

# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DOBROVNIK



## PREGLED STANJA, KLJUČNIH IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI SINTEZNO GRADIVO

ZEU DRUŽBA ZA NAČRTOVANJE IN INŽENIRING d.o.o.  
PRO-MOČ d.o.o.  
RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE d.o.o.



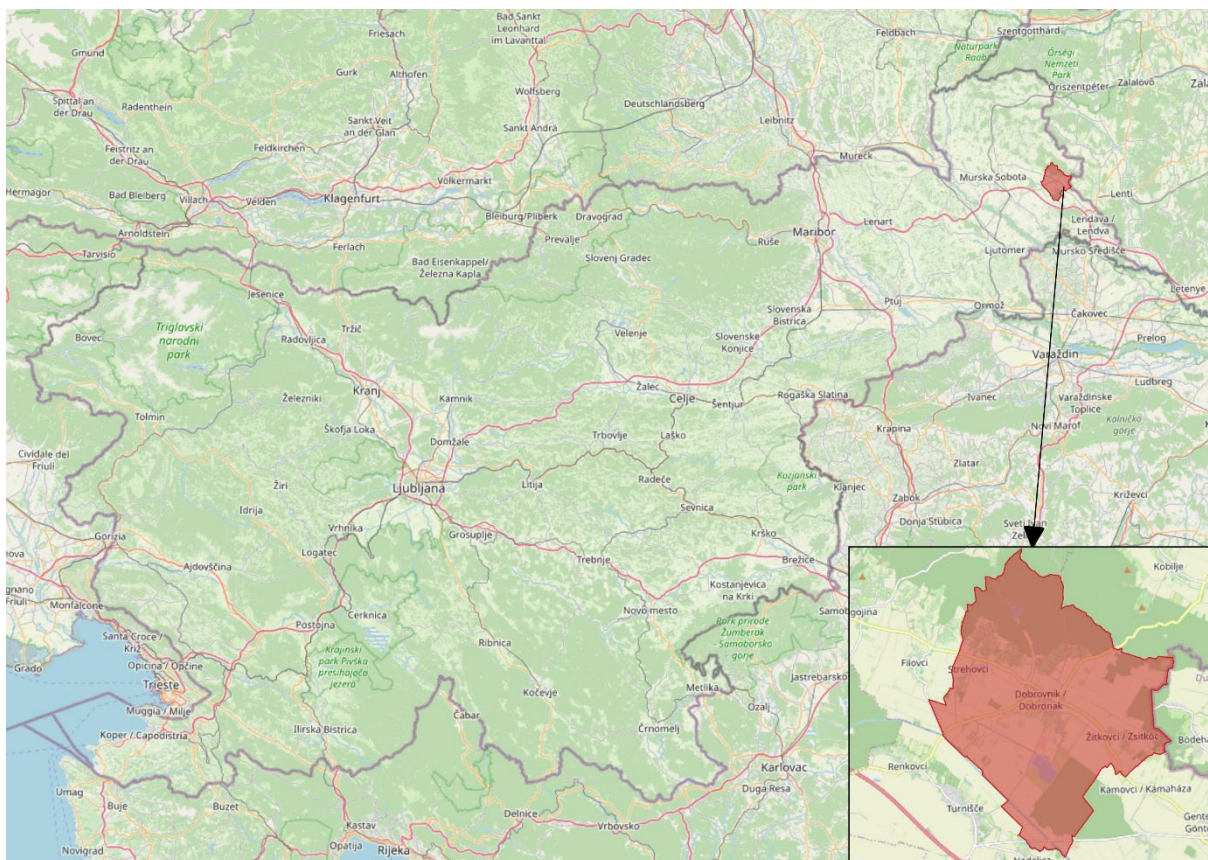
## VSEBINA

VSEBINA.....	2
1. UVOD.....	3
2. SPLOŠNI STATISTIČNI PODATKI O OBČINI.....	5
3. VIZIJA IN CILJI OCPŠ OBČINE DOBROVNIK .....	8
4. KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI .....	9
5. KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI .....	10
6. PRIORITETE.....	11
7. DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI PO STEBRIH STRATEGIJE .....	13
7.1. STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE.....	13
7.1.1. OBSTOJEČE STANJE.....	13
7.1.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV .....	13
7.2. STEBER HOJA .....	14
7.2.1. OBSTOJEČE STANJE .....	15
7.2.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV .....	18
7.3. STEBER KOLESARJENJE .....	22
7.3.1. OBSTOJEČE STANJE .....	22
7.3.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV .....	27
7.4. STEBER JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	30
7.4.1. OBSTOJEČE STANJE .....	30
7.4.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV .....	31
7.4.3. ANALIZA VOZNIH REDOV.....	32
7.4.3.1. DOBROVNIK → MURSKA SOBOTA .....	33
7.4.3.2. DOBROVNIK → LENDAVA .....	34
7.4.3.3. SMER LJUTOMER TEHNOSTROJ .....	35
7.4.3.4. SMER MOTVARJEVCI POSES.....	35
7.4.3.5. DOBROVNIK → KOBILJE .....	35
7.4.4. KLJUČNE UGOTOVITVE .....	36
7.5. STEBER MOTORNI PROMET .....	38
7.5.1. OBSTOJEČE STANJE .....	38
7.5.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV .....	42
8. ZAKLJUČEK .....	44



## 1. UVOD

Občina Dobrovnik se nahaja v skrajnem vzhodnem delu Slovenije, v osrčju panonske nižine, ob meji z Madžarsko. Z površino približno 31 km<sup>2</sup> sodi med manjše slovenske občine, v katerih po podatkih Statističnega urada RS (2024) živi nekaj več kot 1.100 prebivalcev. Občina spada med obmejne problemske občine, kar ji daje poseben razvojni status, hkrati pa neposredno meji na Občino Lendava ter na Madžarsko.



Slika 1: lega občine Dobrovnik v Sloveniji, vir: GURS

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

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



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



Slika 2: Prikaz omrežja javne cestne infrastrukture, vir: DRSI

Z namenom izboljšanja prometne dostopnosti, varnosti in kakovosti bivanja se Občina Dobrovnik vključuje v pripravo Občinske celostne prometne strategije, ki bo služila kot usmerjevalni dokument za razvoj trajnostnega prometa. Dokument temelji na podrobni analizi obstoječega stanja ter vključuje identifikacijo ključnih izzivov, priložnosti in razvojnih potreb.



Strategija tako predstavlja več kot zgolj analitični prikaz - je tudi prvi korak k dolgoročnemu prometnemu načrtovanju, boljšemu povezovanju naselij in udejanjanju vizije občine kot dostopnega, varnega in okoljsko vzdržnega življenjskega prostora.

## 2. SPLOŠNI STATISTIČNI PODATKI O OBČINI<sup>1</sup>

Občina Dobrovnik je del pomurske statistične regije. Meri 31 km<sup>2</sup>. Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 175. mesto.

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

Sredi leta 2023 je imela občina približno 1.260 prebivalcev (približno 620 moških in 640 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 202. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 41 prebivalec; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (105 prebivalcev na km<sup>2</sup>).

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

Tabela 1: Prebivalstvo po naseljih, vir: SURS

Naselje	Prebivalstvo - na 1. 1. 2024
Dobrovnik/Dobronak	913
Strehovci	232
Žitkovci/Zsitkóc	113
Skupaj	1.258

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

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših - tako kot v večini slovenskih občin - večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0-14 let, sta prebivali 202 osebi, stari 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno

<sup>1</sup> SURS: Dobrovnik - Slovenske regije in občine v številkah (stat.si)



Slovenijo (ta je bila 145). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, pokažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v šestih (Črna na Koroškem, Dobrovnik/Dobronak, Grad, Hodoš/Hodos, Jezersko in Mislinja), višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo - tako kot v večini slovenskih občin - med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

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

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

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

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

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

Tabela 2: Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], DOBROVNIK, za leto 2023, vir: SURS

	2023						
	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini delovnega mesta	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini delovnega mesta	Delež delovno aktivnega prebivalstva [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Indeks delovne migracije
<b>DOBROVNIK skupaj</b>							



	454	219	110	344	109	24,2	48,2
--	-----	-----	-----	-----	-----	------	------

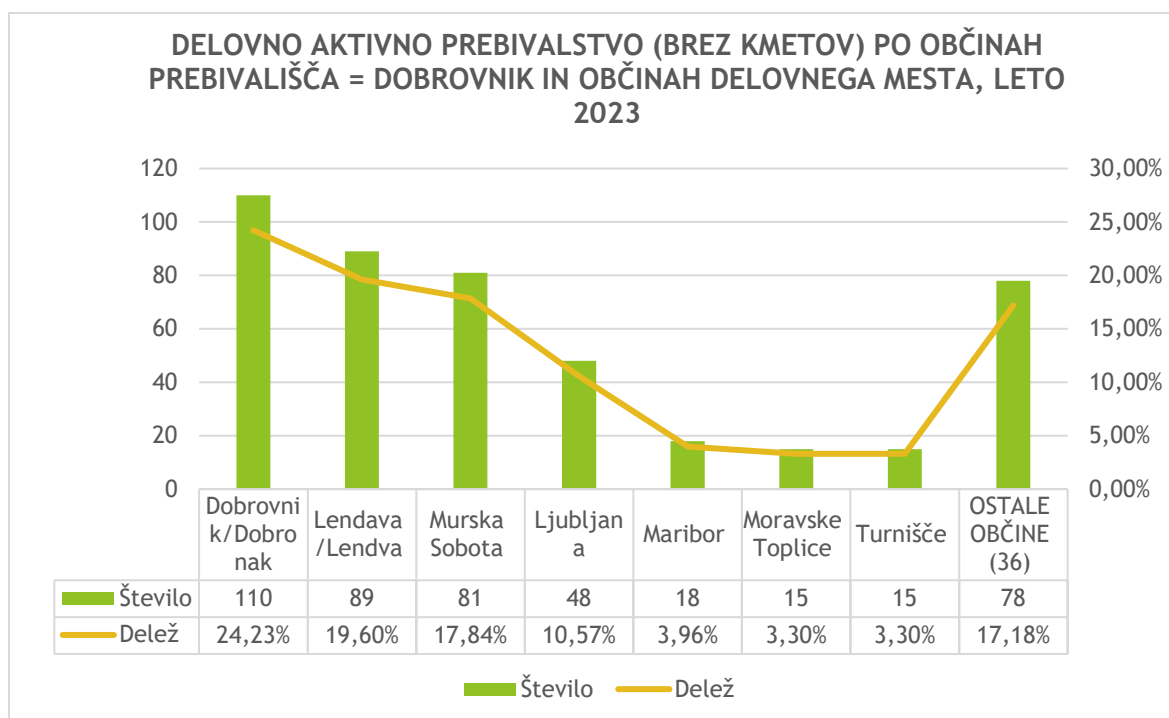
Od 454 delovno aktivnih prebivalcev občine jih 334 dela izven območja občine Dobrovnik.

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

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

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

Grafikon 1: delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) občine Dobrovnik po občinah delovnega mesta, vir: SURS



V letu 2023 je v občini Dobrovnik zaposlenih 110 domačinov, kar predstavlja 24,23 % vseh delovno aktivnih prebivalcev občine. Poleg tega je večji delež prebivalcev iz območja občine Dobrovnik zaposlen v drugih občinah, med njimi največ v Lendavi (89 oseb, 19,6 %), Murski Soboti (81 oseb,





17,85 %), pa tudi v Ljubljani (48 oseb, 10,57 %), Mariboru, Moravskih Toplicah, Turnišču in 36 ostalih slovenskih občinah.

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

### 3. VIZIJA IN CILJI OCPS OBČINE DOBROVNIK

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

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

#### VIZIJA OBČINE DOBROVNIK je:

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

#### Obrazložitev vizije:

Občina si prizadeva ustvariti varen in urejen prostor za kakovostno bivanje vseh generacij. Vizija temelji na potrebah prebivalcev po varni in dostopni prometni infrastrukturi, ki spodbujav zdrav življenjski slog ter krepi povezanost z lokalno skupnostjo in naravo. Poseben poudarek bo na hoji, kolesarjenju in javnem prevozu, s čimer se zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in prometne obremenitve. Vlaganja bodo usmerjena v varne in privlačne poti, kakovosten prometni sistem ter prostore za druženje in krepitev skupnosti. Z boljšimi prometnimi povezavami želi občina spodbuditi tudi gospodarsko rast in povečati privlačnost območja. K uspešni izvedbi OCPS bo prispevalo sodelovanje javnosti, lokalnih skupnosti in deležnikov ter ozaveščanje o trajnostnih potovalnih navadah.

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

- C1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- C2. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
- C3. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- C4. Bolj zdravi in aktivni prebivalci.





C5. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

C6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

C7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

#### 4. KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI

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

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

Ciljne vrednosti:

Tabela 3: kazalniki s pripadajočimi ciljnim vrednostmi

Zaporedna številka	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati število prometnih nesreč	20 (med leti 2018 -2022)	17 (med leti 2027 -2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	14 %	25 %
2.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	84 %	75 %
3.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	6 %	8 %



4.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	7 %	9 %
		Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let	Izboljšati telesni fitnes otrok	36,6 (med leti 2020 - 2024)	42 (med leti 2027 -2031)
5.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	35 %	50 %
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	16 %	25 %
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	78 %	72 %

## 5. KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

Občina Dobrovnik se pri načrtovanju trajnostne mobilnosti sooča z več ključnimi izzivi, ki izhajajo iz demografskih, geografskih in prostorskih značilnosti območja. Eden izmed pomembnejših izzivov je visok indeks staranja prebivalstva, ki vpliva na prometne potrebe ter zahteva bolj prilagojene, varne in dostopne oblike mobilnosti, zlasti za starejše. Poleg tega občina beleži negativne demografske trende, kot sta upadanje števila prebivalcev in odseljevanje mladih, kar zmanjšuje kritično maso uporabnikov prometnih storitev in posledično otežuje vzpostavitev trajnostnih prometnih sistemov, kot sta javni potniški promet in organizirano kolesarjenje.

K dodatni kompleksnosti prispevajo geografske in prostorske danosti, saj razpršena poselitev, naravna in krajinska omejitvena območja ter majhna gostota naselij otežujejo razvoj sklenjenih prometnih omrežij. Vzporedno z razvojem turizma - zlasti v povezavi z naravnimi danostmi, kot je Bukovniško jezero - se kaže potreba po učinkoviti integraciji turističnih tokov v obstoječe prometne ureditve. Neurejene povezave do ključnih turističnih točk in odvisnost od osebnega avtomobila povzročajo dodatno prometno obremenitev, pomanjkanje parkirnih mest ter zmanjšujejo kakovost izkušnje za obiskovalce.

Obenem se občina kot del obmejnega problemskega območja srečuje tudi s posebnimi razvojnimi in finančnimi izzivi, ki lahko vplivajo na hitrost in obseg izvedbe prometnih izboljšav. Vendar pa se ob teh izzivih odpirajo številne priložnosti za prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti. Mednje sodi predvsem organizacija izobraževalnih in ozaveščevalnih kampanj o trajnostni mobilnosti, ki bi spodbudile večjo uporabo hoje, kolesarjenja in souporabe vozil tako med prebivalci kot tudi obiskovalci občine. Pomembno priložnost predstavlja tudi aktivno vključevanje lokalnih deležnikov,



kot so šole, turistični ponudniki, občinska uprava in prebivalci, v procese sooblikovanja prometnih rešitev, kar omogoča bolj ciljno usmerjene in sprejete ukrepe.

Organizacija dogodkov, povezanih s promocijo trajnostne mobilnosti, predstavlja dodaten kanal za ozaveščanje širše javnosti ter krepitev lokalne identitete na področju okoljsko odgovornega vedenja. Vzporedno se kažejo možnosti za nadaljnje pridobivanje evropskih sredstev za izboljšanje prometne infrastrukture, digitalizacijo in nadzor prometa. Pomemben korak v tej smeri predstavlja tudi vključitev področja mobilnosti v Srednjeročni razvojni program občine Dobrovnik, ki že naslavlja ukrepe in razvojne usmeritve za oblikovanje dostopnejšega, varnejšega in trajnostno naravnane prometnega sistema. S celovitim pristopom, strateškim načrtovanjem in vključevanjem skupnosti lahko občina obstoječe izzive preobrazi v razvojne priložnosti in dolgoročno izboljša prometno izkušnjo za vse uporabnike prostora.

V nadaljevanju gradiva so podrobneje predstavljeni dodatni izzivi in priložnosti po posameznih stebrih, in sicer: celostno prometno načrtovanje, hoje, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

## 6. PRIORITETE

V okviru strateškega načrtovanja trajnostne mobilnosti so bile za vsak steber OCPS občine Dobrovnik opredeljene ključne razvojne prioritete, ki odražajo specifične prostorske, družbene in prometne značilnosti občine ter hkrati podpirajo uresničevanje zastavljene vizije in ciljev.

V nadaljevanju so predstavljene prednostne usmeritve in razvojne prioritete po posameznih stebrih Celostne prometne strategije občine Dobrovnik, ki izhajajo iz analize obstoječega stanja ter neposredno podpirajo doseganje vizije trajnostne mobilnosti in strateških ciljev občine.

Tabela 4: pregled prioritete po posameznem stebru strategije

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



<b>HOJA</b>	Vzpostavitev varnih in povezanih površin za pešce tako za rekreacijo kot tudi opravljanje vsakodnevnih opravkov	Vzpostavitev varnih in povezanih površin za pešce je ključna za spodbujanje hoje kot osnovne oblike trajnostne mobilnosti v Občini Dobrovnik. Ob pomanjkanju ustrezne infrastrukture ter razpršeni poselitvi je hoja pogosto nevarna in neudobna, kar omejuje dostop do storitev in zmanjšuje vsakodnevno uporabo. Ureditev pešpoti, ki povezujejo stanovanjska območja z javnimi funkcijami in rekreacijskimi točkami, bo izboljšala varnost, spodbudila aktivno mobilnost ter prispevala k večji kakovosti bivanja.
<b>KOLESARJENJE</b>	Nadaljnji razvoj kolesarskega omrežja, tudi s ciljem izkoriščanja naravnih znamenitosti občine	Nadaljnji razvoj kolesarskega omrežja v Občini Dobrovnik je ključnega pomena za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter izkoriščanje naravnih znamenitosti občine, kot je Bukovniško jezero in ostalih naravne, rekreacijskih in kulturnih točk. Občina ponuja ugodne naravne danosti, kot so ravninski teren in ohranjen okoljski prostor, ki omogočajo razvoj varnih in dostopnih kolesarskih poti. Širitev kolesarskega omrežja bo ne le pripomogla k večji povezljivosti naselij in ključnih točk v občini, temveč bo spodbudila tudi kolesarski turizem ter povečala dostopnost naravnih lepot za domačine in obiskovalce. Takšne poti bodo prav tako prispevale k večji varnosti kolesarjev in zmanjšanju odvisnosti od motoriziranih prevoznih sredstev.
<b>JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>	Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa	Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa v Občini Dobrovnik predstavlja ključen korak k večji mobilnosti prebivalcev, še posebej tistih, ki nimajo dostopa do osebnih vozil. Zaradi razpršene poselitve in geografske lege občine je pomembno zagotoviti učinkovite povezave med naselji in ključnimi točkami v občini, kot so javni objekti, trgovine in zdravstvene storitve. Izboljšanje dostopnosti vključuje optimizacijo obstoječih linij, uvedbo prilagodljivih prevoznih možnosti ter širitev pokritosti javnega prevoza, kar bo prispevalo k večji uporabnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa. S tem se bo povečala mobilnost občanov, zmanjšala odvisnost od avtomobilov ter spodbudila trajnostne oblike prevoza.
<b>MOTORNİ PROMET</b>	Upravljanje z osebnim motornim prometom s ciljem zagotavljanja varnosti in zmanjševanja odvisnosti od osebnega motornega prometa	Z zmanjšanjem odvisnosti od osebnih vozil z uvajanjem ukrepov za umirjanje prometa, izboljšanjem prometne infrastrukture in spodbujanjem alternativnih načinov prevoza, kot so kolesarjenje in javni prevoz, se bo povečala varnost udeležencev v prometu, znižali negativni vplivi na okolje, zmanjšali prometni zastoji in izboljšala kakovost bivanja v občini. Pomembno je tudi spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti ter zmanjšanje obremenitve prometne infrastrukture.





## 7. DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI PO STEBRIH STRATEGIJE

### 7.1. STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

#### 7.1.1. OBSTOJEČE STANJE

Obstoječe stanje na področju celostnega prometnega načrtovanja v Občini Dobrovnik izkazuje potrebo po bolj celovitem pristopu k reševanju prometnih izzivov. Trenutno prometna infrastruktura v občini ni v celoti usklajena z načeli trajnostne mobilnosti, kar vključuje tako pomanjkanje povezljivosti kolesarskih površin in pešpoti kot tudi neurejenost nekaterih ključnih prometnih vozlišč, predvsem v območju strnjenegega naselja.

Občina ima razpršeno poselitev, kar pomeni, da so zaselki naselja med seboj nekoliko oddaljena, kar povečuje odvisnost od osebnega motornega prometa. Zaradi tega prihaja do preobremenjenosti cest v določenih časih, zlasti v povezavi s kmetijsko dejavnostjo in transportom, kar povečuje tveganje za prometne nesreče in negativno vpliva na okolje.

Obstoječe stanje infrastrukture, kot so kolesarske steze in pešpoti, je omejeno, s čimer je peš in kolesarska mobilnost precej zmanjšana. Kolesarske poti so v nekaterih primerih neustrezno povezane, kar onemogoča varno in enostavno prehajanje med naselji in pomembnimi točkami v občini. Prav tako je potrebno izboljšati povezavo med naselji in pomembnimi objekti, kot so trgovine, šole, zdravstvene ustanove in druge javne storitve.

Pomanjkanje celovitega pristopa k urejanju javnega potniškega prometa pomeni, da so javni prevozi v občini omejeni in ne vedno dostopni, kar pripomore k večji odvisnosti od osebnih vozil.

V prihodnosti je zato nujno sprejeti strategijo, ki bo vključevala vse aspekte prometne mobilnosti, od boljše povezljivosti z drugimi občinami in regijami, izboljšanja infrastrukture za pešce in kolesarje ter učinkovitejše organizacije javnega potniškega prometa, s ciljem zmanjšanja prometnih obremenitev in spodbujanja trajnostnih oblik prevoza.

#### 7.1.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

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

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

Občina se nahaja v okviru obmejnega problemskega območja, kar prinaša dodatne administrativne in razvojne izzive, hkrati pa omejeno kritično maso uporabnikov za nekatere oblike javnih storitev,



vključno s prometom. Poleg tega se pojavlja potreba po učinkoviti integraciji turizma in prometnih ureditev, saj razvoj turizma - zlasti v povezavi z Bukovniškim jezerom in naravno dediščino - zahteva ustrezno usmerjanje prometa, zagotavljanje parkirnih zmogljivosti in zaščito občutljivega prostora.

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

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

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

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

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

Tabela 5: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju celostnega prometnega načrtovanja

<b>KLJUČNI IZZIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- visok indeks staranja</li><li>- učinkovita integracija turizma in prometnih površin</li><li>- geografske lastnosti občine</li><li>- upadanje števila prebivalcev</li><li>- izzivi obmejnih problemskih območij</li></ul>
<b>KLJUČNE PRILOŽNOSTI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- organizacija izobraževalnih kampanj o trajnostni mobilnosti</li><li>- participacija ključnih deležnikov prometa v občini pri oblikovanju prometnih rešitev</li><li>- organizacija dogodkov in ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti</li></ul>
<b>DOSEŽKI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- uspešno črpanje kohezijskih sredstev za izboljšanje prometne infrastrukture</li><li>- seznanitev občinske uprave o pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja</li><li>- uporaba merilnikov hitrosti in zbiranje podatkov o hitrostih vozil</li><li>- Srednjeročni razvojni program Občine Dobrovnik, ki vključuje tudi ukrepe na področju trajnostne mobilnosti</li></ul>

## 7.2. STEBER HOJA

### 7.2.1. OBSTOJEČE STANJE

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

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

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



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





REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL  
SLOVENIA



Sofinancira  
Evropska unija



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



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





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



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





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



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

#### 7.2.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV



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

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

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

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

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

Analiza rezultatov kordonskega štetja prometa razkriva, da hoja trenutno predstavlja le 6 % vseh potovanj v občini, kar nakazuje na razmeroma nizko stopnjo uporabe hoje kot načina mobilnosti. Enak delež (6 %) je bil ugotovljen tudi med anketiranimi zaposlenimi, ki prihajajo na delo peš, čeprav kar



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL  
SLOVENIA



Sofinancira  
Evropska unija

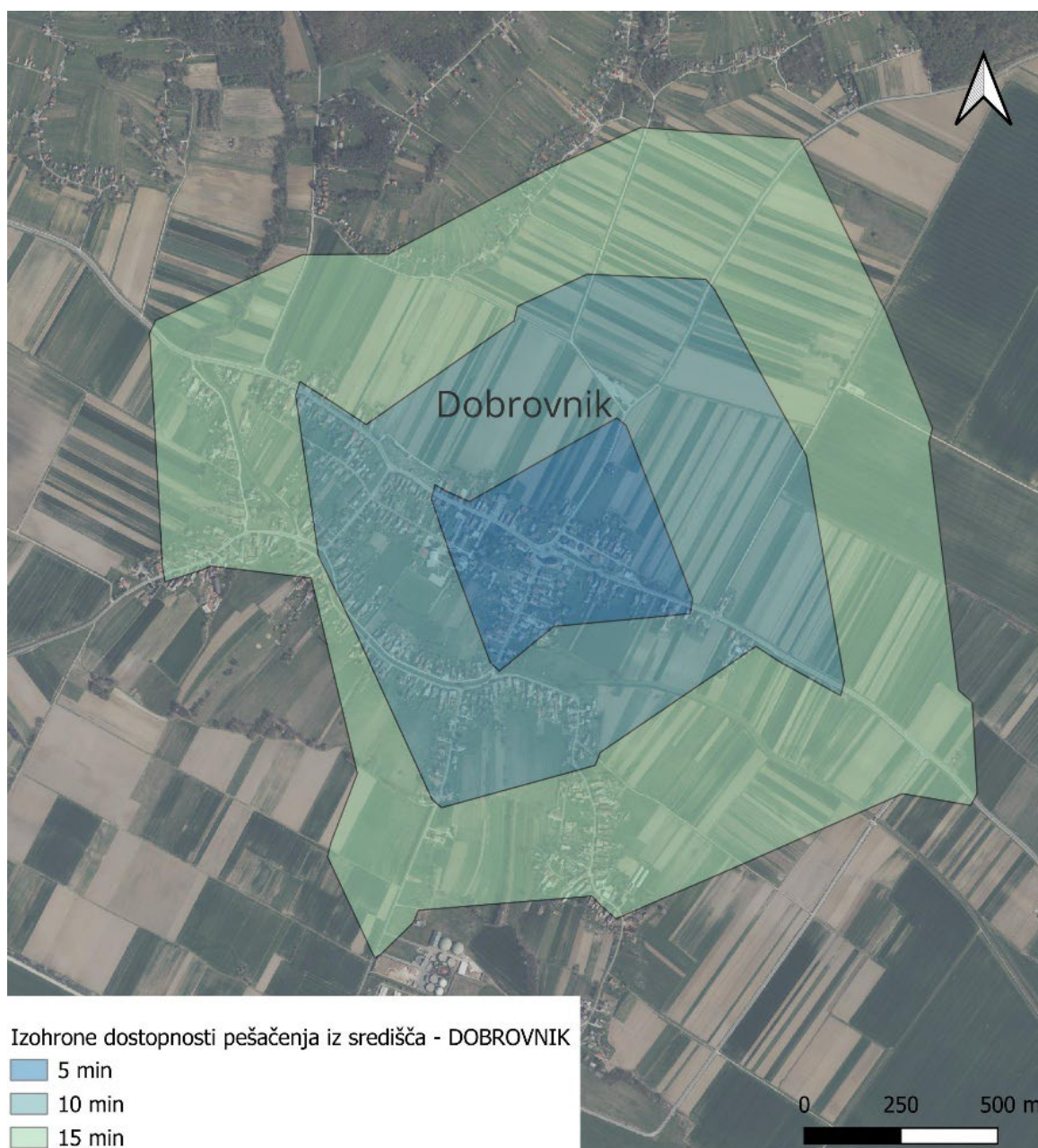
19 % njih prebiva na razdalji, ki je krajša od dveh kilometrov od njihovega delovnega mesta - to pa je razdalja, ki jo je mogoče zlahka premagati peš v manj kot 30 minutah.

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

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

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





Slika 10: Izohrone dostopnosti pešačenja iz občinskega središča občine Dobrovnik

### 7.3. STEBER KOLESARJENJE

#### 7.3.1. OBSTOJEČE STANJE

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

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

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

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



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





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



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



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



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





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



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



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL  
SLOVENIA



Sofinancira  
Evropska unija



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



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





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

### 7.3.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

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

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

Občina je že dosegla pomembne korake pri razvoju kolesarske infrastrukture. Med najpomembnejše dosežke sodijo vzpostavitev novih površin za kolesarje ter ureditev kolesarskih pasov na državni cesti proti Žitkvcem in občinski cesti proti Turnišču, kar predstavlja pomembno izboljšanje prometne varnosti in poveztljivosti med naselji. Poleg tega so bila urejena počivališča za kolesarje, ki prispevajo k udobju in večji dostopnosti kolesarskih poti, ter uvedena storitev izposoje e-koles, kar omogoča



večjo mobilnost tudi za manj telesno pripravljene uporabnike in spodbuja uporabo koles na daljših razdaljah.

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

Tabela 7: pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju stebra kolesarjenje

<b>KLJUČNI IZZIVI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- neurejene površine za kolesarje znotraj naselij</li><li>- povečanje deleža trajnostnih oblik prevoza - predvsem peš hoje in kolesarjenja</li><li>- nepovezane kolesarske poti</li><li>- vzdrževanje kolesarskih površin</li><li>- nevarno kolesarjenje po pločnikih</li></ul>
<b>KLJUČNE PRILOŽNOSTI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- integracija kolesarske infrastrukture in površin JPP</li><li>- nadgradnja podporne infrastrukture za kolesarje</li><li>- razširitev omrežja izposoje koles</li><li>- promocija uporabe koles</li></ul>
<b>DOSEŽKI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- vzpostavljene nove površine za kolesarje</li><li>- ureditev kolesarskih pasov na državni cesti proti Žitkovcem in občinski cesti proti Turnišču</li><li>- urejena počivališča za kolesarje</li><li>- uvedba storitve izposoje e-koles</li><li>- organizacija Vidovega kolesarskega maratona</li></ul>

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

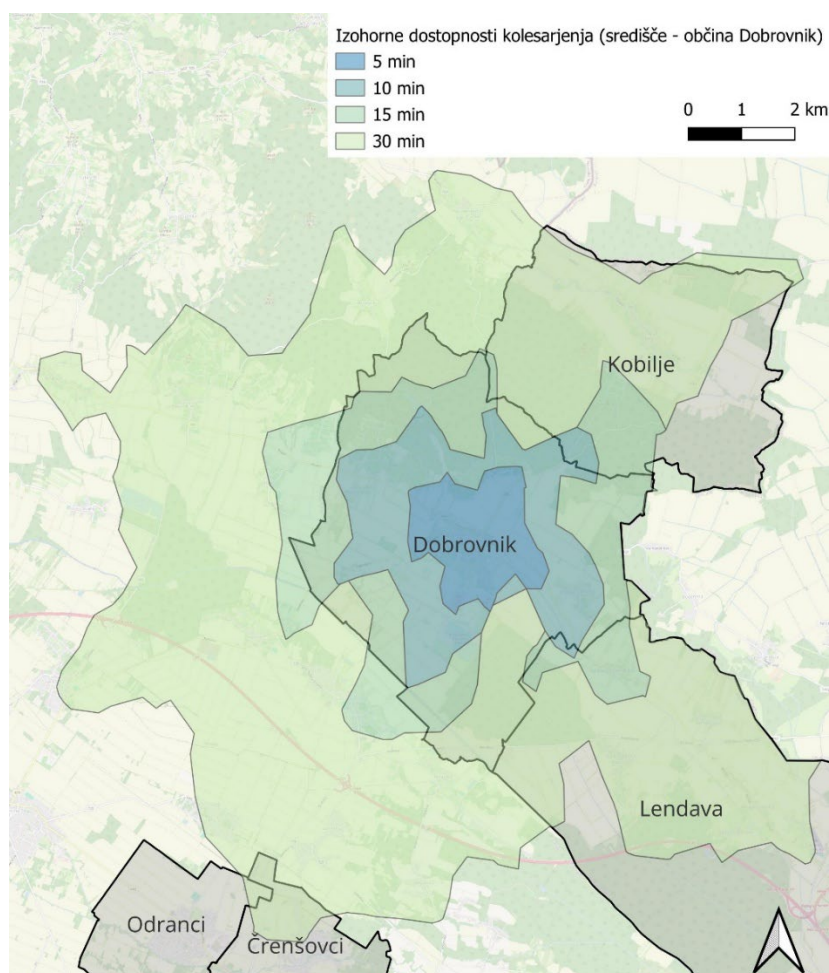
Ko te podatke primerjamo z analizo izohron dostopnosti kolesarjenja, ki prikazujejo območja, ki jih je mogoče s kolesom doseči v določenem časovnem okviru (npr. 5, 10 ali 15 minut vožnje), se razkrije konkreten prostorski potencial za povečanje deleža kolesarjenja. V večini občinskih območij je namreč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

Problem torej ni toliko v razdaljah, temveč v drugih dejavnikih: prometni varnosti, kakovosti kolesarske infrastrukture, občutku udobja in varnosti ter kulturi mobilnosti. Pomanjkanje povezanih kolesarskih poti, prekinjene trase ali pomanjkanje parkirnih mest za kolesa lahko ljudi odvračajo od



izbire kolesa, četudi je časovno in fizično smiselna. Poleg tega so pomembni tudi mehki ukrepi - spodbujanje kolesarjenja z ozaveščevalnimi kampanjami, šolskimi programi in ukrepi delodajalcev (npr. kolesarnice, tuši).

Glede na dostopnost, ki jo izkazujejo izohrone analize, je jasno, da ima kolesarjenje ogromen razvojni potencial kot alternativa vsakodnevni mobilnosti - zlasti za kratke in srednje dolge poti. Če bo mestna in prometna politika prepoznala to priložnost in ustrezno ukrepala z izboljšanjem pogojev za varno in privlačno kolesarjenje, se lahko delež kolesarjev znatno poveča, kar bi imelo pozitivne učinke tako na okolje kot na zdravje prebivalstva in prometno razbremenitev mest.



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

## 7.4. SEBER JAVNI POTNIŠKI PROMET

### 7.4.1. OBSTOJEČE STANJE

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

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

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

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



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



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

#### 7.4.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

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

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

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



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

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

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

KLJUČNI IZZIVI	<ul style="list-style-type: none"><li>- nizka frekvenca prevozov JPP</li><li>- nizka uporaba JPP</li></ul>
KLJUČNE PRILOŽNOSTI	<ul style="list-style-type: none"><li>- integracija infrastrukture in kolesarske infrastrukture</li><li>- uvedba novih avtobusnih linij</li><li>- vključitev v program PROSTOFER</li></ul>
DOSEŽKI	<ul style="list-style-type: none"><li>- ureditev avtobusnih postajališč</li><li>- ureditev turističnega prevoza s turističnim vlakcem</li></ul>

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

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

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

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

#### 7.4.3. ANALIZA VOZNIH REDOV

Z namenom celovite ocene dostopnosti javnega potniškega prometa za prebivalce občine Dobrovnik smo izvedli analizo voznih redov na avtobusnih postajališčih v središču Dobrovnika.

Analiza je zajemala pregled smeri voženj, števila izvedenih voženj ter časovno razporeditev prevozov, s čimer smo pridobili vpogled v obseg in kakovost prometne dostopnosti za lokalno prebivalstvo.





REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL  
SLOVENIA



Sofinancira  
Evropska unija

---

#### 7.4.3.1. DOBROVNIK → MURSKA SOBOTA

---

##### 1. Delavniki (ponedeljek-sreda) v času šole

Število voženj: 16; Prva vožnja: 05:17; Zadnja vožnja: 21:07; dolžina 18,4-19,9 km, trajanje vožnje 26-32 min

Povezave so pogoste in pokrivajo celoten dan - jutranje, dopoldanske, popoldanske in večerne termine.

##### 2. Četrtek in petek v času šole

Število voženj: 17; Prva vožnja: 05:17; Zadnja vožnja: 21:07

Voznemu redu predhodnih delovnih dni, je dodana vožnja u odhodom ob 10:22.

##### 3. Nedelje v času šole

Število voženj: 1; Odhod: 17:57

V nedeljo je na voljo samo en popoldanski odhod, po sobotah ni voženj.

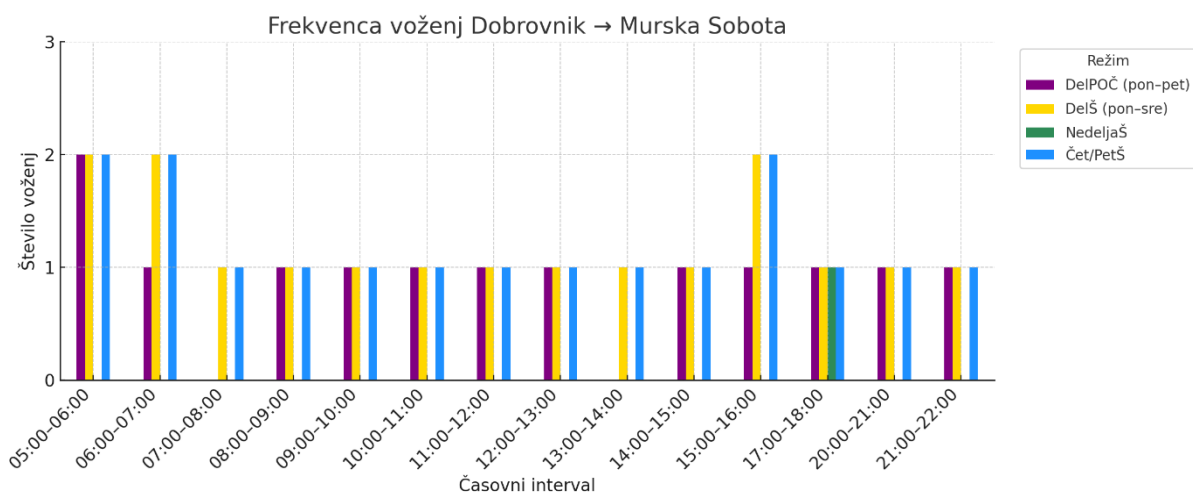
##### 4. Delavniki (ponedeljek-petek) v času počitnic

Število voženj: 13; Prva vožnja: 05:17; Zadnja vožnja: 21:07;

V času počitnic je vozni red nekoliko okrnjen, vendar ohranja osnovno dnevno pokritost.

##### 5. Vse sobote in vikendi v času počitnic

Po vseh sobotah in tudi v času šolskih počitnic po nedeljah **ni avtobusnih povezav** iz Dobrovnika proti Murski Soboti.



#### 7.4.3.2. DOBROVNIK → LENDAVALA

##### 1. Delavniki (ponedeljek-četrtek) v času šole

Število voženj: 12; Prva vožnja: 05:16; Zadnja vožnja: 21:16; dolžina 13,7-26,2 km, čas vožnje 19-37 minut  
Povezava je dobra, z rednimi odhodi čez cel dan - pokrito jutro, dopoldne, popoldne in večer.

##### 2. Petek v času šole

Število voženj: 13; Prva vožnja: 05:16; Zadnja vožnja: 21:16;

Voznemu redu predhodnih delovnih dni, je dodana vožnja u odhodom ob 16:11.

##### 3. Delavniki (ponedeljek-petek) v času počitnic

Število voženj: 8; Prva vožnja: 05:16; Zadnja vožnja: 21:16;

V času šolskih počitnic je povezava nekoliko okrnjena, a še vedno omogoča osnovno dostopnost.

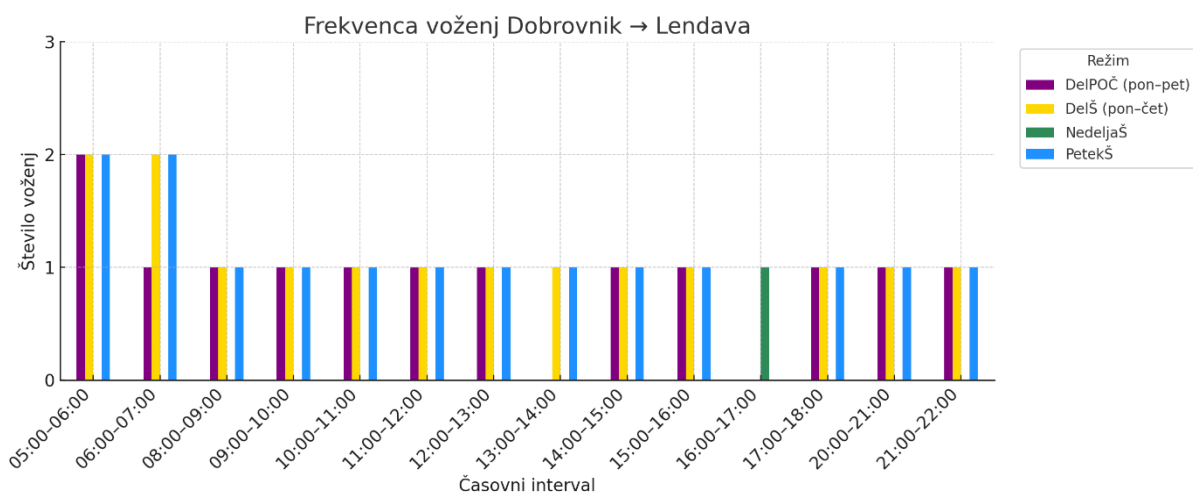
##### 4. Nedelje v času šole

Število voženj: 1; Odhod: 16:46

V času šolskega leta je na voljo samo en popoldanski odhod.

##### 5. Sobote in vikendi v času počitnic

Po sobotah in nedeljah v času počitnic ni vzpostavljenih avtobusnih povezav.



#### 7.4.3.3. SMER LJUTOMER TEHNOSTROJ

- **Delavniki v času šole:** 1 vožnja na dan, odhod ob 06:03, dolžina 32,6 km, čas vožnje 47 minut

Med počitnicami in po sobotah in nedeljah avtobusne povezave ni.

#### 7.4.3.4. SMER MOTVARJEVCI POSES.

- **Delavniki v času šole in počitnic:** 3 vožnje na dan, prva ob 6:56, zadnja ob 16:01, vmes še ob 13:51, dolžina 10 km, čas vožnje 15 minut

Po sobotah in nedeljah avtobusne povezave ni.

#### 7.4.3.5. DOBROVNIK → KOBILJE

**Delavniki (ponedeljek-petek) v času šole**

**Število voženj:** 7; **Prva vožnja:** 06:56; **Zadnja vožnja:** 16:46; dolžina 5,3 km, čas vožnje 8 min

Povezava je primerna za osnovne dnevne potrebe, z enakomerno razporejenimi odhodi od jutra do popoldneva.

**Delavniki (ponedeljek-petek) v času počitnic**

**Število voženj:** 6; **Prva vožnja:** 07:11; **Zadnja vožnja:** 16:01

Povezava je nekoliko okrnjena - omogoča pa JPP osnovno povezavo med krajema.

Po sobotah in nedeljah avtobusne povezave ni.



---

#### 7.4.4. KLJUČNE UGOTOVITVE

Avtobusna dostopnost iz Dobrovnika je razmeroma dobro vzpostavljena, z izrazitimi razlikami med posameznimi smermi in obdobji izvajanja prevozov (čas šole, čas šolskih počitnic, vikendi). Pokritost je osredotočena predvsem na delavnike, medtem ko je dostopnost ob sobotah in nedeljah precej omejena oziroma ponekod sploh ni zagotovljena.

##### **Smer Murska Sobota**

Povezava med Dobrovnikom in Mursko Soboto je med delavniki v času šolskega leta zelo dobro vzpostavljena, s 16 do 17 vožnjami dnevno, ki pokrivajo vse dele dneva, od zgodnjega jutra do poznega večera. Ob četrtek in petek je urnik dodatno okrepljen z dodatno dopoldansko vožnjo. V času počitnic je število dnevnih voženj nekoliko zmanjšano na 13, a osnovna dnevna dostopnost ostaja zagotovljena. Ob nedeljah med šolskim letom je na voljo samo ena popoldanska vožnja, medtem ko ob sobotah povezav ni. Prav tako v času počitnic ob vikendih ni avtobusnih prevozov, kar pomembno omejuje mobilnost prebivalcev ob koncih tedna.

##### **Smer Lendava**

Povezava med Dobrovnikom in Lendavo je v času šolskega leta od ponedeljka do četrтка dobro vzpostavljena z 12 vožnjami dnevno, ki enakomerno pokrivajo jutranje, dopoldanske, popoldanske in večerne termine; v petek je dodana še dodatna popoldanska vožnja, skupno 13 voženj dnevno. V času šolskih počitnic se število voženj zmanjša na 8 dnevno, kar še vedno omogoča osnovno dostopnost. Ob nedeljah med šolskim letom je na voljo le ena popoldanska povezava, medtem ko v času počitnic ob sobotah in nedeljah avtobusnih povezav ni, kar močno omejuje mobilnost prebivalcev ob koncih tedna.

##### **Smer Ljutomer Tehnostroj**

Do Ljutomera je vzpostavljena zgolj ena jutranja vožnja ob delavnikih v času šole, kar omogoča le omejeno funkcionalnost za dijake in delavce. V času počitnic in ob vikendih ta povezava ni vzpostavljena..

##### **Smer Motvarjevci poses.**

Kratka povezava z Motvarjevci je na voljo z dvema do tremi vožnjami dnevno ob delavnikih. Namenjena je predvsem lokalni mobilnosti. Dostopnost je ocenjena kot osnovna.

##### **Smer Kobilje**

Dostopnost je osnovna, primerna za osnovne dnevne potrebe. Povezava med Dobrovnikom in Kobiljem je vzpostavljena zgolj ob delavnikih, kar pomeni, da ob vikendih avtobusnega prevoza ni. V času šolskega leta je zagotovljena osnovna mreža sedmih dnevnih odhodov, ki prebivalcem omogoča osnovno raven mobilnosti za vsakodnevne opravke, šolanje in delo. Med počitnicami se število voženj zmanjša na šest dnevno, kar še vedno omogoča osnovno dostopnost. Popolna odsotnost prevozov ob sobotah in nedeljah pa predstavlja pomembno omejitev, saj prebivalcem Kobilja v teh dneh





onemogoča uporabo javnega potniškega prometa in s tem dostop do širšega družbenega in gospodarskega dogajanja.

Tabela 9: Prikaz smeri in števila voženj Dobrovnik

Smer	Delavniki (šolski režim)	Delavniki (počitniški režim)	Vikendi	Opombe
Murska Sobota	16-17 voženj	13 voženj	1 vožnja (nedelja=šola)	Zelo dobra dostopnost ob delavnikih, omejena vikend mobilnost
Lendava	12-13 voženj	8 voženj	1 vožnja (nedelja=šola)	Dobra dostopnost med delavniki; osnovna ob vikendih
Ljutomer Tehnostroj	1 vožnja	Ni povezave	Ni povezave	Samo ena jutranja povezava za šolo/delo
Motvarjevci	3 vožnje	3 vožnje	Ni povezav	Lokalna kratka povezava, osnovna funkcionalnost
Kobilje	7 voženj	6 voženj	Ni povezav	Osnovna dostopnost za dnevne potrebe

Dostopnost javnega linijskega avtobusnega potniškega prometa iz Dobrovnika je dobro vzpostavljena za potrebe dnevnih migracij, zlasti med tednom, ko so v smeri Murske Sobote in Lendave zagotovljene pogoste in časovno ustrezno razporejene povezave. Med delavniki v času šolskega leta je dostopnost zelo dobra, saj so zagotovljeni redni odhodi od zgodnjih jutranjih do večernih ur. V času počitnic se število voženj nekoliko zmanjša, a osnovna mobilnost ostaja ohranjena. Krajevne povezave, kot sta Motvarjevci in Kobilje, omogočajo osnovno raven dostopnosti, namenjeno predvsem lokalnim dnevnim opravkom in šolskim migracijam. Izstopajo pa izrazite omejitve ob vikendih, saj so povezave skoraj povsem odsotne - izjemi predstavljata le po ena vožnja v smeri Murske Sobote in Lendave ob nedeljah v času šolskega leta. Tako lahko ugotovimo, da avtobusni prevozi iz Dobrovnika učinkovito pokrivajo potrebe prebivalcev v delovnih dneh, medtem ko vikend mobilnost ostaja izrazito omejena, kar zmanjšuje splošno prometno vključenost prebivalstva v prostem času.

## 7.5. STEBER MOTORNI PROMET

### 7.5.1. OBSTOJEČE STANJE

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

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

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



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



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



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





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



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





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



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



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

#### 7.5.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

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

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

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

Skupni pregled torej kaže, da je kljub prisotnim težavam na področju motornega prometa v občini Dobrovnik prepoznanih več konkretnih možnosti za izboljšave. Ključ do uspešnega razvoja bo v usklajenosti infrastrukturnih ukrepov s prostorskimi in družbenimi posebnostmi občine ter v



spodbujanju kulturne spremembe v načinu mobilnosti, ki bo dolgoročno vodila k bolj trajnostnemu in varnemu prometnemu okolju.

Tabela 10: pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju motornega prometa

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

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





REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL  
SLOVENIA



Sofinancira  
Evropska unija

## 8. ZAKLJUČEK

Na podlagi pregleda trenutnega stanja prometa v občini Dobrovnik je mogoče oblikovati večplastne ugotovitve, ki razkrivajo tako strukturne omejitve kot tudi pomembne priložnosti za oblikovanje bolj trajnostnega in vključujočega prometnega sistema. Ključni izzivi, kot so visoka odvisnost od osebne avtomobilskega prometa, pomanjkanje javnega prevoza, razpršena poselitev in starajoče se prebivalstvo, so med seboj tesno prepleteni in ustvarjajo začaran krog prometne odvisnosti in prostorske ranljivosti.

Ker je občina pretežno podeželska, prebivalci večino vsakodnevnih poti (do dela, izobraževanja, storitev in drugih osnovnih dejavnosti) opravijo z avtomobili. To je posledica tako nizke frekvence avtobusnih linij kot tudi nepovezanosti javnega prevoza z življenjskimi potrebami prebivalstva. Zaradi razpršene poselitve in manjšega števila potnikov je zagotavljanje javnega prevoza iz ekonomskega in logističnega vidika oteženo, kar dodatno zmanjšuje njegovo uporabnost in vodi v še večjo avtomobilsko odvisnost.

Posledično so prometna infrastruktura in okolje vse bolj obremenjeni - tako zaradi povečane intenzivnosti prometa kot tudi zaradi povečanih izpustov toplogrednih plinov in onesnaževal zraka. Ob tem ne gre zanemariti niti prometne varnosti, ki je v občinah z visokim deležem ranljivih skupin, kot so starejši in otroci, posebej občutljivo področje.

Kljub temu analiza razkriva tudi jasne priložnosti, ki lahko pomembno prispevajo k zmanjšanju teh negativnih trendov. Med njimi izstopajo možnosti za razvoj kolesarske infrastrukture in njeno povezovanje z obstoječimi prometnicami, kar lahko omogoči vsaj delno nadomestitev kratkih avtomobilskih poti z okolju prijaznejšimi oblikami mobilnosti. Prav tako se kot potencialni rešitvi kažeta vključitev občine v program PROSTOFER ter uvajanje manjših, ciljno usmerjenih prevoznih storitev za ranljive skupine, kar bi izboljšalo dostopnost in socialno vključenost brez velikih sistemskih sprememb.

Ugotovimo lahko, da je za občino Dobrovnik ključnega pomena razvoj celostnega pristopa, ki bo združeval infrastrukturne izboljšave z mehkejšimi, socialno usmerjenimi ukrepi. Prepoznani izzivi niso le tehnične narave, temveč so v veliki meri tudi posledica demografskih in prostorskih značilnosti občine, zato bo uspeh prihodnjih ukrepov odvisen od njihove usklajenosti s potrebami prebivalcev ter njihove vključitve v procese načrtovanja. Učinkovita prometna strategija mora tako temeljiti na realnih potrebah lokalnega okolja, krepiti možnosti za trajnostno mobilnost in zmanjševati odvisnost od osebne avtomobila, obenem pa zagotavljati dostopnost za vse skupine prebivalstva

Gradivo pripravili:

Stanislav Hozjan, mag. gosp. inž.

Aljaž Kunst, mag. posl. ved.

mag. Srečko Aleksander Padovnik