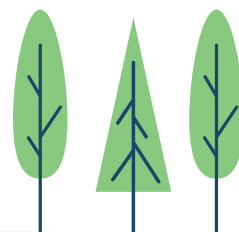




CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE IG



Sofinancira
Evropska unija



Celostna prometna strategija Občine Ig (OCPS Ig)

Naročnik: Občina Ig, Govekarjeva cesta 6, 1292 Ig

Projektna skupina Občine Ig: Uroš Čuden, Zuhra Jovanovič, Polona Skledar, Natalija Skok, Zlatko Usenik, Andreja Zdravje, Mira Žagar

Izdelovalci:

Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije – RRA LUR: Matej Gojčič, Klemen Gostič, Katja Butina, Brina Medvešek, 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 Durič

Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Ig:

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

Člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

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

Avtorji fotografij: Sašo Švigelj, Jakob Ciber, arhiv Občine Ig, LUZ, d.d., IPoP

Oblikovanje: Klara Oštir, LUZ, d.d.

Leto izdelave: maj 2025



RRA LUR

ipop



KAZALO

Uvodni nagovor župana	4
Boljši promet, prijetnejši prostor, lepša prihodnost!	5
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	7
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	8
Skupaj do boljše prometne ureditve	9
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	14
Občina Ig v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Ig	25
Stebri mobilnosti in cilji	26
Steber I: Hoja	28
Steber II: Kolesarjenje	31
Steber III: Javni potniški promet	35
Steber IV: Motorni promet	40
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	46
Akcijski načrt	49
Viri	63

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Z Občinsko celostno prometno strategijo do varnejše in bolj trajnostne mobilnosti v naši občini

Spoštovane občanke, spoštovani občani!

Vesel sem, da sem lahko skupaj z vami sodeloval pri pripravi tako pomembnega dokumenta, kot je prometna strategija naše občine. Skupaj smo jo soustvarjali skozi delavnice, javne razprave, sodelovanje v delovnih skupinah, ankete in zbiranje pobud. Med izdelavo smo prepoznali največje izzive, s katerimi se soočamo. Med njimi so bile največkrat omenjene nevarne kolesarske povezave s sosednjimi občinami, slabe in premalo pogoste povezave javnega potniškega prometa ter pomanjkanje varnih poti (pločnikov) v naseljih in med naselji. Oblikovali smo vizijo in našli rešitve, ki bodo omogočile še bolj kakovostno življenje v naši občini.

Še posebej me veseli, da ste nam v procesu izdelave izrazili podporo pri trajnostnem načrtovanju ukrepov ter skrb za prihodnost naše občine.

Zato smo k izdelavi strategije pristopili z vso resnostjo, v pripravo v čim večji meri vključili občanke in občane ter jo pripravili v sodelovanju z izkušenimi strokovnjaki Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije, Inštituta za politike prostora in Ljubljanskega urbanističnega zavoda, kar zagotavlja visoko kakovost tako procesa priprave dokumenta kot tudi dokumenta samega.

Občina Ig je uspešno kandidirala na razpisu Ministrstva za okolje podnebje in energijo ter pridobila evropska kohezijska sredstva za sofinanciranje tega dokumenta, ki bo temelj za nadaljnji razvoj mobilnosti v naši občini. Občinska celostna prometna strategija je tudi eden izmed pogojev za pridobivanje javnih sredstev za izvedbo konkretnih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

Da bi čim prej uresničili zastavljene cilje, smo že začeli z izdelavo dokumentacije za izvedbo

nekaterih ukrepov. Največji projekt, ki vključuje ukrepe trajnostne mobilnosti, je celovita ureditev središča Iga, ki je v fazi snovanja in vključuje tako novo avtobusno postajo kot tudi infrastrukturo za kolesarje in pešce, kar bo povečalo varnost in trajnost.

Iskrena hvala vsem, ki ste kakorkoli pripomogli k nastanku tega dokumenta. Verjamem, da lahko s skupnimi močmi spremenimo tudi potovalne navade in tako vplivamo na prihodnost naše občine.

Zlatko Usenik,
Župan Občine Ig





**BOLJŠI PROMET, PRIJETNEJŠI
PROSTOR, LEPŠA PRIHODNOST!**

POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija Občine Ig predstavlja temelje prihodnjega razvoja mobilnosti v občini, ki bo omogočil varnejše, učinkovitejše, dostopnejše in bolj trajnostne prometne rešitve, prilagojene potrebam vseh prebivalcev občine.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in druge okolju prijaznejše oblike mobilnosti, da bi dosegla zmanjšanje prekomernega osebnega motornega prometa ter spremembo potovalnih navad prebivalcev in prebivalcev v smeri bolj trajnostnih izbir. S pripravo OCPS je Občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikovala nabor izvedljivih urepov, 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 naraščanju prometa in zmanjšanju kakovosti bivanja v naseljih. V središču sodobnega pristopa na mesto osebnega avtomobila vstopi človek, ki mu je treba zagotoviti varnost v prometu, dostopnost storitev, udobno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, časovno učinkovit in privlačen javni potniški prevoz in pester nabor okolju prijaznejših oblik mobilnosti (različni sistemi za souporabo vozil, koles in drugih prevoznih sredstev).

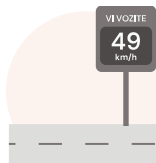
Nov strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse in omogoča boljšo izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, Občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje 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.

S pomočjo OCPS Ig bo pomembno napredovalo tudi prostorsko načrtovanje v občini. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovu ustrežnejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt (OPN) Ig bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo vse bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

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 inovativno podobo občine** – mesta, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejša za prebivalce in obiskovalce.



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

DOSEGANJE LOKALNIH, NACIONALNIH IN GLOBALNIH OKOLJSKIH CILJEV

Evropska unija za doseganje okoljskih ciljev namenja obsežna nepovratna sredstva državam članicam, pri čemer imajo celostne prometne strategije ključno vlogo pri usmerjanju lokalnih prometnih politik, saj spodbujajo uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti.

OCPS Ig je sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike*. Skladna je z nacionalnimi in evropskimi smernicami trajnostnega prometnega načrtovanja ter bo občini omogočila dostop do evropskih in nacionalnih sredstev za dejansko izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, ki bodo pripomogli k bolj trajnostni mobilnosti in izboljšanju kakovosti bivanja v občini.

Vsaka občinska celostna prometna strategija je pomemben del celotnega prometnega načrtovanja na ravni regije in države. Strategije posameznih občin bodo služile kot izhodišča za oblikovanje 12 **regionalnih celostnih prometnih strategij** (RCPS). Tako občinske kot regionalne strategije bodo predstavljale temelj za oblikovanje **državne celostne prometne strategije** (DCPS). Glavne ugotovitve občinske celostne prometne strategije Ig bodo upoštevane pri pripravi RCPS Ljubljanske urbane regije.

*Občina Ig je uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje stroškov priprave OCPS, ki se je izvajal kot neinfrastrukturni ukrep na horizontalni ravni v okviru PEKP 21–27, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«, ki ga je novembra 2023 objavilo **Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo** z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah.

SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

Kako je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Ig?

Proces priprave OCPS Ig je temeljil na transparentnosti, vključevanju javnosti in interdisciplinarnem sodelovanju. Občina je pri pripravi 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 (LUZ, d.d.). Priprava strategije je potekala leto dni.

V proces priprave strategije so bili vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. Hkrati so bili preko različnih metod (ankete, javne razprave, spletna orodja za vključevanje javnosti) v proces priprave strategije vključeni tudi prebivalke in prebivalci Iga. Predvsem so nam sporočili izzive, s katerimi se v kontekstu prometa na Igu soočajo ter dodali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov. Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Hkrati je bil namen vključevanja javnosti v proces priprave strategije tudi predstavitev konteksta ter razprava o možnih ukrepih, kar javnosti omogoči razumevanje, zakaj so bili predmetni ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so izbrani ukrepi povezani s cilji in vizijo strategije.

Zelo dobro vemo, da imajo rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, bistveno boljše možnosti, da bodo uspešno zaživele tudi v praksi. To je pri OCPS še posebej pomembno, saj imajo prednost mehki ukrepi, ki so uspešni le, če jih ljudje, ki so jim bili ti namenjeni, posvojijo. Ig ne nazadnje nihče ne pozna bolje, kot tisti, ki tam živijo.

Vsebine OCPS Ig so skladne z Minimalnimi standardi za OCPS, Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS (v nadaljevanju: Smernice) in Pravilnikom 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 (MOPE) izdalo v letu 2023, minimalne standarde pa še posodobilo novembra 2024. Dokumenti so dostopni na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (<https://sptm.si>) in povsem natančno določajo korake izdelave strategiji.

Občina in izdelovalci so že na samem začetku procesa skupaj s širšo in ožjo delovno skupino oblikovali strateške cilje in vizijo OCPS Ig. Splošna javnost je v naslednjem koraku ocenila vizijo in cilje. Analiza stanja, ki sledi, ciljno naslovi elemente, ki so bili prepoznani kot ključni v kontekstu postavljenih strateških ciljev. Na podlagi številnih pridobljenih podatkov, meritev, raziskav javnega mnenja in intervjujev z deležniki se v zaključni fazi pripravi akcijski načrt konkretnih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti v občini. Ukrepi so tesno vezani na uresničevanje vizije in doseganje zastavljenih ciljev. Pri izboru imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele, če ti ne rešijo težav, se pristopi z infrastrukturnimi posegi.

Ključni koraki v procesu priprave so:

- 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. Izvedejo se merjenja izhodiščnega stanja kazalnikov (kordonsko štetje prometa, anketa potovalnih navad v šolah in pri zaposlovalcih), izvede se anketa s splošno javnostjo, opravijo intervjuji s ključnimi deležniki, spletna in dve javni razpravi z občani v živo.
- E. Opredelitev smeri ukrepanja** – Zbiranje pobud za ukrepe pri občanih preko spletne javne razprave, opredelitev strateških vodil v sodelovanju z ožjo in širšo delovno skupino ter 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.
- G. Izvajanje strategije** – Postopna realizacija ukrepov in sprotno prilagajanje načrta na podlagi spremljanja učinkov ob kontinuiranem sodelovanju s širšo javnostjo. Občina z meritvami enotnih kazalnikov sledi učinkom izvajanja OCPS in o njih v obdobju 7 let po sprejetju OPCS tudi poroča MOPE.

Nadzor kakovosti OCPS

Trikrat tekom procesa (po opredelitvi strateških vodil, pred obravnavo OPCS na občinskem svetu in po izvedbi vseh aktivnosti) je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalca kakovosti je občini dodelilo MOPE, ta pa je izdelal neodvisno strokovno oceno OPCS in vsakokrat izdal pozitivno mnenje.

OCPS Ig je torej dinamičen in prilagodljiv dokument, ki se bo razvijal skladno s potrebami občanov in cilji trajnostnega razvoja in bo narekoval razvoj mobilnosti v občini na način, ki bo zagotovil varnejše, bolj dostopne in trajnostne prometne rešitve za vse prebivalce.



2024

marec 2024 – april 2024

Začetek priprave OCPS Ig

Predstavitev namena in ciljev
OCPS županji ter občinskemu
svetu

april 2024 – junij 2024

Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 24
članov.

Javni razpravi o viziji in ciljih

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



maj 2024 – oktober 2024

Analiza obstoječega stanja

Spletna javna razprava o prometnih izzivih
Vnešenih 228 izzivov v prometu v občini.

**Anketa o prometu za splošno javnost in
intervjuji s ključnimi deležniki**
467 izpolnjenih anket in
19 intervjujev.

**Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v
osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci**
Kordonsko štetje prometa na 2 lokacijah,
terenski ogledi 4 lokacij, ankete med šolarji v
osnovni šoli in njeni podružnici ter med
zaposlenimi v 2 podjetjih/ustanovah.

2025

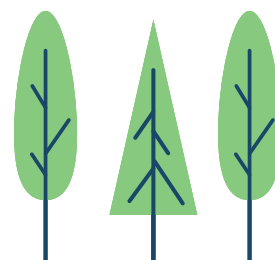
september 2024 – februar 2025

Oblikovanje nabora ukrepov

**Delavnici za oblikovanje strateških vodil z
ožjo in s širšo delovno skupino**
Na delavnicah je sodelovalo skupno 7 članov.

Spletna javna razprava o ukrepih
Preko spletnega portala so občanke in občani
vnesli 1.045 predlogov za izboljšanje prometa
v občini.

**Delavnica o ukrepih s širšo delovno
skupino**
Na delavnici je sodelovalo 12 članov.



februar 2025

Priprava akcijskega načrta

**Anketa o ukrepih med člani ožje in širše
delovne skupine**
Prispelo je 13 odgovorov.

**Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno
skupino**

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS IG



maj 2025 – marec 2032

Spremljanje rezultatov in poročanje

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.

2032

maj 2025 – junij 2025

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Ig na seji
Občinskega sveta Občine Ig

Javna objava rezultatov OCPS Ig

februar 2025 – maj 2025

Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in
širšo delovno skupino.

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 le smiselno, temveč celo nujno.

Prvi je, da nihče ne pozna kraja tako dobro, kot tisti, ki tam živijo in delajo. Že vse pogostejše opremljanje mest z različnimi senzorji za pridobivanje podatkov o prometu kaže na to, da mesta za upravljanje in načrtovanje prometa potrebujejo več podatkov. Prevečkrat pa spregledamo, kako dober vir podatkov so v resnici ljudje. Prostor, v katerem prebivajo, opazujejo na vsakdanji ravni, opazijo spremembe in poznajo njegove značilnosti.

Hkrati prebivalci podatke – v tem primeru o potovalnih navadah – soustvarjajo, predvsem pa s svojimi potovalnimi navadami predstavljajo pomemben del prometa. Zato so ključni pri oblikovanju prometne strategije. Eden izmed ciljev je namreč prav spreminjanje potovalnih navad ljudi. Če ti razumejo kontekst oblikovanja ukrepov in cilje, h katerim ti vodijo, ali pa so te ukrepe celo sooblikovali, potem je veliko bolj verjetno, da jih bodo sprejeli oziroma upoštevali in uporabljali.

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 je Občini v oporo pri načrtovanju, komunikaciji ali promociji prometnih ukrepov še v vseh letih izvajanja te strategije. Pridobljeni podatki in informacije pa bodo v pomoč tudi pri pripravi regijske in državne celostne prometne strategije.

Pri aktivnostih vključevanja javnosti smo le-to razdelili na dve skupini, in sicer na javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi in splošno javnost. Prva, strokovna javnost, vključuje predstavnike različnih lokalnih ustanov, ki imajo vpliv na urejanje prometa oziroma so z njim

povezane. To so, denimo, predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki... Predstavniki lokalne strokovne javnosti so bili vključeni v tako imenovano 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. Strokovna javnost je bila vključena preko intervjujev, delavnic ter spletnih srečanj.

Največji del splošne javnosti smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da je ta v večini naklonjena ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želi izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah je opredelila 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/ig> izdelani posebej za izdelavo pričujoče strategije, se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Ig, prebivalke in prebivalci pa so tu lahko našli tudi povezave do anket, ko so bile te v teku, vnesli so lahko sprva izzive, s katerimi se srečujejo v prometu in na zadnje lahko vnesli še predloge ukrepov, s katerimi si želijo reševati različne prometne izzive in verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine. Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi skupini, ki ni večča uporabe spleta ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo v teku faze zbiranja ukrepov nekaj ur predloge zbirali še na dogodku, ki je na lgu v času Evropskega tedna mobilnosti potekal pred Hišo Morostig in kjer je začasno gostovala tudi razstava na temo OCPS. Pomagali smo jim pri vnosih v platformo in jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu nastajanja strategije.

V občinskih prostorih je bila več mesecev na ogled tudi bogata informativna razstava, ki je predstavljala proces priprave OCPS, vizijo in cilje razvoja prometa, v navdih pa še številne dobre prakse ukrepov trajnostne mobilnosti.

Včasih se tako odločevalci in oblikovalci politik kot tudi javnost sprašujejo, ali je smiselno vključevati prebivalce v procese odločanja. A nič ne spodbuja sodelovanja in učinkovitega razvoja bolj kot konkretni rezultati, ki jih ljudje lahko opazijo v svojem okolju. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje ukrepov akcijskega načrta strategije. Na eni strani bo to potrditev, da je bilo sodelovanje javnosti koristno, na drugi pa je to priložnost za nadaljevanje procesa vključevanja javnosti, ki smo ga v procesu priprave strategije začeli.



Delavnica širše delovne skupine in javna razprava v občini Ig (Foto: arhiv Občine Ig)

OBČINA IG – KJE SMO DANES?



Foto: arhiv Občine

OBČINA IG V ŠTEVILKAH

Občina Ig je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 99 km² površin uvrščena na 71. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži južno od Ljubljane, deloma na Ljubljanskem barju, deloma pa v hribovitem svetu pod Krimom in Mokrcem, ki sta najvišji gori v občini in širši okolici. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Ig značilno urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekajo pomembne regionalne povezave, kot so Ig – Ljubljana, Škofljica – Ig in Ig – Podpeč, ki omogočajo enostaven dostop do širšega območja.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebнем vozilu

Večina prebivalcev Občine Ig 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 (Ljubljana, Škofljica, Brezovica) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Ig med leti 2013 in 2023 naraslo za 4,6 %.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Ig v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije, osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 37 % prebivalcev, za poti na delo 79 %, za obisk trgovin in drugih storitev v okolici doma 87 %, na obrobju občine pa kar 96 % prebivalcev. Za poti v Ljubljano

osebni avtomobil uporablja 92 %, v Škofljico 84 % in v Brezovico 64 % prebivalcev.

Velik delež uporabe osebnih vozil se odraža tudi v težavah na področju mirujočega prometa, zlasti v središču lga, kjer je tudi zaradi neustreznega upravljanja s parkiranjem zasedenost parkirnih mest zelo visoka oziroma je lahko kapaciteta parkirnih mest celo presežena. Zaradi velikih potreb po parkiranju površine, namenjene mirujočemu prometu zasedajo dragocen javni prostor, ki bi sicer lahko bil namenjen drugim družbenim dejavnostim oziroma oblikam mobilnosti (npr. površine za pešce in kolesarje).

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, pridobljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci lga, je za poti v Ljubljano zgolj 7 %, medtem ko je za potovanja znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma in na obrobju delež bistveno nižji, in dosega zgolj nekaj odstotkov.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh v središče občine oziroma pri poteh na rekreacijo, kjer sta deleža uporabe osebnih vozil nižja na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja ter uporabe kolesa oziroma e-kolesa.

Kljub dokaj neugodni obstoječi strukturi mobilnosti pa je spodbudno dejstvo, da se velika večina prebivalcev, ki so sodelovali v anketi o potovalnih navadah, strinja, da je treba v občini Ig izboljšati pogoje za varno in udobno hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa, ter da je treba trajnostne načine potovanja bistveno bolj spodbujati oziroma ljudi o njih izobraževati in ozaveščati.

Demografski podatki za občino Ig so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je predvsem posledica pozitivnega naravnega in selitvenega prirasta, ki oba presegata povprečji celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Ig 41,9 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leti). Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0 do 14 let, je prebivalo 110 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 148). Kljub manj ugodnemu razmerju med mlajšo in starejšo populacijo pa je indeks staranja za občino Ig

bistveno nižji od slovenskega povprečja, kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev te občine v povprečju dviga počasneje kot na nivoju celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA IG	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	7.793	2.123.949
Število moških	2024	3.997	1.068.429
Število žensk	2024	3.796	1.055.520
Število rojstev	2023	57	16.989
Število umrlih	2023	44	21.540
Skupni naravni prirast	2023	13	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	1,7	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	33	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	27	0
Skupni selitveni prirast	2023	60	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	7,7	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	41,9	44,2
Indeks staranja	2024	109,5	147,8

Preglednica: Osnovni demografski kazalniki za občino Ig (SURS, 2024)

Občina Ig je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

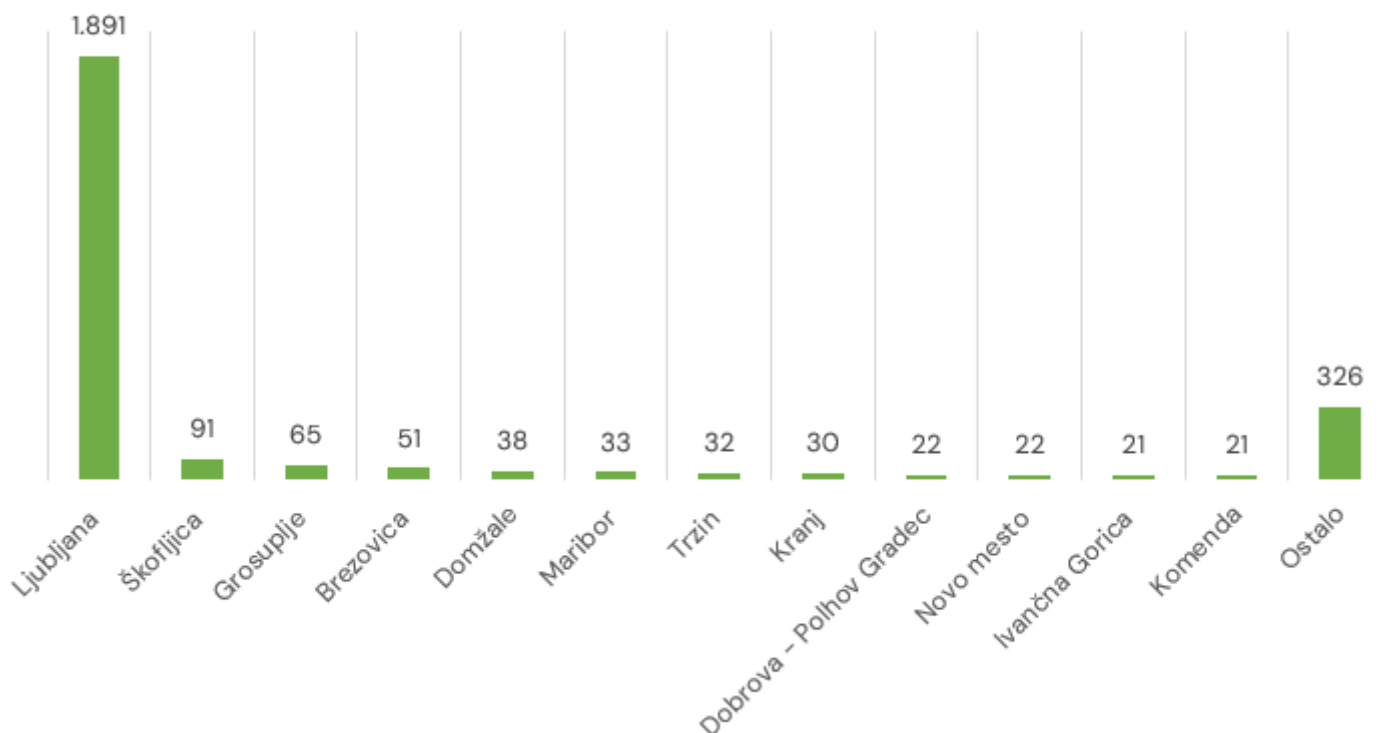
Na podlagi avtomatskih števecv prometa po glavni državni cestni povezavi skozi Ig dnevno vozi okrog 4.500 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Ig med osebami v starosti 15 – 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 70 % 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 Ig zmerno bivalna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar štiri petine delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

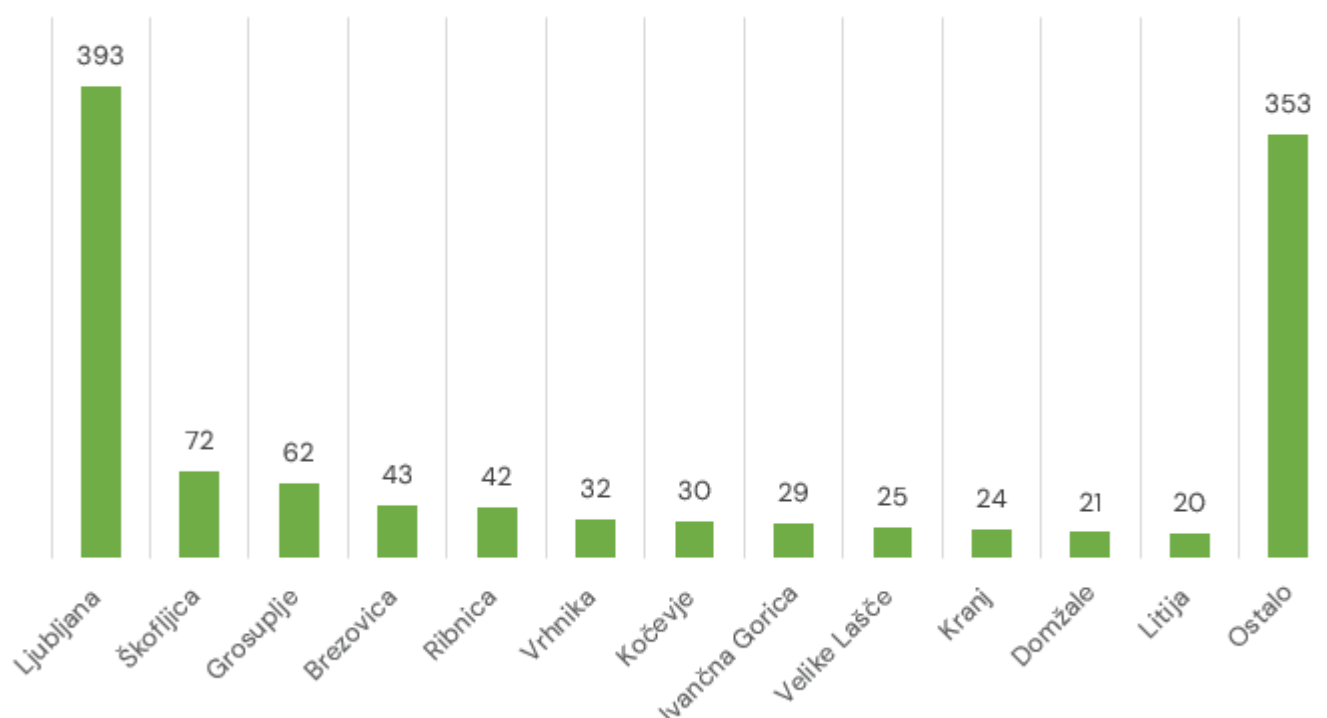
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 3.401 delovno aktivnih prebivalcev občine Ig delo znotraj občine opravlja 758 prebivalcev, 2.643 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine Ig dvosmeren, saj delo na območju občine Ig poleg 758 prebivalcev občine opravlja tudi 1.146 zaposlenih, ki se v Ig pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Ig



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Ig (SURS, 2023)

Število dnevnih delovnih migracij v občino Ig



Število dnevnih delovnih migracij v občino Ig (SURS, 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 Iga zelo pomembna.

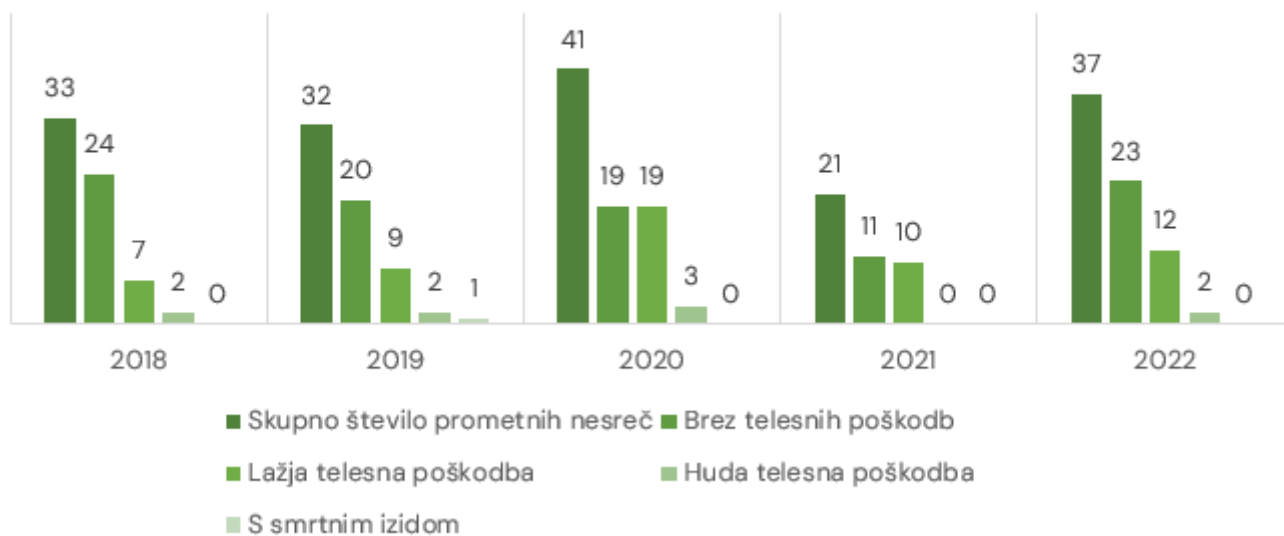
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v petletnem obdobju 2018–2022, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Ig zaznanih 164 prometnih nesreč. Po letu 2018 je število prometnih nesreč sicer upadalo, vendar je bila že v letu 2020 zaznana ponovna rast, ki se je leta 2021 zmanjšala in v letu

2022 spet povečala. Z vidika prometne varnosti je tako v zadnjih letih zaskrbljujoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami udeležencev, medtem ko je število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom, z rahlimi odkloni v posameznih letih, skozi zadnje obdobje bolj ali manj enako.

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 18 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Ig zgodijo v posameznem letu.

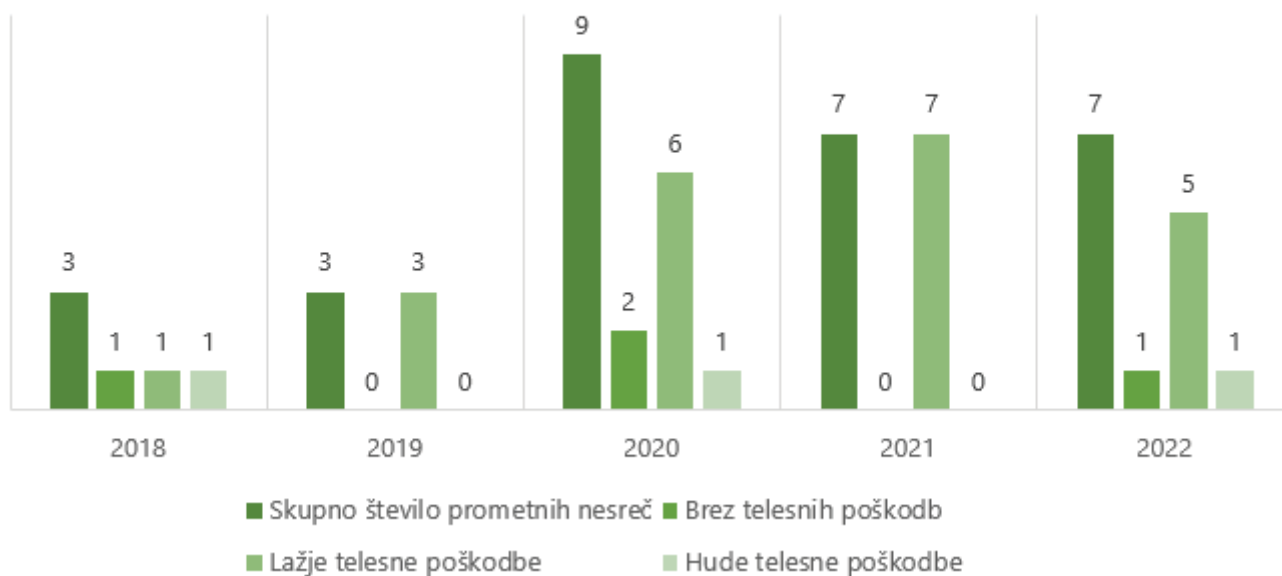
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2022 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč brez poškodb in s hujšimi telesnimi poškodbami. Prometnih nesreč s smrtnim izidom v obravnavanem obdobju ni bilo.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



Število vseh prometnih nesreč v občini Ig po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2024)

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



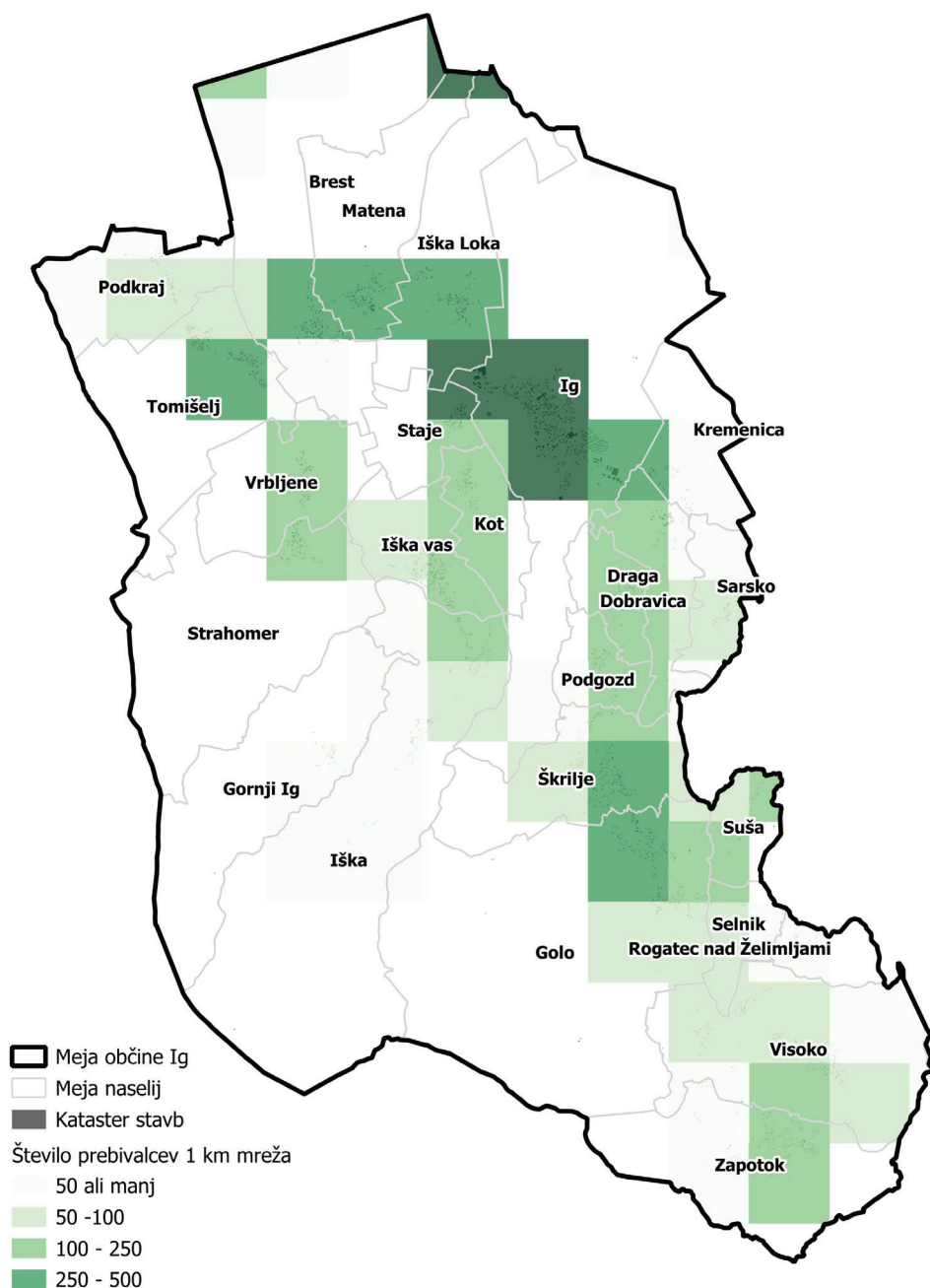
Število prometnih nesreč v občini Ig z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2024)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Ig je v letu 2024 znašala 79 prebivalcev/km², kar je nekoliko manj kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Ig je skoncentrirano predvsem na naselje Ig ter pripadajoča okoliška naselja.

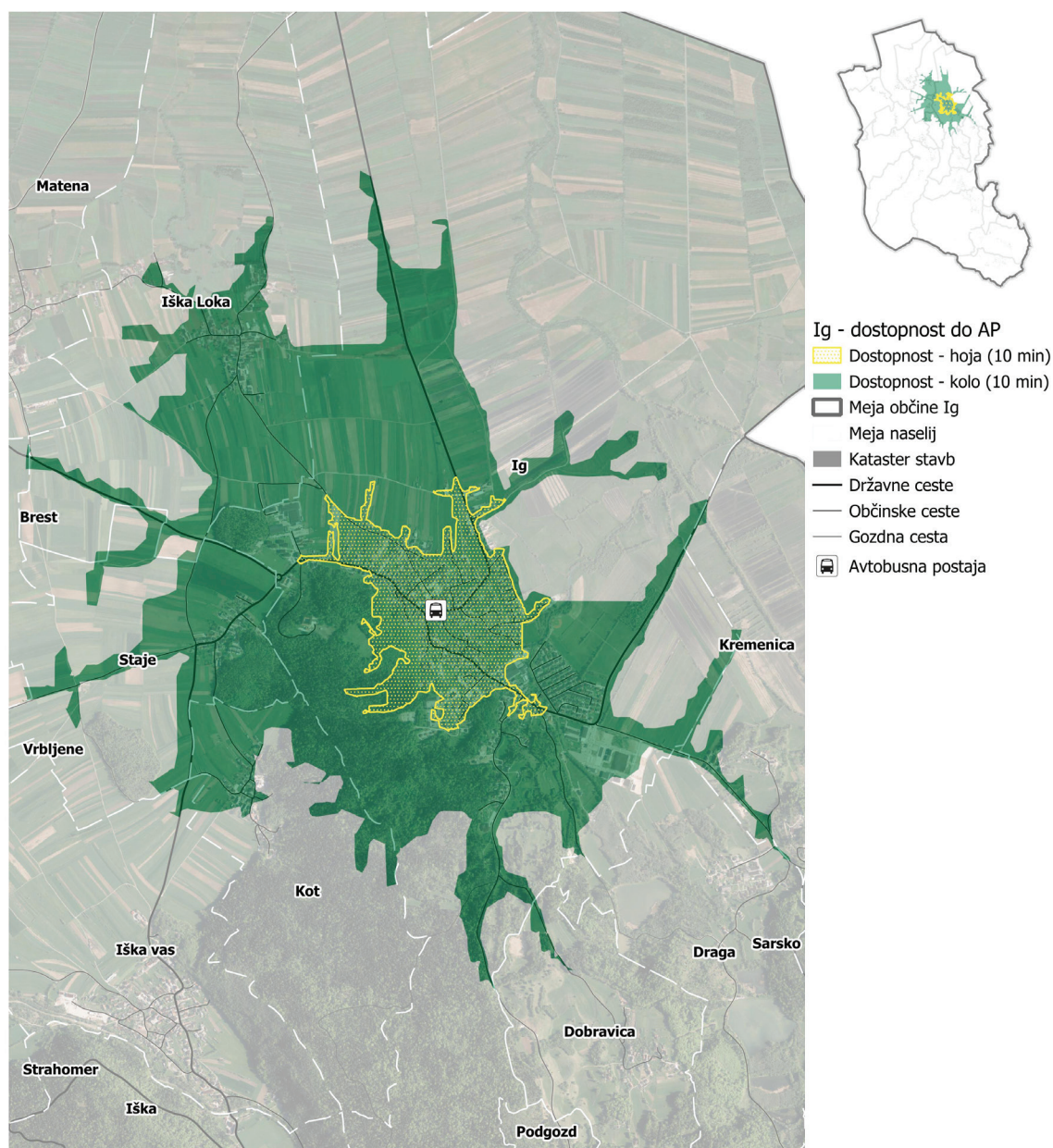
Najgostejše poseljena naselja v občini so tako naselja Ig, Škrilje, Golo, Iška Loka, deloma Matena, Brest in Tomišelj. Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.



Gostota poselitve prebivalstva občine Ig na 1 km² (LUZ d.d., 2024)

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta najbolj pokrita na območju naselja Ig, kjer lahko prebivalci dokaj enostavno dostopajo do storitev avtobusnega prometa ter prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti.

Glavno avtobusno postajališče Ig je locirano v središču naselja Ig. Peš dostopnost v času 10 minut iz območja postajališča je tako omejena na središče Iga z neposredno okolico. Z uporabo kolesa se dostopnost v času 10 minut poveča vse do naselij Iška Loka, Staje, Kot in Kremenica.



Dostopnost do območja glavne avtobusne postaje Ig z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ, d.d., 2024)



**IG JE PROSTOR ZADOVOLJNIH
IN SRČNIH LJUDI, KI BIVAJO
V ZELENEM IN PRIVLAČNEM
OKOLJU.**

VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI IG

Vizijo razvoja prometa v občini Ig so na začetku procesa priprave Občinske celostne prometne strategije 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. Spodbujanje trajnostne mobilnosti prispeva k višji kakovosti življenja prebivalcev in obiskovalcev, hkrati pa vodi v bolj zeleno prihodnost ter izboljšuje varnost in zdravje ljudi.

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.

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

Vizija razvoja prometa v občini Ig

Občina Ig v svojem centru nudi odprt in miren prostor z enostavnim in varnim dostopom tako do osnovnih storitev kot drugih družbenih ter športnih aktivnosti, ki prebivalke in prebivalce vseh generacij združujejo v zadovoljno, povezano in ranljivim skupinam prijazno skupnost. Za to gre zasluga predvsem umiritvi prometa v središču lga.

Nadgradnja javnega potniškega prometa, izboljšanje infrastrukture za kolesa in vzpostavitev učinkovitega javnega sistema izposoje (e)koles omogočajo hitro in enostavno povezavo z bolj oddaljenimi naselji in sosednjimi občinami. Zaradi ukrepov, kot so ureditev pločnikov, vzpostavitev novih in povezovanje obstoječih kolesarskih poti in pešpoti, skupaj z umestitvijo zelene infrastrukture, sta hoja in kolesarjenje varnejša in udobnejša, življenje v občini pa še bolj prijetno.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

Občinska celostna prometna strategija nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Ig za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter posledično za povečanje deležev hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa med prebivalci občine, na račun zmanjšane oziroma optimizirane rabe motornih vozil.

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanj prebivalcev in prebivalk je bilo v okviru OCPS Ig oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopih katerih so bili podrobneje obravnavani prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Ig je:

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.

Strateški cilji

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

Strateške cilje za Občino Ig 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 strateških ciljev za posamezen steber mobilnosti so predstavljali obvezni cilji, ki jih je v okviru Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije predpisalo MOPE.

Obvezni 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 ciljev so občani na javnih razpravah izbrali tri obvezne cilje, ki so po njihovem mnenju prioritetni za občino Ig. Izbrani obvezni cilji so bili v nadaljevanju integrirani oziroma vključeni v nabor strateških ciljev za občino Ig in so:

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

Strateška vodila

Strateški cilji so bili v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila, katerim so bile dodane tudi tako imenovane kvantificirane ambicije, ki predstavljajo ciljne vrednosti posameznega strateškega vodila. V procesu priprave Občinske celostne prometne strategije so bili namreč za vsa ključna strateška vodila oziroma kvantificirane ambicije pripravljeni kazalniki z določenimi izhodiščnimi vrednostmi, preko katerih bo v celotnem obdobju veljavnosti strategije možno spremljati napredek oziroma doseganje zastavljenih strateških ciljev.

V procesu priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Ig je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 9 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Bolj varna in udobna hoja z urejanjem pešpoti. Večja varnost pešcev. Več kratkih poti opravljenih peš.	1. Varnejše in udobnejše peš povezave v in med naselji ter do postaj, s posebnim ozirom na (naj) mlajše in (naj)starejše.
Steber II Kolesarjenje	Bolj varno in udobno kolesarjenje z urejanjem kolesarskih poti. Več in bolj enostavno povezovanje različnih prometnih sredstev. Več srednje dolgih poti (5–15 km) opravljenih z (e-)kolesi.	2. Bolj varno in udobno kolesarjenje znotraj naselij, med naselji in do avtobusnih postaj ter P+R parkirišč. 3. Boljša infrastruktura za lažjo uporabo (e-)koles.
Steber III Javni potniški promet	Večji delež poti znotraj občine in med sosednjimi občinami se opravi z javnim potniškim prometom.	4. Vzpostavljanje povezovalnih točk, ki omogočajo enostavno in udobno kombiniranje različnih načinov trajnostne mobilnosti (npr. JPP, sopotništvo, kolesarjenje, izposoja koles, P+R), z ustrezno infrastrukturo in prostorsko umeščenostjo). 5. Izboljšanje povezanosti med naselji v občini in s sosednjimi občinami.
Steber IV Motorni promet	Umirjanje motornega prometa na način, ki upošteva prisotnost kmetijske mehanizacije. Razvoj središča Iga po meri uporabnikov vseh starostnih skupin in zmožnosti.	6. Umirjanje motornega prometa. 7. Umikanje motornega prometa iz središč naselij. 8. Učinkovita parkirna politika.
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za trajnostni razvoj prometa in prostora.	9. Z izboljšano usposobljenostjo in komunikacijo do strateškega in učinkovitega načrtovanja prometa in prostora.

STEBER I: HOJA

Hoja je ena najpreprostejših in najbolj naravnih oblik gibanja, ki prinaša številne koristi za zdravje, okolje in kakovost življenja. Redna hoja izboljšuje telesno kondicijo ter pozitivno vpliva na duševno zdravje. Poleg tega prispeva k manjšemu onesnaževanju zraka, saj zmanjšuje potrebo po avtomobilih in s tem nastajanje škodljivih emisij iz prometa.

Ulice, prijazne do pešcev, ustvarjajo varnejše, bolj povezane in privlačnejše urbane prostore. Kakovostno urejeni pločniki, zelenice, klopi in urejeni prehodi prispevajo k večji dostopnosti za vse, še posebej starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

Analiza obstoječega stanja

V občini Ig obstaja veliko priložnosti za izboljšanje peš infrastrukture, kar potrjujejo tudi rezultati splošne ankete o prometu, v kateri so sodelovali prebivalci Iga. Kar 82 % anketirancev meni, da je treba pogoje za hojo izboljšati 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 kordonskega štetja prometa na dveh lokacijah v občini Ig lahko ugotovimo, da je na območju občine Ig 1,9 % potovanj opravljenih na aktiven način (peš, s kolesom, s skirojem ...).

Pomemben podatek je tudi, da bi 38 % anketirancev razdalje do 2 km oziroma do 25 minut hoje opravilo peš, če bi bile poti bolje urejene – s primerno senco, ustrezno širino pločnika in kakovostno infrastrukturo. 40 % anketirancev te poti že sedaj večinoma opravlja peš. 34 % anketirancev bi se za hojo odločilo pogosteje, če bi bile poti bolj varne, 11 % anketirancev pa je izpostavilo, da bi več peš poti opravili, če bi se na cilju potovanj srečevali s težavami pri iskanju parkirnega mesta za avtomobil. Iz ankete je razvidno tudi, da 14 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti peš.

Med procesom priprave dokumenta so se iz intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine pokazali naslednji izzivi na področju peš infrastrukture:

- Pomanjkanje povezav za pešce v in med naselji – ponekod povezave med naselji niso urejene, zato so pešci pogosto primorani hoditi ob prometnih cestah brez ustrezne zaščite.
- Neudobne peš povezave – obstoječe poti so neprilagojene pešcem, saj so preozke, slabo vzdrževane ali neustrezno urejene.
- Nevarne šolske poti – pomanjkanje varnih pešpoti v bližini šol predstavlja tveganje za otroke, ki se v šolo odpravljajo peš.
- Slaba peš dostopnost do postaj javnega potniškega prevoza – dostop do številnih avtobusnih postajališč ni varno urejen, kar zmanjšuje privlačnost uporabe JPP.



Dosežki Občine Ig na področju hoje

Občina Ig se zaveda pomena varnih in urejenih pešpoti za vse prebivalce, zato je v zadnjih letih izvedla več pomembnih projektov, ki so izboljšali pogoje za hojo, spodbujali trajnostno mobilnost in povezali ključne dele naselij, načrtujejo pa tudi nove projekte za vsesplošno izboljšanje pogojev za hojo:

Brv med Rastukami in Čolnarsko ulico

Brv med Rastukami in Čolnarsko ulico, ki je bila odprta leta 2023, zagotavlja varno in udobno pešpot prebivalcem Rastuk do središča Iga in povezuje dele naselja z obeh strani reke Ižice.

Pešpot od središča Iga do Ljubljanske ceste

Nova pešpot od središča Iga do Ljubljanske ceste omogoča varno pot v šolo za šolarje in obenem udobno sprehajalno pot za občane. Povezuje Morostig in kolišča na Ljubljanskem barju, zato je primerna tako za obiskovalce kot za dnevne opravke ali prijetne sprehode.

Ureditev Govekarjeve ceste

Z ureditvijo Govekarjeve ceste je Občina rešila problem ožine na začetku te ceste. Odkupili in porušili so objekt, kar bo omogočilo celostno ureditev, vključno z novim, širšim cestiščem in pločnikom.

Novi pločniki

V letu 2024 sta bila zgrajena dva nova pločnika, in sicer na Govekarjevi cesti od središča Iga do pokopališča in na Cesti na Kurešček od vrtca do odcepa za Dobravico. S tem se je povečala varnost vseh udeležencev v prometu. Občina pripravlja tudi projekte za gradnjo novih pločnikov na drugih nevarnih odsekih cest, vključno z ureditvijo krožišča pri obrtni coni in križišča v Tomišlju.

Širitev ceste na Visokem

Na Visokem je bila izvedena širitev ceste v useku, kar omogoča varnejšo pot za vse udeležence.

Celovita ureditev središča Iga

V izdelavi je projektna dokumentacija za celovito ureditev središča Iga, kjer je poudarek na trajnostni mobilnosti. V okviru projekta so predvideni tudi ukrepi za izboljšanje infrastrukture za pešce, še posebej za ranljive skupine.



Pešbus za osnovnošolce (Foto: arhiv Občine)

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Varnejše in udobnejše peš povezave v in med naselji ter do postaj, s posebnim ozirom na (naj)mlajše in (naj)starejše

Zagotavljanje varnih in povezanih peš površin je eno pomembnejših vodil za izboljšanje deleža uporabe trajnostnih načinov potovanja, saj poleg hoje vplivajo tako na kolesarjenje kot tudi na delež uporabe JPP. Zmanjšujejo odvisnost od avtomobilov ter spodbujajo hojo kot zdrav in okolju prijazen način premikanja, kar vpliva k trajnostnemu razvoju naselij, zmanjšanju prometnih zastojev in onesnaževanja zraka.

Dobro urejene površine za pešce zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče, saj ločujejo šibkejšje udeležence od motoriziranega prometa. Povezave poti med naselji pa omogočajo lažji in hitrejši dostop do šol, zdravstvenih storitev, trgovin in drugih javnih ustanov brez potrebe po uporabi avtomobila. Slednje izboljšuje kakovost življenja predvsem občanom, ki nimajo lastnega prevoza.

Otroci so med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu, saj zaradi svoje velikosti, nepredvidljivosti in manjše izkušenosti težje ocenijo nevarnosti v prometu. Varne šolske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče in zagotavljajo, da otroci lahko varno pridejo v šolo in domov.

Z urejanjem varnih šolskih poti se povečuje tudi prometna kultura v lokalnem okolju. Vozniki postanejo bolj pozorni na šolske poti in otroke v prometu, šole in starši pa otroke lažje izobražujejo o varnem ravnanju na cesti.

Občina Ig v akcijskem načrtu predvideva več ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo, varnost pešcev in kakovost javnega prostora. Predvideni ukrepi služijo izboljšanju varnosti in vključenosti otrok, starejših ter gibalno oviranih. Med ključnimi ukrepi so ureditve novih varnih peš povezav ob prometnih cestah in šolskih poteh, vzpostavitev novih povezav za pešce in kolesarje ter ureditev rekreacijskih pešpoti.

V središču lga bo izvedena ozelenitev površin za pešce in parkirnih površin ter prestavitve nekaterih parkirnih mest z namenom vzpostavitev

trga med Občino in pošto s paviljonom, stojnicami in urejenimi sanitarijami. Ob ureditvah bo postavljena urbana oprema kot so koši za smeti in klopi. Med Osnovno šolo Ig in Občino je predvidena enosmerna ureditev motornega prometa, deljena prometna površina, razširjeni pločniki ob Govekarjevi cesti in ureditev K+R parkirišč (»poljubi in odpelji«, ang. »kiss and ride«), izravnavna talnih ureditev ter umirjanje prometa. Skupni cilj vseh ukrepov je večja varnost, dostopnost in spodbujanje trajnostne mobilnosti za vse generacije.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža otrok, ki v šolo pridejo peš, za najmanj 7 % v času izvajanja strategije oziroma +1 % na leto. Leta 2024 ta delež znaša 23 %.

Povečanje števila pešcev v občini za najmanj 7 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 ta delež znaša 1,4 %.

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 lga. Dobro urejena kolesarska infrastruktura prinaša številne koristi tako za posameznike kot za celotno skupnost. Kolesarjenje je eden 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 stez. 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 glavno 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, kot so Ljubljana, Škofljica in Brezovica, kar pomeni boljšo dostopnost do delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Analiza obstoječega stanja

Prebivalci občine lg kolo največkrat uporabljajo za rekreacijo, kar 26 % obišče lški Vintgar s kolesom, do Krma pa se pelje 7 % anketirancev. Za obisk središča lga kolo uporablja 5 %, za poti v šolo 2 % in za poti v službo 1 % anketirancev. V splošni anketi o prometu je kar 89 % anketirancev izpostavilo, da je treba v občini lg 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 prebivalk in prebivalcev, 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 23 % anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolj urejene (40 %), varnejše (38 %) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (25 % anketirancev).

Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 14 % anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala varna javna kolesarnica, 9 % anketirancev bi h kolesarjenju spodbudila kolesarnica, urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa, 12 % anketirancev pa si želi ureditve sistema za izposajo (e-)koles na območju občine lg. Iz ankete je razvidno tudi, da 17 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.



Dosežki Občine Ig na področju kolesarjenja

Občina Ig si prizadeva za izboljšanje pogojev za kolesarjenje, saj je to pomemben del trajnostne mobilnosti, ki prispeva k boljši povezanosti naselij, varnejšemu prometu ter večji kakovosti življenja prebivalcev. V prihodnjih letih načrtuje izvedbo projektov, ki omogočajo varnejše, bolj dostopno in učinkovitejše kolesarjenje:

Projekt javne izposoje e-koles

Občina Ig je skupaj s še 20 občinami Ljubljanske urbane regije pristopila k projektu regijskega sistema izposoje e-koles. Sistem, ki bo kompatibilen z ljubljanskim, v prihodnje pa tudi s sosednjimi občinami, bo omogočil hitrejšo in udobnejšo vožnjo ter predvsem kolesarjenje na daljše razdalje, tudi na delo, kar je z vidika mobilnosti na regionalni ravni ključnega pomena.

Načrti za razvoj kolesarske infrastrukture

Na Občini so začeli z izdelavo projektov za postopen razvoj kolesarske infrastrukture. V izdelavi je projekt ureditve krožišča pri obrtni coni, ki vključuje tudi prostor za kolesarje in pešce. Poleg tega skupaj z Občino Škofljica pripravljajo vzpostavitev kolesarske povezave Ig–Škofljica.

Celovita ureditev središča Iga

Pripravljajo projektno dokumentacijo za ureditev središča Iga, kjer je velik poudarek na trajnostni mobilnosti. V okviru projekta bo izboljšana tudi infrastruktura za kolesarje.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v občini v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celostni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 0,5 %. Deleža kolesarjev sta bila malenkost višja v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah, s katero je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s kolesom opravi 1 % osnovnošolcev, ter v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, kjer poti na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravi 3 % zaposlenih.

Med procesom priprave dokumenta so se iz intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine pokazali naslednji izzivi na področju kolesarske infrastrukture:

- Pomanjkanje varnih kolesarskih povezav – v občini ni dovolj urejenih kolesarskih poti znotraj naselij, med posameznimi naselji in na relaciji proti Ljubljani, kar omejuje varnost in udobje kolesarjev.
- Pomanjkanje varnih mest za shranjevanje koles – kolesarjem primanjkuje varovanih parkirnih mest, zlasti pri javnih ustanovah, storitvah ter na avtobusnih postajah.
- Izzivi kolesarjenja v hribovitih predelih občine – razgiban teren otežuje kolesarjenje, še posebej za manj izkušene kolesarje in tiste, ki bi želeli kolo uporabljati kot vsakodnevno prevozno sredstvo.
- Kolesarji so pogosto primorani voziti po istih cestah kot motorni in tovorni promet ter kmetijska mehanizacija, kar povečuje tveganje za prometne nesreče in zmanjšuje udobje kolesarjenja.



Kolesarji na cesti (Foto: arhiv Občine)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 2: Bolj varno in udobno kolesarjenje znotraj naselij, med naselji in do avtobusnih postaj ter P+R parkirišč

Občina Ig ima razpršeno poselitev, zaradi katere se številni prebivalci dnevno premikajo med naselji, osrednjim delom občine in bližnjimi središči. Zagotavljanje varnega in udobnega kolesarjenja na ključnih relacijah – znotraj naselij, med njimi ter do postaj in P+R parkirišč – bi prineslo številne koristi za prebivalce in prometno ureditev občine.

Kolesarske povezave niso namenjene le rekreativnim kolesarjem, temveč predvsem tistim, ki kolo uporabljajo za vsakodnevne opravke. Učenci in dijaki lahko varno kolesarijo do šol, delavci do služb, starejši pa imajo boljše možnosti za samostojno mobilnost. Prebivalci imajo več možnosti za dostop do lokalnih storitev, kulturnih ustanov in rekreacijskih površin, kar prispeva k večji družbeni vključenosti in vitalnosti lokalnega okolja, krepí pa se tudi neodvisnost vseh prebivalcev, zlasti tistih, ki nimajo dostopa do avtomobila.

Povezava kolesarskih poti s P+R parkirišči in postajami javnega potniškega prometa bi omogočila, da bi prebivalci avtomobile pustili na obrobju in nadaljevali pot z avtobusom ali kolesom. To bi zmanjšalo obremenitev cest in izboljšalo

učinkovitost javnega prevoza, več ljudi pa bi do postajališč dostopalo na okolju prijaznejši način.

Zaradi vseh teh razlogov je smiselno, da Občina Ig vlagá v razvoj sodobnih, varnih in udobnih kolesarskih poti, ki bodo povezale naselja med seboj, ter omogočila hitro in varno pot do avtobusnih postajališč, P+R parkirišč in drugih prestopnih točk.

V času trajanja strategije bo Občina izvedla vrsto ukrepov za izboljšanje pogojev za kolesarjenje. Uredila bo kolesarske povezave znotraj in med naselji, se zavzemala za vzpostavitev pomembnih kolesarskih povezav proti Ljubljani in Škofljici ter pripravila projektno in drugo dokumentacijo za strateške povezave. Ob tem bo izboljšala tudi obstoječo infrastrukturo na Govekarjevi cesti, kjer bo uredila deljeno prometno površino z obojestranskimi kolesarskimi pasovi, širšimi pločniki in spremljajočo urbano opremo.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje števila kolesarjev v občini za najmanj 3 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 ta delež znaša 0,5 %.

Strateško vodilo 3: Boljša infrastruktura za lažjo uporabo (e-)koles

Občina Ig ima zaradi svoje razpršene poselitve, hribovitega terena in oddaljenosti od večjih urbanih središč velik potencial za razvoj kolesarjenja in uporabe e-koles kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Da bi prebivalcem omogočili varno, udobno in učinkovito kolesarjenje, je nujno zagotoviti boljšo kolesarsko infrastrukturo, ki bo spodbujala trajnostno mobilnost in zmanjšala odvisnost od avtomobilov.

Urejena infrastruktura za kolesa in e-kolesa ob avtobusnih postajah, P+R parkiriščih in ob večjih zaposlitvenih območjih omogoča lažje kombiniranje kolesarjenja z javnim prevozom, prav tako pa poveča privlačnost e-koles kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Infrastruktura za e-kolesa vključuje polnilne postaje na ključnih lokacijah, kot so središče Iga, šole, trgovine, večja postajališča javnega prevoza in vstopne turistične točke. Varna in pokrita stojala za e-kolesa zmanjšajo tveganje za krajo ter omogočijo lažje in brezskrbno shranjevanje. Z investicijami v varne in povezane kolesarske poti, polnilne postaje za e-kolesa in boljšo povezavo s P+R parkirišči bi občina lahko znatno zmanjšala avtomobilski promet, izboljšala kakovost življenja in spodbudila zdrav ter trajnosten način prevoza.

Poleg infrastrukturnih ureditev bo občina postavila nove kolesarnice in naslone za kolesa na vsaj petih lokacijah, med drugim v središču Iga ob glavni avtobusni postaji. Kolesarjenje bo spodbujala s postavitvijo postaj javne mreže izposoje (e-)koles, izdelavo karte kolesarskih poti, izvajala pa bo tudi promocijske aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja med otroki in odraslimi.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža zaposlenih, ki se na delo vozijo s kolesom ali e-kolesom, za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 ta delež znaša 3 %.

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 prevoza 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 vozniških redov in boljših povezavah z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti lahko postane osrednji stebler bolj trajnostne, varne in prijazne prihodnosti prevoza.

Boljša povezanost znotraj občine in širše, na primer razširitev rednih avtobusnih linij javnega potniškega prometa, bi znatno izboljšala dostopnost prebivalcev do lga in drugih pomembnih naselij. 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 od 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 avtobusnih povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi kraji, zlasti z Ljubljano, Škofljico in Brezovico.

Analiza obstoječega stanja

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalce lga je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za

potovanja v Ljubljano. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo, manj pa za poti na delo. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini lg je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 40 %, običajni mestni avtobus pa 9 % anketiranih šolarjev. 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 (1 % anketirancev).

Kar 77 % anketirancev splošne ankete o prometu se strinja, da bi bilo potrebno v občini izboljšati javni potniški promet s povečanjem frekvenc voženj ter optimizacijo poteka linij mestnih in medkrajevnih avtobusnih prevozov.

V občini lg so organizirani avtobusni prevozi mestnega potniškega prometa ponudnika LPP d.o.o., ki potnikom v občini ustavljajo na postajališčih treh linij:

- liniji št. 19l Tomačevo – lška vas,
- liniji št. 40 lg – Tomišelj – Strahomer in
- liniji št. 42 lg – Zapotok vas.

V mesecu oktobru 2024 je bilo na avtobusnih postajališčih v občini lg validiranih 10.506 vozovnic na liniji št. 19l, 4.022 vozovnic na liniji št. 40 in 5.298 vozovnic na liniji št. 42, kar kaže na redno uporabo mestnega in krajevnega javnega prevoza.

Občina Ig je že od leta 2022 vključena v projekt Prostofer, ki je namenjen starejšim, ki nimajo možnosti lastnega prevoza ali imajo slabše povezave javnega potniškega prometa. Projekt uporabnikom omogoča brezplačne prevoze do javnih ustanov, trgovskih centrov, do zdravniške oskrbe, ipd. ob predhodnem dogovoru preko klicnega centra. V projekt je vključenih 7 voznikov prostovoljcev, ki z enim vozilom povprečno tedensko naredijo 3 vožnje (največ v Ljubljano, občasno tudi v kakšno drugo ustanovo po Sloveniji).

Med procesom priprave dokumenta so se iz intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine pokazali naslednji izzivi na področju javnega potniškega prometa:

- Pogoste zamude avtobusov in počasno potovanje avtobusov skozi občino, ki zmanjšujejo zanesljivost javnega prevoza.
- Prenizka frekvenca avtobusnih linij, še posebej ob vikendih, kar omejuje možnosti prevoza za tiste, ki nimajo lastnega avtomobila.
- Nezadostna povezava z železniško postajo Škofljica, kar omejuje možnost kombiniranja avtobusnega in železniškega prevoza.
- Obiskovalci turističnih znamenitosti v preveliki meri za obisk uporabljajo osebni avtomobil.
- Neustrezno urejena avtobusna postajališča – številna postajališča nimajo nadstreškov, kar zmanjšuje udobje čakajočih potnikov.
- Premajhna glavna avtobusna postaja s premajhnimi čakalnimi površinami, ki ne ustrezajo potrebam uporabnikov in slabšajo uporabniško izkušnjo uporabe javnega potniškega prometa.



Dosežki Občine Ig na področju javnega potniškega prometa

Na področju javnega potniškega prometa želi Občina Ig zagotoviti pogoje za delovanje dostopne, trajnostne in učinkovite mobilnosti. V zadnjih letih je bilo izvedenih več izboljšav, ki so pripomogle k večji uporabnosti javnega prevoza in boljšemu potovalnemu udobju, občina pa bo k temu strmelala tudi v prihodnje. Ključni dosežki na tem področju so:

Nova avtobusna povezava Ig-Draga

V letu 2023 je bila vzpostavljena nova avtobusna povezava med Igom in Drago, sicer kot šolska linija, ki pa jo lahko uporabljajo tudi ostali potniki.

Povečanje števila voženj določenih linij

V letu 2024 je bilo realizirano povečanje števila voženj avtobusov do Visokega (2 dodatni vožnji) in Podkrajca (8 dodatnih voženj).

Prenovljeno avtobusno postajališče na Ljubljanski cesti

V sklopu rekonstrukcije ceste je bilo avtobusno postajališče prestavljeno s cestišča, kar zmanjšuje ovire v prometu in povečuje varnost vseh udeležencev.

Celovita ureditev središča Iga

Občina pripravlja projektno dokumentacijo za ureditev središča Iga, kjer je velik poudarek na trajnostni mobilnosti. V okviru projekta je predvidena tudi ureditev avtobusne postaje z optimizacijo odvijanja prometa avtobusov.



Avtobusno postajališče Ig (Foto: arhiv Občine)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 4: Vzpostavljanje povezovalnih točk, ki omogočajo enostavno in udobno kombiniranje različnih načinov trajnostne mobilnosti (npr. JPP, sopotništvo, kolesarjenje, izposoja koles, P+R), z ustrezno infrastrukturo in prostorsko umeščenostjo)

ZASTAVLJENI CILJ

Vsaj ena večmodalna točka do konca leta 2032.

Večmodalne točke so prometna vozlišča, kjer se srečujejo in povezujejo različne oblike mobilnosti, kot so javni potniški promet, kolesarske poti, peš povezave, parkirišča P+R ter druge oblike trajnostnega prevoza. Njihov glavni namen je olajšati prehajanje med različnimi načini prevoza in tako izboljšati dostopnost, skrajšati potovalne čase in zmanjšati potrebo po osebnih avtomobilih.

Na večmodalnih točkah lahko potniki prosto presedajo med avtobusom, vlakom, kolesom, avtomobilom ali souporabo avtomobilov. Če so postaje javnega prevoza dobro povezane s kolesarskimi stezami in pešpotmi, več ljudi izbere alternativo avtomobilu, P+R parkirišča pa omogočajo, da ljudje pustijo avtomobile na obrobju mest in naselij ter pot nadaljujejo z javnim prevozom. Z manj prometa v središčih ostane več prostora za pešce, kolesarje in zelene površine.

Večmodalne točke torej so bistvenega pomena za sodoben prometni sistem, saj omogočajo bolj učinkovito, dostopno in trajnostno mobilnost. Občina Ig z njihovo vzpostavitvijo spodbuja uporabo različnih oblik prevoza, zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in ustvarja bolj povezan, trajnosten prometni sistem, ki koristi vsem prebivalcem.

Med pomembnejšimi ukrepi na področju javnega potniškega prometa je prenova avtobusne postaje v središču Iga, ki jo Občina Ig načrtuje do leta 2030. Izvedeni bodo tri pokriti peroni, čakalnica in klopi za čakajoče. Poleg tega bo Občina zamenjala dotrajane nadstrešnice in uredila avtobusna postajališča v vaseh, z izboljšanim dostopom, razsvetljavo in vidnimi voznimi redi. Vzpostavila bo eno večmodalno točko, ki bo povezovala avtobusni promet s kolesarjenjem, sopotništvom in P+R parkiriščem.

Strateško vodilo 5: Izboljšanje povezanosti med naselji v občini in s sosednjimi občinami

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje števila potnikov na javnem potniškem prometu za najmanj 5 %. V mesecu oktobru 2024 je bilo validiranih 19.826 na postajališčih v občini Ig (podatki LPP, oktober 2024).

Občina Ig je razgibana in razpršeno poseljena, kar pomeni, da so številna naselja oddaljena od središča občine in ključnih storitev. Poleg tega se veliko prebivalcev dnevno vozi na delo, v šolo in po opravkih v Ljubljano in druge sosednje občine (Škofljico, Grosuplje in Vrhniko). Učinkovit, pogost in dobro povezan javni prevoz bi omogočil boljšo mobilnost prebivalcev, zmanjšal odvisnost od avtomobilov in izboljšal kakovost bivanja.

Številni prebivalci oddaljenih naselij (npr. Visoko, Golo, Kurešček, Tomišelj, Draga) imajo omejene možnosti javnega prevoza, kar jih sili v uporabo osebnega avtomobila. Bolj pogosti in prilagojeni avtobusni prevozi bi zmanjšali potrebo po uporabi avtomobila, kar bi izboljšalo prometno varnost, zmanjšalo zastoje in emisije iz prometa. Boljše povezave bi omogočile lažji dostop do zdravstvenih storitev, šol, trgovin in drugih ključnih točk v občini in širše. Starejšim, mladim in osebam brez avtomobila bi izboljšana mreža javnega prevoza omogočila večjo samostojnost in boljšo socialno vključenost.

S prilagajanjem linij in voznih redov dejanskim potrebam prebivalcev bi javni prevoz postal bolj konkurenčen avtomobilu, kar bi prispevalo k bolj trajnostni in prijazni prometni ureditvi v občini. Učinkovit javni prevoz povečuje kakovost življenja in prispeva k bolj povezani in dostopni skupnosti.

Občina bo z različnimi ukrepi na področju javnega potniškega prometa izboljševala povezanost naselij znotraj občine in s sosednjimi občinami. Ključni ukrepi, ki so zapisani v akcijskem načrtu so izvajanje brezplačnih prevozov za starejše (Prostofer), redne informativne aktivnosti za širšo javnost ter priprava pobud za večjo frekvenco avtobusov tudi ob vikendih, uvedba novih linij in podaljšanje obstoječih.

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.

Analiza obstoječega stanja

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbranih dveh lokacijah je razvidno, da prebivalci občine Ig za opravljanje vsakodnevnih 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 73 % anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in graditvijo novih cest omogočiti hitrejša potovanja z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini ne strinjajo s trditvijo, da je na lgu parkirišč preveč oziroma, da so ta premalo upravljana (76 %), dobra polovica (59 %) pa jih meni, da je potrebno zagotoviti dodatne parkirne kapacitete in omogočiti vsem, da parkirajo zastonj.

Mnenja glede omejevanja motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih so deljena, 35 % anketiranih se strinja, da je avtomobilov preveč in jim je potrebno dostop omejiti, medtem ko 40 % anketiranih temu nasprotuje. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 42 % anketiranih, 36 % anketiranih pa temu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 85,5 %. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil se skupni delež motornih vozil poveča na 89,5 %, kar predstavlja skoraj večino vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Ig, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebnem vozilu pripelje samih (72 %), 7 % v avtomobilu kot sopotnik, 9 % zaposlenih pa v osebnem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumno nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 25 % 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.

Stopnja motorizacije (število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev) je v letu 2023 v občini Ig znašala 551 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je manj od povprečja na nivoju Slovenije (stopnja motorizacije v letu 2023 v Sloveniji je 579 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). To pomeni, da imajo občani občine Ig v lasti manj osebnih vozil, kot je to značilno za celotno državo.

Napodlagi trenda zadnjih petih let lahko ugotovimo, da stopnja motorizacije (število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev) v občini Ig raste.

Trend rasti prometnih obremenitev v občini Ig je razviden iz analize podatkov avtomatskih števecv prometa na državnih cestah v občini. Prometne obremenitev 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 obeh pomembnejših državnih regionalnih cestah v občini Ig, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju:

Avtomatski števec prometa 161 Ig (R3-728/1148 Ig-Škofljica) (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	4.101	36	3.658	3	317	25	38	10	14
2020	3.470	40	2.991	2	336	27	50	12	12
2021	3.935	44	3.388	3	395	29	47	13	16
2022	4.338	47	3.751	4	431	29	40	14	22
2023	4.442	51	3.815	8	449	39	47	12	21

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

Avtomatski števec prometa 383 Ig 2 (R3-642/1360 Ig-Ljubljana) (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	7.360	45	6.698	35	451	38	49	7	37
2020	6.069	42	5.492	24	426	33	26	4	22
2021	6.499	42	5.868	49	464	33	24	7	12
2022	7.162	52	6.477	55	500	33	23	8	14
2023	6.871	45	6.188	55	488	38	30	10	16

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

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Ig je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti (»Vi vozite«), ki so postavljeni na 8 lokacijah na lokalnem cestnem omrežju. V mesecu oktobru 2024 je bila povprečna hitrost motornih vozil na 4 lokacijah merilnikov hitrosti višja od dovoljene hitrosti na teh odsekih. Največji delež vozil, ki so vozila nad dovoljeno hitrostjo je bil v naselju Škrilje (82 %), v Iški Loki (73 %), v naselju Golo (Hrastje) (70 %) in Vrbljane (59 %).

V naselju Škrilje je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v oktobru 2024 znašala 61 km/h. Mimo merilnega mesta je kar 82 % vseh voznikov vozilo prehitro.

V naselju Iška Loka je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v oktobru 2024 znašala 48 km/h. Mimo merilnega mesta je 73 % vseh voznikov vozilo prehitro.

Med procesom priprave dokumenta so se iz intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine pokazali naslednji izzivi na področju motornega prometa:

- Prometni zastoji v jutranji prometni konici, zlasti na glavnih prometnicah. Največji zastoji se dogajajo prav v središču občine.
- Tovorni promet v središču dodatno obremenjuje ceste in zmanjšuje varnost drugih udeležencev v prometu.
- Prehitra vožnja v naseljih predstavlja tveganje za varnost pešcev, kolesarjev in drugih ranljivih udeležencev v prometu.
- Transitni promet po poljskih poteh, ki niso namenjene motornim vozilom, povzroča poškodbe cestne infrastrukture in vpliva na varnost lokalnega prebivalstva.
- Parkiranje večinoma ne predstavlja težav, razen ob organiziranih družabnih dogodkih in pri turističnih točkah, kot je Vintgar, kjer so parkirna mesta pogosto preobremenjena.

- V središču Iga parkiranje ni regulirano, kar vodi do neorganizirane uporabe parkirnih površin.
- Pomanjkanje parkirnih mest za presedanje na javni prevoz (P+R) omejuje možnosti trajnostne mobilnosti.
- Preveliko število avtomobilov ob osnovni šoli v jutranji konici povzroča gnečo in zmanjšuje varnost otrok na poti v šolo.
- Težaven dostop do vrtca, saj se nahaja na hribu, kar povečuje prometno obremenitev v okolici.
- Nepregledna križišča na določenih lokacijah otežujejo varno vključevanje v promet in povečujejo tveganje za prometne nesreče.



Dosežki Občine Ig na področju motornega prometa

Za boljše prometne razmere v naseljih, zmanjševanje prometnih zastojev ter varno in bolj dostopno okolje za vse udeležence v prometu na Občini Ig skrbijo s številnimi projekti, ki umirjajo promet, urejajo parkiranje in povečujejo varnost vseh udeležencev v prometu:

Krožni promet na območju OŠ Ig

V času jutranje konice so ob OŠ Ig vzpostavili krožni promet skozi igrišče, kar bistveno zmanjšuje ovire v prometu in zmanjšuje zastoje.

Rekonstrukcija Ljubljanske ceste

Skupaj z Direkcijo RS za infrastrukturo so izvedli rekonstrukcijo Ljubljanske ceste z vsemi potrebnimi oznakami za varno šolsko pot. Omejitev hitrosti na delu ceste zagotavlja dodatno varnost za vse udeležence.

Umirjanje prometa

Za večjo varnost v prometu je Občina namestila več prikazovalnikov hitrosti in merilnikov hitrosti na najbolj kritičnih točkah.

Projekti za ureditve križišč

Izdelali so projekt za ureditev krožišča pri obrtni coni, v izdelavi so tudi projekti za ureditev križišča v Tomišlju. Prav tako projekti za varne priključke cest.

Posodobljeno parkirišče v Iškem Vintgarju

V Iškem Vintgarju je bilo vzpostavljeno parkirišče na Tegljevi pustinji, ki je bilo v letu 2024 obnovljeno.

Polnilnice za električna vozila

Na 8 parkirnih mestih v središču Iga in ob gasilskem domu Ig je omogočeno polnjenje električnih vozil.



Parkirišče v središču Iga (Foto: arhiv Občine)

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 6: Umirjanje motornega prometa

Z umirjenim motornim prometom v naseljih je varnost vseh udeležencev večja, bivalno okolje pa je izboljšano. Umirjanje prometa prav tako prispeva k večji privlačnosti javnih površin in spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

Umirjanje prometa izboljša preglednost križišč in prehodov, kar zmanjšuje tveganje za nesreče. V bližini šol, vrtcev, igrišč in prehodov za pešce so ukrepi za umirjanje prometa nujni, da je omogočeno čim bolj varno gibanje otrok in drugih ranljivih skupin. Nižje hitrosti vozil pomenijo manj hrupa in manj onesnaževanje zraka, umirjen promet pa omogoča bolj prijazno okolje za pešce in kolesarje, kar spodbuja hojo in kolesarjenje ter s tem zmanjšuje potrebo po avtomobilih.

Občina Ig bo v času trajanja strategije na vsaj petih lokacijah namestila prikazovalnike hitrosti ali izvedla ukrepe za znižanje hitrosti, ob šoli pa postavila tudi hitrostne ovire. Preuredila bo nevarna križišča, priključek in cestne odseke z namenom izboljšanja preglednosti in zvišanja varnosti za pešce in kolesarje. Poleg tega bo okrepila nadzor nad spoštovanjem cestnoprometnih predpisov s pomočjo policije in medobčinskega redarstva.

ZASTAVLJENI CILJ

Nižja povprečna hitrost na Ljubljanski cesti za najmanj 5 km/h. Leta 2024 je po podatkih državnega števca povprečna vozna hitrost 56 km/h.

Strateško vodilo 7: Umikanje motornega prometa iz središč naselij

Glavni namen omejitve motornega prometa v občini oziroma v središčih naselij je izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev s povečanjem prometne varnosti, zmanjšanjem onesnaženja zraka in hrupa ter spodbujanjem trajnostne mobilnosti. Z omejitvijo prometa se zmanjšajo izpusti škodljivih plinov, kar prispeva k čistejšemu zraku in boljšemu zdravju prebivalcev. Hkrati se poveča varnost v prometu, saj je pričakovana posledica manj prometnih nesreč, še posebej tistih, v katerih so udeleženi pešci in kolesarji. Sočasno z omejitvijo motornega prometa je možno izvesti tudi preureditev mestnega prostora, saj se sprostijo površine za pešce, kolesarske steze in zelene površine, kar ustvarja prijetnejše in bolj dostopno urbano okolje.

Omejitev motornega prometa lahko prispeva tudi k bolj tekočemu in učinkovitemu delovanju javnega prevoza, saj manjša gneča v prometu omogoča hitrejšo in zanesljivejšo avtobusno povezavo. Na dolgi rok tako omejitev motornega prometa prispeva k trajnostnemu razvoju občine in zmanjšanju negativnih vplivov na okolje.

Pomemben vpliv na zmanjšanje motornega prometa v središču lga bi imela ureditev obvoznice Staje–Ižanka–Škofljiška cesta, kot tudi izgradnja povezave med Banijo in Govekarjevo cesto, saj bi se promet s tem preusmeril mimo središča. Poleg tega bo Občina promet v središčih naselij skušala zmanjšati tudi z dodatnimi ukrepi, kot so spodbujanje storitev souporabe vozil (ang. car sharing), pilotna ureditev parkirišča za sopotništvo ob pokopališču ter dosledno izvajanje parkirne politike.

ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšanje deleža osebnih vozil na števni mestih v občini Ig za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 ta delež znaša 84 %.

Strateško vodilo 8: Učinkovita parkirna politika

Cilj parkirne politike je zmanjšanje deleža kratkih poti z osebnimi vozili in s tem povezanih prometnih zastojev, ki zmanjšujejo privlačnost središč naselij. Pravilna parkirna politika lahko pripomore k zmanjšanju stroškov stanovanjske gradnje, izboljša kakovost zraka, omili pregrevanje mest, predvsem pa oplemeniti javni prostor. Javni prostor, ki ni več namenjen zgolj parkiranju, ima namreč z družbenega, ekonomskega in okoljskega vidika bistveno višjo vrednost. Parkirna politika je v kombinaciji s spodbujanjem alternativnih oblik prevoza, kot so hoja, kolesarjenje ali uporaba javnega prevoza eno močnejših orodij za preoblikovanje mest in naselij za boljšo kakovost bivanja.

Z omejevanjem parkiranja v središčih se prebivalci in obiskovalci pogosteje odločajo za hojo, kolesarjenje ali uporabo javnega prevoza. Manj avtomobilov na cesti pomeni manj zastojev in boljšo prometno situacijo, še posebej v središčih mest in naselij.

S pravilnim omejevanjem in regulacijo parkirnih mest bo Občina zagotovila, da so parkirišča na voljo tistim, ki jih res potrebujejo – obiskovalcem zdravstvenih storitev, knjižnice, pošte, Občine in šole, gibalno oviranim osebam ter dostavnim vozilom.

ZASTAVLJENA CILJA

Sprejeta parkirna politika oziroma odlok o urejanju parkiranja.

Vsaj 40 parkirnih mest v središču občine spada v režim plačljivega parkiranja.

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje prometa 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.

Analiza obstoječega stanja

Celostno prometno načrtovanje je v občini Ig dobro politično sprejeto. Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja je potrebno vključevati v občinski in regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se o prometnih vsebinah z javnostjo komunicira jasno in strateško, saj lahko pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

Med procesom priprave dokumenta so se iz intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine pokazali naslednji izzivi na področju celostnega prometnega načrtovanja:

- Omejeno poznavanje celostnega prometnega načrtovanja pri zaposlenih na občinski upravi, kar otežuje načrtovanje in izvajanje ukrepov za trajnostno mobilnost.
- Pomanjkanje kadrovskih in finančnih virov

za učinkovito izvajanje aktivnosti, povezanih s celostnim prometnim načrtovanjem, kar upočasnjuje realizacijo prometnih izboljšav.

- Nezadostna interna in eksterna komunikacija o trajnostni mobilnosti, zaradi česar so prebivalci in deležniki manj seznanjeni z načrti in možnostmi trajnostnega prevoza.
- Neobstoj sistema za spremljanje stanja prometa.
- Nepovezanost celostnega prometnega načrtovanja s prostorskim načrtovanjem, kar vodi v neskladja med razvojem infrastrukture in prostorskim razvojem občine.



Dosežki Občine Ig na področju celostnega prometnega načrtovanja

Občina Ig je ob nastanku tega dokumenta v fazi sprememb in dopolnitev prostorskega načrta iz leta 2012 (SD OPN-IG-3), kjer celovito obravnava in dopolnjuje planirano obvoznico za naselje Ig. V SD OPN IG-3 so k že planirani obvoznici naselja Ig v smeri lške vasi umestili še obvoznico naselja Ig proti Škofljici. Ravno tako je predvidena nova trasa razbremenilne ceste-obvoznice za smer Kurešček iz glavne vpadnice v naselje Ig iz smeri Škofljice.

Poleg navedenega pa na področju trajnostne mobilnosti izvajajo naslednje aktivnosti:

- Stalno ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti. Od leta 2023 so vključeni v projekt Evropski teden mobilnosti.
- Skrbijo za ozaveščanje o varnosti v prometu v šoli in vrtcu ter za promocijo kolesarstva.
- Organizirajo javne razprave v povezavi s trajnostno mobilnostjo.



Slika: Organizacija Evropskega tedna mobilnosti v občini (Foto: arhiv Občine)

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 9: Z izboljšano usposobljenostjo in komunikacijo do strateškega in učinkovitega načrtovanja prometa in prostora

Promet in prostorsko načrtovanje sta tesno povezana, saj se razvoj cestne in druge infrastrukture odraža v razvoju naselij, gospodarskih dejavnosti ter kakovosti bivanja. Pametno načrtovane ceste, pešpoti in kolesarske steze omogočajo učinkovitejše povezave med naselji, zmanjšujejo prometne obremenitve in izboljšujejo pretočnost prometa.

Z dobro komunikacijo in usposobljenostjo občinskih služb se lahko učinkoviteje izvajajo ukrepi za trajnostno mobilnost, kot so P+R parkirišča, električni avtobusi in širitev pešcon. Bolje usposobljeni strokovnjaki na občini omogočajo boljše upravljanje virov in načrtovanje projektov, kar pomeni, da se sredstva usmerijo v prave investicije, ki imajo dolgoročne učinke. Namesto reševanja kratkoročnih prometnih težav občina razvija trajnostne in dolgoročne rešitve, ki prinašajo večje koristi za prebivalce in gospodarstvo.

S transparentno komunikacijo in boljšim informiranjem prebivalcev občina spodbuja aktivno sodelovanje pri načrtovanju prometa,

kar pomeni boljše rešitve, prilagojene dejanskim potrebam ljudi. Prebivalci, ki so seznanjeni s prometnimi projekti in ukrepi, jih lažje sprejemajo in podpirajo, kar omogoča hitrejšo in uspešnejšo izvedbo načrtovanih sprememb.

Občina bo spodbujala trajnostno mobilnost s komunikacijskimi kompanijami, pripravo mobilnostnega načrta za javno institucijo ter z imenovanjem koordinatorja za promet, ki bo skrbel tudi za obveščanje javnosti. V okviru prostorskega načrtovanja bo omogočila pripravo mobilnostnih načrtov, ki bodo lahko večjim investitorjem nalagali trajnostne prometne rešitve. Poleg tega se bo aktivno vključevala v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti in sodelovala pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije.

ZASTAVLJENA CILJA

Udeležba zaposlenih, ki se ukvarjajo s prometom in prostorskim načrtovanjem, na enem izobraževanju letno na temo CPN do zaključka izvajanja strategije.

Do leta 2026 vzpostavitev sistema za spremljanje podatkov o prometu ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa.

A photograph of three traditional yellow houses with thatched roofs, built on stilts over a body of water. The houses are reflected in the water, which is covered with green lily pads. The background shows bare trees and a blue sky with clouds.

NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI

Foto: Sašo Švigelj

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Ig 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 Ig 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 Ig (npr. gradnja obvozne ceste Staje–Ižanka–Škofljiška cesta). 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. Za te ukrepe so v akcijskem načrtu sicer določeni zgolj nosilci izvajanja.

Ukrepi, ki niso v direktni pristojnosti Občine Ig, so v akcijskem načrtu obarvani in označeni z zvezdico (*).

Legenda strateških vodil in stebrov:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Bolj varna in udobna hoja z urejanjem pešpoti. Večja varnost pešcev. Več kratkih poti opravljenih peš.	1. Varnejše in udobnejše peš povezave v in med naselji ter do postaj, s posebnim ozirom na (naj) mlajše in (naj)starejše.
Steber II Kolesarjenje	Bolj varno in udobno kolesarjenje z urejanjem kolesarskih poti. Več in bolj enostavno povezovanje različnih prometnih sredstev. Več srednje dolgih poti (5–15km) opravljenih z (e-)kolesi.	2. Bolj varno in udobno kolesarjenje znotraj naselij, med naselji in do avtobusnih postaj ter P+R parkirišč. 3. Boljša infrastruktura za lažjo uporabo (e-)koles.
Steber III Javni potniški promet	Večji delež poti znotraj občine in med sosednjimi občinami se opravi z javnim potniškim prometom.	4. Vzpostavljanje povezovalnih točk, ki omogočajo enostavno in udobno kombiniranje različnih načinov trajnostne mobilnosti (npr. JPP, sopotništvo, kolesarjenje, izposoja koles, P+R), z ustrezno infrastrukturo in prostorsko umeščenostjo. 5. Izboljšanje povezanosti med naselji v občini in s sosednjimi občinami.
Steber IV Motorni promet	Umirjanje motornega prometa na način, ki upošteva prisotnost kmetijske mehanizacije. Razvoj središča Iga po meri uporabnikov vseh starostnih skupin in zmožnosti.	6. Umirjanje motornega prometa. 7. Umikanje motornega prometa iz središč naselij. 8. Učinkovita parkirna politika.
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za trajnostni razvoj prometa in prostora.	9. Z izboljšano usposobljenostjo in komunikacijo do strateškega in učinkovitega načrtovanja prometa in prostora.

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

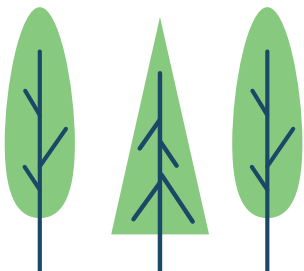
AP	Avtobusno postajališče/postaja	K+R	Poljubi in se odpelji (ang. kiss and ride)
CPP	Cestno prometni predpisi	MOL	Mestna občina Ljubljana
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	OPN	Občinski prostorski načrt
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa	P+R	Parkiraj in se pelji (ang. »park and ride«)
JPP	Javni potniški promet	RS	Republika Slovenija

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
I.	1.	Ureditev varnih (zveznih) povezav za pešce: najmanj 5 ureditev v času trajanja strategije – ob državnih cestah (npr. Ig, Iška vas, Iška, Podkraj, Tomišelj, Brest,...), – ob glavnih občinskih prometnicah v naseljih (npr. Kremenica, Podgozd, Škrilje, Golo, Matena,...), – varne šolske poti v naseljih, – druge nove povezave za pešce.	400.000 €	Občinski proračun, proračun RS	Občina Ig, ponekod tudi DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
I., II., IV.	1., 2., 7.	Ureditev povezave Banija–Govekarjeva cesta (I. faza: nakup zemljišča, makadamska povezava za pešce in kolesarje, II. faza: nova cestna povezava s pločnikom in kolesarsko stezo (priprava projektne dokumentacije in izvedba)).	I. faza 150.000 € II.faza 150.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Zahtevno (+++)	I.faza do 2026, II.faza do 2032
I., II.	1., 2., 3.	Peš in kolesarska povezava med Barjansko ulico in brvjo čez Ižico.	15.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2028
I.	1.	Ureditev (rekreacijskih) pešpoti in površin: najmanj 1 ureditev v času trajanja strategije (npr. ob vodotokih Iška in Ižica, ureditev krožne sprehajalne poti (v okolici gradu in cerkve sv. Jurija), posodobitev gozdne učne poti Draga,...).	15.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
I.	1.	Redno vzdrževanje obstoječih peš poti (obrezovanje žive meje, zagotavljanje preglednosti).	20.000 €	Občinski proračun	Občina Ig, lastniki zemljišč ob poteh	Manj zahtevno (+)	2025–2032
I.	1.	Ureditev varnih prehodov za pešce: najmanj 4 ureditve v času trajanja strategije (npr. osvetljevanje prehodov za pešce, ustrezna preglednost in signalizacija, umirjenje prometa pred prehodi za pešce, premestitev na ustreznejše mesto,...).	50.000 €	Občinski proračun, proračun RS	Občina Ig in DRSI	Srednje zahtevno (++)	2032
I.	1.	Ozelenitev obstoječih prometnih površin za večje udobje pešcev in kolesarjev (npr. parkirišče ob OŠ).	45.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU in RS	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2027
I.	1.	Ureditev enosmernega krožnega prometa med OŠ in Občino (ob pošti) in zagotovitev površin za izboljšanje udobja in varnosti ranljivih udeležencev v prometu.	420.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU in RS	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2029
I., IV.	1., 6., 7.	Transformacija parkirnih površin pred Občino v trg s površinami za pešce, paviljonom, stojnicami in sanitarijami.	800.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU in RS	Občina Ig	Zahtevno (+++)	2029

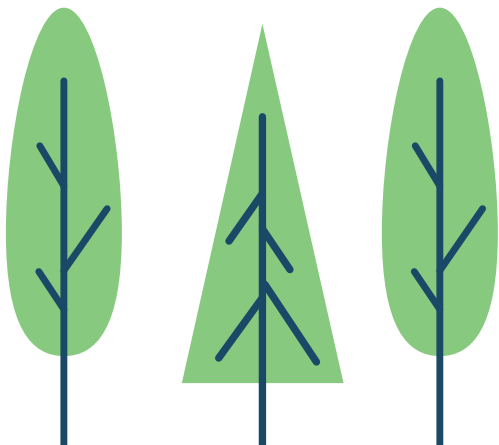
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
I., II., III., IV.	1., 2., 3., 4., 7.	Priprava projektne, investicijske in druge dokumentacije za celovito ureditev središča lga.	350.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU in RS	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
I.	1.	Promocijske aktivnosti za otroke in odrasle za spodbujanje hoje najmanj dvakrat letno.	2.000 €/leto	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU	Občina Ig, Osnovna šola Ig	Manj zahtevno (+)	2025–2032
I.	1.	Uporaba taktilnih oznak pri rekonstrukcijah in novogradnjah ter upoštevanje potreb oseb z oviranostmi pri načrtovanju in pripravi projektne dokumentacije.	/	/	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2025–2032
I.	1.	*Organizacija PešBusa kot oblike dostopa otrok v osnovne šole.	/	/	Osnovna šola Ig, prostovoljci	Manj zahtevno (+)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
I., II., IV.	1., 2., 6.	Ureditev Govekarjeve ceste ob OŠ s površinami za pešce in kolesarje, drevoredom in urbano opremo.	580.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU in RS	Občina Ig	Zahtevno (+++)	2029
II.	2., 3.	Ureditev in označitev kolesarskih poti med in v naseljih (tudi po obstoječih poljskih poteh,...): najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije.	20.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2032
II.	2., 3.	Priprava projektne dokumentacije rekonstrukcije cestne povezave Ljubljana–Matena, ki bo vključevala tudi kolesarsko pot.	100.000 €	Občinska proračuna občin	Občina Ig, MOL	Srednje zahtevno (++)	2032
II.	2., 3.	Vzpostavitev regijske javne mreže sistema izposoje (e-)koles po celi občini, ki bo kompatibilen s sistemi v sosednjih občinah: najmanj 3 lokacije v času trajanja strategije.	61.000 € vzpostavitev + 12.200 €/leto za vzdrževanje	Občinski proračun	Občina Ig	Zahtevno (+++)	2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
II.	2., 3.	Postavitev (varnih) kolesarnic in naslonov za priklopjanje koles (opcijsko s servisnimi stojali za popravilo koles in polnilnicami za e-kolesa): najmanj 5 lokacij v času trajanja strategije (npr. na območju obrtne cone, na parkirišču pri pokopališču, pri vstopu na kolišča, v središču lga oz. ob avtobusnem postajališču in drugih večmodalnih točkah oz. avtobusnih postajališčih,...).	50.000 €	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2032
II.	2.	Izdelava karte kolesarskih povezav skozi občino (povezave zaledja s centrom lga).	20.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2028
II.	2., 3.	Priprava projektne dokumentacije (idejne zasnove IDZ) za kolesarsko povezavo lg-Škofljica.	24.000 €	Občinski proračuni občin	Občina Ig, Občina Škofljica	Srednje zahtevno (++)	2025-2026



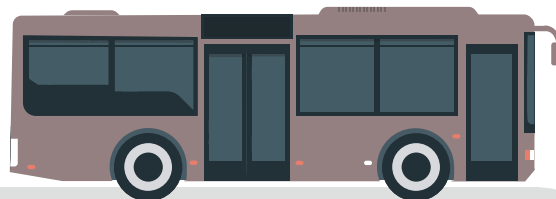
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
--------	------------------	-------------------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------

II.	2.	Letne promocijske aktivnosti za otroke in odrasle za spodbujanje kolesarjenja.	1.000 €/leto	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2025–2032
-----	----	--	--------------	--	-----------	-------------------	-----------

II.	2., 3.	*Ureditev državne kolesarske povezave Ig–Škofljica.	po projektu	Občinski proračuni občin, možno sofinanciranje EU in RS	Občina Ig, Občina Škofljica, DRSI	Zelo zahtevno (++++)	/
-----	--------	---	-------------	---	-----------------------------------	----------------------	---

II.	2., 3.	*Vzpostavitev kolesarske povezave Ig–Ljubljana.	po projektu	Občinski proračuni občin, možno sofinanciranje EU in RS	Občina Ig, MOL, DRSI	Zelo zahtevno (++++)	/
-----	--------	---	-------------	---	----------------------	----------------------	---

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
III.	4.	Prenova avtobusne postaje v središču lga z ureditvijo treh peronov pokritih z nadstrešnico, ureditvijo čakalnice in klopi za čakajoče.	560.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Zahtevno (+++)	2029
III.	4.	Zamenjava dotrajanih in postavitve novih nadstrešnic glede na ugotovljene potrebe posameznih vasi (ureditev dostopa, čakalnih površin, cestne razsvetljave, označbe voznih redov, ...): najmanj 15 avtobusnih postajališč v času trajanja strategije.	100.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2032
III.	4.	Ureditev večmodalnih točk (P+R, kolesarnice, izposoja e-koles): najmanj 1 večmodalna točka v času trajanja strategije (npr. P+R pri pokopališču v navezavi z uporabo avtobusa ali sopotništva, vključno z ustrezno ozelenitvijo oz. zasaditvijo dreves...).	40.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2032
III.	5.	Izvajanje in informiranje prebivalcev brezplačnih prevozih za starejše (projekt Prostofer).	15.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2025–2032



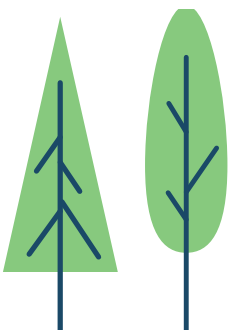
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
--------	------------------	--	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------

III.	5.	Letne promocijske aktivnosti za otroke in odrasle za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa, sopotništva in informiranje prebivalcev o ponudbi JPP.	2.000 €/leto	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2025–2032
------	----	---	--------------	--	-----------	-------------------	-----------

III.	5.	Pobuda DUJPP za povečanje frekvence in ponudbe JPP (med tednom, vikendi in prazniki).	/	/	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2027
------	----	---	---	---	-----------	-------------------	------

III.	5.	*Uvedba novih linij JPP (kot npr. Ig–Škofljica, ...) in podaljšanje linij JPP (kot npr. Ig–odcep Gornji Ig v Iški ...).	30.000 € (podaljšanje linije do odcepa G.Ig) 15.000 €/leto za novo linijo Ig–Škofljica	Občinski proračun, proračun RS	Prevozniki, DUJPP, Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2026–2032
------	----	---	---	--------------------------------	------------------------------	-----------------------	-----------

III.	5.	*Pobuda za večjo usklajenost avtobusnih linij med naselji z odhodom LPP linije iz centra Iga proti in iz Ljubljane oziroma usklajenost linij JPP z začetkom šolskega pouka.	/	/	Občina Ig, prevozniki, DUJPP	Manj zahtevno (+)	2027–2032
------	----	---	---	---	------------------------------	-------------------	-----------



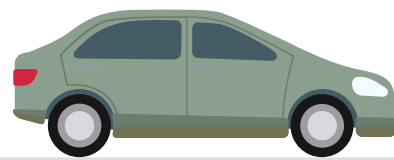
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
--------	------------------	---------------------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------

IV.	7.	Vzpostavitev točk K+R (poljubi in odpelji) na lokacijah, ki generirajo veliko prometa (na območju šol, AP ...): najmanj 1 lokacija v času trajanja strategije.	15.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2029
-----	----	--	----------	-------------------	-----------	-------------------	------

IV.	6.	Umirjanje prometa s prikazovalniki in merilniki hitrosti, z zniževanjem dovoljene hitrosti vožnje ter drugimi ukrepi, izjemoma s hitrostrnimi ovirami v okolici šol in vrtcev: najmanj 5 lokacij v času trajanja strategije.	20.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
-----	----	--	----------	-------------------	-----------	-----------------------	-----------

I., II., IV.	1., 2., 6.	Preureditev križišč, cestnih priključkov in odsekov z namenom izboljšanja prometne varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu (izboljšana preglednost, ustrezne čakalne površine in prehodi za kolesarje in pešce): najmanj 7 lokacij v času trajanja strategije.	300.000 €	Občinski proračun, proračun RS	Občina Ig in DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
--------------	------------	--	-----------	--------------------------------	-------------------	----------------	-----------

IV.	8.	Prenova parkirnega režima: plačljiva parkirna mesta, omejitev javnih površin za zasebno rabo, vzpostavitev časovno omejenih parkirnih mest, uvedba parkirnine na turističnih točkah.	100.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2028
-----	----	--	-----------	-------------------	-----------	-----------------------	------



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA	MOTORNİ PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
IV.	7.	Vzpostavitev storitve souporabe vozil (car-sharing).		10.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2032
IV.	6., 8.	Povečanje nadzora glede upoštevanja CPP in parkiranja (nadzor policije in medobčinskega redarstva).		v okviru redarske službe	Občinski proračun	Policija, medobčinsko redarstvo 5G	Manj zahtevno (+)	2032
IV.	7., 8.	Pilotna označitev parkirišča za sopotništvo ob pokopališču Ig v okviru ETM.		2.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2025
IV.	7., 8.	Preveritev možnosti in uvedba območij prijaznega prometa znotraj naselij.		10.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2032
IV.	7.	*Obvoznica Staje–Ižanka–Škofljiška cesta.				DRSI	Zelo zahtevno (++++)	

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
V.	9.	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu	2.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2026–2032
V.	9.	Posodobitev OCPS	40.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU in RS	Občina Ig	Srednje zahtevno (++)	2032
V.	9.	Spodbujanje prebivalcev k uporabi trajnostne mobilnosti in ozaveščanje o deljenju prostora med vozniki motornih vozil, kmetijske mehanizacije, koles in pešcev – najmanj 7 komunikacijskih kampanij s področja trajnostne mobilnosti v času izvajanja OCPS 2025.	5000 €/leto	Občinski proračun, sofinanciranje EU in RS	Občina Ig, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Ig	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	9.	Izdelava mobilnostnega načrta za javno institucijo (npr. osnovno šolo, Občino,...)	20.000 €	Občinski proračun	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2030



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
V.	9.	Imenovanje občinskega koordinatorja za zadeve s področja prometa, ki v okviru svojih nalog skrbi tudi za komuniciranje z javnostjo.	/	/	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2032
V.	9.	Z OPN določena možnost izdelave mobilnostnih načrtov (ki lahko investitorju predpišejo izvedbo ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti).	/	/	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2027
V.	9.	Souporaba občinskih službenih vozil za potrebe OŠ, Občine in Vrtca.	/	/	Občina Ig, OŠ Ig, Vrtec Ig	Manj zahtevno (+)	2025–2032
V.	9.	Vključevanje v projekte EU na temo trajnostne mobilnosti	/	/	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2025–2032
V.	9.	Sodelovanje pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije	/	/	Občina Ig	Manj zahtevno (+)	2025–2032

- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018, str. 70
- 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, str. 36
- 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
- Odlok o prostorskem redu Občine Ig, Ur. L. RS, št. 356/12
- 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

