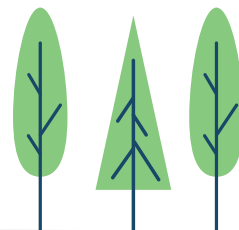




**OBČINSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE VELIKE LAŠČE**



Sofinancira
Evropska unija



Občinska celostna prometna strategija Občine Velike Lašče (OCPS Velike Lašče)

Naročnik: Občina Velike Lašče, Levstikov trg 1, 1315 Velike Lašče

Projektna skupina Občine Velike Lašče: Marija Ivanc Čampa, Jerica Tomšič Lušin, Nika Perovšek, Dejan Zakrajšek

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 Velike Lašče:

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).

Avtorji fotografij: Boštjan Podlogar, Peter Centa, arhiv Občine Velike Lašče, arhiv IPoP, arhiv 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 Velike Lašče v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Velike Lašče	25
Stebri mobilnosti in cilji	26
Steber I: Hoja	28
Steber II: Kolesarjenje	31
Steber III: Javni potniški promet	34
Steber IV: Motorni promet	39
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	44
Akcijski načrt	47
Viri	57

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke, spoštovani občani,

Občina Velike Lašče je s sprejetjem Občinske celotne prometne strategije naredila pomemben in premišljen korak k trajnostni prihodnosti, ki bo izboljšala kakovost bivanja vseh nas. Ta strateški dokument ni zgolj seznam ukrepov, temveč predstavlja tudi jasno vizijo razvoja vseh oblik prometa v naši občini, s posebnim poudarkom na varni, učinkoviti in okolju prijazni mobilnosti.

S sprejetjem OCPS smo jasno začrtali smer prihodnjega razvoja vseh oblik mobilnosti v naši občini, pri čemer posebno pozornost namenjammo vzpostavitvi okolju prijaznih prometnih rešitev, ki bodo ob tem varne, učinkovite in dostopne vsakomur. Verjamemo, da mobilnost ni zgolj premikanje iz točke A do točke B, temveč pomemben vidik vsakdanjega življenja, ki vpliva na naše zdravje, povezanost, okolje in skupno prihodnost.

Dokument, ki je pred vami, je plod sodelovanja in iskrenega dialoga med občinsko upravo, strokovnjaki in vami, občankami in občani, ki ste s svojimi predlogi, mnenji in opažanji pomembno soustvarjali vsebino strategije, saj prav vi najbolj poznate potrebe, izzive in priložnosti našega kraja.

S ponosom lahko povem, da smo za pripravo strategije pridobili evropska kohezijska sredstva, kar ne samo potrjuje kakovosti našega dela, temveč obenem predstavlja pomembno priložnost za nadaljnje financiranje konkretnih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti. Z izvajanjem nekaterih ukrepov smo že pričeli, preostali pa bodo uresničeni v naslednjih sedmih letih. Ključno pri tem bo, da kot skupnost ostanemo povezani, aktivni in konstruktivni, saj bomo le tako lahko uspešno uresničili zastavljene cilje.

Verjamem, da bomo s skupnimi močmi ustvarili okolje, v katerem se bomo vsi počutili varno, udobno in povezano – ne glede na to, ali se na pot podajamo peš, s kolesom, javnim prevozom ali z avtomobilom.

Iskrena hvala vsem, ki ste in boste tudi v prihodnje prispevali k oblikovanju naše skupne poti.

Skupaj ustvarjamo še boljšo prihodnost za vse nas!

Matjaž Hočevar,
župan občine Velike Lašče



BOLJŠI PROMET, PRIJETNEJŠI KRAJ, LEPŠA PRIHODNOST!

Velike Lašče (Foto: Arhiv Občine Velike Lašče)



POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

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

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

Nov strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in omogoča boljšo izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine.

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

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

TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA BOLJ ZDRAVO IN ZADOVOLJNO PREBIVALSTVO

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

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



Evropske izkušnje kažejo, da so mesta in kraji, ki izvajajo celostne prometne strategije, uspešnejši 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 Velike Lašče 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 Velike Lašče je sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike*.

*Občina Velike Lašče je uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje stroškov priprave OCPS, ki se je izvajal kot neinfrastrukturni ukrep na horizontalni ravni v okviru PEKP ²¹⁻²⁷, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO ^{3,2} »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«, ki ga je novembra 2023 objavilo **Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo** z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah.

SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

Kako je potekala priprava Celostne prometne strategije Občine Velike Lašče?

Proces priprave OCPS Velike Lašče je temeljil na transparentnosti, vključevanju javnosti in interdisciplinarnem sodelovanju. Občina je pri pripravi sodelovala s konzorcijem izvajalcev z obsežnimi izkušnjami na področju priprave prometnih strategij in rešitev, izbranim na javnem razpisu: Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštitutom za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskim urbanističnim zavodom d. d. (LUZ). Priprava strategije je trajala dobro leto dni.

Vsebine OCPS Velike Lašče 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.

Aktualne smernice za pripravo OCPS sledijo doktrini, da se že v začetni fazi opredelijo strateški cilji in vizija razvoja prometa v občini. Zatem se izvedejo različne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti, obenem pa tudi usmerjene analize stanja in meritve, ki gradijo mozaik izhodišč za zasnovo akcijskega načrta ukrepov. Tako zastavljeni ukrepi so kar najtesneje povezani z uresničevanjem vizije in doseganjem zastavljenih ciljev. Pri izboru imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele v primeru, da ti ne rešijo težav, se pristopi z infrastrukturnimi posegi. Ukrepi, zapisani v strategiji, so opremljeni tudi s kazalniki, s katerimi Občina sledi učinkom.

V proces priprave strategije so bili poleg občinske ožje delovne skupine vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. V skupnem sodelovanju obeh skupin je bila v začetni fazi zasnovana vizija prometa v občini ter strateški cilji, ki si jih želi občina doseči. Hkrati je bila preko različnih metod, kot so ankete, javne razprave, spletna orodja za vključevanje javnosti in dogodki, v proces priprave strategije vključena tudi javnost, torej prebivalke in prebivalci Velikih Lašč. Ti so izpostavili predvsem izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v občini soočajo, ter prispevali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov. Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Pomemben učinek aktivnega sodelovanja z javnostjo je, da ta spozna kontekst urejanja prometa in skozi razpravo o možnih ukrepih gradi razumevanje, zakaj so bili izbrani ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so ti 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 lahko uspejo le, če jih ljudje, katerim so namenjeni, tudi sprejmejo.

Ključni koraki v procesu priprave

- 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, deležniki ter javni razpravi na spletu in v živo.
- E. Opredelitev smeri ukrepanja** – Zbiranje pobud za ukrepe pri občanah preko spletne javne razprave, opredelitev strateških vodil v sodelovanju z ožjo in širšo delovno skupino ter 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 sprotne 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 tudi poroča ministrstvu.

Nadzor kakovosti OCPS

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

Promet pa se ne konča na meji občine, temveč jo s sosesko in regijo tesno povezuje. Občina Velike Lašče se z ostalimi občinami v regiji sicer kontinuirano sestaja v svetu regije, za namen krepitve sodelovanja s sosednjimi občinami pa se je v procesu priprave OCPS z njimi namensko povezala. Na spletnem sestanku so opredelili skupne izzive in priložnosti ter jasno izkazali vzajemen interes za še tesnejše sodelovanje v primeru načrtovanja investicij in ukrepov z vplivom na druge občine.

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



Velike Lašče (foto: Peter Čenta)

2024

maj 2024

Začetek priprave OCPS Velike Lašče

Predstavitev namena in ciljev
OCPS županu ter Občinskemu
svetu.

maj 2024–junij 2024

Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 21
članov.

Javna razprava o viziji in ciljih

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



junij 2024–maj 2025

Analiza obstoječega stanja

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Vnešenih 67 izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

358 izpolnjenih anket in
13 intervjujev.

**Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v
osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci**
Kordonsko štetje prometa na 1 lokaciji,
terenski ogledi 4 lokacij, ankete med šolarji v 3
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 1 ustanovi.

2025

september 2024–december 2024

Oblikovanje nabora ukrepov

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

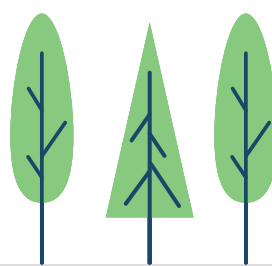
Na delavnicah je sodelovalo skupno 9 članov.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani
vnesli 40 predlogov za izboljšanje prometa v
občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 10 članov.



maj 2025–junij 2025

Priprava akcijskega načrta

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 15 odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS VELIKE LAŠČE



september 2025–september 2032

Spremljanje rezultatov in poročanje

**Poročanje o enotnih kazalnikih
učinka izvajanja OCPS**

Preko spletnega portala vsako leto do
15. marca v času izvajanja strategije.

**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
Velike Lašče na Občinskem svetu

julij 2025–avgust 2025

Priprava končne OCPS

Priprava končnega dokumenta 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 – od oblikovanja vizije in ciljev strategije, do prepoznavanja ključnih prometnih izzivov ter priprave predlogov ukrepov za izboljšanje stanja prometa v občini. Izpostavimo lahko vsaj tri razloge, zakaj 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, poznajo njegove značilnosti in hitro zaznajo spremembe ter s svojim sodelovanjem lahko ključno prispevajo k razumevanju dejanskega stanja na terenu.

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 ključnih ciljev strategije je namreč prav spreminjanje teh navad, zato je smiselno, da prebivalci razumejo kontekst ukrepov in cilje, ki jih ti zasledujejo. Če ukrepe sooblikujejo, je veliko večja verjetnost, da jih bodo sprejeli, 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 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, Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije 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/velikelasce>, zasnovani za pripravo strategije, so bili javnosti predstavljeni vizija in cilji OCPS Velike Lašče, 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 večji uporabe spleta, ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo v času Evropskega tedna mobilnosti v prostorih Občine organizirali dogodek, kjer smo zainteresiranim pomagali pri vnosih izzivov in ukrepov v platformo.

Obenem smo jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu nastajanja strategije. Na ogled je bila tudi informativna razstava, ki je prikazovala celoten proces priprave OCPS, vizijo in cilje razvoja prometa, kot tudi primere dobrih praks 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 Velike Lašče – javna razprava, delavnici z ožjo in širšo delovno skupino ter razstava na temo trajnostne mobilnosti (foto: IPoP, RRA LUR)

OBČINA VELIKE LAŠČE – KJE SMO DANES?

Grad Turjak (Foto: arhiv Občine Velike Lašče)



OBČINA VELIKE LAŠČE V ŠTEVILKAH

Občina Velike Lašče je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 103 km² površin uvrščena na 69. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži južno od prestolnice Ljubljana, od katere je oddaljena cca 30 km. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Velike Lašče značilno urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekajo glavna državna cesta II. reda (G2-106), ki povezuje Ljubljano z Ribnico, Kočevjem in Petrino na meji s Hrvaško, ter tiri železniške proge Ljubljana–Kočevje. Preko območja občine Velike Lašče je po državni glavni cesti speljanih več linij medkrajevnega avtobusnega prevoza, preko območja občine pa je predvidena tudi trasa regionalne državne kolesarske povezave.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev občine Velike Lašče za vsakodnevne poti v službo, šolo, do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine (Ljubljana, Ribnica, Kočevje, Škofljica in Grosuplje) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Velike Lašče med leti 2013 in 2023 naraslo za 9,2%.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Velike Lašče v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 74 % anketirancev, ki te poti vsaj občasno dejansko opravljajo. Poti na delo z osebnim avtomobilom opravlja 92 % anketirancev, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 81 %, na obrobju občine pa 94 % anketirancev, za poti v Ljubljano osebni avtomobil uporablja 93 % anketirancev, v Kočevje 97 %, v Ribnico, Grosuplje in na Škofljico pa 98 % 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 Velike Lašče, za poti v Ljubljano, znaša 7%, medtem ko je za potovanja v ostale sosednje občine, znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma in na obrobju, ta delež še bistveno nižji.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil (47%) nižji na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja (40%) ter kolesarjenja (12%).

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

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

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Velike Lašče 42,8 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 120 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je znašala 148), kar kaže, da se povprečna starost prebivalcev občine zvišuje počasneje kot na ravni celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA VELIKE LAŠČE	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	4.537	2.123.949
Število moških	2024	2.321	1.068.429
Število žensk	2024	2.216	1.055.520
Število rojstev	2023	44	16.989
Število umrlih	2023	40	21.540
Skupni naravni prirast	2023	4	–4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	0,9	–2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	–2	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	15	0
Skupni selitveni prirast	2023	13	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	2,9	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	42,8	44,2
Indeks staranja	2024	120,3	147,8

Osnovni demografski kazalniki za občino Velike Lašče (SURS, 2024)

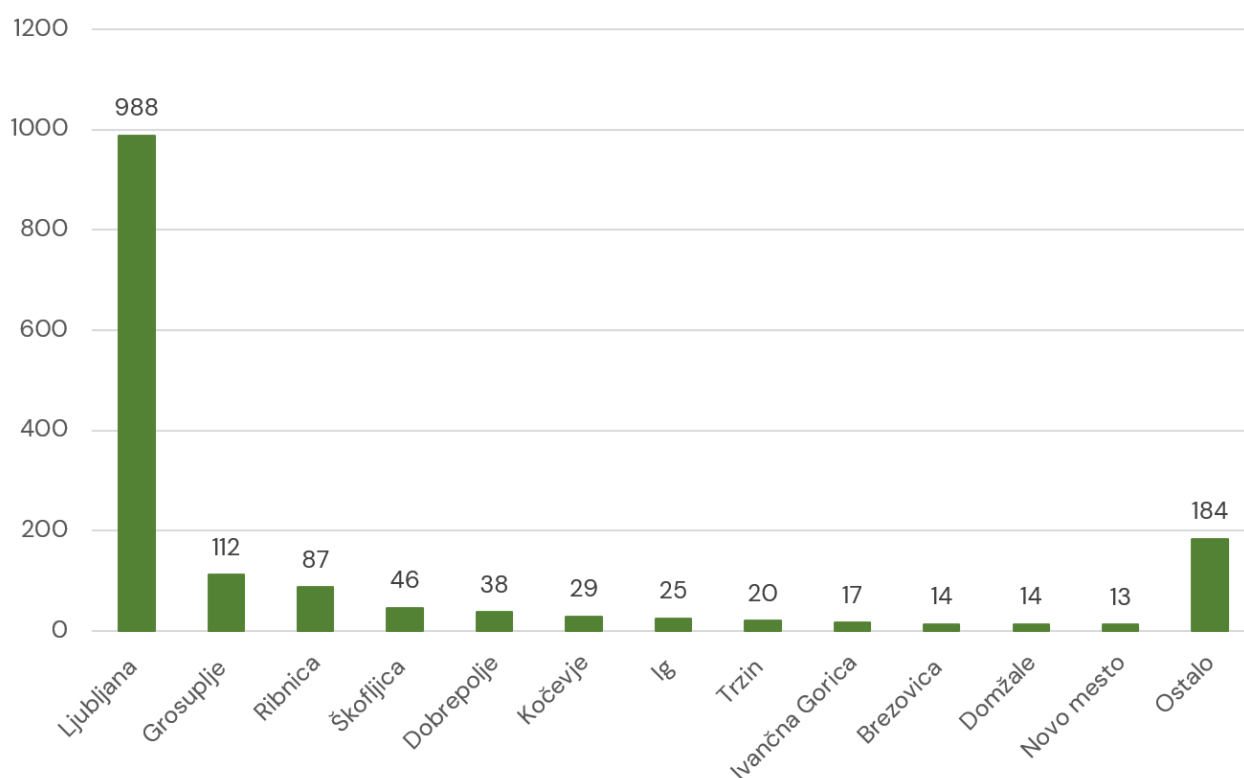
Občina Velike Lašče je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

V letu 2023 je bilo v občini Velike Lašče med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 73,1% zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašal 69,3%.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je občina Velike Lašče pretežno bivalna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar okoli 80 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

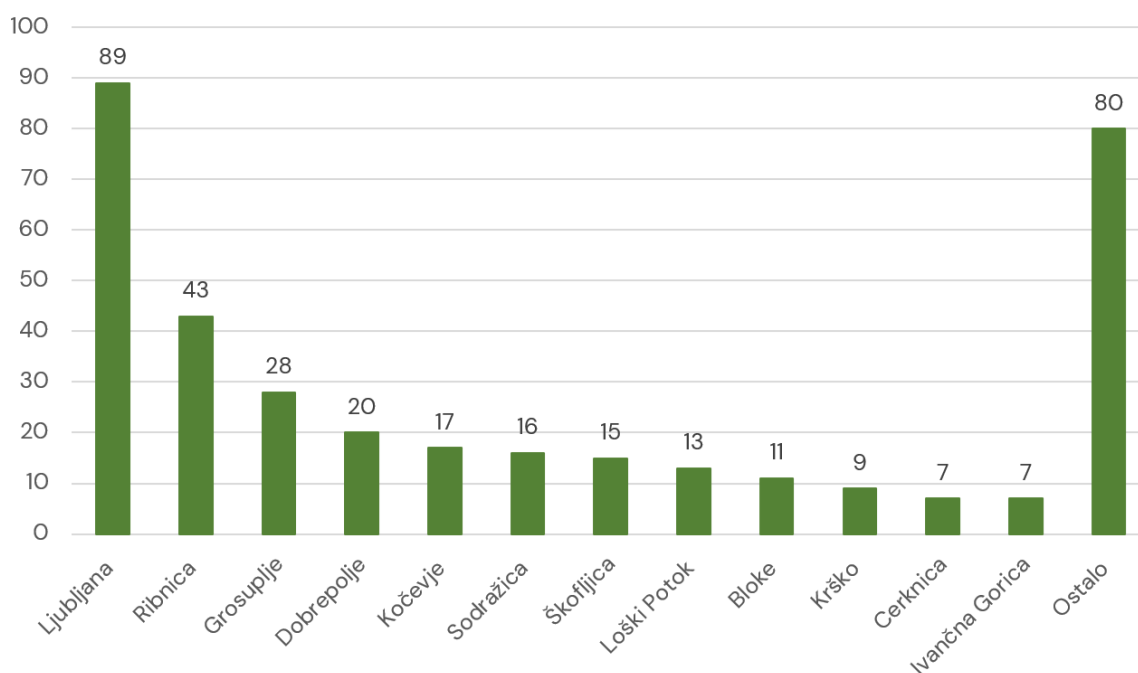
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 2.017 delovno aktivnih prebivalcev občine Velike Lašče delo znotraj občine opravlja 430 prebivalcev, 1.587 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij je tudi na primeru občine Velike Lašče dvosmeren, saj delo na območju občine, poleg 430 prebivalcev, opravlja tudi 355 zaposlenih, ki se v Velike Lašče pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Velike Lašče



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Velike Lašče (SURS, 2023)

Število dnevnih delovnih migracij v občino Velike Lašče



Število dnevnih delovnih migracij v občino Velike Lašče (SURSTAT, 2023)

Prometna varnost v zadnjem obdobju se 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 Velikih Lašč zelo pomembna.

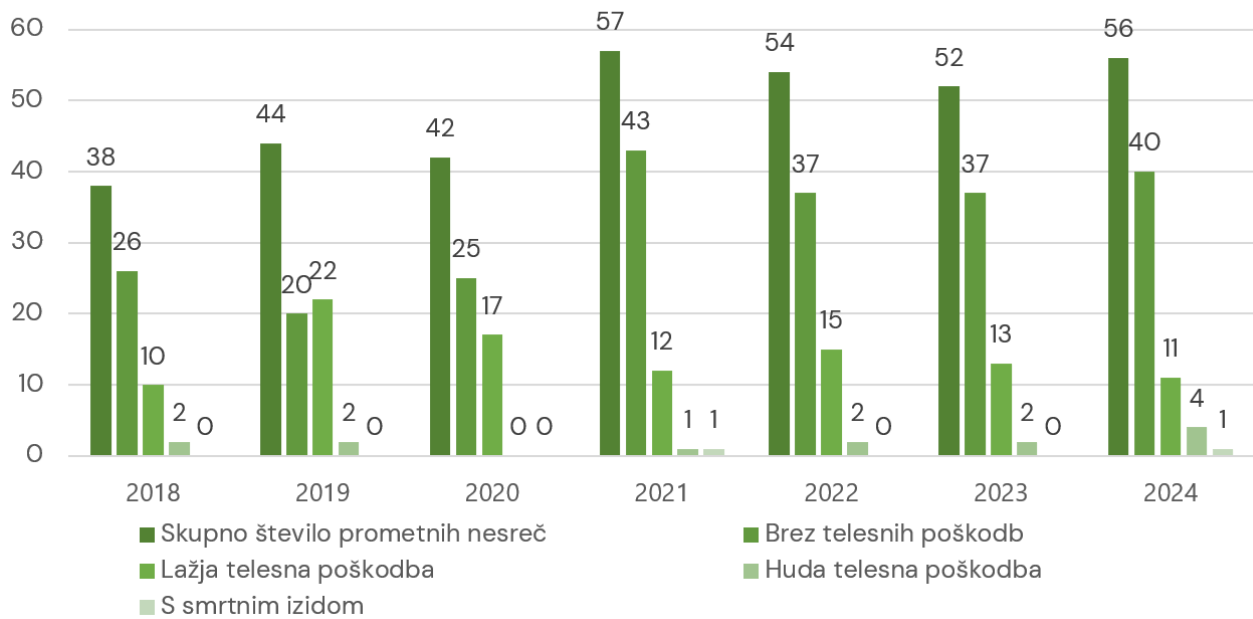
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katero so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Velike Lašče zaznanih 343 prometnih nesreč. V letu 2021 je bila v občini zaznana občutna rast števila prometnih nesreč, od takrat pa se skupno število prometnih nesreč v posameznih letih bistveno ne spreminja. Z vidika prometne varnosti v zadnjih letih skrb vzbujajoča predvsem rast prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami udeležencev, v posameznih

letih pa so še vedno zaznane prometne nesreče s smrtnim izidom.

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 4 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Velike Lašče zgodijo v posameznem letu.

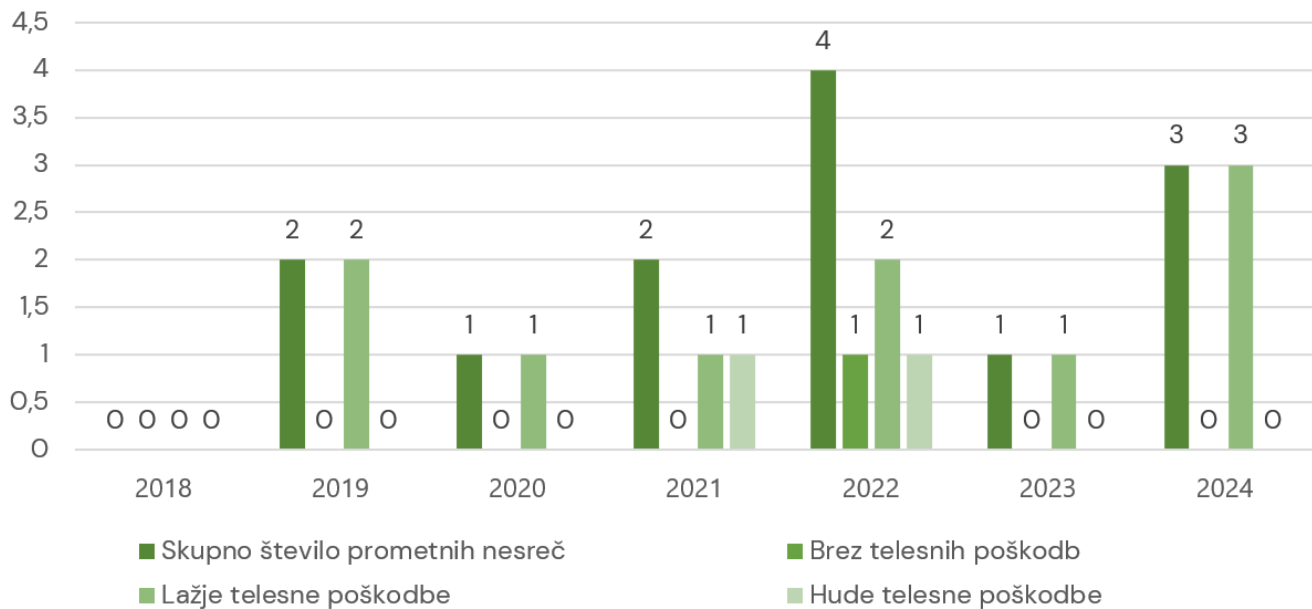
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami oziroma brez poškodb. Prometnih nesreč s smrtnim izidom med pešci in kolesarji v obravnavanem obdobju v občini Velike Lašče ni bilo.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



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

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



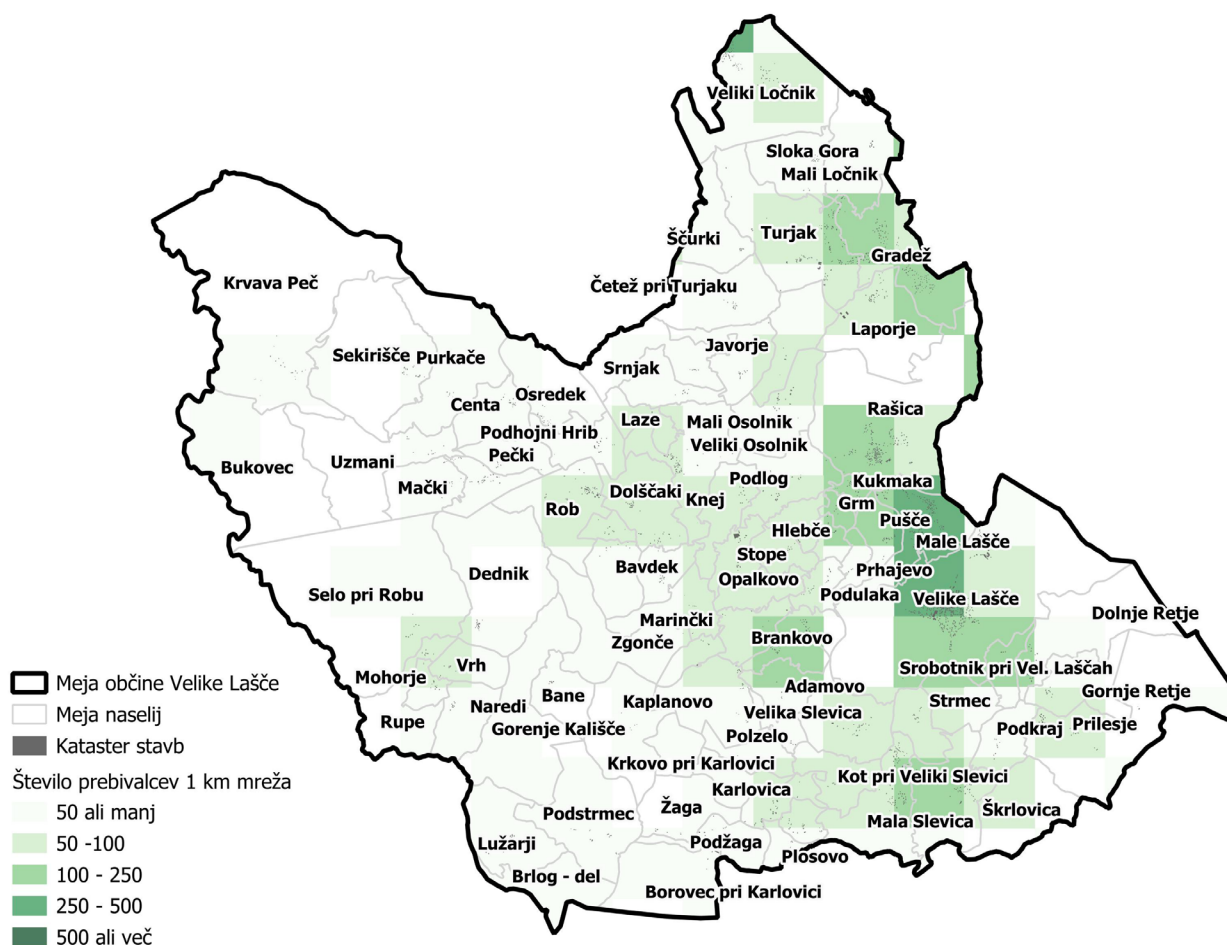
Število prometnih nesreč v občini Velike Lašče z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Velike Lašče je v letu 2024 znašala 44 prebivalca/km², kar je znatno manj kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Velike Lašče je skoncentrirana v naseljih Velike in Male Lašče ter v ostalih naseljih ob državni glavni cesti G2-106 (relacija Škofljica–Ribnica–Kočevje).

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



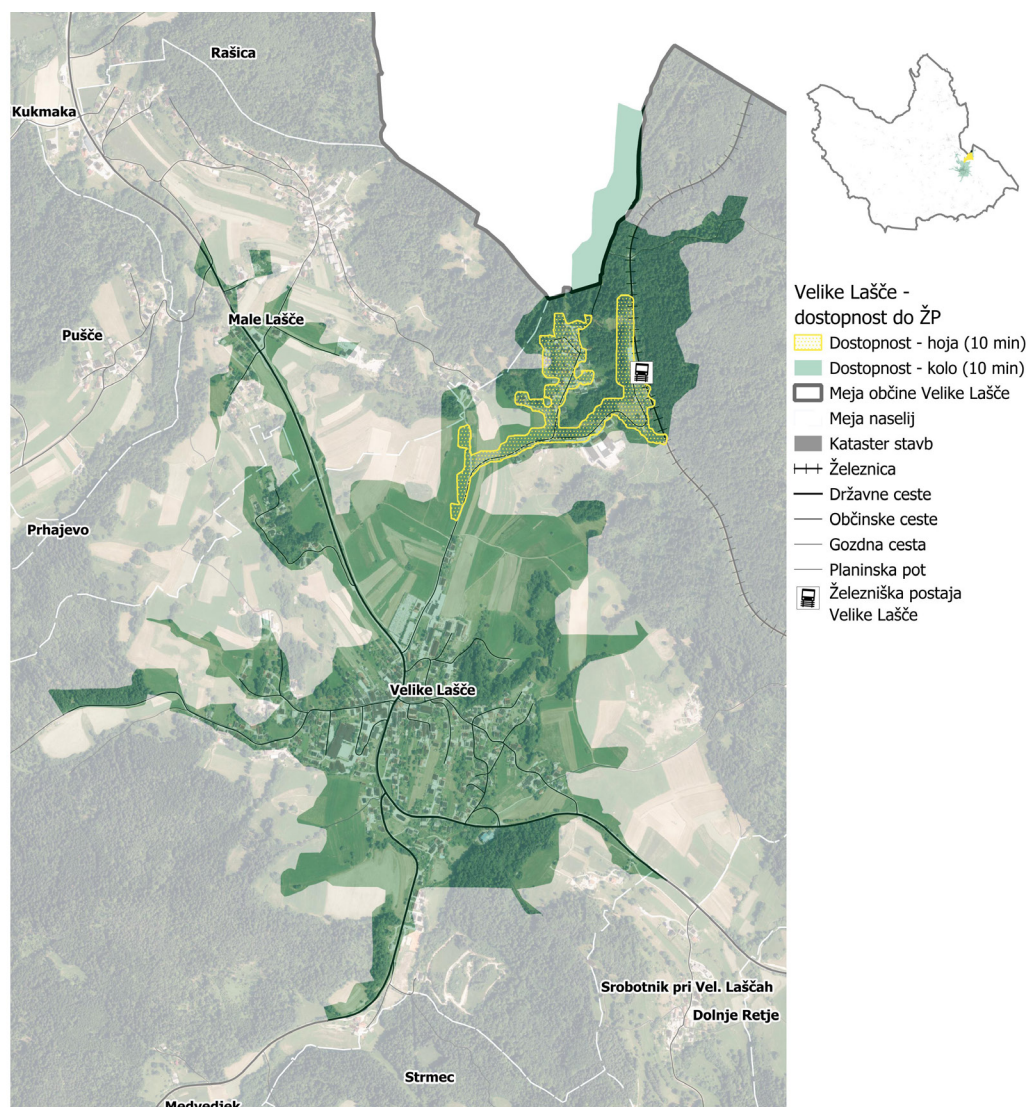
Gostota poselitve prebivalstva občine Velike Lašče na 1 km² (LUZ d.o.o., 2024)

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na širšem območju naselja Velike Lašče, kjer imajo prebivalci najboljši dostop do prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti ter do storitev avtobusnega in železniškega potniškega prometa.

Severovzhodno od naselja Velike Lašče je urejeno edino potniško železniško postajališče v občini, pri čemer je postajališče od naselja Velike Lašče oddaljeno približno 1,4 km.

Peš dostopnost v času 10 minut iz območja železniškega postajališča Velike Lašče je omejena na območje stanovanjskih hiš ob Rimski ulici, v neposredni bližini železniškega postajališča, medtem ko se z uporabo kolesa dostopnost v času 10 minut poveča na celotni naselji Male Lašče in Velike Lašče.

Oddaljenost železniškega postajališča od središča Velikih Lašč predstavlja precejšnji izziv za uporabnike železniškega potniškega prometa, saj v obstoječi prometni ureditvi do območja železniškega postajališča ni urejenih varnih ločenih površin za kolesarje in pešce, prav tako pa so slabše urejeni tudi pogoji za prestopanje na druge oblike javnega potniškega prometa (npr. avtobusni promet, prevozi na klic).



Dostopnost do železniškega postajališča Velike Lašče z uporabo kolesa in peš v času od 10 minut (LUZ d.d., 2024)

VELIKE LAŠČE SO PROSTOR
ZADOVOLJNIH IN SRČNIH
LJUDI, KI BIVAJO V ZELENEM IN
PRIVLAČNEM OKOLJU.

Velike Lašče (Foto: arhiv Občine Velike Lašče)



VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI VELIKE LAŠČE

Vizijo razvoja prometa v občini Velike Lašče 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.

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

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

Vizija razvoja prometa v občini Velike Lašče

Občina Velike Lašče ima vzpostavljen varen in učinkovit prometni sistem po celotni občini, ki vsem prebivalkam in prebivalcem omogoča enakopravno socialno vključenost. Imajo namreč odlične možnosti dostopa do osnovnih in drugih storitev ter institucij, z mrežo urejenih cest, kolesarskih in peš poti pa so vsa naselja in vasi povezani v celoto.

Vsak občan lahko kljub visoki pretočnosti prometa skozi občino varno prečka glavne ceste, kolesari in dostopa do avtobusnih postajališč. Po zaslugi urejene prometne in ostale infrastrukture se je močno okrepilo tudi lokalno in regionalno gospodarstvo.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

OCPS nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Velike Lašče 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 je bilo v okviru OCPS Velike Lašče oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopih katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet stebrov mobilnosti:

Steber I: Hoja

Steber II: Kolesarjenje

Steber III: Javni potniški promet

Steber IV: Motorni promet

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

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

Obvezni nacionalni in izbrani strateški cilji

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

Izbrane specifične strateške cilje za občino Velike Lašče 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 izbranih specifičnih strateških ciljev za posamezen steber mobilnosti so predstavljali obvezni nacionalni cilji, ki jih je v okviru Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije predpisalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

Ti obvezni nacionalni cilji so:

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

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

- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
- Večja varnost veh udeležencev cestnega prometa

Strateška vodila

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

V procesu priprave OCPS Velike Lašče je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 8 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Ureditev varnih in dostopnih pešpoti Več pešpoti Dostopni in povezani pločniki v občini (tudi do obrobni vasi) Izboljšana varnost prehodov glavnih cest in do postajališč	1. Ureditev varnih in dostopnih peš povezav (pešpoti, prehodi, pločniki ...) po celotni občini
Steber II Kolesarjenje	Ureditev varnih in dostopnih kolesarskih poti Povezanost obrobni vasi s kolesarskimi stezami Več kolesarskih poti	2. Ureditev varnih in dostopnih kolesarskih poti (povezanost tudi obrobni vasi s kolesarskimi stezami)
Steber III Javni potniški promet	Zmanjšana gostota prometa v urbanih središčih z izboljšavo javnega potniškega prometa ter dodatnimi večernimi termini javnega prevoza	3. Boljša dostopnost in urejenost postaj 4. Večja frekvenca javnega potniškega prometa
Steber IV Motorni promet	Zagotovitev večje prometne varnosti v križiščih in naseljih Ureditev tranzitne povezave z večjimi mesti ter Celostna regulacija (tranzitnega) tovornega prometa po celotni občini Izboljšana pretočnost prometa skozi občino	5. Zagotovitev večje prometne varnosti v križiščih in naseljih za vse udeležence v prometu 6. Manj tranzitnega prometa in kratkih poti, opravljenih z avtomobilom 7. Manj avtomobilov v okolici OŠ
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vzpostavitev sistematičnega prometnega načrtovanja, ki vključuje trajnostno dostopno mobilnost kot enega od razvojnih stebrov občine	8. Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja, ki temelji na podatkih, krepitvi kompetenc občinske uprave in vključevanju javnosti

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, dostopnejše, 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 invalidnostjo.

Priložnosti občine Velike Lašče na področju hoje

Površine za pešce so v urbanih predelih občine Velike Lašče že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Velike Lašče, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 90 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Velike Lašče 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 kažejo, da tretjina anketirancev (32 %) 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. 9 % anketirancev je navedlo, da bi po opravkih peš hodili pogosteje, če bi se soočali s težavami iskanja parkirnega mesta, medtem ko je 16 % anketirancev izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Velike Lašče na eni lokaciji izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša slabih 2,2 %. Nekoliko višji delež pešcev je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 5 %, med tem ko je delež pešcev v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah na območju Velikih Lašč pričakovano nekoliko višji, in sicer je v anketi 8 % šolarjev izpostavilo, da v šolo prihajajo peš – sami ali v spremstvu odraslih oseb.

Izzivi občine Velike Lašče na področju hoje

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

- Nevarna infrastruktura za pešce (npr. preozki pločniki, za osebe z invalidnostjo nedostopni pločniki), zaradi česar je zmanjšana prometa varnost pešcev.
- Slaba javna razsvetljava oziroma pomanjkanje le-te ogroža pešce v večernih in nočnih urah.
- Slaba povezanost pešpoti do železniške in avtobusnih postaj. Zaradi slabe dostopnosti je posledično zmanjšana uporaba javnega potniškega prometa.
- Nezveznost pločnikov v naseljih, kar poslabšuje dostopnost do vseh storitev v občini (npr. vzdolž državne glavne ceste).
- Premalo varnih prehodov državno glavno cesto (npr. na Turjaku, v Velikih Laščah, na Rašici, v naselju Pušče).
- Neoznačene šolske poti, zaradi česar je manj poti v šolo opravljenih peš.
- Območje medveda zmanjšuje možnost varnega pešačenja otrok v šolo.

Dosežki občine Velike Lašče na področju hoje

Občina Velike Lašče je skozi različne dogodke in projekte sistematično spodbujala hojo, zlasti med otroki in mladimi. V okviru Evropskega tedna mobilnosti so bile organizirane aktivnosti, kot so peš izleti, tematski dnevi ter ustvarjalne delavnice. Posebno pozornost so namenili okolici Osnovne šole Primoža Trubarja, kjer je bila **Šolska ulica občasno zaprta za motorni promet** in namenjena izključno pešcem in kolesarjem. Učenci so na zaprtem delu ceste risali s kredami in sodelovali pri programu »Aktivno v šolo s Kokoško Rozi«. Tovrstni ukrepi prispevajo k večji varnosti otrok ter spodbujajo aktivno in trajnostno pot v šolo.



Trški dan v Velikih Laščah z za motornim promet zaprto Stritarjevo cesto (foto: Boštjan Podlogar)



Aktivnosti otrok na zaprti Šolski ulici (foto: arhiv Občine Velike Lašče)

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Ureditev varnih in dostopnih peš povezav (pešpoti, prehodi, pločniki ...) po celotni občini

Za spodbujanje trajnostne mobilnosti in izboljšanje kakovosti življenja v občini je ključno zagotavljanje varnih in dostopnih pešpoti, pločnikov in prehodov, ki omogočajo varno in udobno hojo po celotni občini. Hoja je najbolj naraven in okolju prijazen način prevoza, ki ne le zmanjšuje prometne zastoje, ampak prispeva tudi k bolj zdravemu življenjskemu slogu in zmanjšanju onesnaževanja.

Ureditev pešpoti in pločnikov mora biti osredotočena na zagotavljanje dostopnosti za vse skupine prebivalcev, vključno z osebami z invalidnostjo, starejšimi osebami in otroki. Pločniki morajo biti dovolj široki in dobro vzdrževani, da omogočajo enostavno in varno gibanje pešcev. Posebno pozornost je treba nameniti območjem z gosto poselitvijo, kot so središča naselij, šolske poti, stanovanjska naselja ter območja v bližini javnih ustanov, trgovin in drugih pomembnih točk.

Za izboljšanje varnosti pešcev je potrebno zagotoviti jasno označene in varne prehode čez cesto na ključnih mestih, kot so križišča in šolske poti. To vključuje tudi postavitve ustreznih prometnih znakov in druge signalizacije, ki bo voznike opozarjala na prisotnost pešcev, ter zmanjšanje omejitvene hitrosti vozil v bližini šol, trgovin in drugih javnih ustanov.

Povezovanje pešpoti z infrastrukturo drugih oblik trajnostne mobilnosti, kot so avtobusne in železniške postaje, omogoča, da pešci enostavno prehajajo iz enega prevoznega sredstva na drugega, kar povečuje dostopnost javnega potniškega prometa in zmanjšuje odvisnost od osebnih vozil. Pri tem je ključnega pomena tudi, da so pešpoti dobro osvetljene, druge javne

površine, kot so trgi in parki pa so urejene tako, da spodbujajo pešačenje tudi v večernih urah. S tem se povečuje občutek varnosti in spodbuja aktivni način dnevnne mobilnosti za vse prebivalce, še posebej v urbanih središčih in na območjih z večjo gostoto prebivalstva.

ZASTAVLJENA CILJA

Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo pešcev (in kolesarjev), ki se končajo z lažimi ali hudimi poškodbami oziroma smrtjo na O v času izvajanja strategije (vir: podatki Agencije za varnost v prometu RS).

Najmanj en na novo označen prehod za pešce (in kolesarje) preko državne ceste v času izvajanja strategije (vir: podatki Občine Velike Lašče).

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 občine Velike Lašče. 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 npr. Ljubljana, Ig, Škofljica, Grosuplje, Dobropolje in Ribnica, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od osebnega avtomobila.

Priložnosti občine Velike Lašče na področju kolesarjenja

Prebivalci občine Velike Lašče kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (12 %), za vse ostale namene pa so deleži poti, ki jih prebivalci opravijo s kolesom ali e-kolesom, bistveno nižji in dosegajo le 1 ali 2 %. V splošni anketi o prometu je kar 90 % anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Velike Lašče izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in dostopnosti 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 12 % anketirancev. Še veliko večji število bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti varnejše (46 % anketirancev), bolje urejene (45 % anketirancev), oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejša potovanja (23 %). Pri odločitvi za kolesarjenje poleg urejenih kolesarskih poti pomembno vlogo igrajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve, povezane s kolesarskim prometom.

8 % anketirancev bi bolj pogosto kolesarilo, če bi bil v občini Velike Lašče na voljo javni sistem za izposajo koles, 7 % pa bi kolesarilo več, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah oziroma, če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklopjanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa. Iz ankete je razvidno tudi, da 21 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 0,1%. Ugotovljena deleža kolesarjev sta bila enaka nič (0%) tudi v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah ter v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih.

Izzivi občine Velike Lašče 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:

- Manjkajoča kolesarska infrastruktura do in med naselji, kar poslabšuje dostopnost in zmanjšuje možnosti za trajnostno mobilnost (npr. pomanjkanje infrastrukture za kolesarje ob državni glavni cesti).
- Omejeno udobje kolesarskih poti, saj je zaradi hribovitega terena občine kolesarjenje oteženo.
- Manjkajoči nasloni oziroma stojala za kolesa ter varne kolesarnice ob, kar zmanjšuje uporabnost kolesa kot prevoznega sredstva.



Organiziran kolesarski izlet po občini (foto: arhiv Občine Velike Lašče)

Dosežki občine Velike Lašče na področju kolesarjenja

Občina Velike Lašče je bila aktivni partner v projektu »**S kolesom od nature do kulture**«, ki je bil sofinanciran iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja. V sklopu projekta je bilo kupljenih **38 električnih koles**, ki so obiskovalcem na voljo za izposajo na osmih lokacijah, tudi na območju občine Velike Lašče (v TIC-u Kozolec na Trubarjevi domačiji, Gostilni pri Kapcu, Občini Sodražica, Rokodelskem centru Ribnica, Turističnem društvu Osilnica, Zavodu za kulturo in turizem Kostel, Hostlu Bearlog in na Klančarjevi domačiji). Kolesarji se lahko orientirajo z uporabo digitalnega vodnika, ki vključuje GPX sledi in opise tras.

Za promocijo in dostopnost kolesarjenja so v občini organizirali **vodene kolesarske izlete, kolesarske delavnice in spretnostne poligone**, vključno z izobraževanjem turno-kolesarskih vodnikov, pri katerem je licenco pridobilo 11 udeležencev. V času Evropskega tedna mobilnosti so občani lahko preizkusili električna kolesa, otroci pa so sodelovali v različnih dejavnostih, povezanih z varno vožnjo s kolesom.



Občinska električna kolesa za izposajo (foto: arhiv Občine Velike Lašče)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 2: Ureditev varnih in dostopnih kolesarskih poti (povezanost tudi obrobni vasi s kolesarskimi stezami)

Za spodbujanje trajnostne mobilnosti in povečanje deleža uporabe koles kot prevoznega sredstva je ključnega pomena ureditev varnih, dostopnih in povezanih kolesarskih poti. To vključuje tako kolesarske steze znotraj urbanih središč kot tudi povezave med obrobni naselji in vasi.

Za doseg zastavljenega cilja po povečanju deleža uporabe koles je nujno vzpostaviti omrežje kolesarskih poti, ki bodo povezovali glavne prometne točke z obrobni vasi. Pri tem je še posebej pomembno zagotoviti varne poti, ki bodo kolesarjem omogočale brezskrbno in učinkovito vožnjo. Poleg zarisa kolesarskih pasov na vozišču in označitve skupnega prometnega prostora za vse oblike mobilnosti, to pomeni tudi gradnjo ločenih kolesarskih stez, ki omogočajo varno vožnjo kolesarjev, vzporedno z motornim prometom. Taka ureditev kolesarskih poti je še posebej pomembna ob državni glavni cesti ter v okolici javnih ustanov (npr. Občina, šole ...).

Poleg tega je treba zagotoviti povezljivost teh poti z obstoječimi javnimi prevoznimi sistemi, kot so avtobusne in železniške postaje, da kolesarjenje postane dopolnilo javnemu prevozu.

Ključnega pomena je tudi, da so kolesarske poti povezane z infrastrukturo javnega potniškega prometa, kot so avtobusne in železniške postaje, s čimer lahko kolesarjenje postane učinkovita dopolnitev javnemu prevozu (zagotavljanje večmodalnosti v občini). Poleg ureditve kolesarskih poti je za povečanje deleža kolesarjev, ob ključnih točkah v občini, kot so šole, trgovine, delovna mesta in javne ustanove, treba zagotoviti tudi varne kolesarnice in naslone za priklepanje koles.

Ureditev kolesarskih poti in druge pomožne kolesarske infrastrukture ne le povečuje varnost kolesarjev, ampak tudi spodbuja okolju prijaznejši način prevoza, kar je ključno za trajnostni razvoj občine in izboljšanje kakovosti življenja njenih prebivalcev. S tem pristopom bo kolesarjenje postalo privlačna in dostopna izbira za

vsakodnevna opravila, ne le za rekreacijo, temveč tudi za prevoz na delo, šolo in na druge pomembne lokacije.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo s kolesom na najmanj 3% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 0,1% (vir: štetje prometa).

STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

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

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

Priložnosti občine Velike Lašče na področju javnega potniškega prometa

Rezultati splošne ankete o prometu med prebivalci občine Velike Lašče so pokazali, da anketiranci javni potniški promet najpogosteje uporabljajo za potovanja v šolo (13 %). Glede na končne cilje poti največ voženj z avtobusnim in železniškim prevozom opravijo do Ljubljane (7 %), občutno manj pa do Kočevja (3 %), Ribnice in Škofljice (po 2 %) ter do Grosuplja (1 %).

Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Velike Lašče je razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji uporablja 61% anketiranih šolarjev, med tem ko običajnih avtobusnih linij ter vlaka šolarji za prihod v šolo praktično ne uporabljajo. Nizki oziroma nični deleži uporabe javnega potniškega prometa za poti na delo so razvidni tudi iz ankete v izbranih podjetjih v občini (zaposleni javnega potniškega prometa za prihod na delovno mesto namreč ne uporabljajo).

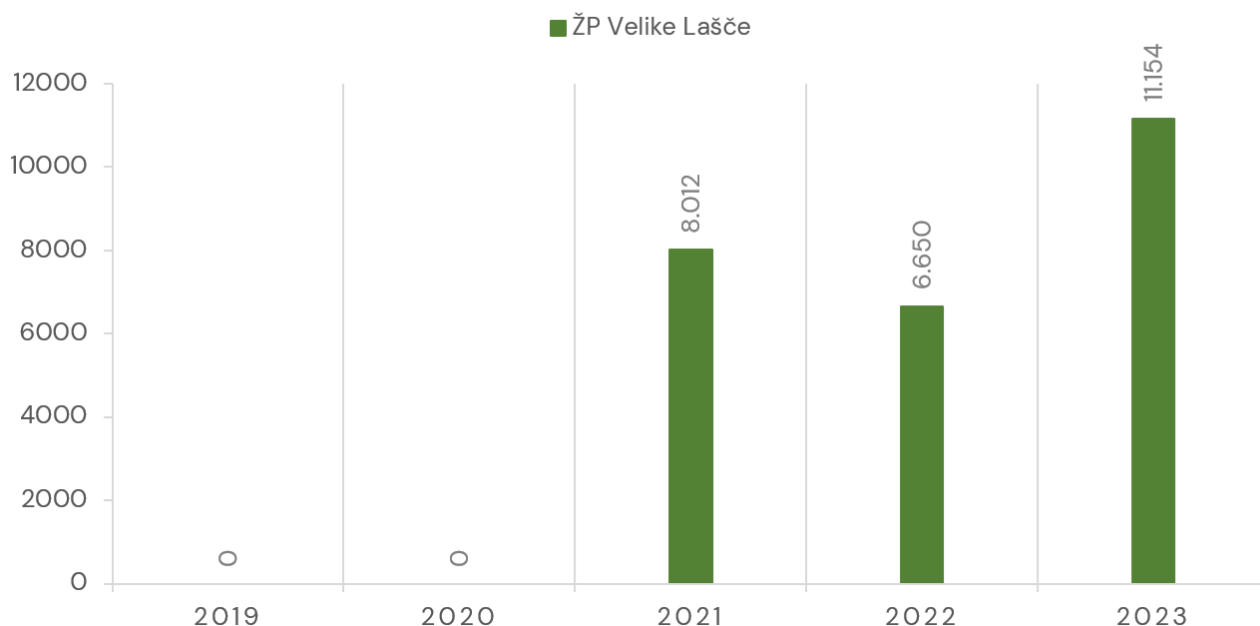
Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Velike Lašče bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 73% vprašanih meni, da bilo potrebno povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij medkrajevnih avtobusnih in železniških prevozov.

Na območju občine Velike Lašče sta organizirana medkrajevna avtobusna prevoza, ki ju izvajata prevoznika Nomago d.o.o. in Arriva d.o.o. Po podatkih obeh avtobusnih prevoznikov je bilo na dan štetja prometa (8. oktober 2024) na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega javnega potniškega prometa skupaj zaznanih 175 potnikov oziroma validacij vozovnic v vseh terminih voženj tega dne.

Občina Velike Lašče je že od leta 2021 vključena v projekt Prostofer, ki je namenjen starejšim, ki nimajo možnosti lastnega prevoza ali imajo slabše povezave javnega potniškega prometa. Projekt uporabnikom omogoča brezplačne prevoze do javnih ustanov, trgovskih centrov, do zdravniške oskrbe in podobno.

Javni potniški promet v občini Velike Lašče poleg avtobusnega javnega potniškega prometa obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba je v zadnjih treh letih narastla. Podatki Slovenskih železnic o številu odpravljenih potnikov po postajališčih kažejo, da se je število potnikov na železniški postaji Velike Lašče v letu 2023 glede na leto 2021 povečalo za 39%.

Število odpravljenih potnikov na železniškem postajališču v občini Velike Lašče



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



Izzivi občine Velike Lašče 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:

- Prenizka frekvenca voženj javnega potniškega prometa, kar zmanjšuje dostopnost in vpliva na časovno (ne)zanesljivost prevozov.
- Neurejena avtobusna postajališča, kar vključuje tako manjkajoče nadstrešnice, klopi ter označitve postajališč (npr. avtobusno postajališče na Rašici).
- Slaba dostopnost do postajališč v občini, zlasti za pešce in osebe z invalidnostjo, kar otežuje uporabo javnega potniškega prometa za vse uporabnike.
- Manjkajoča direktna avtobusna povezava do Grosuplja.

Dosežki občine Velike Lašče na področju javnega potniškega prometa

Z namenom promocije in približevanja javnega potniškega prevoza širši javnosti je občina v sklopu šolskih dejavnosti organizirala **tematske dneve z izleti z vlakom in avtobusom**, vključno z **medgeneracijskimi dnevi** v sodelovanju s starimi starši. V vrtcu Sončni žarek so otroci prav tako sodelovali v aktivnostih na temo trajnostne mobilnosti, kjer so se spoznavali z različnimi oblikami prevoza.

Tovrstne izobraževalne vsebine otrokom in njihovim družinam približujejo pomen javnega prometa kot okolju prijazne alternative motornemu prometu.



Šolski izlet z vlakom (foto: arhiv Občine Velike Lašče)



Pohod šolarjev do železniške postaje (foto: arhiv Občine Velike Lašče)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 3: Boljša dostopnost in urejenost postaj

Za izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa in povečanje njegove privlačnosti je ključnega pomena zagotavljanje boljše dostopnosti in urejenosti avtobusnih in železniških postajališč. Vsi uporabniki morajo imeti enostaven dostop do postajališč, kar pomeni, da morajo biti postajališča dobro povezana s pešpotmi, kolesarskimi stezami, ob enem pa morajo biti dostopna tudi za osebe z invalidnostjo. Ukrepi s tega področja tako vključujejo širitev pločnikov, ureditev prehodov za pešce, postavitev klančin za invalidske vozičke in taktilnih oznak za slepe in slabovidne.

Prav tako je bistveno, da postajališča nudijo ustrezno zaščito pred vremenskimi vplivi, za kar je potrebno urediti nadstrešnice s pripadajočo urbano opremo (klopi, koši za smeti), ob enem pa morajo biti z vidika varnosti vseh uporabnikov postajališča tudi dobro osvetljena. Postajališča morajo biti jasno označena in vidna, kar zagotavlja enostavno orientacijo in iskanje ustreznega postajališča. Dober informacijski sistem, ki uporabnikom omogoča hitro dostopanje do vozniških redov in drugih pomembnih informacij, je prav tako ključnega pomena za izboljšanje uporabniške izkušnje.

Avtobusna in železniška postajališča morajo biti strateško umeščena v bližini ključnih točk, kot so šole, zdravstveni domovi, trgovine, javni objekti in podobno. Ustrezna umestitev lahko namreč bistveno izboljša dostopnost do storitev javnega prevoza za širšo skupnost.

Ureditev postajališč, ki bodo zagotavljala udobje, varnost in dostopnost, lahko pomembno vpliva na povečanje števila uporabnikov javnega prevoza. Vse to bo pripomoglo k večji učinkovitosti in zanesljivosti javnega prevoza ter k povečanju deleža uporabe alternativnih, trajnostnih oblik mobilnosti, kot sta avtobusni in železniški javni potniški promet.

Strateško vodilo 4: Večja frekvenca javnega potniškega prometa

Povečanje frekvenca javnega potniškega prometa je ključen ukrep za spodbujanje uporabe javnega prometa in zmanjšanje odvisnosti rabe osebnih vozil. Z izboljšanjem pogostosti odhodov avtobusov in vlakov, zlasti v konicah, se povečuje dostopnost in uporabnost javnega prevoza za širšo skupnost. To pomeni, da bodo imeli prebivalci občine več možnosti za izbiro primerne prevoza, kar bo prispevalo k večji fleksibilnosti in udobju pri vsakodnevnih potovanjih.

Povečanje frekvenca javnega potniškega prometa vpliva na zmanjšanje čakanja na postajališčih, s tem pa se zmanjšuje potreba po vožnji z lastnimi osebnimi avtomobili, kar posledično zmanjšuje prometne zastoje, onesnaževanje in hrup v urbanih središčih. Ob tem je pomembno, da so vozni redi med različnimi vrstami javnega potniškega prometa (npr. avtobusi in vlaki) dobro usklajeni, s čimer se omogoči enostavno in hitro prehajanje med različnimi prevoznimi sredstvi.

Povečanje frekvenca javnega potniškega prometa vpliva tudi na izboljšanje dostopnosti za različne skupine uporabnikov, kot so starejši, dijaki, študenti in tisti, ki nimajo dostopa do lastnega vozila. S tem se za vse uporabnike zagotovi enakost pri dostopu do osnovnih storitev, kot so šole, zdravstveni centri, trgovine in delovna mesta.

Najmanj eno na novo urejeno in dostopno avtobusno postajališče na leto v času izvajanja strategije (vir: podatki občine Velike Lašče).

Povečanje števila potnikov na medkrajevnih avtobusih, ki vstopijo ali izstopijo na postajališčih v občini Velike Lašče za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Na dan štetja prometa v mesecu oktobru 2024 je bilo na vseh postajališčih in ob vseh terminih voženj skupno validiranih 175 vozovnic (vir: podatki prevoznikov Arriva d.o.o. in Nomago d.o.o.).

Povečanje števila potnikov na vlakih, ki vstopijo ali izstopijo na postajališču v občini Velike Lašče za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. V celotnem letu 2023 je bilo na železniški postaji Velike Lašče prešteti 11.154 potnikov (vir: podatki Slovenskih železnic).

STEBER IV: MOTORNI PROMET

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

Priložnosti občine Velike Lašče na področju motornega prometa

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbrani lokaciji je razvidno, da prebivalci občine Velike Lašče za opravljanje vsakodnevnih potovanj še vedno v večini uporabljajo osebne avtomobile.

Kljub temu da se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se velika večina (89%) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Večina anketirancev (82%) se ne strinja, da je v Velikih Laščah preveč parkirnih mest oziroma, da so ta premalo upravljana, 65% pa se jih strinja, da je parkirišč trenutno premalo oziroma, da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete. Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 35% anketiranih, odstotek manj (34%) pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju omejitve hitrosti avtomobilskega prometa na posameznih lokacijah, s katero se strinja 59% anketiranih.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 76,9%. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 85,3%.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Velike Lašče, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebni avtomobilu pripelje samih (64%), 16% zaposlenih v osebni avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike, 14% zaposlenih pa se v avtomobilu pripelje kot sopotnik. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci pričakovano nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 32% osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,3 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Velike Lašče je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti, ki so postavljeni na lokalnem cestnem omrežju, pri čemer je bilo ugotovljeno, da v obravnavanem obdobju povprečne hitrosti motornih vozil na štirih od sedmih merilnih mestih višje od omejitvene hitrosti.

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

V Logarjih je hitrost vozil na lokaciji merilnika hitrosti omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 42 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 88 km/h.

V Rašici je hitrost vozil na lokaciji merilnika hitrosti omejena na 30 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 37 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 83 km/h.

V Gradežu je hitrost vozil na lokaciji merilnika hitrosti v smeri Grosuplja omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 45 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 126 km/h. Na istem merilnem mestu v smeri Turjaka je hitrost vozil prav tako omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na

merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 v tej smeri znašala 41 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 119 km/h.

Izzivi občine Velike Lašče na področju motornega prometa

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

- Previsoke omejitve hitrosti na državni glavni cesti oziroma nespoštovanje omejitev, kar zmanjšuje prometno varnost vseh udeležencev in povečuje hrup.
- Nepregledna križišča povečujejo tveganja za prometne nesreče (npr. na Rašici).
- Velike količine tovornega in tranzitnega prometa prekomerno obremenjujejo lokalne ceste, kar povzroča zastoje in onesnaženost okolja.
- Visok delež motorizacije oziroma prekomerna uporaba osebnih vozil.
- Lasten osebni avtomobil je v anketi med prebivalci prepoznan kot ena izmed najpomembnejših vrednot, premalo poudarka pa je na trajnostni mobilnosti.
- Neurejeno območje za dovoz otrok v prvo triado OŠ v Velikih Laščah (slaba dostopnost za otroke, nevarnosti pri dovozu, nepravilno parkiranje in povečan promet v šolskem okolju).
- Neprimerne omejitvene hitrosti v bližini šol in igrišč, kar povečuje nevarnost za otroke in pešce.
- Vožnja otrok čisto do vhoda osnovne šole (slaba organizacija prometa pred šolo ogroža varnost otrok pri prihodu in odhodu iz šole).



Dosežki občine Velike Lašče na področju motornega prometa

Občina je v prizadevanjih za večjo ozaveščenost o negativnih učinkih prekomerne rabe avtomobilov skozi različne kampanje – zlasti v okviru Evropskega tedna mobilnosti – spodbujala občanke in občane k razmisleku o bolj racionalni uporabi osebnih vozil. Poseben poudarek je bil namenjen "**dnevu brez avtomobila**", ko so občane pozvali, naj se v šolo ali službo odpravijo peš, s kolesom ali z javnim prevozom.

S predstavitvami **električnih vozil** in **poskusnimi vožnjami** so občanom približali možnosti za bolj trajnostno uporabo avtomobilov, hkrati pa so s tem krepili zavest o pomenu zmanjševanja okoljskega odtisa.

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 5: Zagotovitev večje prometne varnosti v križiščih in naseljih za vse udeležence v prometu

Povečanje prometne varnosti v križiščih in naseljih je ključno za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu, vključno z motornimi vozili, pešci in kolesarji. Križišča in naselja so pogosto najbolj obremenjeni deli prometne infrastrukture, kjer je tveganje za nesreče največje. Da bi povečali varnost, je treba izboljšati preglednost teh območij in okrepiti nadzor nad spoštovanjem prometnih pravil, kar lahko bistveno prispeva k večji varnosti na cestah.

Za učinkovito izboljšanje prometne varnosti je pomembno, da se posamezna križišča prenovijo in ustrezno uredijo, še posebej tista z visoko gostoto prometa. Pomembno je zagotoviti boljšo preglednost, kar bo omogočilo varnejše in lažje vključevanje v promet, pravilna postavitve prometnih znakov in semaforjev pa bo pripomogla k bolj učinkovitemu usmerjanju prometa ter zmanjšala tveganje za prometne nesreče.

Posebno pozornost je treba nameniti tudi pešcem in kolesarjem, še posebej v naseljih in v

bližini šolskih območij, kar vključuje predvsem bolj jasno označene prehode preko cest ter gradnjo nivojsko ločenih in dostopnih pločnikov oziroma kolesarskih stez.

Pomemben vidik prometne varnosti je tudi omejevanje hitrosti v naseljih, še posebej v bližini šol, igrišč in drugih območij z visoko gostoto pešcev. Znižanje omejitvene hitrosti vozil lahko ob ustreznem nadzoru zmanjša tveganja za prometne nesreče ter omogoči boljšo zaščito otrok in drugih ranljivih udeležencev v prometu.

Strateško vodilo 6: Manj tranzitnega prometa in kratkih poti opravljenih z avtomobilom

Tranzitni promet, zlasti na lokalnih cestah, pogosto povzroča povečano onesnaževanje zraka, hrup ter nevarnost za pešce in kolesarje. Omejitev tranzitnega prometa lahko pomembno pripomore k izboljšanju kakovosti življenja v naseljih ter povečanju prometne varnosti. Eden ključnih ukrepov za zmanjšanje tranzitnega prometa je ustrezno usmerjanje vozil na državne glavne ceste in obvoznice, kar zmanjšuje pritisk na lokalne ceste v občini. Ob tem je pomembno uvesti tudi druge ukrepe, kot so omejevanje dostopa tovornih vozil na določene občinske ceste ali preureditev ulici v enosmerni režim, kar lahko vpliva na zmanjšanje tranzitnega prometa.

Poleg tega je ključno spodbujati uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet, zlasti za krajše razdalje. Razvoj potrebne infrastrukture, kot so varne pešpoti, kolesarske steze ter ureditev udobnih in dostopnih postajališč za javni potniški promet, lahko pomembno prispeva k večji uporabi teh alternativnih načinov prevoza. Ti so še posebej primerno pri vsakodnevnih, krajših poteh, na primer pri obisku trgovin ali dostopu do drugih javnih storitev.

Strateško vodilo 7: Manj avtomobilov v okolici OŠ

Visoka gostota prometa in stalna prisotnost parkiranih vozil v šolskih območjih predstavljata tveganje za otroke, ki so najbolj ranljivi udeleženci v prometu. Zmanjšanje števila avtomobilov v okolici šol bo pomembno pripomoglo k večji varnosti otrok, boljši preglednosti in zmanjšanju nevarnosti za nesreče.

Eden izmed ključnih ukrepov je uvedba omejitve dostopa vozil v okolico šolskih območij, še posebej v času, ko so otroci na poti v šolo ali iz nje. To lahko vključuje omejitve dostopa v šolske cone ali uvedbo začasne peš cone, kjer je vožnja v neposredni bližini šole prepovedana v določenih urah dneva – na primer v času jutranje in popoldanske šolske prometne konice. Takšne omejitve lahko vplivajo na zmanjšanje zastojev v okolici šol, hkrati pa povečujejo prometno varnost otrok.

Poleg tega bi bilo smiselno povečati število urejenih parkirišč v širši okolici šol, kar bi staršem omogočilo, da brezskrbno parkirajo ter otroke peš pospremijo do vhoda v šolo. Podoben ukrep je tudi vpeljava sistema »Poljubi in odpelji« (ang. »Kiss&Ride«), kjer starši brez potrebe po iskanju prostega parkirnega mesta otroke odložijo na varnem in ustrezno urejenem mestu, od koder ti pot v šolo sami nadaljujejo peš.

ZASTAVLJENI CILJI

Znižanje povprečnih hitrosti motornih vozil na merilnih mestih, kjer je v obstoječem stanju povprečna hitrost vozil višja od omejitvene, za najmanj 5 km/h v času izvajanja strategije (vir: podatki stacionarnih merilnikov hitrosti).

Zmanjšanje deleža motornega prometa na največ 83 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež, vključno z deležema tovornih in kmetijskih vozil, znašal 85,3 % (vir: štetje prometa).

Delež prihodov otrok v šolo samih s starši oziroma odraslimi osebami v osebem vozilu (samo en šolar v avtomobilu) se zmanjša na največ 22 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 27 % (vir: anketa med šolarji).

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 izživljanju prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je že priprava Celostne prometne strategije, ki občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

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

Priložnosti občine Velike Lašče na področju celostnega prometnega načrtovanja

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

Izzivi občine Velike Lašče 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:

- Pomanjkanje celostne strategije za razvoj prometa v občini in neprepoznavanje trajnostne mobilnosti kot prioritete naloge.
- Nesistematično urejanje prometa, predvsem na podlagi pobud deležnikov in razpoložljivih sredstev, pri čemer niso upoštevani dolgoročni strateški cilji.
- Nepoznavanje koncepta celostnega prometnega načrtovanja med zaposlenimi na Občini. Pomanjkanje usposobljenosti za implementacijo načel CPN vodi v neučinkovite prometne rešitve.
- Pomanjkanje rednega sodelovanja med prometnim in prostorskim oddelkom, kar povzroča neskladja v načrtovanju in izvajanju ukrepov – posledica je slabša integracija prometnega in prostorskega razvoja.

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 8: Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja, ki temelji na podatkih, krepitvi kompetenc občinske uprave in vključevanju javnosti

Da bi Občina dosegla trajnostne in učinkovite prometne rešitve, mora vzpostaviti načela Celostnega prometnega načrtovanja (CPN), ki temeljijo na zanesljivih podatkih, strokovnih kompetencah in aktivnem vključevanju prebivalcev.

Prvi korak pri vzpostavitvi CPN je sistematično zbiranje in analiza podatkov o trenutnem stanju prometne infrastrukture, mobilnostnih vzorcih, potrebah uporabnikov ter okoljskih vplivih prometa. Na podlagi teh podatkov je mogoče oblikovati učinkovite strategije, ki bodo ustrezale specifičnim potrebam občine in njenih prebivalcev. Uporaba podatkov omogoča sprejemanje informiranih odločitev in zagotavlja, da so ukrepi za izboljšanje prometa usmerjeni v resnične potrebe, ne pa v domneve ali splošne rešitve.

Poleg tega je ključno krepiti znanje občinske uprave na področju CPN. To vključuje usposabljanje zaposlenih in vključevanje strokovnjakov, ki bodo sposobni izvajati napredne analize, pripravljati ustrezne načrte ter učinkovito izvajati ukrepe za izboljšanje prometa.

Pomemben element uspešnega CPN pa je tudi vključevanje javnosti v proces načrtovanja in odločanja. Občani morajo imeti priložnost izraziti svoja mnenja, potrebe in pomisleke, saj so tisti, ki vsakodnevno uporabljajo prometne povezave. Vključevanje javnosti zagotavlja, da se sprejemajo odločitve, ki so v skladu z interesi skupnosti, in omogoča večjo podporo pri izvajanju ukrepov. To lahko vključuje javne razprave, ankete, delavnice in druge oblike sodelovanja, ki omogočajo občanom, da aktivno sodelujejo pri oblikovanju trajnostne prometne prihodnosti.

Vse to skupaj omogoča razvoj celostnega in trajnostnega prometnega sistema, ki bo izboljšal kakovost življenja v občini, zmanjšal negativne vplive prometa ter spodbudil prehod k bolj okolju prijaznim trajnostnim oblikam mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet.

ZASTAVLJENA CILJA

Vključitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsaj eni občinski strateški dokument v času izvajanja strategije (vir: podatki Občine Velike Lašče).

Udeležba na najmanj treh usposabljanjih za zaposlene na Občini Velike Lašče na temo trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja v času trajanja strategije (vir: podatki Občine Velike Lašče).



NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI

Trubarjeva domačija (foto: Boštjan Podlogar)

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Velike Lašče 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 Velike Lašče v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Velike Lašče (npr. obvoznica Turjak–Retje). 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 Velike Lašče realizira na površinah, ki so v njeni lasti oziroma v upravljanju.

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

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

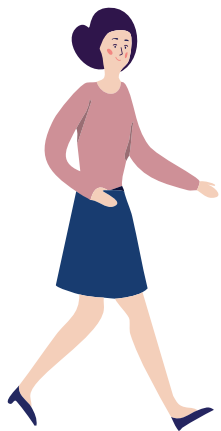
SŽ	Slovenske železnice
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
ŽP	Železniško postajališče/postaja
AP	Avtobusno postajališče/postaja
JPP	Javni potniški promet

P+R	Parkiraj in se pelji (ang. »park and ride«)
K+R	Poljubi in se odpelji (ang. »kiss and ride«)
NIPP	Načrt izvajanja parkirne politike
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
AVP RS	Javna agencija Republike Slovenije za varnost v prometu

Legenda strateških vodil in stebrov:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Ureditev varnih in dostopnih pešpoti Več pešpoti Dostopni in povezani pločniki v občini (tudi do obrobni vasi) Izboljšana varnost prehodov glavnih cest in do postajališč	1. Ureditev varnih in dostopnih peš povezav (pešpoti, prehodi, pločniki ...) po celotni občini
Steber II Kolesarjenje	Ureditev varnih in dostopnih kolesarskih poti Povezanost obrobni vasi s kolesarskimi stezami Več kolesarskih poti	2. Ureditev varnih in dostopnih kolesarskih poti (povezanost tudi obrobni vasi s kolesarskimi stezami)
Steber III Javni potniški promet	Zmanjšana gostota prometa v urbanih središčih z izboljšavo javnega potniškega prometa ter dodatnimi večernimi termini javnega prevoza	3. Boljša dostopnost in urejenost postaj 4. Večja frekvenca javnega potniškega prometa
Steber IV Motorni promet	Zagotovitev večje prometne varnosti v križiščih in naseljih Ureditev tranzitne povezave z večjimi mesti ter Celostna regulacija (tranzitnega) tovornega prometa po celotni občini Izboljšana pretočnost prometa skozi občino	5. Zagotovitev večje prometne varnosti v križiščih in naseljih za vse udeležence v prometu 6. Manj tranzitnega prometa in kratkih poti, opravljenih z avtomobilom 7. Manj avtomobilov v okolici OŠ
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vzpostavitev sistematičnega prometnega načrtovanja, ki vključuje trajnostno dostopno mobilnost kot enega od razvojnih stebrov občine	8. Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja, ki temelji na podatkih, krepitvi kompetenc občinske uprave in vključevanju javnosti

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI v celotnem določenem roku izvedbe ukrepa	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1.	Ureditev obstoječih peš povezav (prioritetne lokacije: ureditev infrastrukture za pešce proti železniški postaji Velike Lašče iz smeri Velikih in Malih Lašč, skupaj z ureditvijo javne razsvetljave, v Malih Laščah odcep Podulaka–postaja Male Lašče (v domeni države), preureditev obstoječe peš povezave med Rašico in Velikimi Laščami v skupne površine za kolesarje in pešce (v sklopu gradnje kolesarske povezave G9), boljše peš povezave do avtobusnih postajališč v vseh naseljih in vaseh) – <i>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</i>	160.000 EUR	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2026
I.	1.	Ureditev novih peš povezav do vseh vasi in ob glavnih tranzitnih cestah, na območju osnovne šole in ob avtobusnih postajališčih (prioritetne lokacije: ob državni cesti do AP na Rašici, Cereja–Dvorska vas oziroma do Male Slevice, ob državni cesti pri Dolnjih Retjah in na Turjaku, Mali Osolnik–Rašica, od črpalke do križišča za Jakčevo desno v smeri Kočevje, Srobotnik–Retje, od centra Turjaka do obrtne cone, Velike Lašče–Mlekarna Velike Lašče, od AP Mali Ločnik–Veliki Ločnik) – <i>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</i>	400.000 EUR	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
I.	1.	Ureditev obstoječih prehodov za pešce , kar zajema postavitev in vzdrževanje talne oziroma vertikalne prometne signalizacije, osvetlitev, izboljšanje prometne varnosti (prioritetne lokacije: nad Trubarjevo domačijo na Rašici, območje obrtne cone Turjak, na vseh AP ob državni cesti G2–106 Ljubljana–Kočevje) – <i>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</i>	250.000 EUR	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Srednje zahtevno (++)	2025–2032

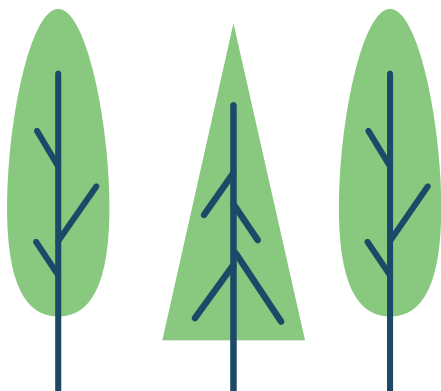


STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI v celotnem določenem roku izvedbe ukrepa	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1.	Ureditev novih prehodov za pešce: na križišču na državni cesti v Malih Laščah, na glavnem križišču na Rašici (kjer ustavlja avtobus), iz smeri Pušč na glavno državno cesto, na prometnih cestah (Trubarjeva cesta, glavna cesta v občini), med Trubarjevo cesto in Malimi Laščami, med Trubarjevo cesto in Cerejo, državno cesto in Laporjem, od Turjaka do Prilesja, preko glavnih cest (Ljubljana-Kočevje), Turjak, v bližini šol in avtobusnih postajališč.	500.000 EUR	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Zelo zahtevno (++++)	2025–2032
I., II.	1., 2.	Ureditev nevarnih točk: ozek pločnik na obeh straneh Trubarjeve ceste v Velikih Laščah, ureditev nevarnega prehoda za pešce pri glavnem trgu v Velikih Laščah – semaforizacija prehoda za pešce, ureditev in označitev nevarne šolske poti po Šolski ulici ter med Malimi in Velikimi Laščami, kjer šolska pot ni označena, izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje na večjih križiščih v Turjaku, Velikih Laščah in Rašici.	200.000 EUR	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
I.	1.	Boljše vzdrževanje pešpoti: vzdrževanje odvodnjavanja (npr. mulda v Dolnjih Retjah), ureditev boljše javne razsvetljave na Rašici ter do ŽP, ureditev vseh poti tako, da bodo dostopne za gibalno ovirane osebe, označitev šolskih poti.	250.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
I., II.	1., 2.	Vzpostavitev urejene pešpoti za rekreacijo in turizem: npr. krožna pot Velike Lašče–Turjak–Rašica, z možnostjo navezave na kolesarske poti.	v sklopu projekta izgradnje kolesarskih poti G9	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Zelo zahtevno (++++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI v celotnem določenem roku izvedbe ukrepa	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
II.	2.	Ureditev in ustrezna označitev obstoječih in novih kolesarskih poti v občini (prioritetne lokacije: glavna kolesarska povezava G9 od Turjaka do Velikih Lašč, Veliki Ločnik–Prilesje, Rob–Ponikve, pod gradom Turjak–Podturjak, na relaciji Rašica–Velike Lašče, Cereja–Dvorska Vas–Mala Slevica, Turjak–Velike Lašče–Ribnica, Rašica–Turjak, Rob–Knej) – <i>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</i>	1.450.000 EUR (od tega delež Občine Velike Lašče 400.000 EUR)	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Zelo zahtevno (++++)	»P« 2025–2029
II.	2.	Ureditev gozdnih poti , ki bodo primerne za rekreativno kolesarjenje, ter varnih šolskih poti , ki bodo omogočale varno kolesarjenje otrok v šolo.	ukrep je ovrednoten v okviru ukrepov v stebru »hoja«	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
II., III.	2., 3.	Postavitev infrastrukture za parkiranje koles: npr. varne kolesarnice, stojala in nasloni za kolesa, varni zabojniki za kolesa oziroma bike box-i (prioritetne lokacije: pri OŠ v Velikih Laščah, na ŽP Velike Lašče, na povezavi Veliki Ločnik–Prilesje) – <i>najmanj 3 lokacije v času izvajanja strategije.</i>	65.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
III.	3.	Ureditev javnega sistema izposoje e-koles , ki bo kompatibilen s sistemi v sosednjih občinah oziroma v regiji LUR.	25.000 EUR	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, RRA LUR	Srednje zahtevno (++)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI v celotnem določenem roku izvedbe ukrepa	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
III.	3., 4.	Enotna ureditev vseh avtobusnih postajališč z nadstrešnico, urejenimi prehodi in dostopnimi potmi, osvetlitvijo, obvestilno tablo z realnim voznim redom (ob državni cesti G2-106, na Rašici, kjer je postajališče sedaj locirano sredi križišča, v Malih Laščah ...).	90.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
III.	3.	* Boljša dostopnost do javnega potniškega prometa: podaljšanje linije LPP do Velikih Lašč (oziroma vsaj do Turjaka), več direktnih avtobusnih linij (brez prestopanja) ter vzpostavitev povezav do oddaljenih naselij, hitrejša pot do Ljubljane, izboljšan dostop do železniške postaje in avtobusnih postajališč, uvedba hitre povezave do Grosuplje, ureditev postajališč na bolj dostopnih lokacijah.		Proračun RS	DRSI, DUJPP, prevozniki	Zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
III., IV.	4., 6.	* Povečanje frekvence prevozov vlaka in avtobusa proti Ljubljani ob prometnih konicah brez prestopov, več nočnih in vikend prevozov.		Proračun RS	DUJPP, prevozniki	Zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
III.	3.	* Ureditev železniške postaje (npr. prikazovalnik prihodov in odhodov vlakov, avtomat za nakup vozovnice).		Proračun RS	DRSI, SŽ	Srednje zahtevno (++)	2025–2032

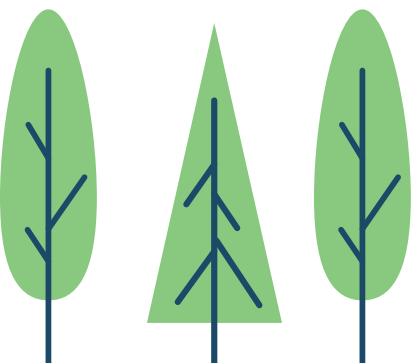


STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI v celotnem določenem roku izvedbe ukrepa	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV.	5.	Zagotovitev večje varnosti v križiščih in na cestnih odsekih: osvetlitev križišč, prehodov za pešce in postavitve ustrezne prometne signalizacije, postavitve stacionarnih merilnikov hitrosti (radarjev) in informativnih tabel "Vi vozite", izboljšanje preglednosti križišč (urejanje vegetacije), postavitve zrcal na križiščih in sprotno vzdrževanje obcestnega sveta.	140.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	5., 7.	Ureditev varnega območja za dovoz otrok v I. triado OŠ ter uvedba strožjih prometnih omejitev v bližini OŠ in otroških igrišč (območje umirjenega prometa: točke K+R).	200.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2027
IV.	5.	Ureditev enosmernega prometa: Šolska ulica v Velikih Laščah (vključno z uvedbo K+R točke), na relaciji Stritarjeva–Trubarjeva cesta ter Javorškova ulica med cerkvijo in zdravstveno postajo v Velikih Laščah. (v sklopu gradnje prizidka k šoli).	15.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	5.	Umirjanje prometa z različnimi ukrepi, kot so grbine in merilniki hitrosti v Mali Slevici, na ravninskem odseku Cereje, na državni cesti mimo Prilesij in na Trubarjevi cesti v središču Velikih Lašč.	20.000 EUR	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	5.	Ureditev dotrajanega vozišča na cesti Podstrmec–Lužarji, do ŽP Velike Lašče, Rob–Rašica. (samo delno v domeni občine, ostalo v domeni države).	600.000 EUR	Občinski proračun + sredstva RS in EU	Občina Velike Lašče, DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
IV.	5., 6.	Omejitev tranzitnega in tovornega prometa skozi naselja.	7.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2027

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI v celotnem določenem roku izvedbe ukrepa	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV.	5.	Nadzor in kaznovanje nad nepravilno parkiranimi vozili v središču Velikih Lašč ob Trubarjevi cesti in nespoštovanja hitrostnih omejitev na državni cesti.	ni dodatnih stroškov za Občino	Občinski proračun	Občina Velike Lašče, SOU, PP	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2027
IV.	/	Uveljavitev modrih con za kratkotrajno parkiranje in uporaba javnega parkirišča pri pokopališču za vse zaposlene v centru Velikih Lašč (tudi zaposleni v OŠ).	14.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2027
IV.	/	Vzpostavitev ustreznega parkirnega režima pri gasilskem domu Turjak, kjer niso definirana/zarisana parkirna mesta, dostavne ali intervencijske poti.	3.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	/	* Ureditev in odprtje starega železniškega prehoda , ki je bil zaradi prenovitve železniške proge zaprt, za lastnike gozdov in obiskovalce gozda nad železniško progo.		Proračun RS	DRSI, SŽ	Zelo zahtevno (++++)	2025–2032
IV.	5.	* Rekonstrukcija obstoječega križišča na Rašici v krožno križišče.		Proračun RS	DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
IV.	5.	* Omejevanje hitrosti: Trubarjeva oziroma državna cesta vzdolž celotne občine, saj se vozila težko vključijo (Prilesje, Cereja, Veliki Ločnik, Rašica), na odseku Male in Velike Lašče ter na mostu severno od Turjaka.		Proračun RS	DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
IV.	/	* Obvoznica Turjak–Retje.		Proračun RS	DRSI	Zelo zahtevno (++++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI v celotnem določenem roku izvedbe ukrepa	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	8.	Vključevanje načel in infrastrukturnih elementov za izboljšanje dostopnosti za vse prebivalce: npr. izboljšanje dostopnosti za osebe z invalidnostjo v okviru vseh novih projektov v občini ter izboljšanje ureditev na ključnih obstoječih ureditvah (npr. taktilne oznake na prehodih, klančine ...).	20.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	8.	Zbiranje in spremljanje prometnih podatkov ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa v občini.	20.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Enostavno (+)	»P« 2025–2032
V.	8.	Vključevanje javnosti v faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov (preko krajevnih odborov, spleta,...).	ni dodatnih stroškov za Občino	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Enostavno (+)	2025–2032
V.	8.	Ozaveščanje občanov in obiskovalcev o tem, kje so optimalne možnosti za parkiranje.	2.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	8.	Izvajanje Evropskega tedna mobilnosti (ETM) kot osrednje občinske prireditve za promocijo izvajanja CPS in trajnostne mobilnosti.	35.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI v celotnem določenem roku izvedbe ukrepa	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	8.	Vsakoletne promocijske in izobraževalne aktivnosti na temo mobilnosti (npr. možnost uporabe JPP, kolesarjenje, e-mobilnost, prevozi na delo v sopotništvu in podobno.	5.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Enostavno (+)	2025–2032
V.	8.	Smiselno in premišljeno prostorsko umeščanje dejavnosti v prostor.	ni dodatnih stroškov za Občino	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	8.	Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti.	10.000 EUR	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	8.	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine.	ni dodatnih stroškov za Občino	Občinski proračun	Občina Velike Lašče	Enostavno (+)	»P« 2025–2032



- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018.
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče, 2025. <http://nesrece.avp-rs.si/>
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024.
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Velike Lašče (Uradni list RS št. 55/22).
- Plevnik, Aljaž, idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022.
- Plevnik, Aljaž, idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023. https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf.
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>.
- DUJPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika Arriva d.o.o. in Nomago d.o.o.
- SŽ: Podatku o številu potnikov na železniških postajališčih (podatki Slovenske železnice).
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>

