

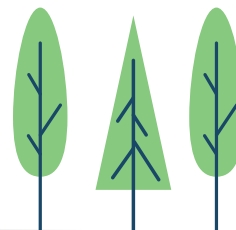


CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BREZOVICA





Sofinancira
Evropska unija



Celostna prometna strategija Občine Brezovica (OCPS Brezovica)

Naročnik: Občina Brezovica, Tržaška cesta 390, 1351 Brezovica

Izdelovalci:

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

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

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

Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Brezovica:

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

člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

širša javnost (sodelujoči na delavnicah, javnih razpravah, v anketah, intervjujih, spletnem portalu in drugih dogodkih).

Fotografije: Arhiv Občine Brezovica, Drago Stanovnik, IPOP, RRA LUR

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.)

Izid: september 2025



RRA LUR

ipop



KAZALO

Uvodni nagovor župana	4
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 Brezovica v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Brezovica	25
Stebri mobilnosti in cilji	26
Steber I: Hoja	28
Steber II: Kolesarjenje	31
Steber III: Javni potniški promet	34
Steber IV: Motorni promet	38
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	44
Akcijski načrt	47
Viri	59

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Drage občanke in dragi občani,

občina Brezovica je prostor, kjer se prepletata prijetno podeželsko okolje in dinamičen razvoj. Da bi ohranili ta značaj, naše kakovostno in varno bivalno okolje ter hkrati odgovorili na prometne izzive sodobnega časa, smo se odločili za pripravo Občinske celostne prometne strategije (OCPS) – strateškega dokumenta, ki bo usmerjal razvoj prometa v naši občini v naslednjih letih.

Prometna varnost, boljša dostopnost in povezljivost javnega potniškega prometa ter sodobne oblike (e-)mobilnosti so bile najpogostejše izpostavljene na javnih razpravah in v anketah, ki so bile izvedene tekom priprave dokumenta. Prav na teh temeljih smo gradili vizijo, po kateri bo Brezovica postala občina z učinkovitim in okolju prijaznim prometnim sistemom, ki bo udoben in varen za vse generacije ter dostopen vsakomur.

V prihodnjih letih se bomo tako osredotočili na vzpostavitev urejenih pešpoti in kolesarskih povezav, ki bodo povezale naselja in omogočile varne poti za šolarje, starejše ter vse ostale prebivalce. Obenem bomo spodbujali uporabo javnega potniškega prometa ter razvijali rešitve (e-)mobilnosti, ki bodo zmanjšale potrebo po uporabi osebnih avtomobilov.

OCPS je več kot le seznam ukrepov. Je strateški načrt, ki usklajuje prometno ureditev z našim prostorskim razvojem, potrebami prebivalcev in varstvom okolja. V okviru strategije bomo lahko učinkoviteje pridobivali nacionalna in evropska sredstva za projekte oziroma ukrepe trajnostne mobilnosti.

Veseli me, da je bila priprava strategije rezultat širokega sodelovanja – z vami, spoštovane občanke in občani, ki ste s svojimi predlogi in izkušnjami bistveno prispevali k oblikovanju vsebine dokumenta. Pomembna je bila tudi vloga vseh ključnih lokalnih institucij, ki so neposredno ali posredno povezane z urejanjem prometa – Svet za preventivo in vzgojo v

cestnem prometu, policija, redarstvo, vrtec, šola ipd. Po zaslugi pripravljavcev, izkušenih strokovnjakov na področju urejanja prostora in prometa – Ljubljanskega urbanističnega inštituta, Inštituta za politike prostora in Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije, pa je dokument pripravljen skladno z vsemi zahtevanimi smernicami in pogoji Ministrstva za okolje in prostor, ki je sofinanciralo pripravo dokumenta.

Skupaj smo dokazali, da znamo poiskati rešitve, ki so prilagojene našim krajem in našim ljudem. Na tej poti nas čaka še veliko dela, a verjamem, da bomo s skupnimi močmi dosegli zastavljene cilje in Brezovico razvili v občino, ki bo tudi v prihodnje sinonim za kakovostno, varno in trajnostno bivalno okolje.

Hvala vam za zaupanje, sodelovanje in podporo.

Vaš župan

Metod Ropret



BOLJŠI PROMET, PRIJETNEJŠI
PROSTOR, LEPŠA
PRIHODNOST!



POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in druge okolju prijaznejše oblike mobilnosti, da bi dosegla zmanjšanje prekomernega osebne motornega prometa ter spremembo potovalnih navad prebivalcev in prebivalcev v smeri bolj trajnostnih izbir. S pripravo OCPS občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov, ki vodijo k trajnostnemu razvoju prometa in večji dostopnosti.

V preteklosti je bilo prometno načrtovanje osredotočeno predvsem na povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa in širitev cestne infrastrukture. Tak pristop je prispeval k naraščanju prometa in zmanjšanju kakovosti bivanja v naseljih. V središču sodobnega načrtovanja prometa 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 boljše izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine.

S pomočjo OCPS Brezovica bo pomembno napredovalo tudi prostorsko načrtovanje v občini. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje

kazalnikov bo omogočilo zasnovo ustrežnejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt (OPN) Brezovica bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo vse bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

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

TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA BOLJ ZDRAVO IN ZADOVOLJNO PREBIVALSTVO

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

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



Evropske izkušnje kažejo, da so mesta in kraji, 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**. Cilj je uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti, zmanjšanje emisij in omejitev negativnih vplivov prometa na okolje ter zdravje ljudi.

Ti cilji so skladni z nacionalnimi usmeritvami, opredeljenimi v **Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**, ki jo spremlja tudi resolucija (sprejeta leta 2016 in novelirana leta 2021) ter je podprta z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju. Skupaj z nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij uvajajo celovit pristop, ki presega parcialne, med seboj nepovezane rešitve. V ospredju so povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa, zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov na fosilna goriva, izboljšanje prometne varnosti ter zmanjšanje vplivov prometa na okolje.

Na lokalni ravni se bodo cilji odrazili v varnejših šolskih poteh, urejenih površinah za hojo in kolesarjenje, umirjanju prometa v središču, izboljšani dostopnosti do javnega prevoza ter večji povezanosti med naselji. S tem se bodo zmanjšale emisije in izboljšala kakovost zraka, prebivalci pa bodo pridobili bolj zdravo in prijazno bivalno okolje.

OCPS Brezovica upošteva lokalne posebnosti in izzive občine ter je skladna z državnim in evropskim strateškim okvirjem, kar zagotavlja povezavo in usklajenost med lokalno, regionalno, državno in evropsko ravno. Strategija bo upoštevana pri pripravi regionalne celostne prometne strategije (RCPS) Ljubljanske urbane regije, vse občinske in regionalne strategije pa skupaj predstavljajo temelj za oblikovanje državne celostne prometne strategije (DCPS). Strategija bo Občini omogočila dostop do nacionalnih in evropskih sredstev, s katerimi bodo ukrepi trajnostne mobilnosti dejansko izvedeni.

OCPS Brezovica je sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike*.

*Občina Brezovica 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 poveztljivost«, 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 celostne prometne strategije Občine Brezovica?

Proces priprave OCPS Brezovica 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, izbranem na javnem razpisu: Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštitutom za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskim urbanističnim zavodom (LUZ). Priprava strategije je trajala dobro 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 občine Brezovica. Predvsem so nam sporočili izzive, s katerimi se v kontekstu prometa 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.

Dobro je znano, da imajo rešitve, pri katerih je sodelovala javnost, bistveno večje možnosti za uspešno uresničitev v praksi. To je pri OCPS še posebej pomembno, saj so v ospredju mehki ukrepi, ki so uspešni le, če jih ljudje, katerim so namenjeni, tudi sprejmejo. Svojega kraja in okolja ne nazadnje nihče ne pozna bolje, kot tisti, ki tam živijo.

Vsebine OCPS Brezovica so skladne z Minimalnimi standardi za OCPS, Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (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 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 strategije.

Občina in izdelovalci so že na samem začetku procesa skupaj s širšo in ožjo delovno skupino oblikovali strateške cilje in vizijo OCPS Brezovica. Splošna javnost je v naslednjem koraku ocenila vizijo in cilje. Analiza stanja, ki je sledila, je ciljno naslovila 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 je v zaključni fazi pripravil 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 ministrstvu.

Nadzor kakovosti OCPS

Tekom procesa je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalca kakovosti je občini dodelilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, ta pa je v procesu dvakrat izdelal neodvisno strokovno oceno OCPS, podal predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani, in obakrat izdal pozitivno mnenje.

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



2024

junij 2024

Začetek priprave OCPS Brezovica

Predstavitev namena in ciljev
OCPS županu ter občinskemu
svetu

junij 2024 – september 2024

Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 11
članov.

Javni razpravi o viziji in ciljih

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



junij 2024 – april 2025

Analiza obstoječega stanja

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Vnešenih 300 izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

355 izpolnjenih anket in
15 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 2
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 2
podjetjih/ustanovah.

2025

oktober 2024 – december 2024

Oblikovanje nabora ukrepov

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

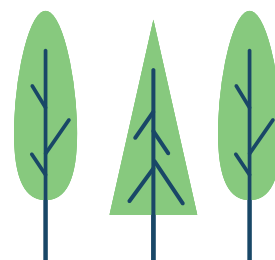
Na delavnicah so sodelovale 4 osebe.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani
vnesli 141 predlogov za izboljšanje prometa v
občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 8 članov.



julij 2025 – avgust 2025

Priprava akcijskega načrta

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 7 odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS BREZOVICA



september 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

september 2025

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Brezovica
na občinskem svetu

Javna objava rezultatov OCPS
Brezovica

maj 2025 – avgust 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 razlog je dejstvo, da nihče ne pozna kraja tako dobro, kot tisti, ki tam živijo in delajo. Že vse pogostejše opremljanje mest in krajev 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.

Drugi razlog je, da prebivalci promet ne le opazujejo, temveč so tudi njegov pomemben del, saj ga s svojimi potovalnimi navadami soustvarjajo. Zato so tudi 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 pa je, da Občina v dobrem 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.

Vključevanje različnih skupin javnosti

V pripravo dokumenta sta bili vključeni dve skupini, in sicer javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi – strokovna javnost in splošna javnost.

Strokovna javnost vključuje predstavnike lokalnih ustanov, ki so neposredno ali posredno povezane z urejanjem prometa – policija, redarstvo, vrtec, šola, zdravstveni dom, krajevne skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki itd. Ti so bili vključeni v t. i. širšo delovno skupino, katere glavni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev ter akcijskega načrta ukrepov. Pomembna naloga teh članov pa je tudi, da kot prvi zagovorniki trajnostnih ukrepov podprejo Občino pri njihovem uresničevanju. Sodelovanje je potekalo prek intervjujev, delavnic in spletnih srečanj.

Splošno javnost smo v največji meri nagovorili z anketami, katerih rezultati so pokazali, da večina podpira ukrepe s področja trajnostne mobilnosti. Namesto dodatnega razvoja avtomobilske infrastrukture si ljudje želijo izboljšav na področju javnega prevoza, hoje in kolesarjenja. Na javnih razpravah so identificirali številne prometne izzive. Da bi pridobili čim širši nabor mnenj, smo razpravo preselili tudi na splet, kjer so lahko občani na interaktivnem zemljevidu vnašali svoje prometne izzive.

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 namenski spletni platformi <https://cps.projekti.si/brezovica>, zasnovani za pripravo strategije, so bili

javnosti predstavljeni vizija in cilji OCPS Brezovica, poleg tega pa so bile tam objavljene tudi povezave do anket, ko so bile te v teku. V prvi fazi so lahko prebivalci vnašali izzive, s katerimi se srečujejo, v nadaljevanju pa še konkretne predloge ukrepov za njihovo reševanje in za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi tistim, ki niso vešči uporabe spleta, ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo tekom priprave strategije pred Mercator centrom v Podpeči zainteresiranim pomagali pri vnosih v platformo in jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu nastajanja strategije. V upravni stavbi pa je bila v 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.

Odločevalci in oblikovalci politik kot tudi javnost se pogosto sprašujejo, ali je vključevanje prebivalcev v procese odločanja sploh smiselno. A nič ne spodbuja sodelovanja in učinkovitega razvoja bolj kot konkretni rezultati, ki jih ljudje lahko vidijo in občutijo v svojem okolju. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje konkretnih ukrepov akcijskega načrta strategije. To bo na eni strani potrditev, da je bilo sodelovanje javnosti koristno, na drugi pa priložnost za nadaljevanje vključevanja javnosti, ki smo ga v procesu priprave strategije začeli, tudi v fazi izvajanja ukrepov.



Sodelovanje javnosti v Občini Brezovica (Foto: arhiv IPoP in RRA LUR) – javna razprava, stojnica na prostem in delavnici širše delovne skupine

OBČINA BREZOVICA – KJE SMO DANES?



OBČINA BREZOVICA V ŠTEVILKAH

Občina Brezovica je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 91 km² površin uvrščena na 78. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži jugozahodno od Ljubljane, kjer se razteza preko Ljubljanskega barja proti jugu vse do Rakitne na kraški planoti (Krimsko pogorje). Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Brezovica značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine poteka primorski krak slovenskega avtocestnega omrežja A1, pomembne regionalne cestne povezave R3-742 Podpeč-Brezovica, R3-642 Vrhnika-Podpeč-Ig in R3-643 Preserje-Rakitna-Cerknica ter železniška proga Ljubljana-Pivka-Koper, kar omogoča enostaven dostop do širšega območja.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev Občine Brezovica 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, Vrhnika, Borovnica, Ig) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Brezovica med leti 2013 in 2023 naraslo za 11,6 %.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Brezovica v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 68 % anketirancev, povečini staršev, ki te poti vsaj občasno dejansko opravljajo. Poti na delo z osebnim

avtomobilom opravlja 85 % anketirancev, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 73 %, na obrobju občine pa 93 % prebivalcev. Za poti v Ljubljano osebni avtomobil uporablja 88 % anketirancev, za poti na Vrhniko 97 %, v Borovnico 93 % in na Ig 90 % anketirancev.

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 občine Brezovica, je za poti v Ljubljano zgolj 10 %, medtem ko je za potovanja znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma in na obrobju delež nižji.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer sta deleža uporabe osebnih vozil (37 %) nižja na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja (45 %) ter uporabe kolesa oziroma e-kolesa (18 %).

Kljub dokaj neugodni obstoječi strukturi mobilnosti pa je spodbudno dejstvo, da se velika večina prebivalcev, ki so sodelovali v anketi, strinja, da je treba v občini Brezovica 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 Brezovica so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je predvsem posledica pozitivnega selitvenega prirasta, ki preseže povprečje celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Brezovica 42,2 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Število najstarejših oseb je presegalo število najmlajših: na 100 oseb, starih do 14 let, je prebivalo 110 oseb, starih 65 let ali več. Indeks staranja v občini Brezovica je nižji od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je znašal 148), kar pomeni, da se prebivalstvo v občini stara počasneje kot na ravni države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA BREZOVICA	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	13.004	2.123.949
Število moških	2024	6.448	1.068.429
Število žensk	2024	6.556	1.055.520
Število rojstev	2023	112	16.989
Število umrlih	2023	128	21.540
Skupni naravni prirast	2023	-16	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	-1,2	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	25	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	157	0
Skupni selitveni prirast	2023	182	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	14,0	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	42,2	44,2
Indeks staranja	2024	109,4	147,8

Osnovni demografski kazalniki za občino Brezovica (SURS, 2024)

Občina Brezovica je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

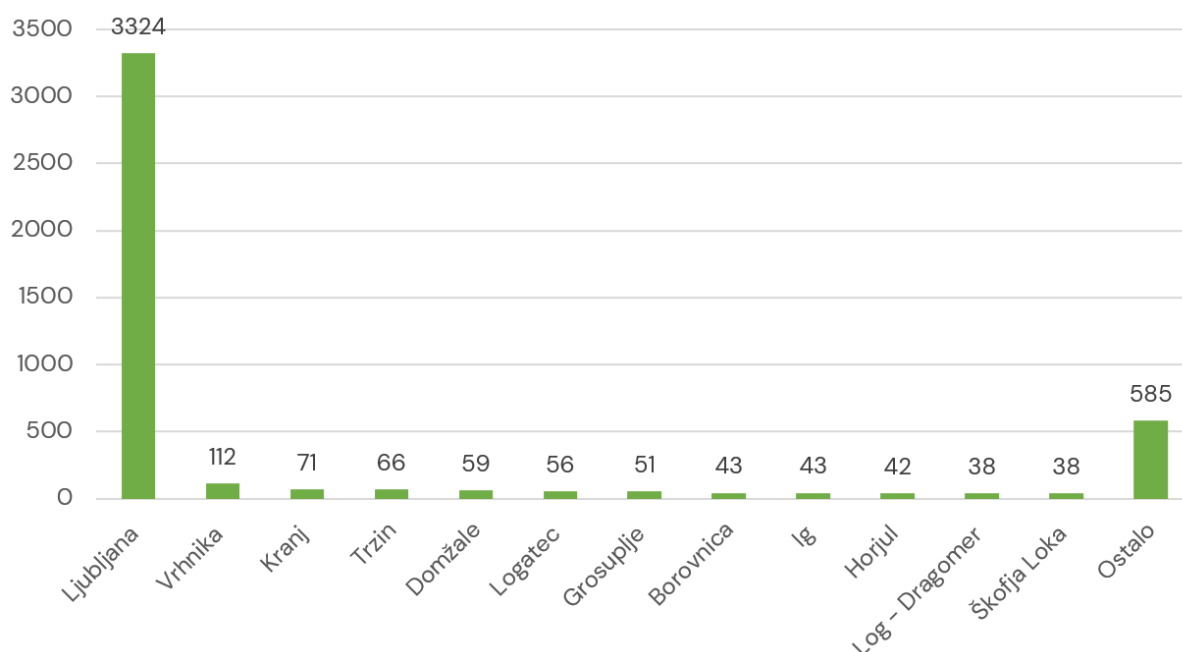
Na podlagi avtomatskih števec prometa po regionalni cestni povezavi skozi Brezovico dnevno vozi okrog 22.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Brezovica med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) 72,1% 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 Brezovica zmerno bivalna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar približno 75 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

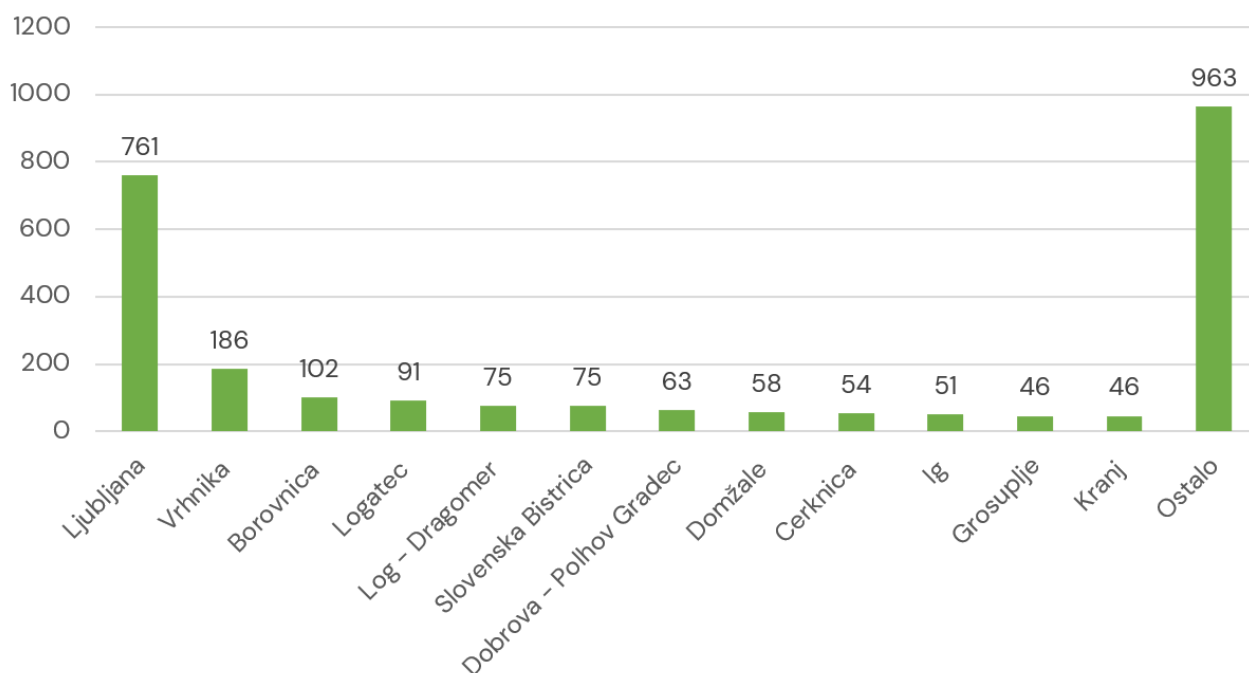
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 5.886 delovno aktivnih prebivalcev občine Brezovica delo znotraj občine opravlja 1.358 prebivalcev, 4.528 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine Brezovica dvosmeren, saj delo v občini Brezovica poleg 1.358 prebivalcev občine opravlja tudi 2.571 zaposlenih, ki se v Brezovico pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Brezovica



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Brezovica (SURSTAT, 2023)

Število dnevnih delovnih migracij v občino Brezovica



Število dnevnih delovnih migracij v občino Brezovica (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 Brezovice zelo pomembna.

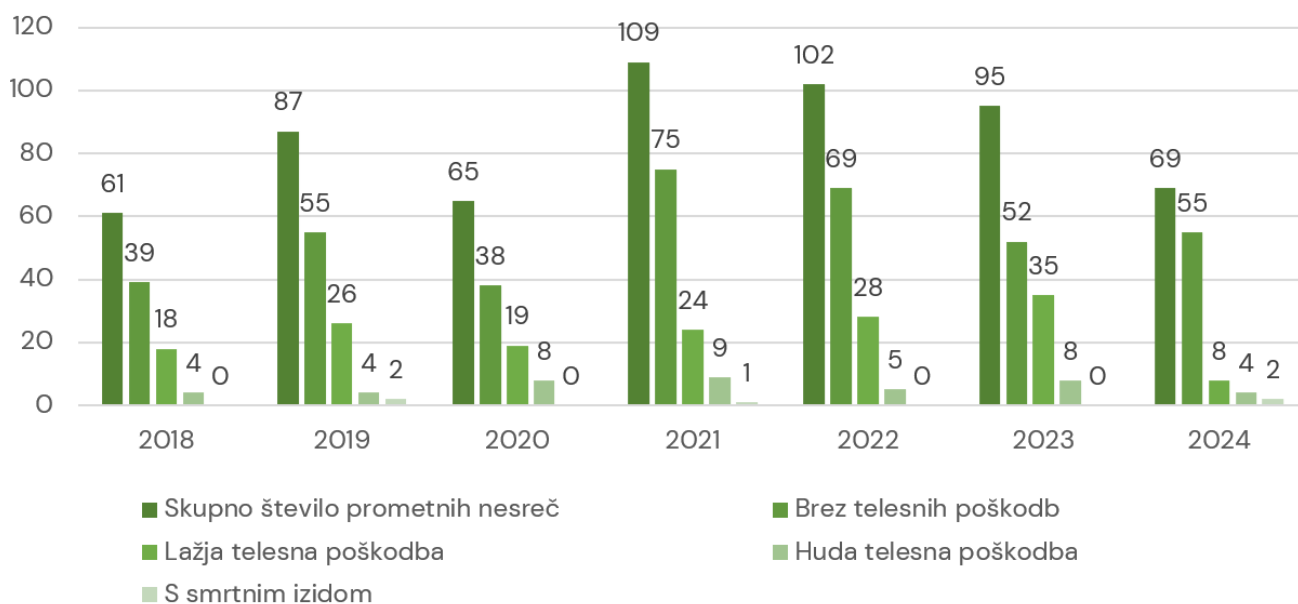
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Brezovica zaznanih 588 prometnih nesreč. Po letu 2019 je število prometnih nesreč sicer upadlo, vendar je bila že v letu 2021 zaznana ponovna rast, ki se je v

naslednjih letih postopoma zmanjševala. Z vidika prometne varnosti je v zadnjih letih posebej zaskrbljujoča ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami. Število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom pa kljub manjšim nihanjem med posameznimi leti ostaja razmeroma nespremenjeno.

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 9,5% vseh prometnih nesreč, ki se v občini Brezovica zgodijo v posameznem letu.

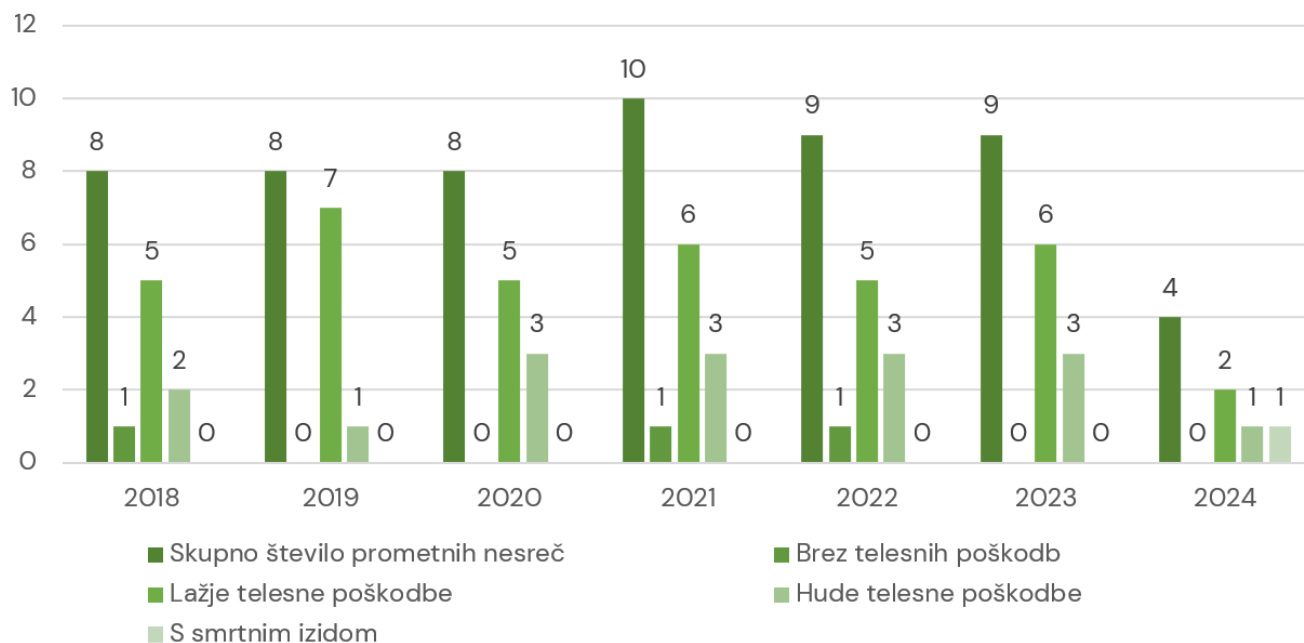
V obdobju 2018–2024 so se prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev večinoma končale brez telesnih poškodb. Opazno pa je bilo tudi precejšnje število nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami. Prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami je bilo manj, v posameznih primerih pa so se zgodile tudi nesreče s smrtnim izidom.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



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

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

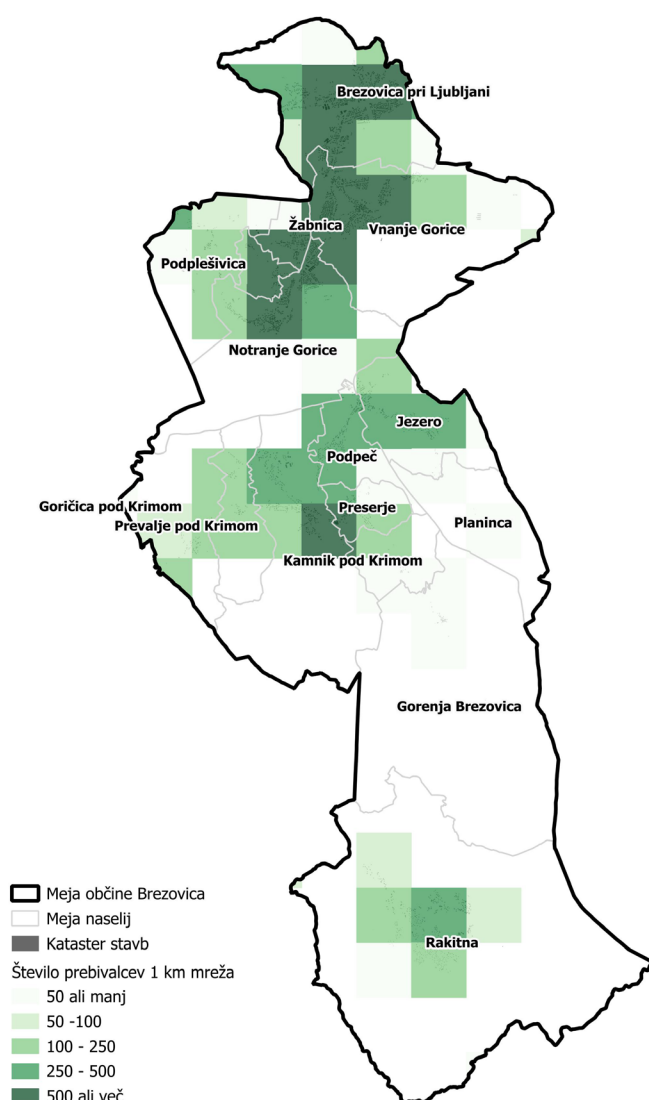


Število prometnih nesreč v občini Brezovica z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Brezovica je v letu 2024 znašala 143 prebivalcev/km², kar je več kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Brezovica je zgoščena ob državnih regionalnih cestah Brezovica–Podpeč, Podpeč–Ig in Preserje–Rakitna. Najgostejše poseljena naselja so tako Brezovica pri Ljubljani, Vnanje Gorice, Žabnica in Notranje Gorice. Zaznavna poselitev je opazna tudi v širšem območju omenjenih naselij ter v naseljih Podpeč, Jezero, Preserje, Kamnik pod Krimom in Rakitna.



Gostota poselitve prebivalstva občine Brezovica na 1 km² (LUZ d.d., 2025)

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljša na severnem delu občine v naselju Brezovica pri Ljubljani in ob drugih večjih naseljih, kot sta Vnanje Gorice in Notranje Gorice, kjer lahko prebivalci dokaj enostavno dostopajo do storitev avtobusnega ali železniškega potniškega prometa ter prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti.

V občini je urejenih več železniških postaj in postajališč: Brezovica, Notranje Gorice in Preserje, v pripravi pa so tudi načrti za postajališče Vnanje Gorice. Železniška postaja Brezovica je locirana na severnem delu občine, južno od avtoceste in slab kilometer vzhodno od regionalne Podpeške ceste. Peš dostopnost v času 10 minut do železniške postaje je tako omejena na vzhodni del naselja Brezovica pri Ljubljani v neposredni bližini železniške postaje. Z uporabo kolesa se dostopnost v času 10 minut poveča na celotno poseljeno območje severno od avtoceste ter do začetka naselja Vnanje Gorice v južni smeri.



Dostopnost do železniške postaje Brezovica z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d.d., 2025)

ZADOVOLJSTVO Z ŽIVLJENJEM
V OBČINI JE PO ZASLUGI
ZELO DOBRE DOSTOPNOSTI
DO OSNOVNIH STORITEV IN
PROSTOČASNIH AKTIVNOSTI
IZREDNO VISOKO.



VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI BREZOVICA

Vizijo razvoja prometa v občini Brezovica 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 Brezovica

Občina Brezovica je z mrežo urejenih kolesarskih in peš poti, pogostejšimi linijami javnega prevoza, sinhroniziranim avtobusnim in železniškim prometom, urejeno parkirno politiko in integracijo novih načinov mobilnosti občutno omejila prometne tokove ter zagotovila varnost vseh udeležencev v prometu. Obenem so ukrepi povečali socialno vključenost vseh generacij in ranljivih skupin, ki imajo na voljo prilagojen in dostopen prometni sistem.

Zaradi teh ukrepov se je kakovost življenja občank in občanov občutno izboljšala, saj so poti hitrejše in zrak čistejši, prebivalci pa imamo tudi več prostega časa, ki ga namenjamo kolesarjenju in sprehodom po naših varnih poteh. Zadovoljstvo z življenjem v občini je po zaslugi zelo dobre dostopnosti do osnovnih storitev in priložnosti aktivnosti izredno visoko.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

Občinska celostna prometna strategija nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Brezovica 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 Brezovica oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Brezovica 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.

Obvezni nacionalni strateški cilji

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

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

Ti obvezni cilji so:

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

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

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Izbrani strateški cilji in strateška vodila

Izbrani strateški cilji so bili v procesu priprave OCPS nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila, ki so jim bile dodane tudi t. i. kvantificirane ambicije – ciljne vrednosti, vezane na posamezno strateško usmeritev. Zanje so bili opredeljeni tudi ustrezni kazalniki z izhodiščnimi vrednostmi, kar bo Občini Brezovica omogočalo sistematično spremljanje napredka in doseganje zastavljenih strateških ciljev.

V procesu priprave OCPS Brezovica je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 7 strateških vodil, prikazanih v spodnji tabeli:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Varne peš povezave med in v naseljih	1. Boljša infrastruktura za varno in udobno pešačenje v naseljih in za lažje prehajanje preko avtoceste in železniške proge 2. Bolj varne šolske poti
Steber II Kolesarjenje	Varnejše in udobnejše kolesarske povezave s sosednjimi občinami	3. Boljša infrastruktura za varno in udobno kolesarjenje v in med naselji znotraj občine ter do sosednjih občin
Steber III Javni potniški promet	Večji delež občanov za pot v Ljubljano uporablja javni promet – železniški in avtobusni Hitrejše potovanje z javnim prometom v Ljubljano in sosednje občine	4. Boljša dostopnost postaj in večja frekvenca javnega potniškega prometa
Steber IV Motorni promet	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa z zmanjšanjem prometa na cestah skozi Brezovico	5. Umirjanje motornega prometa 6. Umikanje motornega prometa z občinskih cest
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti življenja v občini	7. Z doslednim vključevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti ter učinkovitim komuniciranjem z javnostjo do občine, ki razvija promet in prostor skladno z evropskimi trendi in potrebami prebivalcev

STEBER I: HOJA

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

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

Priložnosti občine Brezovica na področju hoje

Površine za pešce so v več naseljenih predelih občine Brezovica že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Brezovica, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 83 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Brezovica izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

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

Rezultati splošne ankete o prometu kažejo, da 38 % anketirancev krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje že danes opravlja peš. Mnogi bi se za hojo odločali še pogosteje, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. Po drugi strani je 15 % anketirancev izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Brezovica na dveh lokacijah izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 3,2 %, še nekoliko manjši delež pešcev pa je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 3 %. V sklopu anket med šolarji v izbrani osnovni šoli na območju Brezovice so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu staršev) pričakovano višji, in sicer je kar 13 % šolarjev izpostavilo, da v šolo prihajajo peš. Če pa temu deležu prištejemo še šolarje, ki poti v šolo opravijo s skirojem, rolerji ali rolko, se ta delež poveča na 14 %.

Izzivi občine Brezovica na področju hoje

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

- Pomanjkanje infrastrukture za pešce in velike razdalje med naselji – hoja pogosto ni priljubljena ali izvedljiva oblika mobilnosti.
- Nezadostno število varnih pločnikov in prehodov za pešce – pomanjkljiva varnost v in med naselji zmanjšuje občutek varnosti pri hoji.
- Slabo vzdrževane površine za pešce – poškodovana ali zanemarjena infrastruktura povečuje tveganje za nesreče in zmanjšuje udobje uporabe.
- Težavno prečkanje avtoceste in železniške proge – slaba prehodnost močno omejuje dostopnost določenih območij.
- Gneča avtomobilov v okolici šol – prometne konice predstavljajo povečano tveganje za otroke.
- V prometno najbolj obremenjenem delu Občine Brezovica je prisoten nenehen prometni hrup, ki prebivalce odvrča od hoje.
- Pomanjkanje varnih šolskih poti (manjkajoči ali preozki pločniki, velik delež tranzita) – nevarnost za šolarje.

Dosežki Občine Brezovica na področju hoje

Pentlja

Vse od severa do juga občine Brezovica se vije pešpot Pentlja, ki prečka Ljubljansko barje. Nastala je v okviru dejavnosti lokalnega planinskega društva Preserje in ima kot prijetna in varna rekreativna pot pomembno mesto v vsakdanjem življenju občanek in občanov vseh generacij.

Povečana varnost pešcev in izboljšana dostopnost

Ob rekonstrukciji cest med Podpečjo in Jezerom, Novo potjo in Zanogo ter odsekom med Podpeško cesto in železniško postajo Brezovica smo z izgradnjo pločnikov vzpostavili varne in sklenjene pešpoti, ki skupaj z dvema novo urejenima prehodoma za pešce pomembno prispevajo k večji varnosti in udobju pri pešačenju.

V naselju Preserje smo v sodelovanju z DRSI na prometno obremenjenem in varnostno kritičnem odseku državne ceste v okolici osnovne šole in vrtca, kot prvi ukrep povečanja varnosti pešcev, zarisali pas za pešce na vozišču in z arhitekturno oblikovanimi barvnimi talnimi oznakami opozorili bližino šole, s čimer se bistveno poveča pozornost voznikov na prisotnost ranljivih udeležencev v prometu.



Arhitekturno oblikovane barvne talne oznake v bližini OŠ Preserje. (foto: arhiv Občine Brezovica)

Strateški vodili na področju hoje

Strateško vodilo 1: Boljša infrastruktura za varno in udobno pešačenje v naseljih in za lažje prehajanje preko avtoceste in železniške proge

Za spodbujanje hoje kot vsakodneвне oblike mobilnosti je nujno zagotoviti varne, udobne in dostopne površine za pešce znotraj naselij. Ključno je, da so pločniki neprekinjeni, ustrezno široki, osvetljeni in vzdrževani, ter da vodijo do pomembnih ciljev, kot so šole, postajališča javnega prevoza, trgovine in javne ustanove.

Ob tem je treba zagotoviti tudi varno in enostavno prehajanje fizičnih ovir, kot sta avtocesta in železniška proga, ki danes pogosto razdvajata naselja in ovirata dostopnost. S tem namenom je potrebna izgradnja namenskih nadvodov, podhodov ali brvi, ki omogočajo varno in prijetno hojo tudi za ranljive skupine (otroke, starejše, osebe z oviranostmi).

S tem se izboljšuje povezanost različnih delov naselij, dostopnost do storitev in javnega prometa ter zmanjšuje potreba po uporabi avtomobila za krajše razdalje. Hkrati se prispeva k večji prometni varnosti in kakovosti bivanja, zlasti za ranljive skupine prebivalcev.

Strateško vodilo 2: Bolj varne šolske poti

Vzpostavitev varnih šolskih poti je ključnega pomena za zaščito otrok v prometu in za spodbujanje njihove samostojnosti pri vsakodnevnem prihodu v šolo, vrtec ali na obšolske dejavnosti. Šolske poti morajo biti neprekinjene, jasno označene, ustrezno osvetljene ter fizično ločene od motornega prometa, kjer je to mogoče. Posebna pozornost mora biti namenjena nevarnim odsekom, kot so križišča, prehodi za pešce ter območja tranzitnega prometa.

Poleg dograjevanja manjkajočih pločnikov in ureditve prehodov za pešce je pomembno tudi umirjanje prometa v okolici šol – z omejitvami hitrosti, ustrezno signalizacijo, fizičnimi ovirami ter po potrebi z začasnimi zaporami za motorni promet ob prihodih in odhodih učencev v šolo.

Ob tem je nujna tudi posodobitev obstoječih konceptov varnih šolskih poti ter njihovo redno posodabljanje in označevanje. Vključevanje staršev, šol in občinskih služb v spremljanje stanja prispeva k večji učinkovitosti in zaupanju v ukrepe.

Z varnimi šolskimi potmi se povečuje prometna varnost otrok, zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in spodbuja trajnostna mobilnost že v najzgodnejših letih.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža pešcev v občini za najmanj 3 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 3,2 %.

Povečanje deleža otrok, ki v šolo pridejo peš, s skirojem, rolko ali rolerji, za najmanj 10 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 14 %.

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 Brezovice. 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 površin. Povezane in varne kolesarske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče in izboljšujejo prometno varnost, saj ločijo kolesarje od motoriziranega prometa ter zagotavljajo urejene in osvetljene poti. Če so kolesarske poti dobro urejene, več ljudi izbere kolo kot osnovno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti v šolo, službo ali trgovino.

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Ljubljana, Ig, Cerknica, Borovnica, Vrhnika, Log – Dragomer ter Dobrova – Polhov Gradec, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Priložnosti občine Brezovica na področju kolesarjenja

Prebivalci občine Brezovica kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (18 %), za obisk središča Brezovice (9 %), za poti na Ig ter za poti do trgovine v bližini doma (6 %). V splošni anketi o prometu je kar 86 % anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Brezovica izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev.

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

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 16 % anketirancev. Še veliko več bi jih kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolje urejene (46 %) oziroma bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejšo potovanje (32 %). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje poleg urejenih kolesarskih poti predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 9 % anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah, oziroma če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklapljanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa (12 % anketirancev). 12 % anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Brezovica na voljo javni sistem za izposajo koles. Iz ankete je razvidno tudi, da 15 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 1,7 %.

Delež kolesarjev je bil še nekoliko manjši v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah, s katero je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s kolesom opravi 1% osnovnošolcev, v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih pa je bilo ugotovljeno, da pot na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravi 4% zaposlenih.

Izzivi občine Brezovica na področju kolesarjenja

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

- Pomanjkanje ločenih kolesarskih stez ob glavnih povezavah – visoke hitrosti motornega prometa ogrožajo varnost kolesarjev na vozišču.
- Odsotnost kolesarskih stez v naseljih, ki bi lahko poleg izboljšanja varnosti kolesarjev hkrati tudi optično zožile cestišče in umirjale promet.
- Nepovezanost med naselji, do sosednjih občin, do železniških postaj – omejena dostopnost s kolesom zmanjšuje uporabnost kolesa kot prevoznega sredstva.
- Prehiter promet – visoke hitrosti motornih vozil povečujejo tveganje za nesreče in negativno vplivajo na občutek varnosti kolesarjev.
- Neurejene rekreacijske poti po Ljubljanskem barju in manjkajoče brvi čez Ljubljanico – slaba infrastruktura omejuje razvoj rekreativnega kolesarjenja.

- Pomanjkanje varnih in pokritih kolesarnic (pri šolah, vrtcih, ŽP) – zmanjšuje udobje in privlačnost uporabe kolesa, zlasti za vsakodnevne opravke in poti v šolo ali službo.



Dosežki Občine Brezovica na področju kolesarjenja

Šolska ulica

Ob vzpostavitvi šolske ulice pri vrtcu in osnovni šoli v Brezovici smo poleg ureditve varnega peš dostopa zarisali tudi obojestransko kolesarsko pasova, ki zagotavljata varen in udoben dostop in tako otroke kot starše spodbujata k aktivnim načinom prihoda na to območje.

Spodbujanje trajnostnih potovanj

Na železniškem postajališču Notranje Gorice smo namestili naslone za kolesa, ki omogočajo varen priklop koles in enostavno prestopanje na vlak, s čimer dodatno spodbujamo trajnostne poti v vsakdanjem življenju občanov in občanov.



Ureditev naslonov za kolesa ob železniškem postajališču Notranje Gorice. (foto: arhiv Občine Brezovica)

Strateško vodilo na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Boljša infrastruktura za varno in udobno kolesarjenje v in med naselji znotraj občine ter do sosednjih občin

Vzpostavitev kakovostne kolesarske infrastrukture je temelj za razvoj trajnostne mobilnosti in zmanjšanje vsakodnevne odvisnosti od avtomobila. Kolesarjenje mora biti varen, udoben in učinkovit način prevoza, ki je dostopen vsem, tudi otrokom, starejšim in manj izkušenim kolesarjem. Ključno je, da se znotraj naselij zagotovi fizično ločene in neprekinjene površine za kolesarje, predvsem ob prometno bolj obremenjenih cestah, kjer so hitrosti motornega prometa visoke. Kjer ločenih kolesarskih površin ni mogoče urediti, je treba ceste preoblikovati tako, da vizualno in fizično umirjajo promet ter ustvarjajo varno in predvidljivo okolje za vse udeležence.

Za doseganje večje funkcionalnosti mora biti kolesarska infrastruktura povezana tudi med posameznimi naselji znotraj občine ter s sosednjimi občinami, predvsem na poteh, ki vodijo do pomembnih storitvenih središč, šol, zaposlitvenih območij in železniških postaj. Hkrati je pomembno, da so odpravljene ključne ovire, kot so nevarna križišča, neurejeni prehodi čez železniške proge ali glavne prometnice, saj takšne točke predstavljajo fizične prepreke za uporabo kolesa. Infrastruktura mora biti dopolnjena z dobro označenimi, osvetljenimi in logično zasnovanimi povezavami, ki omogočajo tekoče in varno gibanje od izhodišča do cilja.

Ob podporni infrastrukturi, kot so varne in pokrite kolesarnice na javnih točkah, predvsem pri šolah, vrtcih, postajah in drugih prometnih vozliščih, se dodatno spodbuja uporaba in/ali izposoja kolesa tudi v kombinaciji z javnim prevozom. S tem se krepi t. i. sistem "bike & ride", ki je še posebej učinkovit za dnevne migracije.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža kolesarjev v občini za najmanj 3 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 1,6 %.

Povečanje deleža zaposlenih, ki za pot na delovno mesto uporabljajo kolo ali e-kolo za najmanj 3 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 4 %.

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 steber bolj trajnostne, varne in prijazne prihodnosti prevoza.

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

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

Priložnosti občine Brezovica na področju javnega potniškega prometa

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci občine Brezovica je razvidno, da

anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 10%. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo (15%) in službo (11%). Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Brezovica je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 30% 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 skoraj ne uporabljajo (2%).

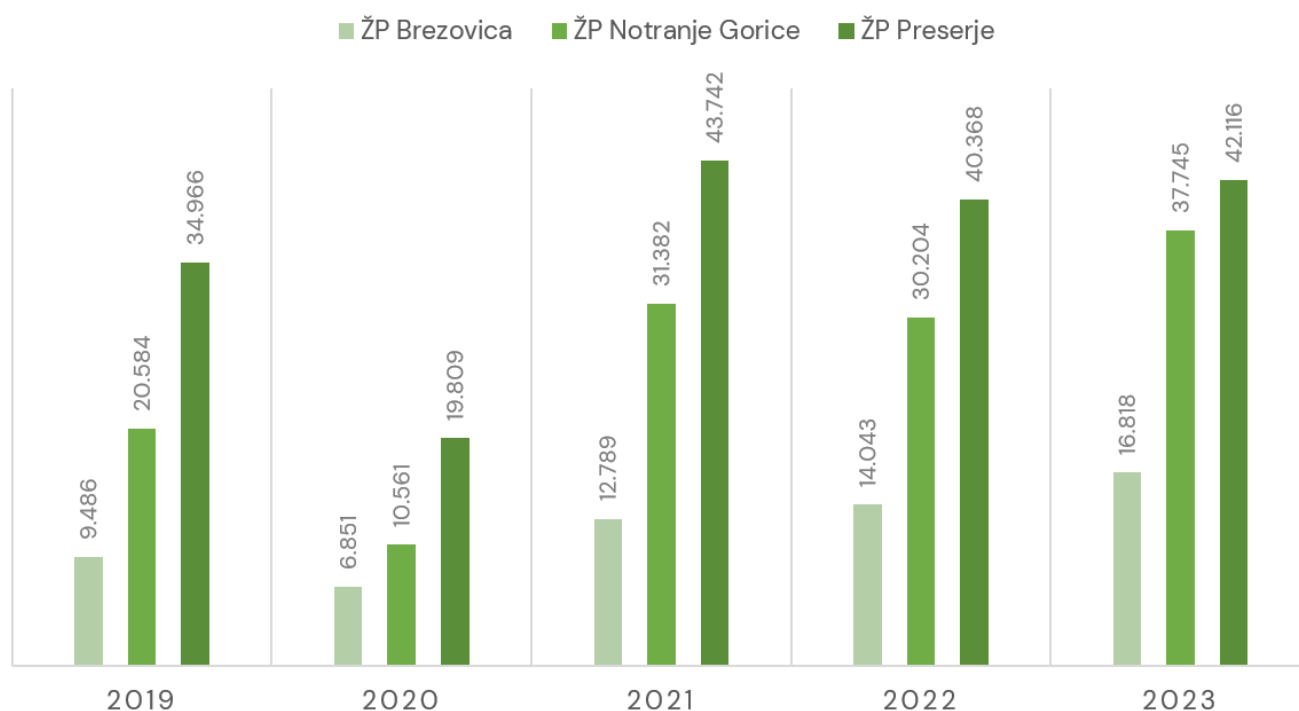
Organiziranost javnega potniškega prometa bi bila lahko zagotovo boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 81% vprašanih meni, da bi bilo treba povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij mestnih in medkrajevnih avtobusnih prevozov.

V občino Brezovica sta podaljšani dve liniji Ljubljanskega potniškega prometa (LPP), in sicer linija 6B in 19B. Na podlagi podatkov prevoznika LPP je bilo na linijah v mesecu oktobru 2024 zaznanih 20.796 potnikov oziroma validacij vozovnic, pri čemer so upoštevani samo tisti potniki, ki so na avtobus vstopili oziroma iz njega izstopili na avtobusnih postajališčih znotraj občine Brezovica.

Poleg linij LPP je na območju občine Brezovica organiziran tudi medkrajevni avtobusni prevoz, katerega izvaja prevoznik Nomago d.o.o. Po podatkih avtobusnega prevoznika je bilo 15. oktobra 2024 v občini Brezovica na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega JPP v vseh terminih voženj skupaj zaznanih 29 potnikov oziroma validacij vozovnic.

Javni potniški promet v občini Brezovica poleg avtobusnega javnega potniškega prometa obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba je v zadnjih petih letih močno narasla. Podatki Slovenskih železnic o številu odpravljenih potnikov po postajališčih kažejo, da se je število potnikov na železniški postaji Brezovica v letu 2023 glede na leto 2019 povečalo za 77,3 %, na železniški postaji Notranje Gorice za 83,4 % in na železniškem postajališču Preserje za 20,4 %.

Število odpravljenih potnikov po železniških postajališčih v občini Brezovica



Število odpravljenih potnikov po železniških postajališčih v občini Brezovica (SŽ, 2024)2024)

Izzivi občine Brezovica na področju javnega potniškega prometa

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

- Neusklajenost avtobusnega in železniškega prevoza – zaradi nesinhroniziranih vozniških redov prihaja do dolgih prestopov in zmanjšane učinkovitosti uporabe JPP.
- Neustrezna opremljenost avtobusnih postajališč – slaba označenost, manjkajoče nadstrešnice in druge osnovne infrastrukturne pomanjkljivosti zmanjšujejo udobje in privlačnost uporabe javnega prevoza.
- Slaba dostopnost do železniške postaje Presej – manjkajoči pločniki in neurejeni prehodi čez tire pomenijo nevarnost za pešce ter otežujejo dostop do postaje.
- Železnica kot vir hrupa in vibracij – negativno vpliva na kakovost bivanja prebivalcev, ki živijo v bližini proge.
- Oteženo prečkanje železniške proge za kmetijsko mehanizacijo – zmanjšuje prometno pretočnost in predstavlja logistično oviro za lokalno kmetijstvo.
- Prenizka frekvenca prevozov – redki odhodi avtobusov in vlakov podaljšujejo čakalne čase in zmanjšujejo uporabnost JPP za vsakodnevna opravila.
- Pomanjkanje zanesljivosti prevozov – zamude in nepredvidljivost prevoznih sredstev povzročajo nezaupanje med uporabniki.
- Odsotnost prevoza na klic – posebno starejši in gibalno ovirani prebivalci imajo zaradi tega omejene možnosti mobilnosti, predvsem v oddaljenih delih občine.

Dosežki Občine Brezovica na področju javnega potniškega prometa

Rekonstrukcija železniške postaje Notranje Gorice

Z rekonstrukcijo železniške postaje (ŽP) Notranje Gorice smo dobili postajo z nadgrajeno peronsko in tirno infrastrukturo, posodobljenimi napravami in opremo in varčno razsvetljavo. Urejena je pot za dostop na peron in čakališče z nadstrešnico. Novi vlaki so udobnejši in hitrejši ter nudijo prostor za najmanj deset koles, dostop in prilagojene toaletne prostore za osebe z omejeno mobilnostjo, vtičnice, avtomatsko klimo, brezžični internet ter sodoben informacijski sistem, kar povečuje privlačnost uporabe javnega prevoza.

Načrtovana nadgradnja železniških postaj Brezovica in Presej ter izgradnja novega postajališča v Vnanjih Goricah, za katere že potekajo pripravljani postopki, bo občini prinesla še boljšo povezljivost. Urejena bo infrastruktura za ustrezen dostop in udobno čakanje. Pri ŽP Vnanje Gorice bo vzpostavljeno tudi parkirišče P+R ter stojala za kolesa za priročna večmodalna potovanja.

Intermodalnost in parkirni režimi za boljšo uporabniško izkušnjo

Za povezljivost in večmodalno mobilnost je ključnega pomena vzpostavljeno parkirišče P+R Notranje Gorice, ki omogoča enostavno povezovanje primestnega avtobusnega, železniškega in regijskega javnega prevoza. P+R Jezero in P+R Rakitna, na katerem smo uvedli tudi nov parkirni režim, pa predstavljata odlično izhodišče za domačine in obiskovalce za raziskovanje okolice, pohodništvo in kopanje v jezerih. Parkirišči izboljšujeta dostopnost destinacij, spodbujata trajnostni razvoj turizma in skrb za naravno okolje.



P+R Notranje Gorice. (foto: arhiv Občine Brezovica)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 4: Boljša dostopnost postaj in večja frekvenca javnega potniškega prometa

Za vzpostavitev učinkovitega, uporabnikom prijaznega in konkurenčnega javnega potniškega prometa je ključnega pomena, da so postaje ter postajališča dostopna peš, s kolesom ali drugimi oblikami trajnostne mobilnosti, hkrati pa mora biti tudi ponudba prevozov dovolj pogosta, zanesljiva in časovno usklajena. Dostopnost postaj se ne nanaša zgolj na njihovo geografsko lokacijo, temveč tudi na kakovost poti do njih. To pomeni, da morajo biti poti do železniških postaj in avtobusnih postajališč varne, osvetljene in ustrezno urejene, z možnostjo prečkanja cest in tirov brez nevarnosti. Povezave morajo omogočati enostaven dostop tudi za gibalno ovirane osebe, starše z vozički, otroke in starejše.

Poleg fizične dostopnosti pa je enako pomembna tudi dostopnost v smislu storitve – javni potniški promet mora biti dovolj frekventen in usklajen z vsakodnevnimi potrebami prebivalcev. To vključuje redne in časovno usklajene povezave med avtobusnimi in železniškimi linijami, predvsem v konicah, ob koncih tedna ter v zgodnjih in večernih urah. Učinkovit JPP mora uporabnikom omogočiti hitro in enostavno potovanje brez dolgih čakanj in možnost kombiniranja različnih oblik prevoza v enem potovanju.

Pomemben del izboljšanja dostopnosti vključuje tudi razvoj podporne infrastrukture, kot so ustrezno označena in osvetljena postajališča, nadstreški, informacijske table z voznimi redi ter možnosti za digitalno spremljanje prihodov in odhodov. Takšne izboljšave ne le povečujejo uporabnost sistema, temveč prispevajo tudi k večjemu zaupanju uporabnikov v javni prevoz kot zanesljivo in dostojno alternativo osebnemu avtomobilu.

ZASTAVLJEN CILJ

Povečanje števila potnikov, ki uporabljajo javni potniški promet, za najmanj 5% v času izvajanja strategije.

STEBER IV: MOTORNI PROMET

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

Priložnosti občine Brezovica na področju motornega prometa

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

Čeprav se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se več kot tri četrtine (77%) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejša potovanja z osebnimi avtomobili.

Večina anketirancev (69%) se ne strinja, da je v Brezovici preveč parkirnih mest oziroma da so ta premalo upravljana, manj kot polovica (48%) pa meni, da je parkirišč trenutno premalo oziroma da bi bilo treba zgraditi dodatne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 31% anketirancev, 40% anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 43% anketiranih, 35% anketiranih pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 80,4%. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 86,4%, kar predstavlja več kot 4/5 vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnih vozil je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Brezovica. Večina zaposlenih se na delovno mesto v osebem avtomobilu pripelje samih (65%), 8% kot sopotniki, 12% pa kot vozniki, ki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci nekoliko nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 55% 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 1,2 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v letu 2023 v občini Brezovica znašalo 576 registriranih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je skoraj enako povprečju na nivoju Slovenije (579 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). To pomeni, da imajo občani občine Brezovice v lasti malenkost manj osebnih vozil, kot je značilno za celotno državo, kljub vsemu pa je stopnja motorizacije v zadnjih desetih letih v občini narasla za 11,6 %.

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

Avtomatski števec prometa 267 Brezovica (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	22.343	201	19.621	177	1.716	224	153	69	182
2020	18.861	173	16.398	119	1.622	193	126	64	166
2021	22.014	202	19.082	176	1.925	205	165	69	190
2022	22.368	240	19.371	196	1.918	195	185	72	191
2023	22.535	258	19.587	189	1.868	181	170	88	194

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

Avtomatski števec prometa 562 Brezovica 2 (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	8.733	69	7.831	71	586	69	58	17	32
2020	7.679	69	6.831	50	581	61	47	14	26
2021	9.350	77	8.283	72	744	68	59	17	30
2022	10.040	86	8.868	81	794	70	77	20	44
2023	9.601	86	8.481	89	753	56	74	20	42

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

Avtomatski števec prometa 691 Notranje Gorice (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	5.216	76	4.571	69	357	50	53	8	32
2020	4.648	85	4.048	50	354	45	37	6	23
2021	5.922	99	5.148	70	472	47	53	8	25
2022	6.709	106	5.829	79	522	50	76	11	36
2023	6.220	102	5.394	86	499	40	71	8	20

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

Avtomatski števec prometa 700 Preserje (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	1.480	48	1.324	13	53	19	17	1	5
2020	1.366	60	1.187	11	80	12	11	3	2
2021	1.615	66	1.413	15	98	9	8	2	4
2022	1.534	60	1.339	15	97	9	8	3	3
2023	1.569	63	1.361	15	96	13	15	2	4

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

Avtomatski števec prometa 158 Rakitna (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	40	1	36	1	1	1	0	0	0
2020	40	1	36	1	1	1	0	0	0
2021	45	1	41	1	1	1	0	0	0
2022	45	4	37	0	4	0	0	0	0
2023	45	4	37	0	4	0	0	0	0

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

Avtomatski števec prometa 563 Rakitna 2 (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	350	5	316	2	15	10	2	0	0
2020	330	5	295	2	26	1	1	0	0
2021	350	10	310	2	26	1	1	0	0
2022	350	10	310	2	26	1	1	0	0
2023	355	10	315	2	26	1	1	0	0

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

Izzivi občine Brezovica na področju motornega prometa

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

- Zelo visoka uporaba avtomobila za vse poti, razen rekreacijo (splošna anketa) – velike obremenitve in zastoji.
- Prekomerna uporaba osebnega avtomobila: prebivalci za skoraj vse vrste poti – razen rekreativnih – najpogosteje izberejo avtomobil, kar vodi v povečane prometne obremenitve in pogoste zastoje.
- Previsoke hitrosti – težave povzročajo tako neupoštevanje omejitev kot tudi postavitve neustrezno visokih omejitev hitrosti, kar povečuje tveganje za prometne nesreče.
- Hitro vožnjo dodatno spodbujajo ravninski cestni odseki – še posebej problematično ob prisotnosti tovornega prometa, kar ogroža pešce, kolesarje in lokalni promet.
- Visoka odvisnost od avtomobila kljub zavedanju težav – 77% anketiranih meni, da bi bilo kljub zastojem treba omogočiti hitrejše avtomobilske povezave.
- Transitni promet skozi naselja – zaradi zastojev na avtocesti se promet preusmerja na regionalne ceste in skozi naselja, kar slabša prometno varnost, zlasti za pešce.

- Prometni hrup – močno vpliva na kakovost bivanja, zlasti v območjih ob prometnicah.
- Težave s parkiranjem na turističnih točkah (npr. Podpeško jezero, Rakitna) – preobremenjenost prostora zmanjšuje kakovost izkušnje za obiskovalce in domačine.



Dosežki Občine Brezovica na področju motornega prometa

Pretočnejši in varnejši promet za vse udeležence

Ena največjih pridobitev na področju cestnega prometa je vzpostavitev novega avtocestnega izvoza na zahodu Brezovice. Ta je bistveno spremenil prometne tokove in pomembno izboljšal prometno varnost. Vnanje Gorice pa so pridobile neposredno povezavo na avtocestni obroč. Z načrtovano ureditvijo navezave na obvoznico Vnanjih in Notranjih Goric bo zaokrožena še cestnoprometna infrastruktura celotnega severnega dela občine.

Rekonstrukcije cest in križišč, kot na relaciji Podpe – Jezero, kjer je za večjo varnost izveden tudi ukrep umirjanja prometa znižanjem omejitve hitrosti na 50 km/h, izboljšujejo pretočnost in varnost na prometno obremenjenih odsekih, hkrati pa prispevajo k urejenemu in dostopnemu bivalnemu okolju.



Nov avtocestni priključek na zahodu Brezovice. (foto: arhiv Občine Brezovica)

Strateški vodili na področju motornega prometa

Strateško vodilo 5: Umirjanje motornega prometa

Umirjanje motornega prometa je ključno za povečanje prometne varnosti, izboljšanje kakovosti bivanja v naseljih ter za ustvarjanje pogojev, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa. Hitrosti motornih vozil, zlasti znotraj naselij in v bližini šol, vrtcev, igrišč ter drugih območij, kjer se pogosto zadržujejo ranljive skupine udeležencev v prometu, morajo biti prilagojene prostorskim razmeram in varnostnim zahtevam. Visoke hitrosti močno zmanjšujejo občutek varnosti, povečujejo tveganje prometnih nesreč in odvrčajo ljudi od uporabe trajnostnih načinov mobilnosti.

Za učinkovito umirjanje prometa je treba prostor načrtovati tako, da je voznik primoran zmanjšati hitrost. To pomeni uvedbo prometnih ukrepov, kot so zoženja cestišč, dvignjeni prehodi za pešce, krožišča manjših dimenzij, horizontalne in vertikalne ovire ter preoblikovanje križišč in ulic na način, ki spodbujajo nižje hitrosti in večjo pozornost. V stanovanjskih območjih ter ob šolah in drugih občutljivih lokacijah je smiselna uvedba območij omejene hitrosti (npr. 30 km/h).

Poleg fizičnih ukrepov je pomembna tudi sprememba prometne kulture in ozaveščanje javnosti o pomenu nižjih hitrosti za skupno varnost, zdravje in kakovost bivanja. Umirjen promet omogoča večjo varnost za vse udeležence, zmanjšuje število nesreč, hrup in emisije ter prispeva k prijetnejšemu bivalnemu okolju.

Strateško vodilo 6: Umikanje motornega prometa z občinskih cest

Za zagotavljanje večje prometne varnosti, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na kakovost bivanja ter za učinkovitejšo rabo prostora je ključno, da se motorni promet, še posebej tranzitni, postopno umika z občinskih cest in preusmerja na ustreznejšo prometno infrastrukturo. Občinske ceste, zlasti tiste znotraj naselij, so namenjene predvsem lokalnemu prometu, hoji, kolesarjenju ter dostopu do domov in storitev, ne pa kot glavne prometnice za regionalni ali medkrajevni promet.

Prekomerna uporaba teh cest za tranzit – bodisi zaradi zastojev na avtocestah ali zaradi pomanjkanja bolj ustreznih povezav – povzroča povečano prometno obremenitev, hrup, emisije, poslabšuje varnost ter močno omejuje razvoj kakovostnega javnega in skupnega prostora. Umikanje motornega prometa pomeni celovit pristop, ki vključuje tako prostorske ukrepe kot tudi prometno politiko. Na eni strani to pomeni fizično omejevanje dostopa tranzitnemu prometu, na primer z zaporami, enosmernimi ureditvami, prometnimi pasovi, rezerviranimi za JPP ali omejitvami glede vozil, zlasti težjih tovornih vozil. Na drugi strani je treba okrepiti vlogo javnega potniškega prometa, da se zmanjšuje odvisnost prebivalcev od avtomobila tudi za lokalna potovanja.

Z umikom nepotrebnega motornega prometa z občinskih cest se ustvarjajo pogoji za boljšo uporabo javnega prostora, večjo varnost in prijaznejše okolje za prebivalce. Hkrati se odpira prostor za razvoj počasnejših, okolju prijaznejših oblik mobilnosti in za preoblikovanje cestnega prostora v bolj uravnotežen prometni sistem.

ZASTAVLJENA CILJA

Znižanje vozne hitrosti motornega prometa na 4 odsekih (na števnih mestih Brezovica na Tržaški cesti, Brezovica 2 in Notranje Gorice na Podpeški cesti ter v Preserju).

Zmanjšanje deleža osebnega motornega prometa za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Na dan štetja v mesecu oktobru 2024 je bil izmerjen 80 % delež osebnih vozil.

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 (CPN) je že priprava OCPS, ki občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

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

Priložnosti občine Brezovica na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje je v občini Brezovica dobro politično sprejeto. Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja je treba 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.

Izzivi občine Brezovica na področju celostnega prometnega načrtovanja

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

- Omejeno razumevanje koncepta CPN med zaposlenimi – pomanjkljivo poznavanje ciljev in pristopov celostnega prometnega načrtovanja omejuje njegovo dosledno in učinkovito uresničevanje v praksi.
- Pomanjkanje sistematičnega spremljanja prometnega stanja – zaradi nezadostnih kadrovskih in organizacijskih virov ni vzpostavljenega rednega spremljanja, analiziranja ter ocenjevanja učinkovitosti prometnih ukrepov.
- Družbeni pritiski pri izvajanju ukrepov za umirjanje prometa – nasprotovanja ali zadržki v javnosti upočasnjujejo sprejemanje in izvajanje trajnostno naravnanih rešitev, zlasti tistih, ki vplivajo na motorni promet.

Strateško vodilo na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 6: Z doslednim vključevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti ter učinkovitim komuniciranjem z javnostjo do občine, ki razvija promet in prostor skladno z evropskimi trendi in potrebami prebivalcev

ZASTAVLJENA CILJA

Za dolgoročno uspešno upravljanje prometa in urejanje prostora je ključnega pomena, da občina sistematično sledi načelom CPN in trajnostne mobilnosti. Ta pristop temelji na celovitosti, povezovanju vseh deležnikov, usklajevanju prometnih in prostorskih ukrepov ter osredotočenosti na človeka kot uporabnika prostora. Le z doslednim uveljavljanjem teh načel je mogoče oblikovati prometni sistem, ki je učinkovit, vključujoč, okoljsko vzdržen ter v skladu z aktualnimi evropskimi smernicami.

V praksi to pomeni, da je treba prometne odločitve vedno umeščati v širši prostorski kontekst, povezovati ukrepe različnih prometnih podsistemov (pešci, kolesarji, JPP, motorni promet) ter skrbeti za usklajenost ukrepov z načrti rabe prostora, stanovanjsko politiko, podnebnimi cilji in razvojnimi vizijami občine. Načrtovanje mora temeljiti na podatkih, analizi potreb in vedenjskih vzorcev prebivalcev ter spremljanju učinkov ukrepov v času. Pri tem je izjemno pomembno tudi zadostno kadrovske in organizacijsko podporno okolje znotraj občinske uprave, ki omogoča, da se strategije ne le sprejemajo, temveč tudi dejansko izvajajo.

Ključen del uspešnega izvajanja CPN pa je tudi odprta in kakovostna komunikacija z javnostjo. Brez razumevanja, sodelovanja in podpore prebivalcev tudi najboljši ukrepi ne zaživijo v praksi. Zato je treba vlagati v stalno obveščanje, vključevanje javnosti v procese načrtovanja, razlage razlogov za spremembe in vzpostavljanje zaupanja med odločevalci in skupnostjo.

Do leta 2026 vsaj 60% zaposlenih na Občini pridobi osnovno razumevanje CPN preko internih usposabljanj ali delavnic.

V času izvajanja strategije letna organizacija javnega dogodka za promocijo načel in ukrepov trajnostne mobilnosti.

NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI



AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Brezovica 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 Brezovica v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, vir financiranja, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja, zahtevnost izvedbe ukrepa in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Brezovica (npr. vzpostavitev regionalne kolesarske povezave Brezovica–Vnanje Gorice–Plešivica–Notranje Gorice–Podpeč). 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.

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

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

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

SŽ	Slovenske železnice
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
ŽP	Železniško postajališče/postaja
AP	Avtobusno postajališče/postaja
JPP	Javni potniški promet

P+R	Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)
NIPP	Načrt izvajanja parkirne politike
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
AVP RS	Javna agencija Republike Slovenije za varnost v prometu
MIRED	Medobčinski inšpektorat in redarstvo
CPP	Cestno prometni predpisi

Legenda strateških vodil in stebrov:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Varne peš povezave med in v naseljih	1. Boljša infrastruktura za varno in udobno pešačenje v naseljih in za lažje prehajanje preko avtoceste in železniške proge 2. Bolj varne šolske poti
Steber II Kolesarjenje	Varnejše in udobnejše kolesarske povezave s sosednjimi občinami	3. Boljša infrastruktura za varno in udobno kolesarjenje v in med naselji znotraj občine ter do sosednjih občin
Steber III Javni potniški promet	Večji delež občanov za pot v Ljubljano uporablja javni promet – železniški in avtobusni Hitrejše potovanje z javnim prometom v Ljubljano in sosednje občine	4. Boljša dostopnost postaj in večja frekvenca javnega potniškega prometa
Steber IV Motorni promet	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa z zmanjšanjem prometa na cestah skozi Brezovico	5. Umirjanje motornega prometa 6. Umikanje motornega prometa z občinskih cest
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti življenja v občini	7. Z doslednim vključevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti ter učinkovitim komuniciranjem z javnostjo do občine, ki razvija promet in prostor skladno z evropskimi trendi in potrebami prebivalcev

Povzetek ukrepov akcijskega načrta

STEBER	ŠTEVILO UKREPOV	OCENJENA VREDNOST UKREPOV
Steber I: Hoja	6 ukrepov v pristojnosti Občine Brezovica	2.800.000 EUR v času izvajanja strategije
Steber II: Kolesarjenje	6 ukrepov v pristojnosti Občine Brezovica + 2 dodatna ukrepa	300.000 EUR v času izvajanja strategije
Steber III: Javni potniški promet	9 ukrepov v pristojnosti Občine Brezovica + 2 dodatna ukrepa	421.000 EUR v času izvajanja strategije
Steber IV: Motorni promet	5 ukrepov v pristojnosti Občine Brezovica + 1 dodaten ukrep	210.000 EUR v času izvajanja strategije
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	9 ukrepov v pristojnosti Občine Brezovica	85.000 EUR v času izvajanja strategije
Skupaj	35 ukrepov v pristojnosti Občine Brezovica + 5 dodatnih ukrepov	3.816.000 EUR v času izvajanja strategije

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1., 2.	Ukrep 1: Izgradnja manjkajočih pešpoti in pločnikov: npr. na začetku naselja Rakitna, med Preserjem in Kamnikom pod Krimom, v Podpeči (Borovnica–Podpeč), od ŽP Preserje do Prevalj, ob Cesti na Log in Podpeški cesti pri Gmajni v Notranjih Goricah, Pod Goricami v Vnanjih Goricah, nadgradnja pločnika v Goričici pod Krimom, v Žabnici, med Žabnico in Podpeško cesto, v Prevaljah pod Krimom, ureditev dostopa na perone iz Prevalj ... – najmanj 3 lokacije v času izvajanja strategije.	2.000.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Zahtevno (+++)	"P" 2025–2032
I.	1., 2.	Ukrep 2: Izboljšanje šolskih poti (širitev pločnika, večja ločitev površin za pešce od vozišča, znižanje hitrosti motornih vozil, ureditev javne razsvetljave...): npr. v naselju Kamnik pod Krimom, na Lazih, ob Založnikovi ulici, Za Grabnom... – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.	330.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Zahtevno (+++)	"P" 2025–2032
I.	1.	Ukrep 3: Ureditev manjkajočih prehodov za pešce: npr. Za Grabnom/Podpeška c., preko AC, na Lazih/Podpeška c., pri Španu/Tržaška c., na Rakitni na krožiščih lokalne/državne ceste, v bližini OŠ v naselju Jezero, Gmajna, na AP Mostiček, podvoz na Ulici Ivana Selana, čez ali pod železniško progo pri ŽP Brezovica, v Žabnici ... – najmanj 3 lokacije v času izvajanja strategije.	250.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Zelo zahtevno (++++)	"P" 2025–2032
I.	1.	Ukrep 4: Izboljšanje varnosti na obstoječih nevarnih prehodih za pešce npr. POŠ Notranje Gorice (boljša označitev, ureditev s semaforjem za varnejše prečkanje ceste), Cesta na Log (boljša označitev), na Podpeški cesti ... – najmanj 3 lokacije v času izvajanja strategije.	200.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025–2032

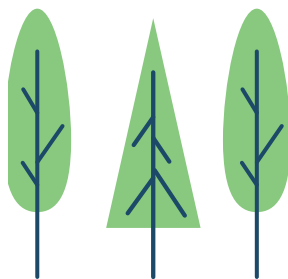


STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I., II.	1., 3.	Ukrep 5: Pošiljanje pobud s strani Občine Brezovica pristojnim državnim službam za vzpostavitev dodatnih in obnovo nevarnih obstoječih prehodov za pešce in kolesarje ter vzpostavitev novih ter širitev obstoječih pločnikov na državnih cestah (npr. širitev površin za pešce in kolesarje na nadvozu Podpeške ceste čez AC ali vzpostavitev varnega prečkanja AC za pešce in kolesarje v bližini, izgradnja podvoza pod železniško progo na koncu Debevčeve poti, ki bi omogočal prehod kmetijski mehanizaciji, pešcem in kolesarjem, izgradnja površin za pešce in kolesarje ob regionalni cesti Notranje Gorice na območju železniškega podvoza ...).	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032
/	/	Ukrep 6: Akcije za ozaveščanje o pomenu hoje v šolo staršev in otrok: npr. spodbujanje organizacije Pešbusa in Bicivlaka ... – najmanj 1 promocijska kampanja na leto.	20.000 EUR	Proračun Občine Brezovica	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
II.	3.	Ukrep 7: Ureditev manjkajočih kolesarskih povezav: npr. na Podpeški cesti skozi Vnanje in Notranje Gorice, skozi Podplešivico, Preserje, na Cesti na postajo, med Vnanjimi Goricami in Mestnim Logom, med Žabnico in Vnanjimi Goricami ... – najmanj 2 lokaciji v času izvajanja strategije.	120.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Zahtevno (+++)	"P" 2025-2032
II.	3.	Ukrep 8: Izboljšanje nevarnih obstoječih kolesarskih povezav (slaba preglednost, nezadostna ločitev od vozišča, previsoka hitrost vozil, makadamska pot, ločitev kolesarskih stez od glavnih prometnic, kjer so hitrosti visoke): npr. na Podpeški cesti na nadvozh čez AC, med Notranjimi Goricami in Podplešivico (makadamska pot) ... – najmanj 2 lokaciji v času izvajanja strategije.	40.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025-2032
II.	3.	Ukrep 9: Širitev rekreacijskih kolesarskih poti po barjanskih kolovozih z izgradnjo mostu za kolesarje in pešce čez Ljubljanico med Podpečjo in Borovnico.	50.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025-2032
II.	3.	Ukrep 10: Postavitev dodatne infrastrukture za parkiranje koles (pokrite in varne kolesarnice ali nasloni za kolesa) ob šolah, vrtcih, železniških postajah, javnih ustanovah... – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.	20.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025-2032
II.	3.	Ukrep 11: Vzpostavitev sistema izposoje e-koles in postavitev postajališč za izposajo: P+R Vnanje Gorice, P+R Brezovica, P+R Notranje Gorice, Občina Brezovica.	20.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RRA LUR	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025-2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
II.	3.	Ukrep 12: Ureditev varne zvezne kolesarske povezave z Ljubljano (npr. ureditev v kolesarske poti).	50.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Zelo zahtevno (++++)	"P" 2025–2032
II.	3.	* Ukrep 13: Vzpostavitev regionalne kolesarske povezave Brezovica–Vnanje Gorice–Plešivica–Notranje Gorice–Podpeč.		Proračun RS, sredstva EU	RS DRSI, Občina Brezovica	Zahtevno (+++)	"P" 2025–2032
II.	3.	* Ukrep 14: Vzpostavitev kolesarskih poti s soslednjimi občinami prek Barja.		proračun RS, sredstva EU	RS DRSI, RRA LUR, Občina Brezovica	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
III.	4.	Ukrep 15: Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč: npr. v Preserju in na Rakitni (označitev postaje), v Preserju (več pokritih površin za umik pred dežjem), šolsko postajališče v Prevaljah pod Krimom (osvetlitev in oznake za povečanje vidnosti postajališča), označitev vseh AP, ki še niso, tudi s prikazovalniki ... – najmanj 3 lokacije v času izvajanja strategije.	30.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025–2032
III.	4.	Ukrep 16: Vzpostavitev P+R parkirišč ob železniških postajah in avtobusnih postajališčih. – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije.	15.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Zahtevno (+++)	"P" 2025–2032
III.	4.	Ukrep 17: Ozaveščanje in komuniciranje o že obstoječem prevozu na klic za prevoze znotraj občine.	5.000 EUR	Proračun Občine Brezovica	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032
III.	4.	Ukrep 18: Izvajanje oziroma sofinanciranje šolskih prevozov (se že izvaja) ter razširitev njihove uporabe tudi za ostale občane.	371.000 EUR	Proračun Občine Brezovica	Občina Brezovica	Zahtevno (+++)	2025–2032
III.	4.	Ukrep 19: Pobuda SŽ za posodobitev železniških postaj: ŽP Preserje (preureditev prehoda čez tire in dodati nadstrešnice na peronih), ŽP Notranje Gorice (ni primerne zaščite pred vremenom ter protihrupnih ograj).	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
III.	4.	Ukrep 20: Pobuda SŽ za ustrežnejšo ureditev nadomestnega prevoza ob delih na železnici.	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032
III.	4.	Ukrep 21: Pobuda za poenotenje vozovnice za uporabnike SŽ in LPP.	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032
III.	4.	Ukrep 22: Pobuda DUJPP za povečanje frekvence in ponudbe, uvedbo taktnega voznega reda ter izboljšanje točnosti JPP (med tednom, vikendi in prazniki).	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032
III.	4.	Ukrep 23: Pobuda DUJPP za večjo usklajenost avtobusnega in železniškega prometa.	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032
III.	4.	* Ukrep 24: Uvedba nove avtobusne povezave Begunje pri Cerknici–Rakitna–Ljubljana.		Proračun RS, sredstva EU	DUJPP, prevozniki, Občina Brezovica	Zahtevno (+++)	"P" 2025–2032
III.	4.	* Ukrep 25: Ureditev dostopa do ŽP Preserje od Prevalj pod Krimom in Goričice pod Krimom (pločniki, prehod tirov).		proračun RS, sredstva EU	RS DRSI, RRA LUR, Občina Brezovica	Zahtevno (+++)	"P" 2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV.	5.	Ukrep 26: Umirjanje prometa z zmanjšanjem omejitev hitrosti, postavitvijo hitrostnih ovir in nadzorom hitrosti s stacionarnimi radarji: npr. v naselju Kamnik pod Krimom (omejitev hitrosti 40 km/h ali ureditev v cono 30, ki bi potekala do ŽP Preserje), v naselju Podplešivica (razširitev omejitve hitrosti 40 km/h skozi celotno naselje), v naselju Podpeč, na ulici Pod Goricami v Vnanjih Goricah in Prevaljah pod Krimom na ulicah okrog griča, v okolici avtobusnih postaj, v okolici OŠ (OŠ Preserje in POŠ Jezero), za Šolsko ulico in Cesto na postajo, na cesti Preserje–Rakitna, na Podpeški cesti in Za Grabnom v bližini OŠ Brezovica pri Ljubljani, v okolici ŽP Brezovica, pri vrtcu v Radni, na Cesti v Log na Brezovici, na Cesti v Gorice in Novi poti, v Žabnici, Cesti na Blate ... – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.	50.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Enostavno (+)	"P" 2025–2032
/	/	Ukrep 27: Ureditev nevarnih in nepreglednih križišč ter odsekov: npr. zavijanje iz Vnanjih Goric na Podpeško cesto proti Notranjim Goricam, pri novem naselju Podsvetija, na ovinku ob gozdu na Novi poti in na cesti skozi Kamnik pod Krimom, pri Mercatorju, med Podpeško in Tržaško cesto ... – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.	100.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025–2032
/	/	Ukrep 28: Razširitev ozkih in nevarnih cest (npr. v Podpeči, na poti proti Rakitni ...).	30.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica, RS DRSI	Enostavno (+)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV.	5.	Ukrep 29: Povečanje nadzora glede upoštevanja CPP in parkiranja ter kaznovanje prekrškov: npr. na cesti med Kamnikom pod Krimom in Rakitno, na Podpeški cesti med Vnanjimi in Notranjimi Goricami, v okolici Žabnice in drugje.	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica, MIREĐ, Policija	Enostavno (+)	2025–2032
/	/	Ukrep 30: Izdelava načrta izvajanja parkirne politike (NIPP): npr. uvedba časovno omejenega parkiranja za obiskovalce v Podpeči pri Mercatorju, uskladitev cen parkiranja ob jezeru Rakitna in jezeru pri Podpeči ...	30.000 EUR	Proračun Občine Brezovica + sredstva RS in EU	Občina Brezovica	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	6.	* Ukrep 31: Omejevanje (prepoved) tranzitnega prometa skozi naselja (npr. Tržaška cesta, vzdolž železniške proge na Brezovici, na cesti Pot na Plešivico, Cesta na Postajo, Cesta na Log, skozi Žabnico), izbris/umik cest – bližnjic iz navigacije ter nadzor nad uhajanjem tranzita z AC.		proračun RS, sredstva EU	RS DRSI, RRA LUR, Občina Brezovica	Srednje zahtevno (++)	"P" 2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	7.	Ukrep 32: Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu.	10.000 EUR	Proračun Občine Brezovica	Občina Brezovica	Enostavno (+)	"P" 2025-2032
/	/	Ukrep 33: Zamenjava starih parkomatov z novimi , ki sprejemajo tudi kartico in podpirajo plačilo parkirnine z aplikacijo EasyPark.	50.000 EUR	Proračun Občine Brezovica	Občina Brezovica	Zahtevno (+++)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 34: Skrb za okolje v procesu urejanja prostora in ohranjanje zelenih površin .	10.000 EUR	Proračun Občine Brezovica	Občina Brezovica	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 35: Spodbujanje prebivalcev k uporabi trajnostne mobilnosti in ozaveščanje o deljenju prostora med vozniki motornih vozil, kolesarji in pešci – najmanj 7 komunikacijskih kampanj s področja trajnostne mobilnosti v času izvajanja OCPS 2025.	15.000 EUR	Proračun Občine Brezovica	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025-2032
V.	7.	Ukrep 36: Uskladitev prostorskega in prometnega načrtovanja z rednimi usklajevalnimi sestanki na Občini (predvsem stanovanjske novogradnje, delovna mesta, družbena infrastruktura).	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025-2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	7.	Ukrep 37: Imenovanje občinskega koordinatorja za zadeve s področja prometa , ki v okviru svojih nalog skrbi tudi za komuniciranje z javnostjo.	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	7.	Ukrep 38: Sodelovanje pri pripravi Regijske celostne prometne strategije.	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032
V.	7.	Ukrep 39: Vključevanje v projekte EU na temo trajnostne mobilnosti.	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	2025–2032
V.	7.	Ukrep 40: Vključevanje javnosti v faze načrtovanja z vzpostavitvijo spremljanja pobud in predlogov.	ni dodatnih stroškov za Občino Brezovica	/	Občina Brezovica	Enostavno (+)	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
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče, 2025. <http://nesrece.avp-rs.si/>
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Brezovica (Uradni list RS, št. 23/16, 48/16 – obj. raz., 63/16 – obj. raz., 41/17 – ugot. skl., 2/18 – obj. Raz, 156/22)
- Plevnik, Aljaž, idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022, 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
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>
- DUJPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika Arriva d.o.o.
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>

