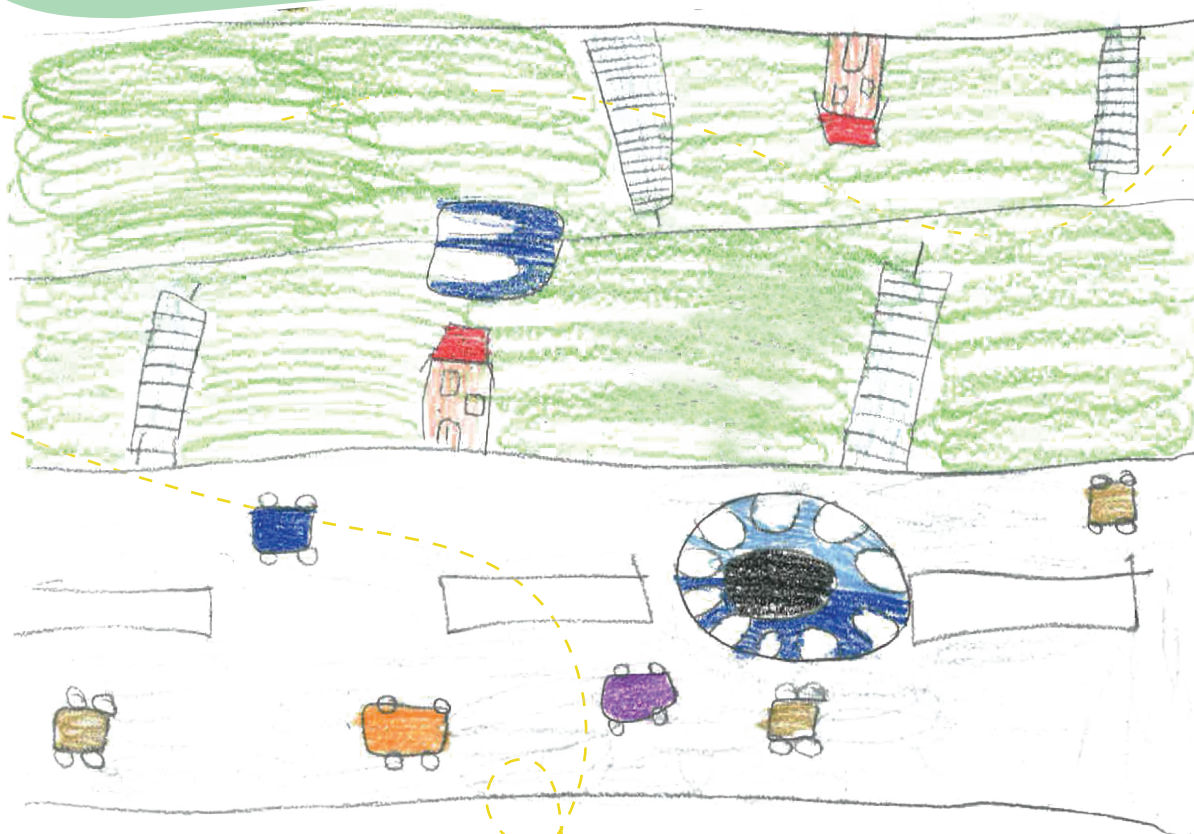


# Občina Šenčur

## OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija

I FEEL  
SLOVENIA

# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠENČUR



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija



Naročnik	Občina Šenčur Kranjska cesta 11   4208 Šenčur
Izvajalec	LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.
Avtorji	Tosja Vidmar Jakob Jugovic Nuša Britovšek Leon Kobetič Maja Šinigoj Luka Jereb Petra Orozel Žiga Smrekar
Presojevalec	Luka Mladenovič
Oblikovanje	Kristina Oražem
Fotografije	Locus d.o.o
Avtorji risb	Učenci Osnovne šole Šenčur
Leto izida	Junij 2025

## ***Kazalo***

Nagovor župana	5
<b>Vloga in proces občinske celostne prometne strategije</b>	<b>6</b>
Vloga občinske celostne prometne strategije	7
Potek priprave prenovljene strategije	8
<b>Oris zelenega stanja</b>	<b>13</b>
<b>Stanje, izzivi in priložnosti v občini Šenčur</b>	<b>16</b>
<b>Pet stebrov ukrepanja</b>	<b>31</b>
Celostno prometno načrtovanje	32
Hoja	34
Kolesarjenje	36
Javni potniški promet	37
Motorni in mirujoči promet	38
<b>Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije</b>	<b>40</b>
Celostno prometno načrtovanje	42
Hoja	44
Kolesarjenje	46
Javni potniški promet	48
Motorni in mirujoči promet	50
Dolgoročni ukrepi	52

# Nagovor župana

*Ciril Kozjek, župan Občine Šenčur*

Spoštovani,

Občinska celostna prometna strategija predstavlja način razmišljanja in načrtovanja, ki pomeni korak k celostnemu in bolj trajnostnemu načrtovanju prometa v občini. Prispeva k ustvarjanju varnega in prijetnega okolja za vse prebivalce.

Prva celostna prometna strategija občine je bila sprejeta leta 2017. Od takrat smo uresničili številne zastavljene cilje, nekateri pa žal še čakajo na pridobitev potrebnih zemljišč za izvedbo.

Iskrena hvala gre izvajalcem in sodelujočim na projektu. Posebno hvaležnost izražam vsem, ki ste aktivno sodelovali na javnih razpravah in v anketah ter s tem prispevali k prepoznavanju lokalnih izzivov in oblikovanju ustreznih ukrepov.

Prav vaše sodelovanje dokazuje, da zna občina prisluhniti svojim prebivalcem, saj že prvi koraki to jasno potrjujejo.

Ukrepi so se osredotočili na hojo, kolesarjenje, motorni in mirujoči promet ter javni potniški promet. Strategija tako postaja eden ključnih strateških dokumentov občine, ki ga bomo redno spremljali in si prizadevali za dosledno izvajanje načrtovanih nalog in ukrepov.

Kot nadaljnji korak se nakazuje tudi sodelovanje pri pripravi regionalne celostne prometne strategije. S tem bomo lahko bolje uskladili prometne izzive in cilje z okoliškimi občinami, kar bo pomembno tudi pri skupnem nastopu za pridobivanje evropskih in državnih sredstev.

Hvala še enkrat vsem in veselim se našega nadaljnega sodelovanja in ne pozabimo – končni uspeh je odvisen od nas vseh.

*Ciril Kozjek, župan*



1 2 3 4 5

# Vloga in proces občinske celostne prometne strategije

## Vloga občinske celostne prometne strategije

### *Od prve strategije do danes: napredek in pogled naprej*

Občina Šenčur je prvo OCPS pripravila v letu 2017 in z njo naslovila številne takrat aktualne prometne izzive. V času od sprejetja dokumenta je bilo v prostoru občine izvedenih več pomembnih izboljšav, ki jih danes prepoznajo tako občani kot obiskovalci. Med najbolj vidnimi so: novo vzpostavljen režim pri osnovni šoli in medgeneracijskem centru, urejene površine za pešce, izvedene kolesarske povezave, vzpostavljena hitra avtobusna povezava Šenčur-Ljubljana, priključitev projektu Prostofer in izgradnja P+R parkirišča pri avtocestnem počivališču Voklo.

Občina ocenjuje, da je bilo v obdobju od prve strategije izvedenih ali delno izvedenih 65 % predvidenih ukrepov iz takratnega akcijskega načrta, več ukrepov je še v fazi izvajanja. Preostale ukrepe, ki do danes niso bili uresničeni, je občina ponovno presodila in jih smiselno vključila v novo strategijo. K tem so bili dodani tudi novi ukrepi, ki izhajajo iz aktualnih prometnih izzivov ter sodobnih trendov v trajnostni mobilnosti.

Nova strategija tako gradi na preteklih izkušnjah in zastavlja še bolj celovite, dolgoročno vzdržne rešitve za prometno prihodnost občine.

**Celostna prometna strategija ima ključno vlogo pri oblikovanju trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema. Njena naloga je zagotoviti ustrezne pogoje za vse načine mobilnosti ter spodbujati k spremembi potovalnih navad na bolj trajnostne. S celostnim pristopom omogoča dolgoročno načrtovanje in povezovanje prometne infrastrukture z drugimi razvojnimi politikami.**

Dokument je pripravljen skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, ki jih je v prenovljeni različici izdalo Ministrstvo za okolje podnebje in energijo leta 2023.

Smernice prinašajo sodobne načine urejanja prometa, kateri dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, čistejšemu zraku, boljšemu zdravju in večjemu zadovoljstvu vseh udeležencev v prometu ter stremijo k povečani kvaliteti bivanja. Celostna prometna strategija kot del celostnega prometnega načrtovanja se odmika od tradicionalnega načrtovanja prometa ter se osredotoča na sodobni pristop upravljanja mobilnosti.

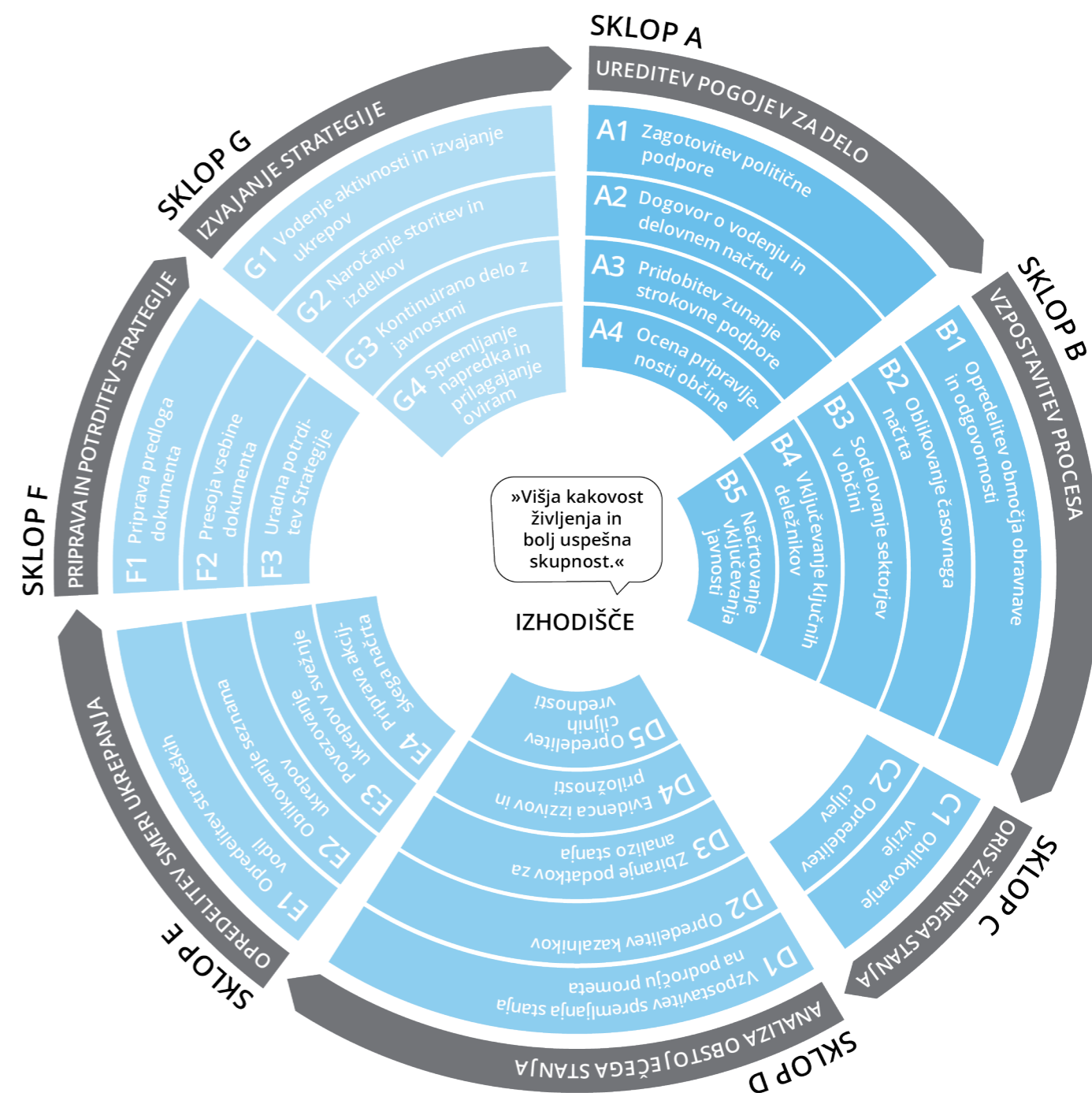
Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega načrtovanja	Uveljavljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

## Potek priprave prenovljene strategije

### Pristopi in načela

Postopek izdelave Občinske celostne prometne strategije občine Šenčur je potekal od junija 2024 do junija 2025. Proces je obsegal sedem sklopov aktivnosti, ki so potekale skladno s sledečimi pristopi in načeli:

- **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,
- **uravnovežen 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.



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije

## Aktivnosti

**Prvi sklop** je namenjen pridobitvi politične podpore in določitvi odgovornosti za vodenje procesa znotraj občinske uprave. Občina je zagotovila zunanjo strokovno podporo ter izdelala prvo oceno prometnih razmer na območju občine.

**V sklopu B** sta bili vzpostavljeni ožja in širša delovna skupina. Ožjo so sestavljali člani občinske uprave, širšo pa predstavniki pomembnih lokalnih deležnikov: predstavniki krajevnih in vaških skupnosti, Občinskega sveta Občine Šenčur, šole, varnostnih služb, gospodarstva, lokalnih organizacij in društev. V tem sklopu so bili izvedeni prvi intervjuji in pripravljen načrt za vključevanje javnosti.

**V okviru sklopa C** je občina skupaj z deležniki in javnostjo preverila obstoječo vizijo razvoja prometa ter jo dopolnila glede na spremenjene potrebe in vrednote. Oblikovanje končne vizije in določitev ključnih ciljev je temeljilo na dialogu z občinsko upravo, člani delovnih skupin ter širšo javnostjo. Tako je bila sprejeta vizija, ki skladno z načeli trajnostne mobilnosti odraža skupne vrednote občanov.

**V sklopu D** je bila v okviru analize stanja, z namenom boljšega razumevanja potovalnih navad in prometa v občini Šenčur, izvedena vrsta aktivnosti, med katerimi so bile delavnice, intervjuji, terenski ogledi, ankete in javne razprave.

Izvedene so bile tri ločene ankete: za splošno javnost (238 odgovorov), za šolarje (OŠ Šenčur, POŠ Olševek) in za zaposlene v dveh podjetjih (Ržišnik-Perc d.o.o. in Arc d.o.o.). Ob tem je občina izvedla tudi kordonsko štetje prometa na dveh točkah; pri okrepčevalnici pri Jožu in Osnovni šoli Šenčur. Zbrane informacije so bile analizirane z vidika prometne varnosti, navad prebivalcev in obstoječe prometne infrastrukture. Ugotovljeni so bili ključni izzivi

in priložnosti. Sočasno je potekalo več delavnic in srečanj z delovnimi skupinami, na katerih so deležniki sooblikovali prve smernice in dopolnjevali ključne ugotovitve.

Pomemben poudarek je bil namenjen vključevanju javnosti. Izvedena je bila javna razprava v kulturnem domu Šenčur in dve digitalni javni razpravi, prva na temo vizije in ciljev ter druga na temo prometnih izzivov. Platforma za vnos izzivov je omogočala tudi oddajo predlogov za ukrepe.

V okviru Evropskega tedna mobilnosti je Občina Šenčur organizirala več dogodkov na prostem, z namenom ozaveščanja o trajnostni mobilnosti. Dogodki so vsebinsko naslavljali ključna sporočila in vrednote, ki jih obravnavamo skozi OCPS.

**V sklopu E** je bil na podlagi predhodnih analiz pripravljen nabor ukrepov. Pomembno vlogo pri tem je imelo sodelovanje z javnostjo. Občani so lahko preko digitalnega portala in javnih razprav predlagali konkretne rešitve. Potekali so usklajevalni sestanki z ožjo delovno skupino in s ključnimi deležniki. Sledila je priprava končnega nabora ukrepov ter oblikovanje in potrditev akcijskega načrta.

**Sklop F** je bil namenjen pripravi končnega besedila dokumenta. Ta je bil dopolnjen in potrjen s strani ožje in širše delovne skupine. Po zadnjih uskladitvah je strategijo potrdil Občinski svet Občine Šenčur, kar pomeni tudi formalni zaključek priprave dokumenta ter podlago za njegovo izvajanje v naslednjih letih.

Zaključno fazo, **sklop G**, tako predstavlja izvajanje strategije. Uspešnost izvajanja strategije je odvisna predvsem od sodelovanja vseh deležnikov in navsezadnje nas samih, saj smo s trajnostnimi navadami lahko najlepši zgled ljudem okoli nas in prihodnjim generacijam.

### UREDITEV POGOJEV ZA DELO

- Predstavitve namena, ciljev in postopka priprave OCPS

### VZPOSTAVITEV PROCESA

- Delavnica s prostorskimi in prometnimi načrtovalci

- Prireditev na prostem v sklopu Evropskega tedna mobilnosti



Javna razstava o pripravi OCPS

### OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

- Zbiranje pobud za ukrepe med občani
- Komuniciranje strateških vodil

- Sklop delavnic s širšo delovno skupino
- scenariji izvajanja ukrepov
- svežnji ukrepov
- akcijski načrt izvajanja ukrepov

### PRIPRAVA IN POTRDI TEV STRATEGIJE

- Izdelava publikacije
- Sprejem OCPS

### IZVAJANJE STRATEGIJE

- Promocija trajnostne mobilnosti in seznanitev s postopkom priprave OCPS

JUNIJ 2024

SEPTEMBER 2024

OKTOBER 2024

NOVEMBER 2024

DECEMBER 2024

APRIL 2025

PRESOJA KAKOVOSTI

JUNIJ 2025

JULIJ 2025



Člani širše delovne skupine na delavnici o oblikovanju vizije

### ORIS ŽELENEGA STANJA

- Delavnica s ključnimi deležniki in javna razprava o viziji in strateških ciljih
- Razstava o viziji

### ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

- Intervjuji s ključnimi deležniki
- Spletna anketa za splošno javnost
- Anketa za šolarje in zaposlovalce
- Javna razprava o izzivih in priložnostih



Javna razprava o stanju in izzivih v prometu

1 2 3 4 5

Oris  
želenega stanja

## Vizija

Vizija občinske celostne prometne strategije predstavlja dolgoročno usmeritev razvoja prometnega sistema, ki odraža zeleno stanje v prihodnosti.

V procesu priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Šenčur smo skupaj z ožjo in širšo delovno skupino ter občani preoblikovali obstoječo vizijo razvoja prometa občine. Vizija, ki smo jo soustvarili, izraža skupno ambicijo po bolj prijaznem in dostopnem prometnem sistemu, ki medgeneracijsko združuje in povezuje občinsko skupnost in prebivalcem občine zagotavlja visokokakovostno življenje. Prenovljena vizija se glasi:

*»Občina Šenčur je pešcem in kolesarjem prijazna, napredna ter medgeneracijsko povezana skupnost, ki ponuja visokokakovostno življenje in dostopen javni prevoz za vse svoje prebivalce.«*

## Cilji in ciljne vrednosti

Strateški cilji občinske celostne prometne strategije predstavljajo ključne usmeritve, s katerimi se uresničuje vizija trajnostnega razvoja prometa. Njihova vloga je zagotavljanje usklajenega in celovitega pristopa k načrtovanju prometnega sistema, ki temelji na trajnostni mobilnosti. Osredotočeni so na izboljšanje kakovosti življenja ter podporo gospodarskemu in družbenemu razvoju. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev, z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni.

Glede na stanje in potrebe v občini Šenčur so bili obvezni cilji razvrščeni po naslednjem redu:

### 1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih z 38,4 % v letu 2024 na 41 % v letu 2031. ←  
*Otroci bodo v šolo prihajali brez spremstva odraslih, le če odrasli zaupajo, da so poti varne in ustrezno urejene.*

### 2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

→ Povečati obseg uporabe hoje na glavnih prometnicah v občini z 2,9 % v letu 2024 na 5 % v letu 2031.  
*Več hoje pomeni več prostora za ljudi, manj prometa in prijetnejše javne površine.*

### 3. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

→ Povečati delež uporabe javnega prevoza pri poteh na delo z 1,0 % v letu 2024 na 5 % v letu 2031. ←  
*Dostopen in zanesljiv javni prevoz omogoča mobilnost tudi tistim, ki nimajo možnosti uporabe osebnega avtomobila.*

### 4. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.

→ Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo peš z 42,1 % v letu 2024 na 45 % v letu 2031.  
*Vsakodnevna hoja v šolo spodbuja zdrav življenjski slog.*

### 5. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

→ Povečati delež učencev, ki v šolo prihajajo s kolesom s 3,6 % v letu 2024 na 5 % v letu 2031. ←  
*Če se delež učencev, ki se v šolo pripeljejo s kolesom, povečuje, to pomeni, da so poti do nje varne, dovolj kratke in dobro urejene. Takšna kolesarska dostopnost posredno kaže tudi na boljšo dostopnost drugih osnovnih storitev v občini.*

### 6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

→ Zmanjšati delež uporabe avtomobilov (število potnikov v osebnih vozilih – avtomobili in kombiji) na glavnih prometnicah v občini s 77,6 % leta 2024 na 60 % leta 2031.  
*Učinkovita mobilnost vpliva na zmanjšanje stroškov posameznikov in občine (stroški vzdrževanja infrastrukture) ter omogoča lažji dostop do delovnih mest. Nižji prometni stroški in boljša povezljivost pa pripomorejo k pozitivnemu poslovnemu okolju, kar krepi lokalno in regionalno gospodarstvo.*

### 7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

→ Povečati delež uporabe kolesa na glavnih prometnicah v občini z 2,4 % v letu 2024 na 5 % v letu 2031. ←  
*Povečanje deleža kolesarjenja na račun zmanjšanja motornega prometa prispeva k zmanjšanju izpustov.*

1 2 3 4 5

# Stanje, izzivi in priložnosti v občini Šenčur

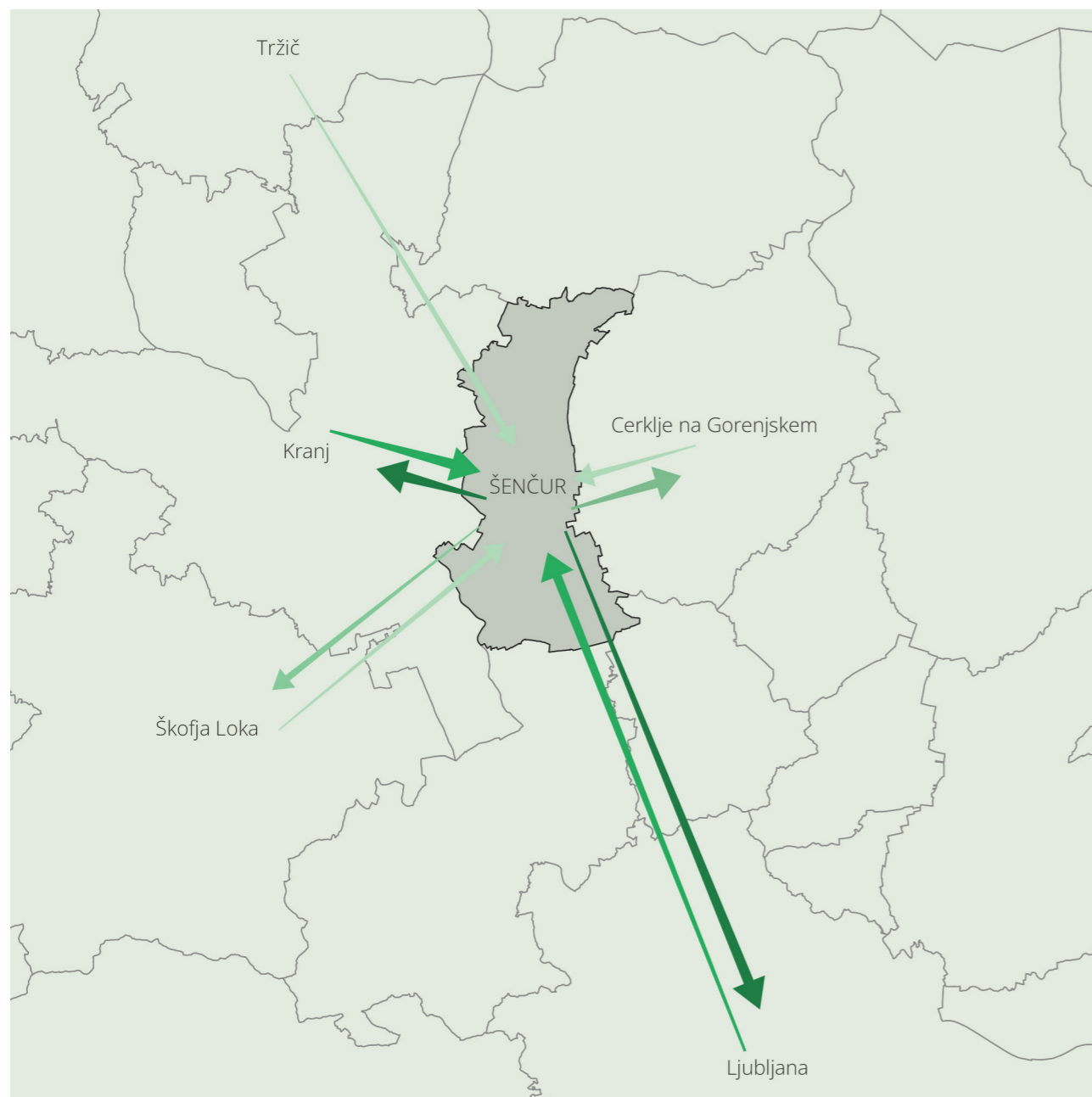
## Stanje in ključni izzivi

Temelj analize stanja prenovljene strategije so podatki, pridobljeni s terenskim delom, anketami med različnimi skupinami deležnikov, intervjuji, strokovnimi delavnicami, javnimi razpravami ter analizo statističnih virov. Na tej osnovi so bili prepoznani ključni izzivi, ki vplivajo na učinkovitost, varnost ter dostopnost in so predstavljeni v nadaljevanju.



## Strateška lega občine in vitalnost prebivalstva narekuje razvoj

Občina Šenčur, umeščena med Ljubljano in Kranjem ter neposredno ob avtocesti, zavzema izrazito strateško prometno lego, ki pomembno vpliva na njen demografski razvoj in vsakodnevne potovalne navade prebivalcev. Kljub razmeroma majhni površini in ohranjenemu podeželskemu značaju se zaradi bližine večjih urbanih središč kažejo značilnosti suburbanega območja z visoko stopnjo dnevnih migracij. Prebivalci občine se v veliki meri zaposlujejo izven domačega okolja, hkrati pa se v občino stekajo delovni tokovi iz sosednjih občin, v največji meri iz Kranja in Ljubljane. Lega občine torej omogoča dobro prometno povezanost z regijskimi zaposlitvenimi središči, a hkrati postavlja občino pred izzive usklajevanja prometa, prostorskega načrtovanja in trajnostnega razvoja.



## Število prometnih nesreč se povečuje

Število prometnih nesreč v občini Šenčur v zadnjih letih postopno narašča. Med letoma 2020 in 2024 je bilo zabeleženih pet prometnih nesreč s smrtnim izidom ter enaindvajset nesreč s hudimi telesnimi poškodbami. Med huje poškodovanimi sta bila tudi dva pešca, eden izmed njiju osnovnošolec. Ti podatki opozarjajo na potrebo po strateškem pristopu k umirjanju prometa, izboljšanju cestne infrastrukture, rednem vzdrževanju prometnih površin in predvsem po večji ozaveščenosti vseh udeležencev v prometu. Posebno pozornost je treba nameniti ranljivim skupinam, saj so prav ti pogosto žrtve prometnih nesreč v naseljih.

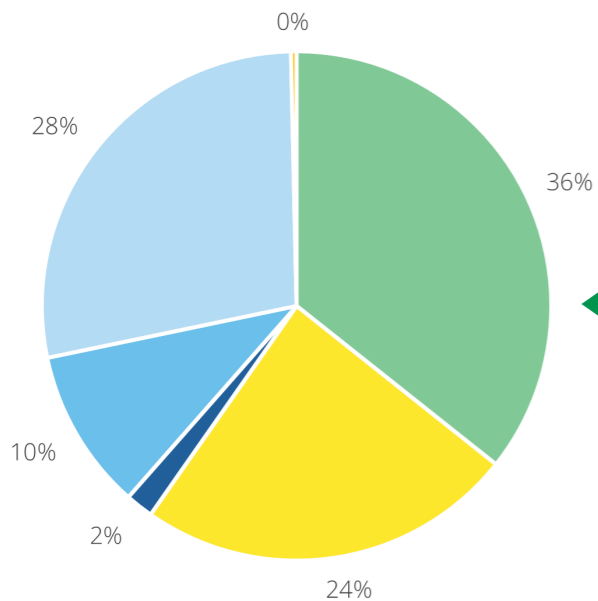
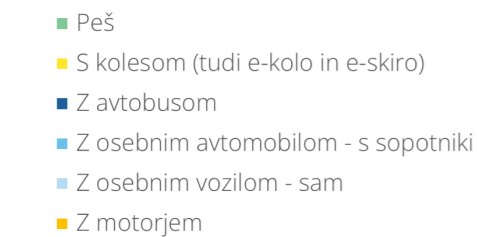
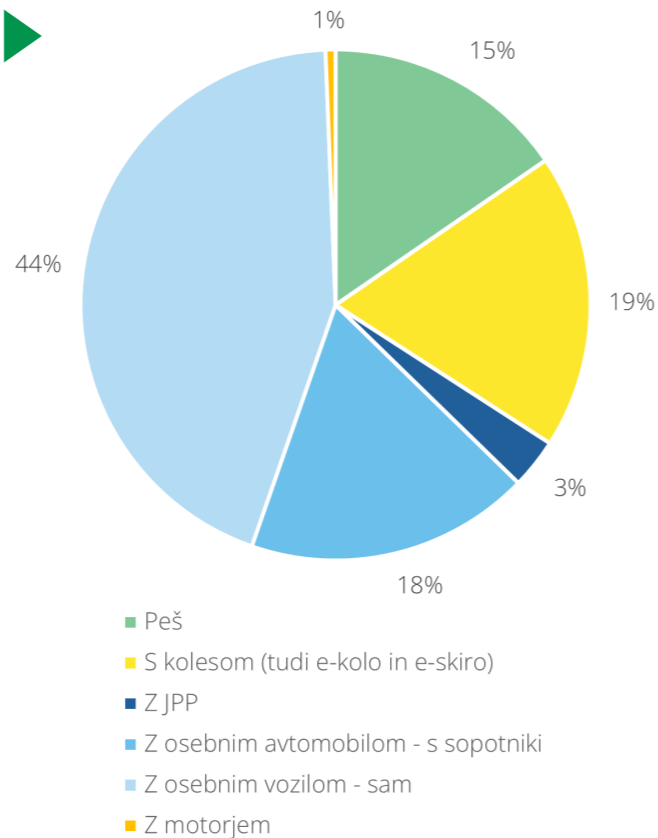
*76 % anketiranih občanov meni, da mora biti varnost ljudi ključna vrednota pri načrtovanju prometa in 70 % jih meni, da je potrebno izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje.*



## Potovalne navade občanov se niso bistveno spremenile

Za boljše razumevanje potovalnih navad prebivalcev občine Šenčur so bile v okviru priprave strateškega dokumenta izvedene različne raziskave. Vključevale so ankete med občani, osnovnošolci in delodajalci, intervjuje, kordonsko štetje prometa ter javne razprave. Zbrani podatki so omogočili širši vpogled v prometne vzorce in potrebe prebivalcev.

Analiza 238 izpolnjenih anket med občani je pokazala, da potovalne navade v zadnjih letih ostajajo razmeroma nespremenjene. Velika večina poti, 62 %, se še vedno opravi z osebnim avtomobilom, pri čemer so vozniki najpogosteje sami v vozilu. Sledijo poti, opravljene s kolesom, in sicer 19 %. Peš se opravi 15 % ter z javnim prevozom 3 % vseh poti. Z motorjem se opravi 1 % vseh poti.



Tudi pri krajših razdaljah, do 2 kilometra, avtomobil ostaja prevladujoče prevozno sredstvo (38 %), približno enak delež vprašanih pa najkrajše razdalje opravi peš (36 %). S povečevanjem razdalje se delež uporabe avtomobila še povečuje, prav tako pa se nekoliko poveča tudi uporaba javnega prevoza.

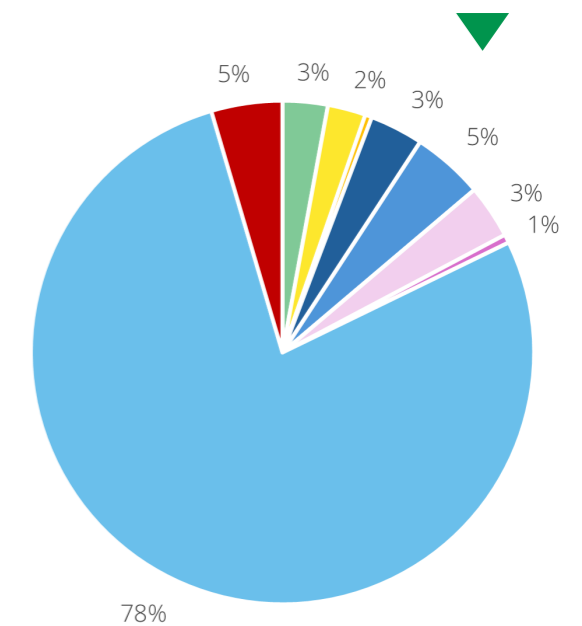
## Prometne konice pod pritiskom osebnih vozil

Velika odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila se je jasno pokazala tudi pri kordonskem štetju prometa, ki je bilo izvedeno na dveh lokacijah v občini: na Pipanovi cesti pri Osnovni šoli Šenčur in pri Okrepčevalnici pri Jožu. Števni mesti je v jutranji in popoldanski konici prečkalo 78 % osebnih avtomobilov in zgolj 3 % pešcev ter 2 % kolesarjev.

Zbrani podatki potrjujejo, da prometna infrastruktura občine v času konic deluje pod močnim pritiskom, kar zmanjšuje prometno varnost, slabša pretočnost in vpliva na kakovost bivanja. To dodatno potrjuje potrebo po ukrepih, ki bodo zmanjšali obremenjenost z osebnimi vozili in spodbudili uporabo bolj trajnostnih načinov mobilnosti.

Primerjava jutranje in popoldanske prometne konice je pokazala, da prometna obremenitev občinskega cestnega omrežja dosega vrh že v dopoldanskem času. Opazovalno točko je zjutraj prevozilo kar 1690 osebnih avtomobilov, v popoldanskem času pa 1283. Povprečno število potnikov v vozilu je znašalo le 1,3, kar pomeni, da se večina vozi sama.

Zanimiva je tudi razlika v načinu mobilnosti. Medtem ko je bilo v popoldanskem času zaznanih manj pešcev, se je povečalo število kolesarjev, kar lahko nakazuje na večjo uporabo kolesa za krajevne opravke ali rekreativne namene.



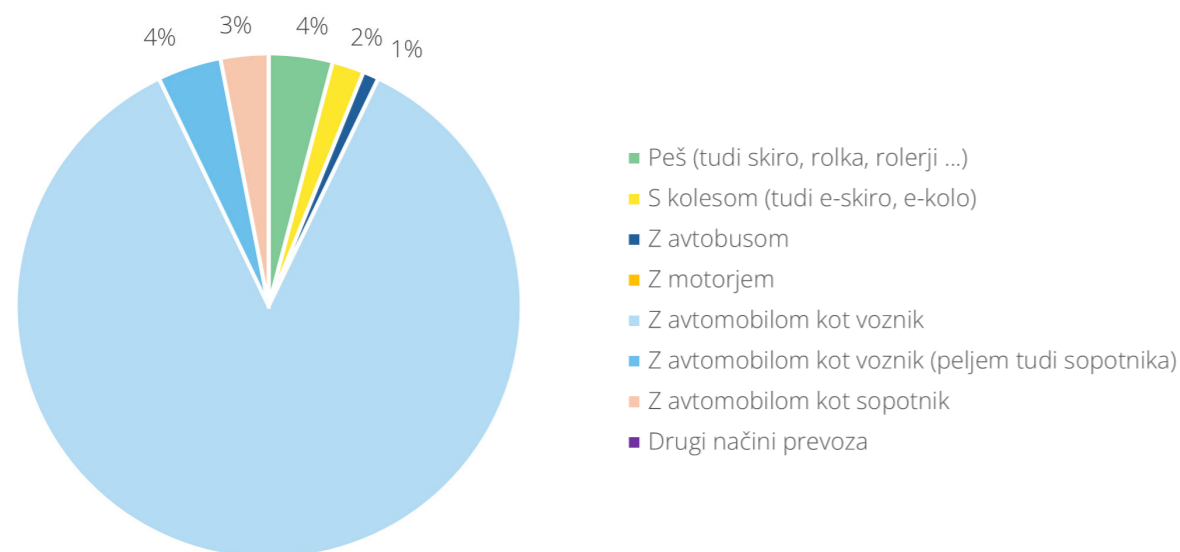
*14 % vprašanih občanov še vedno meni, da bi moral imeti avtomobilski promet prednost pri načrtovanju prihodnje prometne infrastrukture v občini.*

*Anketa za splošno javnost*

## Služba blizu, trajnostne navade daleč

Anketa o potovalnih navadah, izvedena med zaposlenimi pri dveh večjih zaposlovalcih v občini Šenčur (Ržišnik-Perc d.o.o. in Arc d.o.o), je pokazala izrazito prevlado avtomobilskega prometa. Kar 93 % anketiranih prihaja na delo z osebnim avtomobilom, večinoma kot vozniki, nekaj pa tudi kot sopotniki.

Aktivnih prihodov na delo, torej peš ali s kolesom, je bilo skupno le 6 %, javni prevoz pa uporabi le 1 % zaposlenih. Ti podatki kažejo na visoko odvisnost od avtomobila, hkrati pa tudi na velik izziv za preusmeritev k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti.



**Skoraj polovica bi kolesarila!**

*Z varnimi, povezanimi in udobnimi kolesarskimi potmi lahko pomembno spremenimo vsakdanje navade: 46 % zaposlenih, ki delajo na razdalji do 5 km, bi pot opravilo s kolesom, če bi bile poti varnejše.*

Rezultati ankete za splošno javnost

## Učenci v šolo radi pridejo peš

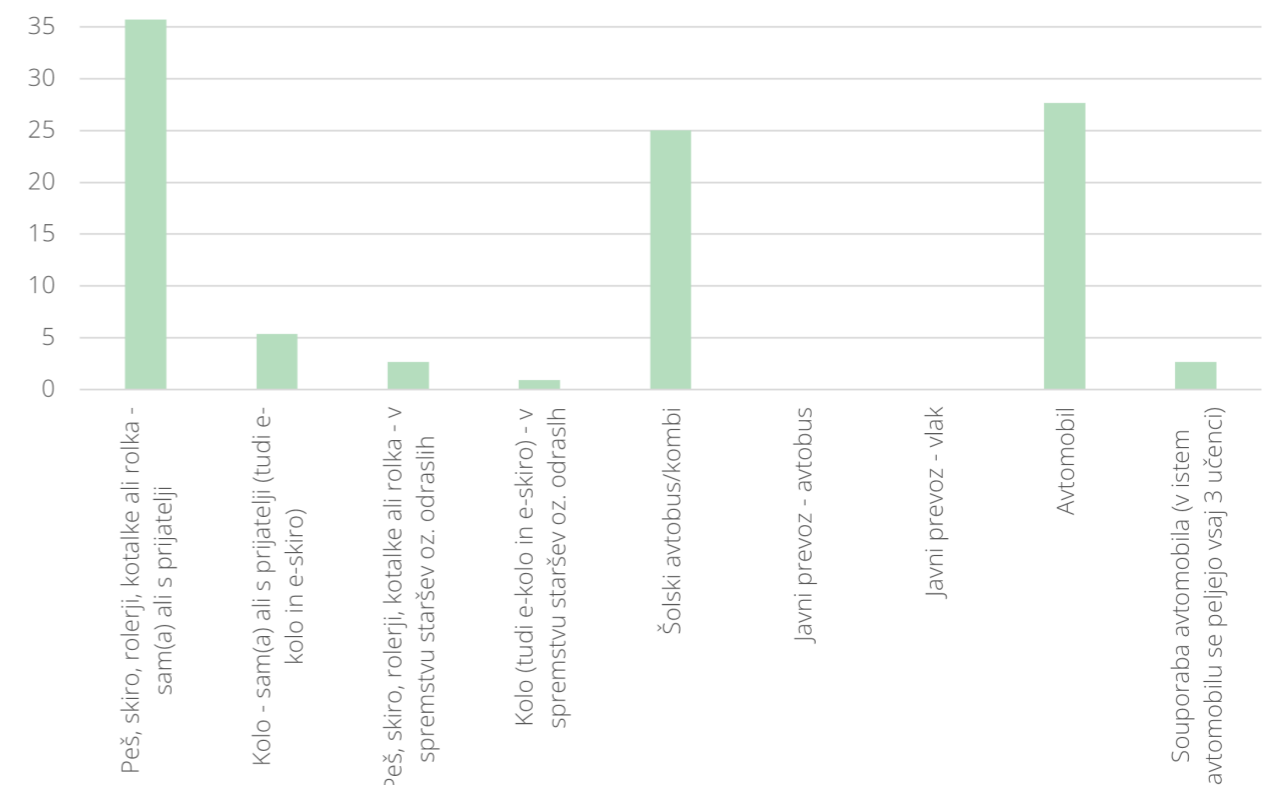
Anketa o potovalnih navadah učencev Osnovne šole Šenčur in Podružnične šole Olševke je pokazala, da največ otrok v šolo prihaja peš, samostojno ali v spremstvu odraslih. Skoraj tretjina učencev (30 %) pa se v šolo pripelje z osebnim avtomobilom, kar pomembno prispeva k jutranji prometni obremenitvi okolice šol. Od teh jih le 3 % potuje v obliki sopotništva z drugimi učenci, kar kaže na zelo nizko raven organizirane skupne vožnje.

Z avtobusom se v šolo vozi približno 25 % otrok, kar pomeni, da je javni prevoz pomemben steber vsakodnevne šolske mobilnosti. Nizek delež otrok se v šolo pripeljejo s kolesom, komaj 6 %. To je še posebej presenetljivo glede na to, da ima občina ravninsko lego in razvito kolesarsko omrežje, ki ponuja dobre pogoje za varno in udobno kolesarjenje.

*59 % vprašanih občanov meni, da bi bilo za reševanje prometne problematike najbolj učinkovito umirjanje prometa skozi središče naselja.*

*»Naši otroci živijo v bolj zelenem Šenčurju.«*

*Eden od pogledov na prihodnost, izpostavljen na delavnici o viziji in ciljih.*



## Celostno načrtovanje prometa kot temelj kakovostne mobilnosti

Celostno prometno načrtovanje se osredotoča na vključitev vseh oblik mobilnosti v enoten sistem, ki daje prednost varnosti, dostopnosti, učinkovitosti in trajnostnemu razvoju. Pri tem je pomembno tesno sodelovanje ključnih deležnikov, vključno s sodelovanjem lokalne skupnosti in občanov. Sodelovanje ustrezno usposobjenega kadra z drugimi deležniki omogoča učinkovitejše upravljanje mobilnosti in boljše prilagajanje ukrepov potrebam občanov. Pomemben element celostnega pristopa je sistematično spremljanje potovalnih navad in izzivov ter vrednotenje učinkov izvedenih ukrepov. To omogoča prilagodljivo, podatkovno podprto odločanje ter dolgoročno učinkovitost.

Pri uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti se občina srečuje z več izzivi. Eden ključnih je, kako učinkovito vključiti prebivalce v načrtovanje sprememb. Pomanjkanje stalnega dialoga pogosto vodi do zadržanosti do novih ukrepov, še posebej tam, kjer gre za omejevanje avtomobilskega prometa. Prav tako so potovalne navade ljudi pogosto trdno zasidrane, kar zahteva več kot le infrastrukturne spremembe.

Občina se teh izzivov zaveda in v njih prepoznava tudi priložnost za razvoj. **Zaradi majhnosti in omrežja različnih dejavnosti občina Šenčur zagotavlja pogoje, ki sledijo konceptu 15-minutnega mesta. Z okrepljenim sodelovanjem z občani, bolj usklajenim povezovanjem prometnega in prostorskega načrtovanja ter z uvajanjem ukrepov, ki so prilagojeni lokalnemu okolju in njegovim značilnostim, lahko postopoma dosežemo boljše rezultate.** V ospredje postavljamo mehke ukrepe, ki nagovarjajo ljudi in njihove navade, hkrati pa iščemo priložnosti za financiranje kakovostnih rešitev, ki podpirajo te spremembe.

**Naš cilj je jasen: ustvariti prostor, kjer je gibanje varno in udobno za vse generacije.**

S skupnimi prizadevanji, odprto komunikacijo in premišljenimi ukrepi verjamemo, da lahko naredimo pomemben korak naprej.

*»Motorni promet je nujno zlo. Občina Šenčur leži ob eni prometno najbolj obremenjenih točk v Sloveniji, tako po kopnem kot po zraku. Bližina avtoceste in letališča pomeni velik pritisk motornega prometa tudi na lokalne ceste.«*

*Intervju s ključnimi deležniki*



## Korak bližje varni hoji za vse generacije

V občini Šenčur je infrastruktura za pešce večinoma zgledno urejena, kar pomembno prispeva k temu, da je hoja eden najpogostejših načinov vsakodnevnega gibanja po kraju. **Urejeni in široki pločniki, jasno označeni prehodi za pešce ter varne poti skozi naselja ustvarjajo prijetno in varno okolje za hojo. Takšna ureditev spodbuja hojo med vsemi generacijami, tako za pot v šolo, trgovino, službo kot tudi za sproščene sprehode, kar se odraža tudi v nadpovprečnem deležu prebivalcev, ki mnoge svoje poti opravijo peš.**

Občina Šenčur je v zadnjih letih dosegla pomembne dosežke na področju hoje, saj si aktivno prizadeva za izboljšanje pogojev znotraj naselij in med njimi. Eden ključnih dosežkov je redno dograjevanje pločnikov, kot na primer: v Olševku, Lužah, Visokem ter med naselji Šenčur – Voklo, Voklo – Voglje in Prebačevo–Žerjavka, kjer površine za pešce večinoma potekajo po ločenem pasu, kar omogoča varnejše gibanje pešcev. Znotraj večine naselij so vzpostavljeni enostranski ali dvostranski pločniki, ki omogočajo varno vsakodnevno rabo, medtem ko poljske poti ob naseljih služijo kot rekreativne površine za hojo in sprostitev v naravi. Občina veliko pozornosti namenja tudi urejanju prehodov za pešce. Z novo urejenimi prehodi na avtobusnih postajališčih se je izboljšala varnost in dostopnost za vse udeležence v prometu. Med pomembnejše infrastrukturne pridobitve v občini sodi tudi nov podhod oziroma podvoz pod državno cesto Britof – Hotemaže.

Kljub številnim dosežkom na področju urejanja hoje se občina Šenčur še vedno sooča z nekaj izzivi, ki vplivajo na celovitost in varnost peš infrastrukture. Eden od problemov so manjkajoči pločniki, zlasti na pomembnih povezavah, kot so Visoko – Luže – Velesovo in ob državni cesti G2-104.

Na pomanjkljivo urejeno infrastrukturo opozarja tudi nov Načrt šolskih poti OŠ Šenčur, ki kot ključne ukrepe predlaga označitev šolskih poti, ureditev kolesarskih povezav, postavitev svetlobnih opozorilnih tabel »Otroci na cesti« ter gradnjo pločnikov na posameznih odsekih.

Priložnosti za napredek na področju hoje se kažejo v širjenju varnih površin za pešce ter umirjanju prometa, saj so razdalje med dnevnimi cilji praviloma kratke. Poleg tega so občani naklonjeni uvedbi novih površin, prioriteto namenjenih pešcem.

*Zgolj 25 % občanov razdalje krajše od 2 km opravi peš.*



## *Vse več občanov poganja pedala*



Vsak obrat pedala pomeni manj emisij, več svobode in boljše počutje. V občini Šenčur se kolo uveljavlja kot ena izmed ključnih oblik trajnostne mobilnosti, saj ga vsakodnevno uporablja 19 % prebivalcev. V bližnjo trgovino se s kolesom odpravi četrtina občanov, kar potrjuje, da je kolesarjenje na kratke razdalje privlačna in uveljavljena izbira. Takšni podatki odražajo tudi uspešno izvajanje ukrepov v okviru prve celostne prometne strategije.



### **Občina dosledno vključuje površine za kolesarje in pešce pri vseh cestnih rekonstrukcijah ter vztrajno širi mrežo, ki kolesarjem omogoča varno, neposredno in zvezno mobilnost.**

Pomemben korak naprej je bila ureditev prečkanja državne ceste G2-104 z dvema montažnima krožiščema, ki kolesarjem in pešcem omogočata varno vključevanje v promet. Med večjimi infrastrukturnimi pridobitvami izstopa kolesarska povezava med poslovno cono Šenčur in Kranjem. K večji privlačnosti kolesarjenja prispevajo tudi urejene spremljevalne ureditve, kot so postavljena kolesarska stojala in kolesarnice, ki omogočajo varno shranjevanje koles ob ciljnih točkah. Pomembna infrastrukturna pridobitev je kolesarski nadvoz na odseku Šenčur – Voklo, ki omogoča varno prečkanje prometnih tokov. Na Kranjski cesti je urejena mešana površina za pešce in kolesarje, vključno z zgrajeno kolesarsko stezo proti avtocesti. Kolesarske steze in pasovi v Šenčurju, Lužah in Prebačevem dodatno krepijo mrežo povezav ter izboljšujejo pogoje za vsakodnevne kolesarske poti. Pomembno pridobitev za večjo varnost predstavlja tudi podhod pod novo državno cesto Britof – Hotemaže, ki je namenjen tako pešcem kot kolesarjem.

Kljub napredku pa na področju kolesarske infrastrukture ostajajo tudi izzivi. Povezave med nekaterimi naselji še niso vzpostavljene, prav tako ni optimalne dostopnosti do poslovne cone, kar zmanjšuje privlačnost kolesa za dnevne migracije. Manjka tudi sistem za izposojlo koles, ki bi še dodatno razširil možnosti uporabe, zlasti za obiskovalce in tiste, ki kolesa nimajo. V poslovni coni ni pokrite kolesarnice, kar zmanjšuje udobje za zaposlene kolesarje. Eden pomembnejših izzivov ostaja tudi nizek delež otrok, ki se v šolo pripelje s kolesom.

Občina želi te izzive nasloviti z dodatnimi ukrepi, s spodbujanjem, ozaveščanjem in nadaljnjo širitvijo varne in privlačne infrastrukture. Priložnost se kaže na povezavah do šol, delovnih mest in turističnih točk, kjer kolo postaja vse pomembnejši del vsakdanje poti. Občina Šenčur tako s premišljenim razvojem ustvarja pogoje za to, da kolesarjenje postane še bolj naravna, vsakdanja in prijetna izbira.



*21 % vprašanih občanov meni, da je treba pri načrtovanju prometa več pozornosti, prostora in sredstev nameniti izboljšanju pogojev za hojo in kolesarjenje.*

## *Javni prevoz na preizkušnji: več povezav, a manj potnikov*

**Javni potniški promet je ključni steber trajnostne mobilnosti, saj omogoča povezovanje lokalnih naselij z regijskimi središči in zagotavlja dostop do storitev tudi tistim, ki nimajo možnosti lastnega prevoza.** V občini Šenčur so bile v zadnjih letih na tem področju dosežene številne izboljšave, ki krepijo dostopnost, varnost in uporabnost avtobusnega prevoza za različne skupine prebivalcev.

Večina avtobusnih postajališč je bila prenovljenih, ob tem pa so bili urejeni tudi prehodi za pešce v njihovi neposredni bližini. Vzpostavljena je bila hitra avtobusna povezava med Šenčurjem in Ljubljano, ki poteka po avtocesti, ter linija Kranj – Šenčur preko naselij Prebačevo, Trboje, Voglje in Voklo. Pomemben korak predstavlja tudi umestitev avtobusnega postajališča v poslovno cono. Nekatera avtobusna postajališča, kot na primer v Prebačevem in Trbojah, so opremljena s stojali za kolesa kar omogoča enostavno prehajanje med kolesarjenjem in javnim prevozom. Postajališča so opremljena tudi s kompletom orodja za popravilo koles.

Za ranljive skupine je na voljo tudi brezplačen prevoz na klic v okviru sistema Prostofer, ki ga občani odlično sprejemajo in aktivno uporabljajo.

Kljub izboljšavam je uporaba javnega potniškega prometa zelo nizka. Delež prebivalcev, ki javni potniški promet uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti je le okoli 3 %. Najpogosteje, v deležu 10 %, se ga prebivalci poslužujejo za opravljanje poti, ki so daljše od 10 km. Razloge za to gre iskati v slabši dostopnosti manjših naselij v občini, v slabši frekvenci avtobusnih linij predvsem med vikendi in v večernih urah ter v navadah prebivalcev. Občina se zaveda pomena učinkovitega javnega prevoza in si bo tudi v prihodnje prizadevala za ukrepe, ki bodo storitev naredili še bolj dostopno, udobno in privlačno.

Priložnost za napredek na področju javnega potniškega prometa se kaže v vzpostavitvi novih linij, boljšo komunikacijo med deležniki ter spodbujanju in promociji javnih prevozov med vsemi generacijami.

Nekateri dokumenti na državni ravni obravnavajo potek železniške povezave skozi območje občine Šenčur. S tem nakazujejo dolgoročno usmeritev razvoja prometne infrastrukture. Podrobneje pa tematika presega meje občinske prometne strategije in se tako naslavlja v okviru priprave regijske celostne prometne strategije.



## *Pametno upravljanje prometa za varen vsakdan*

Motorni promet v občini Šenčur ostaja prevladujoča oblika mobilnosti, kar potrjuje visoka stopnja motorizacije, ki znaša 630 vozil na 1000 prebivalcev, kar je več od slovenskega povprečja. Več kot polovica anketiranih prebivalcev vsakodnevne poti opravi z avtomobilom kot vozniki ali sopotniki, kar kaže na močno navezanost na osebni prevoz.

Občina se zaveda pomena dobre prometne dostopnosti, zlasti za gospodarski razvoj in vsakodnevne potrebe prebivalcev. V zadnjih letih je bilo izvedenih več infrastrukturnih izboljšav, ki so pomembno prispevale k urejenosti in pretočnosti prometa. Prenovljena in rekonstruirana cestna omrežja zagotavljajo varen dostop do vseh delov občine. V okolici osnovne šole in medgeneracijskega centra je bil uveden nov prometni režim, ki povečuje varnost otrok, starejših in drugih ranljivih udeležencev v prometu. Z uvedbo parkirnega režima na izbranih lokacijah, med drugim v središču Šenčurja in ob pokopališču, se je izboljšalo upravljanje z mirujočim prometom. V smeri trajnostne mobilnosti je pomembna vzpostavitev parkirišča P+R pri avtocestnem počivališču Voklo, ki omogoča deljenje prevozov proti Ljubljani in drugim večjim središčem.

K prometni razbremenitvi občine je pripomogla tudi izgradnja manjkajočega odseka državne ceste Britof–Hotemaže. Prometni tok iz Britofa je bil preusmerjen na Kranjsko cesto, kar je zmanjšalo obremenitve na Partizanski cesti in prispevalo k večji pretočnosti v središču občine.

Kljub napredku ostajajo določeni izzivi, ki vplivajo tako na varnost kot na kakovost bivanja. Nekateri cestni odseki ostajajo nepregledni in predstavljajo večje tveganje za udeležence v prometu. Zastoji se pogosto pojavljajo na glavni cesti med Šenčurjem in letališčem, predvsem zaradi slabo pretočnih križišč. V poslovni coni je parkiranje tovornih vozil na vozišču še vedno

težava, ki zmanjšuje preglednost in ogroža varnost, zlasti pešcev in kolesarjev. Na ulicah, kot sta Gasilska cesta in Mlakarjeva ulica, prebivalci opozarjajo na povečan promet, ki prinaša več hrupa, manj varnosti in slabša pogoje za vsakdanje življenje v soseski. Ti izzivi kažejo, da so potrebni nadaljnji premišljeni koraki k umirjanju prometa in večji prometni kulturi.

**Zaradi močnih dnevnih delovnih migracij se povečuje odvisnost od osebnega vozila, kar vpliva na vse vidike prometnega sistema. Celostno prometno načrtovanje zato vključuje tako infrastrukturne izboljšave kot ukrepe za spremembo potovalnih navad. Priložnost za dolgoročno razbremenitev prometa se kaže v umirjanju prometa znotraj naselij, širitvi dostopnih P+R parkirišč ter krepitvi drugih oblik mobilnosti.**



1 2 3 4 5

# Pet stebrov ukrepanja



# Celostno prometno načrtovanje

## Strateško vodilo

Vzpostavitev celostnega sistema trajnostne mobilnosti, ki temelji na vključevanju lokalne skupnosti in ozaveščenosti o varni in odgovorni udeležbi v prometu ter ustvarjanju prijetnega, varnega in dostopnega bivalnega okolja za vse generacije.

## Kvantifikacija ambicij

- Zmanjšanje števila preokračitev hitrosti za 50 % glede na izhodiščno vrednost 608 preokračitev hitrosti v letu 2023.
- Zmanjšanje skupnega števila prometnih nesreč v občini za 50 % do leta 2032.

Na področju celostnega prometnega načrtovanja se prioriteto naslavlja izvajanje izobraževalnih programov za izboljšanje prometne kulture, vlaganje v tehnologijo za spremljanje in nadzor prometa, krepitev sodelovanja med ključnimi deležniki ter pridobivanje evropskih in državnih sredstev za financiranje projektov trajnostne mobilnosti.

*»Ureditev prometa v občini je dobra. Potrebno je le več strpnosti in kulturnega vedenja pri uporabnikih.«*

*Intervju s ključnimi deležniki*

## Svežnji izvajanja ukrepov

### P1 Organizacijski sveženj ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva vzpostavitev učinkovitega sistema financiranja in izvajanja OCPS na občinski ravni. Vključuje ukrepe za zagotavljanje zadostnih finančnih virov, krepitev kadrovske kapacitete in vzpostavitev organizacijskih struktur za izvajanje strategije. Ključnega pomena je tudi krepitev sodelovanja z regionalnimi in državnimi institucijami ter deležniki, ki lahko prispevajo k uspešni implementaciji ukrepov. Poleg tega sveženj predvideva izboljšanje usklajevanja med različnimi sektorji znotraj občinske uprave, kar bo omogočilo bolj celovit pristop k reševanju prometnih izzivov. V sklopu tega svežnja se bodo izvajale aktivnosti in dogodki na letni ravni s katerimi bo občina aktivno spodbujala uporabo trajnostnih načinov mobilnosti.

### P2 Promocijski in informacijski sveženj ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti ter spodbujanje njenega uveljavljanja v vsakdanjem življenju. Vključuje številne informacijske in promocijske aktivnosti, ki naslavlajo različne ciljne skupine, kot so šolarji, upokojeanci, zaposleni v podjetjih ter obiskovalci občine. Med ključnimi ukrepi so promocija in izobraževanje o prednostih trajnostne mobilnosti ter spodbujanje in obveščanje o možnostih uporabe alternativnih oblik mobilnosti (javni prevozi, sopotništvo in deljeni prevozi, aktivna mobilnost).

### P3 Sistem spremljanja in izvajanja ukrepov

Sveženj ukrepov predvideva vzpostavitev učinkovitega sistema spremljanja napredka pri izvajanju občinske celostne prometne strategije. Vključuje redno zbiranje in analizo podatkov o prometnih kazalnikih, kar bo omogočilo ocenjevanje učinkov posameznih ukrepov. Pomemben del svežnja predstavlja tudi vzdrževanje ažurne baze podatkov, ki bo služila kot osnova za oblikovanje nadaljnjih prometnih politik in ukrepov. Poleg tega se bo sistematično spremljalo potovalne navade občanov, kar bo prispevalo k boljšemu razumevanju prometnih trendov in potreb lokalnega prebivalstva. Poleg tega sveženj zajema sistematično objavljane ključnih podatkov o prometu in mobilnosti. S temi ukrepi se bo izboljšala dostopnost informacij in povečala vključenost javnosti v prizadevanja za bolj trajnostno prometno ureditev občine.

### P4 Načrtovanje, umeščanje in upravljanje velikih generatorjev prometa

Sveženj ukrepov predvideva celovit pristop k načrtovanju, umeščanju in upravljanju velikih generatorjev prometa, kot so gospodarski subjekti in poslovne cone, izobraževalne ustanove, trgovska središča ter druge pomembne lokacije z visokim prometnim vplivom. Ključni ukrepi vključujejo pripravo mobilnostnih načrtov, ki bodo zagotavljali učinkovito upravljanje potovalnih navad zaposlenih, obiskovalcev in uporabnikov teh lokacij. Poseben poudarek je namenjen ustreznemu umeščanju generatorjev prometa v prostor, pri čemer se bo upoštevalo dostopnost z javnim potniškim prometom, kolesarskimi in peš potmi ter optimizacijo prometnih tokov. Ukrepi bodo prispevali k varnejšemu in učinkovitejšemu prometnemu sistemu.



# Hoja

## Strateško vodilo

Zagotavljanje varnih in prijetnih površin za pešce za povečanje hoje kot načina dnevne mobilnosti ob hkratnem ozaveščanju javnosti o prednostih hoje za zdravje.

## Kvantifikacija ambicij

- Povečanje deleža hoje pri prihodih v osnovno šolo z 38 % leta 2024 na 50 % leta 2032.
- Povečanje deleža hoje za vse namene s 15 % leta 2024 na 20 % do leta 2032.

Na področju hoje se prioritarno naslavlja povečanje varnosti pešcev ter izboljšanje udobja na površinah za pešce. Ob tem se naslavlja tudi spodbujanje hoje kot načina dnevne mobilnosti.



*»Parkirišče pred OŠ Olševci praktično ni. Veliko staršev vozi otroke v šolo z avtom. Zaradi neprimerne infrastrukture je za tiste, ki pridejo peš zelo nevarno.«*

*Intervju s ključnimi deležniki*



## Svežnji izvajanja ukrepov

### H1 Načrtovanje, izgradnja in vzdrževanje površin za pešce

Sveženj ukrepov predvideva širitev omrežja površin za pešce z vzpostavitvijo novih, varnih in dostopnih površin. Poudarek je na zagotavljanju čim bolj zveznih in direktnih poti, ki bodo učinkovito povezovali ključne točke v občini ter povečale dostopnost postajališč JPP. Ključni ukrepi vključujejo izgradnjo pločnikov na nevarnih odsekih ter ureditev ustreznih površin tam, kjer izgradnja pločnikov ni izvedljiva. Prioritetno se naslavlja odseka: Luže - Velesovo in Visoko - Luže. Znotraj svežnja se naslavlja eden ključnih projektov Občine Šenčur, in sicer urbanistično-prometna ureditev središča Šenčurja kot cone umirjenega prometa, kjer imajo prednost pešci in kolesarji. Z namenom izboljšanja pogojev za varnost pešcev se znotraj svežnja naslavlja izdelava študij, in sicer za Mlakarjevo ulico, Delavsko cesto, Štefetovo ulico, Stružnikovo pot ter območje poslovne cone. Prav tako sveženj naslavlja redno vzdrževanje površin za pešce, kamor sodijo tudi ustrezni zarisi in dodatna razvestljava pri prehodih za pešce. Nadaljnje sveženj ukrepov naslavlja tudi postavitve smerokazov do ključnih točk (npr. šola 5 min hoje, Občina 7 min hoje, trgovina 10 min hoje itd.) z namenom spodbujanja hoje in povečanja privlačnosti površin. Z namenom zagotavljanja privlačnih ureditev se v projektiranje prometne infrastrukture vključuje tudi arhitekta ali urbanista.

### H2 Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol

Varnost otrok na poti v šolo je ena ključnih prizadevanj občine Šenčur. Sveženj ukrepov predvideva redno, petletno posodabljanje načrta šolskih poti, kar omogoča sprotne prilagajanje prometnih ureditev. Prometna ureditev v okolici Osnovne šole Šenčur je bila že izboljšana, a občina z ukrepi v akcijskem načrtu še pušča prostor za izboljšave. Za dodatno zagotavljanje varnosti je predvidena tudi poostreitev nadzora prometa v okolici vseh šol in vrtcev v občini.

### H3 Prilagoditev infrastrukture osebam z oviranostmi

Sveženj ukrepov je namenjen izboljšanju dostopnosti javnega prostora za osebe z oviranostmi. Vključuje izdelavo strateškega in akcijskega načrta dostopnosti, ki bo usmerjal prilagoditve infrastrukture. Predvideva ureditev nevarnih mest in prehodov, namestitve taktilnih oznak za slepe in slabovidne ter prilagoditve za osebe na invalidskih in otroških vozičkih ter starejše. Poleg tega sveženj občino nagovarja k vključitvi v proces "Občina po meri invalidov", s čimer bo sistematično izboljševala dostopnost in ozaveščala javnost o pomenu enakih možnosti za vse.

*»Hoja in kolesarjenje se uporabljata predvsem za sprostitvev in športno udejstvovanje.«*

*Intervju s ključnimi deležniki*

# Kolesarjenje

## Strateško vodilo

Razvoj celovite in varne kolesarske mreže z zagotavljanjem ustrezne infrastrukture in povezav med naselji, poslovnimi in rekreacijskimi območji, ob spodbujanju kolesarjenja kot trajnostne alternative za dnevne migracije ter prosti čas.

## Kvantifikacija ambicij

- Povečanje deleža uporabe kolesa za vse namene z 19 % leta 2024 na 25 % do leta 2032.

Na področju kolesarjenja se prioriteto naslavlja izboljšanje varnosti kolesarjev in vzpostavitev sistema izposoje koles. Ob tem se naslavlja tudi promocija kolesarjenja kot oblike dnevne mobilnosti.



## Svežnji izvajanja ukrepov

### K1 Načrtovanje in izgradnja novih kolesarskih povezav

Sveženj ukrepov se osredotoča na načrtovanje in izgradnjo varnega, ločenega ter pregledno označenega kolesarskega omrežja med naselji, ključnimi točkami v občini in v povezavi s sosednjimi občinami. Sveženj ukrepov predvideva izgradnjo površin za kolesarje in pešce ločenih od vozišča na odsekih Luže-Velesovo in Visoko-Luže. V načrtu je tudi zaris kolesarskega pasu na cesti Milje-Visoko-Hotemaže, ki je zaradi izgradnje obvoznice razbremenjena prometa. Z izdelavo načrta vodenja kolesarjev do ključnih točk (npr. šola) se bo preverilo, kje se še izkazuje potreba po zarisu kolesarskih pasov. Ob tem bo Občina Šenčur dosledno nadaljevala umeščanje kolesarskih površin ob načrtovanju in rekonstrukcijah cest.

### K2 Ureditev in izboljšanje opremljenosti kolesarske infrastrukture

Sveženj ukrepov predvideva nadgradnjo kolesarske infrastrukture z zagotavljanjem ključne opreme za udobno in varno uporabo koles. Ukrepi vključujejo opremljanje in redno vzdrževanje kolesarske infrastrukture s postavitvijo varnih kolesarnic na pomembnejših točkah (npr. šole in druge javne ustanove, trgovine, igrišča), zasaditvijo dreves za senčenje in drugo urbano opremo s čimer se bo izboljšala dostopnost površin in privlačnost rabe kolesa za opravljanje vsakodnevnih poti. Poleg tega bo občina vzpostavila javne polnilne postaje za električna kolesa, kar bo olajšalo uporabo e-mobilnosti. Na daljinske kolesarske povezave bodo nameščeni števcji za kolesarje za spremljanje kolesarskega prometa.

### K3 Vzpostavitev sistema izposoje koles

Sveženj ukrepov predvideva načrtovanje in vzpostavitev mreže postajališč izposoje koles v sodelovanju s sosednjimi občinami in zanj zagotavljal redno vzdrževanje in dopolnjevanje glede na ugotovljene potrebe.

*»Glede kolesarskih poti menim da se razmere odvijajo v pravo smer, saj občina veliko sredstev namenja gradnji in urejanju kolesarskih poti.«*

*Intervju s ključnimi deležniki*



# Javni potniški promet

## Strateško vodilo

Povečanje dostopnosti in privlačnosti javnega prevoza z izvajanjem promocijskih aktivnosti za spodbujanje uporabe javnega prevoza in uvajanjem prilagodljivih prevoznih rešitev.

## Kvantifikacija ambicij

- Povečanje deleža uporabe javnega prevoza za vse namene s 3 % leta 2024 na 5 % do leta 2032.

Na področju javnega potniškega prometa se prioritarno naslavlja dostopnost javnega prevoza za vse skupine prebivalcev, boljša prilagoditev vozniških redov glede na potrebe občanov ter povečanje pogostosti voženj.

*»Javnega potniškega prometa ne uporabljam, ker mi še ne omogoča primerne alternative lastnemu prevozu. Opažam pa večjo frekvenco avtobusov in posebej pozdravljam neposredno povezljivost z Ljubljano.«*

*V intervjuju o razmerah za JPP v občini*

## Svežnji izvajanja ukrepov

### J1 Opremljanje postajališč JPP in umeščanje novih postajališč

Sveženj ukrepov se osredotoča na urejanje avtobusnih postajališč. Vključuje redno vzdrževanje infrastrukture za večje udobje uporabnikov in postavitve urbane opreme na avtobusnih postajališčih. V sklopu svežnja se zasleduje ukrepe kot so izgradnja izogibališč in ustreznih dostopov, ureditev nadstrešnic, klopi, informacijskih tabel in košev za smeti ter postavitve stojal za kolesa. Med možnimi izboljšavami je nadaljnje preurejanje avtobusnih postajališč v multimodalne točke, na katere se dolgoročno navezuje tudi mreža izposoje koles.

### J2 Uvedba novih linij in oblik JPP

Sveženj ukrepov predvideva izboljšanje in širitev ponudbe javnega potniškega prometa z uvedbo alternativnih oblik prevoza, ki bodo odgovarjale potrebam prebivalcev. Ključni ukrepi vključujejo vzpostavitev prevoza na zahtevo, ki bo zagotavljal večjo dostopnost prevoza predvsem v terminih in območjih, kjer je oskrba z JPP pomanjkljiva. Občina predvideva tudi nadgradnjo že obstoječega sistema Prostofer.

### J3 Izboljšanje ponudbe JPP

Sveženj ukrepov se osredotoča na optimizacijo frekvence in vozniških redov v sodelovanju z različnimi deležniki, pri čemer bodo v čim večji meri upoštewane potrebe prebivalcev, kar bo izboljšalo učinkovitost in zanesljivost javnega prevoza. Pomemben korak k sodobnejšemu JPP je digitalizacija, ki bo javni prevoz naredila še bolj enostaven in privlačen za uporabo. V sklopu optimizacije se bodo preverile tudi možnosti za integracijo šolskih in javnih prevozov.



# Motorni in mirujoči promet

## Strateško vodilo

Izboljšanje varnosti, pretočnosti in organizacije motornega prometa z uvajanjem sodobnih tehnologij, optimizacijo prometne infrastrukture, umirjanjem prometa skozi središča naselij ter zmanjšanje prevlade motornega prometa v občini v korist trajnostnim oblikam mobilnosti.

## Kvantifikacija ambicij

- Zmanjšanje obsega avtomobilov na glavnih prometnicah iz 77,6 % leta 2024 na 60 % do leta 2032.

Na področju motornega in mirujočega prometa se prioritetno naslavlja zmanjšanje hitrosti motornih vozil skozi naselja, izboljšanje prometne varnosti ter zmanjšanje obremenitve naselij z motornim prometom.

*»Motornega prometa je po večini krajev v občini veliko. Ceste za tako količino niso povsod primerne, so preozke, srečevanje je problematično že z osebnimi vozili, nemogoče pa z kmetijsko mehanizacijo, avtobusi, tovornjaki.«*

*Intervju s ključnimi deležniki*



## Svežnji izvajanja ukrepov

### M1 Upravljanje parkiranja in mirujoči promet

Sveženj ukrepov predvideva pripravo načrta za izvajanje parkirne politike, s katero bo občina zagotovila učinkovitejše upravljanje parkirnih površin. Preučene bodo tudi možnosti za umeščanje dodatnih P+R parkirišč, parkirišč, s parkirnim režimom ter parkirišč, namenjenih deljenim prevozom in vozilom za souporabo. Z namenom zmanjševanja toplotnih otokov bo občina zasledovala cilj senčenja parkirnih površin.

### M2 Vzpostavitev nadzora

Sveženj ukrepov predvideva povečanje nadzora nad hitrostjo prometa v naseljih in na kritičnih cestnih odsekih s kombinacijo policijskega in redarskega nadzora ter tehnoloških rešitev. Še naprej bi se vršil nadzor tudi nad nepravilnim parkiranjem. Nadaljeval se bo tudi nadzor nad nepravilnim parkiranjem in okrepljen nadzor nad prometom tovornih vozil, tako glede parkiranja kot upoštevanja omejitev vožnje na posameznih cestnih odsekih.

### M3 Umirjanje motornega prometa

Sveženj ukrepov je usmerjen v zmanjšanje hitrosti motornega prometa na cestnih odsekih z zabeleženimi prekoračitvami hitrosti (omejitev hitrosti, cona 30, zožitve vozišča itd.) in preverjanje smiselnosti uvedbe določenih ukrepov (enosmerne, dvosmerne, popolno zapora, preureditev križišč v krožna križišča). Poseben poudarek je na umirjanju prometa na državnih cestah skozi naselja.

### M4 Digitalizacija in elektrifikacija prometnega omrežja

Ključni ukrepi svežnja vključujejo podporo upravljanju prometa in mobilnosti z uvedbo naprednih informacijskih in komunikacijskih tehnologij, ki bodo omogočale boljše načrtovanje in spremljanje prometnih tokov. Sveženj ukrepov predvideva tudi ustrezno svetlobno signalizacijo na vseh nevarnih cestnih odsekih (npr. Pazi otroci na cesti, Pazi kolesar) za izboljšanje varnosti in vidnosti ranljivih udeležencev v prometu. S sodobnejšim voznim parkom in večjo uporabo okolju prijaznih vozil bo mobilnost v občini postala čistejša, tišja in energetsko učinkovitejša, zato si občina prizadeva nadomestiti vozni park javnih ustanov ter služb s hibridnimi in električnimi vozili.

### M5 Celostno vzdrževanje in optimizacija cestnega prometa

Sveženj ukrepov naslavlja celostno vzdrževanje in optimizacijo cestnega prometa za večjo varnost in pretočnost. Uporaba ustrezne signalizacije bo prispevala k večji preglednosti in večji varnosti vseh udeležencev v prometu. Sveženj ukrepov vključuje tudi upravljanje s tranzitnim in tovornim prometom, ki se ga vodi stran od središč naselij.

# 1 2 3 4 5

## Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Sedemletni akcijski načrt je orodje za postopno uresničevanje občinske celostne prometne strategije in omogoča učinkovito izvajanje ukrepov. V akcijski načrt so vključeni tudi ukrepi, ki presegajo časovni okvir strategije. Dolgoročni ukrepi, ki nimajo realne izvedbe v sedemletnem obdobju omogočajo jasnejšo predstavo o želenem končnem stanju prometnega sistema in predstavljajo strateški kompas za prihodnje prenovne strategije.

Ukrepi so predstavljeni po posameznih stebrih in povezani v svežnje. Za vsak ukrep so določeni zahtevnost ukrepa, predviden čas izvedbe, strošek izvedbe, možni viri financiranja ter nosilca ukrepa, ki nosi odgovornost za njegovo izvedbo.

Zahtevnost izvedbe ukrepa je določena na podlagi tehnične zahtevnosti, pri čemer en (+) v tabelah pomeni nezahteven ukrep, trije (+++) pa zelo zahteven ukrep za izvedbo. Tako so mehki ukrepi strategije navadno manj zahtevni, infrastrukturni ukrepi, ki zahtevajo velike finančne vložke in intenzivno usklajevanje z deležniki pa bolj zahtevni.

Najpomembnejši vir financiranja ukrepov je občinski proračun, pomembna vira sredstev za realizacijo pa so tudi državna in evropska sredstva.

Višina predvidenih stroškov je ocenjena, saj za določene projekte ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije oz. ocena stroškov temelji na trenutnih vrednostih, ki pa se lahko prihodnjih letih bistveno spremenijo, zato ocene stroškov za dolgoročne ukrepe praviloma niso podane. Izvedba posameznih ukrepov v akcijskem ukrepu pa ne zahteva finančnega vložka ali pa so sredstva zagotovljena v okviru rednih sredstev občinskega proračuna.

Odgovornost izvedbe večine ukrepov nosi Občina, v nekaterih primerih pa nosijo odgovornost Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, prevozniki JPP, javni zavodi v občini in podjetja.

# Celostno prometno načrtovanje

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>P1 Organizacijski sveženj ukrepov</b>												
Zagotavljanje kadra za izvajanje celostnega prometnega načrtovanja na Občini (imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost za obdobje 2025 – 2032, prijava na razpise, izvajanje CPS).	+	kontinuirano	/	redna sredstva v občinskem proračunu	Občina Šenčur							
Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	+	kontinuirano	/	redna sredstva v občinskem proračunu	Občina Šenčur							
Sodelovanje pri izdelavi regijske celostne prometne strategije in kasnejša podpora delovanju regijske koordinacije pri načrtovanju in izvedbi prometnih povezav in načrtovanju in izvedbi ukrepov trajnostne mobilnosti ter ozaveščanju javnosti.	+	skladno z začetkom priprave regijske CPS	/	v okviru priprave regijske CPS	Občina Šenčur, sosednje občine							
Izvedba tematskih dogodkov v vsakoletni akciji Evropski teden mobilnosti.	+	kontinuirano	16.000/leto	občinski proračun, državna sredstva	Občina Šenčur	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
Za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotovitev vključevanja javnosti ter posvetov s prebivalci in ključnimi deležniki.	+	kontinuirano	/	redna sredstva v občinskem proračunu	Občina Šenčur							
Vključitev in aktivno sodelovanje z regijskim centrom mobilnosti.	+	kontinuirano	/	redna sredstva v občinskem proračunu	Občina Šenčur							
<b>P2 Promocijski in informacijski sveženj ukrepov</b>												
Promocijske aktivnosti o prednostih trajnostne mobilnosti - vključitev šol, vrtcev, upokojencev, podjetij in turistične organizacije v vsakoletne akcije izobraževanja.	+	kontinuirano	6.500/leto	občinski proračun	Občina Šenčur, zunanji izvajalec, SPV, podjetja, koncesionar, policija, šole	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
• Spodbujanje drugih cenovno ugodnih načinov potovanja kot sta izposoja avtomobila in deljenje prevozov.												
• Promocija novo vpeljanih linij JPP (hitre avtobusne linije Kranj-Šenčur-Vodice-Ljubljana in podaljšane linije mestnega potniškega prometa Kranj-Trboje-Voklo-Voglje).												
• Promocija sistema izposoje koles.												
Vzgoja in izobraževanje na temo varnosti v prometu.	+	kontinuirano	6.500/leto	občinski proračun	Občina Šenčur, SPV, policija, šole	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
<b>P3 Sistem spremljanja in izvajanja ukrepov</b>												
Vzpostavitev sistema ter spremljanje obveznih in neobveznih kazalnikov na področju trajnostne mobilnosti ter poročanje pristojnemu ministrstvu.	++	kontinuirano	5.000/ leto	občinski proračun	Občina Šenčur	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Vzdrževanje baze podatkov in javno objavljane podatkov o navadah udeležencev v prometu.	+	kontinuirano	v okviru rednega dela občinske uprave	občinski proračun	Občina Šenčur							
Vzpostavitev registra nevarnih točk za posamezne udeležence v prometu in analiza podatkov.	+	kontinuirano	8.000	občinski proračun	Občina Šenčur	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
<b>P4 Načrtovanje, umeščanje in upravljanje večjih generatorjev prometa</b>												
Izdelava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini.	+	kontinuirano (glede na določitev VGP)	30.000/načrt	občinski proračun, državna sredstva, podjetja	Občina Šenčur, investitorji							
Načrtovanje in umeščanje velikih generatorjev prometa ob glavne prometne koridorje.	++	kontinuirano	/	v okviru priprave prostorskih aktov	Občina Šenčur							

# Hoja

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>H1 Načrtovanje, izgradnja in vzdrževanje površin za pešce</b>												
Urbanistično – prometna ureditev centra Šenčurja kot cone umirjenega prometa, kjer imajo prednost pešci in kolesarji.	+++	sočasno z izgradnjo kulturnega doma	strošek bo možno določiti po pripravi projektne dokumentacije	občinski proračun	Občina Šenčur							
Izgradnja pločnikov na nevarnih odsekih ter vzpostavitev ustreznih površin za pešce (tudi skupnih prometnih površin, alternativne povezave ipd.), kjer umeščanje pločnikov ni izvedljivo.	+++	kontinuirano	strošek bo možno določiti po pripravi projektne dokumentacije	občinski proračun	Občina Šenčur							
Izgradnja površin za pešce ločenih od vozišča na odsekih Luže – Velesovo in Visoko – Luže.	++	2025-2028	159.500	občinski proračun	Občina Šenčur	42.500	47.000		70.000			
Študija izvedljivosti za izboljšanje pogojev za hojo v Šenčurju (prednostno na Mlakarjevi ulici, Delavski cesti, Štefetovi ulici, Stružnikovi poti, poslovni coni Šenčur).	++	2027	20.000/študija izvedljivosti	občinski proračun	Občina Šenčur			20.000				
Ureditev manjkajočih in izboljšanje obstoječih prehodov za pešce (zaris, dodatna osvetlitev po potrebi) ter redno vzdrževanje površin za pešce.	+	kontinuirano	350.000/leto (skupno v okviru upravljanja in vzdrževanja cest)	občinski proračun	Občina Šenčur	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000
Vključenost arhitekta ali urbanista v vsako projektiranje prometne infrastrukture.	+	kontinuirano	/	občinski proračun	Občina Šenčur							
Postavitev smerokazov do ključnih točk za povečanje privlačnost hoje (npr. šola 5 min hoje, občina 7 min hoje, trgovina 10 min hoje, itd.)	+	2026	5.000	občinski proračun	Občina Šenčur		5.000					
<b>H2 Ureditev šolskih poti in površin za pešce v okolici šol</b>												
Posodobitev načrta šolskih poti za OŠ in POŠ (vsakih 5 let).	+	vsakih 5 let	15.000	/	Občina Šenčur/ Osnovna šola						15.000	
Poostrežen nadzora prometa v okolici vseh vrtcev, OŠ in POŠ.	+	kontinuirano	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Policija, redarstvo							
<b>H3 Prilagoditev infrastrukture osebam z oviranostmi</b>												
Izdelava strateškega in akcijskega načrta dostopnosti.	+	2028	20.000	občinski proračun	Občina Šenčur				20.000			
Ureditev nevarnih mest, prehodov za osebe z oviranostmi, umeščanje taktilnih oznak, klančin, dvigal skladno z akcijskim načrtom dostopnosti.	++	kontinuirano	5.000/leto	občinski proračun	Občina	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Vključitev v proces »Občina po meri invalidov«.	+	2026	/	/	Občina Šenčur, MDSS							
Ozaveščanje občanov o pomembnosti zagotavljanja enakih možnosti za vse ljudi.	+	kontinuirano	/	/	Občina, zunanji izvajalec							

# Kolesarjenje

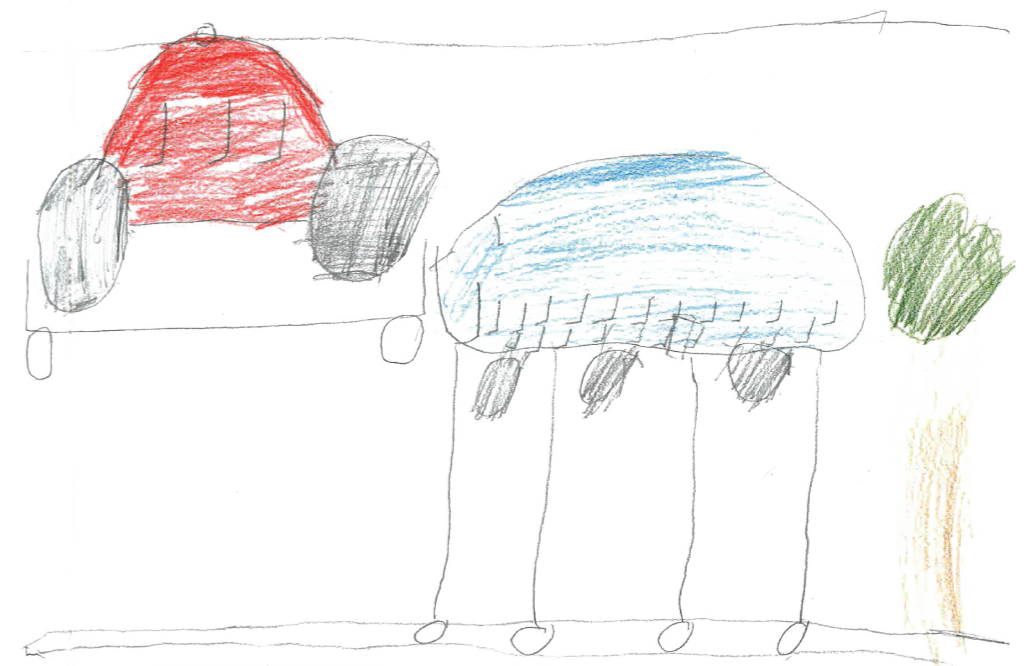
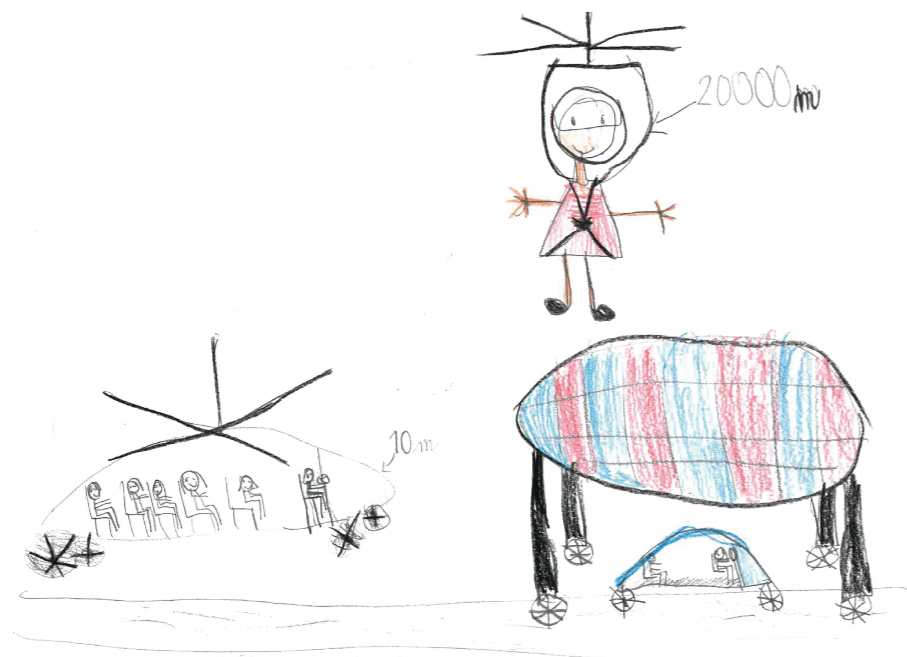
## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>K1 Načrtovanje in izgradnja novih kolesarskih povezav</b>												
Vzpostavitev ključnih kolesarskih povezav z načrtovanjem in izgradnjo povezanih, varnih in označenih povezav do sosednjih občin.	+++	2025 - 2032	200.000/leto	občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	Občina Šenčur	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Izgradnja površin za kolesarje ločenih od vozišča na odsekih Luže – Velesovo in Visoko – Luže. *V sklopu svežnja H1 Načrtovanje, izgradnja in vzdrževanje površin za pešce.	++	2025-2028	159.500	občinski proračun	Občina Šenčur	42.500	47.000		70.000			
Zaris kolesarskega pasu na odseku Milje-Visoko-Hotemaže		2025-2026	15.000	občinski proračun, državna sredstva, sredstva EU	Občina Šenčur	10.000	5.000					
Izdelava načrta vodenja kolesarjev med naselji in do ključnih točk, npr. do šole (tudi po stranskih poteh) in označitev vodenja kolesarjev na voziščih.	+	2026	10.000	občinski proračun	Občina Šenčur		10.000					
Pri načrtovanju novih cest ali rekonstrukcijah cest vedno načrtovati tudi kolesarske povezave.	+	kontinuirano	/	občinski proračun	Občina Šenčur							
<b>K2 Ureditev in izboljšanje opremljenosti kolesarske infrastrukture</b>												
Vzpostavitev javnih polnilnih postaj za e-kolesa	++	2026-2032	5.000/postajo	občinski proračun	Občina Šenčur		5.000		5.000		5.000	
Postavitev števcov za kolesarje (in pešce)	+	2026-2032	15.000 / števec	občinski proračun, državna sredstva, podjetja	Občina Šenčur			15.000		15.000		15.000
Opremljanje in redno vzdrževanje površin za kolesarje (prenova, zasaditev dreves za senco, talna signalizacija, urbana oprema, stojala za kolesa, varne kolesarnice).	+	kontinuirano	30.000 / leto	občinski proračun	Občina Šenčur	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
<b>K3 Vzpostavitev sistema izposoje koles</b>												
Načrtovanje in vzpostavitev mreže postajališč izposoje koles v celotni občini.	+	2026 - 2030	60.000/postajo	občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Šenčur		120.000				60.000	
Sodelovanje pri vzpostavitvi in povezava sistema izposoje koles s sosednjimi občinami.	+	kontinuirano	/	/	Občina Šenčur							
Redno (letno) vzdrževanje in dopolnitev točk izposoje.	++	od 2027 dalje	2.000/postajo	občinski proračun	Občina Šenčur			2.000	2.000	2.000	2.000	2.000

# Javni potniški promet

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>J1 Opremljanje postajališč JPP in umeščanje novih postajališč</b>												
Redno vzdrževanje in urejanje avtobusnih postajališč.	+	kontinuirano	10.000/leto	občinski proračun, državna in EU sredstva	Občina Šenčur	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
<b>J2 Uvedba novih linij in oblik JPP</b>												
Nadgradnja prevozov Prostofer.	+	kontinuirano	7.400/leto	občinski proračun	Občina Šenčur	7.400	7.400	7.400	7.400	7.400	7.400	7.400
Vzpostavitev prevozov na zahtevo.	+	od 2028 naprej	15.000/leto	občinski proračun	Občina Šenčur, podjetje				15.000	15.000	15.000	15.000
<b>J3 Izboljšanje ponudbe JPP</b>												
Stalna optimizacija frekvenca in voznih redov glede na potrebe občanov	++	kontinuirano	/	/	DUJPP, Občina Šenčur, sosednje občine, koncesionar							
Izboljšanje sodelovanja in komunikacije vseh deležnikov vključenih v JPP (DUJPP, ponudnik prevozov in Občina Šenčur)	+	kontinuirano	/	/	Občina Šenčur, sosednje občine, DUJPP, koncesionar							
Digitalizacija JPP z uvedbo aplikacije (informacije, plačevanje, e-voznica, vozni redi v realnem času)	++	do leta 2032	/	državna sredstva, sredstva EU, koncesionar	Občina Šenčur, sosednje občine, DUJPP, koncesionar							
Integracija šolskih in javnih prevozov.	++	kontinuirano	/	znotraj koncesije	Občina Šenčur, DUJPP, koncesionar							



# Motorni in mirujoči promet

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost	Čas izvedbe	Strošek	Viri financiranja	Nosilec	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>M1 Upravljanje parkiranja in mirujoči promet</b>												
Izdelava načrta izvajanja parkirne politike.	++	2026 - 2028	35.000	občinski proračun	Občina Šenčur			20.000	15.000			
Širitev parkirnih mest s parkirnim režimom.	+	2029	15.000/parkomat	občinski proračun	Občina Šenčur					15.000		
Zasaditev dreves za senco na parkirnih površinah.	+	kontinuirano	5.000/leto	občinski proračun	Občina Šenčur	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Preučitev možnosti umeščanja dodatnih P+R parkirišč.	++	2027	20.000/študijo	občinski proračun	Občina Šenčur			20.000				
Vzpostavitev sistema in zagotovitev parkirnih prostorov za izposajo/deljenje avtomobila (carshare, carpool).	++	do leta 2032	preureditev parkirnih mest	občinski proračun, javno-zasebno partnerstvo, državna in evropska sredstva	Občina Šenčur							
<b>M2 Vzpostavitev nadzora</b>												
Povečanje nadzora nad hitrostjo prometa v naseljih in na problematičnih cestnih odsekih.	+	kontinuirano	67.000 / leto	občinski proračun	Občina Šenčur, policija, redarska služba	67.000	67.000	67.000	67.000	67.000	67.000	67.000
Povečanje nadzora nad prometom tovornih vozil.	+	kontinuirano	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Policija, redarstvo							
Vzpostavitev oz. povečanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem.	+	kontinuirano	redna sredstva v proračunu	občinski proračun	Policija, redarstvo							
<b>M3 Umirjanje motornega prometa</b>												
Umiritev prometa na cestnih odsekih, kjer so zabeležene povečane hitrosti motornega prometa in preverjanje smiselnosti uvedbe določenih ukrepov (enosmerne, dvosmerne, popolno zapora, preureditev križišč v krožna križišča).	++	Kontinuirano	67.000 / leto (v okviru svežnja M2)	občinski proračun, državna sredstva	Občina Šenčur							
Izvedba ukrepov za umirjanje prometa na državnih cestah skozi naselja.	+++	kontinuirano	/	državni proračun, sredstva EU	Občina Šenčur							
<b>M4 Digitalizacija in elektrifikacija prometnega omrežja</b>												
Uporaba digitalnih rešitev za boljše načrtovanje, nadzor in optimizacijo prometa ter izboljšanje izkušnje uporabnikov različnih oblik mobilnosti (pametni semaforji, nadzorne kamere, pametno parkiranje, pametni radarji, digitalne opozorilne table, pametne zebre).	++	kontinuirano	10.000/leto	občinski proračun, državna sredstva	Občina Šenčur		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Ustrezna svetlobna signalizacija na vseh nevarnih cestnih odsekih (npr. Pazi otroci na cesti, Pazi kolesar itd.).	+	2025 – 2032	10.000/leto	občinski proračun, državna sredstva	Občina Šenčur	10.000		10.000		10.000		10.000
Nadomestitev voznega parka javnih ustanov in javnih služb s hibridnimi in električnimi vozili.	+	2025 – 2032	30.000/vozilo	občinski proračun, državna sredstva	Občina Šenčur			30.000				
<b>M5 Celostno vzdrževanje in optimizacija cestnega prometa</b>												
Izboljšanje prometne signalizacije in varnosti skladno z registrom nevarnih točk.	++	kontinuirano	Vsakovratna ocena na podlagi analize točk	občinski proračun	Občina Šenčur							
Usmerjanje tranzitnega prometa ter tovornega prometa izven naselja Šenčur.	++	kontinuirano	5.000 / leto	občinski proračun, državna sredstva	Občina Šenčur	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

## Dolgoročni ukrepi

- Izgradnja pločnika na državni cesti G2-104 - odsek skozi Šenčur.
- Izgradnja pločnika na državni cesti G2-104 - povezava proti Kranju.
- Celostna prometna ureditev območja ob OŠ Šenčur.
- Preureditev postajališč JPP v multimodalne točke (postavitev kolesarnic, postajališč izposoj kolesa, parkirišča P+R ...).



