



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BOROVNICA





Naročnik:
Občina Borovnica
Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica

Skrbnik pogodbe v imenu naročnika:
Andrej Klemenc, univ. dipl. politolog (skrbnik naloge, Višji svetovalec za razvoj in razvojne projekte)

Izvajalec:
PNZ svetovanje projektiranje d. o. o.
Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana

Avtorji:
Lea Rikato Ružič, univ. dipl. geog, MSc Transport Planning (vodja projektne skupine)
Katja Miklič, univ. dipl. inž. grad.
Jernej Vozelj, mag. inž. grad.
mag. Gregor Pretnar, univ. dipl. inž. grad.
mag. David Trošt, univ. dipl. inž. grad.

Vizualizacije:
AVA arhitektura & design, Alja Vehovec s.p.

Fotografije:
Andrej Klemenc
PNZ d.o.o.
Arhiv izvajalca
Jože Pristavec-Joc

Oblikovanje:
Vladimir Ristić

Leto izida:
2025

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BOROVNICA



KAZALO

NAGOVOR ŽUPANA	7
POVZETEK	8
<hr/>	
1	
IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS	10
NAMEN PRIPRAVE OCPS	10
VLOGA IN POMEN OCPS	10
KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS, SPREJETO LETA 2018?	11
KAJ LAHKO IZBOLJŠAMO V NOVI STRATEGIJI?	13
METODOLOGIJA IN PROCES PRIPRAVE OCPS	14
ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS	17
<hr/>	
2	
V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?	18
VIZIJA	18
CILJI	18
<hr/>	
3	
IZZIVI NA PODROČJU PROMETA DANES	20
<hr/>	
4	
STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV	26
<hr/>	
5	
PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	27
DOSEŽKI	28
IZZIVI	29
PRILOŽNOSTI	29
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	30
UKREPI	30
<hr/>	
6	
DRUGI STEBER: HOJA	32
DOSEŽKI	33
IZZIVI	34
PRILOŽNOSTI	34
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	35
UKREPI	35
<hr/>	
7	
TRETJI STEBER: KOLESARJENJE	37
DOSEŽKI	38
IZZIV	39
PRILOŽNOSTI	40
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	40
UKREPI	41
<hr/>	
8	
ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	42
DOSEŽKI	43
IZZIVI	44
PRILOŽNOSTI	45
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	45
UKREPI	46
<hr/>	
9	
PETI STEBER: MOTORNI PROMET	47
DOSEŽKI	48
IZZIVI	49
PRILOŽNOSTI	50
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	51
UKREPI	51
<hr/>	
10	
AKCIJSKI NAČRT	55
<hr/>	
11	
SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE	73



Spoštovane občanke in občani!

Pred vami je nova občinska celostna prometna strategija. Dokument, ki je potreben za to, da lahko v naši občini in čim bolj usklajeno s sosednjimi občinami načrtujemo tako izboljšanje prometne infrastrukture kot tudi spodbujamo bolj zdrave in do okolja prijazne izbire načinov prevoza ter za eno in drugo pridobimo tudi sredstva iz proračunov Republike Slovenije in Evropske unije.

V letu dni smo skladno s smernicami Ministrstva za okolje, podnebje in energijo pripravili dokument ob zunanji strokovni pomoči, ki jo je nudilo podjetje PNZ d. o. o. Z izjemo DDV in tiska publikacij smo vse stroške njegove priprave pokrili s pridobitvijo nepovratnih sredstev s strani omenjenega ministrstva.

Strategija je bila pripravljena na način, ki vam je ponujal različne možnosti sodelovanja. Od izpolnjevanja anketnega vprašalnika o vaših prometnih navadah ter glavnih izzivih na področju prometa in mobilnosti v občini, kot jih vidite vi, označevanja po vašem mnenju prometno najbolj nevarnih lokacij na spletnem zemljevidu občine, udeležbe na javni razpravi o viziji in ciljih strategije, do posredovanja vašim mnenj na bolj neformalen način, ob različnih priložnostih z zaposlenimi v občinski upravi.

Vsi se zavedamo, da so glede cestne prometne infrastrukture potrebne številne izboljšave, tako na regionalni cesti skozi občino kot na občinskih cestah. Prav na osnovi prejšnje prometne strategije nam je poleg sredstev za izgradnjo parkirišča pri železniški postaji uspelo pridobiti tudi sredstva za izgradnjo kolesarske povezave od omenjenega parkirišča do gasilskega doma na Bregu, vključno z rekonstrukcijo pripadajočega dela regionalne ceste.

Pred nekaj dnevi smo s strani Regionalne razvoje agencije Ljubljanske urbane regije prejeli potrditev, da je bil projekt nadaljevanja izgradnje kolesarske povezave do meje z občino Brezovica, umeščen v Dogovor za razvoj Osrednjeslovenske razvojne regije.

V smeri od Borovnice proti Bistri nadaljujemo s prizadevanji, da čim prej pridemo do rekonstruirane ceste in izgradnje sodobne povezave za kolesarje in pešce vsaj do konca naselja Dol. Skupaj z Občino Vrhnika, Tehniškim muzejem Slovenije in Ministrstvom za kulturo si že več let prizadevamo, da čim prej pride do izgradnje obvozne ceste mimo kompleksa Tehnični muzej Slovenije.

Ne glede na to bomo na celotnem območju naselju Borovnica in drugod izboljšali prometno varnost, predvsem za kolesarje in pešce ter izvedli tudi ukrepe za boljšo dostopnost oseb z različnimi oviranostmi, pri čemer bomo v čim večji meri črpali tudi nepovratna sredstva EU in Republike Slovenije.

Še bolj kot do sedaj bomo spodbujali občane, da se na krajše poti podajo peš ali s kolesi, kar je dobro za naše zdravje in okolje. Navsezadnje je to dobro tudi za naše jeklene konjičke, ki ravno na kratke razdalje z neogretimi motorji najbolj obremenjujejo okolje s škodljivimi izpusti.

Strategijo bomo seveda lahko uspešno izvajali v primeru, če bomo k uresničitvi njene vizije in ciljev prispevali vsi, oziroma vsaj velika večina. Verjamem, da nam bo skupaj uspelo.

Peter Črnilogar

Župan

POVZETEK

Občinska celostna prometna strategija Občine Borovnica (v nadaljevanju OCPS) je dokument, ki določa usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti v občini. Pred vami je prenovljena OCPS, ki nadgrajuje OCPS iz leta 2018. Takrat se je Občina pridružila več kot 80 slovenskim občinam, ki so se odločile za spremembo načina načrtovanja prometa in mobilnosti, ki v ospredje postavlja ljudi, dostopnost in kakovost bivanja. OCPS upošteva načela, kot so trajnostnost, integralnost in uravnoveženost, ki jih podpira vključujoč pristop na osnovi poglobljenega sodelovanja s prebivalci in ključnimi deležniki. Z njenim sprejetjem občina utrjuje svojo vlogo kot trajnostno usmerjeno občino, ki se uspešno prilagaja sodobnim prometnim, okoljskim in družbenim izzivom.

OCPS je osnovan na jasno opredeljeni viziji in prednostnih, merljivih ciljih. Na podlagi posvetovanja z javnostjo ter merjenja in analize podatkov določa ključne izzive, dosežke in priložnosti. Znotraj petih strateških stebrov ukrepanja opredeljuje strateška vodila, ciljne vrednosti ter ukrepe. Ukrepi so podrobneje zajeti v akcijskem načrtu do leta 2032. OCPS zaokroža tudi celovit pristop k spremljanju in vrednotenju stanja ter doseženih sprememb.

OCPS dokazuje, da ima občina dovolj priložnosti, da postane privlačno podeželsko območje v neposrednem zaledju slovenskega glavnega mesta, ki ponuja raznolike in uravnovežene oblike možnosti uporabe različnih potovalnih načinov. Ustrezno zasnovan prometni sistem lahko ponudi nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja in bivanja. Tudi v občini Borovnica lahko poleg avtomobilov dobijo pravo veljavo pešci in kolesarji ter ranljive skupine prebivalcev, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi.

Namen in proces priprave

Ministrstvo za okolje, energijo in podnebje (MOPE) je občinam ponudilo sofinanciranje priprave OCPS in Občina Borovnica je uspešno kandidirala na javnem razpisu konec leta 2023. Občina se je izdelave OCPS lotila z namenom, da ovrednoti in nadgradi obstoječo OCPS, da pride do najsodobnejšega dokumenta za celostno urejanje prometa, da izpolni enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za evropska in državna sredstva ter da ponovno premisli o tem, kako doseči zastavljene cilje v okviru danih pristojnosti ter finančnih in prostorskih zmožnosti. OPCS je bil pripravljen po Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS in v skladu s standardi, opredeljenimi s strani MOPE. V proces priprave je bila vključena tako splošna javnost (skozi ankete, javne razprave in dogodke) ter strokovna javnost (v obliki širše delovne skupine, ki je sodelovala na delavnicah ter v intervjujih). Priprava strategije se je začela marca 2024 s podpisom pogodbe z zunanjim izvajalcem PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. in zaključila z obravnavo in sprejemom predloga OCPS Občine Borovnica na 15. redni seji Občinskega sveta dne 16. 4. 2025.

Vizija in cilji

Vizija OCPS se glasi: »Občina Borovnica je dobro dostopna in ima razvito visoko kulturo sobivanja ter medsebojnega upoštevanja različnih udeležencev v prometu. To ob temeljito posodobljeni železnici in cestah, ki zagotavljajo varen prostor vsem uporabnikom, omogoča pestro izbiro kombinacij potovalnih načinov ter varne poti v šolo, službo in po različnih opravkih v službenem in prostem času. Obenem prometni sistem v občini omogoča zdrav in aktiven življenjski slog ter socialno vključenost vseh prebivalcev ob hkratnem zmanjševanju prevozne revščine najbolj ranljivih prebivalcev. Dobra dostopnost občine podpira razvoj turizma in novih oblik podjetništva.«

Prednostni trije cilji OCPS so večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci ter vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost, ob tem pa OCPS zasleduje tudi ostale cilje, kot so kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo, izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti ter znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Ključni izzivi na področju dostopnosti in mobilnosti v občini Borovnica

Med ključnimi izzivi so slabo zadovoljstvo na področju prometne varnosti ter negativen vpliv motornega prometa na prometno varnost, zlasti z vidika previsokih hitrosti in naraščanja tovornega prometa. Občani so jasno izrazili, da si želijo boljših razmer za hojo in kolesarjenje, zlasti je izpostavljena nevarna regionalna cesta ter preslaba varnost na šolskih poteh. Če so za osnovne storitve omogočene kratke poti, pa so za poti na delo značilne dolge razdalje, saj je večina zaposlenih v drugih občinah. Potovalne navade zato še vedno temeljijo na pretežni uporabi avtomobila. Slaba dostopnost z javnim prometom do nekaterih ključnih storitev, npr. na Vrhniki, negativno vpliva na socialno vključenost tistih, ki ne morejo ali ne smejo voziti avtomobila. Zdravstveni trendi se obračajo v pozitivno smer, vendar še vedno ostajajo izzivi, kot so prekomerna prehranjenost otrok ter negativni vplivi hrupa na zdravje.

Strateški stebri ukrepanja in akcijski načrt

V petih strateških stebrih, ki opredeljujejo področne dosežke, izzive in priložnosti, strateška vodila ter ukrepe, je predviden naslednji obseg ukrepov:

- **steber celostno prometno načrtovanje:** 15 ukrepov v treh svežnjih (promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti, načrtovanje in financiranje ter transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje),
- **steber hoja:** 13 ukrepov v štirih svežnjih (izgradnja/ureditev povezav za pešce, sanacija nevarnih točk, povečanje privlačnosti za hojo, organizacijski ukrepi za povečanje varnosti pešcev),
- **steber kolesarjenje:** 10 ukrepov v treh svežnjih (izgradnja/ureditev povezav za kolesarje, parkirišča za kolesa, ozaveščevalne in promocijske dejavnosti)
- **steber javni potniški promet:** 11 ukrepov v štirih svežnjih (železniški prevoz, medkrajevni avtobusni prevoz, lokalni prevozi, informiranje in komuniciranje),
- **steber motorni promet:** 20 ukrepov v štirih svežnjih (preureditev cestnih površin, umirjanje prometa, ukrepi na cestah za večjo varnost ter parkiranje).

Akcijski načrt opredeljuje ukrepe, njihove nosilce, obdobje predvidene realizacije, okvirne vsote in vire potrebnih sredstev. Skupno je predvidenih 69 ukrepov.

Spremljanje in vrednotenje

Izvajanje strategije bo spremljano z rednimi evalvacijami in aktivnim sodelovanjem javnosti, s ciljem ustvariti prijaznejše in bolj trajnostno urbano okolje. Eden izmed največjih izzivov ostaja sistemsko financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti, ki ga bodo morala občina nasloviti skupaj z državo. Le s stabilnimi viri financiranja bodo trajnostni ukrepi lahko postali stalni del mestne mobilnostne ponudbe. OCPS tako ni zgolj dokument, temveč živ proces, ki se bo z vključevanjem občanov in strokovne javnosti razvijal ter prispeval k boljši mobilnosti, manjšim prometnim obremenitvam in višji kakovosti življenja v občini.

NAMEN PRIPRAVE OCPS

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju OCPS) v naši občini ni nekaj novega. Že leta 2018 smo sprejeli prvo OCPS in se s tem pridružili več kot 80 slovenskim občinam, ki so se odločile za spremembo načina načrtovanja prometa in mobilnosti, ki v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja. Pred vami je torej prenovljena OCPS, ki nadgrajuje OCPS iz leta 2018. Občina Borovnica je k prenovi pristopila iz več razlogov. Od priprave prve OCPS v naši občini leta 2018 je minilo že 7 let. Vmes je bil leta 2022 sprejet Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki določa, da je OCPS sedemletni temeljni strateški dokument občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju, kar pomeni, da je bilo treba akcijski načrt za našo občino prenoviti. Čeprav za ne-mestne občine priprava OCPS ni obvezna, pa se je Ministrstvo za okolje, energijo in podnebje (MOPE) odločilo, da ponudi sofinanciranje priprave OCPS vsem občinam. Občina Borovnica je uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS konec leta 2023 ter spomladi 2024 pridobila izvajalca za pripravo OCPS. Občina Borovnica se je izdelave OCPS lotila z naslednjimi nameni:

- priti do najsodobnejšega dokumenta, ki bo podal usmeritve za bolj varne in udobne prometne povezave v njej, bolj pestro izbiro načina, s katerim občani dostopajo do najbolj pogostih prometnih ciljev v občini ter bolj pogosto izbiro tistih načinov, ki krepijo zdravje in ne povzročajo emisij hrupa, onesnaževal zraka in toplogrednih plinov;
- izpolniti enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za kohezijska sredstva EU in sredstva iz proračuna Republike Slovenije;
- ovrednotiti preteklo delo ter se naučiti iz uspehov in napak;
- ponovno premisliti o tem, na kakšen način lahko dosežemo zastavljene cilje v okviru danih pristojnosti ter finančnih in prostorskih zmožnosti.

VLOGA IN POMEN OCPS

Kot omenjajo Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, strateško urejanje področja prometa ne prinaša zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih prebivalcev in organizacij v občini, manjših zastojev, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev ter manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj. Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev.

OCPS je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično boljše kakovost bivanja. Proces priprave in uresničitve OCPS odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- integralen pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- uravnotežen pristop, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Priprava Celostne prometne strategije temelji na boljšem vključevanju in obveščanju javnosti. V celoten proces načrtovanja aktivno vključuje širok krog udeležencev, tako splošno javnost kot ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti zelo dobro poznajo. Zato je OCPS dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, tudi zainteresirani občani. Ti so zaradi tega bolj pripravljeni in motivirani, da sodelujejo tudi pri njenem uresničevanju. Zaradi zaznavanja in upoštevanja potrebe različnih deležnikov ter njihovega aktivnega vključevanja v oblikovanje vizije, usmeritev in ukrepov se ne izboljšajo le tehnični parametri prometnega sistema, temveč posredno tudi prometna kultura in upravljanje prometnega sistema. Ključni akterji pri pripravi in izvajanju OCPS so:

- **Občani in civilna družba** – njihovo sodelovanje zagotavlja, da strategija upošteva resnične potrebe prebivalcev in izboljšuje sprejemljivost ukrepov.
- **Podjetja in gospodarski sektor** – mobilnost delovne sile in dostopnost poslovnih centrov sta ključni za konkurenčnost lokalnega gospodarstva.
- **Prometni in urbanistični strokovnjaki** – prispevajo analize, strokovne predloge in načrtovanje inovativnih rešitev.
- **Občinske in državne institucije** – zagotavljajo politično podporo, pravni okvir in finančna sredstva za izvajanje ukrepov.

KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS, SPREJETO LETA 2018?

Prva OCPS, ki je bila sprejeta leta 2018, je prinesla mnogo izboljšav za občane in obiskovalce občine na področju prometa in dostopnosti. Prvič je Občina pristopila k načrtovanju prometa bolj strateško in premišljeno, z bolj jasnimi cilji in z bolj enakopravno obravnavo vseh udeležencev v prometu. OCPS 2018 je bila zastavljena ambiciozno, z velikim številom ukrepov v akcijskem načrtu. OCPS nam je odprla vrata do državnih in evropskih sredstev, brez katerih bi bilo izvajanje precej oteženo. Skupaj z državo nam je zato uspelo izvesti kar nekaj ključnih ukrepov, ki so prikazani v okvirju.

- Izgradnja pločnika in kolesarskih površin med Bregom in Borovnico;
- izgradnja parkirišča parkiraj in se pelji (P+R) pri ŽP Borovnica;
- prenova ŽP Borovnica s podhodom, nadstrešnicami, novimi peroni;
- ureditev kolesarskega parkirišča na ŽP Borovnica;
- ureditev kolesarskega parkirišča ob OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica;
- ureditev dislociranega parkirišča za zaposlene na OŠ (z namenom izboljšanja varnosti za pešce v sami okolici šole);
- vzpostavitev rekreacijsko-turistične pohodniško-kolesarske poti;
- ukrepi umiritve prometa na delu Zalarjeve ceste;
- uvedba prevozov na klic za starejše, invalidne in socialno ogrožene občane (Prostofer);
- postavitve postajališč za (šolski) avtobus;
- povečanje frekvence avtobusov na liniji Breg–Borovnica–Vrhnik (prevoznik LPP) z novim postajališčem Borovnica P+R;
- vzpostavitev polnilnih postaj za EV na Molkovem trgu in na P+R Borovnica;
- rekonstrukcija odsekov regionalne ceste med Bistro in Dolom, Borovnico in Bregom ter ob koncu naselja Pako.

Med glavne dosežke štejemo to, da se je povečala ozaveščenost o pomenu trajnostne mobilnosti tako odločevalcev kot javnosti. Okrepila se je zavest, da javni in prometni prostor ne pripada samo voznikom in da je v njem treba upoštevati in ščititi šibkejše uporabnike, ker ima to pozitivne učinke na varnost, zdravje in okolje ter na kakovost bivanja vseh občanov. Preko ukrepov se zagotavlja boljše dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom. Izboljšuje se razmerje med stroški in učinkovitostjo, kar pomeni, da za opravljene poti plačujemo manj oz. so manjši celotni, tako imenovani zunanji stroški potovanja (stroški, ki vključujejo škode za zdravje in okolje). Povečuje se tudi privlačnost in kakovost urbanega prostora, v katerem je manj grožen prometnih nesreč in v večji meri ta spet postaja prostor srečevanj ljudi in dogodkov, ki so namenjeni njim.



Nova kolesarska povezava med železniško postajo in Bregom pri Borovnici



Parkirišče P+R pri železniški postaji Borovnica



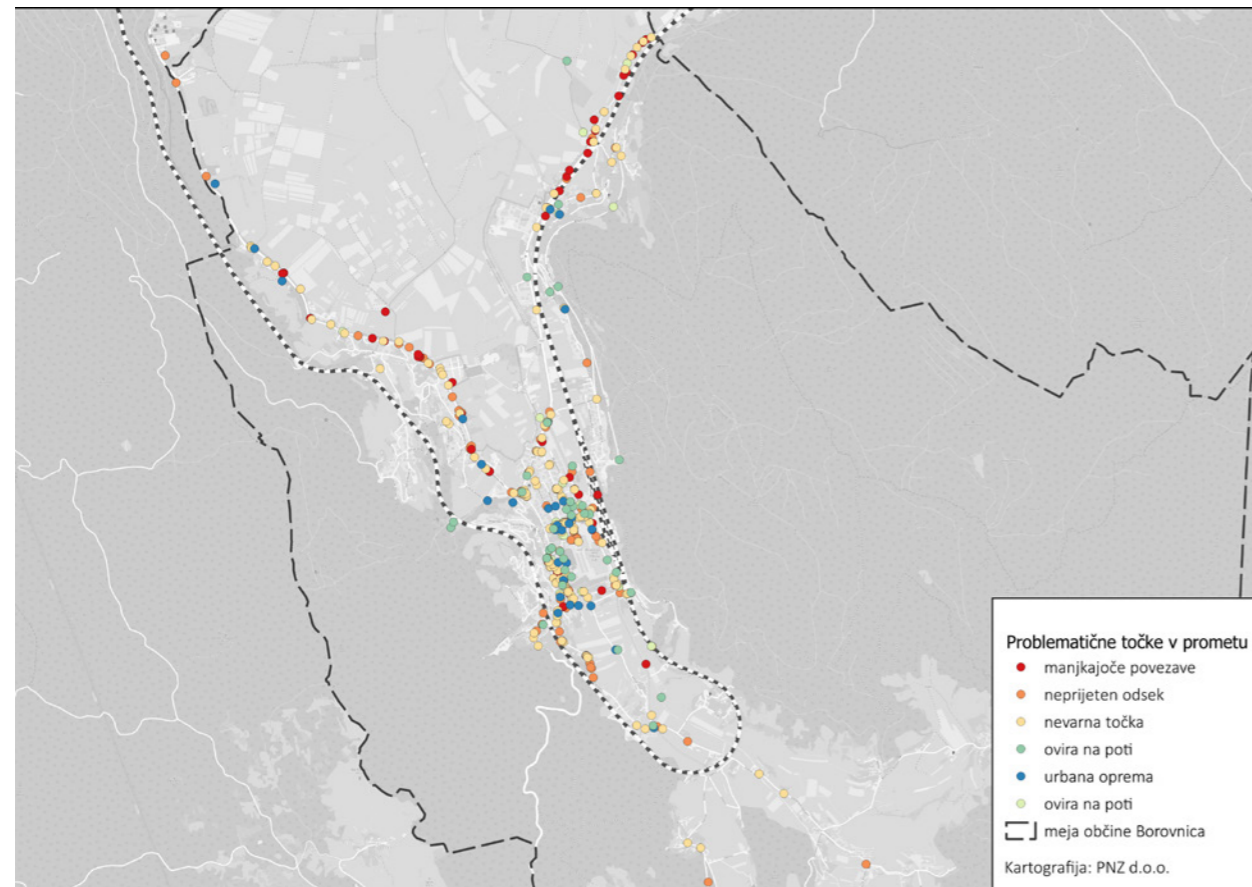
Vozilo za opravljanje brezplačnega prevoza na klic za starejše občane

KAJ LAHKO IZBOLJŠAMO V NOVI STRATEGIJI?

Kljub številnim izvedenim ukrepom je bilo popolno ali delno izvedenih le dobra polovica ukrepov. Ostalo je torej še veliko ukrepov, ki zaradi različnih razlogov niso bili izvedeni. Največji izziv na področju izvajanja ukrepov ostaja dejstvo, da nismo pristojni za urejanje regionalne ceste R3-624/1146, prav tako ni v naši pristojnosti železniški promet. Zaradi številnih dnevnih migracij v Ljubljano oziroma druge občine so potovalne navade občanov Borovnice odvisne tudi od prometnih ureditev in dostopnosti v teh občinah.

Poleg teh, zunanjih dejavnikov pa so omejitveni dejavniki tudi znotraj Občine, saj smo majhna Občina z omejenimi finančnimi sredstvi in omejeno razpoložljivostjo kadra. Kljub napredkom nas včasih ovira tudi

miselnost tako tistih, ki načrtujemo promet, kot tudi del javnosti, ki prepogosto ni pripravljen spreminiti določenih potovalnih navad in razvad. Zato poleg infrastrukturnih ukrepov ostaja velik potencial izvajanja t. i. mehkejših ukrepov, ki na različne načine spodbujajo uporabo trajnostne mobilnosti, hkrati pa zmanjšujejo manj trajnostne prakse, kot so uporaba avtomobila za kratke poti (npr. krajše od 2 km), prehitra vožnja, ki ogroža ostale, še posebej ranljive udeležence v prometu, nepravilno parkiranje in ustavljanje in podobno. Navsezadnje priznavamo, da imamo še veliko potenciala v bolj sistematičnem spremljanju in vrednotenju OCPS z namenom ugotavljanja, ali smo sploh na pravi poti in ali izpolnjujemo zastavljene cilje.



Prostorska razporeditev izzivov, kot jih zaznavajo občani

METODOLOGIJA IN PROCES PRIPRAVE OCPS

Priprava strategije se je začela marca 2024 s podpisom pogodbe z zunanjim izvajalcem PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. in zaključila z obravnavo in sprejemom predloga OCPS Občine Borovnica na 15. redni seji Občinskega sveta Občine Borovnica dne 16. 4. 2025.

Proces priprave OCPS je potekal v skladu s predpisano metodologijo s strani sofinancerja, ki obsega:

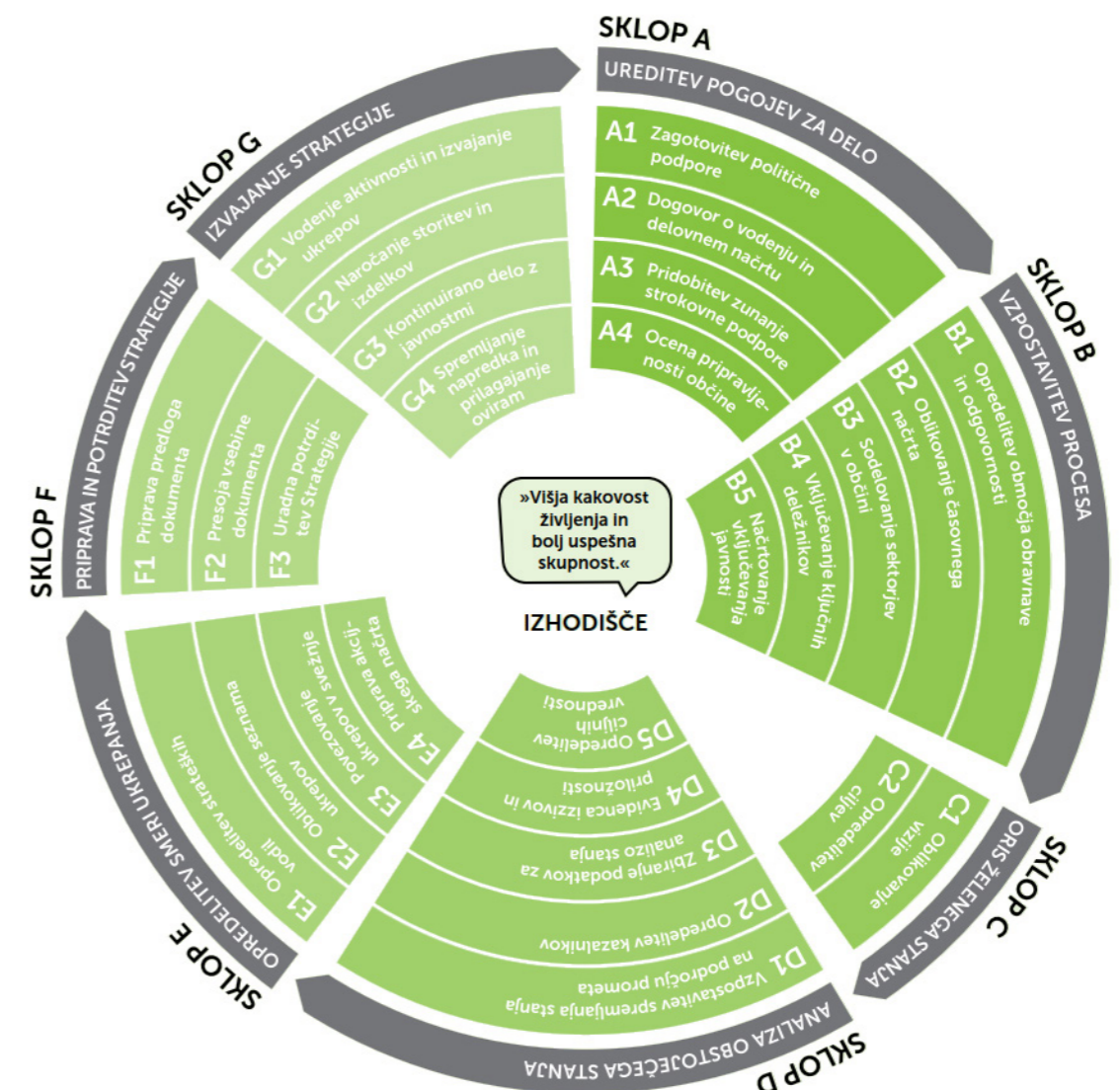
- Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023),
- Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij: S široko podporo do optimalno povezane skupnosti (Ministrstvo za infrastrukturo, 2022),
- 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 (MOPE, 2024) - za občino z več kot 16.000 prebivalci.

- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23),
- Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021).

Nacionalne smernice, objavljene leta 2023, so prinesle kar nekaj sprememb, zato se je metodologija za prenovo OCPS glede na pripravo prve OCPS razlikovala, npr. skozi drugačen vrstni red faz priprave, novost je bilo merjenje obveznih kazalnikov ter določitev strateških vodil, treba je bilo upoštevati obvezne nacionalne cilje itn. Priprava OCPS je obsegala šest sklopov:

- A: ureditev pogojev za delo,
- B: vzpostavitev procesa,
- C: oris zelenega stanja,
- D: analiza obstoječega stanja,
- E: opredelitev smeri ukrepanja ter
- F: priprava in potrditev Strategije.

Ključni mejniki procesa so grafično prikazani na sliki.



Koraki priprave OCPS (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, 2023)

Občina je OCPS izdelala ob strokovni pomoči podjetja PNZ svetovanje projektiranje d. o. o., ki so skupaj s podžupanom Jožetom Korošcem ter koordinatorjem Andrejem Klemenc sestavljali ožjo delovno skupino. Za namen priprave OCPS je župan Peter Črnilogar imenoval tudi širšo delovno skupino, v kateri so sodelovali:

Klemen Jevnikar, član SPVCP Borovnica ter predstavnik osnovne šole,
Viljem Jereb, član SPVCP Borovnica ter upokojeni prometni policist,
Gabrijela Korelc, članica SPVCP Borovnica ter predstavnica medobčinskega redarstva MIREd,
Tine Palčič, član SPVCP Borovnica ter predstavnik sveta staršev in občinski svetnik,
Matevž Snoj, član SPVCP Borovnica - predstavnik upravljavca občinskih cest JP KPV d.o.o.,
Špela Tkalec, članica SPVCP Borovnica in predstavnica Policijske postaje Vrhnika,
Slavko Gabrovšek, občinski svetnik,
Simon Koblar, občan in raziskovalec trajnostne mobilnosti na Urbanističnem inštitutu RS.

V primerjavi s pripravo OCPS leta 2017/18 smo za novo OCPS še bolj intenzivno in raznoliko vključevali javnost, in sicer skozi:

- izvajanje anket v šoli, med zaposlenimi ter med splošno javnostjo (vključno z vnašanjem izzivov in ukrepov v javni interaktivni zemljevid),
- javne razprave in prireditve za splošno javnost,
- delavnice in intervjuje za ključne deležnike (širšo delovno skupino),
- sodelovanje s sosednjimi občinami pri identifikaciji ključnih izzivov in skupnih ukrepov.

Občani so bili z napovedmi in potekom dogodkov seznanjeni preko medobčinskega glasila Naš časopis, preko spletnega portala Moja občina ter preko spletne in Facebook strani občine Borovnica, na katerih so objavljena tudi vsa poročila in gradiva.

OCPS Občine Borovnica je dvakrat presojal usposobljeni presojevalec kakovosti OCPS, določen s strani MOPE. Izdana pozitivna ocena je znak, da je OCPS Občine Borovnica pripravljen kakovostno in v skladu s smernicami in pravilniki.



Javna razprava v prostorih osnovne šole junija 2024

ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

V okviru OCPS Borovnica so vizija in cilji zastavljeni dolgoročno, ciljne vrednosti in akcijski načrt pa so pripravljene za obdobje 2025–2032. Šestim sklopom priprave bo torej od leta 2025 dalje sledil 7., ključni sklop, to je izvajanje strategije. Ena od pomembnih nalog tega sklopa je poleg izvajanja ukrepov tudi kontinuirano delo z javnostmi ter obvezno spremljanje napredka in prilagajanje oviram, kar je zajeto tudi v akcijskem načrtu. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju občinam nalaga, da vsako leto pristojnemu ministrstvu poročajo o šestih izmerjenih obveznih kazalnikih, priporoča pa poročanje tudi o neobveznih kazalnikih.

OCPS sicer prvenstveno obravnava območje znotraj občine Borovnica, vendar predvideva tudi ukrepe, ki zahtevajo usklajeno delovanje s sosednjimi občinami (zlasti Vrhnika in Brezovica), z državo (zlasti DRSI in Slovenske železnice) in ostalimi organizacijami (npr. Krajinski park Barje, Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije itd.).

VIZIJA

Vizija nove OCPS ostaja v večji meri enaka kot v prvi OCPS, saj gre za dolgoročno vizijo, ki je bila usklajena s splošno in strokovno javnostjo. Manjše dopolnitve so nastale v želji po boljši uskladitvi s prednostnimi cilji.

Občina Borovnica je dobro dostopna in ima razvito visoko kulturo sobivanja ter medsebojnega upoštevanja različnih udeležencev v prometu. To ob temeljito posodobljeni železnici in cestah, ki zagotavljajo varen prostor vsem uporabnikom, omogoča pestro izbiro kombinacij potovalnih načinov ter varne poti v šolo, službo in po različnih opravkih v službenem in prostem času. Obenem prometni sistem v občini omogoča zdrav in aktiven življenjski slog ter socialno vključenost vseh prebivalcev ob hkratnem zmanjševanju prevozne revščine najbolj ranljivih prebivalcev. Dobra dostopnost občine podpira razvoj turizma in novih oblik podjetništva.

CILJI

Cilji OCPS so izhajali iz ciljev prve OCPS, hkrati pa so morali upoštevati tudi nacionalne cilje, ki so opredeljeni v nacionalnih smernicah. Skozi različne aktivnosti vključevanja javnosti so bili kot prioritetni cilji izbrani trije.

Prioritetni cilj OCPS	Ciljna vrednost
C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Zmanjšati število nesreč pešcev in kolesarjev na 7 v petletnem drsnem obdobju (izhodišče 14 v obdobju 2018–22) ter zmanjšati število vseh nesreč z lažjimi in težjimi poškodbami ter smrtnimi izidi za 50 % (izhodišče 22 v obdobju 2018–22).
C2: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok s 24 % na 20 % ter odraslih s 54 % na 50 %.
C3: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Povečati skupno število potnikov, ki uporabljajo razne oblike JPP v občini za 30 %.

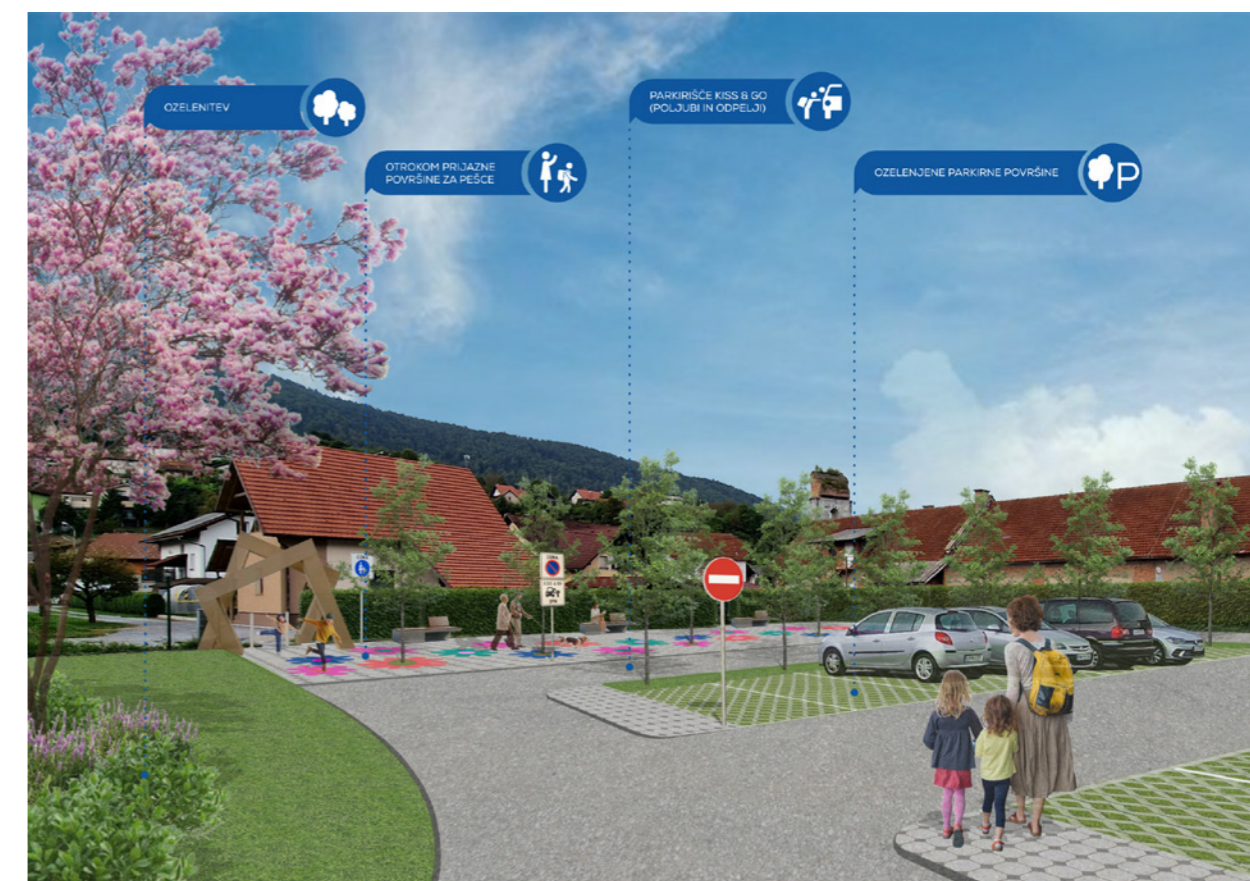
OCPS zasleduje tudi preostale nacionalne cilje:

- kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

86 % občanov je danes zadovoljnih s kakovostjo življenja v občini, le 52 % pa jih je zadovoljnih z varnostjo v prometu, 58 % s količino hrupa, 60 % z razpoložljivostjo osnovnih storitev, 61 % s stroški za mobilnost ter 64 % s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa.



Vizija preureditve Mejačeve ulice



Vizija ureditve parkirišča Struge

Izhajajoč iz prioritarnih ciljev OCPS je bila opravljena analiza stanja, v kateri so izvedene meritve obveznih kazalnikov, kot so štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev OŠ in zaposlenih. Izvedena je bila tudi anketa za splošno javnost, v kateri je sodelovalo 221 občanov in občank. Poleg tega je analiza stanja obsegala tudi pregled statističnih podatkov, terenske ogleda, intervjuje z deležniki, javne razprave in delavnice.

Analiza je pokazala, da so določeni socio-demografski trendi pozitivni, saj število prebivalcev v občini narašča, delež starejših prebivalcev (19 %) je pod slovenskim povprečjem (22 %), kar je ugodno z vidika možnosti razvoja JPP ter spodbujanja aktivne mobilnosti. Stopnja motorizacije je prav tako podpovprečna (549 v primerjavi s 586 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev), visoko pa je lastništvo koles (71 % gospodinjstev ima tri kolesa ali več). Vseeno pa je na podlagi obsežne analize stanja ugotovljenih kar nekaj izzivov, ki so prikazani v nadaljevanju.

Polovica občanov je nezadovoljnih s prometno varnostjo, zlasti problematična je varnost kolesarjev

V anketi se je izkazalo, da je skupno 52 % občanov zadovoljnih z varnostjo v prometu (48 % je nezadovoljnih). 51 % jih je zadovoljnih z varnostjo pešcev, 44 % pa z varnostjo kolesarjev.

V 5-letnem obdobju med 2018 in 2022 so se zgodile le tri nesreče z udeleženi pešcem. Vse so imele za posledico lažje poškodbe. V istem obdobju se zgodilo 11 nesreč z udeleženi kolesarjem. 9 jih je imelo posledico lažje poškodbe, dve pa sta bili brez poškodb. 6 se jih zgodilo na regionalni cesti. V tem obdobju so kolesarji predstavljali 15 % vseh nesreč in kar 41 % vseh nesreč s poškodbami.

V občini je nadpovprečen delež prometnih nesreč z alkoholiziranimi povzročitelji (14,1 % v primerjavi z 8,5 % na slovenski ravni).



Na aktiven način prihaja v šolo 61 % učencev, medtem ko si to želi kar 80 % učencev

Negativen vpliv motornega prometa na prometno varnost

Obseg motornega prometa v občini po podatkih avtomatskega štetja sicer stagnira, narašča pa delež tovornega prometa. S količino motornega prometa je nezadovoljnih 69 % občanov. Kar 79 % pa jih je nezadovoljnih s stanjem in vzdrževanostjo javnih cest. Največji problem predstavlja regionalna cesta med Vrhniko in Borovnico ter med Bregom in občino Brezovica. Cesta je dotrajana, preozka, nima pločnikov in kolesarskih površin, zato je nevarna za vse udeležence v prometu. 73 % občanov v anketi meni, da je treba umiriti promet v naseljih, polovica pa, da je treba zmanjšati število vozil na cestah. V šolski anketi l. 2022 se je izkazalo, da 21 % učencev motijo previsoke hitrosti vozil, starši pa so na tretje mesto problemov šolskih poti postavili visoke hitrosti na območjih šolskih poti. Med drugim in tretjem mestu najbolj podprtih ukrepov sta namestitve hitrostnih ovir in omejitve hitrosti.

Podatki meritev hitrosti kažejo, da je povprečna hitrost na dveh lokacijah (Zalarjeva ter vzhodni del Dola) manjša od omejitve hitrosti, na eni lokaciji pa celo presega (na zahodnem delu Dola). Vseeno pa ostaja precej visok delež prehitre vožnje. Največji delež kršitev je na zahodnem delu Dola (52 % voznikov vozi nad omejitvijo), najmanjši je na Zalarjevi (25 %), v vzhodnem delu Dola pa znaša 34 %. Ker gre za šolsko pot in ulico brez infrastrukture za pešce, je umirjanje prometa na Zalarjevi cesti ena izmed priorit, ki so jo večinsko podprli tudi udeleženci evropskega tedna mobilnosti.



Neurejena in neskljena infrastruktura predstavlja veliko oviro za gibalno ovirane

Zdravstveni trendi se obračajo v pozitivno smer, vendar še vedno ostajajo izzivi

Podatki o zdravju v občini kažejo, da je delež prekomerno hranjenih tako otrok kot odraslih malo pod slovenskim povprečjem in izkazuje izboljšanje trenda, ki je bil nekaj let negativen. Skupno 74 % občanov je zadovoljnih s kakovostjo zraka, 58 % pa s količino hrupa (42 % je nezadovoljnih). Pozitivno je, da po podatkih opravljene ankete 68 % občanov vsaj nekajkrat na teden hodi peš v obliki rekreacije, kot obliko mobilnosti pa jih tako pogosto hodi 53 %. Kolesarjenja je manj, saj jih redno (vsaj nekajkrat tedensko) kolesari 25 % (kot oblika rekreacije) oziroma 16 % (kot oblika mobilnosti) kljub visokemu lastništvu koles v gospodinjstvih v občini.



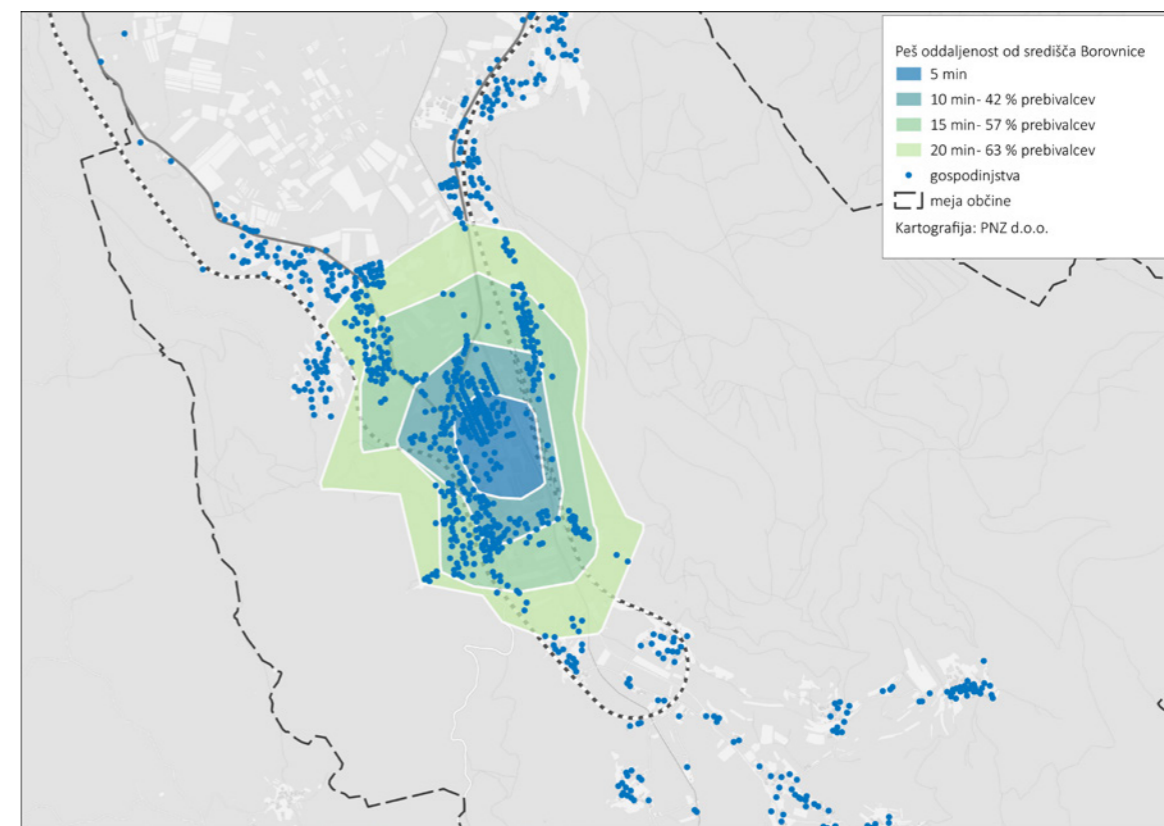
Za spodbujanje fizične aktivnosti skozi aktivno mobilnost je predpogoj varno okolje za hojo in kolesarjenje

Dostopnost pogojuje (tudi) dolžina razdalj - kratke razdalje do osnovnih storitev, dolge na delo

Borovnica je urbanizirano in precej kompaktno naselje s pretežno ravno topografijo, kjer ima hoja pomembno vlogo. V edinem mestnem naselju so skoncentrirane vse storitve, ostala, manjša naselja pa so zlasti bivalna. Znotraj 20-minutne peš dostopnosti do storitev živi kar 63 % prebivalcev občine.

Po drugi strani pa so za poti na delo in tudi na srednje in visokošolsko izobraževanje značilne dolge poti. Podatki SURS kažejo, da le manj kot petina delovno aktivnih dela v občini Borovnica, kar polovica jih dela v občini Ljubljana, 8 % v občini Vrhniki in 5 % v občini Brezovica. V anketi se je izkazalo, da je za 74 % občanov delovno mesto ali mesto izobraževanja od doma oddaljeno več kot 20 km, še za 10 % vprašanih pa med 10 in 20 km. Le 11 % se jih šola oziroma dela v razdalji do 5 km.

Anketa med zaposlenimi v občini Borovnica pa je pokazala, da jih 62 % živi več kot 10 km daleč od delovnega mesta v občini, 31 % pa manj kot 5 km.



Znotraj 20-minutne peš dostopnosti do storitev živi kar 63 % prebivalcev občine.

Potovalne navade še vedno temeljijo na pretežni uporabi avtomobila

V občini močno prevladuje uporaba osebnega avtomobila. Štetje prometa v jutranji in popoldanski konici je pokazalo 73-odstotni delež osebnega motornega prometa, 12-odstotni delež vlaka, 6-odstotni delež šolskih prevozov ter le 3-odstotni delež aktivne mobilnosti. Vseeno pa se potovalne navade precej razlikujejo glede na namen poti. V anketi se je izkazalo, da je največji delež uporabe avtomobila za opravke (88 %), sledijo poti na delo (76 %) in druženje (69 %), najmanj pa za na rekreacijo (39 %). V 60 % se tisti, ki uporabljajo avtomobil za pot na delo ali izobraževanje, vozijo sami.

Največji delež uporabe vlaka je za poti na delo (20 %) in šolanje (17 %). Avtobus se uporablja zgolj za poti v šolo. Hoja in kolesarjenje sta najbolj priljubljena za poti na rekreacijo (36 % oziroma 22 %), na druženje (14 % oziroma 7 %) ter opravke (7 % oziroma 3 %). Kot alternativa za poti na delo je najbolj priljubljen vlak, za poti po opravkih in na druženje pa kolesarjenje in hoja.

Anketa med zaposlenimi v občini je pokazala, da jih 83 % na delo potuje z avtomobilom, 17 % pa na aktiven način (11 % hoja, 6 % s kolesom). Potovalne navade učencev OŠ v Borovnici so bolj trajnostne, kar je tudi posledica krajših poti. Največ učencev v šolo pride samostojno peš (48 %), sledi 24 % s šolskim avtobusom in 14 % z avtomobilom ter 8 % samostojno s kolesom. Na aktiven način prihaja v šolo 61 % učencev, medtem ko si to želi kar 80 % učencev. Anketa I. 2022 v načrtu šolskih poti pa je pokazala, da jih z avtom pripeljejo 41 %, peš jih gre 30 %, 23 % pa jih pripelje šolski kombi, le 4 % pa s kolesom, kar pomeni, da se od takrat povečal delež aktivne mobilnosti, zmanjšal pa se je delež avtomobilskih voženj. Podobno kot v anketi OCPS se je v tisti anketi izkazalo, da si jih precej več želi aktivno prihajati v šolo.

Medtem ko večina, 63 % občanov nikoli ne uporablja avtobusa, vlak vsaj občasno uporablja 77 % občanov. Velika večina, 89 % vsaj občasno hodi (kot oblika mobilnosti), medtem ko jih kolo vsaj občasno uporablja 65 %. Pogostost hoje in kolesarjenja kot oblike rekreacije pa je še višja.



V občini močno prevladuje uporaba osebnega avtomobila.

Občani si želijo boljših razmer za hojo in kolesarjenje

Večina občanov je nezadovoljnih z razmerami za kolesarjenje, predvsem z vidika varnosti in hitrosti motornega prometa (56 %) ter kolesarskimi povezavami (59 %). Na drugi strani je delež zadovoljstva večji za področje hoje (izjema je prilagojenost starejšim in gibalno oviranim, s čimer ni zadovoljnih 56 % občanov), vendar so deleži še vedno blizu polovice – 49 % jih je nezadovoljnih z varnostjo pešcev ter pločniki in pešpotmi, 45 % pa s šolskimi potmi. 64 % jih je zadovoljnih s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa. Še posebej so izpostavljene šolske poti – anketa leta 2022 v načrtu šolskih poti je pokazala, da 64 % staršev meni, da poti niso varne, med ključnimi problemi pa je to, da ni ustreznih površin za pešce in kolesarje. Na prvo mesto najbolj potrebnih ukrepov postavljajo ureditev pločnikov.

Prilagoditev prometnih površin starejšim in gibalno oviranim, izboljšanje šolskih poti, več površin za pešce ter večja urejenost javnih površin so sicer ukrepi, ki so glede na anketo po mnenju občanov najbolj potrebni oziroma nujni v občini.



Namenske kolesarske infrastrukture je malo, zato morajo ranljivejši udeleženci uporabljati površine za pešce

Socialna vključenost kot posledica dostopnosti z JPP

Skupno 69 % občanov je zadovoljnih z dostopnostjo za vse uporabnike, 60 % z razpoložljivostjo osnovnih storitev, 61 % pa s stroški za mobilnost. To pomeni, da vseeno obstaja precejšnji delež nezadovoljnih občanov, poleg tega je treba upoštevati, da starejši občani niso bili zadostno zajeti v anketi, ti pa so po navadi bolj ranljivi. Poročilo o prevoznih revščini v Sloveniji kaže, da je občina Borovnica I. 2023 spadala med občine, kjer ima 60 do 70 % prebivalcev v radiju 1 km od bivališča postajališče JPP z vsaj zadovoljivo pogostnostjo voženj (vsaj 8 parov voženj na dan). To so predvsem prebivalci v radiju 1 km od ŽP Borovnica. Hrbtenica JPP v občini je namreč železnica. Ker občina ni neposredno dostopna po avtocesti, je železnica časovno konkurenčnejša kot potovanje po cesti. ŽP Borovnica je kar na 8. mestu v Sloveniji po številu prepeljanih potnikov. Število potnikov v železniškem prometu narašča.

Na drugi strani je dostopnost z avtobusnim prometom precej slabša, se je pa izboljšala proti Vrhniki z julijem 2024 z novimi voznimi redi. Avtobusni promet označujejo premajhne frekvence odhodov, zlasti v popoldanskem času. Premajhna frekvenca odhodov avtobusov ter odhodov vlakov med vikendi in ob večerih je bila tudi s strani javnosti izpostavljena kot ključen problem.

V letu 2024 vzpostavljen prevoz na klic je izboljšal dostopnost do Vrhnike za socialno ogrožene občane.



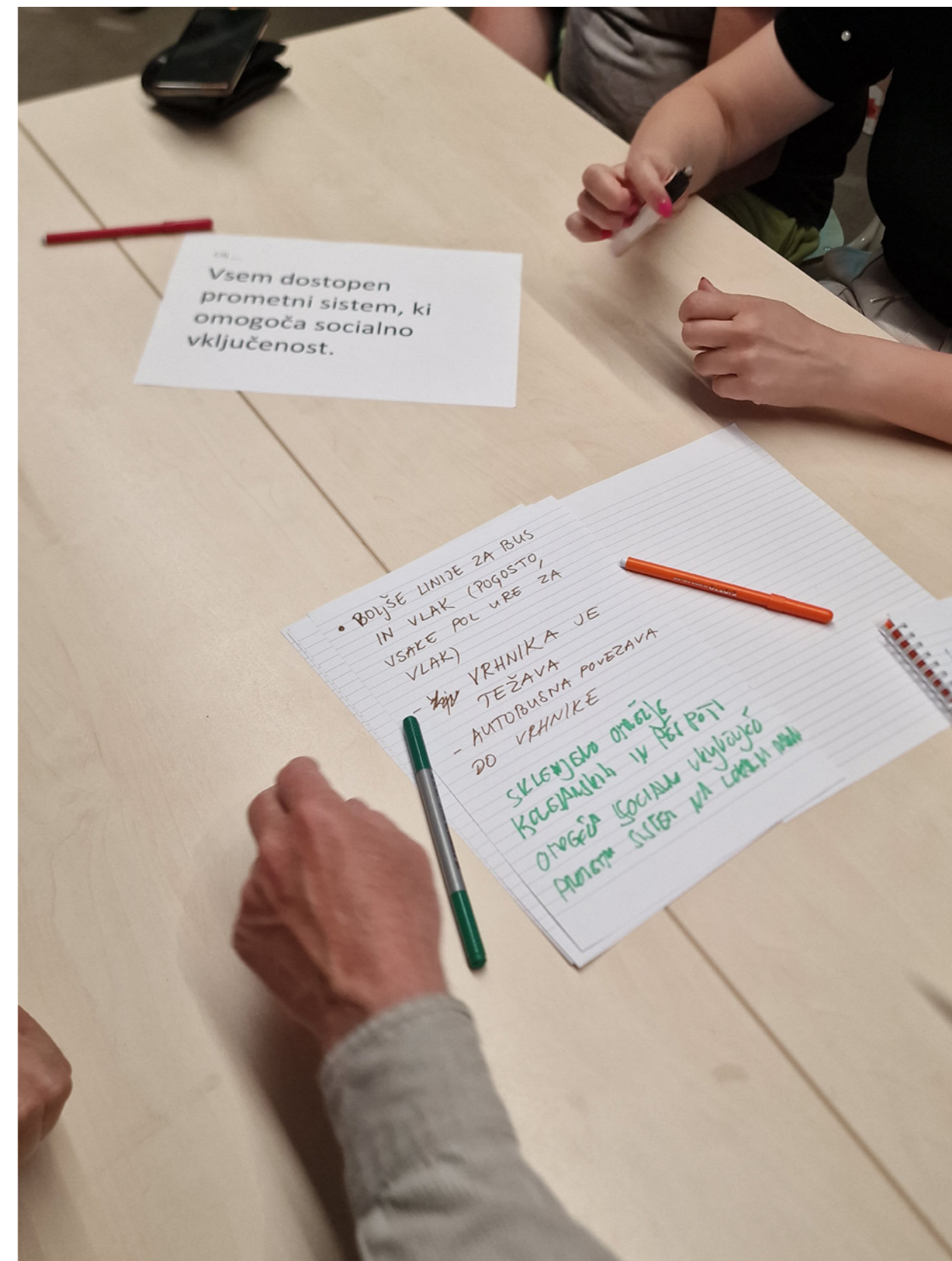
Kljub povečanju števila voženj medkrajnega avtobusa do Vrhnike na 10 na dan in dodatnemu odhodu občinskega avtobusa ob sredah avtobusni promet še vedno ni zadosti privlačen za večino prebivalcev in prebivalk občine

OCPS Občine Borovnica predvideva pet glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Krovni steber je celostno prometno načrtovanje, ki horizontalno povezuje preostale štiri stebre: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

1			
Celostno prometno načrtovanje			
2	3	4	5
Hoja	Kolesarjenje	Javni potniški promet	Motorni promet

Strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja ciljev. V naslednjih petih poglavjih vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa tudi strateška vodila in kvantifikacijo ambicij, ki izhajajo iz vizije in ciljev. Z ambicijami, ki so jasne, merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Te ambicije niso pomembne le za izbiro ukrepov, ampak nam bodo pozneje omogočale spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber vsebuje poleg ambicij tudi ukrepe, ki cilje zasledujejo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s splošnimi cilji in ambicijami po strateških stebrih, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi ter finančno smotrni. Vsak ukrep ima svojo številko in je podrobneje finančno in časovno opredeljen v akcijskem načrtu na koncu dokumenta.



PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Leta 2018 smo sprejeli prvo OCPS, vendar izkušnje po Evropi kažejo, da šele druga ali tretja generacija strategije doseže prave učinke v prometnem sistemu in vidne spremembe v potovalnih navadah prebivalcev. Prvi tovrstni dokument praviloma postavi temelje drugačnega razmišljanja v občini, v stroki, med odločevalci in v splošni javnosti. Naslednje strategije postanejo bolj ambiciozne zagovornice spodbujanja alternativ avtomobilom ter hkratnemu postopnemu omejevanju prostora za osebne avtomobile in nižanju hitrosti. Več izkušenj ima občina, lažje sprejme tudi bolj ambiciozne (in zato učinkovite) ukrepe, kar je še eden od razlogov, da je vsaka naslednja Strategija praviloma bolj uspešna od prejšnje (Smernice za pripravo OCPS, 2023).

DOSEŽKI

S sprejemom OCPS v letu 2018 smo naredili velik korak k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa. Izvedli smo 13 večjih ukrepov, ki so izboljšali pogoje za opravljanje poti peš, s kolesom in z javnim prometom ter na ta način izboljšali prometno varnost in kakovost javnega prostora. Bili smo uspešni pri pridobivanju evropskih sredstev, ki so nam omogočila izvesti večje infrastrukturne ukrepe. Redno sodelujemo v Evropskem tednu mobilnosti in ozaveščamo občanke in občane o koristih trajnostne mobilnosti ter pomenu sprememb potovalnih navad. Okrepili smo zavedanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja, kar vpliva tudi na načrtovanje prostora v okviru občinskih prostorskih aktov. Pri pripravi občinskih prostorskih podrobnih načrtov dajemo prednost trajnostni mobilnosti in umirjanju prometa. Proaktivno smo sodelovali tudi pri pripravi regijske celostne prometne strategije 26 občin Ljubljanske urbane regije.



Občina vsako leto sodeluje v Evropskem tednu mobilnosti

IZZIVI

Pomanjkanje finančnih sredstev ob velikem številu potrebnih ukrepov je velika težava vseh, še posebej majhnih občin, kot je naša, kar pomeni, da je izvajanje ukrepov prepočasno. V občini smo glede kritične infrastrukture odvisni od državnih institucij, kot so Direkcija RS za infrastrukturo in Slovenske železnice, zato se še bolj krepi potreba po večjem aktivnem sodelovanju različnih deležnikov. Na lokalnem nivoju pa ostaja težavno izvajanje nekaterih ukrepov, kot so umirjanje prometa in zniževanje omejitve hitrosti, saj tiho večino, ki ukrep podpira, pogosto preglasijo posamezniki, ki jim tovrstne rešitve ne ustrezajo. Še bolj jasna in odločna politična podpora za izvajanje ukrepov v prid trajnostne mobilnosti je torej nujna za preseganje teh izzivov. Navsezadnje pa trenutno premalo pozornosti posvečamo tudi sistematičnemu spremljanju in vrednotenju OCPS.

PRILOŽNOSTI

Priložnost se kažejo v nadaljnjem črpanju evropskih oziroma državnih sredstev za izvajanje zastavljenih ukrepov. Bolj intenzivno moramo vključevati splošno in strokovno javnost v načrtovanje posameznih ukrepov. Sodelovanje z večjimi generatorji prometa, kot so osnovna šola, vrtec in lokalna podjetja ima velik potencial v procesu spreminjanja potovalnih navad. Na veljavi morajo pridobiti mehki ukrepi upravljanja mobilnosti, saj so ob nizkih stroških hkrati lahko zelo učinkoviti. Prav tako obstaja priložnost, da ozaveščanje in promocijo izvajamo skozi celo leto, ne samo v Evropskem tednu mobilnosti. Priložnost na medobčinski ravni prinaša priprava regijskega prostorskega plana ter kmalu tudi priprava nove regijske celostne prometne strategije. Skozi te strateške mehanizme bo Občina Borovnica lažje komunicirala z deležniki in vplivala na projekte regionalnega pomena.



V procesu priprave OCPS so bile organizirane različne oblike vključevanja javnosti

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov, kar pomeni, da želimo izvesti še večji delež ukrepov, zastavljenih v akcijskem načrtu.

Strateško vodilo	Ambicija
S podatki in na podlagi primerov dobrih praks podprto načrtovanje in izvajanje ukrepov, ki sloni na redni komunikaciji z občani in ključnimi deležniki.	Povečanje deleža izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS na 80 % glede na 53 % l. 2024.

UKREPI

Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti

Za namen spreminjanja potovalnih navad skozi mehke ukrepe bomo nadaljevali in nadgrajevali izvajanje dogodkov in kampanj za ozaveščanje javnosti o pomenu in koristih trajnostne mobilnosti, pri čemer bomo stremeli k izvajanju le-teh tudi izven Evropskega tedna mobilnosti (ukrep 1.1). Prva ciljna skupina so učenci in učenske osnovne šole, za katere bomo izvajali kontinuirano izobraževanje o trajnostni mobilnosti in prometni varnosti (ukrep 1.2), hkrati pa bomo izobraževali in informirali tudi starše (ukrep 1.3). Začetek šolskega leta je zelo primeren čas za informiranje o različnih oblikah dostopnosti, prometnih režimih ter koristih trajnostne mobilnosti.

Druga ciljna skupina so občani in občanke, zato bomo okrepili informiranje občanov o trajnostni mobilnosti, na primer z izdelavo spletnega portala ter zloženke z informacijami o dostopnosti z različnimi oblikami mobilnosti, ki jo bomo razdelili gospodinjstvom (ukrep 1.4). Posebno pozornost bomo namenili dogodkom za ozaveščanje javnosti o prometni varnosti ter prometni kulturi (ukrep 1.5).

Navsezadnje je pomembno, da odločevalci dajejo dober zgled, zato bomo tudi znotraj Občine izvedli izobraževalne aktivnosti za občinsko upravo in občinske svetnike (ukrep 1.6).

Načrtovanje in financiranje

Občina se bo še naprej redno prijavljala na razpise za evropska in državna sredstva za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti (ukrep 1.7). Aktivno bomo sodelovali pri pripravi druge generacije regijske celostne prometne strategije Ljubljanske urbane regije ter pri pripravi prvega regionalnega prostorskega plana (ukrep 1.8 in 1.9). Prenovili bomo načrt šolskih poti oziroma izdelali mobilnostni načrt osnovne šole (1.10). V okviru izboljšanja dostopnosti storitev v občini za osebe z oviranostmi bomo stremeli k odpravi vsaj dveh kritičnih točk za dostopnost oseb z gibalnimi ovirami ter motnjami vida na leto (ukrep 1.11).

V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju bomo krepili integracijo prometnega in prostorskega načrtovanja ter ob naslednji prenovi občinskega prostorskega načrta pripravili vse obvezne strokovne podlage na področju mobilnosti (ukrep 1.12).

Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje

Redno spremljanje in vrednotenje OCPS ter poročanje pristojnemu ministrstvu ni le obvezno, temveč je tudi eden od ključnih korakov pri ugotavljanju, ali izvajamo strategijo, kot smo si jo zastavili in ali smo na pravi poti k doseganju ciljev. Zato bomo v skladu z načrtom spremljanja kazalnikov redno merili tako kazalnike učinkov kot tudi izvajanje akcijskega načrta (ukrep 1.13), seveda pa bomo rezultate tudi javno objavljali (ukrep 1.14).

V sklopu priprave OCPS smo na različne načine vključevali splošno in strokovno javnost, vendar se to ne sme ustaviti s sprejemom strategije. Še naprej bomo skušali zagotavljati vključevanje javnosti ter posvetovanje s prebivalci in ključnimi deležniki o večjih investicijah v prometni sistem v vseh ključnih fazah razvoja projektov. Posluževali se bomo aktivnega in inovativnega sodelovanja v obliki javnih razprav, delavnic, okroglih miz (ukrep 1.15).



DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je najbolj osnovno gibanje človeka in je pravzaprav del vsake poti – hodimo tudi, ko uporabljamo avtomobil (dostop do parkirišč) ali javni promet (dostop do postaj in postajališč). Zato je zelo pomembno, da povsod zagotavljamo dobro hodljivost okolja – to niso le površine za pešce, ki so ključna sestavina urbanih središč ter njihove povezave z bližnjimi naselji, temveč tudi prijetno, čisto in tiho okolje za hojo, ozelenitve in senca, zadostne širine za hojo vstric ali z vozički in drugimi pripomočki, urbana oprema, ki nam omogoča, da si odpočijemo ali pokramljamo ter varna mesta za prečkanje cest. Pešci so navsezadnje tudi najbolj ranljivi udeleženci v prometu, zato je pomembno, da se prometne ureditve prilagajajo njim in ne obratno.

DOSEŽKI

Z izgradnjo površin za pešce in kolesarje med Bregom pri Borovnici in Borovnico ter pločnika ob tovarni Fenolit na Bregu pri Borovnici smo občankam in občanom omogočili varno hojo med naseljema ter zagotovili varno šolsko poti. Z namenom izboljšanja varnosti za pešce v okolici šole smo zagotovili možnost parkiranja na parkirišču v Strugah. Na Zalarjevi cesti smo na enem delu umirili promet z dvignjenimi prehodi za pešce. Uredili smo makadamsko pešpot med Dražico in Borovnico vzdolž Borovnišnice ter med Dražico in Niževcem. Na Gradišnikovi ulici je bil podaljšan pločnik.



Pešcem privlačna infrastruktura in okolje

IZZIVI

Ključni izzivi ostaja neskljenjena infrastruktura za pešce. Zlasti regionalna cesta v naselju Dol ter od Brega proti občini Brezovica ostaja zelo nevarna za pešce, saj ni urejenega pločnika in prehodov za pešce kljub gostemu in hitremu promet. Tudi na občinskih cestah je še vrsto odsekov brez urejenih površin za pešce, med bolj perečimi je Zalarjeva cesta, izven naselja pa na cestah proti Kotom. Šolske poti torej niso v celoti varne, kar vpliva na to, da manj otrok pešači v šolo kot bi lahko, hkrati so s tem povezani višji stroški za zagotavljanje šolskega prevoza. Kjer si morajo pešci deliti površine z motornim prometom, so dodatna težava previsoke hitrosti motornega prometa, še posebej izven naselij. Obstoječe površine za pešce niso povsod prilagojene gibalno oviranim in starejšim. Kot splošen izziv se kaže še vedno pomanjkljiva kultura sobivanja in premajhna stopnja upoštevanja pešcev kot najbolj ranljivih udeležencev v prometu.

PRILOŽNOSTI

Občina Borovnica je relativno majhna občina z zgostitvijo poselitve v enem naselju. Znotraj 20-minutne peš dostopnosti do storitev živi kar 63 % prebivalcev občine, kar predstavlja visok potencial za večji delež hoje v prometu. Predvsem potencial večjega deleža hoje v šolo je ključen, saj so razdalje poti na delo in marsikatero aktivnosti v povprečju precej daljše. Že danes beležimo precej visok delež hoje med šolarji (skoraj polovica), vendar je želja po aktivni mobilnosti med otroci še večja. Hoja je med občankami in občani priljubljena alternativa avtomobilu za opravljanje krajših, lokalnih poti, kar kaže na to, da bi lahko avtomobili večkrat ostali parkirani doma. Priložnost pa se navsezadnje kaže v veliki podpori za izboljšanje šolskih poti, površin za pešce in javnega prostora, ki so jo občani in občanke izkazali v anketah.



Dobra dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo pomeni dobro dostopnost za vse

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za hojo. Če bomo uspeli urediti okolje, varno za otroke, bo varno tudi za preostale ljudi.

Strateško vodilo	Ambicija
Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo v šolo z urejanjem varnih, udobnih in direktnih povezav ter dobrih pogojev za dostopnost funkcionalno oviranih oseb do ključnih ciljev, ob hkratnem ozaveščanju in krepitvi prometne kulture vseh udeležencev v prometu.	Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo na 55 % do l. 2032 glede na 49 % leta 2024.

UKREPI

Izgradnja/ureditev povezav za pešce

Prednostna naloga bo še naprej zagotovitev varne peš (in kolesarske) povezave vzdolž regionalne ceste ter prehod preko ceste. To velja tako za odsek od Brega do meje z občino Brezovica (ukrep 2.1) kot tudi od Borovnice do konca naselja Dol (ukrep 2.2) ter naprej do meje z občino Vrhnika (ukrep 2.3). Gre za državno cesto, zato bomo še naprej intenzivno sodelovali z Direkcijo RS za infrastrukturo, prispevali bomo zlasti pripravo projektne dokumentacije.

Za skrajšanje povezav za pešce bomo zgradili brv čez Borovniščico (ukrep 2.4), ki bo skrajšala pot od starega naselja blokovskih stanovanj do železniške postaje. Podobno bomo pripravili načrte za izgradnjo brvi čez Borovniščico na Barju, ki bo služila predvsem rekreacijski povezavi za pešce in kolesarje (ukrep 2.5).

Sanacija nevarnih točk

Še naprej bomo redno odpravljali nevarne točke na šolskih poteh. Na podlagi evidentiranja problematičnih točk bomo odpravili vsaj 2 nevarni točki letno (ukrep 2.6).

Izboljšali bomo tiste obstoječe prehode za pešce, ki niso ustrezni z vidika preglednosti, vidnosti hitrosti in podobno (ukrep 2.7). Med ključnimi so prehodi za pešce pri telovadnem društvu Partizan, pri Gostilni Godec, v križišču Zalarjeve in Ljubljanske ceste, na križišču Mejačeve in Gradišnikove ulice ter ulice, ki vodi v obrtno-poslovno cono Struge.

Izdelali bomo projektno dokumentacijo za vzpostavitev varne peš povezave za prebivalce naselja Jele skozi podhod pod železniško progo (ukrep 2.8). Projekt je odvisen od priprave državnega prostorskega načrta za nov potek železniške proge na odseku Borovnica–Logatec.

Umirjanje prometa je eden ključnih elementov za povečanje varnosti vseh, še posebej pa ranljivih udeležencev v prometu. Ukrepi na tem področju so opisani v petem stebru motorni promet.

Povečanje privlačnosti za hojo

Povečanje privlačnosti za hojo ni odvisno samo od pločnikov in prehodov za pešce, temveč tudi drugih elementov, ki prispevajo k večji hodljivosti okolja. V ta namen bomo v sklopu tekočih projektov na javnih površinah postavljali urbano opremo (npr. klopi, koši za smeti, otroška igrišča itd.) (ukrep 2.9). Hkrati bomo povečevali ozelenitev ob prometnih površinah, ki prispevajo k senčenju, zmanjšanju pregrevanja asfaltnih površin ter k prijetnejšem ambientu (ukrep 2.10).

Izdelali bomo projektno dokumentacijo za dopolnitev omrežja javne razsvetljave, pri čemer bomo upoštevali prioritete lokacije, ki so jih izpostavili občani in občanke v procesu vključevanja javnosti (ukrep 2.11). Med njimi so npr. na odseku Gradišnikove, ob Liku, v Podgori, na Paplerjevi itd.

Organizacijski ukrepi za povečanje varnosti pešcev

Pilotno bomo vzpostavili in začeli izvajati pešbus za učence in učenke osnovne šole (ukrep 2.12). Pešbus je način organizirane in spremljanje hoje v šolo za najmlajše šolarje. Otroci se na hojo v šolo s Pešbusom predhodno prijavijo in skupaj s starši izberejo postajo Pešbusa, na kateri se bodo pridružili skupini. Zjutraj se potem otroci ob točno določeni uri zberejo na izbrani postaji in nato skupaj z odraslimi spremljevalci hodijo po premišljeno načrtani in označeni poti do šole.

Za večjo varnost na šolskih poteh bodo na najbolj nevarnih točkah skrbeli prostovoljci prometni nadzorniki, ki bodo voznike opozarjali na previdnejšo in obzirnejšo vožnjo, otrokom pa pomagali pri prečkanju cest (ukrep 2.12).



TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Na kratkih razdaljah do nekaj km je v urbanih naseljih kolo »od vrat do vrat« v večini primerov najhitrejšo prevozno sredstvo, saj pri njegovi uporabi ne izgublamo časa v prometnih zastojih in pri iskanju parkirnega mesta. Glede na to, da večina naselij v občini leži na ravnini ali na ne prestrmih pobočjih in ker do občinskega središča niso oddaljena več kot 4 km, bi lahko kolo igralo pomembnejšo vlogo pri dostopu do šole, delovnih mest, različnih storitev ter rekreacijskih površin v Borovnici. Še posebej, ker tudi pri ne preveč intenzivnem kolesarjenju le-to prispeva h krepitvi zdravja, hkrati pa ne onesnažuje okolja ter povečuje energetska učinkovitost prometa. Poleg tega je kolesarjenje vse bolj priljubljena rekreacijsko-turistična dejavnost, za katere imamo dobre predpogoje in privlačno okolico. Trenutno je tako za dnevno mobilnost kot kolesarsko rekreacijo največja ovira pomanjkanje ustrezne infrastrukture za direktne, varne, neprekinjene in udobne kolesarske povezave. Občutek varnosti in udobje kolesarjenja ter možnost varnega parkiranja koles pa sta najpomembnejša dejavnika večine ljudi pri odločitvi, ali bodo za prevozno sredstvo namesto avtomobila uporabili kolo.

DOSEŽKI

Izgradnja kolesarske povezave med P+R Borovnica in Bregom pomeni, da smo pridobili prvo, namensko kolesarsko površino v občini. Po njej je možno varno kolesariti ob regionalni cesti, kjer je (hitrega) prometa veliko. Za izboljšanje pogojev za kolesarjenje v šolo smo uredili pokrita kolesarska stojala pri osnovni šoli, ki so pogosto polna, delež otrok, ki kolesarijo v šolo pa je relativno visok za slovenske razmere (skupno 13 %). Pokrita kolesarska stojala so tudi pri ŽP Borovnica, ki omogoča potnikom, da do postaje potujejo s kolesom in nato nadaljujejo z vlakom. Uredili smo kolopark. Med Borovnico in Niževcem ter po opuščeni trasi Južne železnice smo vzpostavili rekreacijsko-turistične pohodniško- kolesarske poti. Redno izvajamo tudi prireditve v okviru programa Borovnica kolesari.



Kolesarjenje je priljubljena oblika rekreacije, kar je dobra osnova, da postane tudi bolj pogosta oblika mobilnosti

IZZIVI

V občini žal še ne moremo govoriti o kolesarskem omrežju, saj imamo le posamezne, neskljene odseke kolesarskih povezav tako za dnevno mobilnost kot tudi za rekreacijo in turizem. Tako kot za hojo je glavni izziv kolesarjenje ob regionalni cesti, saj prav alternative za potovanje med Borovnico proti Vrhniku in proti Podpeči ni. Kolesarji morajo uporabljati enako (slabo vzdrževano) površino kot vozniki, ki pa so pogosto prehitri in nevarno prehitvajo. Pomanjkljiva kultura sobivanja je eden od dejavnikov za slab občutek varnosti kolesarjev, še posebej med tistimi bolj ranljivimi, kot so otroci, starejši in ženske. V občini žal beležimo visok delež kolesarskih nesreč med vsemi nesrečami.



Kolesarji morajo deliti ozke ceste tudi s tovornim prometom



Regionalna cesta je brez površin za kolesarje in pešce

PRILOŽNOSTI

Kljub pomanjkljivim pogojem za kolesarjenje, je kolesarjenje precej priljubljena oblika mobilnosti (zlasti v šolo) ter rekreacije. Več kot 70 % gospodinjstev ima tri kolesa ali več. Če danes v šolo kolesari 13 % otrok, pa si jih tega želi kar 42 %. To je potencial, na katerem moramo graditi in otrokom omogočiti pogoje za udejstvovanje v aktivni, zdravi in samostojni mobilnosti. Priložnost prav tako ponuja razvijajoče se državno kolesarsko omrežje (ter z njim povezana sredstva), ki bo potekalo tudi skozi našo občino. Občina je zaradi bližine Ljubljanskega barja prepoznana po privlačnosti okolja za rekreacijsko kolesarjenje, v kombinaciji z železniškim prometom pa je potencial za turistično kolesarjenje še posebej visok. Urejene poti za rekreacijsko-turistično kolesarjenje pa pomeni tudi izjemno dobro osnovo za dnevno mobilnost, zato moramo delati na sinergiji obeh oblik kolesarjenja. Navsezadnje je podpora občanov in občank za urejanje več kolesarskih površin zelo visoka.



Med otroki je zaznati veliko željo po kolesarjenju

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za kolesarjenje. Varni pogoji za kolesarjenje za otroke pomenijo tudi varno okolje za kolesarjenje starejših, gibalno oviranih in navsezadnje vseh, ki ne sodijo med bolj ranljive udeležence.

Strateško vodilo	Ambicija
Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje v šolo z urejanjem varnih, udobnih in neprekinjenih povezav v kombinaciji z umirjanjem prometa ob hkratni krepitvi prometne kulture vseh udeležencev v prometu.	Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo na 18 % do l. 2032 glede na 13 % l. 2024.

UKREPI

Izgradnja/ureditev povezav za kolesarje

Tako kot pri hoji bo še naprej prednostna naloga vzpostavitev kolesarske povezave na regionalni cesti, tako od Brega v smeri Podpeči (ukrep 3.1) kot tudi od Borovnice skozi Dol (ukrep 3.2) ter do meje z občino Vrhnika (ukrep 3.3). Še naprej si bomo prizadevali za ureditev varne kolesarske povezave od Borovnice do Bevk v sklopu državnega kolesarskega omrežja oziroma omrežja turističnih kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju (ukrep 3.4). Za vse te povezave bomo pripravili projektno dokumentacijo in pozivali DRSI k čimprejšnji izvedbi.

Ob prenovah občinskih cestah bomo zagotavljali kolesarske pasove, na primer na cesti med Borovnico in Brezovico pri Borovnici, Ceste na Laze, cesti do Ohonice ter cesti do Niževca in Zabočeva (ukrep 3.5).

Umirjanje prometa je eden ključnih elementov za povečanje varnosti kolesarjev, še posebej ta, kjer si morajo deliti prostor z motornim prometom. Ukrepi na tem področju so opisani v petem stebru motorni promet.

Parkirišča za kolesa

Varno parkiranje koles je predpogoj za spodbujanje kolesarjenja. Zaradi že preseženih kapacitet bomo poiskali rešitev za povečanje kolesarnice ob osnovni šoli ter uredili dodatna kolesarska stojala neposredno ob vhodu (ukrep 3.6).

Kolesarska stojala bomo postopno nameščali ob ključnih ciljnih, kot so knjižnica, vrtec, pri Godcu, trgovinah, na igriščih, na ključnih avtobusnih postajališčih (ukrep 3.7).

Slovenskim železnicam bomo tudi predali pobudo za ureditev čim bolj neposrednega dostopa do kolesarnice na železniški postaji Borovnica, ki ga trenutno podaljšuje ograja (ukrep 3.8). Želimo urediti tudi polnilnice za električna kolesa, in sicer na železniški postaji, v središču Borovnice ter pred sotesko Pekel.

Ozaveščevalne in promocijske dejavnosti

Šolo bomo podprli pri izvajanju kolesarskih dogodkov v okviru šolskih dejavnosti ter Evropskega tedna mobilnosti, nadaljevali bomo z izvajanjem prireditev »Borovnica kolesari« (ukrep 3.10). Rekreacijsko-turistične kolesarske povezave bomo trasirali, označili na terenu (ter na spletu) in jih promovirali (ukrep 3.11).



ČETRTE STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni prevoz prinaša veliko koristi posameznikom, skupnostim in lokalnemu gospodarstvu. Je ključen za omogočanje dostopnosti in mobilnosti vsem prebivalcem, ne glede na starost, zdravstveni ali finančni status. Ocenjuje se namreč, da več kot 30 % prebivalcev ne sme ali iz različnih razlogov ne more voziti avtomobila. Javni prevoz je torej osnova za zagotavljanje socialne vključenosti in zmanjševanja prevozne revščine. Z vidika kapacitete je tudi precej bolj učinkovit kot prevoz z osebnim avtomobilom, prav tako prispeva k nižjim emisijam in hrupu. Žal tako kot drugod tudi v Borovnici osebni promet prevladuje nad javnim. Toda čeprav se večina ljudi še vedno poslužuje avtomobila, Borovnica kljub majhnosti občine spada med prvih 10 postaj v Sloveniji po številu odpravljenih potnikov. Povečani zastoji na cestah proti mestnim središčem, dobra lega ob železnici ter krajši potovalni čas z vlakom kot z avtomobilom do glavnega mesta so privedli do tega, da prebivalci Borovnice v relativno precejšnji meri za prevoz na delo ali izobraževanje v Ljubljano uporabljajo povezave z vlakom. Vendar po drugi strani avtobusni promet v občini zaradi nizkih frekvenc in slabe pokritosti z linijami trenutno skoraj nima veljave, zato moramo biti v lokalnem prevozu prilagodljivi. V ta namen uvajamo nove oblike javnega prevoza, kot je prevoz na klic, ki omogočajo osnovno mobilnost najbolj ranljivim prebivalcem brez alternativ.

DOSEŽKI

Čeprav javni promet ni v naši pristojnosti, smo uspeli v preteklih letih vseeno izboljšati možnosti prevoza. Občina organizira brezplačen avtobusni prevoz enkrat tedensko do Vrhnike in nazaj, kar zadostuje za ureditev zadev na upravni enoti ali banki ter enkratnega obiska zdravnika. Ker pa je treba priti do avtobusnega postajališča v Borovnici, je ta možnost manj privlačna za tiste, ki ne živijo v središču Borovnice. Zato se je Občina z nakupom lastnega vozila ter pridobivanjem prostovoljcev voznikov priključila projektu prevozov na klic »Prostofer«. Prostofer je namenjen vsem tistim starejšim, ki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov in imajo nizke mesečne dohodke, pa tudi slabše povezave z javnimi prevoznimi sredstvi. Prostofer jim omogoča lažjo dostopnost do zdravniške oskrbe, brezplačne prevoze do javnih ustanov, trgovskih centrov ipd. Na področju šolskega prevoza smo uredili postajališča šolskega avtobusa. Največja pridobitev je bila prenova ŽP Borovnica s podhodom, nadstrešnicami, novimi peroni, ureditvijo parkirišča P+R, kolesarnico itd. (investitor DRSI). Število potnikov v železniškem prometu narašča. Občina je s sredstvi Ministrstva za infrastrukturo za potnike uredila parkirišče P+R. V medkrajevnem avtobusnem prometu pa je z novimi koncesijami leta 2024 prišlo do povečanja frekvence avtobusov na liniji Breg–Borovnica–Vrhnika (prevoznik LPP) na 10 parov voženj na dan, z novim postajališčem Borovnica P+R.



Šolski prevoz se opravlja tudi na krajše razdalje zaradi nevarnih šolskih poti

IZZIVI

Avtobusni promet v občini je praktično nekonkurenčen avtomobilskemu, saj je povezav proti Vrhniku premalo zlasti v popoldanskem času. Proti Ljubljani je bolj privlačen vlak, avtobusna povezava pa je zgolj ena na dan ter časovno nekonkurenčna povezavam z vlakom. Posledično se sodeč po anketah avtobusni promet praktično ne uporablja, občani in občanke so večinsko nezadovoljni z njim. Poleg povezav so nezadovoljni tudi z neustreznimi avtobusnimi postajališči in pomanjkljivimi informacijami, pa tudi cenami. Železniški promet je bolj privlačen, vendar je težava premajhno število odhodov vlakov v večernem času in ob vikendih ter na splošno nezanesljivost/netočnost.



Kljub urejenim avtobusnim postajališčem ostaja dostop do njih nevaren, saj ob regionalni cesti ni povsod urejenega pločnika

PRILOŽNOSTI

V anketah je izražena močna podpora pogostejšim vožnjam vlakov in avtobusov. Vlak je na splošno precej priljubljen, Borovnica ima zelo dobro povezavo proti Primorski in Ljubljani, hkrati pa je zaradi oddaljene avtoceste vlak časovno za potovanje do denimo središča Ljubljane veliko bolj konkurenčen kot avto. Nadgradnja železniške proge in priprava državnega prostorskega načrta za novo traso proge med Borovnico in Logatcem pa bo v prihodnosti prinesla veliko priložnosti tako za bolj pogoste odhode vlakov kot tudi za sprostitev prostora na današnji trasi železniške proge. Na področju avtobusnega prometa se kaže priložnost povezovanja in usklajevanja z občinama Brezovica in Vrhnika glede optimalnega poteka avtobusnih linij.



Urejena avtobusna postajališča so predpogoj za privlačen javni prevoz

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo skrb za zagotavljanje zadostne frekvence vseh oblik JPP za večjo dostopnost.

Strateško vodilo	Ambicija
Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev izven občine na način, da zagotavlja redne in dovolj pogoste odhode z urejenih postajališč ter potovalni čas, konkurenčen osebnemu avtomobilu.	Povečanje skupnega števila potnikov z različnimi oblikami JPP do l. 2032 za 20 % glede na obdobje 2019–2024.

Železniški prevoz

Železniški prevoz ni v domeni Občine, vendar je izrednega pomena za naše prebivalce in obiskovalce občine. Pri Slovenskih železnicah si bomo prizadevali za zagotovitev dodatnih odhodov vlaka na relaciji Borovnica–Ljubljana in Ljubljana–Borovnica ob konicah, poleg tega si želimo dodatne odhode iz Ljubljane v večernem času, npr. med 23.00 in 1.00 (vsaj med konci tedna) (ukrep 4.1). Prav tako bomo podpirali in spodbujali vzpostavitev taktnega voznega reda vlakov (tj. enakomerne razporeditve voznega reda), kar pomeni v koničnih urah ob delovnikih na 15 oziroma 30 minut, zunaj konice pa na 60 minut (ukrep 4.1).

Medkrajevni avtobusni prevoz

Medkrajevni avtobusni prevoz prav tako ni v naši pristojnosti, si bomo pa pri odgovornih za načrtovanje (DUJPP) prizadevali za zagotovitev dodatnih odhodov avtobusov v popoldansko-večernem času na relaciji Vrhnika–Borovnica (ukrep 4.3). Dali bomo pobudo za pilotno uvedbo linije Vrhnika–Borovnica–Brezovica pri Borovnici z namenom povezovanja zalednih naselij (ukrep 4.4). V sklopu priprave regijske celostne prometne strategije bomo s sosednjimi občinami obravnavali morebitno reorganizacijo linij med občinami Ljubljana, Brezovica in Borovnica, ki bi bolj smiselno služile potrebam potnikom (ukrep 4.5).

Preverili in uredili bomo neaktivna avtobusna postajališča v občini. Postajališča, pomembna za dostopnost prebivalcev, bomo uredili (npr. Dol pri Borovnici Pivk, Borovnica Mercator, Breg pri Borovnici itd.), po potrebi pa bomo nekatera neaktivna avtobusna postajališča združili (npr. Borovnica K in Borovnica Most) oziroma ukinili ter poskrbeli, da so spremembe vidne tudi na državni informacijski platformi za načrtovanje potovanj (ukrep 4.6).

Lokalni prevozi

Zaradi vse večjega povpraševanja po prevozu na klic (storitev Prostofer) bomo preučili, kako bi lahko storitev nadgradili. Izbrano rešitev bomo tudi izvedli (ukrep 4.7).

V sklopu prenove Paplerjeve ulice bomo uredili avtobusno postajališče pred šolo z namenom zmanjševanja konfliktov med pešci, potniki ter vozniki avtomobilov (ukrep 4.8).

Po tem, ko bo zgrajena še peš in kolesarska povezava na relaciji Breg–meja občine Brezovica in s tem tudi varna šolska pot, bomo izdelali nov koncept lokalnega (trenutno šolskega) prevoza, hkrati pa na podlagi analize kot komplementarni ali nadomestni ukrep uvedli reditelje na šolskih poteh ter spodbujali pešbus in bicivlak (ukrep 4.9).

Informiranje in komuniciranje

Povečati želimo informiranost občanov o javnem prevozu, zato bomo zbrali vse informacije o vseh oblikah JPP v občini na enem mestu (tako na spletu kot v tiskanem gradivu) (ukrep 4.10). Intenzivno bomo komunicirali z DUJPP in avtobusnimi prevozniki z namenom usklajevanja voznih redov in frekvenc javnega potniškega prometa z dejanskimi potrebami. Prav tako bomo sodelovali pri prilagajanju in spremembah nacionalne zakonodaje s področja cestnih prevozov, vezanih na javni potniški prevoz (ukrep 4.11).



PETI STEBER: MOTORNI PROMET

Ob številnih prednostih, ki jih prinaša mobilnost z avtomobilom, so podrejanje javnega prostora avtomobilom ter zanemarjanje alternativ ter posledična pretirana uporaba avtomobilov prinesli kup težav in negativnih učinkov. Naraščanje osebnega avtomobilskega prometa ima med drugim za rezultat hrup, slabšo kakovost zunanega zraka in zastoje, ti pa (tako tradicionalno mislimo) zahtevajo širitev obstoječih in gradnjo novih javnih prometnih površin ter s tem povezanih javnofinančnih izdatkov. Naraščanje prometa v urbanih naseljih povzroča krčenje javnih površin oz. spremembo njihove namembnosti. Območja, ki so bila namenjena družabnosti, so marsikje postala parkirišča. Javno življenje se je moralo zaradi tega tudi v Borovnici umakniti z ulic oz. tam poteka le občasno. Velike asfaltne površine prispevajo k pregrevanju mest. Zaradi močne prevlade avtomobilov in neprilagojenih hitrosti sta hoja in kolesarjenje postala bolj nevarna. Pogosto starši v želji po obvarovanju otrok pred nevarnostmi na cesti vozijo z avtomobili v šolo, s tem pa sami prispevajo k dodatni nevarnosti za druge otroke. S tem jih odrasli ropamo samostojnosti in gibanja, dveh ključnih elementov za zdravo odraščanje. Naša dolžnost je, da omogočimo vsem udeležencem v prometu varno gibanje, prednost pa damo tistim, ki ne povzročajo negativnih učinkov v prostoru in prometu. Tak pristop je navsezadnje dobrodošel tudi za voznike, ne samo zaradi večje varnosti, temveč tudi večje pretočnosti, ki jo prinese večja uporaba alternativnih oblik mobilnosti. Zato je OCPS usmerjen v upravljanje motornega prometa na način, da se zagotavlja večjo uravnoteženost med prevoznimi sredstvi, v umirjanje motornega prometa, v transformacijo cestnih površin, ki dajejo večjo veljavo ranljivim udeležencem v prometu, hkrati pa tudi v zagotavljanje varne cestnoprometne infrastrukture. Vse to ob zavedanju, da bo avto ostal pomemben in za marsikoga obvezen element sodobnega življenja.

DOSEŽKI

V zadnjih letih smo uredili parkirišče za 96 vozil pri ŽP Borovnica, kar omogoča brezplačno parkiranje za potnike železniškega prometa ter plačljivo parkiranje za ostale. V sklopu izgradnje je bilo poskrbljeno tudi za lastnike električnih vozil, saj je na voljo 5 polnilnic za 10 vozil. Prav tako smo električno polnilnico postavili na Molkovem trgu. Med večjimi rekonstrukcijami cest je treba izpostaviti rekonstrukcijo regionalne ceste med Bistrom in Dolom, Borovnico in Bregom ter v Pakem. V sklopu nadgradnje železniške proge so bili obnovljeni podvozi v Pako, na Bregu ter v Borovnici na Ulici bratov Debevec. Obnovljeno je bilo križišče regionalne ceste in občinske ceste v Lazah. V Dražici je bil prenovljen most čez Borovniščico in odsek ceste od mostu do ceste Borovnica–Brezovica pri Borovnici. Med občinskimi cestami je bila sanirana cesta Borovnica–Brezovica pri Borovnici v dolžini 550 m ter izveden ukrep umirjanja prometa z dvignjeno ploščadjo za večjo varnost pešcev. Izvedli smo ukrepe umirjanja prometa na Zalarjevi cesti (dvignjena ploščad pri Gostilni Godec ter pri TVD Partizan). Namestili smo merilce hitrosti na treh lokacijah. Uredili smo dovozno pot do parkirišča za zaposlene na OŠ z namenom preusmerjanja prometa stran od varne šolske poti. Uredili smo tudi začasno parkirišče v industrijski coni Struge z namenom parkiranja za zaposlene v osnovni šoli in dostave otrok do šolske poti v dopoldanskem času oziroma za uporabnike storitev TVD Partizan, krajevne knjižnice ter gostinskih lokalov v popoldanskem in večernem času.



Umirjanje hitrosti je eden ključnih načinov za izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu

IZZIVI

Med najbolj perečimi problemi z vidika varnosti ranljivih udeležencev (zlasti otrok) je prehitra vožnja voznikov in voznic ter nepravilno parkiranje na pločnikih in avtobusnih postajališčih. Med ključnimi izzivi na področju motornega prometa ostaja slabo stanje tako državnih kot občinskih cest. Ozke ceste z načeto voziščno konstrukcijo negativno vplivajo na prometno varnost vseh udeležencev v prometu. To je še posebej problematično zaradi relativno velikega števila tovornjakov in traktorjev ter vojaških vozil. Nerešen ostaja izziv neustreznega podvoza pod železniško progo, npr. v Jelah, ki je ob večjih padavinah poplavljen. Na splošno občani in občanke še vedno precej uporabljamo avtomobil tudi za krajše poti, ko bi lahko izbrali alternativo.



Regionalna cesta proti Vrhniku je preozka, nima površin za pešce in kolesarje, srečevanje vozil, še posebej tovornih in avtobusov, je oteženo

PRILOŽNOSTI

Nadaljujejo se dogovori med deležniki za nujno potrebno obnovo ceste proti Vrhniki ter izgradnja obvozne ceste pri Bistri, kar bo tudi priložnost za ureditev varne povezave med občinama ter tudi peš in kolesarskih povezav, hkrati pa bo obvarovala kulturno dediščino gradu. Ne glede na stanje infrastrukture je velika priložnost v umirjanju prometa, ki ga podpira večina anketiranih občan in občank. Pričakuje se tudi zmanjšanje tovornega prometa zaradi zmanjšanja gradbenih del na železniški infrastrukturi.

Dolgoročno pa največjo priložnost prinaša izdelava državnega prostorskega načrta in izgradnja nove trase železniške proge med Borovnico in Logatcem, saj bo projekt vključeval izgradnjo obvozne ceste izven naselja Borovnica. To bo omogočilo celostno umiritev motornega prometa v središču naselja, preusmeritev večine osebnega in tovornega prometa pa bo pomenila priložnost za popolno transformacijo cestnih površin v mestu. Vendar predvidena gradnja nove proge med medpostajnama odsekoma Borovnica in Logatec z vidika dostopnosti občine Borovnica in varnosti prometa med Verdom in Borovnico ne bo mogoča brez predhodne celovite rekonstrukcije še preostalih delov regionalne ceste, vključno z izgradnjo obvozne ceste mimo kompleksa TMS v Bistri ter izgradnjo površin za kolesarje in pešce na celostnem odseku med Borovnico in Verdom oziroma Vrhniko.



Vizija ureditve Zalarjeve ceste

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavni prioriteti tega stebra bosta povečanje varnosti na regionalni cesti ter umirjanje prometa.

Strateško vodilo	Ambicija
Izboljšanje cestnih povezav, da zagotavlja varno udeležbo vseh udeležencev, ob hkratnem umirjanju prometa in zmanjševanju privlačnosti uporabe avtomobila za kratke poti.	Zmanjšanje deleža voznikov, ki vozijo nad omejitvijo hitrosti v občini na 20 % do l. 2032 glede na 39 % l. 2024.

UKREPI

Preureditev cestnih površin

Preuredili bomo Paplerjevo ulico med odcepom za vrtec in Rimsko cesto, saj kot glavna dostopna cesta do osnovne šole in vrtca trenutno ne zagotavlja ustrezne varnosti najbolj ranljivih udeležencev (ukrep 5.1). Po izdelavi koncepta in projektne dokumentacije v skladu z usmeritvami obstoječega občinskega podrobnega prostorskega načrta za to območje (ki predvideva skupni prometni prostor/območje prijaznega prometa) bomo izvedli pilotno oziroma začasno ureditev prometnega režima, pri tem pa bomo merili učinke in vključevali ciljno javnost. Srednjeročno pa bomo ulico tudi rekonstruirali.

Prav tako bomo celostno preuredili Zalarjevo cesto z namenom umirjanja prometa ter vzpostavitve skupnega prometnega prostora, prijaznega pešcem in kolesarjem (ukrep 5.2).

Še ena od prednostnih nalog je prenova Mejačeve ulice z namenom umirjanja motornega prometa in zagotavljanja varnih površin za pešce in kolesarje ter kakovostnih javnih površin na Molkovem trgu. V prvi fazi je predvidena izdelava projektne dokumentacije za rekonstrukcijo v sklopu izvedbe novega vodovoda ter osnovna prenova. Dolgoročno pa je predvidena izvedba celotne rekonstrukcije (ukrep 5.3).

Naročili bomo izdelavo študije in celostnega koncepta prometne ureditve v občini za obdobje med gradnjo nove železniške proge med ŽP Borovnica in ŽP Logatcem ter po opustitvi sedanje trase železniške proge. Ta državni projekt bo prinesel ogromno priložnost za preobrazbo javnega prostora v občini, saj bo z obvozno cesto, predvideno v sklopu projekta, iz središča Borovnice možno umakniti promet, ki nima cilja v naselju Borovnica. To pomeni, da bodo lahko pešci in kolesarji dobili precej več prostora, promet, ki pa bo ostal, bo umirjen ter se bo lažje srečeval (ukrep 5.4). Opustitev železniškega prometa na sedanji trasi med železniško postajo Borovnica in koncem naselja Dol (gledano v smeri proti Verdu) bo ne samo omogočila izgradnjo obvozne ceste mimo Borovnice do naselij v južnem delu Borovniške doline (Dražica, Niževce, Zabočevo, Ohonica in Brezovica pri Borovnici), temveč omogočila, da se opuščena trasa na zahodni delu doline spremeni v dovozno in kolesarsko cesto. Prizadevali si bomo, da bo postala del nove trase državne kolesarske povezave D1 med Ljubljano in Kopro ali vsaj regionalne kolesarske povezave Ljubljana–Borovnica–Logatec.

Umirjanje prometa

Kupili in namestili bomo dodatne merilce hitrosti (ukrep 5.5). Poleg tega bomo kupili tudi radar za nadzor hitrosti in ohišja, ki bodo nameščena na izbranih problematičnih lokacijah s prehitrim prometom (ukrep 5.6).

Še naprej bomo nameščali naprave za umirjanje prometa, kjer prometna signalizacija ne zadošča (ukrep 5.7). Med prednostnimi lokacijami so npr. Ulica bratov Mivšek, Zalarjeva v južnem delu itd.).

Na občinskih cestah znotraj naselij bomo v skladu z najboljšo prakso znižali omejitev hitrosti na 30 km/h (ukrep 5.8). Pri trku vozila v pešca pri 50 km/h je 90-odstotna verjetnost smrti pešca, medtem ko je pri hitrosti 30 km/h 90-odstotnost preživetja pešca, zato podaljšanje poti voznikom za nekaj sekund ne more biti razlog za neizvajanje ukrepov, ki najbolj prispevajo k varnosti pešcev in kolesarjev.

Spodbujali bomo pogostejši nadzor motornega prometa v naseljih, posebej v območju šole in vrtca, na kritičnih točkah varnih šolskih poti ter na najbolj nevarnih mestih za dostop do postajališč šolskega kombija v času prihodov in odhodov iz šole (ukrep 5.9).

Ukrepi na cestah za večjo varnost

Še naprej si bomo prednostno prizadevali za čimprejšnjo rekonstrukcijo regionalne ceste R3-642 proti Bistri, pri čemer bomo spodbujali varianto, ki predvideva predorski potek mimo Bistre (ukrep 5.10). Rekonstrukcija je pomembna ne samo zaradi vzpostavitve površin za pešce in kolesarje, temveč tudi zaradi zagotavljanja varnosti vseh udeležencev v prometu, tudi motornem.

Skupaj z Občino Vrhnika bomo pristopili k rekonstrukciji mostu preko Bistre v Bistri, za katero je že pripravljena projektna dokumentacija (ukrep 5.11).

V obrtni coni Struge bomo izvedli predvideno prometno ureditev na podlagi obstoječega občinskega podrobnega prostorskega načrta, vključno z ureditvijo za pešce in kolesarje (ukrep 5.12).

V sklopu izjemno pomembnega državnega projekta novega poteka železniške proge bo predvidena tudi izgradnja obvozne ceste ob vzhodnem delu naselja Borovnica od regionalne ceste do obrtne cone Struge in začetka naselja Dražica (»obvoznica Koti«) (ukrep 5.13). Ta cesta je pogoj za umaknitev tovornega in tranzitnega prometa iz naselja Borovnica.

Za to obdobje priprave državnega prostorskega načrta bomo pripravili tudi projektno dokumentacijo za rekonstrukcijo podvoza Jele za zagotavljanje prevoznosti v času poplav (ukrep 5.14).

Še naprej bomo izvajali ukrepe za večjo preglednost in varnosti na občinskih cestah, npr. z zagotavljanjem rednega obreza vegetacije, nadzora nad ustreznostjo ograj, namestitvijo ogledal itd. (ukrep 5.15).

Parkiranje

V okviru novega prometnega režima na Paplerjevi ulici bomo uredili možnost kratkotrajnega parkiranja pri OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica (t. i. "Kiss & Go") (ukrep 5.16).

Prav tako bomo celostno uredili parkirno problematiko v okviru prenove Zalarjeve ceste in Mejačeve ulice, s poudarkom na preprečevanju nepravilnega parkiranja (ukrep 5.17).

Celostno bomo uredili parkirišče Struge za namen varnejšega odlaganja učencev in parkiranja učiteljev osnovne šole (ukrep 5.18). Predvidena je ureditev signalizacije, varnih površin za pešce in kolesarje, ozelenitev in urbana oprema. Z ureditvijo parkirišča, ki ni umeščeno tik ob šoli, želimo preusmeriti večino motornega prometa stran od neposredne okolice šole ter omogočiti varno hojo v šolo tistih, ki jih starši pripeljejo. Parkirišče bo možno koristiti v času večjih prireditev v poletnem času.

Spodbujali bomo pogostejši nadzor nad nepravilnim parkiranjem, zlasti na kritičnih točkah, kjer je več ranljivih udeležencev (ukrep 5.19). To je na primer pred osnovno šolo, na avtobusni postaji, na postajališčih šolskega avtobusa, pri župniji, na Zalarjevi cesti, pri pošti itd.

Za obiskovalce Ljubljanskega barja želimo urediti manjša parkirišča z namenom preprečevanja nelegalnega parkiranja v zaščitenem območju (ukrep 5.20). Obiskovalce barja bomo o tovrstni ponudbi informirali preko različnih kanalov.



foto: Jože Pristavec-Joc

zap. št.	ukrep	aktivnost	strošek Občine	vir financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
PROMOCIJSKO-OZAVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI														
1.1	Dogodki in kampanje za ozaveščanje javnosti o pomenu in koristih trajnostne mobilnosti	Izvedba vsaj 2 kampanj letno, od tega 1 v času Evropskega tedna mobilnosti	5.000 € letno	občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM	nizka	Občina Borovnica v sodelovanju z lokalnimi društvi								
1.2	Kontinuirano izobraževanje učencev OŠ o trajnostni mobilnosti in prometni varnosti: vključitev v aktivnosti, kot so Aktivno v šolo in zdravo mesto, prometna kača, Kokoška rozi itd.	Izvedba vsaj 2 kampanj letno, od tega 1 v času Evropskega tedna mobilnosti	v okviru rednega programa in učnega načrta	občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM	nizka	OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica v sodelovanju z Občino Borovnica								
1.3	Kontinuirano izobraževanje informiranje staršev učencev OŠ o dostopnosti do šole: informacijski paket v začetku vsakega šolskega leta, objava na oglasni deski, objava na spletni strani, informiranje o spremembah po e-pošti	izvedene aktivnosti	v okviru rednega programa in učnega načrta	občinski proračun in sredstva OŠ	nizka	OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica v sodelovanju z Občino Borovnica								
1.4	Informiranje občanov o trajnostni mobilnosti - izdelava spletnega portala oz. podstrani občinske spletne strani ter zloženke z informacijami o dostopnosti peš, s kolesom, JPP, z avtomobilom	Priprava spletne podstrani na spletni strani Občine	v okviru rednega dela	občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM	nizka	Občina Borovnica								
		Priprava in tisk zloženke, distribucija po gospodinjstvih	2.000 € (zunanji izvajalec)	občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM	nizka	Občina Borovnica s podporo zunanjega izvajalca								
1.5	Dogodki in kampanje za ozaveščanje javnosti o prometni varnosti ter prometni kulturi	Izvedba vsaj 2 kampanj letno	2.000 € letno	občinski proračun in sredstva AVP	nizka	Občina Borovnica ter SPVCP v sodelovanju z lokalnimi društvi								
1.6	Izobraževalne aktivnosti za občinsko upravo in občinske svetnike	Izvedba vsaj 2 aktivnosti letno	v okviru rednega dela	občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM	nizka	Občina Borovnica in zunanji izvajalci								

NAČRTOVANJE IN FINANCIRANJE												
1.7	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti	Prijava na vsaj 1 razpis letno	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica						
1.8	Aktivno sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije	Aktivna vključenost	v okviru rednega dela	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica						
1.9	Aktivno sodelovanje pri pripravi regijskega prostorskega plana	Aktivna vključenost	v okviru rednega dela	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica						
1.10	Prenova Načrta šolskih poti oziroma izdelava mobilnostnega načrta OŠ	Izvedba	2.000 €	OŠ Borovnica	nizka	OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica v sodelovanju z Občino Borovnica						
1.11	Ukrepi za izboljšanje dostopnosti storitev v občini za osebe z oviranostmi	Odprava vsaj dveh kritičnih točk za dostopnost oseb z gibalnimi ovirami ter motnjami vida na leto	3.500 € letno	občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM	visoka	Občina Borovnica v sodelovanju z JP KPV d. o. o.						
1.12	Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju	Ob naslednjem sprejemu OPN priprava obveznih strokovnih podlag na področju mobilnosti	v okviru rednega dela	občinski proračun	visoka	Občina Borovnica						

TRANSPARENTNO NAČRTOVANJE, ODLOČANJE IN SPREMLJANJE										
1.13	Redno spremljanje in vrednotenje OCPS v skladu z načrtom spremljanja kazalnikov	Pripravljeno letno poročilo o spremljanju in vrednotenju	500 € (zunanji izvajalec 1x letno)	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica				
1.14	Javno objavljane rezultate spremljanja in vrednotenja	Ena objava letno o poročilu o spremljanju in vrednotenju	v okviru rednega dela	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica				
1.15	Zagotavljanje vključevanja javnosti ter posvetov s prebivalci in ključnimi deležniki o vseh večjih investicijah v prometni sistem v vseh ključnih fazah razvoja projektov ter aktivnega in inovativnega sodelovanja v pri informiranju, ozaveščanju, promociji in izobraževanju: javne razprave, delavnice, okrogle mize		v okviru rednega dela	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica				

zap. št.	ukrep	aktivnost	strošek Občine	vir financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
IZGRADNJA/UREDITEV POVEZAV ZA PEŠČE														
2.1	Ureditev varne peš povezave od Brega do meje z občino Brezovica, skupaj z ureditvijo prehodov za pešce čez regionalno cesto	Izvedba	650.000 € (od skupno 1.100.000 €)	sofinanciranj e v sklopu Dogovora za razvoj regij	visoka	Občina Borovnica v sodelovanju z DRSI								
2.2	Ureditev varne peš povezave od Borovnice do konca naselja Dol, skupaj z ureditvijo prehodov za pešce čez regionalno cesto	Izdelava projektne dokumentacije	30.000 €	občinski proračun	visoka	Občina Borovnica v sodelovanju z DRSI								
		Izvedba	900.000 €	Proračun RS	visoka	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica								
2.3	Ureditev varne peš povezave od konca naselja Dol do meje z občino Vrhnika	Izdelava projektne dokumentacije v sklopu izdelave projektne dokumentacije za kolesarsko povezavo Borovnica–Bistra (– Vrhnika) oz. Borovnica–konec naselja Dol	v sklopu ukrepa 3.3		srednja	Občina Borovnica v sodelovanju z DRSI								
		Izvedba	v sklopu ukrepa 3.3		visoka	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica								
2.4	Brv čez Borovniščico ob blokkih do ŽP	Izvedba	30.000 €	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost v lokalnih skupnostih	visoka	Občina Borovnica								
2.5	Brv čez Borovniščico na Barju (rekreacijska povezava)	Izdelava projektne dokumentacije	10.000 €	Občinski proračun in Podnebni sklad	nizka	Občina Borovnica								
		Izvedba	50.000 €	občinski proračun	visoka	Občina Borovnica								

HOJA

 S svetlo modro barvo so označeni ukrepi z največjo prednostjo izvajanja.

SANACIJA NEVARNIH TOČK

2.6	Odprava nevarnih točk na šolskih poteh (glej tudi ukrep 5.1, 5.2 in 5.3)	Evidentiranje nevarnih točk	v okviru rednega dela	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica										
		Izdelava projektne dokumentacije Izvedba - odprava vsaj 2 nevarnih točk na šolskih poteh na leto	30.000 € 20.000 € letno	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost na državnih cestah	srednja	Občina Borovnica										
2.7	Izboljšanje obstoječih prehodov za pešce (preglednost, umirjanje prometa, osvetljenost, označenost): prioriteto Pri TVD, iz Cerkove ulice preko dvorišča pri Gostilni Godec, Gradišnikova, Zalarjeva/ Ljubljanska, Ljubljanska/Miklavičeva, Zalarjeva/Rimska, Ljubljanska (blizu Ul. bratov Mivšek)	Izdelava projektne dokumentacije	10.000 € letno	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica										
		Izvedba	10.000 € letno	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost v lokalnih skupnostih in sredstva MOPE za ukrepe na državnih cestah	visoka	Občina Borovnica										
2.8	Vzpostavitev varne peš povezave (podhod pod progjo) za prebivalce naselja Jele	Izdelava projektne dokumentacije v sklopu izdelave projektne dokumentacije za kolesarsko povezavo Borovnica–Bistra (– Vrhnika) oz. Borovnica–konec naselja Dol	30.000 €	Občinski proračun	visoka	Občina Borovnica, DRSI										

ORGANIZACIJSKI UKREPI ZA POVEČANJE VARNOSTI PEŠCEV											
2.12	Pilotna vzpostavitev in izvajanje pešbusa za učence OŠ (npr. dvakrat letno po en mesec, kasneje v skladu s povpraševanjem in viri)	Določitev koordinatorja in pridobitev prostovoljcev	v okviru rednega dela		srednja	Občina Borovnica v sodelovanju z OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica					
		Trasiranje in označitev postajališč s promocijskim materialom	3.000 €	občinski proračun							
		Izvedba	v okviru rednega dela/prostovoljstvo								
2.13	Vzpostavitev prometnih nadzornikov (prostovoljcev) na nevarnih točkah	Izvedba	v okviru rednega dela	občinski proračun in sredstva MOPE za ETM	nizka	Občina Borovnica v sodelovanju z OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica					

zap. št.	ukrep	aktivnost	strošek Občine	vir financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
PROMOCIJSKO-OZAVEŠČEVALNE AKTIVNOSTI														
3.1	Izgradnja varne kolesarske povezave od Brega do meje z občino Brezovica v smeri Podpeči, skupaj z ureditvijo prehodov za kolesarje čez regionalno cesto	Izgradnja	v sklopu ukrepa 2.1	sofinanciranj e v sklopu Dogovora za razvoj regij	visoka	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica								
3.2	Izgradnja varne kolesarske povezave od Borovnice do konca naselja Dol, skupaj z ureditvijo prehodov za kolesarje čez regionalno cesto	Izdelava projektne dokumentacije	v sklopu ukrepa 2.2	občinski proračun	visoka	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica								
		Izgradnja	v sklopu ukrepa 2.2	proračun RS		DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica								
3.3	Izgradnja varne kolesarske povezave od konca naselja Dol do meje z občino Vrhnika, skupaj z ureditvijo prehodov za kolesarje čez regionalno cesto	Izdelava projektne dokumentacije	30.000 €	občinski proračun	srednja	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica								
		Izgradnja	1.000.000 €	proračun RS	visoka	DRSI								
3.4	Ureditev varne kolesarske povezave od Borovnice do Bevk preko brvi za kolesarje in pešce čez Ljubljano pri 3.4 Kaminu (kot del državnega kolesarskega omrežja ali omrežja turističnih kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju)	Izdelava projektne dokumentacije	50.000 €		srednja	Občina Borovnica v sodelovanju z Občino Vrhnika in Krajinskim parkom Barje								
		Izgradnja	500.000 €	proračun RS	visoka	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica								
3.5	Zagotavljanje pasu za kolesarje ob prenovi občinske ceste med Borovnico in Brezovico pri Borovnici, Ceste na Laze, ceste do Ohonice ter ceste do Niževca in Zabočeva	V sklopu prenove omenjenih cest kot tudi že na v zadnjih 5 letih prenovljenih odsekih	v sklopu prenove oz. 5.200 € na km	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica								

KOLESARJENJE

S svetlo modro barvo so označeni ukrepi z največjo prednostjo izvajanja.

PARKIRIŠČA ZA KOLESA

3.6	Povečanje kolesarnice ob OŠ, ureditev dodatnih stojal ob vhodu		5.000 €	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost v lokalnih skupnostih	srednja	OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica v sodelovanju z Občino Borovnica											
3.7	Ureditev kolesarskih stojal: ob knjižnici, vrtcu, pri Godcu, trgovinah, na igriščih, na ključnih avtobusnih postajališčih		1.000 letno	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica											
3.8	Pobuda za ureditev čim bolj neposrednega dostopa do kolesarnice na SŽ Borovnica		v okviru rednega dela	SŽ Infrastruktur ad.o.o.in DRSI v sklopu ureditve prometnega prostora pri ŽP	nizka	Občina Borovnica											
3.9	Ureditev polnilnih postaj za e-kolesa na železniški postaji Borovnica, v centru Borovnice ter na parkirišču v soteski Pekel		V sklopu rednih aktivnosti in/ali po dogovoru z zasebnimi vlagatelji	občinski proračun in zasebni vlagatelji	srednja	Občina Borovnica											

PARKIRIŠČA ZA KOLESA											
3.10	Kolesarske prireditve v okviru šolskih dejavnosti, ETM in v okviru prireditev Borovnica kolesari		v okviru rednega programa in učnega načrta	občinski proračun in sredstva MOPE za ETM	nizka	OŠ dr. Ivana Korošča Borovnica v sodelovanju z Občino Borovnica					
3.11	Označitev in promocija rekreacijsko-turističnih kolesarskih povezav	Trasiranje, izdelava GPX tras, objava na spletnem portalu (v sklopu ukrepa 1.6)	v okviru rednega dela	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica v sodelovanju z lokalnim turističnim društvom, sosednjimi občinami, Krajinskim parkom Barje					
		Označitev povezav na terenu	5.000 €	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica v sodelovanju z lokalnim turističnim društvom, sosednjimi občinami, Krajinskim parkom Ljubljansko barje					

zap. št.	ukrep	aktivnost	strošek Občine	vir financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ŽELEZNIŠKI PREVOZ														
4.1	Zagotovitev dodatnih odhodov vlaka Borovnica–Ljubljana in Ljubljana–Borovnica ob največjih konicah, od tega vsaj enega iz Ljubljane med 23.00 in 1.00 (vsaj petki in sobote)	Pobuda na SŽ PP	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica								
4.2	Vzpostavitev taktnega voznega reda vlakov – v koničnih urah ob delovnikih na 15/30 minut, zunaj konice pa na 60 minut.	Pobuda na SŽ PP	v okviru rednega dela	občinski proračun	visoka	Občina Borovnica								
MEDKRAJEVNI AVTOBUSNI PREVOZ														
4.3	Zagotovitev dodatnih odhodov avtobusov v popoldansko-večernem času na relaciji Vrhnika–Borovnica	Pobuda na DUJPP	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica								
4.4	Pobuda za pilotno uvedbo linije Vrhnika–Borovnica–Brezovica pri Borovnici	Pobuda na DUJPP/LPP	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica								
4.5	Obravnava reorganizacijo linij med občinami Ljubljana, Brezovica in Borovnica v sklopu regijske celostne prometne strategije	Pobuda na DUJPP/LPP	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica v sodelovanju z Občino Brezovica								
4.6	Preveritev in ureditev statusa neaktivnih avtobusnih postajališč	Izvedba	v okviru rednega dela	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica								

LOKALNI PREVOZI												
4.7	Analiza izkušenj s prevozi na klic Prostofer in nadgradnje prevoza na klic	Analiza in nadgradnja sistema v sodelovanju z zavodom Zlata mreža	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica						
4.8	Ureditev postajališča pred OŠ	V sklopu ureditve Paplerjeve (glej ukrep 5.1)	v sklopu ukrepa 5.1	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica						
4.9	Preureditev šolskega prevoza na relaciji Breg–Borovnica po izgradnji kolesarske povezave Breg–meja z občino Brezovica z izdelavo novega koncepta lokalnega prevoza uvedba rediteljev na nevarnih točkah v času pouka skozi celo šolsko leto, spodbujanje peš busov in bici vlakov na relaciji (na podlagi analize).	Skupaj z ukrepom 5.3	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica						
INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE												
4.10	Informacije o vseh oblikah JPP v občini na enem mestu (spletno in zloženka)	V sklopu ukrepa 1.6	v okviru rednega dela	občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM	nizka	Občina Borovnica						
4.11	Komuniciranje z DUJPP in prevozniki: usklajevanje voznih redov in frekvenc javnega potniškega prometa z dejanskimi potrebami ter sodelovanje pri prilagajanju in spremembah nacionalne zakonodaje s področja cestnih prevozov, vezanih na JPP.		v okviru rednega dela	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica						

zap. št.	ukrep	aktivnost	strošek Občine	vir financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
PREUREDITEV CESTNIH POVRŠIN															
5.1	Preureditev dela Paplerjeve ulice med odcepom za vrtec in Rimsko cesto v skupni prometni prostor/ območje prijaznega prometa v skladu z usmeritvami v OPPN	Izdelava koncepta in projektne dokumentacije	10.000 €	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica v sodelovanju z OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica									
		Izvedba pilotne/občasne spremembe prometnega režima (tudi v času ETM) ob vključevanju ciljnih javnosti	10.000 €	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica v sodelovanju z OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica									
		Izvedba rekonstrukcije	strošek bo ocenjen po izdelavi projektne dokumentacije	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost v lokalnih skupnostih	visoka	Občina Borovnica									
5.2	Celostna preureditev Zalarjeve ceste z namenom umirjanja prometa (izboljšanje varnosti pešcev in kolesarjev)	Izdelava projektne dokumentacije	20.000 €	občinski proračun	visoka	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica									
		Izvedba	zaenkrat ni znano	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost v lokalnih skupnostih	visoka	Občina Borovnica									
5.3	Prenova Mejačeve ulice z namenom umirjanja motornega prometa in zagotavljanja varnih površin za pešce in kolesarje ter kakovostnih javnih površin na Molkovem trgu	Izdelava projektne dokumentacije (skupaj z izvedbo novega vodovoda)	30.000 €	občinski proračun	visoka	Občina Borovnica									
		Izvedba	1.000.000 (celotna obnova)	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost v lokalnih skupnostih		Občina Borovnica									
5.4	Izdelava študije in celostnega koncepta prometne ureditve v občini za obdobje med gradnjo nove železniške proge med ŽP Borovnica in ŽP Logatcem ter po opustitvi sedanje trase železniške proge	Izdelava projektne dokumentacije po izdelavi in potrditvi DPN za odsek nove trase železniške proge Borovnica– Logatec	200.000 €	Proračun RS	visoka	Občina Borovnica									

MOTORNI PROMET

S svetlo modro barvo so označeni ukrepi z največjo prednostjo izvajanja.

UMIRJANJE PROMETA													
5.5	Nakup in namestitvev dodatnih merilcev hitrosti	Nakup vsaj 2 dodatnih merilcev hitrosti	3.000 € na enoto	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica							
5.6	Nakup radarja za nadzor hitrosti in ohišij	Skupaj z ostalimi občinami (skupni javno naročilo), izvedba	25.000 € na enoto	občinski proračun	nizka	MIRED v sodelovanju z Občino Borovnica							
5.7	Naprave za umirjanje prometa (npr. na Ulici bratov Mivšek, na ulici med železniško postajo in bivšo kocko, Zalarjeva v južnem delu ...)	Izvedba ustreznih naprav za umirjanje prometa (ploščadi s prehodi za pešce, šikane, prometni otoki)	10.000 € na ukrep	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica							
5.8	Znižanje omejitve hitrosti na 30 km/h na občinskih cestah znotraj naselij	postavitvev ustrezne vertikalne in horizontalne prometne signalizacije	5.000 €	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica							
5.9	Pogostejši nadzor motornega prometa v naseljih, posebej v območju šole in vrtca ter na kritičnih točkah varnih šolskih poti ter na najbolj nevarnih mestih za dostop do postajališč šolskega kombija v času odhoda v in prihoda iz pouka.		v okviru rednega dela	občinski proračun, Policija, Medobčinsko redarstvo	nizka	Občina Borovnica, Policija, Medobčinsk o redarstvo							

MOTORNI PROMET

UKREPI NA CESTAH ZA VEČJO VARNOST

5.10	Rekonstrukcija regionalne ceste R3-642 proti Bistri s prehodoma za pešce na Ljubljanski cesti in na Dolu	Izdelava projektne dokumentacije	50.000 €	občinski proračun	visoka	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica										
		Rekonstrukcija vozišča v dolžini cca 2 km	2–3 milijona € (strošek DRSI) 250.000 € strošek občine	proračun RS, občinski proračun	visoka	DRSI v sodelovanju z Občino Borovnica										
5.11	Rekonstrukcija mostu preko Bistre v Bistri (v sodelovanju z Občino Vrhnika)	Izvedba	200.000 €	občinski proračun	visoka	Občina Borovnica in Občina Vrhnika										
5.12	Izvedba predvidene prometne ureditve na podlagi obstoječega OPPN v obrtni coni Struge, vključno z ureditvijo za pešce in kolesarje	Izdelava projektne dokumentacije	30.000 €	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica										
		Izgradnja	strošek bo ocenjen po izdelavi projektne dokumentacije	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost v lokalnih skupnostih	visoka	Občina Borovnica										
5.13	Izgradnja obvozne ceste ob V delu naselja Borovnica od regionalne ceste do obrtne cone Struge in začetka naselja Dražica (»obvoznica Koti«) v sklopu priprave DPN za železniško progno	Pobude pripravljavcu DPN (MzI)	v okviru rednega dela		visoka	Občina Borovnica										
5.14	Rekonstrukcija podvoza Jele za zagotavljanje prevoznosti v času poplav	Izdelava projektne dokumentacije po izdelavi in potrditvi DPN za odsek nove trase železniške proge Borovnica– Logatec	skupaj z ukrepom 2.9 in 5.11		visoka	Občina Borovnica, DRSI										
5.15	Ukrepi za večjo preglednost in varnost na občinskih cestah	Redni obrez, ustrezna oddaljenost ograj (nadzor), namestitve ogledal (npr. na regionalni cesti na križišču LJ in Zalarjeve)	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	DRSI										

PARKIRANJE											
5.16	Ureditev kratkotrajnega parkiranja pri OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica na Paplerjevi ulici ("Kiss & Go")	v sklopu ukrepa 5.1	v okviru ukrepa 2.1	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica					
5.17	Celostna ureditev parkirne problematike na Zalarjevi cesti in Mejačevi ulici v okviru prenove ulic	v sklopu ukrepa 5.2 in 5.3	v okviru rednega dela	občinski proračun	srednja	Občina Borovnica					
5.18	Ureditev parkirišča Struge za namen varnejšega odlaganja učencev in parkiranja učiteljev OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica in za prireditve s celovito ureditvijo javnega prostora, signalizacijo, varnih površin za pešce in kolesarje, ozelenitvijo in urbano opremo	Izdelava projektne dokumentacije	20.000 €	občinski proračun	nizka	Občina Borovnica					
		Izgradnja	250.000	občinski proračun, sredstva MOPE za trajnostno mobilnost v lokalnih skupnostih	visoka	Občina Borovnica					
5.19	Nadzor nad nepravilnim parkiranjem (zlasti na kritičnih točkah, kot so pred OŠ, na avtobusni postaji, na postajališču šolskega avtobusa, Rimska c. pri župniji, Zalarjeva, pri pošti, TVD, lokal Pr' Dohtarju)		v okviru rednega dela	občinski proračun - sofinanciranje MIREĐ Vrhnikarja	nizka	Medobčinsko redarstvo					
5.20	Ureditev manjših parkirišč za obiskovalce Ljubljanskega barja z namenom preprečevanja nelegalnega parkiranja v zaščitenem območju		v primeru ukinitve šolskih prevozov iz smeri Paka	občinski proračun in sredstva Podnebnega sklada	srednja	Občina Borovnica v sodelovanju z JZ Krajinski park Ljubljansko barje					

Participativno ustvarjena strategija in vizija ter dosledno izvajanje ukrepov samo po sebi še ne zagotavlja tudi uresničevanja ciljev. K rezultatom bodo vodila tudi revidiranja v času izvajanja ukrepov, s katerimi bomo spremljali, ali se približujemo načrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo tudi osnova za ustrezna nadgrajevanja oz. spremembe strategije.

Vse aktivnosti spremljanja in vrednotenja bomo izvajali skladno z Načrtom spremljanja kazalnikov, ki je bil pripravljen v procesu priprave OCPS. Skladno s 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 (UL RS št. 76/2023) mora Občina Borovnica obvezno poročati enotne kazalnike učinka (pet obveznih kazalnikov) ter enotne kazalnike izvedbe (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta) pristojnemu ministrstvu za prometno politiko. Občina Borovnica bo poročala enotne kazalnike učinka izvajanja OCPS vsako leto do 15. marca za preteklo leto. Enotne kazalnike izvedbe OCPS, skupaj z realiziranimi vrednostmi, bo Občina poročala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.