča brezplačne prevoze do javnih ustanov, trgovskih centrov, do zdravniške oskrbe in podobno.

Izzivi občine Dol pri Ljubljani na področju javnega potniškega prometa

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju javnega potniškega prometa izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža potnikov smiselno naslavljanje prednostno:

- Slaba dostopnost železniške postaje Laze z avtobusom, kar omejuje možnost za enostavno in hitro prehajanje med različnimi oblikami JPP. Slabša dostopnost do železniške postaje za uporabnike JPP povečuje potrebo po uporabi avtomobila.
- Pomanjkanje parkirnih mest pri železniški postaji Laze. Slabši pogoji za parkiranje osebnih vozil onemogočajo kombiniranje uporabe osebnega avtomobila in JPP, kar prispeva k večji odvisnosti od osebnih avtomobilov.
- Prenizka frekvenca avtobusnih linij, predvsem v večernem času in ob koncih tedna omejuje uporabnost javnega prevoza za vsakodnevne obveznosti ter zmanjšuje privlačnosti JPP za širšo populacijo.

- Slaba osvetljenost avtobusnih postajališč (npr. Kleče) povečuje tveganja za prometne nesreče in zmanjšuje udobnost uporabe JPP.
- LPP linija vozi samo do Beričevega (nekdaj tudi do Vidma), kar zmanjšuje dosegljivost javnega prevoza do bolj oddaljenih naselij.

Prioritete občine Dol pri Ljubljani na področju javnega potniškega prometa

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Dol pri Ljubljani na področju javnega potniškega prometa prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala prednostno:

- Izboljšanje pogojev za uporabo JPP podpira 89 % anketirancev, zato bo ključna prioriteta Občine Dol pri Ljubljani na področju javnega potniškega prometa preveritev možnosti in kasnejše podaljšanje obstoječe linije LPP tudi do drugih predelov občine (npr. do Dolskega in Senožet) ter informiranje občanov glede možnosti uporabe drugih oblik javnega potniškega prometa (npr. prevozi na klic). V okviru ukrepov na področju JPP bo Občina Dol pri Ljubljani aktivno sodelovali z vsemi ključni deležniki in pristojnimi institucijami (DUJPP, prevozniki).

Dosežki občine Dol pri Ljubljani na področju javnega potniškega prometa

Na Občini Dol pri Ljubljani aktivno spodbujamo uporabo javnega prevoza. Sofinanciramo del voznine pri enkratnih in mesečnih vozovnicah v javnem medkrajevnem potniškem prometu, ki ga izvaja Arriva d.o.o. V zadnjih dveh letih smo postavili nove avtobusne postaje v Brinjah, Podgori in Klečah ter kolesarnico v Dolskem pri avtobusnih postajah, ki omogoča občankam in občanom, da se do postaje pripeljejo s kolesom. V občini živi tudi projekt »Prostofer«, ki je namenjen vsem starejšim, ki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov ali dovolj dohodkov ali pa imajo neustrezen dostop do javnega prevoza. S Prostoferjem prispevamo k večji socialni vključenosti in dostopu do zdravniške oskrbe ter drugih javnih ustanov in osnovnih dobrin.



Projekt Prostofer namenjen prevozu starejših (foto: Arhiv Občine Dol pri Ljubljani)



Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 3: Hitrejše in pogostejše povezave javnega potniškega prometa do bližnjih središč

Za preusmeritev potnikov iz osebnih vozil na različne oblike javnega potniškega prometa je ključno zagotoviti hitrejše, bolj zanesljive in pogostejše povezave do bližnjih središč, kot so Ljubljana, Domžale, Moravče in Litija. Javnemu prevozu je treba zagotoviti vlogo učinkovite in dostopne alternative za vsakodnevna potovanja, tako za delo, šolo kot prosti čas.

Kljub številnim prednostim JPP – od okoljskih koristi do večje prometne varnosti – številni dejavniki trenutno omejujejo njegovo uporabo. Največji izzivi so dolgi potovalni časi, redki odhodi v času izven konic, slaba povezljivost med različnimi vrstami prevoza ter neustrezna dostopnost postajališč.

Za izboljšanje razmer je nujno zagotoviti večjo frekvenco avtobusnih in železniških povezav, zlasti v konicah, večernih urah in ob koncih tedna. Postajališča morajo biti varna, dobro osvetljena, opremljena s čakalnimi prostori in dostopna vsem uporabnikom – tudi starejšim ter osebam z zmanjšano mobilnostjo.

Poleg izboljšanja vozniških redov je ključno poskrbeti za boljšo dostopnost do postajališč – s kakovostnimi pešpotmi, varnimi kolesarskimi povezavami in možnostjo parkiranja koles ali avtomobilov v neposredni bližini. Le z usklajenim razvojem vseh teh elementov bo moč doseči prehod k bolj trajnostni, učinkoviti in vključujoči mobilnosti.

Strateško vodilo 4: Lažje in bolj učinkovito kombiniranje različnih vrst prometa, tudi z večmodalnimi točkami

Za učinkovitejšo uporabo javnega potniškega prometa ter zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil je nujno omogočiti lažje prehajanje med različnimi vrstami prometa. Ključno vlogo pri tem imajo večmodalne točke, ki omogočajo preprosto, udobno in časovno usklajeno menjavo prevoznih sredstev.

Večmodalne točke so stičišča, ki povezujejo različne oblike prevoza in olajšajo potovanje uporabnikom – na primer iz kolesa na avtobus, z avtobusa na vlak ali z vlaka peš do cilja. Njihova vloga je še posebej pomembna v prometnih vozliščih, kot so železniške postaje, avtobusna postajališča ter večja naselja, kjer se križajo različne prometne smeri.

Za uspešno delovanje večmodalnih točk je ključno, da so opremljene z ustrezno infrastrukturo: varnimi stojali za kolesa, dobro osvetljenimi in čistimi čakalnicami, dostopnimi površinami za pešce ter informacijsko podporo. Pomembno je tudi usklajevanje vozniških redov med avtobusi in vlaki ter poenostavljeno plačevanje, kar uporabnikom omogoča brezhibno izkušnjo ne glede na vrsto prevoza.

Večmodalne točke morajo biti dobro povezane s kolesarskimi in pešpotmi ter omogočati hitro in varno premikanje med njimi. S tem se javni prevoz postavlja kot enakovredna in konkurenčna alternativa avtomobilskemu prometu.



Zastavljeni cilji:

- Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo potujejo z JPP za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 3 % (vir: anketa med zaposlenimi).
- Ureditev najmanj ene nove oziroma rekonstrukcija obstoječe večmodalne točke v času izvajanja strategije.
- Povečanje števila potnikov na mestnih avtobusih, ki vozovnico validirajo v občini Dol pri Ljubljani za najmanj 100 % v času izvajanja strategije. V mesecu oktobru 2024 je bilo validiranih 680 vozovnic prevoznika LPP na postajališčih v občini Dol pri Ljubljani (vir: podatki prevoznika LPP).
- Povečanje števila potnikov na medkrajevnih avtobusih, ki vstopijo ali izstopijo na postajališčih v občini Dol pri Ljubljani za najmanj 10 % v času izvajanja strategije. Na dan štetja v mesecu oktobru 2024 je bilo validiranih 224 vozovnic prevoznika Arriva na postajališčih v občini Dol pri Ljubljani (vir: podatki prevoznika Arriva).
- Povečanje števila potnikov na železniški postaji Laze za najmanj 20 % v času izvajanja strategije. V celotnem letu 2023 je bilo na železniški postaji Laze prešteti 41.570 potnikov (vir: podatki Slovenskih železnic).



Steber IV: Motorni promet

Učinkovito upravljanje prometa in parkiranja vpliva na prometno varnost in s tem na kakovost življenja. Z umirjanjem prometa, ki upošteva prisotnost tovornih vozil in kmetijske mehanizacije ter izvajanjem premišljene parkirne politike lahko občina učinkovito umiri promet, zmanjša negativne vplive na okolje ter optimizira uporabo prostora. Ukrepi za umirjanje prometa izboljšajo varnost na cestah, zlasti za pešce, kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu.

Priložnosti občine Dol pri Ljubljani na področju motornega prometa

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbranih dveh lokacijah je razvidno, da prebivalci Dola pri Ljubljani za opravljanje potovanj še vedno v večini uporabljajo osebne avtomobile.

Kljub temu da se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se več kot dve tretjini (68 %) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejša potovanja z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini (71 %) strinjajo, da je v Dolu pri Ljubljani premalo parkirnih mest, manj kot polovica (45 %) pa se jih strinja, da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete, ki bi omogočale brezplačno parkiranje.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 35 % anketiranih, 36 % anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Slaba polovica anketirancev (47 %) meni, da je treba hitrost avtomobilskega prometa zmanjšati, 26 % anketiranih pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 71,1 %. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 73,3 %.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Dol pri Ljubljani, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebni avtomobilu pripelje samih (67 %), 12 % zaposlenih v osebni avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike, 8 % zaposlenih pa se v avtomobilu pripelje kot sopotnik. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci pričakovano nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 36 % osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,4 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.



Trend prometnih obremenitev v občini Dol pri Ljubljani je razviden iz analize podatkov avtomatskih števec prometa na državnih cestah v občini. Prometne obremenitve PLDP (povprečni letni dnevni promet) po letu 2020, ko je bil na nivoju celotne države zaznan občuten upad prometnih obremenitev zaradi epidemije Covid-19, naraščajo na vseh pomembnejših državnih cestah v občini Dol pri Ljubljani, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju:

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 114 Dol									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	13.056	88	11.564	52	975	118	97	40	122
2020	11.073	81	9.679	35	921	114	101	38	104
2021	12.044	84	10.495	47	1.030	123	115	43	107
2022	12.563	94	11.003	52	1.035	116	113	44	106
2023	12.199	92	10.681	53	1.005	109	97	46	116

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števec prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 121 Senožeti									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	8.808	73	7.722	26	661	97	78	38	113
2020	7.421	67	6.401	17	617	93	90	36	100
2021	8.018	69	6.933	21	672	98	86	37	102
2022	8.219	74	7.119	31	679	94	80	39	103
2023	8.108	71	7.015	33	673	88	70	42	116

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števec prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Hitrosti motornih vozil na cestnih odsekih v občini Dol pri Ljubljani je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti, ki so postavljeni na lokalnem cestnem omrežju. Pri tem je bilo ugotovljeno, da so hitrosti motornih vozil v občini pogosto še vedno previsoke.

V procesu priprave OCPS Dol pri Ljubljani so bili analizirani celoletni podatki (2024) osmih stacionarnih merilnikov hitrosti na lokalnem cestnem omrežju, pri čemer je bilo ugotovljeno, da v povprečju več kot tretjina voznikov (35 %) mimo merilnih mest vozi nad omejitveno hitrostjo.

Izzivi občine Dol pri Ljubljani na področju motornega prometa

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju motornega prometa izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljanje prednostno:

- Visok delež tranzitnega prometa (osebnega in tovornega) skozi naselja povečuje prometno obremenjenost in nevarnost za pešce in kolesarje (npr. na Zasavski cesti, v naselju Kamnica, Beričevo, Zajelše, mimo Brinja proti obvoznici).
- Lokalne ceste ob prometnih zastojih na glavni cesti služijo kot obvoznica. Vzoredne lokalne ceste se ob zastojih na Zasavski cesti pogosto uporabljajo kot obvoz, kar dodatno obremenjuje naselja in ogroža varnost lokalnega prebivalstva.



- Načrtovano širjenje parkirišč pri večjih delodajalcih, kar bo dodatno spodbujalo vožnjo z osebnimi vozili.
- Pomanjkanje parkirnih površin ob javnih ustanovah. Visoka zasedenost parkirišč pri OŠ Videm in v Dolskem povzroča nezadovoljstvo med obiskovalci, stanovalci in zaposlenimi.
- Visoke hitrosti vozil skozi naselja, na šolskih poteh in na cestah do avtoceste, kar zmanjšuje varnost vseh udeležencev v prometu (predvsem v naseljih Dolsko, Podgora, Kamnica, Beričevo, Videm).
- Dotrajane vozne površine zmanjšujejo udobnost vožnje ter povečujejo tveganje za nastanek prometnih nesreč.
- Nepregledni odseki in slabo označena križišča.

Prioritete občine Dol pri Ljubljani na področju motornega prometa

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Dol pri Ljubljani na področju motornega prometa prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala prednostno:

- Varnost je tudi na področju motornega prometa ključna vrednota sodelujočih v anketi, pri čemer 47 % anketirancev podpira zniževanje omejitvene hitrosti na lokalnem cestnem omrežju, 26 % pa jih temu ukrepu nasprotuje.
- Ključna prioriteta Občine Dol pri Ljubljani na področju motornega prometa je tudi znižanje velikih prometnih obremenitev tranzitnega motornega prometa (tako osebnega kot tovornega) na poseljenih območjih ter vpeljava trajnostne logistike v urbanih središčih.

Dosežki občine Dol pri Ljubljani na področju motornega prometa

V Občini Dol pri Ljubljani poseben poudarek dajemo izboljšanju cestne infrastrukture, kamor sodijo projekti sanacije cestnih odsekov in usadov, izgradnje izogibališč, ureditve odvodnjavanja, brežin in mostov. Med njimi je denimo sanacija usadov Kamnica–Križevska vas, obnova cestišča v Dolskem (93-93b), ureditev križišča v Senožetih, gradnja mostu čez Mlinščico, izgradnja izogibališč v Dolskem, ureditev odvodnjavanja javne poti na Vinjah (37-124), sanacija odseka ceste v Lazah, ureditev brežine ob cestišču v Senožetih in ureditev mostu z brvjo čez Pšato. Občina ima tudi osem aktivnih prikazovalnikov hitrosti s ciljem zmanjševanja prekomerne hitrosti motornih vozil v Brinjah, Beričevem (2), Vidmu, Zaborštu, Kamnici, Lazah in Senožetih.

Ureditev primernih parkirišč načrtujemo na območju središča Dola pri Ljubljani - Marjetica (OPPN), pri Kulturnem domu Dolsko v okviru nove zunanje ureditve in ob cerkvi v Križevski vasi.



Prikazovalnik hitrosti v naselju Beričevo (foto: Arhiv Občine Dol pri Ljubljani)

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 5: Manj tranzitnega prometa skozi naselja in vasi s poudarkom na središču Dola

Tako tovari kot osebni tranzitni promet, ki poteka skozi naselja in vasi v občini Dol pri Ljubljani, močno vpliva na kakovost življenja prebivalcev. Ceste, ki so v osnovi namenjene lokalni rabi, postajajo preobremenjene, kar poslabšuje prometno varnost in povečuje možnost za prometne nesreče, zlasti za ranljive skupine, kot so otroci, starejši in pešci na šolskih poteh. Prav tako promet skozi naselja povečuje hrup, onesnaženost zraka ter zmanjšuje občutek udobja v prostoru.

Velik del težave predstavlja dejstvo, da se ob zastojih na glavni Zasavski cesti promet samodejno preusmeri na vzporedne lokalne ceste, ki potekajo skozi naselja. Tovrstni obvozi za povečane prometne obremenitve infrastrukturno niso primerni, kar še dodatno slabša pogoje za lokalni promet, gibanje pešcev in varnost na cestah.

Za zmanjšanje tranzitnega prometa v naseljih je nujno uvesti večplastne ukrepe, kot so vzpostavitev prometne signalizacije z jasno označenimi omejitvami, prepovedmi in opozorili za voznike ter izvajanje fizičnih ukrepov za umirjanje prometa, vključno z zožitvami vozišča, grbinami, prikazovalniki in merilniki hitrosti ter fizičnim redarskim nadzorom.

Za izboljšanje prometnih razmer je ključnega pomena tudi dolgoročna prometna politika, ki bo ljudi odvrčala od uporabe osebnega avtomobila na krajše razdalje ter spodbujala trajnostno mobilnost – hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa.



Strateško vodilo 6: Umirjanje prometa v naseljih

Prometna varnost je ključni element kakovostnega bivanjskega okolja, zlasti v naseljih, kjer se promet prepleta z vsakdanjim življenjem – šolskimi potmi, peš površinami, kolesarskimi povezavami in dostopi do javnega prevoza. V občini Dol pri Ljubljani številna območja ostajajo prometno pomanjkljivo urejena ali premalo nadzorovana, kar pomeni povečano izpostavljenost nevarnostim za pešce, kolesarje in druge ranljive skupine.

Prehitra vožnja motornih vozil po Zasavski cesti ter v naseljih Dolsko, Kamnica, Podgora, Videm in Beričevo močno ogrožajo varnost ranljivejših udeležencev v prometu. Posebno ogrožena so območja v bližini šol in avtobusnih postajališč, kjer primanjkuje fizičnih ukrepov za umirjanje prometa.

Za izboljšanje razmer je nujen celostni pristop k umirjanju prometa. Ključni ukrepi vključujejo znižanje omejitvene hitrosti v naseljih, uvedbo fizičnih ovir, kot so grbine, cestne zožitve in dvignjeni prehodi za pešce, izboljšanje preglednosti križišč ter jasno, dobro vidno in dosledno prometno signalizacijo.

Zastavljeni cilj:

- Zmanjšanje deleža osebnega in tovornega prometa v občini za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 73 % (vir: štetje prometa).
- Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki za pot za delovno mesto uporabljajo lasten osebni avtomobil, pri čemer so v avtomobilu sami, za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 67 % (vir: anketa med zaposlenimi).
- Znižanje najvišjih hitrosti na merilnih mestih v občini za najmanj 20 km/h v času izvajanja strategije (vir: podatki stacionarnih merilnikov hitrosti).



Steber V: Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje prometa (CPN) izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je že priprava Celostne prometne strategije, ki občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

Celostno prometno načrtovanje ne zavrača, temveč nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več odločevalcev prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v njihovem lokalnem okolju.

Priložnosti občine Dol pri Ljubljani na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje je v občini Dol pri Ljubljani dobro politično sprejeto, pri čemer je vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja treba vključiti tako v občinski kot tudi regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se o prometnih vsebinah z javnostjo komunicira jasno in strateško, saj lahko to pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

Izzivi občine Dol pri Ljubljani na področju celostnega prometnega načrtovanja

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju celostnega prometnega načrtovanja izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljal prednostno:

- Pomanjkanje celostnega in strateškega pristopa k prometnemu načrtovanju. Občina nima jasno zastavljenih dolgoročnih ciljev, kar vodi v neusklajen razvoj vseh oblik mobilnosti in ne prinaša dolgoročnih rešitev za prometne izzive.
- Omejeni kadrovski in strokovni viri. Zaposleni na Občini pokrivajo več področij, niso seznanjeni s konceptom CPN in nimajo časa za dodatna usposabljanja.
- Pomanjkanje sistema spremljanja podatkov o prometu, kar otežuje dolgoročno načrtovanje ukrepov – težko sprejemanje odločitev na osnovi zastarelih podatkov.

Prioritete občine Dol pri Ljubljani na področju celostnega prometnega načrtovanja

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Dol pri Ljubljani na področju celostnega prometnega načrtovanja prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala prednostno:

- Vzpostavitev dolgoročnega strateškega pristopa k prometnemu načrtovanju (integracija CPN v prostorsko in prometno načrtovanje, sodelovanja z Ljubljano in Domžalami, aktivno sodelovanje pri pripravi regionalne CPS).
- Krepitev znanja in ozaveščanja o trajnostni mobilnosti in CPN (npr. krajša interna izobraževanja za zaposlene, ozaveščevalne aktivnosti za občane).



- Vzpostavitev osnovnega sistema spremljanja prometa (določitev odgovorne osebe za spremljanje, uporaba že dostopnih podatkov in sodelovanje z zunanjimi partnerji pri zbiranju podatkov).
- Vključitev določila o izdelavi mobilnostnega načrta za velike generatorje prometa v občinski prostorski načrt.

Dosežki občine Dol pri Ljubljani na področju celostnega prometnega načrtovanja

Za reševanje problematike prekomerne uporabe osebnih vozil je na občini v pripravi Odlok o ureditvi mirujočega prometa v lasti Občine Dol pri Ljubljani. Urejal bo ureditev, upravljanje in nadzor nad parkiranjem na območju občine ter vodil k izboljšanju dostopnosti mestnega središča, Kulturnega doma Dolsko in drugih bolj obiskanih točk v občini.

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 7: Z dolgoročnim načrtovanjem, ciljnim izobraževanjem zaposlenih in aktivnim vključevanjem javnosti do učinkovitejšega upravljanja prometa in prostora po načelih trajnostne mobilnosti

Za uresničevanje načel CPN je ključno oblikovanje dolgoročne prometne strategije, ki vključuje jasno postavljene cilje, prednostna področja in časovni okvir izvajanja ukrepov. Takšen strateški dokument omogoča usklajeno delovanje med različnimi deležniki in zagotavlja, da se razvoj mobilnosti usmerja v trajnostno, vključujočo in učinkovito smer.

Enako pomembno je tudi ciljno usposabljanje občinskih zaposlenih, ki se ukvarjajo s prostorskim in prometnim načrtovanjem. Le s stalnim nadgrajevanjem znanja in izmenjavo dobrih praks bodo lahko vpeljevali sodobne rešitve, skladne z evropskimi in nacionalnimi smernicami.

Vključevanje javnosti v načrtovanje mobilnosti je tretji ključni steber uspeha. Občani so tisti, ki prometno infrastrukturo vsakodnevno uporabljajo, zato je njihovo mnenje dragocen vir informacij o dejanskih potrebah in težavah. Preko anket, delavnic, skupinskih razprav in testiranja rešitev v praksi je mogoče zagotoviti, da so ukrepi v skladu z vsakdanjo realnostjo.

Nazadnje pa CPN temelji na podatkih in merjenju učinkov. Z vzpostavitvijo sistema za spremljanje prometa, navad uporabnikov in rezultatov posameznih ukrepov bo občina pridobila podlago za bolj utemeljene odločitve ter lažje prilagajanje ukrepov v prihodnosti.

Zastavljena cilja:

- Vsaj 50 % zaposlenih na Občini, ki delajo na področju prostora in prometa, se v času izvajanja strategije udeleži usposabljanja o CPN (vir: podatki Občine Dol pri Ljubljani).
- Vzpostavitev osnovnega sistema za spremljanje stanja v prometu ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa.



Nabor ukrepov za izboljšanje prometa v občini

Foto: Arhiv Občine Dol pri Ljubljani



Akcijski načrt

Akcijski načrt v okviru OCPS Dol pri Ljubljani je izdelan za 7-letno obdobje (2025-2032). Poleg nabora ukrepov, ki so bili sprejeti z namenom doseganja zastavljenih strateških ciljev oziroma strateških vodil za posamezne stebre mobilnosti, akcijski načrt zajema tudi naslednje vsebine: ocenjeno vrednost sredstev, ki jih bo Občina Dol pri Ljubljani v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Dol pri Ljubljani (npr. izboljšana frekventnost avtobusov in vlakov). Izvajanje teh ukrepov s strani države in drugih **pristojnih** institucij bo bistveno pripomoglo k izboljšanju prometnih razmer celotne občine in širše, zato je njihova vključenost v akcijski načrt z vidika celostne obravnave prometa smiselna.

Ukrepe iz akcijskega načrta lahko Občina Dol pri Ljubljani realizira na površinah, ki so v njeni lasti oziroma v upravljanju.

Ukrepi, ki niso v direktni pristojnosti Občine Dol pri Ljubljani so v akcijskem načrtu označeni z zvezdico (*) in obarvani z oranžno barvo.

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

ŽP	Železniško postajališče/postaja
AP	Avtobusno postajališče/postaja
JPP	Javni potniški promet
LPP	Ljubljanski potniški promet d.o.o.
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. »park and ride«)
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
AVP RS	Javna agencija Republike Slovenije za varnost v prometu



Legenda strateških vodil in stebrov:

Steber mobilnosti	Strateški cilj	Strateško vodilo
Steber I Hoja	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s poudarkom na ranljivih skupinah.	1. Bolj varne in udobne pešpoti za večjo varnost učencev in ranljivih skupin znotraj in med naselji.
Steber II Kolesarjenje	Varno in udobno kolesarjenje do bližnjih krajev.	2. Varne kolesarske povezave znotraj občine ter do Ljubljane, Domžal in Litije.
Steber III Javni potniški promet	Več vsakodnevnih poti, opravljenih z JPP. Razvoj večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst JP.	3. Hitrejša in pogostejša povezave javnega potniškega prometa do bližnjih središč. 4. Lažje in bolj učinkovito kombiniranje različnih vrst prometa, tudi z večmodalnimi točkami.
Steber IV Motorni promet	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti z zmanjšanjem tranzitnega prometa.	5. Manj tranzitnega prometa skozi naselja in vasi s poudarkom na središču Dola. 6. Umirjanje prometa v naseljih.
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vzpostaviti strateški in celostni pristop k načrtovanju prometa in prostora za razvoj dostopnega prometnega sistema, ki omogoča socialno vključenost.	7. Z dolgoročnim načrtovanjem, ciljnim izobraževanjem zaposlenih in aktivnim vključevanjem javnosti do učinkovitejšega upravljanja prometa in prostora po načelih trajnostne mobilnosti.



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Steber I: Hoja							
I., III.	1., 4.	Ukrep 1: Ureditev manjkajočih pločnikov in novih peš povezav (izpostavljene lokacije: Videm - Brinje, Kamnica (Vinje) - Kamnica (mlekarna), Zaboršt - Podgora (Škulj - Kapela), Petelinje - Kamnica (mlekarna), Dol pri Ljubljani - Dolsko, Dolsko - Senožeti, Vinje - Laze pri Dolskem in Beričevim, ob glavnih cestah do AP, v Senožetih, Beričevem, Brinju, Kamnici, v Zajelšah, Podgori, Vinjah ter nove sprehajalne poti ob rekah, kot so Sava in Kamniška Bistrica) - <u>najmanj 3 lokacije v času izvajanja strategije.</u> Posebno pozornost v okviru Ukrepa 1 se nameni vzpostavitvi novih peš (in kolesarskih) povezav med naselji in rekreacijskimi zelenimi površinami v zaledju – t.i. zeleni koridorji (npr. na relacijah: peš in kolesarske površine ob reki Savi – naselje Dol pri Ljubljani (ali Dolsko) – rekreacijske površine v zelenem zaledju severno od glavne ceste G2-108 oziroma naselje Dol pri Ljubljani (ali Dolsko) – peš in kolesarske površine ob reki Savi do meje z Mestno občino Ljubljana).	150.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Občinska uprava	Srednje (++)	»P« 2025-2032
I.	1.	Ukrep 2: Izboljšanje obstoječih peš povezav in boljše vzdrževanje površin, kot npr. ustrezna osvetlitev peš povezav, povezava nezveznih pločnikov (rekreacijske pešpoti ob Kamniški Bistrici in Savi), rekonstrukcija pločnikov, ki niso prilagojeni invalidom, zasaditev drevoredov za senco ob pešpoteh, obrezovanje zelenja, odstranjevanje kamenja in stoječe vode ob in na cestah (v Klečah pri Dolu, v Žabji vasi), razširitev ozkih pločnikov (Dolsko pri trgovini, pri šoli), ureditev nevarnih šolskih poti (Dolsko) ter do AP postaj (npr. Beričevo, Laze ...) (izpostavljene lokacije: v Kamnici, Senožetih, Ljubljana - Dolsko in Senožeti - Dolsko ter proti pokopališču, Vinje, Laze proti Dolskem, proti Beričevim, med naselji in ključnimi točkami v občini (središče, šola, ŽP) - <u>najmanj 4 lokacije v času izvajanja strategije.</u>	20.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2032
I.	1.	Ukrep 3: Ureditev novih prehodov za pešce in kolesarje (izpostavljene lokacije: v Dolskem pri trgovini Mercator, pri pokopališču v Dolskem) - <u>najmanj 2 lokaciji v času izvajanja strategije.</u>	5.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Zelo težko (++++)	2025-2030
I.	1.	Ukrep 4: Pošiljanje pobud s strani Občine Dol pri Ljubljani pristojnim državnim službam za vzpostavitev dodatnih prehodov za pešce in kolesarje na državnih cestah (npr. pri bencinski črpalki, v krožišču v Dolu pri Ljubljani).	/	/	Občinska uprava	Težko (+++)	2025-2030
I.	1.	Ukrep 5: Rekonstrukcija mostov v Lazah pri Dolskem in v Beričevem čez Kamniško Bistrico (z ustreznimi površinami za kolesarje in pešce).	6.000.000 EUR (skupaj)	Proračun RS + sredstva EU	Državna/občinska uprava	Zelo težko (++++)	2025-2035
I.	1.	Ukrep 6: Priprava projektne dokumentacije za prenovo oziroma postavitev novega mostu Senožeti - Jevnica, z ustreznimi in varnimi površinami za kolesarje in pešce.	100.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Državna/občinska uprava	Zelo težko (++++)	2025-2030



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Steber II: Kolesarjenje							
II.	2.	Ukrep 7: Izboljšanje obstoječih kolesarskih povezav: osvetlitev neposeljenih predelov, kjer so vožnje s kolesom pogoste (npr. Kleče), ločitev kolesarske poti od cestišča z vmesnim zelenim pasom, označitev in vzdrževanje kolesarskih stez in kolesarskih poti v šolo, ureditev neurejenih bankin (Dolsko, Laze, Jevnica) ter izboljšanje povezave do ŽP (Laze, Jevnica) (izpostavljene lokacije: med Dolom in Ljubljano, proti Domžalam, Litiji in Moravčam, Dolsko–Laze, Dolsko–Jevnica/Senožeti, Dolsko–Dol–Brinje) - <u>najmanj 3 lokacije v času izvajanja strategije.</u>	20.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2032
II., III.	2., 4.	Ukrep 8: Ureditev novih kolesarskih povezav za rekreacijo ter poti za dnevno mobilnost na delo oziroma po opravkih - najhitrejše in smiselne poti (izpostavljene lokacije: do Kamniške Bistrice v Zaborštu, Dolsko–ŽP Laze, Dol pri Ljubljani–Senožeti, z drugimi občinami (Ljubljana, Domžale, Litija), med in v naseljih (Dolsko–Laze, Dolsko–Brinje, Dolsko–Dol ter okoli Senožeti), ločena kolesarska steza do Ljubljane ter Beričevo–Dol–Dolsko–Senožeti in preko Save tudi do Laz pri Dolskem, povezava lokalnih naselij z Domžalami ob Kamniški Bistrici ali rekreacijsko potjo do Litije s potjo ob Savi in preko hribov v Moravče - <u>najmanj 1 lokacija v času izvajanja strategije.</u>	200.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Občinska uprava	Težko (+++)	»P« 2025-2030
III.	4.	Ukrep 9: Postavitev pokrite in varne kolesarnice/stojal za kolesa (predvidene lokacije: KD Dolsko, AP Beričevo, ob AP ob državnih cestah (npr. Zajelše), v Senožetih pri krožišču ter na večmodalnih točkah za prestop na JPP.	10.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2030
III.	4.	Ukrep 10: Vzpostavitev javnega sistema za izposojlo koles in e-koles , kompatibilnega s sosodnjimi občinami oziroma občinami v regiji LUR ter vzpostavitev postajališč na izbranih treh lokacijah (ŽP Laze, KD Dolsko in v Vidmu).	120.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Občinska uprava	Srednje (++)	2026
III.	4.	Ukrep 11: Delovanje obstoječega javnega sistema za izposojlo koles »Po kolo« (ukrep se že izvaja).	10.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Lahko (+)	se že izvaja (do 2028)



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Steber III: Javni potniški promet							
III.	4.	Ukrep 12: Prenova in posodobitev avtobusnih postajališč in postaj: prestavitev ali preureditev avtobusnega postajališča v Dolu pri Ljubljani za smer proti Ljubljani - da bo le-to dostopno tudi gibalno oviranim osebam (zdaj je stopnica), vzpostavitev pokritega postajališča (nadstrešnica) v Beričevem, osvetljenost avtobusnega postajališča Kleče, ureditev dostopa pešcem in kolesarjem do AP - najmanj 3 lokacije v času izvajanja strategije.	10.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Občinska uprava	Lahko (+)	»P« 2025-2030
III.	4.	Ukrep 13: Priprava idejnih zasnov ter projektne dokumentacije za ureditev večmodalnih točk za prihode s kolesom do izbranih točk/lokacij ter nadaljevanje poti z avtobusom ali vlakom (iz smeri Senožeti, Velike vasi do Jevnice ter Dolsko - Laze pri Dolskem, na Vinjah, Beričevem, Dolskem).	10.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2030
III.	3.	Ukrep 14: Izvajanje oziroma sofinanciranje šolskih ali integriranih prevozov (ukrep se že izvaja).	255.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	se že izvaja
III.	3.	Ukrep 15: Sofinanciranje mestnih ali medkrajevnih avtobusnih prevozov (ukrep se že izvaja).	40.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	se že izvaja
III.	3., 4.	Ukrep 16: Izvajanje oziroma sofinanciranje storitev prevozov na klic – Prostofer (ukrep se že izvaja).	8.360 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	se že izvaja
III.	3., 4.	* Ukrep 17: Izboljšana frekventnost avtobusov in vlakov v večernih urah, med vikendi, prazniki ter v času prometnih konic (predvsem proti Ljubljani).		Sredstva RS + EU, sredstva prevoznikov	DUJPP, SŽ, avtobusni prevozniki	Težko (+++)	2025-2032
III.	3., 4.	* Ukrep 18: Podaljšanje linije LPP od Beričevega do Dolskega in Senožet.		Sredstva RS + EU, sredstva prevoznikov, občinski proračun	DUJPP, LPP, Občinska uprava	Težko (+++)	2025-2030
III.	3.	* Ukrep 19: Uvedba nove avtobusne povezave skozi naselje Videm in Dol pri Ljubljani do Ljubljane oziroma Domžal ter do ŽP Laze.		Sredstva RS + EU, sredstva prevoznikov, občinski proračun	DUJPP, avtobusni prevozniki, Občinska uprava	Težko (+++)	2025-2030



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Steber IV: Motorni promet							
IV.	6.	Ukrep 20: Povečanje nadzora glede upoštevanja omejitev hitrosti , vključno s postavitvijo tabel »Vi vozite« (skozi Beričevo in Brinje).	1.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2028
IV.	6.	Ukrep 21: Umirjanje motornega prometa z ukrepi, kot so grbine, radarji, prikazovalniki hitrosti "Vi vozite" na cestah, ob katerih je veliko šolarjev in dijakov - na poti v šolo oz. do AP (v Brinju, Zaborštu pri Dolu, Podgori in Beričevem, pred OŠ in vrtcem ter na relaciji Senožeti - Dolsko).	1.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2030
IV.	5.	Ukrep 22: Omejevanje motornega (tovornega) prometa s spremembo prometnih režimov in ureditev (npr. v Dolskem, v naselju Videm, v Dolu pri Ljubljani).	/	/	Občinska uprava	Težko (+++)	2025-2035
IV.	6.	Ukrep 23: Vzpostavitev cone 30 oziroma območij prijaznega prometa na posameznih lokalnih cestah oziroma v naseljih. Območje prijaznega prometa je del mesta ali naselja (npr. stanovanjska soseska), skozi katero ali katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano.	1.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2028
III.	4.	Ukrep 24: Vzpostavitev car-share točke na izbranih lokacijah (npr. pri ELESu, v Dolskem in Senožetih).	1.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Težko (+++)	2025-2030
IV.	5., 6.	Ukrep 25: Omejitev dostopa za motorna vozila oz. zaprtje vaških jeder za avtomobile (npr. v Dolu pri Ljubljani).	/	/	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2035
IV.	/	Ukrep 26: Izboljšanje obstoječih cestnih ureditev: neustrezno postavljene/izvedene hitrostne ovire, dotrajane vozne površine, slabo vzdrževane žive meje, postavitve manjkajoče talne in vertikalne signalizacije, ureditev javne razsvetljave na cestah med naselji, razširitev ozkih cest in mostov ter redno vzdrževanje.	5.000 EUR/leto	Občinski proračun / sredstva RS in EU	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2032
IV.	/	Ukrep 27: Pobude s strani Občine Dol pri Ljubljani pristojnim državnim službam za ureditev nevarnih vključevanj v promet in nepreglednih/nevarnih odsekov na državnih cestah: dodajanje zavijalnega pasu v križišču pri ŽP Laze, ureditev izven nivojskega križanja ceste in železniške proge pri ŽP Laze, dodajanje zavijalnega pasu v Vidmu in v Beričevem (pri vključevanju na glavno cesto v smeri Ljubljane), ureditev problematičnega zavijanja v levo v križišču z Zasavsko cesto v Šentjakobu.	/	/	Občinska uprava	Težko (+++)	2025-2032
IV.	/	Ukrep 28: Ureditev dodatnih ter ustrezno upravljanje novih in obstoječih javnih parkirnih površin z vzpostavitvijo plačljivih oziroma časovno omejenih brezplačnih parkirnih režimov ter opremo parkirnih površin z infrastrukturo za polnjenje električnih vozil (izpostavljene lokacije: v Dolskem, Vidmu, Dolu pri Ljubljani, Senožetih, Beričevem).	85.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Steber IV: Motorni promet							
IV.	/	Ukrep 29: Vzpostavitev ustreznega parkirnega režima v Vidmu pri OŠ in v Dolskem, pri čemer se z namenom zmanjšanja deleža motornih vozil ter izboljšanja varnosti pešcev (predvsem šolarjev) predlaga vzpostavitev plačljivega oziroma časovno omejenega brezplačnega parkiranja (npr. 15-min brezplačno, nato plačljivo).	50.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2028
IV.	/	Ukrep 30: Ureditev in razširitev parkirišč po principu P+R , kjer je omogočen prestop na različne oblike javnega potniškega prometa – večmodalne točke (npr. ob avtobusnih postajališčih, na železniški postaji Laze).	50.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	»P« 2025-2030
IV.	/	Ukrep 31: Vzdrževanje, rekonstrukcije, obnove prometne infrastrukture (ukrep se že izvaja).	585.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	se že izvaja
IV.	/	* Ukrep 32: Zmanjšanje preobremenjenosti na Zasavski cesti in na regionalnih cestah v smeri Ljubljane ter v smeri Jevnica - Laze pri Dolskem preko Senožeti z ureditvijo obvoznice .		Sredstva RS + EU	RS DRSI	Zelo težko (++++)	2025-2032
Steber V: Celotno prometno načrtovanje							
V.	7.	Ukrep 33: Ozaveščevalne promocijske akcije: več ozaveščanja na temo neracionalne rabe avtomobilov (predvsem na krajše razdalje) ter spodbujanje vsakodnevne hoje in kolesarjenja (promocija storitev, kot sta npr. Pešbus in Bicivlak, promocija hoje in kolesarjenja z vidika zdravja in aktivnega življenjskega sloga, organizacija, sofinanciranje in promocija peš in kolesarskih izletov za različne skupine uporabnikov – npr. šolarji, družine in podobno).	500 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 34: Uskladitev prostorskega in prometnega načrtovanja s pripravo usklajenih oziroma poenotenih strateških in izvedbenih aktov na obeh področjih, stalnim sodelovanjem zaposlenih, ki znotraj občinske uprave pokrivajo obe področji, udeležbo zaposlenih v občinski upravi na strokovnih delavnicah in izobraževanjih o modernih načrtovalskih pristopih – npr. koncept TOD (ang. »Transit Oriented Development« oziroma »Z mobilnostjo uravnan razvoj«), ogledi dobrih praks v drugih občinah in tujini ...	/	/	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 35: Ustrezno prostorsko planiranje oziroma umeščanje novih stanovanjskih sosesk, poslovnih con in podobnih območij v prostor (ob glavnih koridorjih JPP, v bližini avtobusnih in železniških postajališč, ob urejenih kolesarskih povezavah) – vključitev koncepta TOD (ang. »Transit Oriented Development« oziroma »Z mobilnostjo uravnan razvoj«) v strateške in izvedbene dokumente.	/	/	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Steber V: Celotno prometno načrtovanje							
V.	7.	Ukrep 36: Zbiranje in spremljanje prometnih podatkov ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa v občini.	1.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 37: Obveščanje javnosti o izvedbi ukrepov s področja prostorskega in prometnega načrtovanja ter vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja ukrepov z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov ter spodbujanje aktivnega sodelovanja javnosti na različnih javnih dogodkih na temo načrtovanja prostora in prometa (npr. predstavitve, javne razprave, delavnice ...).	/	Občinski proračun	Občinska uprava	Srednje (++)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 38: Izvajanje Evropskega tedna mobilnosti (ETM) kot osrednje občinske prireditve za promocijo izvajanja CPS in trajnostne mobilnosti.	500 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 39: Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti.	/	/	Občinska uprava	Lahko (+)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 40: Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine.	/	/	Občinska uprava	Težko (+++)	»P« 2025-2032
V.	7.	Ukrep 41: Delovanje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (se že izvaja).	2.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občinska uprava	Lahko (+)	se že izvaja



Viri

- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018.
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče, 2025.
<http://nesrece.avp-rs.si/>
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024.
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Dol pri Ljubljani (Uradni list RS št. 90/22).
- Plevnik, Aljaž idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022.
- Plevnik, Aljaž idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023.
https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf.
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>.
- DUJPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika Arriva d.o.o.
- LPP: Podatku o številu validiranih vozovnic prevoznika LPP d.o.o.
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>