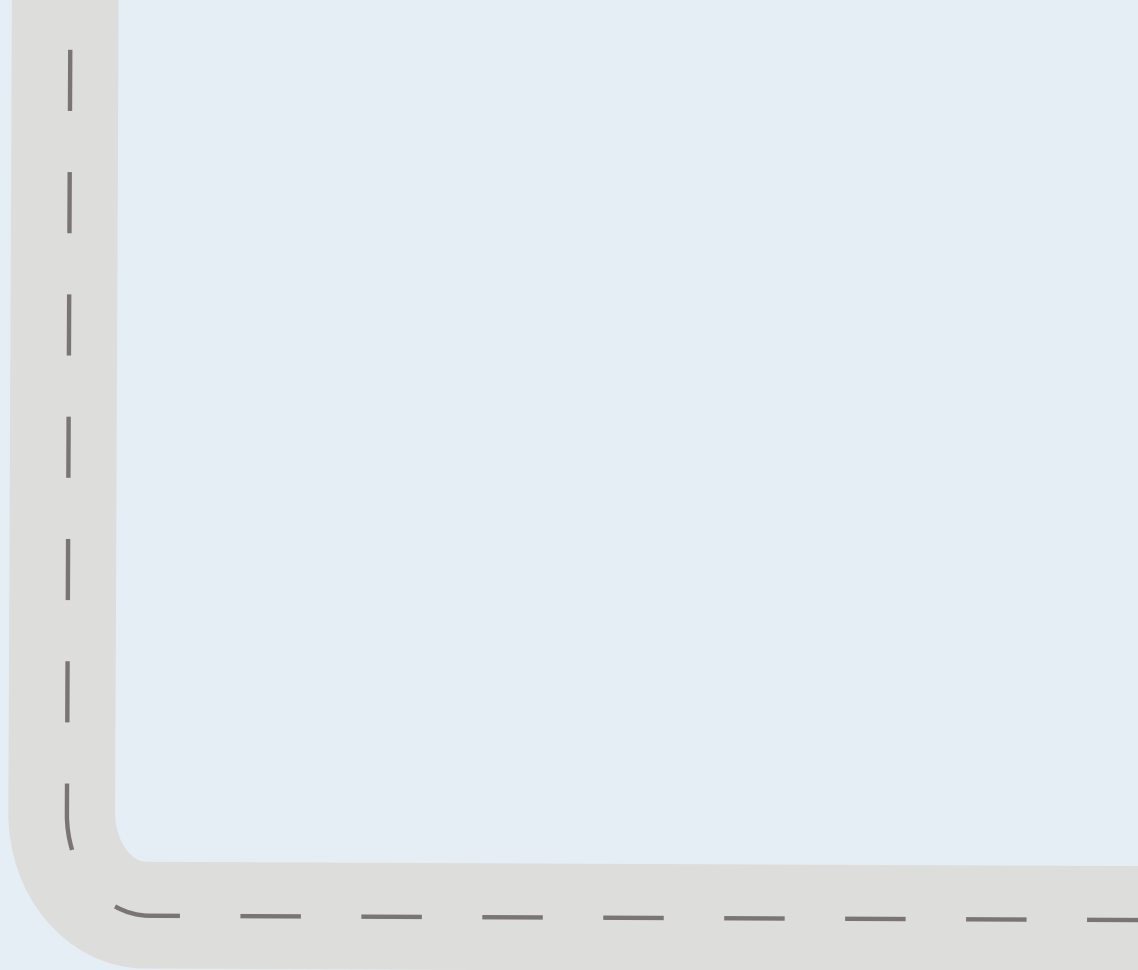


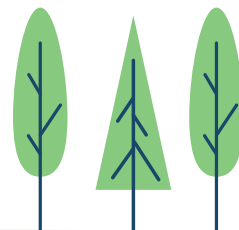
OC
C
P
S



**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE VODICE**



Sofinancira
Evropska unija



Celostna prometna strategija Občine Vodice (OCPS Vodice)

Naročnik: Občina Vodice, Kopitarjev trg 1, 1217 Vodice

Projektna skupina Občine Vodice: Tatjana Resman, dr. Ivan Kenda, Marjan Podgoršek, Boštjan Lavrič (člani ožje delovne skupine)

Izdelovalci:

Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije – RRA LUR: Matej Gojčič, Klemen Gostič, Katja Butina, Brina Medvešek, 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 Vodice:

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

člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

sodelujoči na delavnicah, javnih razpravah, v anketah, intervjujih, spletnem portalu in drugih dogodkih.

Presojevalec kakovosti vsebin: mag. Jernej Zajec

Fotografije: arhiv Občine Vodice, arhiv RRA LUR

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.)

Leto izdelave: 2025



RRA LUR

ipop



KAZALO

| | |
|--|----|
| Uvodni nagovor župana | 4 |
| Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije | 7 |
| Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo | 8 |
| Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev | 9 |
| Skupaj do boljše prometne ureditve | 10 |
| Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov | 15 |
| Občina Vodice v številkah | 18 |
| Vizija razvoja prometa v občini Vodice | 26 |
| Stebri mobilnosti in cilji | 27 |
| Steber I: Hoja | 29 |
| Steber II: Kolesarjenje | 32 |
| Steber III: Javni potniški promet | 36 |
| Steber IV: Motorni promet | 39 |
| Steber V: Celostno prometno načrtovanje | 43 |
| Akcijski načrt | 46 |
| Viri | 55 |

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke, spoštovani občani,

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je pomemben dokument, ki bo zaznamoval trajnostno prihodnost naše občine in usmerjal razvoj prometne infrastrukture. V ospredju strategije so dolgoročne rešitve, ki bodo prispevale k višji kakovosti življenja v naši skupnosti ter spodbujale trajnostno mobilnost — ključno za ohranjanje okolja in prijetno vsakodnevno bivanje.

S sprejetjem OCPS bomo občani Vodice dobili jasen načrt za učinkovito in trajnostno urejanje prometnih poti. Dokument bo temelj za ukrepe, ki upoštevajo potrebe pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza, pa tudi voznikov in lastnikov parkirnih mest. Posebno pozornost namenjamo trajnostni mobilnosti, saj ukrepi v tej smeri obogatijo življenje vseh nas — z več možnostmi za kolesarjenje in pešačenje, boljšim javnim prevozom in okolju prijaznimi rešitvami za motorni promet.

Pomen OCPS ni le v tem, da določa smernice za prihodnost, temveč tudi v povezovanju z drugimi ključnimi dokumenti, kot sta občinski prostorski načrt in razvojni programi, ki prinašajo celovite spremembe v občinskem prostoru. OCPS je tudi odskočna deska za pridobitev nacionalnih sredstev za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, kar omogoča uresničitev strateških ciljev, ki jih sami s svojimi viri težko dosežemo.

V okviru Razvojnega programa Občine Vodice 2021–2031 smo že naredili pomembne korake k dolgoročnemu načrtovanju mobilnosti. Ta program je eden ključnih strateških dokumentov, ki opredeljuje razvojne cilje, strategijo in akcijski načrt z ukrepi, usmerjenimi k uresničevanju naše razvojne vizije: Občina Vodice — zelena oaza narave, zadovoljnih ljudi in trajnostnega razvoja.

V naši občini smo že doslej naredili pomembne korake k trajnostni mobilnosti. Vse aktivnosti so usmerjene k ustvarjanju občine, kjer imajo pešci, kolesarji, vozniki in uporabniki javnega prevoza varne in udobne poti. S sodelovanjem in aktivnim vključevanjem občanov in občanov bomo skupaj ustvarili okolje, kjer bo trajnostna mobilnost postala del našega vsakdana.

Aksijski načrt razvojnega programa vsebuje ukrepe z različno časovno dinamiko, njihova izvedba pa je odvisna tudi od zagotovljenih finančnih virov. V javnomnenjski anketi, izvedeni v okviru priprave strategije, je kar 82 % sodelujočih izrazilo zadovoljstvo z občino kot krajem za življenje.

Poudarili so predvsem mirno in varno okolje, ohranjeno naravo, možnosti za rekreacijo in kakovostno izobraževanje ter edinstven podeželski značaj občine. Zavzeto bomo delali naprej tudi na področjih, kjer smo zaznali potrebe po izboljšavah.

V naslednjih dveh do petih letih bomo skupaj z državo uredili še glavne državne ceste in poskrbeli za dodatne površine za pešce in kolesarje ter javni prevoz na odsekih Skaručna, Vodice–Brnik, Vodice–Zapoge in Vodice–Repnje. S tem bomo varno povezali naše kraje tudi s prehodi preko ali pod avtocesto in povečali varnost pešcev na obremenjenih državnih in lokalnih cestah. S pristopom k projektu »Vzpostavitev javnega sistema izposoje električnih koles v Ljubljanski urbani regiji« želimo izboljšati tudi pogoje za kolesarjenje in povezavo s sosednjimi občinami.

Naš cilj je izboljšati tudi povezave s sosednjimi občinami — v sodelovanju z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa in avtobusnimi prevozniki bomo povečali frekvenco javnega potniškega prometa in uredili sistem P+R v Vodica. Tako bomo zmanjšali ogljični odtis naše občine in naredili vse, kar je v naši moči, da zaščitimo naravo in izboljšamo življenje ljudi.

Vse to so koraki v smeri bolj trajnostne, varne in povezane občine. Prepričan sem, da bomo s skupnimi močmi in sodelovanjem nadaljevali po tej poti in poskrbeli, da bo Občina Vodice ostala prijeten in varen dom za vse generacije.

Hvala vsem, ki prispevate k uresničevanju naše skupne vizije.

Aco Franc Šuštar
župan Občine Vodice



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



POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

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

V preteklosti je bilo prometno načrtovanje osredotočeno predvsem na povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa in širitev cestne infrastrukture. Tak pristop je prispeval k naraščanju prometa in zmanjšanju kakovosti bivanja v mestih. V središču sodobnega pristopa na mesto osebne 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.

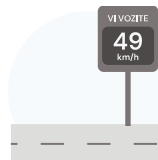
S pomočjo OCPS Vodice bo pomembno napredovalo tudi prostorsko načrtovanje v občini. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovo ustrežnejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt (OPN) Vodice 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 Vodice 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 in kraji, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejša za prebivalce in obiskovalce.



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

DOSEGANJE LOKALNIH, NACIONALNIH IN GLOBALNIH OKOLJSKIH CILJEV

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

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

Vsaka občinska celostna prometna strategija je pomemben del celotnega prometnega načrtovanja na ravni regije in države. Strategije posameznih občin bodo služile kot izhodišča za oblikovanje 12 regionalnih celostnih prometnih strategij (RCPS). Tako občinske kot regionalne strategije bodo predstavljale temelj za oblikovanje državne celostne prometne strategije (DCPS). Glavne ugotovitve OCPS Vodice bodo upoštevane pri pripravi RCPS Ljubljanske urbane regije.

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

SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

Kako je potekala priprava celostne prometne strategije Občine Vodice?

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

V proces priprave strategije so bili vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. Hkrati so bili preko različnih metod (ankete, javne razprave, spletna orodja za vključevanje javnosti) v proces priprave strategije vključeni tudi prebivalke in prebivalci Vodice. Ti so nam posredovali izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v Vodicah soočajo ter dodali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov. Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Hkrati je bil namen vključevanja javnosti v proces priprave strategije tudi predstavitev konteksta ter razprava o možnih ukrepih, kar javnosti omogoči razumevanje, zakaj so bili predmetni ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so izbrani ukrepi povezani s cilji in vizijo strategije.

Zelo dobro vemo, da imajo rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, bistveno boljše izgleda, 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 ti namenjeni, posvojijo. Vodice ne nazadnje nihče ne pozna bolje, kot tisti, ki tam živijo.

Vsebine OCPS Vodice 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 strategiji.

Občina in izdelovalci so že na samem začetku procesa skupaj s širšo in ožjo delovno skupino oblikovali strateške cilje in vizijo OCPS Vodice. Splošna javnost je v naslednjem koraku ocenila vizijo in cilje. Analiza stanja, ki sledi, ciljno naslovi elemente, ki so bili prepoznani kot ključni v kontekstu postavljenih strateških ciljev. Na podlagi številnih pridobljenih podatkov, meritev, raziskav javnega mnenja in intervjujev z deležniki se je v zaključni fazi pripravil akcijski načrt konkretnih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti v občini. Ukrepi so tesno vezani na uresničevanje vizije in doseganje zastavljenih ciljev. Pri izboru imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele, če ti ne rešijo težav, se pristopi z infrastrukturnimi posegi.

Ključni koraki v procesu priprave so:

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

Nadzor kakovosti OCPS

Dvakrat tekom procesa (po opredelitvi strateških vodil, pred obravnavo OCPS na občinskem svetu in po izvedbi vseh aktivnosti) je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalca kakovosti je Občini dodelilo ministrstvo, ta pa je izdelal neodvisno strokovno oceno OCPS in vsakokrat izdal pozitivno mnenje.

OCPS Vodice je torej dinamičen in 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.

2024

april 2024

Začetek priprave OCPS Vodice

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

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 66 izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in
intervjuji s ključnimi deležniki
307 izpolnjenih anket in
10 intervjujev.

Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v
osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci
Kordonsko štetje prometa na 1 lokaciji,
terenski ogledi 4 lokacij, ankete med šolarji v 2
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 1 ustanovi.

2025

september 2024 – april 2025

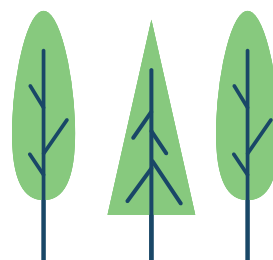
Oblikovanje nabora ukrepov

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

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani
vnesli 44 predlogov za izboljšanje prometa v
občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno
skupino



april 2025 – maj 2025

Priprava akcijskega načrta

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše
delovne skupine

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno
skupino

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS VODICE



september 2025 – september 2032

Spremljanje rezultatov in poročanje

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

Preko spletnega portala vsako leto do 15. marca v času izvajanja strategije (za preteklo leto).

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

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

2032

september 2025

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Vodice
na občinskem svetu

Javna objava rezultatov OCPS Vodice

junij 2025 – julij 2025

Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in
širšo delovno skupino.

SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

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

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

Drugi razlog je, da prebivalci promet ne le opazujejo, temveč so tudi njegov pomemben del, saj ga s svojimi potovalnimi navadami soustvarjajo. Zato so tudi ključni pri oblikovanju prometne strategije. Eden izmed ciljev je namreč prav spreminjanje potovalnih navad ljudi. Če ti razumejo kontekst oblikovanja ukrepov in cilje, h katerim ti vodijo, ali pa so te ukrepe celo sooblikovali, potem je veliko bolj verjetno, da jih bodo sprejeli oziroma upoštevali in uporabljali.

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

Vključevanje različnih skupin javnosti

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

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

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

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

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

prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine. Na namenski spletni platformi <https://cps.projekti.si/vodice>, zasnovani za pripravo strategije, so bili javnosti predstavljeni vizija in cilji OCPS Vodice, poleg tega pa so bile tam objavljene tudi povezave do anket, ko so bile te v teku. V prvi fazi so lahko prebivalci vnašali izzive, s katerimi se srečujejo, v nadaljevanju pa še konkretne predloge ukrepov za njihovo reševanje in za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi tistim, ki niso vešči uporabe spleta, ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo v času Evropskega tedna mobilnosti v prostorih Občine organizirali dogodek, kjer smo zainteresiranim pomagali pri vnosih izzivov in ukrepov v platformo. Obenem smo jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu nastajanja strategije. Na ogled je bila tudi informativna razstava, ki je prikazovala celoten proces priprave OCPS, vizijo in cilje razvoja prometa, kot tudi primere dobrih praks trajnostne mobilnosti.

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



Slike z dogodkov vključevanja javnosti v procesu priprave OCPS Vodice (Foto: arhiv RRA LUR)

OBČINA VODICE – KJE SMO DANES?

Foto: arhiv Občine Vodice



OBČINA VODICE V ŠTEVILKAH

Občina Vodice je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 31 km² površin uvrščena na 178. mesto med 212 slovenskimi občinami. Občina leži severno od Ljubljane in jugovzhodno od letališča Jožeta Pučnika, njeno območje pa je v pretežni meri kmetijsko. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Vodice značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Območje občine prečkajo pomembne prometne povezave, med katerimi izstopata regionalna cesta R2-413 Ljubljana-Vodice in avtocestna povezava A2 Vodice-Ljubljana. Te omogočajo hiter in enostaven dostop do širšega območja ter prispevajo k večji povezanosti občine z regijskim središčem.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev občine Vodice 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, Kranj, Domžale, Kamnik in Medvode) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Vodice med leti 2013 in 2023 naraslo za 7,4 %.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Vodice v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 63 % prebivalcev, za poti na delo 88 %, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 68 %, na obrobju občine pa 89 % prebivalcev, za poti

v Ljubljano 89 %, v Kranj 98 %, v Domžale 98 %, v Kamnik 99 % in v Medvode 98 % prebivalcev.

Velik delež uporabe osebnih vozil se odraža tudi v težavah na področju mirujočega prometa, zlasti v večjih stanovanjskih soseskah in v središču Vodic, 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 (denimo površinam za pešce in kolesarje)..

Velik delež uporabe osebnih vozil je tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Delež uporabe javnega potniškega prometa, pridobljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci Vodic, je za poti v Ljubljano zgolj 9 %, medtem ko je za potovanja znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma in na obrobju delež nižji in dosega le 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, saj tja prebivalci raje potujejo aktivno, predvsem peš, s kolesom ali e-kolesom.

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 Vodice izboljšati pogoje za varno in udobno hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa, ter da je treba trajnostne načine potovanja bistveno bolj spodbujati in ljudi o njih izobraževati in ozaveščati.

Demografski podatki za občino Vodice 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, ki oba presežeta povprečje celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Vodice 40,9 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). V občini je bilo število najstarejših prebivalcev nižje kot število najmlajših, kar je med slovenskimi občinami prava redkost: na 100 otrok, starih do 14 let, je prebivalo 95 oseb, starejših od 65 let. Indeks staranja je bil tako bistveno nižji od slovenskega povprečja (in je leta 2024 znašal 148), kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev občine zvišuje počasneje kot na ravni države.

| KAZALNIK | LETO | OBČINA VODICE | SLOVENIJA |
|--|------|---------------|-----------|
| Število prebivalcev | 2024 | 5.201 | 2.123.949 |
| Število moških | 2024 | 2.638 | 1.068.429 |
| Število žensk | 2024 | 2.563 | 1.055.520 |
| Število rojstev | 2023 | 48 | 16.989 |
| Število umrlih | 2023 | 30 | 21.540 |
| Skupni naravni prirast | 2023 | 18 | -4.551 |
| Naravni prirast na 1.000 prebivalcev | 2023 | 3,5 | -2,1 |
| Selitveni prirast s tujino | 2023 | 0 | 11.528 |
| Selitveni prirast med občinami | 2023 | 60 | 0 |
| Skupni selitveni prirast | 2023 | 60 | 11.528 |
| Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev | 2023 | 11,6 | 5,4 |
| Povprečna starost prebivalcev | 2024 | 40,9 | 44,2 |
| Indeks staranja | 2024 | 94,8 | 147,8 |

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

Občina Vodice je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

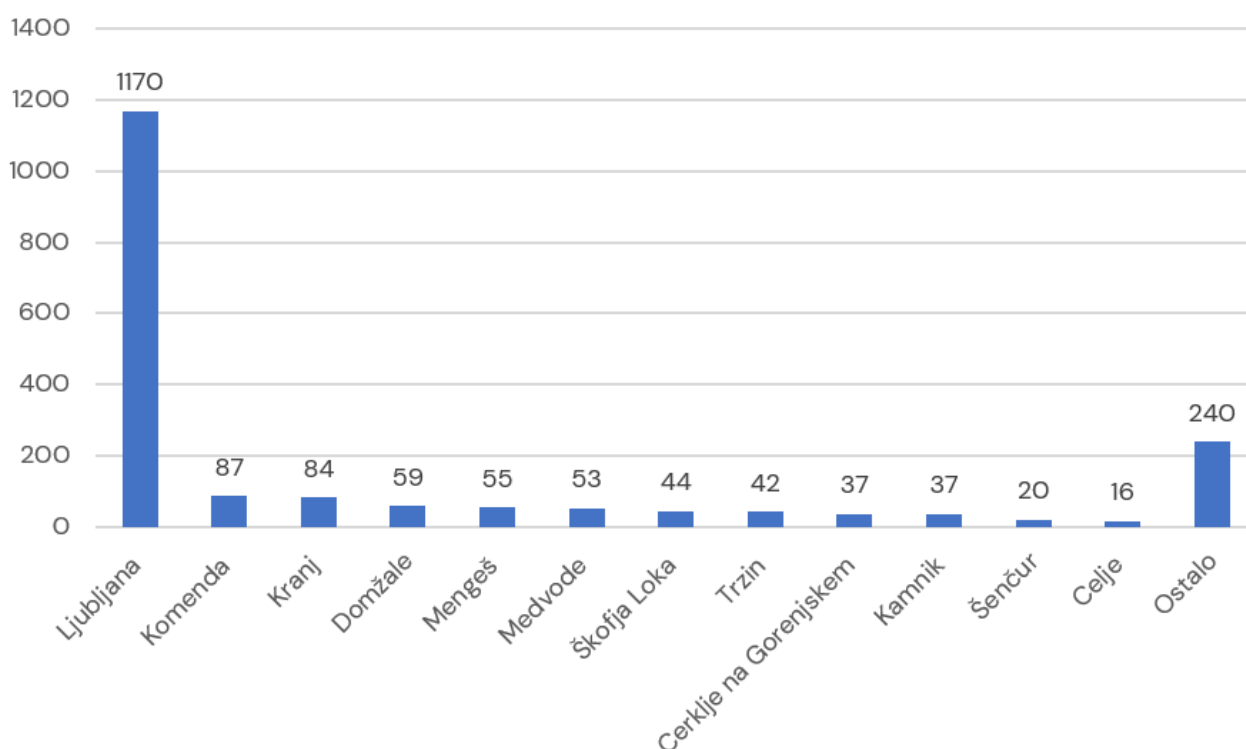
Na podlagi avtomatskih števec prometa po glavni regionalni cestni povezavi skozi Vodice dnevno vozi okrog 3.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Vodice med osebami v starosti 15 – 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 72,6 % 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 Vodice pretežno bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar okoli 80 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah.

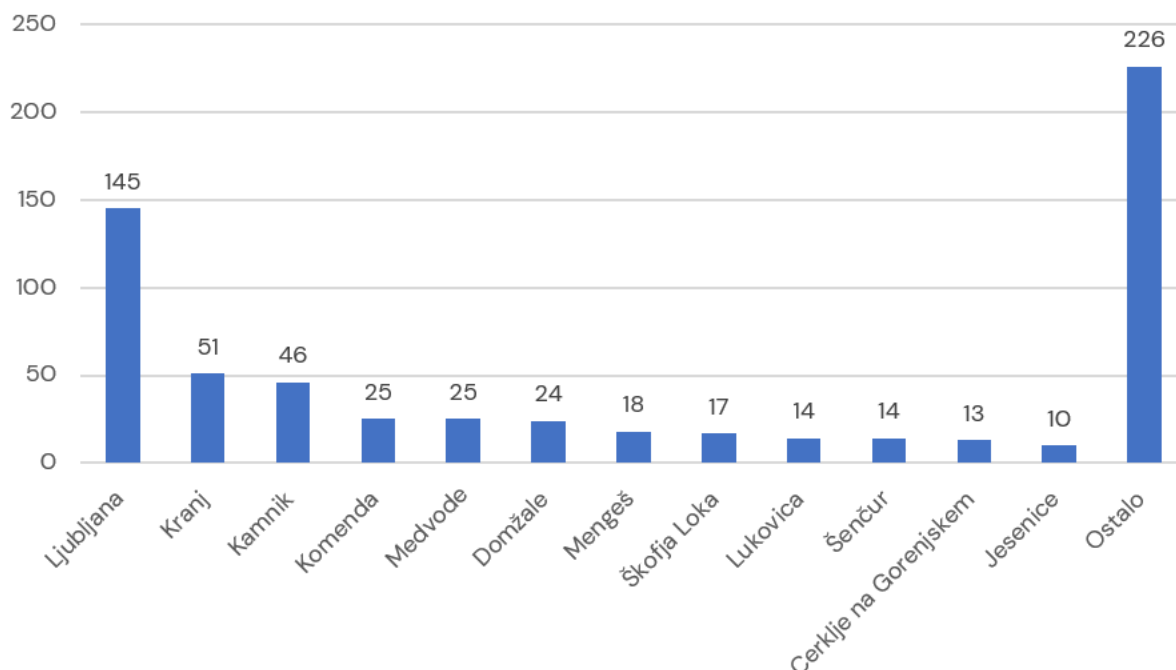
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 2.390 delovno aktivnih prebivalcev občine Vodice delo znotraj občine opravlja 446 prebivalcev, 1.944 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je dvosmeren, saj delo na območju občine Vodice poleg 446 prebivalcev občine opravlja tudi 1.074 zaposlenih, ki se v Vodice pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Vodice



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Vodice (SURSTAT, 2023).

Število dnevnih delovnih migracij v občino Vodice



Število dnevnih delovnih migracij v občino Vodice (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 Vodic zelo pomembna.

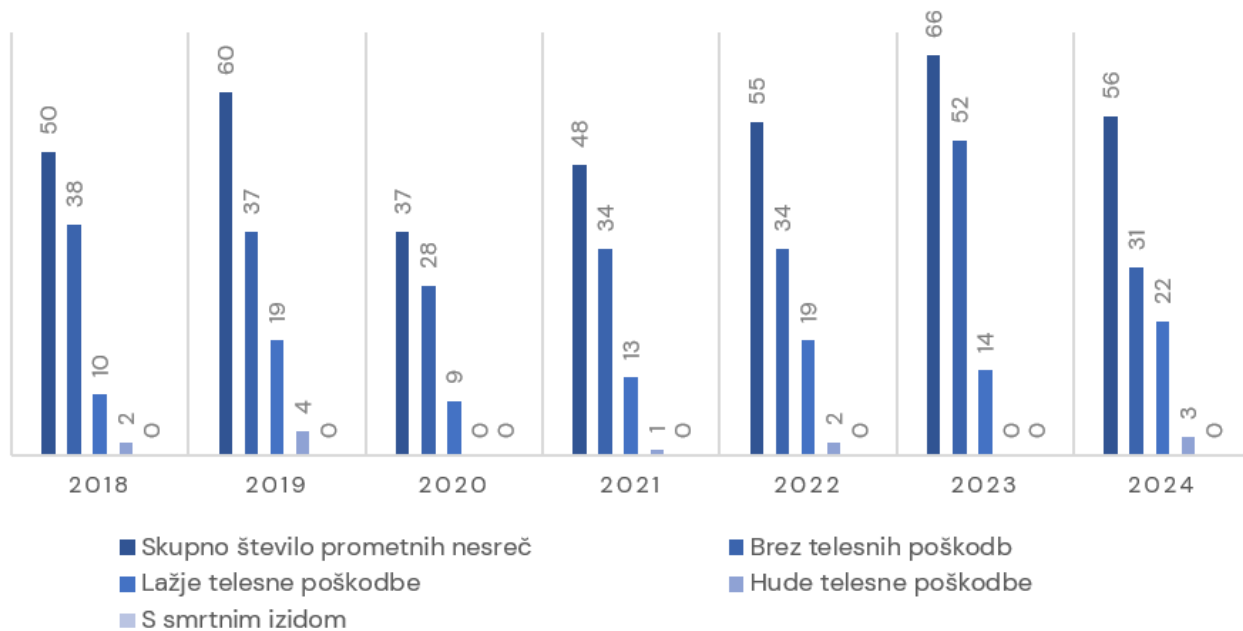
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Vodice kot posledica neupoštevanja CPP zaznanih 372 prometnih nesreč. Po letu 2019 je število prometnih nesreč sicer upadlo, vendar je bila že v letu 2021 zaznana

ponovna rast, ki se je v letih 2022 in 2023 še dodatno povečala. Z vidika prometne varnosti je tako v zadnjih letih zaskrbljujoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami udeležencev medtem ko je število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami pod ravno iz leta 2019. Smrtnih žrtev v obravnavanem obdobju ni bilo.

Podobna dinamika rahle rasti števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 4 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Vodice zgodijo v posameznem letu.

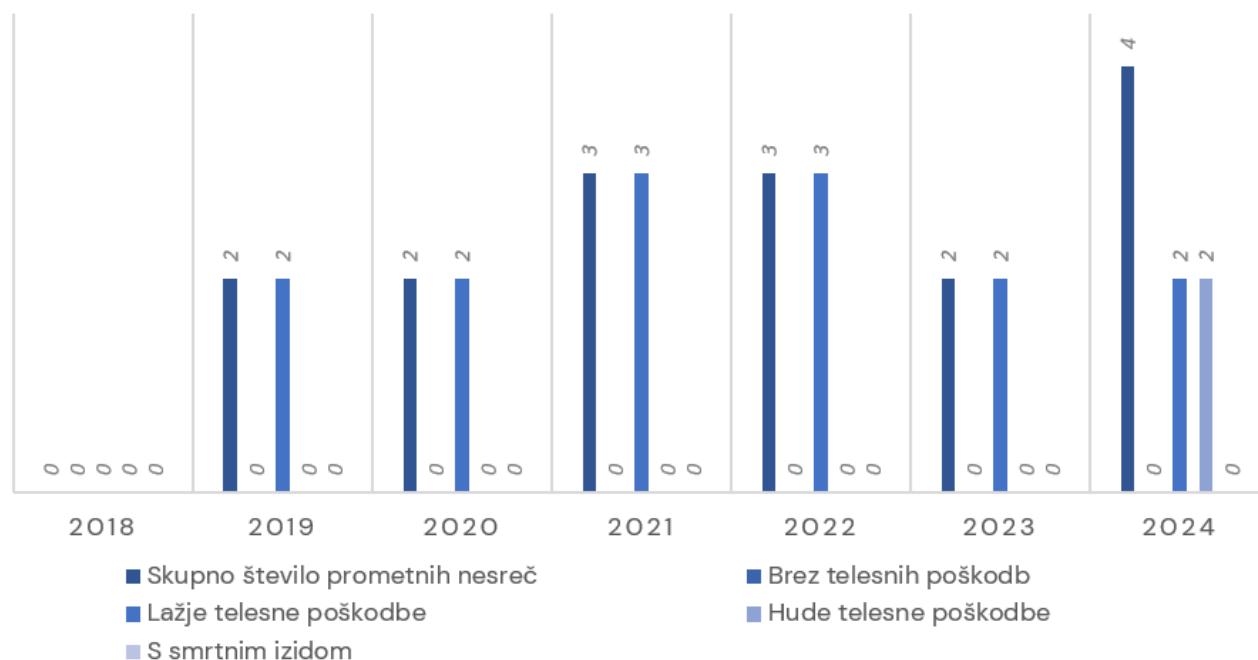
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2019–2023 v vseh primerih končale z lažjimi telesnimi poškodbami. Prometne nesreč s hudimi telesnimi poškodbami so zabeležene zgolj leta 2024, prometnih nesreč s smrtnim izidom v obravnavanem obdobju ni bilo.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



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

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



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

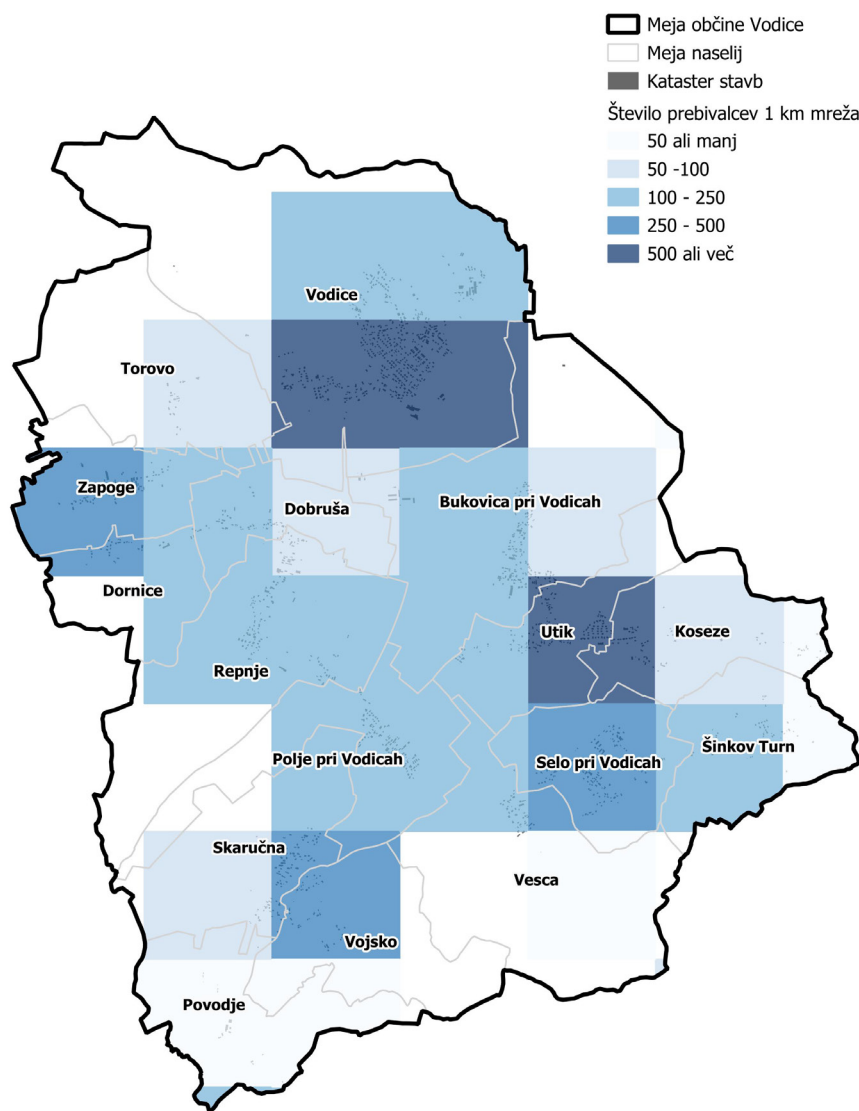
Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Vodice je v letu 2024 znašala 166 prebivalcev/km², kar je bistveno več kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Vodice je skoncentrirana na naselje Vodice ter okoliška naselja Zapoge, Repnje, Polje pri Vodicah, Vojsko, Selo pri Vodicah, Šinkov Turn, Utik in Bukovica pri Vodicah.

V osrednjem delu občine po poselitvi izstopata Utik in Selo pri Vodicah.

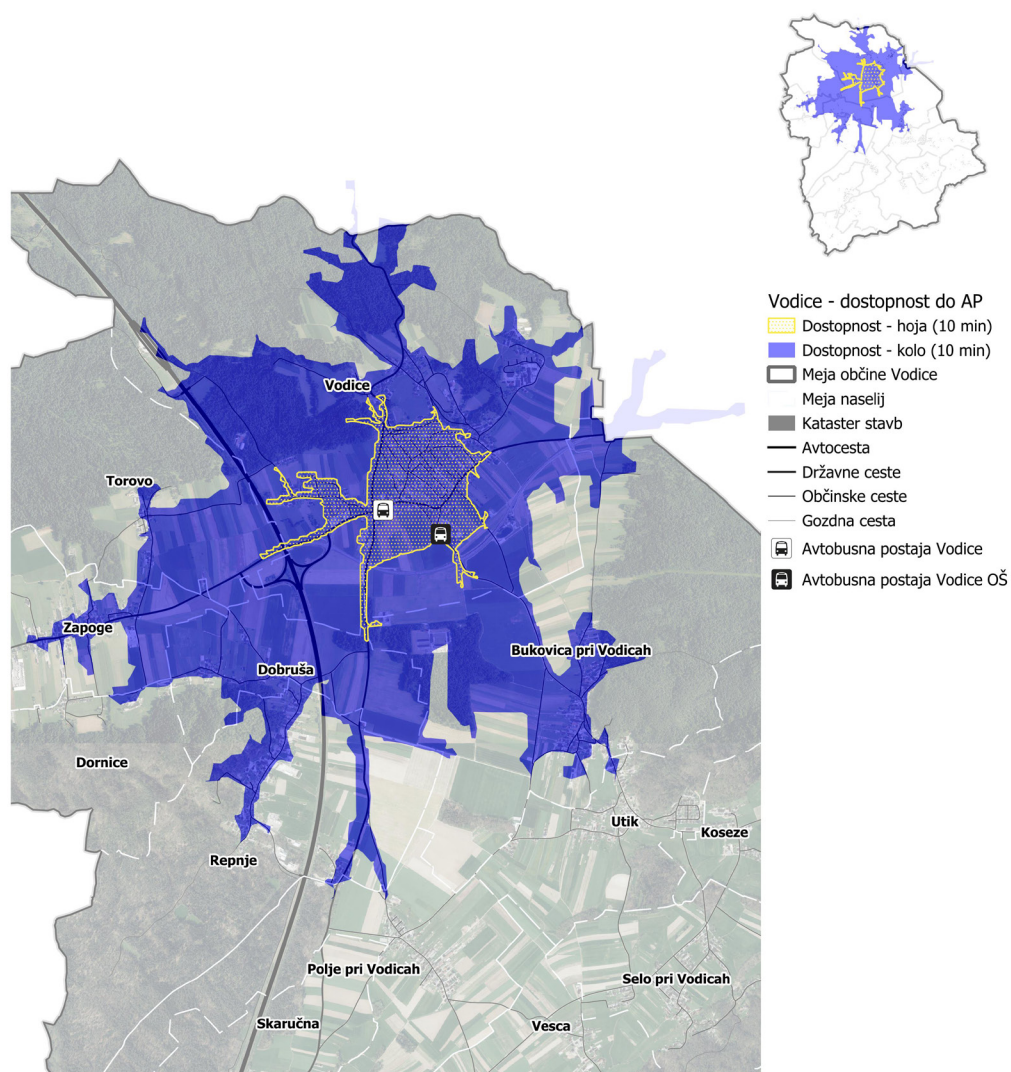
Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.



Gostota poselitve prebivalstva občine Vodice na 1 km² (LUZ d.d., 2024)

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta najbolj izraziti na širšem območju naselja Vodice, kjer imajo prebivalci omogočen razmeroma enostaven dostop do storitev avtobusnega potniškega prometa ter prometne infrastrukture za motoriziran promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti.

Peš dostopnost v 10-minutnem dosegu do AP Vodice je omejena predvsem na osrednje naselje in njegovo neposredno okolico. Z uporabo kolesa se dostopnost v 10-minutnem dosegu razširi vse do Zapog na zahodu, Dobruše na jugozahodu in Bukovica pri Vodicah na jugovzhodu.



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

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



VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI VODICE

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

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

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

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

Vizija razvoja prometa v občini Vodice

Občina Vodice nudi življenje v privlačni, zeleni in povezani skupnosti. Z različnimi ukrepi, kot so vzpostavitev varnih kolesarskih, šolskih in peš poti po celotni občini, novimi načini mobilnosti ter hitrim in učinkovitim sistemom javnega potniškega prometa, ki občino povezuje tako z Ljubljano kot ostalimi sosednjimi občinami, je vzpostavljen vsem dostopen prometni sistem. Ta omogoča socialno vključenost tako najmlajših kot najstarejših ter prebivalkam in prebivalcem vseh generacij nudi številne možnosti za bolj zdravo, varno in aktivno življenje.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

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

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanj prebivalcev in prebivalk je bilo v okviru Občinske celostne prometne strategije Vodice oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Vodice:

Steber I: Hoja

Steber II: Kolesarjenje

Steber III: Javni potniški promet

Steber IV: Motorni promet

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

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

Strateški cilji

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

Strateške cilje za občino Vodice so, podobno kot vizijo, oblikovali člani širše delovne skupine. Na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili potrjeni in dodatno legitimizirani tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti. Osnovo za določanje strateških ciljev za posamezen steber mobilnosti so predstavljali obvezni 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 Vodice. Izbrani obvezni cilji so bili v nadaljevanju integrirani oziroma vključeni v nabor strateških ciljev za občino Vodice in so:

- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Strateška vodila

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

Za pet izbranih stebrov mobilnosti je bilo določenih 9 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

| STEBER MOBILNOSTI | STRATEŠKI CILJ | STRATEŠKO VODILO |
|---|---|--|
| Steber I Hoja | Bolj varne in udobne povezave za hojo znotraj naselij in med naselji. Večji delež vsakdanjih poti (šola, služba) opravljen peš in s kolesom, na varen način. | 1. Varnejše in udobnejše peš povezave v in med naselj 2. Varna in označena šolska pot |
| Steber II Kolesarjenje | Bolj varne in udobne povezave za kolesarjenje znotraj naselij in med naselji. Bolj varne in udobne kolesarske povezave do drugih občin (npr. Ljubljana). | 3. Bolj varno in udobno kolesarjenje znotraj naselij, med naselji in do postaj JPP ter P+R parkirišč 4. Boljša infrastruktura za daljinsko kolesarjenje |
| Steber III Javni potniški promet | Bolj učinkovita in dostopna (P+R) avtobusna povezava do Ljubljane. Izboljšana mobilnost ranljivih skupin (prevoz na klic). | 5. Več potovanj z avtobusom med sosednjimi občinami in znotraj občine 6. Uvedba prevoza na klic |
| Steber IV Motorni promet | Večja zasedenost avtomobilov, s katerimi ljudje potujejo na delo (spodbujanje sopotništva). Zmanjšanje tranzitnega prometa v naseljih in v središču občine. | 7. Urejen P+R za lažje prestopanje na avtobus in za več sopotništva 8. Manj prometa in bolj umirjen promet v naseljih |
| Steber V Celostno prometno načrtovanje | Učinkovito strateško in celostno načrtovanje prometa za razvoj trajnostne prometne infrastrukture. | 9. Z izboljšanjem kadrovskih kapacitet in vključevanjem javnosti do učinkovitejšega celostnega prometnega načrtovanja |

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.

Analiza obstoječega stanja

Površine za pešce so v urbanih predelih občine Vodice že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Vodice, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 86 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Vodice izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

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

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje že danes peš opravlja slaba polovica anketirancev (40 %), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 6 % anketirancev je izpostavilo, da bi več poti opravili peš, če bi imeli težave s parkiranjem, medtem ko jih je 8 % navedlo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma jih ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Vodice na eni lokaciji izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 3,3 %. Nekoliko nižji delež pešcev je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 3 %, medtem ko je delež pešcev anketiranih šolarjev v izbranih osnovnih šolah na območju občine pričakovano bistveno višji: kar 18 % šolarjev je povedalo, da v šolo prihajajo peš – sami ali v spremstvu odraslih. Če temu deležu prištejemo še šolarje, ki potujejo s skirojem, rolerji ali rolko, se ta delež poveča na 20 %.

Izzivi, priložnosti in prioritete v občini Vodice na področju hoje

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

- Pomanjkljiva infrastruktura za pešce – manjkajoči pločniki predvsem ob prometnih cestah zmanjšujejo varnost pešcev v prometu.
- Premalo prehodov za pešce – neoznačeni prehodi za pešce otežujejo pešcem prečkanje prometnih cest.
- Slaba javna razsvetljava – pešpoti so slabo osvetljene, kar zmanjšuje varnost pešcev v nočnih urah.
- Pešpoti so neurejene, neudobne in nevarne, kar povečuje tveganje za nesreče.
- Omejenost prečkanja obvoznice – samo en prehod na obvoznici, urejen s semaforjem na pritisk tipke.
- Nevarna šolska pot – pomanjkanje pločnikov in slaba označitev prehodov čez cesto.
- Visok delež (43 %) otrok, ki so v šolo pripeljani z avtomobilom, kar kaže na pomanjkanje varnih in udobnih pešpoti do šol.

Dosežki Občine Vodice na področju hoje

Uredili smo je nekaj novih varnih površin za pešce. V okviru rekonstrukcije cest ali v okviru sočasne gradnje komunalne infrastrukture pa tudi površine na območju Kamniške ceste, v Bukovici, Polju, Utiku in na relaciji Utik–Polje ter v Kosezah.



Ureditev novih varnih površin za pešce (Foto: arhiv Občine Vodice)

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Varnejše in udobnejše peš povezave v in med naselji

Varnejše in udobnejše peš povezave v in med naselji v občini Vodice so ključnega pomena za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Pešpoti ne služijo le rekreativnim uporabnikom, temveč tudi vsem, ki se peš odpravljajo po vsakodnevnih opravkih – otrokom na poti v šolo, starejšim, ki potrebujejo enostaven dostop do storitev, ter vsem, ki želijo zmanjšati svojo odvisnost od avtomobilov. Ustrezno oblikovane peš povezave omogočajo varen, udoben in hiter dostop do različnih destinacij znotraj naselja, kot so trgovine, šola in postaje javnega prevoza.

Za zagotavljanje varnih pešpoti je pomembno, da so poti ločene od prometnih cest, saj s tem zmanjšamo tveganje za nesreče. Širitev pločnikov, ureditev prehodov za pešce, postavitve prometnih znakov in izboljšanje osvetlitve so ključni ukrepi za povečanje varnosti pešcev. Prav tako je pomembno zagotoviti dostopnost pešpoti za vse uporabnike, vključno z osebami z različnimi oviranostmi, kar pomeni odstranitev fizičnih ovir in širitev prehodov. Poleg tega je smiselno vlagati tudi v izboljšanje obstoječih makadamskih poti, ki pogosto služijo kot povezovalne poti ali bližnjice med naselji, ter v razvoj in podporo rekreativnim potem, ki prebivalcem omogočajo varno in prijetno gibanje v naravi.

Udobne pešpoti ne pomenijo le varnosti, ampak tudi prijetno izkušnjo hoje. To lahko dosežemo z zagotavljanjem zelenih pasov, dreves, klopi, senčnih območij ter dostopa do informacij o poti. Ustrezno oblikovane pešpoti spodbujajo več ljudi, da se odločijo za pešačenje, kar posledično zmanjša obremenitev cestnega prometa in pripomore k izboljšanju kakovosti zraka v naseljih.

Strateško vodilo 2: Varna in označena šolska pot

Otroci so med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu, saj zaradi svoje višine, neizkušenosti in nepredvidljivosti težje zaznavajo nevarnosti v prometu. Z ustrezno urejenimi in označenimi šolskimi potmi se zmanjša tveganje za nesreče ter omogoči varen prehod otrok med šolo in domom.

Pri načrtovanju varnih šolskih poti je ključno, da občina zagotovi jasno označene prehode za pešce, dobro osvetljene in vzdrževane poti ter primerne talne označbe, ki bodo opozarjale voznike na bližino šol. Poleg tega je pomembno, da so prehodi za pešce opremljeni s prometnimi znaki in semaforji, kjer je to potrebno.

Za večjo varnost šolskih poti je priporočljivo, da so te ločene od glavnih prometnih cest, saj to zmanjša možnost naleta vozil. Pogoji za pešce morajo omogočati enostaven in varen dostop do šol, tako da se otroci na poti počutijo varno na. V nekaterih primerih lahko občina uvede ukrepe, kot so Pešbus ali spremljevalci, ki otrokom pomagajo pri prečkanju bolj prometnih območij.

Z zagotavljanjem varnih in označenih šolskih poti se povečuje tudi prometna kultura v lokalnem okolju. Vozniki postanejo bolj pozorni na šolske poti, kar pripomore k večji varnosti otrok. Poleg tega šole in starši lažje izobražujejo otroke o pravilnem ravnanju na cesti, kar dolgoročno pripomore k večji varnosti vseh pešcev v občini.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje št. pešcev za 7% v času izvajanja strategije, sedaj 3,3% (vir: podatki iz števnik mest)

Povečanje deleža otrok, ki gre v šolo peš, s skirojem, rolko, rolerji za najmanj 8%. Danes ta delež znaša 20% (vir: anketa med šolarji)

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 Vodice. 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, Medvode, Šenčur, Cerklje na Gorenjskem, Komenda in Mengeš, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Analiza obstoječega stanja

Prebivalci občine Vodice kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (20%), za obisk središča Vodice (10%), za poti do trgovine/storitev v bližini doma (12%) ter za poti do trgovine/storitev na obrobju občine (7%). V splošni anketi o prometu je kar 93 % anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Vodice izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev. Prav varnost ljudi je bila med anketiranci, podobno kot v primeru hoje, izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa tudi

v tem primeru sledi želja prebivalcev in prebivalk, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za kolesarje.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 28 % anketirancev. Večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolje urejene (48 % anketirancev), varnejše (52 % anketirancev) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejšo potovanje (25 % anketirancev). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 9 % anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah oziroma če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklapljanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa (3 % anketirancev). 5 % anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Vodice obstajal javni sistem za izposajo koles. Iz ankete je razvidno tudi, da 10 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 4,8 %. Anketa med učenci izbranih osnovnih šol je pokazala, da se v šolo s kolesom vozi 4 % osnovnošolcev, medtem ko je v anketi med zaposlenimi v izbranih podjetjih delež kolesarjev nekoliko višji – s kolesom ali e-kolesom se na delo vozi 8 % 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:

- Premalo varnih kolesarskih povezav med naselji in pomanjkanje kolesarske mreže v naseljih.
- Nezvezne kolesarske povezave – obstoječe kolesarske poti so pogosto prekinjene, kar onemogoča varno in nemoteno kolesarjenje.
- Pomanjkanje možnosti varnega shranjevanja koles (ob vrtcu).
- Pomanjkanje varnih kolesarskih povezav ob glavnih prometnicah do sosednjih občin (prednostno Ljubljana ter občine Medvode, Komenda in Mengeš).

Dosežki Občine Vodice na področju kolesarjenja

Namestili smo postajališča za kolesa in uredili 9 počivališč za kolesarje, redno tudi sodelujemo v projektih spodbujanja kolesarjenja v času Evropskega tedna mobilnosti. V okviru LAS projekta E-nostavno na kolo smo uredili 9 počivališč za kolesarje, ki so opremljena s servisnim stebričkom (3 stebrički imajo polnilec za električna kolesa), kolesarskim stojalom za več koles in urbano opremo (miza in klopi). Počivališča se nahajajo na območju celotne občine, v Vodica, Zapogah, na Dobruši, v Utiku, Bukovici, Polju, na Skaručni ter v okviru športnega središča Strahovica.



LAS projekt e-mobilnost (Foto: arhiv Občine Vodice)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Bolj varno in udobno kolesarjenje znotraj naselij, med naselji in do postaj JPP ter P+R parkirišč

Za povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom, je ključno ustvariti okolje, ki spodbuja kolesarjenje kot trajnostno in priročno izbiro prevoza. Glavni cilj tega ukrepa je zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov, povečanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljšanje zdravja zaposlenih.

Prvi korak pri doseganju tega cilja je izboljšanje kolesarske infrastrukture. Urejene kolesarske poti, ločene od glavnih prometnic, z jasnimi oznakami in rednim vzdrževanjem, bodo zmanjšale tveganje za nesreče in omogočile varno in udobno kolesarjenje za vse uporabnike. Pomembno je, da so poti dovolj široke, da zagotavljajo kolesarjem svobodo gibanja in udobno vožnjo.

Povezave med naselji morajo omogočiti kolesarjem varen in enostaven dostop do postaj JPP, prav tako pa je nujno zagotoviti povezave do P+R parkirišč. S tem omogočimo kolesarjenje kot prevozno sredstvo v kombinaciji z javnim prevozom tudi uporabnikom P+R, kar pripomore k zmanjšanju prometa v naseljih in izboljšanju dostopnosti.

Z izboljšanjem kolesarskih poti ne bo le zmanjšan promet in onesnaževanje zraka, temveč se bo tudi izboljšalo zdravje prebivalcev, saj kolesarjenje spodbuja telesno aktivnost. Poleg tega bo občina Vodice z boljšo kolesarsko infrastrukturo ustvarila ugodnejše pogoje za trajnostno mobilnost, kar bo pozitivno vplivalo na kakovost življenja v občini.

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, restavracij ter drugih storitev. Večja uporaba koles prispeva tudi k doseganju podnebnih ciljev, saj bi se zmanjšale emisije CO₂ in izboljšala kakovost zraka.

Pomembna je tudi postavitve pokritih kolesarnic, stojal za kolesa in varnih parkirnih površin, ki omogočajo, da kolesarji enostavno in varno parkirajo svoja kolesa. Podjetja in ustanove lahko k spodbujanju kolesarjenja prispevajo z organizacijo kolesarskih izzivov, subvencijami za nakup koles ali nagradnimi sistemi za redne kolesarje. Takšne pobude bodo povečale motivacijo za uporabo kolesa kot osnovnega prevoznega sredstva zaposlenih. Dodatne spodbude, kot so tuši in garderobe v poslovnih prostorih, bodo omogočile zaposlenim, da se po kolesarjenju na delo počutijo udobno in pripravljeni na začetek delovnega dne.

Strateško vodilo 4: Boljša infrastruktura za daljinsko kolesarjenje

Boljša infrastruktura za daljinsko kolesarjenje je ključnega pomena za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter zagotavljanje varnega in udobnega potovanja na večje razdalje. Razvoj ustreznih kolesarskih poti, ki povezujejo mestne in podeželske predele ter omogočajo prehode med različnimi občinami, povečuje dostopnost kolesarjenja kot prevoznega sredstva za vsakodnevne migracije, hkrati pa omogoča tudi rekreativno vožnjo.

Kolesarske poti za daljinske razdalje morajo biti zasnovane tako, da so ločene od glavnih prometnih cest, kar zagotavlja večjo varnost kolesarjev in zmanjšuje tveganje za nesreče s strani vozil. Poti morajo biti zvezne, dobro označene, vzdrževane in primerne za različne vrste kolesarjev, vključno z rekreativnimi kolesarji ter tistimi, ki kolo uporabljajo kot prevozno sredstvo za vsakodnevna opravila. Pomembne so tudi informacijske točke na poteh, ki omogočajo kolesarjem enostavno orientacijo in dostop do ključnih informacij o poti.

Povezave med naselji morajo biti zasnovane tako, da omogočajo enostaven in varen dostop do pomembnih točk, kot so avtobusne postaje, postaje P+R parkirišč ter druge ključne infrastrukture. S tem se omogoča enostavna kombinacija kolesarjenja z javnim prevozom, kar spodbuja trajnostno mobilnost in zmanjšuje potrebo po rabi avtomobila.

Izboljšanje infrastrukture za daljinsko kolesarjenje ne prispeva le k večji varnosti in udobju kolesarjev, ampak tudi k zmanjšanju emisij CO₂, zmanjšanju prometnih zastojev in izboljšanju kakovosti zraka. Poleg tega kolesarske poti spodbujajo turizem, povečujejo obisk lokalnih destinacij in krepijo lokalno ekonomijo.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje št. kolesarjev za 3 %, v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 4,8 % (vir: podatki iz števnih mest)

Večji delež zaposlenih se na delo vozi s kolesom ali e-kolesom, za najmanj 2 %. Danes ta delež znaša 8 % (vir: anketa o prihodu na delo)

STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

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

Z izboljšanjem javnega potniškega prometa bi se zmanjšala odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometa, manjši porabi energije in čistejšemu okolju. Čeprav učinkovit javni promet zmanjšuje potrebo po parkirnih mestih in pomaga pri razbremenitvi glavnih prometnic, pa so ti učinki zaradi nizke ravni uporabe javnega prevoza v občini Vodice trenutno še omejeni. Trenutne prometne razmere v občini tako kažejo na potrebo po izboljšanju avtobusnih povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi kraji, zlasti z Ljubljano.

Analiza obstoječega stanja

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Vodice je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v šolo. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 18 %. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo, manj pa za poti na delo. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Vodice je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 33 % anketiranih šolarjev, medtem ko običajnih avtobusnih linij šolarji za prihod v šolo praktično ne uporabljajo. Nizki deleži (3 %) uporabe javnega potniškega prometa za poti na delo so razvidni tudi iz ankete v izbranih podjetjih, kjer zaposleni javnega potniškega prometa za prihod na delovno mesto ne uporabljajo prav pogosto.

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Vodice bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 90 % vprašanih meni, da bilo potrebno povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij mestnih in medkrajevnih avtobusnih prevozov.

V občino Vodice so podaljšane tri linije Ljubljanskega potniškega prometa (LPP), sicer linije 30 Medvode–Vodice in 60 Ljubljana AP–Vodice–Polje obračališče in 61 Vodice–Polje obračališče–Vodice. Na podlagi podatkov prevoznika LPP je bilo na linijah v oktobru 2024 zaznanih 6.785 potnikov, pri čemer so upoštevani samo tisti potniki,



ki so na avtobus vstopili oziroma iz njega izstopili na avtobusnih postajališčih znotraj občine Vodice. Poleg linij LPP je na območju občine Vodice organiziran tudi medkrajevni avtobusni prevoz, ki ga izvaja prevoznik Arriva d.o.o. Po podatkih obeh avtobusnih prevoznikov je bilo na dan izvajanja štetja prometa v občini Vodice, to je 22. oktober 2024, na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega javnega potniškega prometa, v vseh terminih voženj v tem dnevu, skupaj zaznanih 1.675 potnikov oziroma validacij vozovnic.

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 naslavljanje prednostno:

- Nezaželenost frekvenca javnega potniškega prometa – zmanjšuje dostopnost javnega prevoza in otežuje mobilnost prebivalcev.
- Slaba dostopnost postaj – slabo urejena infrastruktura za pešce in kolesarje do postaj.
- Ureditev manjkajoče povezave Ljubljana–Brnik.
- Slaba prilagojenost javnega prevoza potrebam ranljivih skupin, kot so starejši, invalidi in drugi uporabniki s posebnimi potrebami.

Dosežki Občine Vodice na področju javnega potniškega prometa

Naša naselja so že zdaj razmeroma dobro povezana z javnim potniškim prometom. Da bi ga občanom in občanom še bolj približali, smo z združitvijo šolskih, primestnih in mestnih linij uvedli integrirano linijo LPP, ki dnevno opravi 17 voženj ter 4 ob sobotah. Postavili smo sodobne in prijazne avtobusne nadstrešnice. Na območju celotne občine se nahaja 36 postajališč za avtobuse, na 21 postajališčih so urejene nadstrešnice, deloma v leseni izvedbi in deloma v kovinski konstrukciji.



Urejeno avtobusno postajališče pred OŠ Vodice (Foto: arhiv Občine Vodice)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 5: Več potovanj z avtobusom med sosednjimi občinami in znotraj občine

Potovanja z avtobusom med sosednjimi občinami in znotraj občine so ključna za zagotavljanje učinkovite in dostopne javne mobilnosti. Vendar pa trenutna avtobusna povezanost v mnogih primerih ne zadostuje potrebam prebivalcev, kar omejuje možnosti za enostavno premikanje med naselji. Da bi odpravili te pomanjkljivosti, je potrebno izboljšati avtobusne linije in povečati število odhodov, kar bo povečalo dostopnost javnega prevoza in udobje za uporabnike.

Za doseg teh ciljev je pomembno, da občine tesno sodelujejo pri usklajevanju avtobusnih linij, ki bodo učinkovito povezovala različna naselja. S tem se omogoči redne in zanesljive prevoze, ki bodo ustrezali potrebam prebivalcev, še posebej v času prometnih konic. Širitev obstoječih linij, izboljšanje dostopa do avtobusnih postaj in prilagoditev voznih redov so ključni ukrepi za povečanje uporabnosti in učinkovitosti javnega prevoza. Obenem je ključnega pomena urejanje ustreznih, udobnih, varnih in dostopnih postajališč ter zagotavljanje enostavnega dostopa do voznih redov in informacij. Nadstreški, razsvetljava in jasno označena postajališča bodo pripomogli k večji uporabnosti javnega prevoza. Prav tako je treba zagotoviti dobro povezanost med različnimi oblikami prevoza, kot so avtobusi ter postaje za izposajo koles in e-koles, s čimer bodo lahko zaposleni in drugi uporabniki enostavno in hitro prehajali med različnimi prevoznimi sredstvi. Več potovanj z avtobusom med občinami omogoča boljšo povezanost med naselji ter dostop do ključnih lokacij in storitev, kot so šole, trgovine in delovna mesta. Še posebej je to pomembno za starejše, osebe z oviranostmi in tiste brez lastnega vozila. Povečanje števila avtobusnih prevozov tako, ne le izboljša dostopnost do različnih storitev, ampak spodbuja tudi trajnostno mobilnost. Spovečanjem uporabe javnega prevoza zmanjšujemo število osebnih vozil na cestah, kar pripomore k manjšim prometnim zastojem, nižjim emisijam in boljšemu zdravju ter kvaliteti življenja prebivalcev.

Strateško vodilo 6: Uvedba prevoza na klic

Uvedba prevoza na klic je rešitev, ki omogoča večjo fleksibilnost in dostopnost prevoza. Ta sistem omogoča potnikom, da si prevoz rezervirajo po potrebi, s čimer se poveča pokritost območij, ki jih sicer redni avtobusni prevoz ne dosega. Z uvedbo prevoza na klic se lahko reši tudi problem nerazvitih podeželskih območij, kjer pogosto ni dovolj ljudi, da bi upravičili redne linije. Za uspešno implementacijo prevoza na klic je pomembno, da občina vzpostavi enostaven in dostopen način za rezervacijo prevoza, bodisi preko mobilne aplikacije, bodisi s pomočjo klicnega centra. Prostofer pri tem predstavlja eno izmed pomembnejših storitev za vzpostavitev prevoza na klic. Gre za prostovoljski model prevozov, namenjen predvsem starejšim in drugim ranljivejšim skupinam prebivalstva, ki ne razpolagajo z lastnim prevoznim sredstvom in so pogosto izključeni iz običajnih oblik mobilnosti.

Prevoz na klic omogoča večjo dostopnost do pomembnih ustanov, kot so zdravstveni centri, šole, trgovine ter postaje javnega prometa. Ker sistem deluje na povpraševanje, je tudi okolju prijaznejši, saj zmanjšuje število praznih ali slabo izkoriščenih prevozov, kar posledično pripomore k zmanjšanju emisij in boljšemu upravljanju prevoznih kapacitet. Prevozi na klic tako nudijo praktično rešitev za izboljšanje mobilnosti na območjih, kjer redni javni prevoz ni ekonomsko upravičen.

ZASTAVLJENA CILJA

Večji delež zaposlenih na delo potuje z JPP, za najmanj 4 %. Danes ta delež znaša 3 % (vir: podatki o potovalnih navadah zaposlenih)

Uveden prevoz na klic

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

Kljub temu da se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se dobra polovica (54 %) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Večina anketirancev (61 %) se ne strinja, da je v Vodicah preveč parkirnih mest oziroma, da so ta premalo upravljana, medtem ko jih 39 % meni, da je parkirišč trenutno premalo oziroma, da bi bilo treba zagotoviti dodatne parkirne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 40 % anketiranih, 32 % anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 56 % anketiranih.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 69,6 %. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil se skupni delež motornih vozil poveča na 75,9 %, kar predstavlja dobre 3/4 vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Vodice, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebem avtomobilu pripelje samih (77 %), 6 % v avtomobilu kot sopotnik, 3 % zaposlenih pa v osebem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 43 % osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic 1,5 osebe/vozilo, kar pomeni, da se velik delež voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v letu 2023 v občini Vodice znašala 580 registriranih vozil na 1.000 prebivalcev. To pomeni, da imajo občani občine Vodice v lasti več osebnih vozil, kot je to na nivoju države. Stopnja motorizacije je sicer v zadnjih desetih letih v občini narasla za 7,4 %.

Trend rasti prometnih obremenitev v občini Vodice je razviden tudi 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 regionalnih cestah v občini Vodice, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju.

| Avtomatski števec prometa 230 Križ (vozil/dan) | | | | | | | | | |
|--|--------------|---------|---------------|----------|-----------|----------|-----------|--------------|----------|
| Leto | PLDP | Motorji | Osebna vozila | Avtobusi | Lah. tov. | Sr. tov. | Tež. tov. | Tov. s prik. | Vlačilci |
| 2019 | 3.403 | 74 | 3.001 | 22 | 224 | 23 | 29 | 7 | 23 |
| 2020 | 2.639 | 72 | 2.280 | 18 | 200 | 18 | 23 | 9 | 19 |
| 2021 | 1.903 | 49 | 1.654 | 10 | 149 | 10 | 20 | 5 | 6 |
| 2022 | 3.250 | 77 | 2.844 | 26 | 240 | 18 | 24 | 7 | 14 |
| 2023 | 3.295 | 69 | 2.900 | 26 | 240 | 18 | 21 | 7 | 14 |

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

| Avtomatski števec prometa 229 Žeje (vozil/dan) | | | | | | | | | |
|--|--------------|---------|---------------|----------|-----------|----------|-----------|--------------|----------|
| Leto | PLDP | Motorji | Osebna vozila | Avtobusi | Lah. tov. | Sr. tov. | Tež. tov. | Tov. s prik. | Vlačilci |
| 2019 | 3.470 | 42 | 3.044 | 14 | 311 | 30 | 16 | 5 | 8 |
| 2020 | 3.066 | 42 | 2.638 | 8 | 318 | 34 | 16 | 4 | 6 |
| 2021 | 3.509 | 40 | 3.028 | 11 | 369 | 33 | 16 | 5 | 7 |
| 2022 | 3.753 | 47 | 3.243 | 14 | 387 | 30 | 15 | 6 | 11 |
| 2023 | 3.822 | 44 | 3.317 | 13 | 394 | 26 | 15 | 5 | 8 |

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

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Vodice je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti (radarjev), ki so postavljeni na lokalnem cestnem omrežju. V procesu priprave OCPS Vodice so bili pridobljeni podatki treh stacionarnih merilnikov hitrosti, pri čemer je bilo ugotovljeno, da v obravnavanem obdobju povprečne hitrosti motornih vozil na vseh treh merilnih mestih ne presegajo omejitveno hitrost za približno 10 km/h.

Na Kamniški cesti 56 v Vodichah je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 33 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 76 km/h.

V Zapogah 1 je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 44 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 124 km/h.

V Utiku 1 je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 33,6 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 65 km/h.

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

- Veliko dnevnih migracij proti Ljubljani – povečane prometne obremenitve, zlasti v jutranji in popoldanski konici, kar povzroča zastoje.
- Uporaba neurejenih parkirišč za sopotništvo – povzroča težave z varnostjo in organizacijo prometa v okolici.
- Velika odvisnost od uporabe avtomobila za vse poti, kar vodi v prometne zastoje in zmanjšuje uporabo trajnostnih oblik prevoza.
- Previsoke hitrosti v naseljih – povečuje tveganje za prometne nesreče in ogroža varnost drugih udeležencev v prometu.



Dosežki Občine Vodice na področju motornega prometa

Prehitra vožnja ostaja eden glavnih razlogov za prometne nesreče. Občina si s postavitvijo hitrostnih ovir na različnih lokacijah, prizadeva izboljšati prometno varnost. Gre za dokazano učinkovit kratkoročni ukrep za zmanjšanje povprečnih hitrosti v naseljih.

Uredili smo tudi nove parkirne površine, predvsem na območju ob Osnovni šoli in vrtcu v Vodichah in na Kopitarjevem trgu.



Ukrepi za umirjanje prometa (Foto: arhiv Občine Vodice)

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 7: Urejen P+R za lažje prestopanje na avtobus in za več sopotništva

Urejeni P+R (Parkiraj in se pelji) sistemi so ključni za spodbujanje trajnostne mobilnosti in lažje prestopanje med različnimi načini prevoza. Ta sistem omogoča voznikom, da svoje vozilo parkirajo na P+R parkiriščih na robu urbanih območij ter se nato z javnim prevozom, kot so avtobusi, hitro in enostavno odpeljejo do svojih ciljev. Z vzpostavitvijo ustreznih P+R parkirišč se zmanjša potreba po iskanju parkirnih mest v mestnih središčih ter zmanjšajo prometni zastoji.

Za učinkovito implementacijo P+R sistemov je pomembno, da so postajališča enostavno dostopna z glavnih prometnih poti in dobro povezana z javnim prevozom. Poleg tega je ključno, da občina zagotovi zadostno število parkirnih mest, ki bodo zadovoljila povpraševanje uporabnikov. P+R parkirišča morajo biti opremljena s sodobnimi klopami, nadstrešnicami ter dostopom do informacij o voznih redih in prostih parkirnih mestih, kar uporabnikom omogoči hitro in preprosto prestopanje.

V občini Vodice bi sistem P+R bistveno pripomogel k razbremenitvi glavnih prometnic in zmanjšanju potrebe po vožnji v smeri glavnih prometnih tokov z osebnim vozilom. Obenem pa tak sistem spodbuja tudi več sopotništva, saj omogoča lažjo organizacijo skupne vožnje. Tudi tisti, ki sicer ne bi uporabljali javnega prevoza, se lahko vključno s takimi ukrepi odločijo za bolj trajnostne oblike mobilnosti. P+R postaje tako ne prispevajo le k večji dostopnosti javnega prevoza, temveč tudi k izboljšanju kakovosti življenja v naseljih in zmanjšanju okoljskih obremenitev.

Strateško vodilo 8: Manj prometa in bolj umirjen promet v naseljih

Manj prometa in bolj umirjen promet v naseljih sta ključna za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev ter povečanje varnosti na cestah. Prekomeren promet v stanovanjskih območjih pogosto povzroča hrup, onesnaženje zraka in nevarnost za pešce ter kolesarje. Z ukrepi za zmanjšanje prometa in umirjanje prometa v naseljih se prispeva k večji privlačnosti javnih površin in spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

Za zmanjšanje prometa v naseljih je pomembno, da se večji del tranzitnega prometa preusmeri na obvoznice ali ceste, ki niso v neposredni bližini stanovanjskih območij. Občina lahko uvede omejitve hitrosti, enosmerne ulice in območja za pešce, ki zmanjšajo intenzivnost prometa v naseljih ter povečajo varnost.

Umirjen promet se doseže z različnimi ukrepi, kot so širitev pločnikov, povečanje števila pešpoti in kolesarskih stez ter postavitve ovir, ki spodbujajo vozila, da vozijo počasneje. Ti ukrepi omogočajo, da se prebivalci in obiskovalci naselij počutijo varno, saj zmanjšujejo nevarnost nesreč in spodbujajo pešačenje ter kolesarjenje. Umirjanje prometa prav tako izboljša preglednost križišč in prehodov, kar zmanjša tveganje za nesreče. V bližini šol, vrtcev, igrišč in prehodov za pešce so ukrepi za umirjanje prometa nujni, da se zagotovi čim bolj varno gibanje otrok in drugih ranljivih skupin.

ZASTAVLJENI CILJI

Število na novo urejenih parkirnih mest za prestopanje na JPP ali za sopotništvo, za najmanj 20 parkirnih mest (sedaj 0, vir: podatki občine)

Nižja povprečna hitrost za najmanj 5km/h (vir: merilci hitrosti)

Manj avtomobilskega in tovornega prometa, zmanjšanje za najmanj 4 %. Danes ta delež znaša 69,6 % (vir: meritve na števnih mestih)

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

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

Analiza obstoječega stanja

Celostno prometno načrtovanje je v Občini Vodice dobro politično sprejeto. Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja je potrebno vključevati v občinski in regionalni prostorski plan. Jasno in strateško komuniciranje prometnih vsebin z javnostjo je ključnega pomena, saj ne prispeva le k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, temveč tudi k ustvarjanju pozitivnega vzdušja v občini, večjemu 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:

- Pomanjkanje kadrov na področju prometa in pogoste menjave zaposlenih – otežuje kontinuiteto in dolgoročno načrtovanje prometnih rešitev.

- Pomanjkanje lastnih prometnih podatkov in kapacitet za njihovo zbiranje ter analizo – občina nima zadostnih podatkov, kar omejuje učinkovito analizo.
- Pomanjkanje znanja in metodologije za vključevanje javnosti v procese načrtovanja – zmanjšuje participacijo v analizi.



Dosežki Občine Vodice na področju celostnega prometnega načrtovanja

Občina aktivno sodeluje z državo pri reševanju prometne problematike na območju Občine Vodice. Eden pomembnejših zaključenih projektov, obvoznica Vodice, je že občutno razbremenila promet v središču občine in okoliških naseljih ter izboljšala prometno varnost. Močna prometna obremenitev in tranzitni promet na regionalni cesti Vodice–Moste sta predstavljala pomemben izziv, ki smo ga skupaj z državo uspešno naslovili in odpravili, kar prispeva k še boljši povezljivosti ter višji kakovosti življenja v naši občini.



Obvoznica Vodice (Foto: arhiv Občine Vodice)

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 9: Z izboljšanjem kadrovskih kapacitet in vključevanjem javnosti do učinkovitejšega celostnega prometnega načrtovanja

Z izboljšanjem kadrovskih kapacitet in vključevanjem javnosti se lahko doseže bolj učinkovito celostno prometno načrtovanje, ki upošteva potrebe vseh uporabnikov in prispeva k trajnostnemu razvoju prometnega sistema. Izboljšanje kadrovskih kapacitet vključuje izobraževanje in usposabljanje strokovnjakov s področja prometa, urbanizma in okolja, ki bodo sposobni razvijati inovativne in trajnostne rešitve. To pomeni vključevanje novih tehnologij, kot so pametni prometni sistemi, ter uporaba podatkov za natančnejše napovedi in boljše usklajevanje različnih prometnih načinov.

Eden ključnih elementov za uspešno celostno prometno načrtovanje je vključevanje javnosti v proces odločanja. Sodelovanje prebivalcev, podjetij in drugih zainteresiranih skupin omogoča boljše razumevanje lokalnih potrebščin in težav ter zagotavlja, da so predlogi za izboljšanje prometa v skladu z dejanskimi potrebami skupnosti. Takšen pristop povečuje tudi podporo prebivalstva za izvedbo načrtovanih ukrepov, saj so ljudje vključeni v proces oblikovanja politike. Skupaj z vključevanjem javnosti in usposobljenimi strokovnjaki lahko celostno prometno načrtovanje zagotovi boljše integrirane prometne sisteme, ki omogočajo varno, učinkovito in okolju prijazno mobilnost. To pripomore k večji dostopnosti, zmanjšanju prometnih zastojev in večji kakovosti življenja za vse prebivalce. Na ta način postane prometni sistem del trajnostne in vključujoče urbane politike, ki je pripravljena na izzive prihodnosti.

ZASTAVLJENA CILJA

Udeležba občinskih uslužbencev na vsaj 3 izobraževalnih delavnicah o CPN in trajnostni mobilnosti do leta 2032

Število izvedenih javnih posvetovanj o prometnih temah, najmanj 3 v času izvajanja strategije

NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI



AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Vodice 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 Vodice v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja in na podlagi strokovnega mnenja ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Vodice (npr. »Povečanje frekvence voženj JPP proti Ljubljani«). Izvajanje teh ukrepov s strani države in drugih pristojnih inštitucij 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. Ne glede na pristojnosti bo Občina Vodice z državo aktivno in sistematično sodelovala pri pripravi, usklajevanju ter spremljanju izvedbe teh ukrepov, saj je njihova uspešna realizacija ključna za doseganje dolgoročnih strateških ciljev občine.

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

| STEBER MOBILNOSTI | ŠTEVILO UKREPOV | OCENJENA VREDNOST UKREPOV |
|--|--|--|
| Steber I Hoja | 10 ukrepov v pristojnosti Občine Vodice | 626.500,00 € v času izvajanja strategije |
| Steber II Kolesarjenje | 5 ukrepov v pristojnosti Občine Vodice | 205.000,00 € v času izvajanja strategije |
| Steber III Javni potniški promet | 4 ukrepi v pristojnosti Občine Vodice + 4 dodatni ukrepi | 233.000,00 € v času izvajanja strategije |
| Steber IV Motorni promet | 6 ukrepov v pristojnosti Občine Vodice + 1 dodaten ukrep | 167.000,00 € v času izvajanja strategije |
| Steber V Celostno prometno načrtovanje | 8 ukrepov v pristojnosti Občine Vodice | 35.000,00 € v času izvajanja strategije |
| SKUPAJ | 32 ukrepov v pristojnosti Občine Vodice + 6 dodatnih ukrepov | 1.266.500,00 € v času izvajanja strategije |

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

| | | | |
|-------|--|-----|---|
| DRSI | Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | JPP | Javni potniški promet |
| DUJPP | Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | P+R | Parkiraj in se pelji (ang. park and ride) |
| AP | Avtobusno postajališče/postaja | ETM | Evropski teden mobilnosti |

Legenda strateških vodil in stebrov:

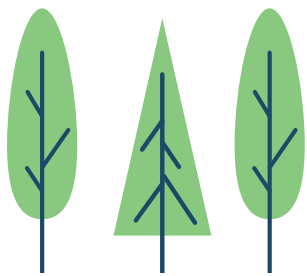
| STEBER MOBILNOSTI | STRATEŠKI CILJ | STRATEŠKO VODILO |
|---|---|--|
| Steber I Hoja | Bolj varne in udobne povezave za hojo znotraj naselij in med naselji. Večji delež vsakdanjih poti (šola, služba) opravljen peš in s kolesom, na varen način. | 1. Varnejše in udobnejše peš povezave v in med naselj 2. Varna in označena šolska pot |
| Steber II Kolesarjenje | Bolj varne in udobne povezave za kolesarjenje znotraj naselij in med naselji. Bolj varne in udobne kolesarske povezave do drugih občin (npr. Ljubljana). | 3. Bolj varno in udobno kolesarjenje znotraj naselij, med naselji in do postaj JPP ter P+R parkirišč 4. Boljša infrastruktura za daljinsko kolesarjenje |
| Steber III Javni potniški promet | Bolj učinkovita in dostopna (P+R) avtobusna povezava do Ljubljane. Izboljšana mobilnost ranljivih skupin (prevoz na klic). | 5. Več potovanj z avtobusom med sosednjimi občinami in znotraj občine 6. Uvedba prevoza na klic |
| Steber IV Motorni promet | Večja zasedenost avtomobilov, s katerimi ljudje potujejo na delo (spodbujanje sopotništva). Zmanjšanje tranzitnega prometa v naseljih in v središču občine. | 7. Urejen P+R za lažje prestopanje na avtobus in za več sopotništva 8. Manj prometa in bolj umirjen promet v naseljih |
| Steber V Celostno prometno načrtovanje | Učinkovito strateško in celostno načrtovanje prometa za razvoj trajnostne prometne infrastrukture. | 9. Z izboljšanjem kadrovskih kapacitet in vključevanjem javnosti do učinkovitejšega celostnega prometnega načrtovanja |

| STEBER | STRATEŠKO VODILO | UKREPI IZ STEBRA HOJA | OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje | VIRI FINANCIRANJA | NOSILEC IZVAJANJA | ZAHTEVNOST UKREPA | ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep) |
|--------|------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| I. | 1. | Ukrep 1: Vzpostavitev novih rekreacijskih poti oz. zelenih peš povezav (izpostavljene lokacije: od Bukovice do PC Komenda, ob potoku in povezava naselij: Polje, Skaručna, Povodje do meje z MOL ...) – <i>najmanj 1 ureditev v času trajanja strategije</i> | 30.000 EUR/ureditev | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice, DRSI | Manj zahtevno (+) | 2028–2030 |
| I. | 2. | Ukrep 2: Posodobitev načrta varnih šolskih poti | 1.500 EUR/dve leti | Občinski proračun | Občina Vodice, OŠ Vodice | Manj zahtevno (+) | »P« Vsako drugo leto |
| I. | 1. | Ukrep 3: Posodobitve obstoječih makadamov za udobnejšo hojo (izpostavljene lokacije: Zapoge–Vodice–PC Komenda, Vodice–Brniška, Vodice–Repnje–Dobruša ...) – <i>najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije</i> | 30.000 EUR/ureditev | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice | Srednje zahtevno (++) | Celotno obdobje strategije |
| I. | 2. | Ukrep 4: Uvedba in spodbujanje pešbusa | 12.000 EUR/leto | Občinski proračun | OŠ in prostovoljci | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |
| I. | 2. | Ukrep 5: Označevanje šolskih poti | 5.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |
| I. | 1., 2. | Ukrep 6: Vzpostavitev varnih prehodov za pešce: ob Kopitarjevem trgu v Vodicah, na Brniški cesti, v Skaručni, v Bukovici, Vojsko 2a ... – <i>najmanj 1 ureditev na leto</i> | 10.000 EUR/leto | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice, DRSI | Srednje zahtevno (++) | »P« Celotno obdobje strategije |



| STEBER | STRATEŠKO VODILO | UKREPI IZ STEBRA HOJA | OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje | VIRI FINANCIRANJA | NOSILEC IZVAJANJA | ZAHTEVNOST UKREPA | ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep) |
|---------|------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|---|-----------------------|-----------------------------------|
| I. | 1., 2. | Ukrep 7: Ureditev novih zveznih povezav (izpostavljene lokacije: Selo–Vojsko, Polje–Vesca, Povodje–Šmartno, skozi Repnje in Bukovico, v Lokarjah, na relaciji Vodice–Polje, Selo–Vesca, Brniška cesta, od križišča Škofjeloške ceste in Kopitarjevega trga do bencinskega servisa (BS), Vodice–odcep Repnje, od BS do središča, od Vodice do Zapog, Torovo, Dornice, do PC Komenda, od AC priključka do Zapog, povezava Skaručna in Vojsko, Gmajnica, Repnje, Dobruša, Skaručna, Vodice–Polje pri Vodica, Koseze–Selo, Skaručna čez Povodje do Šmartnega, Sela proti Ljubljani ...) – <i>najmanj 5 ureditev v času trajanja strategije</i> | 50.000 EUR/ureditev | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice (poljanske poti, lokalne ceste, DRSI) | Zahtevno (+++) | »P« Celotno obdobje strategije |
| I., II. | 1., 3. | Ukrep 8: Poostreitev nadzora nad kršenjem CPP primarno v okolici šol in vrtcev (nepravilno parkiranje, prehitra vožnja,...) | 20.000 EUR | Občinski proračun in sredstva RS | Medobčinsko redarstvo, policija | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |
| I., II. | 1., 3. | Ukrep 9: Preureditev križišč z namenom izboljšanja prometne varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu (izboljšana preglednost, ustrezne čakalne površine ter prehodi za pešce in kolesarje): Brniška cesta 44, Povodje 6, Koseze 23B, križišče pri starem gasilskem domu v Polju pri Vodica, Šinkov Turn ... – <i>najmanj 5 ureditev v času trajanja strategije</i> | 14.000 EUR/leto | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice, DRSI | Srednje zahtevno (++) | Celotno obdobje strategije |
| I., II. | 1., 2., 3. | Ukrep 10: Odštevalni prikazovalniki časa za pešce in kolesarje na semaforjih – <i>najmanj 5 namestitvev v času izvajanja strategije</i> | 1.000 EUR/ureditev | Občinski proračun in sredstva RS | Občina Vodice, DRSI | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |

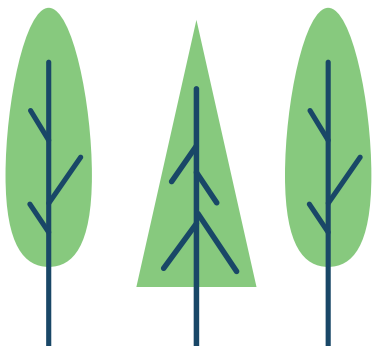
| STEBER | STRATEŠKO VODILO | UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE | OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje | VIRI FINANCIRANJA | NOSILEC IZVAJANJA | ZAHTEVNOST UKREPA | ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep) |
|--------|------------------|---|--|---------------------------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| II. | 3. | Ukrep 11: Postavitev infrastrukture za varno shranjevanje koles pri OŠ in pred javnimi institucijami – <i>najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije</i> | 35.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice, OŠ Vodice, vrtec | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |
| II. | 3. | Ukrep 12: Vzpostavitev regijskega sistema izposoje e-koles – <i>najmanj 2 lokaciji v času trajanja strategije</i> | 36.000 EUR (1.000 €/kolo/leto za redno vzdrževanje) | Občinski proračun, zasebni investitor | Občina Vodice, LUR | Srednje zahtevno (++) | Celotno obdobje strategije |
| II. | 3., 4. | Ukrep 13: Ureditev kolesarskih točk (npr. počivališče, servis, polnilnica za električna kolesa, vzdrževanje ...) – <i>vsaj 3 ureditve v času trajanja strategije</i> | 2.000 EUR/leto | Občinski proračun | Občina Vodice | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |
| II. | 3., 4. | Ukrep 14: Ureditev obstoječih kolesarskih poti (izpostavljene lokacije: v vasi Repnje, na cesti iz Polja do Utika, na relaciji Repnje–Vodice, proti Brniški cesti, v Vodicah, Skaručni, Povodju, poljske in gozdne poti ...) – <i>vsaj 3 ureditve v času trajanja strategije</i> | 20.000 EUR | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice | Srednje zahtevno (++) | »P« Celotno obdobje strategije |
| II. | 3., 4. | Ukrep 15: Vzpostavitev novih kolesarskih povezav med naselji: Vodice–Polje pri Vodicah, Polje pri Vodicah–Skaručna, Vodice–Zapoge, Vodice–Komenda... – <i>vsaj 3 ureditve v času trajanja strategije</i> | 100.000 EUR | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice, DRSI | Zahtevno (+++) | »P« Celotno obdobje strategije |



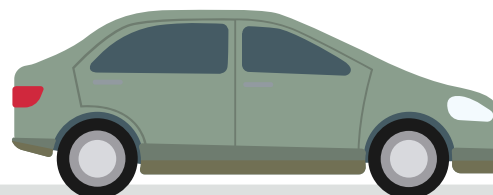
| STEBER | STRATEŠKO VODILO | UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET | OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje | VIRI FINANCIRANJA | NOSILEC IZVAJANJA | ZAHTEVNOST UKREPA | ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep) |
|--------|------------------|--|------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| III. | 5. | Ukrep 16: Ureditev novih avtobusnih postajališč (Skaručna, v vasi Vesca) – <i>najmanj 2 ureditve v času trajanja strategije</i> | 60.000 EUR | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice, DRSI | Zahtevno (+++) | Celotno obdobje strategije |
| III. | 5. | Ukrep 17: Posodobitev avtobusnih postajališč (nadstrešnice, prehodi, čakališča, osvetlitev, nasloni za kolesa): Skaručna, Utik ... – <i>najmanj 5 ureditev v času trajanja strategije</i> | 75.000 EUR | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice | Zahtevno (+++) | »P« Celotno obdobje strategije |
| III. | 6. | Ukrep 18: Vzpostavitev storitve Prostofer | 91.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice | Manj zahtevno (+) | 2025 – 2027 |
| III. | / | Ukrep 19: Spodbujanje in vzpostavitev storitve souporabe avtomobilov | 1.000 EUR/leto | Občinski proračun | Občina Vodice | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |
| III. | 5. | * Ukrep 20: Podaljšanje linije LPP prek Broda do Vodic skozi naselji Vesca ter Bukovica pri Vodicah | / | Občinski proračun, prevozniki | LPP in Občina Vodice | Srednje zahtevno (++) | »P« |
| III. | 5. | * Ukrep 21: Povečanje frekvence voženj JPP proti Ljubljani | / | Občinski proračun, prevozniki | LPP in Občina Vodice | Srednje zahtevno (++) | / |
| III. | 5. | * Ukrep 22: Vzpostavitev hitre avtobusne povezave med Vodicami in Ljubljano (po avtocesti) | / | Sredstva RS | Prevozniki, DUJPP d.o.o. | Srednje zahtevno (++) | »P« |
| III. | 5., 7. | * Ukrep 23: Ureditev P+R Vodice z navezavo na JPP | / | Občinski proračun in sredstva RS | DARS, DRSI, DUJPP in Občina Vodice | Zahtevno (+++) | / |

| STEBER | STRATEŠKO VODILO | UKREPI IZ STEBRA | MOTORSKI PROMET | OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje | VIRI FINANCIRANJA | NOSILEC IZVAJANJA | ZAHTEVNOST UKREPA | ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep) |
|--------|------------------|--|-----------------|---|---|---|-----------------------|-----------------------------------|
| IV. | 8. | Ukrep 24: Odštevalni prikazovalniki časa za motorna vozila – najmanj 5 namestitev v času izvajanja strategije | | 1.000,00 EUR/ureditev | Občinski proračun in sredstva RS | Občina Vodice, DRSI | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |
| IV. | 8. | Ukrep 25: Preučiti, evidentirati ter urediti točke z večjimi prometnimi nesrečami | | 7.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice (sodelovanje z MIR in Policijo) | Manj zahtevno (+) | »P« Celotno obdobje strategije |
| IV. | 8. | Ukrep 26: Postavitev merilnikov hitrosti »Vi vozite« oz. stacionarnih radarjev z namenom umirjanja tranzitnega prometa na odseku Koseze–Povodje in drugje | | 15.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |
| IV. | 8. | Ukrep 27: Umirjanje hitrosti (s hitrostnimi ovirami, z znižanjem dovoljene vozne hitrosti, optičnim zožanjem, barvanjem cestišča – izpostavljene lokacije: Brniška cesta, Kamniška cesta, ceste skozi Skaručno, Selo pri Vodicah, Koseze, Vesco, Bukovico, med Kosezami in Selom, v slepi ulici od hišne številke 12 do 10 v Repnjah, v središču občine, Vescam Vojsko 2a, šolske poti ...) – najmanj 5 ureditev v času trajanja strategije | | 70.000 EUR | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice, DRSI | Manj zahtevno (+) | »P« Celotno obdobje strategije |
| IV. | 8. | Ukrep 28: Sprejeta parkirna politika | | 30.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice | Srednje zahtevno (++) | Celotno obdobje strategije |
| IV. | 8. | Ukrep 29: Ureditev skupne prometne površine v centru Vodic | | 40.000 EUR | Občinski proračun, sredstva RS in EU | Občina Vodice | Zahtevno (+++) | 2027 – 2028 |
| IV | / | *Ukrep 30: Ureditev polnilnic za električne avtomobile ob javnih ustanovah in P+R | | Strošek bo ocenjen po pridobitvi posameznega projekta. | Občinski proračun, sredstva investitorjev | Ponudniki storitve in Občina Vodice | Zahtevno (+++) | Celotno obdobje strategije |

| STEBER | STRATEŠKO VODILO | UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE | OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje | VIRI FINANCIRANJA | NOSILEC IZVAJANJA | ZAHTEVNOST UKREPA | ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep) |
|--------|------------------|---|------------------------------------|-------------------|--|-------------------|-----------------------------------|
| V. | 9. | Ukrep 31: Spodbujanje prebivalcev k uporabi trajnostne mobilnosti in ozaveščanje pešcev in kolesarjev o varnosti v prometu ter o deljenju prostora med vsemi oblikami mobilnosti – najmanj 3 komunikacijske kampanje s področja trajnostne mobilnosti v času izvajanja OCPS 2025 | 7.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice, OŠ Vodice, vrtec, društva | Zahtevno (+++) | »P« Celotno obdobje strategije |
| V. | 9. | Ukrep 32: Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti | 7.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice | Zahtevno (+++) | »P« Celotno obdobje strategije |
| V. | 9. | Ukrep 33: Zbiranje in spremljanje prometnih podatkov ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa v občini | 7.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice | Manj zahtevno (+) | »P« Celotno obdobje strategije |
| V. | 9. | Ukrep 34: Izvajanje Evropskega tedna mobilnosti (ETM) kot osrednje občinske prireditve za promocijo izvajanja CPS in trajnostne mobilnosti | 14.000 EUR | Občinski proračun | Občina Vodice | Manj zahtevno (+) | Celotno obdobje strategije |



| STEBER | STRATEŠKO VODILO | UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE | OCENA VREDNOSTI za celotno obdobje | VIRI FINANCIRANJA | NOSILEC IZVAJANJA | ZAHTEVNOST UKREPA | ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep) |
|--------|------------------|--|------------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| V. | 9. | Ukrep 35: Imenovanje občinskega koordinatorja za zadeve s področja prometa , ki v okviru svojih nalog skrbi tudi za komuniciranje z javnostjo | / | / | Občina Vodice | Srednje zahtevno (++) | Celotno obdobje strategije |
| V. | 9. | Ukrep 36: Smiselno in premišljeno prostorsko umeščanje dejavnosti v prostor | / | / | Občina Vodice | Srednje zahtevno (++) | Celotno obdobje strategije |
| V. | 9. | Ukrep 37: Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine | / | / | Občina Vodice | Srednje zahtevno (++) | Celotno obdobje strategije |
| V. | 9. | Ukrep 38: Vključevanje javnosti v faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov | / | / | Občina Vodice | Zahtevno (+++) | »P« Celotno obdobje strategije |



- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018.
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče, 2025. <http://nesrece.avp-rs.si/>.
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024.
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Vodice, Ur. glasilo Občine Vodice, št. 1/14.
- Plevnik, Aljaž idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022.
- Plevnik, Aljaž idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023. https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf.
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>.
- DUJPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika Arriva d.o.o.
- LPP: Podatku o številu validiranih vozovnic prevoznika LPP d.o.o.
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>.

