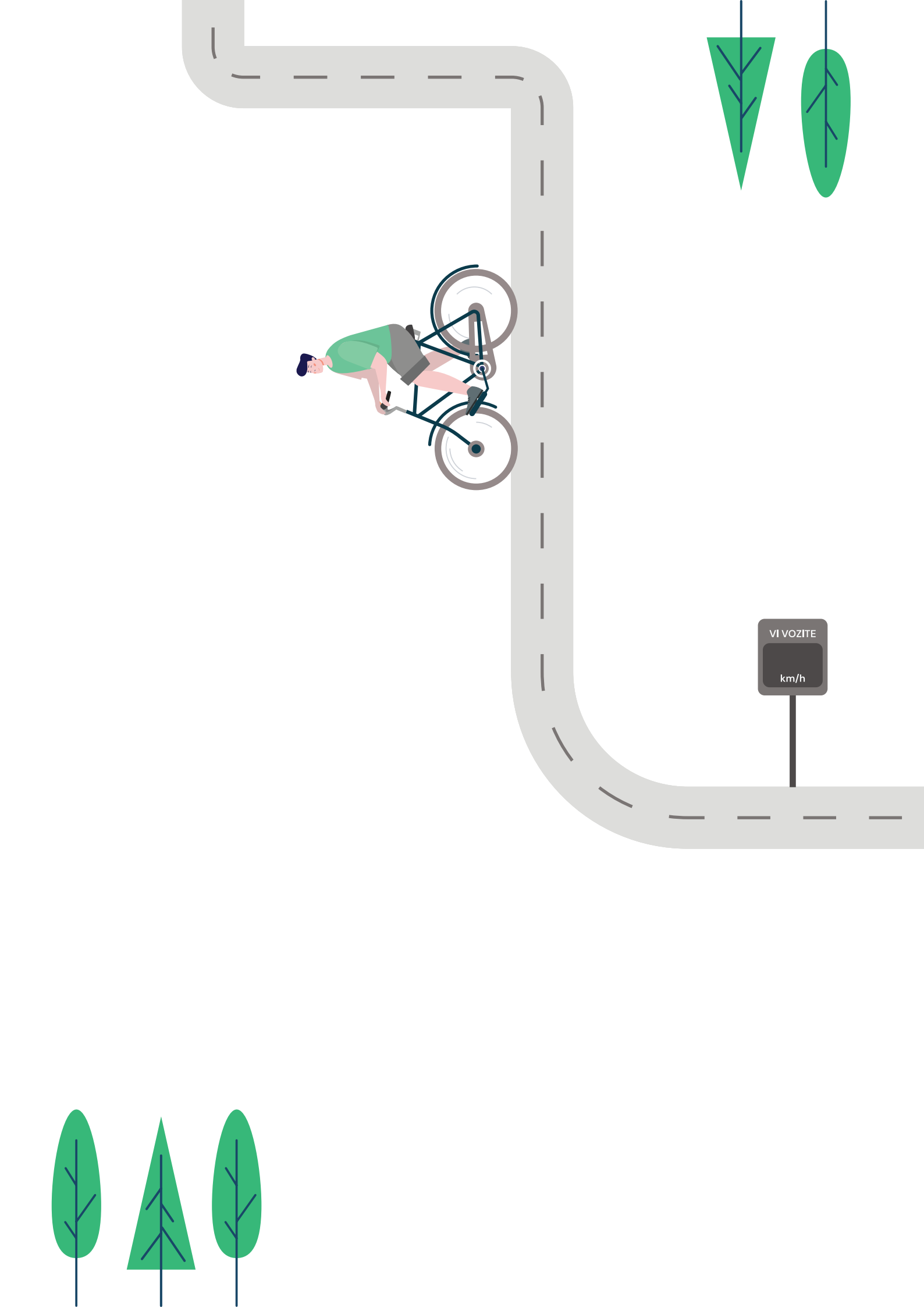


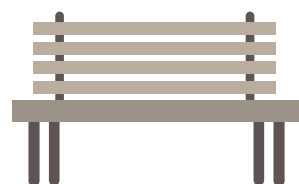


Občina  
Škofljica

# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠKOFLJICA







# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠKOFLJICA



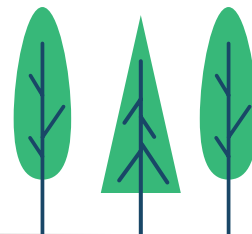
Občina  
Škofljica



Občina  
Škofljica



Sofinancira  
Evropska unija



## Celostna prometna strategija Občine Škofljica (OCPS Škofljica)

**Naročnik:** Občina Škofljica, Šmarska cesta 3, 1291 Škofljica

**Projektna skupina Občine Škofljica:** Katja Mikec, Tomaž Mivšek, Tina Golob, Maša Mlinšek, Katja Kovačič, Kristina Božič, Grega Javornik

### Izdelovalci:

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

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

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

### Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Škofljica:

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

člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

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

**Presojevalka kakovosti vsebine:** Lea Rikato Ružić

**Fotografije:** arhiv Občine Škofljica, Franci Hrastar, Jure Močnik

**Oblikovanje:** Klara Oštir, LUZ, d.d.

**Leto izdelave:** 2025



RRA LUR

IPOP





# KAZALO

Uvodni nagovor župana	6
Boljši promet, prijetnejši prostor, lepša prihodnost!	7
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	8
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	9
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	10
Skupaj do boljše prometne ureditve	11
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	16
Občina Škofljica v številkah	19
Vizija razvoja prometa v občini Škofljica	27
Stebri mobilnosti in cilji	28
Steber I: Hoja	30
Steber II: Kolesarjenje	33
Steber III: Javni potniški promet	36
Steber IV: Motorni promet	41
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	48
Akcijski načrt	51
Viri	60

# UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

## Spoštovane občanke in občani Občine Škofljica,

kljub bližini Ljubljane in dobri prometni povezavi se v naši občini vsakodnevno soočamo s pritiski tranzitnega prometa. Ta obremenjuje naše ceste, povečuje tveganje za nesreče ter vpliva na kakovost zraka in življenje naše skupnosti. A promet v veliki meri ustvarjamo tudi sami, zato je ključno, da poiščemo rešitve in pristopimo k uporabi trajnostnih oblik mobilnosti.

Občina Škofljica je v ta namen sprejela strateški dokument Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS), ki je rezultat sodelovanja s strokovnjaki, predstavniki ustanov, podjetij, društev, organizacij ter občank in občanov. Skupaj smo prepoznali ključne izzive in oblikovali strategijo, ki odraža dejanske potrebe prebivalcev.

Vendar OCPS ni le zaveza k boljši prihodnosti, ampak tudi nujen pogoj za pridobivanje sredstev, ki bodo omogočila hitrejšo izvedbo ukrepov.

Med njimi je gotovo razvoj kolesarske infrastrukture. Občina Škofljica ima namreč velik potencial ravno za razvoj kolesarjenja, ki lahko predstavlja hitro, učinkovito in zdravo alternativo vsakodnevni vožnji z avtomobilom in prispeva k zmanjšanju obremenitve cest in boljši kakovosti zraka. Z ukrepi umirjanja prometa in s preureditvijo javnih površin po meri pešca bomo poskrbeli tudi za izboljšanje varnosti pešcev in otrokom omogočili varen aktiven prihod v šolo. Aktivna vloga občine pri pobudah in komunikaciji z državnimi institucijami, prevozniki ter drugimi deležniki pa bo bistvenega pomena za uresničitev ukrepov za povečanje privlačnosti in uporabe javnega potniškega prometa.

Verjamem, da bomo z izvedbo predlaganih ukrepov ustvarili varen, dostopen in okolju prijazen prometni sistem, ki nas bo spodbujal k spremembi potovalnih navad, zato bom z veseljem spremljal napredek in rezultate, ki jih bomo skupaj dosegali pri uresničevanju te strategije.

Hvala, ker lahko skupaj ustvarjamo lepšo prihodnost!

Primož Cimerman  
*Župan Občine Škofljica*





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

Foto: Franci Hrastar

# POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in druge okolju in prostoru prijaznejše oblike mobilnosti. Cilj strategije je zmanjšati prekomerni osebni motorni promet ter prebivalke in prebivalce spodbuditi k izbiri trajnostnih prevoznih sredstev na svojih vsakodnevni poteh. S pripravo OCPS občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov za bolj dostopen, varnejši in trajnostno naravnan prometni sistem.

V preteklosti je bilo prometno načrtovanje osredotočeno predvsem na povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa in širitev cestne infrastrukture. Tak pristop je prispeval k naraščanju prometa in zmanjšanju kakovosti bivanja v mestih. V središču sodobnega pristopa na mesto osebnega avtomobila vstopi človek, ki mu je treba zagotoviti varnost v prometu, dostopnost storitev, udobno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, časovno učinkovit in privlačen javni potniški prevoz in pester nabor okolju prijaznejših oblik mobilnosti (različni sistemi za souporabo vozil, koles in drugih prevoznih sredstev).

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

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

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



# TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA BOLJ ZDRAVO IN ZADOVOLJNO PREBIVALSTVO

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

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



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

# DOSEGANJE LOKALNIH, NACIONALNIH IN GLOBALNIH OKOLJSKIH CILJEV

Evropska unija za doseganje okoljskih ciljev namenja obsežna nepovratna sredstva državam članicam, pri čemer imajo celostne prometne strategije ključno vlogo pri usmerjanju lokalnih prometnih politik, saj spodbujajo uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti z namenom zmanjšanja emisij in negativnih vplivov na okolje.

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

Strategije posameznih občin bodo služile kot izhodišča za oblikovanje 12 **regionalnih celostnih prometnih strategij** (RCPS). Glavne ugotovitve OCPS Škofljica bodo torej upoštevane pri pripravi RCPS Ljubljanske urbane regije. Tako občinske kot regionalne strategije pa bodo dalje predstavljale temelj za oblikovanje **državne celostne prometne strategije**.

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

# SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

## Kako je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Škofljica?

Proces priprave OCPS Škofljica je temeljil na transparentnosti, vključevanju javnosti in interdisciplinarnem sodelovanju. Občina je za pripravo dokumenta izbrala Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije (RRA LUR) in Inštitut za politike prostora (IPoP), ki sta k sodelovanju vključila še Ljubljanski urbanistični zavod d.d. (LUZ). Vse tri organizacije imajo obsežne izkušnje na področju priprave prometnih strategij in rešitev ter široko ekipo strokovnjakov z znanji, ki so potrebna za pripravo tovrstnih dokumentov. Priprava strategije je trajala dobro leto dni.

Vsebine OCPS Škofljica so skladne z Minimalnimi standardi za OCPS, Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: Smernice) in Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (v nadaljevanju: Pravilnik), ki jih je Ministrstvo za okolje, podnebje, energijo izdalo v letu 2023, minimalne standarde pa še posodobilo novembra 2024. Dokumenti so dostopni na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (<https://sptm.si>) in povsem natančno določajo korake izdelave strategije.

Aktualne smernice za pripravo OCPS narekujejo, da že na začetku v sodelovanju s ključnimi deležniki oblikujemo strateške cilje in vizijo razvoja prometa v občini. Sledijo številne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti ter izvedba ciljno usmerjenih analiz in meritev, ki ustvarjajo trdno podlago za oblikovanje akcijskega načrta ukrepov. Tako zastavljeni ukrepi so kar najtesneje povezani z uresničevanjem vizije in doseganjem zastavljenih ciljev. Prednost imajo mehki ukrepi, ki ne zahtevajo gradbenih posegov, ter trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele če ti ne zadoščajo, se pristopi z infrastrukturnimi rešitvami. Strategija vključuje tudi kazalnike, s

katerimi Občina spremlja učinkovitost ukrepov in njihov vpliv.

V proces priprave strategije so bili poleg ožje delovne skupine vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. V skupnem sodelovanju obeh skupin je bila v začetni fazi zasnovana vizija prometa v občini ter strateški cilji, ki si jih želi občina doseči. Hkrati je bila preko anket, javnih razprav in spletnih orodij za vključevanje javnosti, v proces priprave strategije vključena tudi javnost, torej prebivalke in prebivalci Škofljice. Ti so izpostavili predvsem izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v Škofljici soočajo, ter dodali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov.

Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Pomemben učinek aktivnega sodelovanja z javnostjo je, da ta spozna kontekst urejanja prometa in skozi razpravo o možnih ukrepih gradi razumevanje, zakaj so bili izbrani ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so ti povezani s cilji in vizijo strategije. Zelo dobro vemo, da imajo rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, bistveno boljše možnosti, da bodo uspešno zaživele tudi v praksi. To je pri OCPS še posebej pomembno, saj imajo prednost mehki ukrepi, ki so uspešni le, če jih ljudje, ki so jim bili ti namenjeni, posvojijo.

## Ključni koraki v procesu priprave so:

- A. Vzpostavitev pogojev za delo** – Oblikovanje delovnih skupin, določitev odgovornosti, ocena pripravljenosti občine ter zagotovitev politične podpore.
- B. Vzpostavitev procesa** – Opredelitev območja obravnave, oblikovanje časovnega načrta, povezovanje sektorjev, oblikovanje širše delovne skupine in načrta vključevanja javnosti.
- C. Oris zelenega stanja** – Oblikovanje vizije in strateških ciljev v sodelovanju s širšo delovno skupino.
- D. Analiza obstoječega stanja** – Preverjanje in vrednotenje trenutnega stanja prometa. Izvedejo se merjenja izhodiščnega stanja kazalnikov (kordonsko štetje prometa, anketa potovalnih navad v šolah in pri zaposlovalcih), izvede se anketa s splošno javnostjo, opravijo intervjuji s ključnimi deležniki, spletna in dve javni razpravi z občani v živo.
- E. Opredelitev smeri ukrepanja** – Zbiranje pobud za ukrepe pri občanih preko spletne javne razprave, opredelitev strateških vodil v sodelovanju z ožjo in širšo delovno skupino ter oblikovanje načrta konkretnih ukrepov za doseganje zastavljenih ciljev, povezanih v svežnje.
- F. Priprava in potrditev strategije** – Priprava predloga dokumenta, uskladitev s širšo delovno skupino in uradna potrditev dokumenta na seji občinskega sveta.
- G. Izvajanje strategije** – Postopna realizacija ukrepov in sprotno prilagajanje načrta na podlagi spremljanja učinkov ob kontinuiranem sodelovanju s širšo javnostjo. Občina z meritvami enotnih kazalnikov sledi učinkom izvajanja OCPS in o njih v obdobju 7 let po sprejetju OCPS tudi poroča ministrstvu.

## Nadzor kakovosti OCPS

Tekom procesa (po opredelitvi strateških vodil in pred obravnavo OCPS na občinskem svetu, skupaj dvakrat) je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalko kakovosti je občini dodelilo ministrstvo, ta pa je izdelala neodvisno strokovno oceno OCPS, podala predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani, in izdala pozitivno mnenje.

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

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





Škofljica



# 2024

april 2024 – maj 2024

## Začetek priprave OCPS Škofljica

Predstavitev namena in ciljev  
OCPS županu ter občinskemu  
svetu

maj 2024 – junij 2024

## Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 34  
članov.

### Javna razprava o viziji in ciljih

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



maj 2024 – oktober 2024

## Analiza obstoječega stanja

### Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Vnešenih 425 izzivov v prometu v občini.

### Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

453 izpolnjenih anket,  
15 intervjujev.

### Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci

Kordonsko štetje prometa na 2 lokacijah,  
terenske ogleda 4 lokacij, ankete med šolarji v 3  
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 3  
podjetjih/ustanovah.

# 2025

september 2024 – februar 2025

## Oblikovanje nabora ukrepov

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

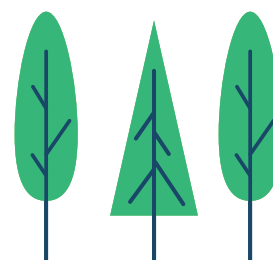
Na delavnicah je sodelovalo skupno 13 oseb.

### Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani  
vnesli 129 predlogov za izboljšanje prometa v  
občini.

### Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici so sodelovali 3 člani ŠDS.



februar 2025

## Priprava akcijskega načrta

### Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 21 odgovorov.

### Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

# ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS ŠKOFLJICA



maj 2025 – maj 2032

## Spremljanje rezultatov in poročanje

### Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

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

### Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

Preko spletnega portala do 15. maja v  
tretjem, petem in sedmem letu po  
sprejetju OCPS.

2032

maj 2025

## Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Domžale  
na seji Občinskega sveta Občine  
Škofljica

Javna objava rezultatov OCPS  
Škofljica

februar 2025 – april 2025

## Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom  
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in  
širšo delovno skupino.



# SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

Proces priprave občinskih celostnih prometnih strategij močno poudarja vključevanje različnih javnosti v različne faze priprave dokumenta: v oblikovanje vizije in ciljev strategije, opredelitev ključnih prometnih izzivov in priprave predlogov ukrepov za izboljšanje stanja prometa v občini. Izpostavimo lahko vsaj tri razloge, zaradi katerih je vključevanje javnosti v oblikovanje tovrstnih dokumentov ne le smiselno, temveč tudi nujno.

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

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

Tretji razlog je, da občina v letu dni priprave strategije pridobi izreden nabor različnih mnenj, podatkov in pogledov na promet. Korist tega nabora presega raven oblikovanja strategije in je lahko Občini v oporo pri načrtovanju, komunikaciji ali promociji prometnih ukrepov še v vseh letih izvajanja te strategije. Pridobljeni podatki in informacije pa bodo v pomoč tudi pri pripravi regijske in državne celostne prometne strategije.

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

vpliv na urejanje prometa oziroma so z njim povezane. To so, denimo, predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki... Predstavniki lokalne strokovne javnosti so bili vključeni v tako imenovano širšo delovno skupino, katere primarni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev in akcijskega načrta ukrepov, sekundarni pa, da bodo prav njeni člani prvi zagovorniki ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in bodo Občino podprli pri njihovem udejanjanju. Strokovna javnost je bila vključena preko intervjujev, delavnic ter spletnih srečanj.

Največji del splošne javnosti smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da je ta v večini naklonjena ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želi izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah je opredelila številne ključne prometne izzive. Ker ti dogodki ne pritegnejo vseh, smo, da bi zbrali čim več odzivov in pobud, razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine.

Na <https://cps.projekti.si/skofljica> – platformi, izdelani posebej za namen priprave pričujoče strategije, se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Škofljica, prebivalke in prebivalci pa so tu lahko našli tudi povezave do anket, ko so bile te v teku, vnesli so lahko sprva izzive, s katerimi se srečujejo v prometu in na zadnje še predloge ukrepov, s katerimi si želijo reševati različne prometne izzive in verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine. Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi skupini, ki ni vešča uporabe spleta ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo nekaj ur predloge prometnih ukrepov zbirali še od mimoidočih pri tržnici v središču Škofljice, in sicer v času Evropskega tedna mobilnosti. Pomagali smo jim pri vnosih predlogov ukrepov v platformo in jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu

nastajanja strategije. Ob dogodku je potekala tudi informativna razstava, ki je predstavljala proces priprave OCPS, vizijo in cilje razvoja prometa, za navdih pa prikazovala še številne dobre prakse ukrepov trajnostne mobilnosti po Sloveniji.

Najboljše povabilo javnosti k participaciji so konkretni rezultati, ki jih ljudje lahko opazijo v lokalnem okolju. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje ukrepov akcijskega načrta strategije. S tem se potrjuje vrednost sodelovanja javnosti, krepi se njeno zaupanje, s tem pa se na stežaj odprejo vrata za nadaljevanje procesa vključevanja javnosti v razvoj občine, ki smo ga v procesu priprave strategije začeli.





# OBČINA ŠKOFLJICA – KJE SMO DANES?



Foto: Jure Merčnik



# OBČINA ŠKOFLJICA V ŠTEVILKAH

Občina Škofljica je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je s 44 km<sup>2</sup> površin uvrščena na 142. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži na skrajnem jugovzhodnem robu Ljubljanskega barja, približno 10 km od regijskega središča, mesta Ljubljana. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Škofljica značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekajo pomembne regionalne povezave kot je Ljubljana – Kočevje in železniška proga Ljubljana – Grosuplje – Metlika, kar omogoča enostaven dostop do širšega območja.

## Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev Občine Škofljica za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine (Ljubljana, Grosuplje, Ig) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Škofljica med leti 2013 in 2023 naraslo za 6,7%.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Škofljice v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 64 % prebivalcev, za poti na delo 82 %, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 74 %, na obrobju občine pa 94 % prebivalcev, za poti v Ljubljano 84 %, v Grosuplje 95 % in na Ig 92 % prebivalcev.

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

Velik delež uporabe osebnih vozil in s tem povezane težave s parkiranjem so rezultat kombinacije več dejavnikov. V občini Škofljica je sicer zagotovljena razmeroma dobra dostopnost do JPP, vključno z mestnimi, medkrajevnimi in železniškimi povezavami. Kljub izboljšavam v ponudbi JPP pa na potovalne izbire prebivalcev močno vplivajo potovalne navade. Delež uporabe javnega potniškega prometa, pridobljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci Škofljice, je za poti v Ljubljano zgolj 13 %, medtem ko je za potovanja do trgovin in storitev v okolici doma in na obrobju delež še nižji, in dosega zgolj nekaj odstotkov.

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

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

## Demografski podatki za občino Škofljica so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

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

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Škofljica 41,4 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leti). Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0 do 14 let, je prebivala 101 oseba, stara 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 148). Kljub manj ugodnemu razmerju med mlajšo in starejšo populacijo pa je indeks staranja za občino Škofljica bistveno nižji od slovenskega povprečja, kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev te občine v povprečju dviga počasneje kot na nivoju celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA ŠKOFLJICA	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	12.017	2.123.949
Število moških	2024	6.072	1.068.429
Število žensk	2024	5.945	1.055.520
Število rojstev	2023	93	16.989
Število umrlih	2023	116	21.540
Skupni naravni prirast	2023	-23	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	-1,9	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	59	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	86	0
Skupni selitveni prirast	2023	145	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	12,1	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	41,4	44,2
Indeks staranja	2024	101,2	147,8

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



## Občina Škofljica je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

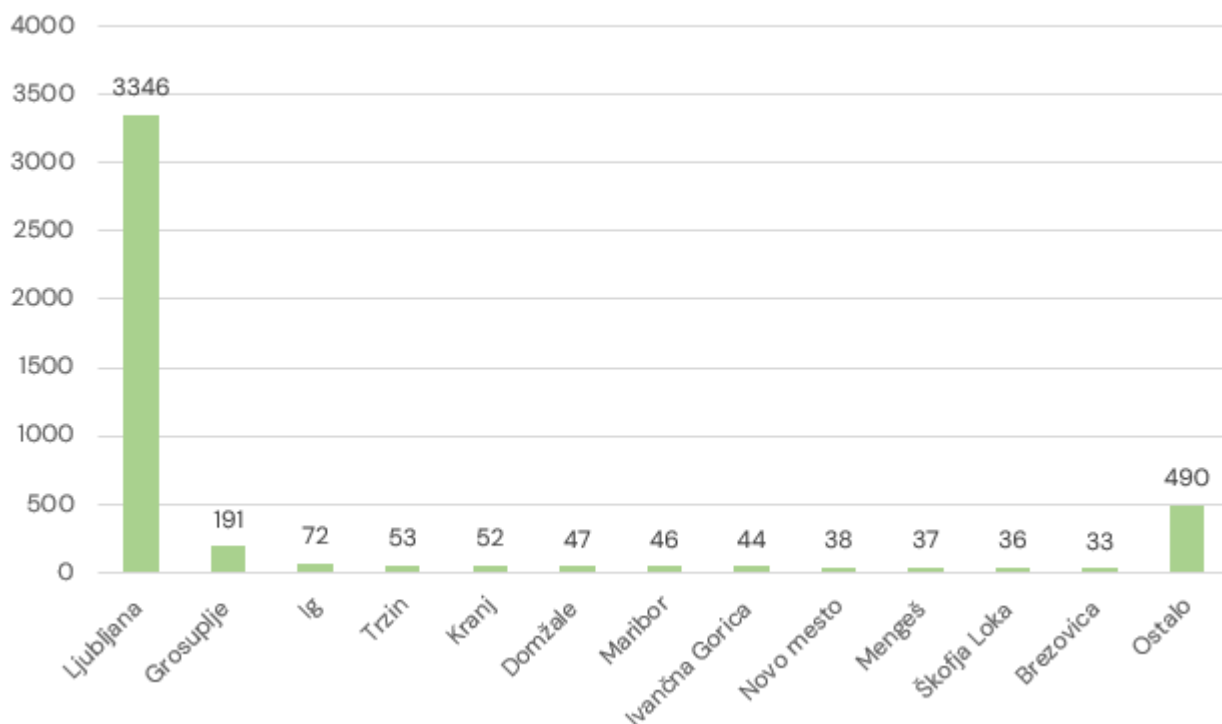
Na podlagi avtomatskih števecv prometa po glavni državni cesti skozi Škofljico dnevno vozi okrog 16.500 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo preko občinskih meja in v urbana središča občine.

V letu 2023 je bilo v občini Škofljica med osebami v starosti 15 let – 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 71,7% zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3%.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je občina Škofljica zmerno bivalna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar tri četrtine delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

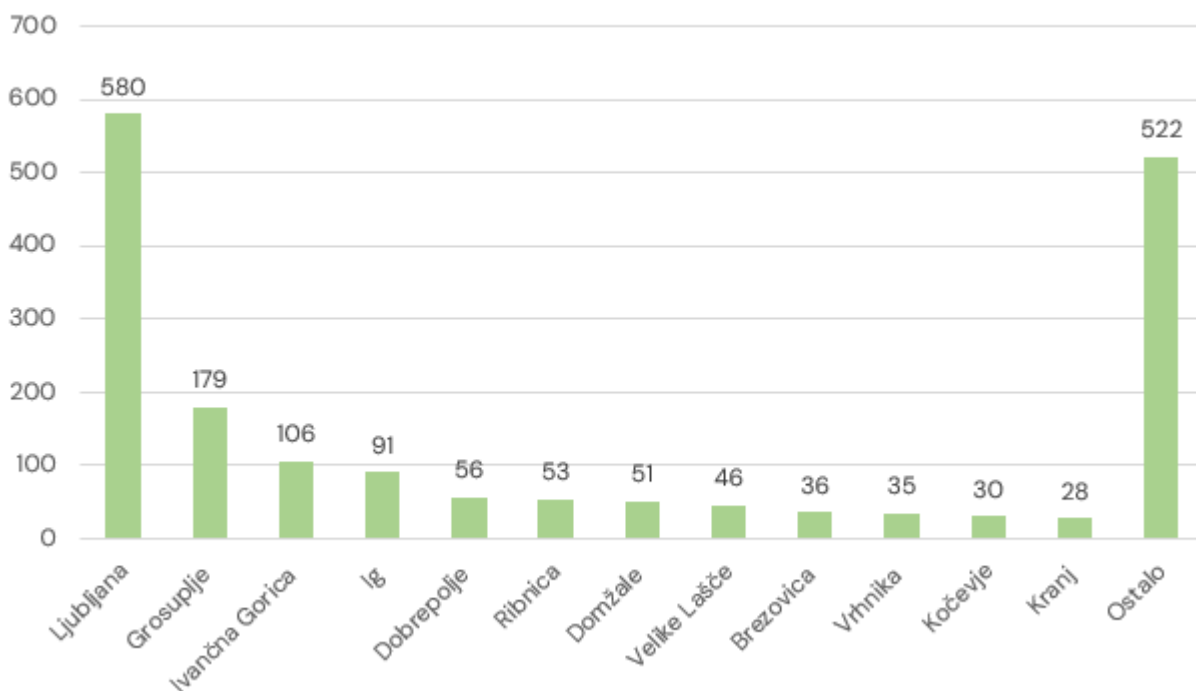
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 5.468 delovno aktivnih prebivalcev občine Škofljica delo znotraj občine opravlja 983 prebivalcev, 4.485 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine Škofljica dvosmeren, saj delo na območju občine Škofljica poleg 983 prebivalcev občine opravlja tudi 1.813 zaposlenih, ki se v Škofljico pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Škofljica



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

## Število dnevnih delovnih migracij v občino Škofljica



Število dnevnih delovnih migracij v občino Škofljica (SURS, 2023)

## Prometna varnost v zadnjem obdobju se bistveno ne izboljšuje

Iz rezultatov ankete o potovalnih navadah je razvidno, da je pri načrtovanju novih prometnih ureditev anketirancem najbolj pomembna varnost ljudi. Rezultat daje pomembno sporočilo, da je treba v prihodnje vse ukrepe s področja mobilnosti intenzivno komunicirati s stališča izboljšanja prometne varnosti, saj je očitno ta vrednota za prebivalce Škofljica zelo pomembna.

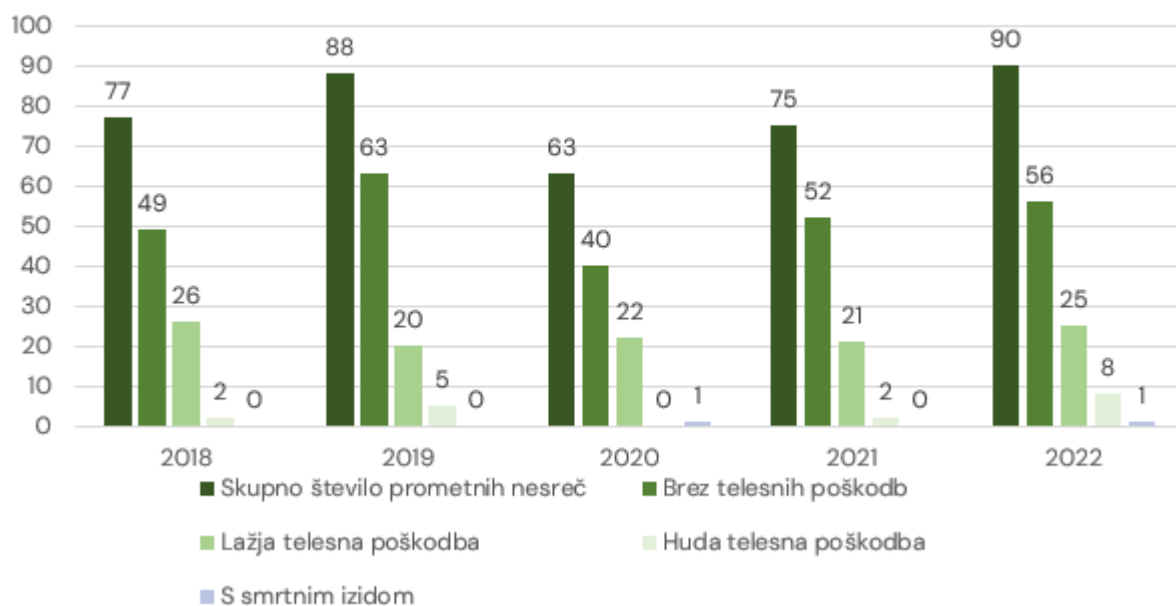
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v petletnem obdobju 2018 – 2022, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Škofljica zaznanih 393 prometnih nesreč. Po letu 2019 je število prometnih nesreč sicer upadalo, vendar je bila že v letu 2021 zaznana ponovna rast, ki se je leta 2022

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

Podobna dinamika rahle rasti števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 6 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Škofljica zgodijo v posameznem letu.

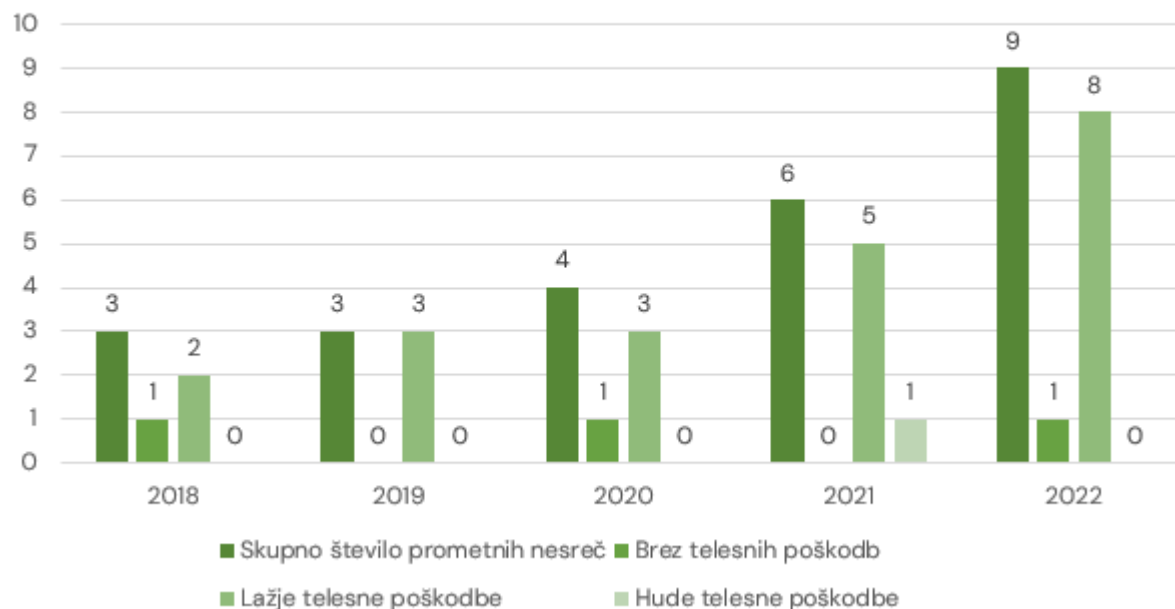
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2022 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč brez poškodb in s hujšimi telesnimi poškodbami. Prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev s smrtnim izidom v obravnavanem obdobju ni bilo.

### Število vseh prometnih nesreč v občini Škofljica glede na vrsto poškodb udeležencev



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

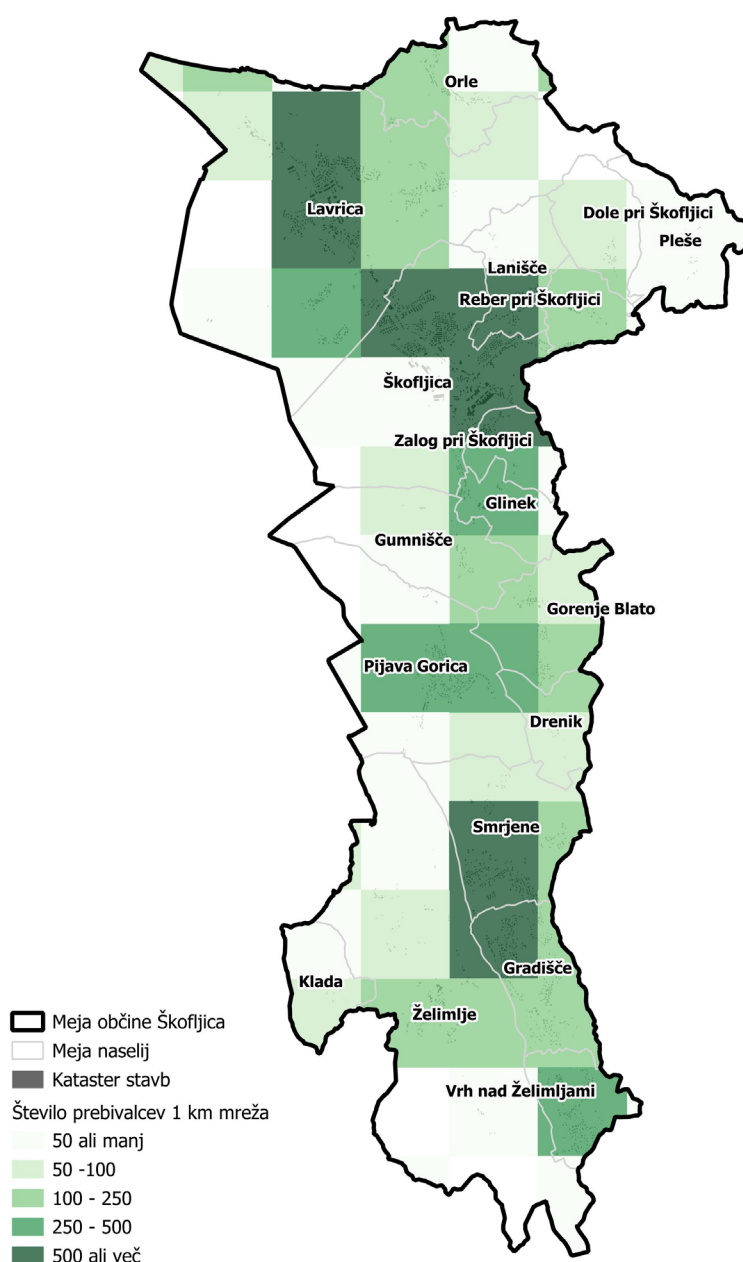
### Število prometnih nesreč v občini Škofljica z udeležbo pešcev in kolesarjev glede na vrsto poškodb udeležencev



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

## Gostota prebivalstva in dostopnost

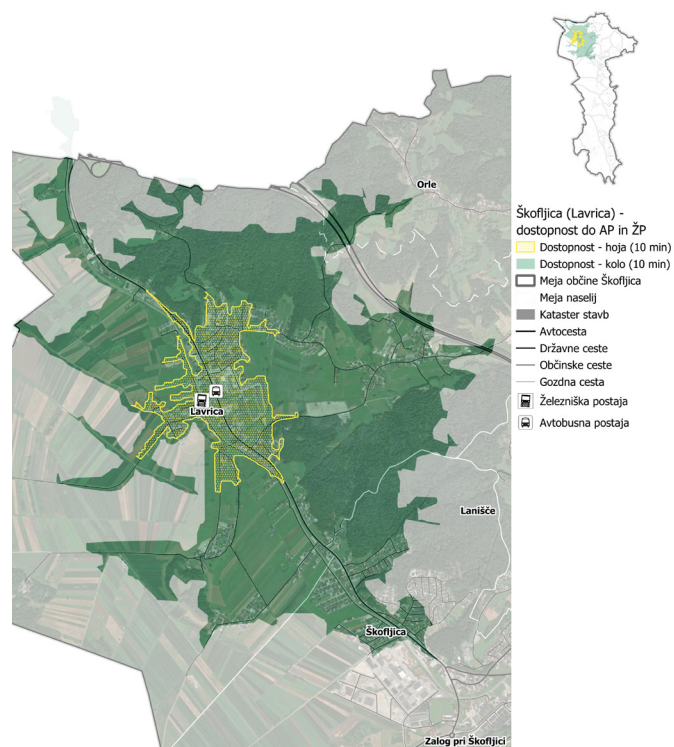
Gostota prebivalstva v občini Škofljica je 273 prebivalcev/km<sup>2</sup>, kar je bistveno več, kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km<sup>2</sup>). Za občino Škofljica je značilen vzorec suburbanizacije, saj je poselitev prebivalstva zgoščena ob državni cesti Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina, medtem ko so obrobna območja redkeje poseljena. Za primestni naselji, kot sta Škofljica in Lavrica, je značilna zelo gosta poselitev.



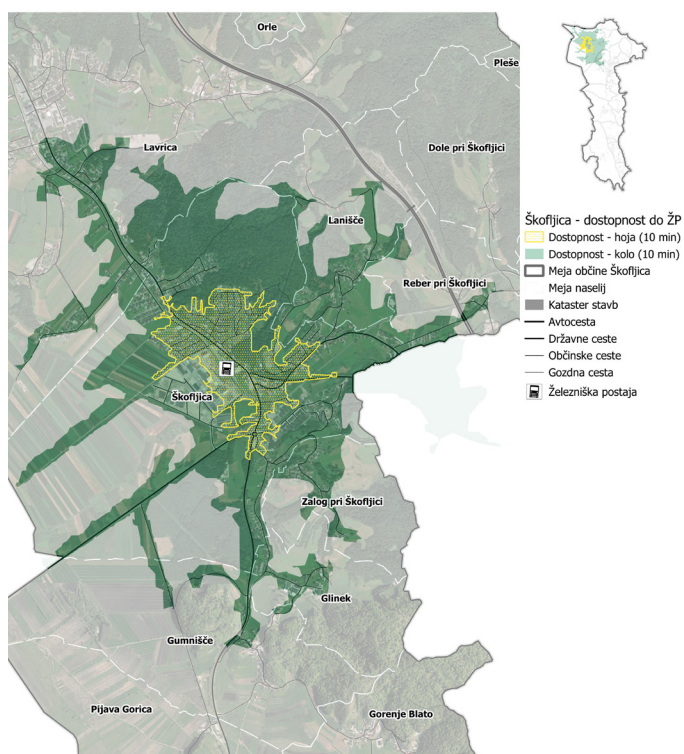
Gostota poselitve prebivalstva občine Škofljica na 1 km<sup>2</sup> (LUZ, d.d., 2024)

Na podlagi karte dostopnosti do železniške postaje v Škofljici vidimo, da je območje, kjer je postaja dostopna peš v 10 minutah, precej omejeno in se nahaja v središču Škofljice. Po drugi strani je dostopnost s kolesom bistveno boljša, saj v 10 minutah s kolesom dosežemo večji del naselja in okoliških vasi, kot so Glinek, Zalog pri Škofljici in deloma tudi Lavrica ter Lanišče. To kaže, da je železniška postaja relativno dobro dostopna s kolesom, peš pa predvsem za prebivalce naselja Škofljica, kar kaže na potencial kolesarske infrastrukture pri izboljšanju dostopa do javnega prevoza.

Na Lavrici je peš dostopnost do železniškega in avtobusnega postajališč v 10 minutah omejena predvsem na naselje Lavrica. Po drugi strani je s kolesom v 10 minutah dosegljivo širše območje, ki vključuje del podeželja in okoliška naselja (tudi del Škofljice). Postajališči sta torej relativno dobro dostopni s kolesom, kar kaže na potencial kolesarske infrastrukture iz vidika izboljšanja dostopa do javnega prevoza.



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



Dostopnost do železniške postaje Škofljica z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d.d., 2024)





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

Foto: Franci Hrastar



# VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI ŠKOFLJICA

Vizijo razvoja prometa v občini Škofljica so na začetku procesa priprave Občinske celostne prometne strategije oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa je bila potrjena tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti.

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru Občinske celostne prometne strategije predstavlja temelj za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, skladnih s celostnim prometnim načrtovanjem. Spodbujanje trajnostne mobilnosti prispeva k višji kakovosti življenja prebivalcev in obiskovalcev, hkrati pa vodi v bolj zeleno prihodnost ter izboljšuje varnost in zdravje ljudi.

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

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

## Vizija razvoja prometa v občini Škofljica

Občina Škofljica občanom nudi visoko kakovost bivanja v urejenem in prometno varnem okolju. Naselja so z občinskim središčem povezana s kolesarskimi povezavami, tranzitni promet pa je preusmerjen na obrobje občine in hkrati zmanjšan zaradi spremenjenih potovalnih navad.

Prebivalci se vse pogosteje odločajo za trajnostne oblike prevoza, podprte z mrežo večmodalnih vozlišč v občini, ki spodbujajo souporabo e-vozil in (e-)koles tudi za potovanja v Ljubljano in druge sosednje občine.

Osnovne storitve so dosegljive po varni in udobni peš ter kolesarski infrastrukturi, dobro organiziran sistem P+R in prilagojeni vozni redi pa spodbujajo uporabo javnega prevoza. Dostopen in dobro delujoč prometni sistem krepi razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva ter prebivalcem omogoča aktivno mobilnost, s čimer prispeva k ustvarjanju čistega okolja in višji kakovosti življenja.

# STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

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

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanih prebivalcev in prebivalk, so bili v sklopih petih stebrov mobilnosti podrobneje obravnavani prepoznani izzivi s področja prometa.

## **Stebri mobilnosti v okviru OCPS Škofljica so:**

**Steber I: Hoja**

**Steber II: Kolesarjenje**

**Steber III: Javni potniški promet**

**Steber IV: Motorni promet**

**Steber V: Celostno prometno načrtovanje**

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

## **Strateški cilji**

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

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

Ti obvezni cilji so:

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



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

- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.
- Večja varnost vseh udeležencev v prometu.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

## Strateška vodila

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

V procesu priprave Celostne prometne strategije Občine Škofljica je bilo za pet stebrov mobilnosti določenih 6 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
<b>Steber I</b> <b>Hoja</b>	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, še posebej pešcev.	1. Zagotavljanje zveznih, varnih in udobnih pešpoti v naseljih za hojo vseh skupin pešcev (otroci, starejši ...).  2. Zagotavljanje sklenjene in varne mreže šolskih poti za aktiven prihod otrok v šolo.
<b>Steber II</b> <b>Kolesarjenje</b>	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	3. . Povečanje deleža poti, opravljenih s kolesom znotraj naselij, med naselji in do sosednjih občin z zagotavljanjem zveznih, varnih in udobnih kolesarskih povezav ter več možnostmi za varno hranjenje in souporabo koles.
<b>Steber III</b> <b>Javni potniški promet</b>	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	4. Povečanje uporab JPP z večjo frekvenco in hitrostjo potovanja z JPP ter boljšo dostopnostjo postajališč in večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst mobilnosti.
<b>Steber IV</b> <b>Motorni promet</b>	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz motornega prometa.  Izvajanje parkirne politike.	5. Umikanje motornega prometa z občinskih cest z ukrepi, ki zmanjšajo privlačnost ulic in cest za motorni promet.  6. Vpeljava in izvajanje Načrta izvajanja parkirne politike.
<b>Steber V</b> <b>Celostno prometno načrtovanje</b>	Učinkovito celostno prometno načrtovanje v občini Škofljica.	7. Z vključevanjem načel CPN ter sodelovanjem oddelkov in javnosti do usklajenega upravljanja prometa in prostora.

# STEBER I: HOJA

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

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

Iz kordonskega štetja na dveh lokacijah v občini Škofljica lahko ugotovimo, da je na območju občine Škofljica v času popoldanske konice (12%), v primerjavi z jutranjo konico (4,9%) bistveno več potovanj opravljenih na aktiven način (peš, s kolesom, s skirojem ...).

## Analiza obstoječega stanja

Infrastruktura za hojo je po celotni občini izredno pomanjkljiva. Kar 90% anketirancev bi podprlo vzpostavitev manjkajočih površin za pešce, 83% pa nove arhitekturno-urbane ureditve na območju OŠ Škofljica za varnejše poti v šolo.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje danes peš opravlja dve petini anketirancev (42%), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, varnejše in bolj smiselno umeščene. 9% anketirancev je poudarilo, da bi več poti opravili peš, če bi imeli težave s parkiranjem, medtem ko je 15% anketirancev opredelilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli ali pa ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah, kar je bilo v občini Škofljica izvedeno oktobra 2024, je razvidno, da je bil delež pešcev višji na Kamnikarjevi ulici (7,86%) kot na ulici Klanec (3,07%).

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

- Neustrezna in nepovezana infrastruktura za pešce na območju celotne občine – tako ob lokalnih kot tudi ob državnih cestah. V številnih primerih manjkajo osnovne površine za hojo, kar zmanjšuje varnost in udobje uporabnikov.
- Nevarno in oteženo prečkanje ter pregled državnih cest, kjer primanjkuje ustreznih prehodov za pešce in varnostnih ukrepov, ob tem pa tudi obcestne peš poti pogosto niso zagotovljene.
- Nivojski železniški prehodi predstavljajo varnostno tveganje, saj večina ni ustrezno prilagojena ranljivim skupinam, zlasti gibalno oviranim osebam, kar bistveno omejuje njihovo samostojno mobilnost.
- Neustrezni pogoji za varno pot v šolo, predvsem zaradi kombinacije neurejene peš infrastrukture, prisotnosti tranzitnega prometa v okolici izobraževalnih ustanov ter pomanjkanja varnih prehodov in površin.
- Pomanjkljiva prostorska ureditev za hojo, ki vključuje slabo javno razsvetljavo, pomanjkanje spremljajoče ozelenitve ter neoznačene rekreativne poti (npr. po barjanskem območju), kar zmanjšuje privlačnost hoje kot načina mobilnosti in načina preživljanja prostega časa.

## Dosežki na področju hoje v preteklem obdobju

### Park čutil

Na površinah vodnega zadrževalnika smo uredili edinstven tematski park, kjer se rekreacija prepleta z doživljanjem narave in tako omogoča občankam in občanom kakovostno preživljanje prostega časa. Osrednji element je povezovalna pot, ki se vije skozi naravno vegetacijo v polkrožnih linijah – kot poklon naravi. Prostorska ureditev spodbuja pozitiven odnos do okolja in hoje.

### Pločniki

Na Šmarski cesti smo z izgradnjo pločnika omogočili peš povezavo z Občino Grosuplje ter varno šolsko pot šolarjem z območja Lanišča. Naknadno je bil urejen še varen prehod za pešce preko železniških tirov. K izboljšani hodljivosti po občini so pomembno prispevali tudi pločnik med bencinskim servisom in vasjo Pijava Gorica, zaris površin za pešce na Srednjevaški ulici na Lavrici in prehod za pešce na Kočevski cesti, ki povezuje območje ob Zdravstveni postaji s poslovno obrtno cono. Najnovejša pridobitev pa je 3D prehod za pešce ali 3D zebra na Kamnikarjevi ulici – inovativna rešitev, ki ozavešča in opozarja na večjo prometno varnost predvsem na prehodih za pešce.



Talne oznake na vozišču ter 3D oznaka prehoda za pešce v neposredni bližini PŠ Lavrica (Foto: arhiv občine Škofljica)

# Strateška vodila na področju hoje

## Strateško vodilo 1: Zagotavljanje zveznih, varnih in udobnih pešpoti v naseljih za hojo vseh skupin pešcev (otroci, starejši ...)

Zagotavljanje zveznih, varnih in udobnih pešpoti v naseljih za hojo vseh skupin pešcev, vključno z otroki, starejšimi in drugimi ranljivejšimi udeleženci, je ključno strateško vodilo za izboljšanje deleža uporabe trajnostnih načinov potovanja. Tako urejene pešpoti spodbujajo vsakodnevno hojo kot zdrav, dostopen in okolju prijazen način premikanja, kar prispeva k zmanjševanju prometnih zastojev, onesnaženja zraka ter odvisnosti od osebnih vozil.

Dobro načrtovane in med seboj povezane površine za pešce ustvarjajo varnejše prometno okolje, saj učinkovito ločujejo pešce od motornega prometa in zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče. Njihova zveznost omogoča nemoteno gibanje po celotnem naselju ter dostop do šol, zdravstvenih ustanov, trgovin in drugih pomembnih destinacij brez potrebe po avtomobilu. To neposredno izboljšuje kakovost življenja zlasti za skupine, ki nimajo dostopa do lastnega prevoza, kot so otroci, starejši, osebe z oviranostmi in druge ranljive skupine.

Z gradnjo novih in razširitvijo obstoječih pešpoti v in med naselji, ob Dolenjski cesti, ob Malnarjevi cesti in drugje bo občina izboljšala povezljivost obstoječih pešpoti. Nevarne točke na prometni infrastrukturi bodo podrobno preučene in preurejene z mislijo na izboljšanje varnosti in dostopnosti predvsem za starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

### ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža občanov in občank, ki vsakodnevne poti opravljajo peš, za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 6,7 %.

Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev, ki se končajo z lažjimi ali hudimi poškodbami oziroma smrtjo na 0 v času izvajanja strategije.

## Strateško vodilo 2: Zagotavljanje sklenjene in varne mreže šolskih poti za aktivni prihod otrok v šolo

Zagotavljanje sklenjene in varne mreže šolskih poti je ključno za spodbujanje aktivnega prihoda otrok v šolo. Otroci sodijo med najbolj ranljive udeležence v prometu, saj zaradi svoje velikosti, nepredvidljivosti in manjše izkušnosti težje ocenijo nevarnosti. Varne šolske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče in omogočajo otrokom varno pot v šolo in domov.

Urejanje varnih šolskih poti prispeva k izboljšanju prometne kulture v lokalnem okolju. Vozniki postanejo bolj pozorni na otroke v prometu, šole in starši pa lažje izobražujejo otroke o varnem ravnanju na cesti. Poudarek pri načrtovanju novih prometnih ureditev v občini bo na varnosti pešcev, zlasti na šolskih poteh in prehodih za pešce. Občina bo to dosegla s primernimi talnimi označbami, boljšo osvetlitvijo pločnikov in prehodov ter umirjanjem prometa v šolskih okoliših.

Celostni pristop k zagotavljanju varnih šolskih poti vključuje tako infrastrukturne ukrepe kot tudi izobraževanje in sodelovanje vseh deležnikov, kar bo prispevalo k večji varnosti in spodbujanju aktivnega prihoda otrok v šolo.

### ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža otrok, ki vsakodnevne poti opravljajo na aktiven način, za najmanj 8 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 29 %.



# STEBER II: KOLESARJENJE

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti v in med naselji ter izboljšanje povezav s sosednjimi občinami je ključnega pomena za trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost življenja prebivalcev Škofljice. Dobro urejena kolesarska infrastruktura prinaša številne koristi tako za posameznike kot za celotno skupnost. Kolesarjenje je eden najlažjih in najučinkovitejših načinov za ohranjanje telesne aktivnosti in zdravja. Urejene in prijetne kolesarske poti spodbujajo več gibanja, zmanjšujejo stres in izboljšujejo splošno dobro počutje prebivalcev.

Kolesarji so med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu, še posebej na prometnih cestah brez ločenih kolesarskih površin. Povezane in varne kolesarske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče in izboljšujejo prometno varnost, saj ločijo kolesarje od motoriziranega prometa ter zagotavljajo urejene in osvetljene poti. Če so kolesarske poti dobro urejene, več ljudi izbere kolo kot osnovno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti v šolo, službo ali trgovino.

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Ljubljana, Grosuplje, Ig in Velike Lašče, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

## Analiza obstoječega stanja

88 % anketiranih občanov se v anketi o prometu v Škofljici strinja, da je treba izboljšati pogoje za kolesarjenje. Prav tako jih je 85 % izpostavilo, da bi več kolesarili, če bi bile povezave bolj urejene oziroma varnejše, petina (19 %), pa jih že danes kolesari na kratke razdalje. Tudi dva predvidena ukrepa na področju kolesarjenja sta bila večinsko podprta. Dodatna stojala in pokrite kolesarnice z 71 % in vzpostavitev javne izposoje e-koles s 65 %.

Iz kordonskega štetja prometa na dveh izbranih lokacijah, kar je bilo v občini Škofljica izvedeno oktobra 2024, lahko ugotovimo, da kolesarjenje v primerjavi s preostalimi prometnimi načini zavzema bistveno manjši delež (1,17 %). V sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s kolesom ne opravi praktično noben osnovnošolec, delež kolesarjev je bil nekoliko višji zgolj v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, kjer je bilo ugotovljeno, da poti na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravi 4 % zaposlenih.

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

- Nepovezanost kolesarskih povezav med naselji in med sosednjimi občinami.
- Nevarne kolesarske povezave ob prometno obremenjeni glavni državni cesti Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.
- Pomanjkanje možnosti za varno priklepanje koles na ključnih lokacijah (npr. postaje JPP, občinsko središče).
- Neobstoj sistema za izposajo koles, ob hkratnem velikem zanimanju za e-kolesa zaradi razgibanega terena in potrebe po boljši povezanosti z Ljubljano.

## Dosežki Občine Škofljica na področju kolesarjenja

### Pumptrack Smrjene

Dinamična steza v vasi Smrjene omogoča kreativnost na kolesu, skiroju, rokah in tudi rolerjih in spodbuja uporabnike – predvsem otroke – k aktivnemu prihodu na lokacijo in aktivnemu preživljanju prostega časa.

### Servisna postaja za kolesa

V sklopu aktivnosti v evropskem tednu mobilnosti smo na Škofljici trajno postavili servisno postajo za kolesa in tako občankam in občanom omogočili, da stalno vzdržujejo svoje kolo za varnejše in pogostejše kolesarjenje.

## Kolesarski dogodki

Občina Škofljica vsako leto gosti več kolesarskih prireditev, od tradicionalnega turistično športnega dogodka Barjanka do državnega prvenstva v vožnji na čas za kategorije amaterjev – Kronometer Škofljica – lg. V letu 2024 smo gostili tudi start kraljevske etape 30. kolesarske dirke po Sloveniji. Tudi na ta način podpiramo kolesarjenje in spodbujamo občane k aktivni mobilnosti, saj rekreativno kolesarjenje lahko pomembno spodbudi kolesarjenje na vsakdanjih poteh.



Servisna postaja za kolesa (Foto: arhiv občine Škofljica)



Pumptrack (Foto: arhiv občine Škofljica)



Kolesarska dirka (Foto: arhiv občine Škofljica)



# Strateška vodila na področju kolesarjenja

## Strateško vodilo 3: Povečanje deleža poti, opravljenih s kolesom znotraj naselij, med naselji in do sosednjih občin, z zagotavljanjem zveznih, varnih in udobnih kolesarskih povezav ter več možnostmi za varno hranjenje in souporabo koles

Gradnja varnih in udobnih kolesarskih povezav znotraj in med naselji, predvsem pa izboljšanje povezav do Ljubljane, je ključna za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Z izboljšanjem kolesarske infrastrukture se bo zmanjšala odvisnost od avtomobilov, kar bo pripomoglo k čistejšemu okolju, zmanjšanju motornega prometa in zastojev. Poleg tega bodo urejene in ločene kolesarske steze bistveno povečale varnost kolesarjev, ki so trenutno pogosto izpostavljeni nevarnim situacijam na cestah.

Za povečanje deleža kolesarjenja je ključna predvsem izboljšava kolesarskih povezav do Ljubljane, kamor se dnevno vozi veliko prebivalcev in prebivalk Škofljice in okoliških krajev. Hitre in varne povezave bi tem ljudem ponudile zanesljivo, zdravo in stroškovno ugodno alternativo avtomobilu oziroma javnemu prevozu. Večji delež kolesarjenja ima lahko pozitiven vpliv tudi na splošno zdravje prebivalcev, saj kolesarjenje pozitivno vpliva na telesno pripravljenost, zmanjšuje stres ter preprečuje težave, povezane s sedečim načinom življenja.

Razvoj kakovostne kolesarske infrastrukture pa ne koristi le dnevnim migracijam, temveč ima pomemben vpliv tudi na turizem in lokalno gospodarstvo. Urejene kolesarske poti privabljajo turiste, spodbujajo aktivno preživljanje prostega časa in povečujejo obisk lokalnih trgovin ter drugih storitev. Poleg tega bi večja uporaba kolesa prispevala k doseganju podnebnih ciljev, saj bi zmanjšala emisije CO<sub>2</sub> in izboljšala kakovost zraka.

Zaradi vseh teh razlogov je smiselno, da Škofljica vlaga v razvoj sodobnih, varnih in udobnih

kolesarskih poti, ki bodo povezale naselja med seboj ter omogočile hitro in varno pot do Ljubljane. S tem bi se izboljšala kakovost življenja, prometna varnost in trajnostna mobilnost v širši regiji.

Občina Škofljica sicer že spodbuja trajnostno mobilnost, vendar je za nadaljnjo rast uporabe koles ključnega pomena zagotoviti tudi več varnih mest za hranjenje koles ter vzpostaviti sistem izposoje koles na pomembnih lokacijah, kot so javne ustanove, postajališča javnega prevoza, trgovska središča in središča naselij. Z vzpostavitvijo zavarovanih stojal za kolesa ali celo pokritih kolesarnic bi se zmanjšala skrb zaradi kraje, vandalizma in vremenskih vplivov. To bi pripomoglo k večji vsakodnevni uporabi koles in izboljšanju dostopnosti ter udobja za prebivalce in obiskovalce.

Postaje za izposajo koles bi bile posebej koristne v bližini železniških postaj in glavnih avtobusnih linij, kjer bi kolesa omogočila enostaven prehod med različnimi načini prevoza. Več postaj za izposajo koles omogoča večjo fleksibilnost pri mobilnosti, zlasti za tiste, ki nimajo lastnega kolesa ali ga ne želijo prevažati na daljše razdalje.

### ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža občanov in občank, ki vsakodnevne poti opravljajo s kolesom na najmanj 3 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 1,17 %.

# STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Učinkovit in dostopen javni potniški promet omogoča bolj trajnostna potovanja, zmanjšuje prometne zastoje, prispeva k višji kakovosti življenja prebivalcev in je tudi prostorsko najbolj učinkovit. Praviloma ne zahteva gradnje novih prometnih površin, temveč ob ustreznih preureditvah omogoča bistveno boljšo izkoriščenost že obstoječe prometne infrastrukture.

Čeprav hoja in kolesarjenje igrata pomembno vlogo, brez učinkovitega javnega prevoza, trajnostna mobilnost ne more doseči svoje polne funkcionalnosti. Javni promet omogoča hitre, cenovno dostopne in ekološko sprejemljive prevoze za širšo populacijo. Ob ustreznih naložbah v infrastrukturo, prilagoditvah vozniških redov, informiranosti uporabnikov in boljših povezavah z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti lahko postane osrednji steber bolj trajnostne, varne in prijazne prihodnosti prevoza.

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

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

## Analiza obstoječega stanja

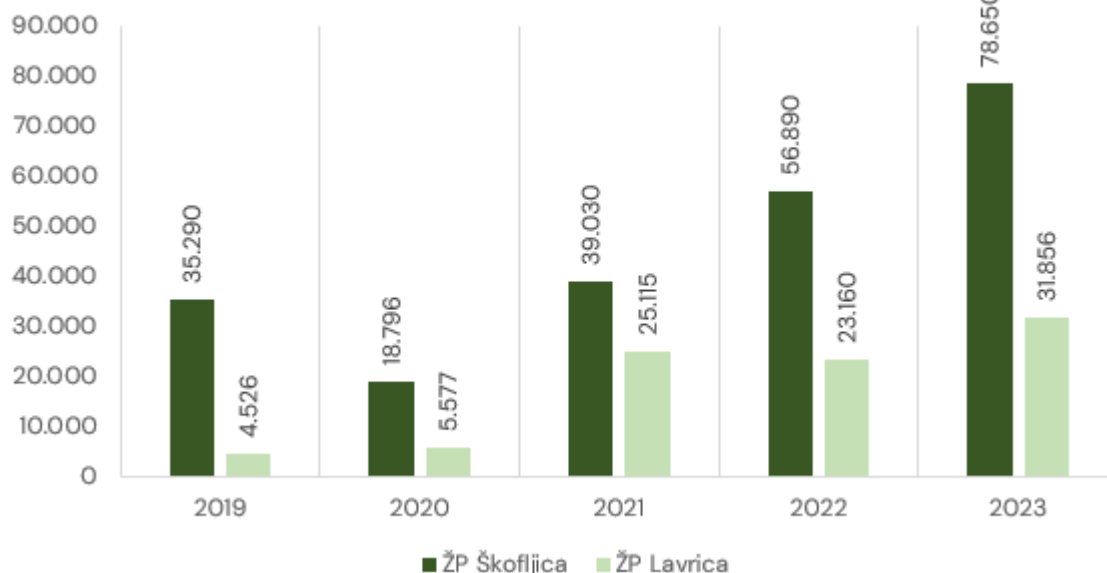
V občini je bilo v oktobru 2024 izvedeno kordonsko štetje prometa v jutranji in popoldanski konici, kjer je bilo ugotovljeno, da je bilo na šolskih avtobusih 120 potnikov, na mestnih ali medkrajevnih linijah pa 156 potnikov. Podatki o validacijah vozovnic na avtobusih podjetij Arriva d.o.o. in Nomago d.o.o., ki v občini izvajata medkrajevne javne potniške prevoze na skupno 37 avtobusnih postajališčih, na celoten dotični dan kažejo 9 validacij na avtobusih podjetja Arriva d.o.o. in 81 validacij na avtobusih podjetja Nomago d.o.o.

V občini Škofljica so organizirani tudi avtobusni prevozi mestnega potniškega prometa ponudnika LPP d.o.o., ki potnikom ustavljajo na postajališčih dveh linij: liniji št. 3B Litostroj – Škofljica in liniji št. 3G Bežigrad (Železna) – Grosuplje. V mesecu oktobru 2024 je bilo na avtobusnih postajališčih v občini Škofljica validiranih 11.520 vozovnic na liniji št. 3B in 8.376 vozovnic na liniji št. 3G, kar kaže na redno uporabo mestnega javnega prevoza.

Pomemben del javnega potniškega prometa v občini Škofljica predstavlja tudi železniški promet, katerega uporaba je v zadnjih štirih letih močno narasla. Zadnji razpoložljivi podatki o številu odpravljenih potnikov z železniške postaje Škofljica in železniškega postajališča Lavrica kažejo, da se je v letu 2023 število potnikov v primerjavi z letom 2019 v Škofljici podvojilo, na Lavrici pa povečalo za kar 7-krat. V letu 2023 je bilo z železniške postaje Škofljica odpravljenih 78.650 potnikov, z železniškega postajališča Lavrica pa 31.856, kar potrjuje vse večjo vlogo železnice pri vsakodnevnih prevozi prebivalcev občine.



Število odpravljenih potnikov iz ŽP Škofljica in Lavrica



Število odpravljenih potnikov iz ŽP Škofljica in Lavrica (SŽ, 2024)

Na podlagi primerjalne analize treh avtobusnih prevoznikov (LPP, Arriva in Nomago) in njihove usklajenosti z železniškimi odhodi iz ŽP Lavrica in ŽP Škofljica v jutranji (6.00–8.00) in popoldanski (14.00–16.00) konici v smeri proti Ljubljani in Grosuplju, je mogoče povzeti naslednje ugotovitve:

**LPP:** LPP omogoča dobro usklajenost voznih redov na ŽP Lavrica in ŽP Škofljica. V jutranji konici (6.00–8.00) so na voljo številni vlakovni odhodi, ki so usklajeni z avtobusnimi prihodi, kar omogoča učinkovite in ugodne prestop. V popoldanskem času je na voljo manj povezav, vendar so prestopi še vedno zanesljivi. Na ŽP Lavrica in ŽP Škofljica so vse povezave med avtobusnim in železniškim prevozom dobro usklajene.

**Arriva:** Pri prevozniku Arriva so možnosti prestopanja omejene. Na ŽP Lavrica je prestop mogoč samo ob 6:16, ko avtobus prispe ob 6:04, kar omogoča 12 minut za prestop. Vse druge povezave niso usklajene, kar pomeni, da so možnosti prestopa omejene. Na ŽP Škofljica so prestopi možni le ob dveh jutranjih odhodih, vendar so časovni razmiki pogosto prekratki, da bi bili prestopi zanesljivi.

**Nomago:** Nomago na območju Lavrice ne zagotavlja avtobusnih prihodov, ki bi omogočali prestop na vlak. Na Škofljici pa obstaja več potencialnih jutranjih prestopov v smeri proti Ljubljani, saj avtobusi prihajajo tik pred odhodom vlaka. Vendar so časovni razmiki večinoma zelo

kratki (1–3 minute), kar pomeni, da prestopi niso zanesljivi. Povezave v smeri proti Grosuplju niso vzpostavljene.

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

- Neusklajenost vozni redov in povezav med avtobusnim in železniškim prometom.
- Pomanjkanje varnih in pokritih kolesarnic na avtobusnih in železniških postajah.
- Mestoma nevarne in neurejene peš povezave do postaj in postajališč.
- Prenizka frekvenca prevozov.
- Neustrezen ali otežen dostop do avtobusnih postaj.
- Avtobusi stojijo v prometnih zastojih skupaj z osebnimi vozili.
- Poleti, ko minibusi ne vozijo, postane dostopnost rednih linij otežena.

## Dosežki Občine Škofljica na področju javnega potniškega prometa

### Oživitev železniškega postajališča na Lavrici

Ponovna vzpostavitev železniškega postajališča na Lavrici je pomembna pridobitev na področju JPP. V sklopu gradnje postajališča je Direkcija RS za infrastrukturo uredila tudi parkirna mesta za avtomobile, priklopna stojala za kolesa ter urejen varen dostop za pešce in kolesarje. Vsa infrastruktura je prilagojena tudi funkcionalno oviranim in invalidnim osebam.

### Učinkoviti šolski prevozi

Občina Škofljica je z uvedbo lokalnih avtobusnih linij, ki večinoma potekajo od končnega postajališča 3B do posameznih občinskih okrajev, zagotovila tudi učinkovit šolski prevoz. Ker je šolski prevoz integriran v sistem lokalnih linij, je LPP v sodelovanju z občino in šolo prilagodil vozne rede tako, da so prihodi in odhodi avtobusov usklajeni z začetkom in koncem pouka v Osnovni šoli Škofljica.





Oživitev železniške postaje na Lavrici (Foto: arhiv občine Škofljica)



Šolski prevozi (Foto: arhiv občine Škofljica)



# Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

## Strateško vodilo 4: Povečanje uporabe JPP z večjo frekvenco in hitrostjo potovanja z JPP ter boljšo dostopnostjo postajališč in večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst mobilnosti

Velik delež občanov Škofljice se dnevno vozi na delo, v šolo ali po opravkih v Ljubljano in druge bližnje občine. Bolj pogoste in usklajene avtobusne ter železniške povezave bi omogočile hitrejši dostop do delovnih mest, zdravstvenih ustanov, šol ter drugih storitev, s čimer bi se izboljšala dostopnost za vse, tudi za tiste brez lastnega avtomobila.

Mnoga zaledna naselja v občini Škofljica povezujejo le redke avtobusne linije, kar otežuje dostop do samega občinskega središča in drugih ključnih storitev. Z bolj rednimi in prilagojenimi linijami bi izboljšali mobilnost prebivalcev v vseh delih občine, povečali socialno vključenost in omogočili bolj enakovredno dostopnost do javnega prevoza.

Z izboljšanjem javnega prevoza med naselji v Škofljici in Ljubljano bi občina prebivalcem zagotovila hitrejšo, varnejšo in bolj zanesljivo možnost prevoza, obenem pa prispevala k zmanjšanju prometnih zastojev, onesnaženja in stroškov mobilnosti.

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

Večmodalne točke so bistvenega pomena za sodoben prometni sistem, saj omogočajo bolj učinkovito, dostopno in trajnostno mobilnost.

## ZASTAVLJENI CILJI

Povečanje števila potnikov na ŽP Škofljica in Lavrica za najmanj 3 % v času izvajanja strategije. Na ŽP Škofljica in Lavrica je bilo v celotnem letu 2023 skupno prešteti 110.506 potnikov.

Povečanje števila potnikov na mestnih avtobusih LPP v občini Škofljica za najmanj 3 % v času izvajanja strategije. V oktobru 2024 je bilo na vseh postajališčih v občini Škofljica na linijah LPP 3B in 3G skupaj prešteti 19.896 potnikov.

Povečanje deleža zaposlenih, ki za pot na delovno mesto uporabljajo avtobusni ali železniški javni potniški promet, za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 4 %.

# STEBER IV: MOTORNI PROMET

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

## Analiza obstoječega stanja

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

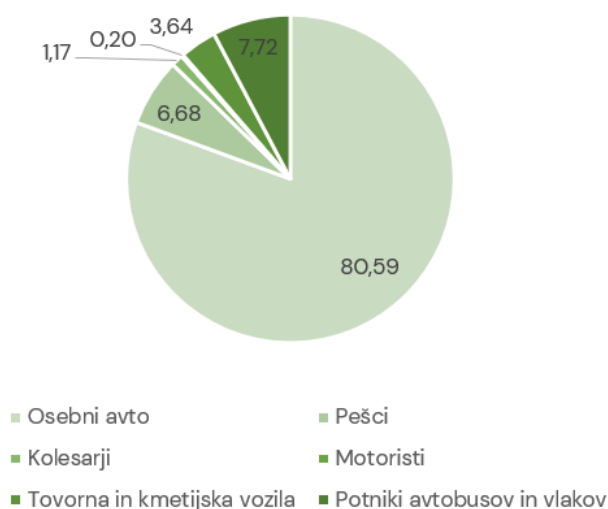
S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,39 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov in kar nakazuje na možnosti spodbujanja in širitve souporabe vozil.

Kljub temu da se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se kar štiri petine (80 %) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini (71 %) ne strinjajo, da je v Škofljici preveč parkirnih mest oziroma, da so ta premalo upravljana, dve tretjini (65 %) pa se jih strinja, da je parkirišč trenutno premalo oziroma, da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete.

V splošni anketi je bil v veliki večini (85 %) podprt ukrep izgradnje podvoza na državni cesti v naselju Škofljica z ukinitvijo nivojskega železniškega prehoda.

**Struktura mobilnosti – združeno po prometnih načinih (občina Škofljica)**





Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v letu 2023 v občini Škofljica znašala 545 registriranih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je nekoliko manj od povprečja na nivoju Slovenije (579 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). To pomeni, da imajo občani občine Škofljica v lasti manj osebnih vozil, kot je to značilno za celotno državo, kljub vsemu pa je stopnja motorizacije v zadnjih petih letih v občini narasla za 3,3%.

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

#### Avtomatski števec prometa 6 – Škofljica (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>17.132</b>	140	14.899	169	1.318	180	175	80	171
2020	<b>14.847</b>	121	12.726	110	1.253	174	204	81	178
2021	<b>15.918</b>	126	13.654	144	1.329	178	185	87	215
2022	<b>16.343</b>	150	14.091	154	1.345	163	141	84	215
2023	<b>16.512</b>	167	14.259	154	1.318	159	148	83	224

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

#### Avtomatski števec prometa 26 – Škofljica 2 (vozil/dan)

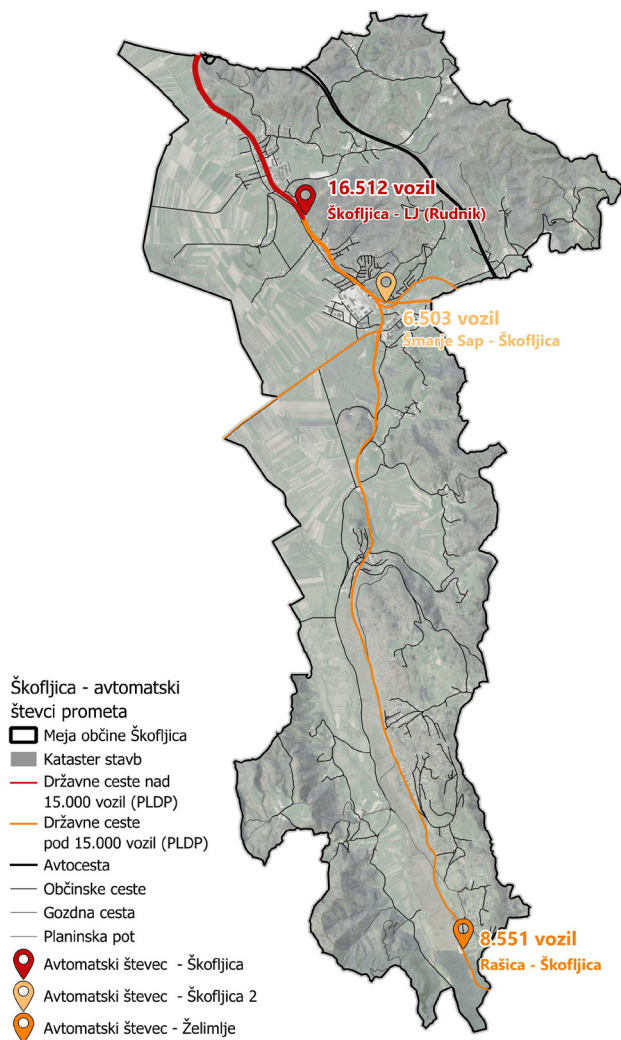
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>5.469</b>	45	4.686	10	527	63	70	23	45
2020	<b>4.839</b>	40	4.083	7	512	58	69	24	46
2021	<b>5.851</b>	50	4.969	19	610	63	52	33	55
2022	<b>6.234</b>	55	5.303	12	661	64	48	29	62
2023	<b>6.503</b>	60	5.516	12	689	65	59	32	70

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

## Avtomatski števec prometa 117 – Želimlje (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>8.798</b>	88	7.488	69	755	98	100	58	142
2020	<b>7.484</b>	74	6.258	50	699	99	98	58	148
2021	<b>8.238</b>	82	6.898	63	776	105	97	56	161
2022	<b>8.622</b>	93	7.245	72	825	97	78	54	158
2023	<b>8.551</b>	100	7.199	71	801	91	70	51	168

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



Lokacije avtomatskih števcov prometa na državnih cestah v občini Škofljica (LUZ d.d., 2024)

Iz avtomatskih števecv prometa je poleg prometnih obremenitev PLDP možno pridobiti tudi podatke o povprečnih hitrostih na obravnavanem odseku. V procesu priprave OCPS Škofljica so bili pridobljeni podatki treh stacionarnih merilnikov hitrosti, pri čemer je bilo ugotovljeno, da se povprečna hitrost v smeri iz Škofljice proti Ljubljani in v obratni smeri, giblje med 56 in 59 km/h. V primerjavi z letom 2021 se je delež vozil, ki presežejo omejitev hitrosti za več kot 10 km/h, povečal iz 0,22 % na 0,25 % v smeri proti Škofljici in iz 0,16 % na 0,21 % v obratni smeri.

Občina Škofljica je v letu 2023 merila hitrost vozil na treh lokacijah v občini. Iz rezultatov je razvidno, da je bila povprečna hitrost na vseh treh lokacijah pod omejitvijo. Na lokaciji Smrjene je sicer skoraj polovica voznikov vozila nad omejitvijo, na lokaciji Lanišče pa skoraj četrtina, medtem ko je na lokaciji Želimlje delež znašal 4,55 %.

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

- Problematičen nivojski prehod železnice, ki povzroča zastoje in ovira pretočnost prometa.
- Močne prometne obremenitve skozi Škofljico, saj se tja steka velik del prometa z juga države.
- Tovorni promet za lg prav tako poteka skozi Škofljico, kar dodatno obremenjuje prometno infrastrukturo.
- Transitni promet pogosto išče bližnjice po stranskih cestah in celo po poljskih poteh.
- Avtomobil je še vedno pomembna vrednota – kaže se visoka odvisnost od osebnega vozila.
- Prehitra vožnja ogroža varnost vseh udeležencev v prometu.

Med ključnimi infrastrukturnimi izzivi je nova navezovalna cesta za preusmerjanje tranzitnega motornega prometa iz osrednjih območij naselij pomemben element dolgoročne razbremenitve občinskega cestnega omrežja. Po sami izvedbi se pričakuje povečanje varnosti ranljivih udeležencev v prometu, povečano kakovost bivanja v središču občine, sprostitev cestnega profila za uvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti ter izboljšanje prometne pretočnosti.

## Dosežki na področju motornega prometa v preteklem obdobju

### Varnost v prometu

Skladno s smernicami »Varneje v šolo« smo na območju PŠ Lavrica izvedli ukrepe za umirjanje prometa in uredili prometno signalizacijo. Ureditve izboljšujejo vizualno zaznavnost območja, na katerem se pojavlja večje število otrok, vplivajo na prilagoditev hitrosti in zvišujejo pozornost voznikov, posledično pa izboljšujejo prometno varnost.

### Umirjanje prometa

Prehitra vožnja ostaja eden glavnih razlogov za prometne nesreče. Občina si s postavitvijo prikazovalnih tabel 'Vi vozite', ki opozarjajo na prehitro ali ustrezno vožnjo, na različnih lokacijah na občinskih pa tudi državnih cestah, prizadeva izboljšati prometno varnost. Gre za dokazano učinkovit kratkoročni ukrep za zmanjšanje povprečnih hitrosti v in izven naselij. Postavljena so tudi 3 ohišja za stacionarni radar, med katerimi redarstvo premešča merilno napravo in tako prilagaja nadzor hitrosti na kritičnih odsekih.





Talne oznake na vozišču (Foto: arhiv občine Škofljica)



Umirjanje prometa s prikazovalnimi tablam 'Vi vozite' (Foto: arhiv občine Škofljica)



# Strateška vodila na področju motornega prometa

## Strateško vodilo 5: Umikanje motornega prometa z občinskih cest z ukrepi, ki zmanjšajo privlačnost ulic in cest za motorni promet

Občina Škofljica mora stremeti k zmanjšanju in umirjanju motornega prometa na občinskih cestah, saj lahko s tem bistveno izboljša varnost pešcev in kolesarjev ter spodbuja trajnostne oblike mobilnosti. Manj avtomobilov pomeni manj nevarnih situacij, večjo preglednost ceste in manj možnosti za nalete na pešce in kolesarje. V bližini šol, vrtcev, igrišč in prehodov za pešce so ukrepi za umirjanje prometa nujni, da je omogočeno čim bolj varno gibanje otrok in drugih ranljivih skupin. Nižje hitrosti vozil pomenijo manj hrupa in manj onesnaževanja zraka.

Pomemben dolgoročni ukrep za doseg tega cilja je umestitev navezovalne ceste v okviru sprejetja DPN dvotirnosti proge, kar bo omogočilo preusmeritev motornega prometa iz osrednjih območij naselij in s tem dolgoročno možnost umirjanja ter omejevanja motornega prometa v središču naselij, predvsem Škofljice.

### ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšanje deleža motornega prometa na merilnih mestih v občini Škofljica za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 84 %.

## Strateško vodilo 6: Vpeljava in izvajanje Načrta izvajanja parkirne politike

### ZASTAVLJENI CILJ

Izvedba najmanj 65% ukrepov iz Načrta izvajanja parkirne politike Škofljica v času izvajanja strategije.

Možnost parkiranja na cilju se izkazuje kot odločilni dejavnik pri izbiri načina potovanja. Visoka dostopnost parkirnih kapacitet neposredno vpliva na povečano uporabo osebnih vozil ter otežuje preusmeritev potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti. Z namenskimi ukrepi na področju hoje, kolesarjenja in JPP je mogoče postopno spodbujati uporabo alternativnih oblik prevoza, kar pa je možno le ob sočasni vzpostavitvi celovite in konsistentne parkirne politike.

Parkirna politika predstavlja osrednji mehanizem za upravljanje dostopa z motornimi vozili do urbanih območij. Načrt izvajanja parkirne politike predstavlja orodje za uspešno in učinkovito upravljanje parkiranja, s katerim je mogoče ustrezno oceniti trenutno stanje in potrebo po parkirnih mestih ter uravnovežiti ponudbo in povpraševanje. Temelji na načelih učinkovitosti rabe prostora, prometne racionalizacije ter okoljske in socialne trajnosti.

Osnovni strateški cilj parkirne politike je zmanjšanje deleža voženj z osebnim vozilom, zlasti na krajših relacijah, kar neposredno prispeva k razbremenitvi cestnega omrežja, zmanjšanju zastojev in povečanju pretočnosti prometa. Posredno pa pravilno načrtovana parkirna politika znižuje stroške infrastrukturne gradnje (npr. potrebe po parkirnih garažah), izboljšuje kakovost zraka, zmanjšuje učinke urbanega toplotnega otoka ter omogoča večnamensko rabo javnega prostora.

Transformacija javnega prostora s prerazporeditvijo površin, ki so bile prej namenjene izključno parkiranju, ustvarja nove prostorske in funkcionalne vrednosti, kar ima tako družbene kot okoljske in ekonomske učinke. Parkirna politika je v kombinaciji s spodbujanjem alternativnih oblik prevoza, kot so hoja, kolesarjenje ali uporaba javnega prevoza eno močnejših orodij za preoblikovanje mest za boljšo kakovost bivanja.

# STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k živom prometu nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je že priprava Celostne prometne strategije, ki občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

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

## Analiza obstoječega stanja

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

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

- Omejeno razumevanje in uporaba celostnega prometnega načrtovanja pri zaposlenih na občinski upravi.
- Pomanjkanje celovitega sodelovanja med občinskimi oddelki pri načrtovanju in izvedbi projektov na področju prometa in prostora.

- Premalo kontinuiranega obveščanja javnosti o temah, povezanih s trajnostno mobilnostjo.
- Celostno prometno načrtovanje ni sistemsko povezano s prostorskim načrtovanjem.



## Dosežki na področju celostnega prometnega načrtovanja v preteklem obdobju

### Načrtovanje državne infrastrukture

Občina aktivno sodeluje z državo pri reševanju prometne problematike na območju Občine Škofljica. Vključena je v načrtovanje posodobitve železniške postaje na Škofljici, gradnjo podvoza in spremljajočih cestnih ureditev ter umeščanje drugega železniškega tira v prostor. S tem bomo izboljšali prometno infrastrukturo za prihodnje generacije in pomembno nadgradili urbanistično zasnovo našega kraja.



Ponovna vzpostavitev železniškega postajališča Lavrica (Foto: arhiv občine Škofljica)



# Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

## Strateško vodilo 7: Z vključevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja ter sodelovanjem oddelkov in javnosti do usklajenega upravljanja prometa in prostora

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in drugih pozitivnih učinkih. Z izboljšanjem kakovosti zraka, zmanjšanjem hrupa in ublažitvijo podnebnih sprememb se lahko doseže aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom) in s tem ustvari pogoje za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva. Dokazano je tudi, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

Celostno prometno načrtovanje vsem prebivalcem zagotovi boljšo mobilnost. S tem izboljša dostopnost do posameznih območij in storitev, kar (ob drugih koristih) krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost. Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti vedno prepoznana kot bolj inovativna in napredna. Celostna obravnava področja prometa omogoča nastanek premišljene dolgoročne vizije zagotavljanja mobilnosti.

Posebna kakovost takšne vizije sta vključenost vidikov sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter usklajenost s ključnimi gospodarskimi, socialnimi, okoljskimi cilji občine.

Celostno prometno načrtovanje je nujno za oblikovanje varnega, dostopnega in trajnostnega prometnega sistema, ki upošteva potrebe vseh prebivalcev. Z njim občina zagotavlja boljšo prometno varnost, večjo pretočnost, boljšo povezanost in zmanjšanje negativnih vplivov

prometa na okolje. Pravilno načrtovan promet prispeva k bolj kakovostnemu življenjskemu prostoru, kjer je mobilnost prilagojena ljudem in ne zgolj avtomobilom.

Z zagotovitev celostnega prometnega načrtovanja in učinkovito uresničevanje ukrepov trajnostne mobilnosti bo Občina Škofljica pristopila tudi k uskladitvi OPN z OCPS. Uskladitev izhaja iz določb Zakona o celostnem prometnem načrtovanju, ki določa, da se vsebine iz OCPS upoštevajo pri pripravi OPN. Spremembe OPN bodo vključevale predvsem prilagoditve prostorsko izvedbenih pogojev, ki bodo omogočale uresničitev ukrepov za umirjanje prometa, vzpostavitev večmodalnih prometnih vozlišč, gradnjo infrastrukture za hojo in kolesarjenje ter ureditev prometnih površin po meri človeka. Namen sprememb OPN je zagotoviti, da bo prostorski razvoj usklajen z dolgoročnimi cilji trajnostne mobilnosti, ki temeljijo na izboljšanju varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja.

### ZASTAVLJENI CILJI

Do zaključka izvajanja strategije doseči vsaj 75 odstotno udeležbo zaposlenih na oddelkih za promet in prostor, na tehničnih izobraževanjih ali delavnicah o celostnem prometnem načrtovanju.

Letni pregled izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta OCPS 2025 ter rezultate in dosežke sistematično komunicirati tako medoddelčno kot s širšo javnostjo.

V času izvajanja strategije vzpostaviti formalno povezavo med OCPS in OPN z vnosom ukrepov za trajnostno mobilnost v postopku sprememb in dopolnitev OPN.



# NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI





# AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Škofljica je izdelan za 7-letno obdobje (2025–2032). Poleg nabora ukrepov, ki so bili sprejeti z namenom doseganja zastavljenih strateških ciljev oziroma strateških vodil za posamezne stebre mobilnosti, akcijski načrt zajema tudi naslednje vsebine: ocenjeno vrednost sredstev, ki jih bo Občina Škofljica v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Škofljica (npr. gradnja novih varnih izvennivojskih prehodov za pešce čez železniško progo). Izvajanje teh ukrepov s strani države in drugih pristojnih institucij bo bistveno pripomoglo k izboljšanju prometnih razmer celotne občine in širše, zato je njihova vključenost v akcijski načrt z vidika celostne obravnave prometa smiselna. Za te ukrepe so v akcijskem načrtu sicer določeni zgolj nosilci izvajanja.

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

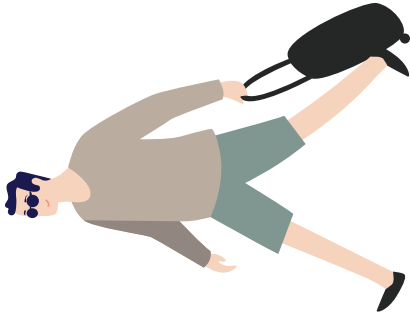
Pomen kratic v akcijskem načrtu:

SŽ	Slovenske železnice
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
LPP	Ljubljanski potniški promet
ŽP	Železniško postajališče/postaja
AP	Avtobusno postajališče/postaja
JPP	Javni potniški promet
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)
K+R	Poljubi in se odpelji (ang. kiss and ride)
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
CPP	Cestno prometni predpisi



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1., 2.	Vzpostavitev prostorsko izvedbenih pogojev v OPN za ureditev zelene peš povezave med Mijavčevo ulico in pokopališčem Trate.	/	/	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	2025-2032
I.	1., 2.	Poostritev nadzora nad kršenjem CPP primarno v okolici šol in vrtcev (nepravilno parkiranje, prehitra vožnja,...).	40.000 EUR	Občinski proračun, proračun RS	MEDOBČINSKO REDARSTVO, POLICIJA	Manj zahtevno (+)	2025-2032
I.	1., 2.	Ureditev novih varnih prehodov za pešce čez ceste - najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije (npr. na priključku Jagrove ulice na Dolenjsko cesto, pri AP Pijava Gorica,...).	200.000 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025-2032
I.	1., 2.	Preureditev obstoječih površin za pešce za večjo varnost in udobnost pešcev – najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije (npr. v središču Škofljice, v Pijavi Gorici,...).	525.000 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Zahtevno (+++)	»P« 2025-2032
I.	1., 2.	Dograditev/ureditev varnih površin za pešce - najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije (npr. ob Dolenjski cesti med Škofljico in Lavrico, ob Malnarjevi cesti proti Igu, do ŽP Škofljica, do postajnih mest šolskega avtobusa v naseljih,...).	275.000 EUR	Občinski proračun, proračun RS	OBČINA ŠKOFLJICA in DRSI	Zahtevno (+++)	»P« 2025-2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1., 2.	*Preureditev obstoječih prehodov za pešce in kolesarje čez železniško progo (npr. ulica Pod Strahom na Lavrici, prehod čez železniško progo Kočevska cesta,...).		Proračun RS	DRSI	Zelo zahtevno (++++)	
I.	2.	Uvedba točk K+R ob šolah - najmanj 1 vzpostavitev v času trajanja strategije.	1.000 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	»P« 2025-2032
I., II.	1., 2., 3.	Omejitev dostopa motornih vozil med Lavrico in Škofljo ob železniški progi.	2.000 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	2027
I., II.	1., 2., 3.	Preureditev križišč oziroma cestnih priključkov z namenom izboljšanja prometne varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu – najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije (izboljšana preglednost, ustrezne čakalne površine, prehodi za pešce in kolesarje, kot npr. priključek Gradišče, križišče Pijava Gorica).	750.000 EUR	Občinski proračun, proračun RS	OBČINA ŠKOFLJICA in DRSI	Zahtevno (+++)	»P« 2025-2032







STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
II.	3.	Nakup opreme za izvedbo kolesarskih izpitov v osnovnih šolah (nova šolska kolesa).	4.500 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	2025–2032
II.	3.	Vzpostavitev javnega regijskega sistema za izposojlo e–koles, ki je kompatibilen z ljubljanskim – najmanj 3 vzpostavitev v času trajanja strategije (npr. pri železniški postaji Škofljica, v bližini OŠ Škofljica ob obračališču za avtobuse, v naseljih južno od proge).	200.000 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
II.	3.	Ureditev varnih in pokritih kolesarnic ter naslonov za kolesa – najmanj 3 vzpostavitev v času trajanja strategije (npr. na železniških postajah Škofljica in Lavrica, pri OŠ Lavrica, AP, pred občino in drugimi javnimi ustanovami).	90.000 EUR	Občinski proračun, proračun RS	OBČINA ŠKOFLJICA in DRSI	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
II.	3.	Ureditev kolesarskih povezav – najmanj 1 ureditev v času trajanja strategije (npr. kolesarska pot ob Malnarjevi cesti proti Igu,...).	1.920.000 EUR	Občinski proračuni občin, proračun RS	OBČINA ŠKOFLJICA, OBČINA IG in DRSI	Zelo zahtevno (++++)	»P« 2025–2032
II.	3.	Ureditev Barjanskega kolesarskega omrežja (povezava do Ljubljane).	1.500.000 EUR	Občinski proračun, proračun RS	OBČINA ŠKOFLJICA in DRSI	Zelo zahtevno (++++)	»P« 2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
II., III.	3., 4.	Uvedba multimodalnih točk (varovane kolesarnice, P+R, sistem izposoje e-koles, AP) – najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije (npr. ob ŽP Škofljica, na postajališču pri OŠ Škofljica).	20.000 EUR	Občinski proračun, proračun RS	OBČINA ŠKOFLJICA in DRSI	Zahtevno (+++)	do 2032
III.	4.	Spodbujanje in širitev storitev souporabe vozil (car-sharing).	10.000 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Srednje zahtevno (++)	»P« do 2032
III.	4.	*Povečanje frekvence avtobusnih linij v občini (LPP linija 3B), tudi ob večernih urah in ob vikendih.		Občinski proračun, Prevozniki	OBČINA ŠKOFLJICA in LPP	Srednje zahtevno (++)	
III.	4.	*Povečanje frekvence (taktni vozni red) in kapacitete vlakov v in iz Ljubljane.		Proračun RS	SŽ in DUJPP	Srednje zahtevno (++)	
III.	4.	*Ureditev rumenih pasov na regionalni cesti Ljubljana – Škofljica za hitrejša potovanja avtobusov (predvsem v času prometnih konic).		Proračun RS	DRSI	Srednje zahtevno (++)	
III.	4.	*Podaljšanje linije 3B v okolico Petrola Pijave Gorice.		Občinski proračun, prevozniki	OBČINA ŠKOFLJICA in LPP	Srednje zahtevno (++)	

STEBER

STRATEŠKO VODILO

UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)

OCENA VREDNOSTI

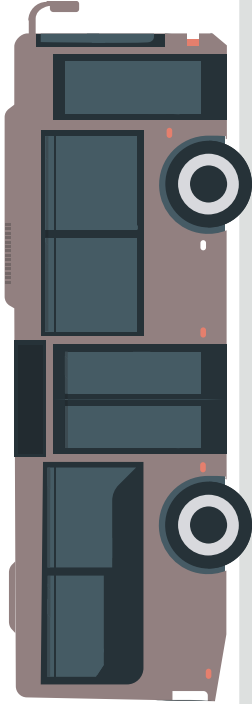
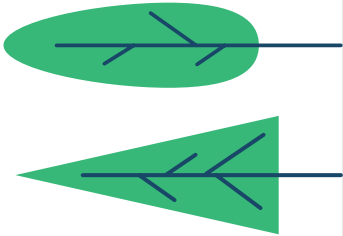
VIRI FINANCIRANJA

NOSILEC IZVAJANJA

ZAHTEVNOST UKREPA

ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)

III.	4.	*Uskladitev urnikov LPP linij 3B in 3G ter vlaka.	Občinski proračun, prevozniki	OBČINA ŠKOFLJICA, SŽ, LPP in DUJPP	Srednje zahtevno (++)	
III.	4.	Preureditev avtobusnih postajališč - najmanj 2 preureditvi v času trajanja strategije (npr. AP Vrh nad Želimljami, pri OŠ Škofljica).	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
III.	4.	*Nadgradnja železniške postaje Škofljica, vzpostavitev dvotirnosti in elektrifikacije, z zagotovitvijo ustrezne dostopnosti za pešce in kolesarje.	Proračun RS	DRSI	Zelo zahtevno (++++)	

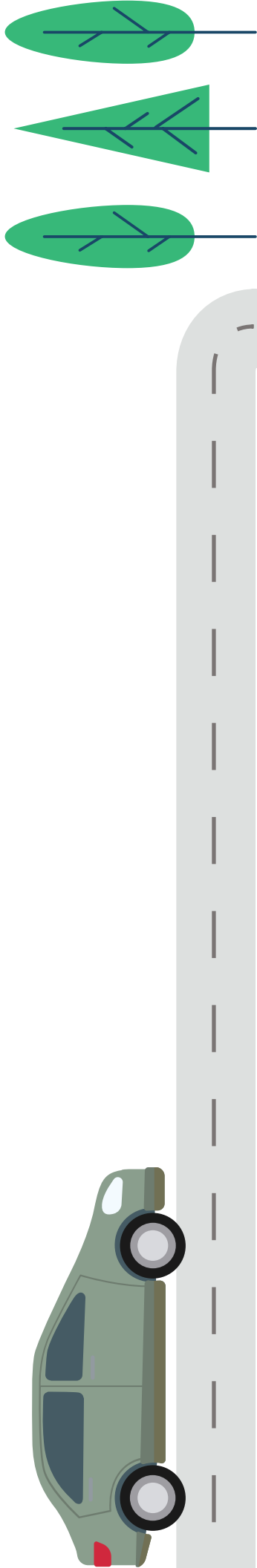




STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNİ PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	---------------------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

IV.	5.	Umirjanje prometa – najmanj 1 ureditev na leto (s hitrostnimi ovirami, prikazovalniki hitrosti, cona 30, nadzor nad hitrostmi vozil, stacionarni radarji – npr.: v naseljih Smrjene, Gradišče...).	50.000 EUR	občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	2025–2032
IV.	6.	Sprejeta parkirna politika.	50.000 EUR	občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Srednje zahtevno (++)	2029

/	/	*Sprejetje DPN za nadgradnjo proge na odseku Ivančna Gorica–Ljubljana ter vzporedna umestitev navezovalne ceste Škofljica (razbremenitev državne ceste G2-106).		Proračun RS	DRSI	Zelo zahtevno (++++)	
---	---	---	--	-------------	------	----------------------	--



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	5.	Priprava mobilnostnega načrt za dogodke v športni dvorani, OŠ Škofljica in PŠ Lavrica.	10.000 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA in OŠ ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	2026
V.	7.	Imenovanje občinskega koordinatorja za zadeve s področja prometa.	/	/	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	2025
V.	7.	Vsaj 3 komunikacijske kampanje s področja trajnostne mobilnosti v času veljavnosti OCPS 2025.	10.000 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	»P« 2025-2032
V.	7..	Vsaj 1 dogodek na leto s poudarkom na vključevanju javnosti v proces prometnega načrtovanja (delavnice, javne razprave, ankete,...) in 1 delavnica na leto za občinsko upravo.	3.500 EUR	Občinski proračun	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	»P« 2025-2032
V.	7.	Sprememba prostorsko izvedbenih pogojev z vidika prometa v Občinskem prostorskem načrtu.	/	/	OBČINA ŠKOFLJICA	Manj zahtevno (+)	»P« 2025-2032

# VIRI

- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018, str. 70
- Plevnik, Aljaž, idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022, str. 36
- Plevnik, Aljaž, idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, [https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice\\_OCPS\\_2023\\_uskladitev\\_ZCPN.pdf](https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf)
- Občinski prostorski načrt Občine Škofljica, Ur. L. RS, št. 56/15
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024
- Zasnova večmodalnih vozlišč v središču občine Škofljica, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, 2023, str. 55





