



OBČINA **DOMŽALE**

**OBČINSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE DOMŽALE**

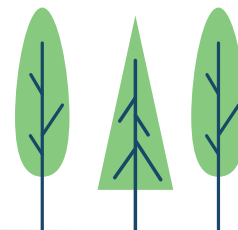


OBČINA **DOMŽALE**

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija



Občinska celostna prometna strategija Občine Domžale

Naročnik: Občina Domžale, Ljubljanska cesta 69, 1230 Domžale

Projektna skupina Občine Domžale: Janez Ziherl, Matej Primožič, Maja Brusnjak Hrastar, Katja Zarnik, Andrej Bokan, Jana Avbelj

Izdelovalci:

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

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

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

Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Domžale:

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

Člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

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

Presojevalka kakovosti vsebin: dr. Darja Šemrov

Avtorji fotografij: Primož Hieng, Jure Gubanc, Karin Božič Zupančič, Maja Brusnjak Hrastar, Jan Rojc, Gregor Jerič, Iztok Končina, arhiv Občine Domžale, arhiv RRA LUR

Oblikovanje: Klara Oštir, LUZ, d.d.

Leto izdelave: 2025



RRA LUR

IPOP



KAZALO

Uvodni nagovor županje	4
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	7
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	8
Skupaj do boljše prometne ureditve	9
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	14
Občina Domžale v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Domžale	25
Stebri mobilnosti in cilji	26
Steber I: Hoja	28
Steber II: Kolesarjenje	31
Steber III: Javni potniški promet	36
Steber IV: Motorni promet	41
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	48
Akcijski načrt	52
Viri	62

UVODNI NAGOVOR ŽUPANJE

Občinska celostna prometna strategija: Trajnostno načrtovanje prometa v Domžalah

Na Občini Domžale se aktivno zavzemamo za izboljšanje prometnih razmer in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Celostna prometna strategija predstavlja ključen dokument, ki bo pripomogel k oblikovanju prijaznejšega, varnejšega in dostopnejšega javnega prostora za vse uporabnike.

V zadnjih letih smo uspešno izvedli vrsto pomembnih projektov, namenjenih izboljšanju prometne infrastrukture in pogojev za zagotavljanje trajnostne mobilnosti. Uvedli smo nov parkirni sistem, ki omogoča brezplačno kratkotrajno parkiranje v središču mesta ter sistem izposoje koles Dbajk. Kmalu bo na voljo tudi izposoja prilagojenih koles za ranljivejše skupine. Z uvedbo avtobusnih linij 12D in 21D se je izboljšala povezanost Domžal z Ljubljano, kar omogoča boljšo dostopnost javnega prevoza. Po Domžalah je spomladi že zapeljal električni minibus – Domžalček. Na področju kolesarske infrastrukture smo z evropskimi sredstvi uredili pomembno povezavo Trzin – Domžale, v prihodnje si želimo širitve tudi proti Dragomlju. V teku so aktivnosti za vzpostavitev avtocestnega priključka Študa ter povezave med Študo in Trzinom. Vsi ti projekti in izboljšave bodo pomembno prispevali k spodbujanju trajnostne mobilnosti in dvigu kakovosti bivanja.

Veselimo se tudi nove podobe mestnega središča, ki bo ena naših ključnih nalog. Uredili bomo odprte zelene javne površine in trg, zgradili prizidek Zdravstvenemu domu, prenovili tržnico in uredili prireditveni prostor. Parkiranje bomo preselili v podzemno garažno hišo, kar bo dolgoročno omogočilo več prostora za pešce in kolesarje, izboljšalo vsakodnevni utrip lokalne skupnosti ter ustvarilo živahnejše in prijetnejše mestno okolje za vse nas.

Hvala vsem, ki ste sodelovali pri pripravi OCPS in vsem, ki boste s svojimi pobudami, predlogi in vsakodnevnimi odločitvami prispevali k njeni uspešni uresničitvi.

S celostno prometno strategijo povezujemo prometno in prostorsko načrtovanje, kar omogoča trajnostne in dolgoročne spremembe. Sprejetje strategije, za katero smo pridobili evropska kohezijska sredstva, nam bo omogočilo tudi nadaljnje pridobivanje javnih sredstev za sofinanciranje ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

Zahvaljujemo se vsem, ki s svojim sodelovanjem in podporo pripomorete k uresničevanju vizije boljšega in prijaznejšega mesta.

mag. Renata Kosec
Županja Občine Domžale





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

Foto: Karin-Božič Zupancič

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 ter druge okolju in prostoru prijaznejše oblike mobilnosti. Cilj strategije je zmanjšati prekomerni osebni motorni promet ter prebivalke in prebivalce spodbuditi k izbiri trajnostnih prevoznih sredstev na svojih vsakodnevni poteh. S pripravo OCPS občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov za bolj dostopen, varnejši in trajnostno naravnan prometni sistem.

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

Nov strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse in omogoča boljše 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.

Na osnovi sprejete OCPS Domžale lahko pričakujemo napredek tudi na področju prostorskega načrtovanja. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovano ustrežnejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski dokumenti bodo usklajeni z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo vse bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

Občinska celostna prometna strategija Občine Domžale 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 prispeva k prometu z manj emisij in hrupa ter bolj zdravi družbi.
- **Večjo prometno varnost** – manj prometnih nesreč zaradi umirjanja prometa in boljše infrastrukture.
- **Izboljšano dostopnost** – lažji dostop do storitev in povezovanje območij s kakovostnimi prometnimi rešitvami.
- **Bolj prepoznavno in inovativno podobo občine** – mesta, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejša za prebivalce in obiskovalce.



Evropske izkušnje kažejo, da so mesta in kraji, ki izvajajo celostne prometne strategije, 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 nepovratna sredstva državam članicam, pri čemer imajo celostne prometne strategije ključno vlogo pri usmerjanju lokalnih prometnih politik, saj spodbujajo uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti.

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

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

*Občina Domžale 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 OCPS Domžale?

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

Vsebine OCPS Domžale 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 natančno določajo korake izdelave strategije.

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

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

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

Ključni koraki v procesu priprave so:

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

Nadzor kakovosti OCPS

Tekom procesa je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalca kakovosti je občini dodelilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, ta pa je izdelal neodvisno strokovno oceno OCPS, podal predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani in izdal pozitivno mnenje.

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

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



Foto: Jan Rojc

2024



februar 2024 – april 2024

Začetek priprave OCPS Domžale

marec 2024 – maj 2024

Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 18 članov.

Javni razpravi 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 preko 600 izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

okoli 450 izpolnjenih anket
27 intervjujev.

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

Kordonsko štetje prometa na 3 lokacijah,
terenski ogledi 5 lokacij, ankete med šolarji v 3
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 3
podjetjih/ustanovah.

2025

september 2024 – februar 2025

Oblikovanje nabora ukrepov

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

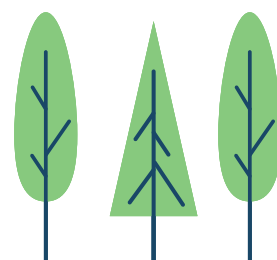
Na delavnicah je sodelovalo skupno 12 članov.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani
vnesli preko 1000 predlogov za izboljšanje
prometa.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 13 članov.



februar 2025

Priprava akcijskega načrta

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 13 odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS DOMŽALE



marec 2025 – marec 2032

Spremljanje rezultatov in poročanje

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

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

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

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

2032

april 2025

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Domžale
na seji Občinskega sveta Občine
Domžale

februar 2025 – marec 2025

Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom
ukrepov

Usklajevanje vsebin z ožjo in širšo delovno
skupino.

SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

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

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

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

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

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

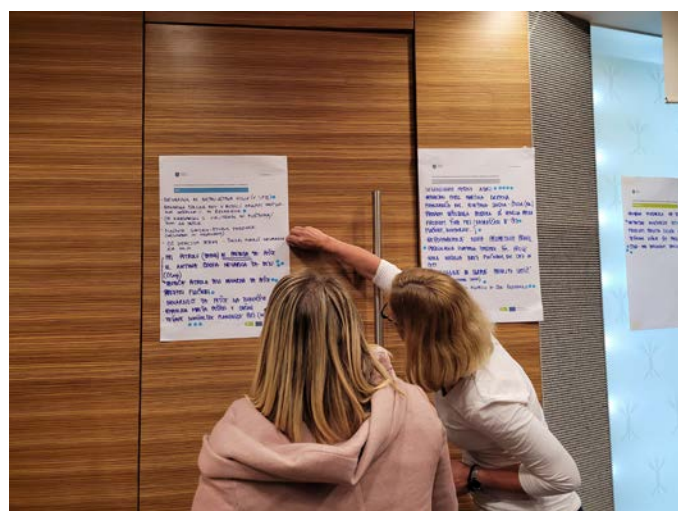
vpliv na urejanje prometa oziroma so z njim povezane. To so, denimo, predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki. Predstavniki lokalne strokovne javnosti so bili vključeni v tako imenovano širšo delovno skupino, katere primarni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

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

Na spletni platformi **cps.projekti.si/domzale**, izdelani posebej za izdelavo pričujoče strategije, se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Domžale, prebivalke in prebivalci pa so tu lahko našli tudi povezave do anket, ko so bile te v teku, vnesli so lahko sprva izzive, s katerimi se srečujejo v prometu in na zadnje še predloge ukrepov, s katerimi si želijo reševati različne prometne izzive in verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine. Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi skupini, ki ni večča 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 predloge prometnih ukrepov zbirali tudi od mimoidočih pred tržnico Domžale. Pomagali smo jim pri vnosih predlogov ukrepov v platformo in

jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu nastajanja strategije. Na dveh lokacijah na avtobusni postaji Domžale je potekala tudi informativna razstava, ki je predstavljala proces priprave OCPS, vizijo in cilje razvoja prometa, v navdih pa še prikaze številnih izvedenih ukrepov trajnostne mobilnosti po Sloveniji.

Včasih se tako odločevalci in oblikovalci politik kot tudi javnost sama sprašuje, ali je smiselno vključevati prebivalce v procese odločanja. A nič ne krepi sodelovanja in zaupanja ter podpre učinkovitega razvoja bolj kot konkretni rezultati, ki jih ljudje lahko opazijo v lokalnem okolju. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje ukrepov akcijskega načrta strategije. Tako se potrjuje vrednost sodelovanja javnosti, hkrati pa odpira priložnost za nadaljevanje procesa vključevanja javnosti v razvoj občine, ki smo ga v procesu priprave strategije začeli.



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

OBČINA DOMŽALE – KJE SMO DANES?



OBČINA DOMŽALE V ŠTEVILKAH

Občina Domžale je del osrednjeslovenske statistične regije. S 37.821 prebivalci v letu 2024 je občina Domžale po številu prebivalcev uvrščena na 7. mesto, po velikosti pa z 72 km² površin na 98. mesto med vsemi slovenskimi občinami. Občina leži v Ljubljanski kotlini, približno 14 km severovzhodno od regijskega središča, mesta Ljubljana. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo, ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Domžale značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Kljub urbanemu značaju so predvsem ob Kamniški Bistrici ohranjene zelene površine, ki prebivalcem omogočajo rekreacijo in oddih. Preko območja občine potekajo pomembne regionalne povezave, kot na primer železniška proga Ljubljana – Kamnik, avtocesta A1 Ljubljana – Maribor ter druge pomembne cestne povezave do večjih urbanih središč v sosednjih občinah (Trzin, Kamnik, Lukovica, Mengeš ...).

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev občine Domžale za vsakodnevne poti v službo, šole, trgovine in do drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je še posebej očitno pri daljših poteh v druge občine, kot so Ljubljana, Mengeš in Kamnik. Stopnja motorizacije, ki predstavlja število registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, se je v občini Domžale med letoma 2013 in 2023 povečala za 7,6 %.

Rezultati ankete, izvedene v sklopu priprave Občinske celostne prometne strategije, kažejo, da osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 45 % anketirancev, za prevoz na delo 82 %, za obisk

trgovin in drugih storitev v bližini doma 53 %, na obrobju občine pa kar 87 %. Pri poteh v Ljubljano osebni avtomobil uporablja 88 % anketirancev.

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

Velik delež uporabe osebnih vozil in s tem povezane težave s parkiranjem so tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa. Delež uporabe javnega potniškega prometa, ugotovljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci Domžal, je za poti v Ljubljano zgolj 11 %, za potovanja znotraj oziroma na obrobju občine, do trgovin in storitev v okolici doma pa je ta delež še bistveno nižji, in dosega zgolj nekaj odstotkov.

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

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

Demografski podatki za občino Domžale so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je posledica tako pozitivnega naravnega in selitvenega prirasta, ki presegata povprečje celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Domžale 42,2 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0 do 14 let, je prebivalo 113 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta v letu 2024 znaša 148). Kljub manj ugodnemu razmerju med mlajšo in starejšo populacijo je tako indeks staranja za občino Domžale bistveno nižji od slovenskega povprečja, kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev te občine v povprečju dviga počasneje kot na nivoju celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA DOMŽALE	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	37.821	2.123.949
Število moških	2024	18.844	1.068.429
Število žensk	2024	18.977	1.055.520
Število rojstev	2023	336	16.989
Število umrlih	2023	305	21.540
Skupni naravni prirast	2023	31	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	0,8	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	145	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	165	0
Skupni selitveni prirast	2023	310	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	8,2	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	42,2	44,2
Indeks staranja	2024	113,2	147,8

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

Občina Domžale je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

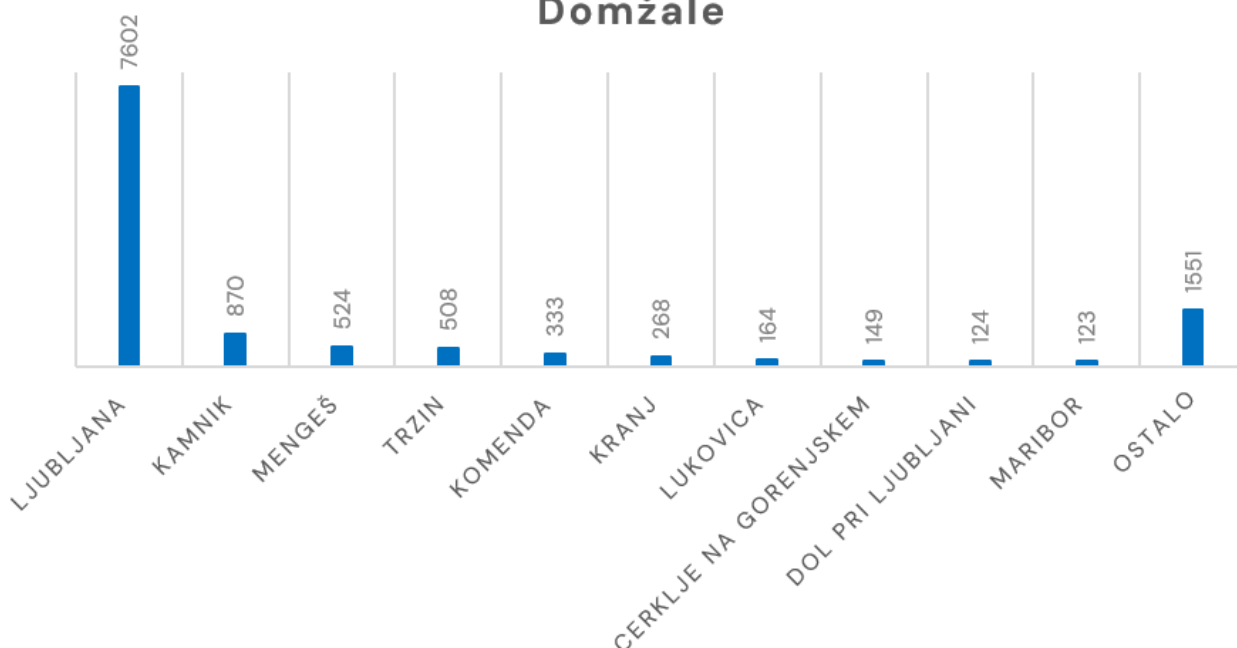
Na podlagi podatkov avtomatskih števec prometa po glavni regionalni cesti R2-447/0294 (Domžale – Stob) na območju Domžal dnevno vozi okrog 12.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Domžale med osebami v starosti 15 let – 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 71,9 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3 %.

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

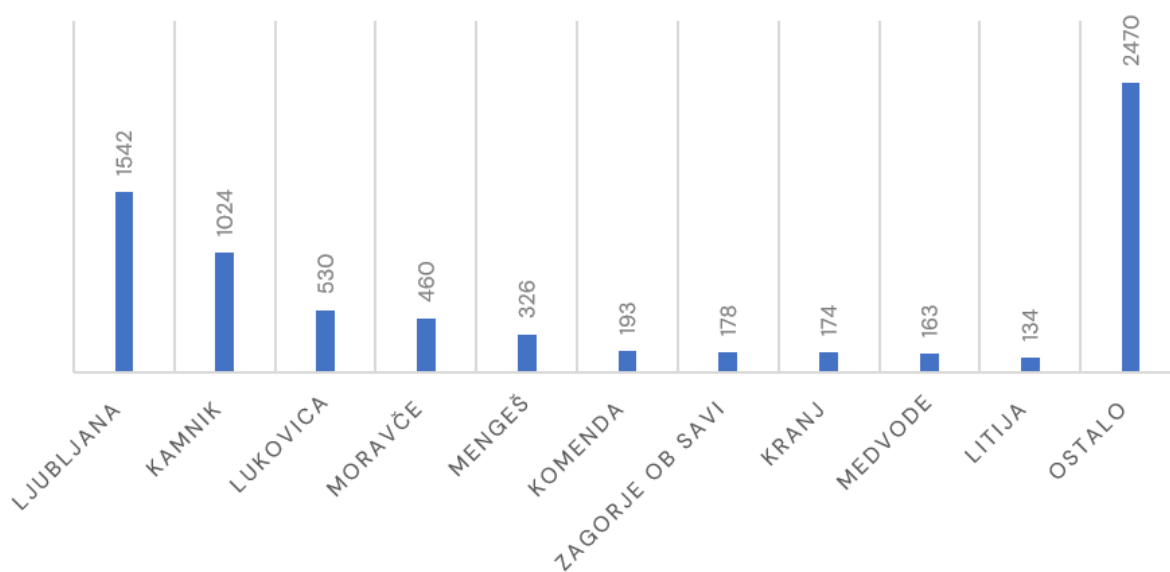
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 17.397 delovno aktivnih prebivalcev občine Domžale delo znotraj občine opravlja 5.181 prebivalcev, 12.216 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine Domžale dvosmeren, saj delo na območju občine Domžale poleg 5.181 prebivalcev občine opravlja tudi 7.194 zaposlenih, ki se v Domžale pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Domžale



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Domžale (SURSTAT, 2023)

Število dnevni delovnih migracij v občino Domžale



Število dnevni delovni migracij v občino Domžale (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 Domžal zelo pomembna.

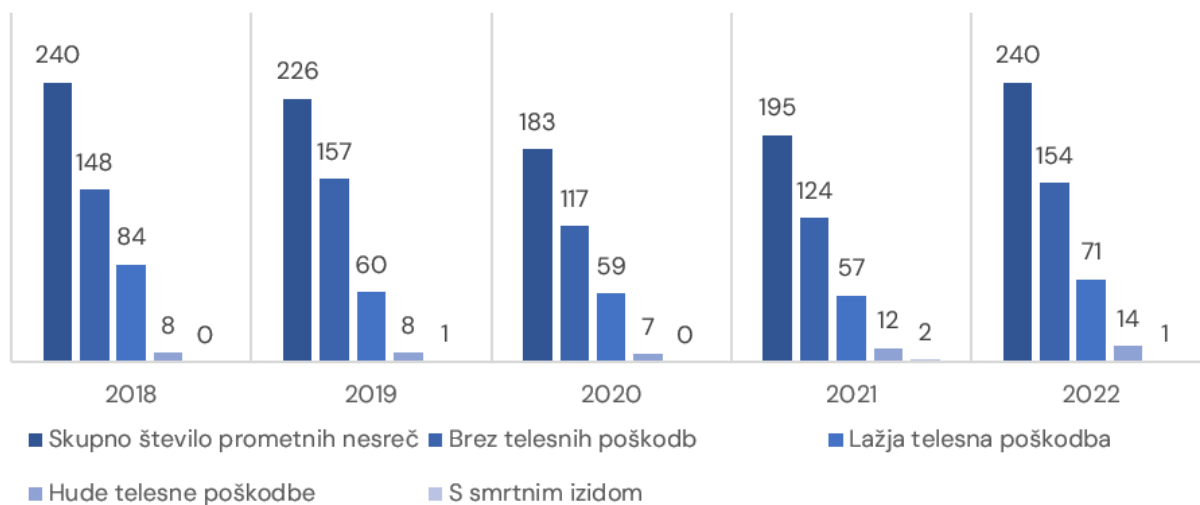
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v petletnem obdobju 2018 – 2022, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Domžale zaznanih 1.085 prometnih nesreč. V letu 2020 je število prometnih nesreč sicer upadalo, vendar je bila že v letu 2021 zaznana ponovna rast, ki se je leta 2022

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

Podobna dinamika rahlih rasti in padcev števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženi pešci in kolesarji, ki predstavljajo cca. 11 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Domžale zgodijo v posameznem letu.

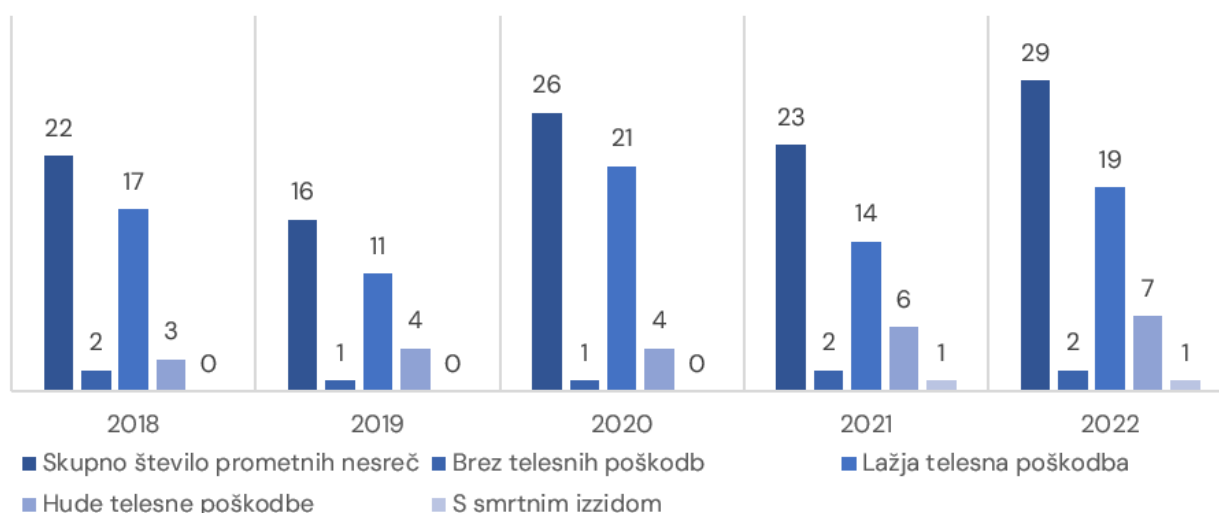
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2022 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč brez poškodb oziroma s hujšimi telesnimi poškodbami. Prometni nesreči s smrtnim izidom med pešci in kolesarji sta bili v zaznani v letih 2021 in 2022, pred tem pa v obdobju 2018 – 2020 tovrstnih prometnih nesreč v občini Domžale ni bilo.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



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

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



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

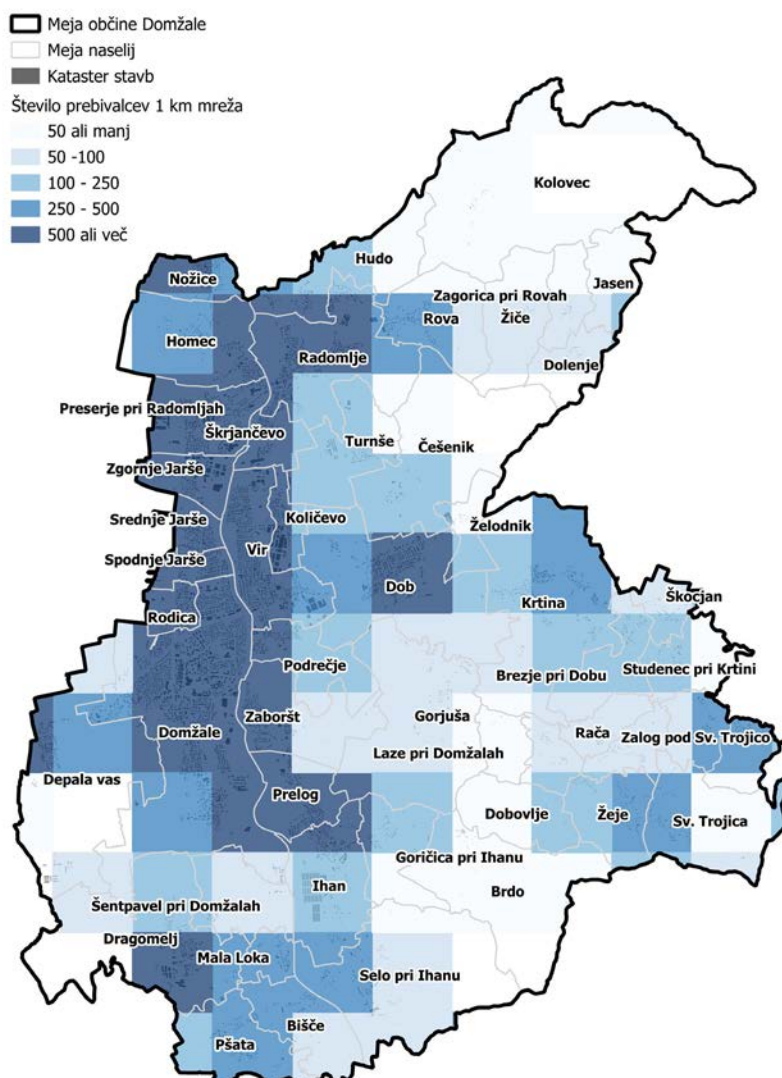
Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Domžale je v letu 2024 znašala 523 prebivalcev/km², kar je bistveno več, kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Domžale je skoncentrirana na mesto Domžale ter pripadajoča okoliška naselja ob državni regionalni cesti na relaciji Ljubljana-Domžale-Duplica.

Najgosteje poseljena naselja v občini so mesto Domžale z okoliškimi naselji Vir, Rodica, Spodnje, Srednje in Zgornje Jarše, Škrjančevo, Radomlje, Nožice, Zaboršt, Prelog in Dragomelj. V osrednjem delu občine po poselitvi izstopata območji Doba in Krtine.

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

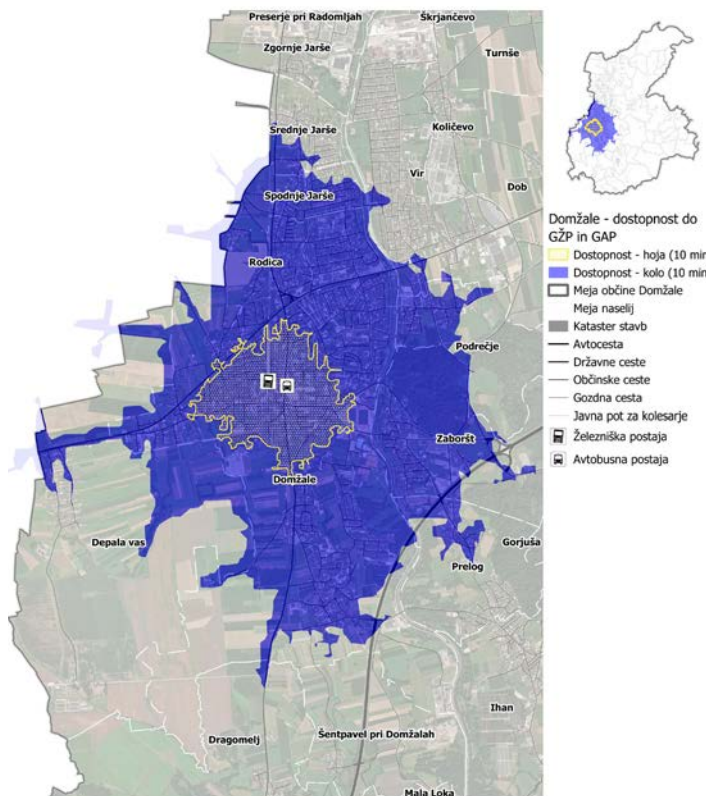


Gostota poselitve prebivalstva občine Domžale na 1 km² (LUZ d.d., 2024)

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na širšem območju mesta Domžale, kjer lahko prebivalci dokaj enostavno dostopajo do storitev avtobusnega in železniškega potniškega prometa ter prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti. Po zaslugi železniških postajališč v občini (Domžale, Rodica, Jarše-Mengeš in Homec pri Kamniku) imajo dokaj dobro dostopnost do železniškega prometa tudi drugi občani, ki ne živijo neposredno v centru mesta Domžale.

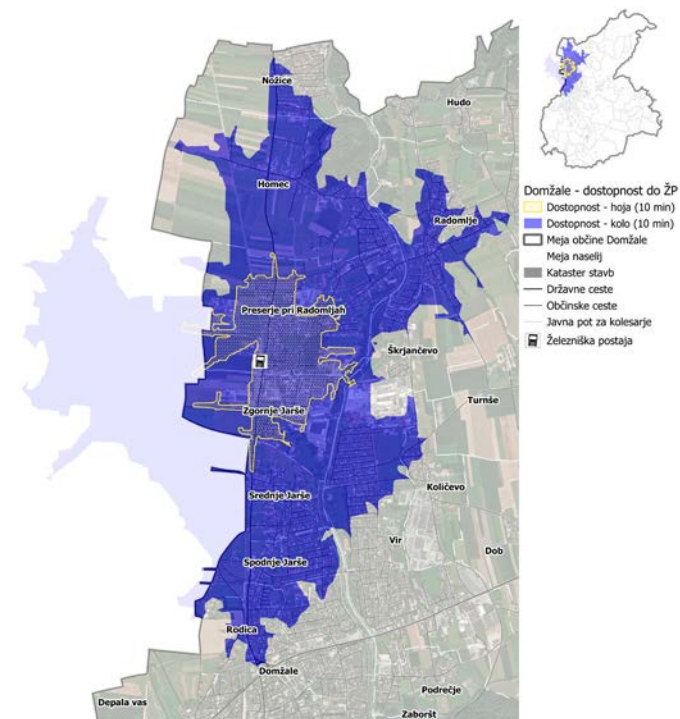
Glavna avtobusna postaja in glavna železniška postaja sta locirani druga ob drugi, saj je oddaljenost med njima zgolj okoli 150 m. Bližina obeh glavnih postaj javnega potniškega prometa tako omogoča enostavno prestopanje med avtobusi in vlaki, kar je ključno za vzpostavitev učinkovite večmodalne mobilnost v občini.

Peš dostopnost v času 10 minut z območja glavne avtobusne in železniške postaje Domžale je tako omejena na mestno središče Domžal z neposredno okolico. Z uporabo kolesa se dostopnost v času 10 minut poveča vse do stanovanjskih naselij Rodica, Spodnje in del Srednjih Jarš na severu, Podrečje, Zaboršt in Prelog na vzhodu, do naselja Študa na jugu ter vse do meje z občinama Mengeš in Trzin na zahodu.



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

Severno od mesta Domžale je urejeno železniško postajališče Jarše-Mengeš. Peš dostopnost v času 10 minut zajema naselji Preserje pri Radomljah in Zgornje Jarše ter tudi območje podjetja Novartis d.o.o. ki je sicer delno locirano tudi v občini Mengeš, vendar pa tudi za prebivalce Domžal predstavlja enega večjih oziroma bolj pomembnih zaposlovalcev. S kolesom je iz območja železniškega postajališča Jarše – Mengeš v 10 minutah možno dostopati tudi do naselij Homec, Nožice, Radomlje, Srednje in Spodnje Jarše, Rodica ter do severnega dela naselja Vir.



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

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



VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI DOMŽALE

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

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru OCPS predstavlja temelj za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, skladnih s celostnim prometnim načrtovanjem.

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

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

Vizija razvoja Prometa v občini Domžale

Občina Domžale ima odlično urejen javni potniški prevoz in dovolj površin za hojo in kolesarjenje, kar prebivalcem omogoča več opravljenih poti brez avtomobila. Naselja so med seboj dobro prometno povezana, ob vstopnih točkah v mesto so na voljo številna parkirna mesta, tranzitni promet je umaknjen na rob občine.

Zaradi zmanjšanja motornega prometa vsi udeleženci v prometu uživajo večjo varnost, veliko več prostora je namenjenega zelenim površinam in druženju različnih generacij. V živahnem središču mesta se nahajajo vse osnovne storitve.

Domžale so prostor zadovoljnih in srčnih ljudi, ki bivajo v zelenem in privlačnem okolju.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

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

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanj prebivalcev je bilo v okviru OCPS Domžale oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopih katerih bili podrobneje obravnavani prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Domžale:

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 OCPS za vsak izbran steber mobilnosti določeni strateški cilji, ki predstavljajo rdečo nit strategije in služijo kot smerokaz za oblikovanje ukrepov.

Strateške cilje za občino Domžale so podobno kot vizijo oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili podprti tudi s strani županje, občinske uprave in širše javnosti. Osnovo za določanje strateških ciljev za posamezen steber mobilnosti so predstavljali obvezni cilji, ki jih je v smernicah predpisalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE):

- 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 Domžale. Izbrani prioritetni obvezni cilji, ki so bili v nadaljevanju integrirani oziroma posredno vključeni v nabor strateških ciljev za občino Domžale, so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Strateška vodila

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

V procesu priprave OCPS Domžale je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih naslednjih 11 strateških vodil:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	1. Varne in udobne peš površine v in med naselji. 2. Večji delež otrok pride v šolo peš, s skirojem, rolko, rolerji, saj so pogoji za aktivno mobilnost varnejši.
Steber II Kolesarjenje	Naselja so povezana z mrežo varnih in udobnih kolesarskih poti, znotraj naselij pa je več površin za kolesarjenje.	3. Varne in udobne kolesarske povezave v in med naselji (s poudarkom na povezavi do Ljubljane). 4. Več možnosti za varno hranjenje koles ob javnih ustanovah, športnih parkih, trgovskih središčih in v središčih naselij ter več postaj izposoje koles.
Steber III Javni potniški promet	Boljša ponudba javnega potniškega prometa.	5. Hitrejše in udobnejše potovanje z JPP znotraj občine in v sosednje občine.
Steber IV Motorni promet	Več (kratkih) poti, opravljenih brez avtomobila, manj avtomobilov na cestah, še posebej manj tranzitnega prometa v središču Domžal.	6. Bolj umirjen avtomobilski promet v naseljih. 7. Manj motornega prometa ob osnovnih šolah za izboljšanje varnosti pešcev in kolesarjev. 8. Omejitev motornega prometa v središču mesta. 9. Restriktivna parkirna politika.
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Sodoben, trajnosten in usklajen pristop k načrtovanju prometa in prostora, ki izboljšuje kakovost življenja in zagotavlja učinkovito mobilnost za vse prebivalce. Več površin v mestnem središču za ljudi namesto za avtomobile.	10. Z upoštevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja in sodelovanjem med oddelki do trajnostnega razvoja prometa, ki izboljšuje kakovost življenja za vse občane. 11. Zmanjševanje površin v mestnem jedru, namenjenih avtomobilom, za več javnih prostorov in površin za pešce.

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 lahko zmanjša uporabo 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 Domžale že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Domžale, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 73 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Domžale izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

Iz rezultatov splošne ankete o prometu sledi, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje že danes peš opravljata dobra polovica anketirancev (51 %), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 16 % anketirancev je izpostavilo, da bi več poti opravili peš, če bi bile te takšne, da bi jih zmogli tudi sopotniki, za katere skrbijo (npr. otroci in starejši), medtem ko je 12 % anketirancev izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Domžale na treh lokacijah izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša slabih 5 %, še nekoliko manjši delež pešcev pa je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 3 %. V sklopu anket med šolarji v izbranih osnovnih šolah na območju Domžal so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu odraslih), pričakovano bistveno višji – kar 48 % šolarjev v šolo prihaja peš. Če temu deležu prištejemo še tiste, ki poti v šolo opravijo s skirojem, rolerji ali rolko, se ta delež poveča na 51 %.

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

- Nevarna območja za pešce – pomanjkljiva ali neustrezna infrastruktura za pešce se pojavlja predvsem v okolici OŠ Vencija Perka, OŠ Rodica, OŠ Preserje pri Radomljah, na poti Brdo–OŠ Ihan ter v naseljih Dob, Dragomelj, Gorjuša in Ihan.
- Neudobni, ozki in nezvezni pločniki – ob glavnih cestah, zlasti v Dragomlju, Gorjuši in Ihanu, so pločniki pogosto preozki in ne omogočajo varnega gibanja pešcev.
- Mestoma neudobne poti ob Kamniški Bistrici – ponekod so slabo osvetljene, poleg tega pa jih uporabljajo tudi kolesarji in motoristi, kar zmanjšuje varnost pešcev.
- Manjkajoči prehodi za pešce – nevarne točke zaradi neoznačenih prehodov so zaznane npr. pri BS Petrol pred Depalo vasjo, na cestnem odseku Radomlje – Homec, na Šaranovičevi cesti in pri športnem parku Dob.
- Neuvidevno vedenje staršev na območju šol – številni starši pripeljejo otroke do samega vhoda v šolo, kar povzroča zastoj in kaos v prometu ter ogroža varnost drugih otrok.
- Zasedeni pločniki v okolici šol – nepravilno parkiranje vozil na pločnikih zmanjšuje njihovo uporabnost in prisili pešce, da hodijo po cesti, kar dodatno ogroža njihovo varnost.

Dosežki Občine Domžale na področju hoje

Umirjanje prometa v okolici osnovnih šol

Pred nekaterimi osnovnimi šolami smo uvedli arhitekturne rešitve za povečanje previdnosti voznikov in oblikovanje prijaznejšega prostora za otroke ter tako prispevali k boljši vizualni zaznavnosti prostora, ki ga v veliki meri uporabljajo otroci. Z barvitimi talnimi oznakami na vozišču ter dodatnimi oznakami prehodov za pešce smo na odsekih v neposredni bližini osnovnih šol dosegli tudi umiritev hitrosti na cesti. Iz ankete o načinu prihoda v šolo je razvidno, da več kot polovica učencev že sedaj hodi v šolo peš, s kolesom ali skirojem. Ukrep prispeva tudi k bolj varnim potem, ki so po mnenju anketirancev zelo pomembne.



Talne oznake na vozišču ter oznake prehodov za pešce v neposredni bližini osnovnih šol (Foto: arhiv Občine Domžale)

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Varne in udobne peš površine v in med naselji.

Varne in udobne peš površine v in med naselji v občini Domžale so ključnega pomena za kakovost življenja prebivalcev. Ena izmed najpomembnejših prednosti je zagotavljanje varnosti pešcev, saj urejene pešpoti z ločevanjem pešcev od motornega prometa zmanjšujejo tveganja za prometne nesreče. Dobro osvetljene in vzdrževane poti dodatno povečujejo občutek varnosti, še posebej v večernih urah.

Dostopnost do ključnih storitev, kot so šole, vrtci, trgovine in zdravstvene ustanove, je še en pomemben vidik tovrstnih ukrepov, saj urejene pešpoti omogočajo enostavnejše in varnejše gibanje med naselji ter preprečujejo izključenost starejših in drugih ranljivih skupin prebivalstva. Redna hoja prav tako prispeva k zdravemu življenjskemu slogu, izboljšuje telesno kondicijo in pozitivno vpliva na duševno zdravje. Obenem urejene peš površine ustvarjajo prostor za druženje, rekreacijo in bolj povezano skupnost.

Urejene pešpoti niso pomembne le za lokalne prebivalce, temveč imajo pozitiven vpliv tudi na turizem in splošno kakovost bivanja. Spodbujajo obiskovalce k raziskovanju naravne in kulturne dediščine občine Domžale, hkrati pa povečujejo vrednost nepremičnin in prispevajo k privlačnejšemu življenjskemu okolju. Z izboljšanjem peš površin lahko občina Domžale postane zgled trajnostnega razvoja in varnega prometa, ki daje prednost pešcem in spodbuja boljšo kakovost bivanja za vse generacije.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža občanov in občank, ki vsakodnevne poti opravljajo peš, na najmanj 9 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 4,6 %.

Gradnja najmanj 3,5 km novih pločnikov in pešpoti v času izvajanja strategije.

Strateško vodilo 2: Večji delež otrok pride v šolo peš, s skirojem, rolko, rolerji, saj so pogoji za aktivno mobilnost varnejši.

Če so pogoji za aktivno mobilnost varni, urejeni in prilagojeni otrokom, to pozitivno vpliva na njihovo zdravje, samostojnost in socialne veščine, hkrati pa se izboljšuje prometna varnost, zmanjšuje se onesnaževanje zraka in razvoj mesta je bolj trajnosten.

Hoja in vožnja s skirojem, rolko ali rolerji otrokom omogoča več gibanja, kar prispeva k boljši telesni pripravljenosti, zdravemu razvoju in zmanjševanju tveganja za debelost. Redna telesna aktivnost izboljšuje motorične sposobnosti, koordinacijo in ravnotežje. Otroci, ki v šolo prihajajo sami ali v spremstvu vrstnikov, postanejo bolj samostojni, naučijo se načrtovanja poti in odgovornega ravnanja v prometu, hkrati pa izboljšujejo socialne stike. Z jutranjo aktivnostjo otroci aktivirajo možgane, lažje ohranjajo zbranost in imajo boljšo koncentracijo med poukom.

Povečanje deleža otrok, ki v osnovno šolo prihajajo peš, s skirojem, rolko, rolerji, na najmanj 59 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 51 %.

ZASTAVLJENI CILJ

STEBER II: KOLESARJENJE

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti v in med naselji ter izboljšanje povezav s sosednjimi občinami je ključnega pomena za trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost življenja prebivalcev občine Domžale. 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.

Z izgradnjo povezanih kolesarskih poti bo omogočeno varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Ljubljana, Trzin, Mengeš, Kamnik, Lukovica, Moravče in Dol pri Ljubljani, kar bo pomenilo boljšo dostopnost do delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Analiza obstoječega stanja

Prebivalci občine Domžale kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (22%), za obisk središča Domžal (12%), za poti do trgovine v bližini doma (12%) ter za poti v šolo (11%). V splošni anketi o prometu je kar 79% anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Domžale izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev.

Iz rezultatov splošne ankete o prometu sledi, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 36 % anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolje urejene (37 % anketirancev), varnejše (31 % anketirancev) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (27 % anketirancev). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 16 % 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 (7 % anketirancev). 9 % anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Domžale javni sistem za izposajo koles bolj priročen (več postajališč za izposajo koles in večje število koles). Iz ankete je razvidno tudi, da 12 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 0,5 %. Deleža kolesarjev sta bila nekoliko višja v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah, s katero je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s kolesom opravijo 3 % osnovnošolcev, ter v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, kjer poti na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravi 9 % 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:

- Slaba povezanost naselij s kolesarsko infrastrukturo (Vir, Dragomelj, Ihan ...).
- Nevarne in neudobne povezave do Trzina in Šentjakoba, ki potekajo ob oziroma neposredno po zelo prometnih cestah.
- Nevarne kolesarske povezave ob državni cesti Vir – Trzin, do Depale vasi ter v okolici šol.
- Manjkajo varne in udobne kolesarske povezave do nekaterih trgovskih centrov (npr. Arkadia).
- Površine za kolesarje uporabljajo tudi vozniki hitrejših e-vozil (npr. e-skiroji).
- Pomanjkanje pokritih varnih kolesarnic in stojal za priklapljanje koles (npr. pred zdravstvenim domom, na tržnici, v Češminovem parku, ob avtobusnih postajališčih, na Šumberku, pri Centru za mlade, ...).
- Obstoječa mreža postajališč sistema izposoje koles Dbajk ne pokrije vseh potreb.
- Tatvine koles v občini, sploh v stanovanjskih soseskah.
- Potreba po dodatnih kolesarskih povezavah proti Ljubljani.

Dosežki Občine Domžale na področju kolesarjenja

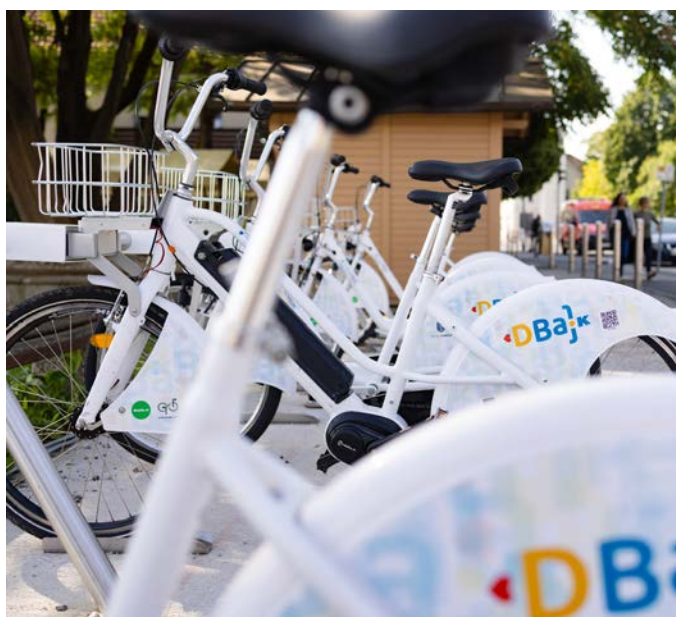
Izposoja koles

Namen sistema izposoje koles je, da uporabnikom na ugoden način zagotovimo alternativo uporabi avtomobila s postajališči za izposajo in vračilo koles na bolj frekventnih lokacijah. Sistem »Dbajk« je bil v Domžalah vzpostavljen spomladi 2024. Trenutno si je kolo možno izposoditi na 10 lokacijah, na katerih je na voljo 10 električnih in 40 klasičnih koles. Sistem nameravamo v prihodnosti še nadgrajevati z dodatnimi lokacijami izposoje koles.

V Ljubljanski urbani regiji se razvija mreža javne izposoje e-koles. Občina Domžale si je s pristopom k projektu skupaj zagotovila možnost priključitve v sistem in postavitve petih postaj na območju občine Domžale.

Regionalna kolesarska povezava

V letu 2023 je bila končana gradnja regionalne kolesarske povezave na območju občine Domžale. S kolesarsko povezavo smo izboljšali možnosti za dnevne migracije preko Črnuč proti Ljubljani ter navezave na sosednje občine Trzin, Mengeš in Kamnik.



Kolesa v sistemu Dbajk (Foto: Jure Gubanc)



Ureditev dela regionalne kolesarske povezave (Foto: arhiv Občine Domžale)



Možnost prevoza koles v novih vlakih Slovenskih železnic (Foto: Iztok Končina)



Kolesarjenje je med prebivalci občine Domžale priljubljena oblika rekreacije (Foto: Arhiv Občine Domžale)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Varne in udobne kolesarske povezave v in med naselji (s poudarkom na povezavi do Ljubljane)

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

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

Razvoj kakovostne kolesarske infrastrukture 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, gostiln ter drugih storitev.

Zaradi vseh naštetih razlogov je smiselno, da tako občine kot država vlagajo v razvoj sodobnih, varnih in udobnih kolesarskih poti, ki bodo povezale naselja med seboj ter omogočile hitro in varno pot do Ljubljane oziroma drugih pomembnejših regionalnih središč. S tem bi se izboljšala kakovost življenja, prometna varnost in trajnostna mobilnost v širši regiji.

ZASTAVLJENI CILJI

Povečanje deleža občanov in občank, ki vsakodnevne poti opravljajo s kolesom na najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 0,5 %.

Gradnja najmanj 4 km novih kolesarskih povezav v času izvajanja strategije.

Implementacija najmanj 5 ukrepov na leto v času izvajanja strategije z namenom izboljšanja udobja za kolesarjenje – npr. ureditev klančin, vodenje kolesarjev v križiščih.

Strateško vodilo 4: Več možnosti za varno hranjenje koles ob javnih ustanovah, športnih parkih, trgovskih središčih in v središčih naselij ter več postaj izposoje koles

Občina Domžale že spodbuja trajnostno mobilnost, vendar je za nadaljnjo rast uporabe koles ključnega pomena zagotoviti več varnih mest za hranjenje koles ter razširiti sistem izposoje koles na pomembnih lokacijah, kot so javne ustanove, športni parki, trgovska središča in središča naselij. To bi pripomoglo k večji uporabi koles in izboljšanju dostopnosti ter udobja za prebivalce in obiskovalce.

Veliko ljudi se izogiba uporabi kolesa, ker nimajo varnega prostora za parkiranje, še posebej v bližini javnih ustanov, postajališč javnega prevoza, trgovin in športnih parkov. Z vzpostavitvijo zavarovanih stojal za kolesa ali celo pokritih kolesarnic bi se zmanjšala skrb zaradi kraje, vandalizma in vremenskih vplivov. Če imajo ljudje zagotovljeno varno mesto za parkiranje koles, jih bodo pogosteje uporabljali za vsakodnevne poti v službo, šolo, trgovino ali na rekreacijo.

Postajališča za izposajo koles bi bilo smiselno umestiti tudi v bližino železniških postaj ter avtobusnih postajališč ob glavnih avtobusnih linijah, s čimer bi izboljšali pogoje za večmodalnost oziroma kombiniranje različnih trajnostnih načinov potovanja. Več postajališč za izposajo koles omogoča večjo svobodo izbire pri gibanju, zlasti za tiste, ki nimajo lastnega kolesa.

ZASTAVLJENA CILJA

Ureditev najmanj 50 varnih parkirnih mest za kolesa na območju občine v času izvajanja strategije.

Ureditev najmanj 5 novih postajališč sistema za izposajo koles Dbajk na območju občine v času izvajanja strategije.

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 potniškega prometa, bi znatno izboljšala dostopnost prebivalcev do Domžal 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 potreba prebivalcev po uporabi osebnih avtomobilov, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometa, manjši porabi energije in čistejšemu okolju. Učinkovit javni promet zmanjšuje potrebo po parkirnih mestih in pomaga pri razbremenitvi glavnih prometnic, kar pozitivno vpliva na celotno prometno ureditev v občini. Trenutne prometne razmere v občini kažejo na potrebo po izboljšanju železniških in avtobusnih povezav, zlasti z Ljubljano.

Analiza obstoječega stanja

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Domžale bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 83 % vprašanih meni, da bilo treba povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati

potek linij mestnih in medkrajevnih avtobusnih in železniških prevozov.

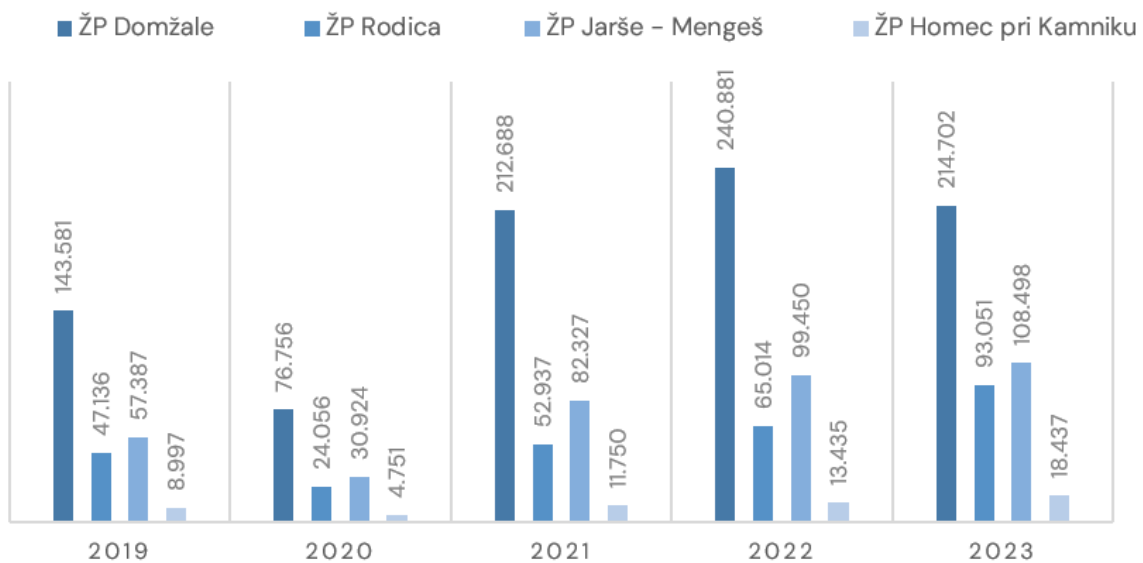
Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Domžal je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 11 %, od tega 4 % odpadejo na avtobusne prevoze, 7 % pa na vožnje z vlakom. 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 Domžale je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 13 % anketiranih šolarjev, medtem ko običajnih avtobusnih linij ter vlaka šolarji za prihod v šolo praktično ne uporabljajo. Nizki deleži 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.

V občino Domžale sta podaljšani dve liniji Ljubljanskega potniškega prometa (LPP), in sicer liniji 12D Bežigrad – Domžale in 21D Ježica – Domžale. Na podlagi podatkov prevoznika LPP je bilo na obeh linijah že v prvem mesecu obratovanja zaznanih 8.173 potnikov, pri čemer so upoštevani samo tisti potniki, ki so na avtobus vstopili oziroma iz njega izstopili na avtobusnih postajališčih znotraj občine Domžale.

Poleg linij LPP so na območju občine Domžale organizirani tudi medkrajevni avtobusni prevozi, ki jih izvajata prevoznika Nomago d.o.o. in Arriva d.o.o. Po podatkih obeh avtobusnih prevoznikov je bilo na dan izvajanja štetja prometa v občini Domžale, na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega javnega potniškega prometa, v vseh terminih voženj v tem dnevu skupaj zaznanih 1.675 potnikov oziroma validacij vozovnic

Javni potniški promet v občini Domžale poleg avtobusnega obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba je v zadnjih petih letih močno narasla. Podatki Slovenskih železnic kažejo, da se je število potnikov na železniški postaji Domžale v letu 2023 glede na leto 2019 povečalo za 50 %, na železniški postaji Jarše – Mengeš za 89 %, na železniški postaji Rodica za 97 % in na železniški postaji Homec pri Kamniku za 105 %.

Število odpravljenih potnikov po železniških postajališčih v občini Domžale



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

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

- Posamezna naselja nimajo povezave do središča občine z uporabo javnega potniškega prometa oziroma z javnim potniškim prometom niso povezana med seboj.
- Prenizka frekvenca javnega potniškega prometa (avtobus in vlak).
- Zamude avtobusov in vlakov.
- Slaba ponudba javnega potniškega prometa med vikendi, počitnicami in v nočnem času.
- Slaba opremljenost avtobusnih in železniških postajališč (npr. ni nadstrešnic, klopi).
- Nestrinjanje za umeščanje dodatnega železniškega tira v prostor.
- Težave pri dostopu do Arboretuma Volčji potok z uporabo javnega potniškega prometa.
- Na nekaterih območjih v občini ni avtobusnih postajališč (npr. Češminov park).
- Nevarni nezavarovani nivojski železniški prehodi (npr. Depala vas).

Dosežki Občine Domžale na področju javnega potniškega prometa

Nadgradnja železniške proge

V letu 2023 je bila končana prenova železniške postaje v Domžalah na progi Ljubljana – Kamnik Graben. S prenovo je postaja dobila tudi podhod, s katerim se zagotavlja varnejša in udobnejša uporaba za vse vrste uporabnikov ter prispeva tudi k varni poti v šolo za otroke z Osnovne šole Venclja Perka.

V pripravi je tudi državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge št. 21 Ljubljana – Kamnik Graben, kjer aktivno sodeluje tudi Občina Domžale.



Prenovljena železniška postaja Domžale (Foto: arhiv Občine Domžale) LUR)

Pilotna uvedba linij LPP

Jeseni 2024 je bila vzpostavljena pilotna uvedba linij JPP z uvedbo dodatnih avtobusov LPP preko Dragomlja, Sela pri Ihanu ter Ihana, za kar si je Občina Domžale prizadevala skoraj dve desetletji. Uvedba novih integriranih linij do Domžal predstavlja pomembno prednost za dnevne migrante, saj hkrati povečuje dostopnost znotraj občine in hitrejšo povezavo do Ljubljane. V nekaj mesecih v letu 2024 je bilo na liniji 12D zabeleženih več kot 60.000 potovanj, na liniji 21D pa preko 10.000 potovanj. V prihodnosti si želimo sistem še nadgrajevati s povezavami do Radomelj, Rov, Doba in Krtine.



Otvoritev podaljšanja linij LPP v občini Domžale (Foto: Jure Gubanc)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 5: Hitrejše in udobnejše potovanje z JPP znotraj občine in v sosednje občine

Kakovosten javni promet omogoča boljšo mobilnost starejših, mladih in oseb brez avtomobila, kar zmanjšuje socialno izključenost. Omogoča boljšo dostopnost do zdravstvenih storitev, šol, kulturnih in rekreativnih dejavnosti ter prispeva k večji enakopravnosti v dostopu do ključnih storitev.

Domžale so pomembno regionalno središče, kamor se vsakodnevno vozijo prebivalci iz okoliških občin zaradi dela, šole, storitev in nakupov, prav tako pa prebivalci Domžal dnevno potujejo v druge sosednje občine, predvsem v Ljubljano. Hitrejši in bolj udoben javni prevoz omogoča boljšo povezanost s sosednjimi občinami, kot so Ljubljana, Kamnik, Mengeš, Trzin, Lukovica in Moravče, kar olajša dnevne migracije. Z boljšim javnim prevozom bi se več ljudi odločilo za alternativo avtomobilu, kar bi zmanjšalo prometne obremenitve, izboljšalo pretočnost cest in zmanjšalo potrebo po dodatnih parkiriščih.



Dostopna mobilnost Domžale (Foto: Gregor Jerič)

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje števila potnikov na železniških postajališčih v občini Domžale za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Na železniški postaji Domžale je bilo v celotnem letu 2023 zabeleženih 214.702 potnikov, na železniški postaji Rodica 93.051 potnikov, na železniški postaji Jarše – Mengeš 108.498 potnikov in na železniški postaji Homec pri Kamniku 18.437 potnikov.

Povečanje števila potnikov na mestnih avtobusih LPP v občini Domžale za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. V oktobru 2024 je bilo na vseh postajališčih v občini Domžale na linijah LPP 12D in 21D skupaj zabeleženih 8.173 potnikov.



Avtobusna postaja (Foto: arhiv občine Domžale)

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 preišljene parkirne politike lahko Občina Domžale 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 izbranih treh lokacijah je razvidno, da prebivalci občine Domžale 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, skoraj dve tretjini (63 %) anketiranih meni tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini (61 %) ne strinjajo, da je v Domžalah preveč parkirnih mest oziroma, da so ta premalo upravljana, slaba polovica (41 %) pa se jih strinja, da je parkirišč trenutno premalo oziroma, da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 56 % anketiranih, 18 % anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 63 % anketiranih, 21 % anketiranih pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 67,5 %. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 73 %, kar predstavlja skoraj tri četrtine vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Domžale, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebnem avtomobilu pripelje samih (71 %), 8 % v avtomobilu kot sopotnik, 8 % zaposlenih pa v osebnem 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 33 % osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,2 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

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

Avtomatski števec prometa 916 Domžale (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	11.572	94	10.123	29	912	160	87	44	123
2020	9.381	78	8.099	16	819	138	81	39	111
2021	10.596	83	9.154	22	927	144	92	45	129
2022	10.890	90	9.440	25	935	140	90	45	125
2023	11.761	109	10.394	27	889	122	79	35	106

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

Avtomatski števec prometa 610 Želodnik (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	10.528	128	8.936	88	867	199	125	49	136
2020	8.409	117	7.033	60	743	178	111	43	124
2021	9.403	119	7.844	80	839	192	117	50	162
2022	10.084	135	8.405	89	904	185	128	57	181
2023	10.466	138	8.785	88	959	172	114	49	161

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

Avtomatski števec prometa 304 Krtina (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	6.688	46	6.001	35	420	61	54	20	51
2020	5.719	46	5.083	24	404	59	42	17	44
2021	6.355	44	5.637	32	454	68	46	20	54
2022	6.663	51	5.905	35	478	70	49	22	53
2023	6.852	53	6.079	35	493	68	52	21	51

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



Lokacije avtomatskih števecv prometa na državnih cestah v občini Domžale (vir: LUZ d.d., 2024)

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Domžale je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti (radarjev), ki so postavljeni na lokalnem cestnem omrežju. V procesu priprave OCPS Domžale so bili pridobljeni podatki štirih stacionarnih merilnikov hitrosti, pri čemer je bilo ugotovljeno, da v obravnavanem obdobju (oktober 2024 – december 2024) povprečne hitrosti motornih vozil na vseh štirih merilnih mestih presežejo omejitveno hitrost za približno 10 km/h.

Na Pelechovi cesti v Radomljah je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju (med oktobrom in decembrom 2024) znašala 50 km/h, najvišja zabeležena hitrost je bila 103 km/h.

Na Bukovčevi ulici na Viru pri Domžalah je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 49 km/h, najvišja zabeležena hitrost je bila 77 km/h.

V Selu pri lhanu je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 60 km/h, najvišja zabeležena hitrost je bila 91 km/h.

Na Ljubljanski cesti v Domžalah je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 61 km/h, najvišja zabeležena hitrost je bila 84 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:

- Preveč tranzitnega prometa na lokalnem cestnem omrežju, tudi v središču Domžal in v okolici osnovnih šol.
- Število osebnih vozil v občini se povečuje.
- Velik delež uporabe osebnih vozil med zaposlenimi v občini za prihod na delovno mesto.
- Veliko tovarnega prometa na lokalnem cestnem omrežju ter skozi urbana središča občine.
- Manjka povezovalna (obvozna) cesta, ki bi omogočala preusmeritev tovarnega prometa iz smeri Mengeša in Kamnika mimo Domžal.
- Premalo P+R parkirišč za sopotništvo (npr. ob AC priključkih).
- Prehitra vožnja motornih vozil (npr. na Ljubljanski cesti v Domžalah, v Radomljah ...).
- Nevarna križišča (npr. v Depali vasi, na Šaranovičevi ulici ...).
- Nepravilno parkiranje vozil (npr. na Šolski ulici, Ljubljanski cesti, Župančičevi in Finžgarjevi ulici, ob Domžalskem domu ter na splošno na površinah za pešce).
- Pomanjkanje parkirnih mest v stanovanjskih soseskah ter premalo parkirnih površin z urejenimi parkirnimi režimi.
- Težave pri pridobivanju parkirnih dovolilnic.

Dosežki Občine Domžale na področju motornega prometa

Ukrepi parkirne politike

Občina Domžale je že pred leti začela uvajati parkirne režime. V prvi fazi je zaživela modra cona v središču mesta, v letu 2023 smo na območju makadamskega parkirišča v središču mesta uvedli sistem plačljivega parkiranja. Z uvajanjem parkirnih ukrepov smo prispevali k boljši dostopnosti mestnega središča, uravnoteženim prometnim sistemom ter višji kakovosti bivanja ljudi v mestu. Z ukrepi se uvaja tudi brezplačna kratkotrajna parkiranja, plačljivo parkiranje, parkirne dovolilnice ter vzpostavlja parkirna mesta za različne vrste uporabnikov.

Prevozi za starejše

S projektom brezplačnih prevozov starejšim osebam, ki ga izvajajo prostovoljci, omogočamo obisk zdravnika ali prijateljev, udeležbo na kulturnih dogodkih, pot v trgovino in podobno. Starejše občanke in občani s pomočjo prevozov ostajajo povezani z družbenim življenjem v lokalnem okolju ter s tem podaljšajo obdobje samostojnosti in bivanja na domu ter posredno znižujejo stroške institucionalne oskrbe. Izvedena anketa kaže, da ukrep uživa veliko podporo.

Garažna hiša

Pred leti je bila zgrajena garažna hiša s kapaciteto več kot 200 parkirnih mest, ki zaradi dobre lokacije v centru omogoča boljšo dostopnost za uporabnike vlaka in avtobusov ter omogoča parkiranje tudi okoliškimi prebivalcem. Kljub manjši obiskanosti v prvih letih delovanja je danes garažna hiša polno zasedena.



Javno dostopna parkirna mesta za gibalno ovirane (Foto: arhiv Občine Domžale)



Osebno vozilo za opravljanje brezplačnih prevozov starejših na klic (Foto: arhiv Občine Domžale)



Garažna hiša v bližini železniške postaje Domžale (Foto: arhiv RRA LUR)

Strateško vodilo 6: Bolj umirjen avtomobilski promet v naseljih

Umirjanje prometa izboljša preglednost križišč in prehodov, kar zmanjšuje tveganje za nesreče. V bližini šol, vrtcev, igrišč in prehodov za pešce so ukrepi za umirjanje prometa nujni, da je omogočeno čim bolj varno gibanje otrok in drugih ranljivih skupin. Nižje hitrosti vozil pomenijo manj hrupa in manj onesnaževaje zraka, umirjen promet pa omogoča bolj prijazno okolje za pešce in kolesarje, kar spodbuja hojo in kolesarjenje ter s tem zmanjšuje potrebo po avtomobilih.

Z umirjenim motornim prometom v naseljih je varnost vseh udeležencev večja, bivalno okolje pa je bolj kakovostno. Umirjanje prometa prav tako prispeva k večji privlačnosti javnih površin in spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

ZASTAVLJENI CILJ

Znižanje povprečne hitrosti motornih vozil na merilnih mestih v občini Domžale za najmanj 5 km/h v času izvajanja strategije.

Strateško vodilo 7: Manj motornega prometa ob osnovnih šolah za izboljšanje varnosti pešcev in kolesarjev

Manj avtomobilov pomeni manj nevarnih situacij, večjo preglednost ceste in manj možnosti za nalete na pešce in kolesarje. Z umirjanjem prometa in omejitvijo dostopa za motorna vozila v bližini šol se povečuje občutek varnosti pri starših in učencih. Manj prometa okoli šol pomeni tudi več prostora in bolj varne poti za pešce in kolesarje, kar spodbuja otroke k samostojnemu prihodu v šolo. Velik del jutranjih in popoldanskih prometnih zamaškov v okolici šol nastane prav zaradi staršev, ki pripeljejo otroke vse do vhodnih vrat šole, kar poleg zastojev, povzroča tudi neurejeno parkiranje in nevarne situacije.

Osnovne šole so prostori, kjer se dnevno giblje veliko otrok, ki so zaradi svoje nezkušenosti in nepredvidljivosti v prometu ena najbolj ranljivih skupin udeležencev. Zato mora Občina Domžale stremeti k zmanjšanju motornega prometa v okolici šol, saj lahko s tem bistveno izboljša varnost pešcev in kolesarjev ter spodbuja trajnostne oblike mobilnosti.

ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih vozil na števnihih mestih v občini Domžale za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 73 %.

Strateško vodilo 8: Omejitev motornega prometa v središču mesta.

Glavni namen omejitve motornega prometa v občini je izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev s povečanjem prometne varnosti, zmanjšanjem onesnaženja zraka in hrupa ter spodbujanjem trajnostne mobilnosti. Z omejitvijo prometa se zmanjšajo izpusti škodljivih plinov, kar prispeva k čistejšemu zraku in boljšemu zdravju prebivalcev. Zaradi povečane varnosti v prometu pa bo manj tudi prometnih nesreč, še posebej tistih, v katerih so udeleženi pešci in kolesarji.

Sočasno z omejitvijo motornega prometa je možno izvesti tudi preureditev mestnega prostora, saj se ustvarijo dodatne površine za pešce, kolesarske steze in zelene površine, kar ustvarja prijetnejše in bolj dostopno urbano okolje.

Omejitev motornega prometa lahko prispeva tudi k bolj tekočemu in učinkovitemu delovanju javnega prevoza, saj manjša gneča v prometu omogoča hitrejšo in zanesljivejšo avtobusno povezavo. Na dolgi rok tako omejitev motornega prometa prispeva k trajnostnemu razvoju občine in zmanjšanju negativnih vplivov na okolje.

ZASTAVLJENI CILJ

Organizacija najmanj treh dogodkov v času izvajanja strategije, v sklopu katerih se začasno omeji motorni promet v središču Domžal.

Strateško vodilo 9: Restriktivna parkirna politika

Cilj parkirne politike mora biti zmanjšanje deleža kratkih poti z osebnimi vozili in s tem povezanih prometnih zastojev, ki zmanjšujejo privlačnost mesta. Pravilna parkirna politika lahko pripomore k zmanjšanju stroškov stanovanjske gradnje, izboljša kakovost zraka, omili pregrevanje mesta, predvsem pa oplemeniti javni prostor. Javni prostor, ki ni več namenjen zgolj parkiranju, ima namreč z družbenega, ekonomskega in okoljskega vidika bistveno višjo vrednost. Parkirna politika je v kombinaciji s spodbujanjem alternativnih oblik prevoza, kot so hoja, kolesarjenje ali uporaba javnega prevoza eno močnejših orodij za preoblikovanje mest za boljšo kakovost bivanja.

Z omejevanjem parkiranja v središčih se prebivalci in obiskovalci pogosteje odločajo za hojo, kolesarjenje ali uporabo javnega prevoza. Manj avtomobilov na cesti pomeni manj zastojev in boljšo prometno situacijo, še posebej v središčih mest in naselij.

S pravilnim omejevanjem in regulacijo parkirnih mest se lahko zagotovi, da so parkirišča na voljo tistim, ki jih res potrebujejo – stanovalcem, dostavnim vozilom, gibalno oviranim osebam in obiskovalcem nujnih storitev.

ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšanje števila parkirnih mest brez vzpostavljenih parkirnih režimov v občini za najmanj 30 parkirnih mest v času izvajanja strategije.

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop 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 Domžale dobro sprejeto. Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja je treba vključevati v občinski in regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se o prometnih vsebinah z javnostjo komunicira jasno in strateško, saj lahko pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

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

- Težave s parkiranjem v stanovanjskih soseskah in mestnem jedru.
- Degradirano mestno jedro zaradi prometa.
- Pomanjkanje celovitega sodelovanja med občinskimi oddelki pri načrtovanju in izvedbi projektov na področju prometa in prostora.

- Celostno prometno načrtovanje ni sistemsko povezano s prostorskim načrtovanjem.
- Omejene zmožnosti za zbiranje in analizo prometnih podatkov, kar otežuje spremljanje učinkovitosti ukrepov.



Dosežki Občine Domžale na področju celostnega prometnega načrtovanja

Revitalizacija ulice

Kolodvorska cesta v centru Domžal povezuje mestno jedro z železniško postajo. Ob preureditvi ulice smo ukinili parkirna mesta ob cesti, kar je omogočilo ureditev dodatnih površin za pešce in kolesarje. Ena pomembnejših povezav v občini je tako postala veliko prijaznejša za trajnostne oblike prometa.



Prenovljena Kolodvorska cesta v središču Domžal (Foto: Karin Božič Zupančič)

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 10: Z upoštevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja in sodelovanjem med oddelki do trajnostnega razvoja prometa, ki izboljšuje kakovost življenja za vse občane

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

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

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

Celostno prometno načrtovanje je nujno za oblikovanje varnega, dostopnega in trajnostnega prometnega sistema, ki upošteva potrebe vseh prebivalcev. Z njim občina zagotavlja boljšo

prometno varnost, večjo pretočnost, boljšo povezanost in zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje. Pravilno načrtovan promet prispeva k bolj kakovostnemu življenjskemu prostoru, kjer je mobilnost prilagojena ljudem in ne zgolj avtomobilom.

ZASTAVLJENA CILJA

Vzpostavitev občinske medoddelčne delovne skupine za promet in prostor v času izvajanja strategije ter organizacija rednih sestankov delovne skupine z namenom usklajevanja projektov, izmenjave informacij in spremljanje napredka.

Vzpostavitev sistema za redno spremljanje ključnih prometnih podatkov (npr. prometne obremenitve, zasedenost parkirišč, število kolesarjev in podobno) v času izvajanja strategije.

Strateško vodilo 11: Zmanjševanje površin, namenjenih avtomobilom v mestnem jedru za več javnih prostorov in površin za pešce

Zmanjševanje površin, namenjenih avtomobilom, na račun povečanja javnih prostorov in površin za pešce, prinaša občinam številne koristi. Glavna prednost je vsekakor izboljšanje kakovosti življenja, saj manj avtomobilov pomeni manj hrupa in onesnaževanja, kar ustvarja prijetnejše okolje. Več prostora za pešce in kolesarje spodbuja ljudi k aktivnemu načinu prevoza, kar vodi do bolj zdravega življenjskega sloga. Dodatni javni prostori, kot so parki in trgi, spodbujajo socialno interakcijo in povezovanje znotraj skupnosti, kar krepi družbene vezi. Zmanjšanje števila avtomobilov pripomore tudi k boljšemu upravljanju prometa ter zmanjšanju zastojev. Preureditve mestnega jedra, ki zmanjšujejo promet, vodijo do estetsko privlačnejših mestnih prostorov z višjo funkcionalnostjo. Poleg tega več javnih površin privablja obiskovalce, kar ugodno vpliva na lokalno gospodarstvo, trgovine in gostinstvo, ter tako spodbuja trajnostni razvoj, ki koristi celotni skupnosti.

ZASTAVLJENI CILJ

Ureditev najmanj enega območja za pešce oziroma območja skupnega prometnega prostora v času izvajanja strategije.

NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI



AKCIJSKI NAČRT

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

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Domžale (npr. gradnja obvozne ceste Želodnik–Mengeš–Vodice). Izvajanje teh ukrepov s strani države in drugih pristojnih institucij bo bistveno pripomoglo k izboljšanju prometnih razmer celotne občine in širše, zato je njihova vključenost v akcijski načrt z vidika celostne obravnave prometa smiselna. Za te ukrepe so v akcijskem načrtu sicer določeni zgolj nosilci izvajanja.

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

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

SŽ Slovenske železnice

DRSI Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

DUJPP Družba za upravljanje javnega potniškega prometa

ŽP Železniško postajališče/postaja

AP Avtobusno postajališče/postaja

JPP Javni potniški promet

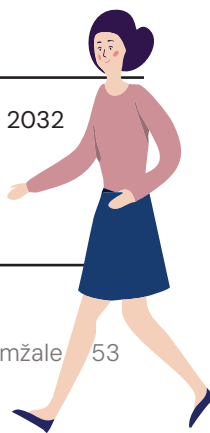
P+R Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)

K+R Poljubi in se odpelji (ang. kiss and ride)

NIPP Načrt izvajanja parkirne politike

STEBER I: HOJA

UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Ukrep 1: Ureditev javne razsvetljave na poteh, kjer so prisotni pešci in kolesarji.	strošek bo ocenjen po pridobitvi projektov (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 2: Ureditev varnih šolskih poti. Predlagane lokacije: OŠ Venclja Perka, OŠ Rodica, OŠ Ihan (Študa-Ihan, Brdo-OŠ Ihan) in podobne lokacije.	20.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Manj zahtevno (+)	»P« do 2032
Ukrep 3: Ureditev varnih prehodov za pešce in kolesarje. Predlagane lokacije: pri Petrolu v Stobu, SPB, Ul. Antona Skoka, Bukovčeva, Jelovškova, Spodnje Jarše, prečkanje državne ceste in železnice na Rodici, Igriška, Zoisova, ob avtobusni postaji, Krakovska pri vrtcu, Zalog pod Sveto Trojico pri gostilni Soklič in podobne lokacije.	30.000 EUR/letno (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	»P« do 2032
Ukrep 4: Vzpostavitev in širitev peš con.	strošek bo ocenjen po pridobitvi projektov (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 5: Sprotno in kvalitetno vzdrževanje peš in kolesarskih površin (pluženje, pesek, osenčenost z drevjem, signalizacija).	50.000 EUR/letno (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 6: Vzpostavitev enosmernega prometa v naseljih z namenom pridobivanja površin za pešce in kolesarje.	2.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 7: Ureditev zveznih povezav za pešce, na primer pločniki v naseljih, povezave ob kolesarski poti Vir-Trzin, območje Kamniške Bistrice in podobne lokacije.	20.000 EUR (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Zahtevno (+++)	do 2032
Ukrep 8: Načrtovanje javnega prostora po meri pešca z ozirom za gibalno ovirane osebe (vključno s postavitvijo urbane opreme).	strošek bo ocenjen po pridobitvi projektov (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Manj zahtevno (+)	do 2032



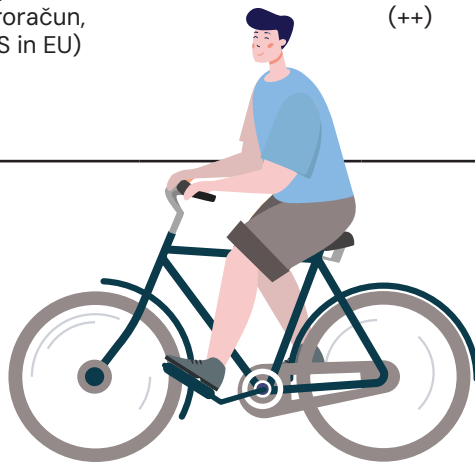
STEBER I: HOJA

UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Ukrep 9: Postavitev stojal za skiroje.	2.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 10: Prilagoditev krmilnih programov semaforiziranih križišč in prehodov za večjo udobnost in hitrejše prehajanje pešcev	30.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 11: Informiranje in ozaveščanje ranljivih udeležencev glede varne udeležbe v prometu.	2.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina, šole, vrtci, Policija	Manj zahtevno (+)	»P« do 2032
Ukrep 12: Uvajanje ukrepov, ki promovirajo hojo otrok v šolo in izboljšajo varnost na šolskih poteh (pešbus, bicivlak, prostovoljci za zagotavljanje varnosti v križiščih v času jutranje konice).	5.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina, šole, vrtci	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 13: Ozaveščanje glede vzdrževanja zasebnih živih mej in drugih zasaditev tako, da ne ovirajo udobne hoje in kolesarjenja.	2.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 14: Ozaveščanje o sobivanju pešcev in kolesarjev na skupnih površinah, na primer rekreacijska pot ob Kamniški Bistrici.	2.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina	Manj zahtevno (+)	do 2032
*Ukrep 15: Ureditev več varnih peš prehodov čez železniško progo.	(financiranje: proračun RS)	DRSI	Zahtevno (+++)	do 2032



STEBER II: KOLESARJENJE

UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Ukrep 16: Ureditev manjkajočih kolesarskih odsekov (zagotavljanje zveznosti) predvsem na odsekih Savska cesta – Študa, Ihan, Dob,	100.000 EUR (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ, OI)	Zahtevno (+++)	»P« do 2032
Ukrep 17: Razširitev sistema Dbajk, na lokacijah Študa, ŽP Rodica, Gaj Preserje, Vir, Jarše, Ihan, Depala vas, Stob, Radomlje in podobno.	60.000 EUR (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	»P« do 2032
Ukrep 18: Izvajanje nadzora nad upoštevanjem prometnih predpisov med kolesarji.	ni dodatnih stroškov	Občina (inšpektorat), Policija	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 19: Izboljšanje udobnosti obstoječih kolesarskih povezav (rekonstrukcija klančin, širina, radiji, grbine, ravnost podlage ...).	/ (upoštevano v stebru »hoja«)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 20: Gradnja novih (varnih, širokih in udobnih) kolesarskih površin (primarno na relacijah Domžale – Mengeš, Domžale – Ljubljana, Nožice – Preserje, Domžale – Kamnik, Kamniška Bistrica – Ljubljana, Dob – Želodnik, Želodnik – Moravče, Želodnik – Prevoje, Domžale – Ihan – Dol pri Ljubljani, Mengeš – Kamniška Bistrica ob kanalu Pšata, ob Kamniški Bistrici, Domžale – Dragomelj oziroma Šentjakob in proti Podrečju ter podobne lokacije. Smiselno je, da se te steze navežejo na ŽP Domžale).	1.000.000 EUR (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OI) + razpisi RS	Zahtevno (+++)	do 2032
Ukrep 21: Ureditev varnih parkirišč za kolesa (pokrita stojala oziroma kolesarnice, ki omogočajo varno priklepanje koles) na železniški postaji, v bližini tržnice, pri šolah, pri objektih z javno funkcijo, pri večjih zaposlovalcih in na podobnih lokacijah.	60.000 EUR (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OI)	Srednje zahtevno (++)	»P« do 2032

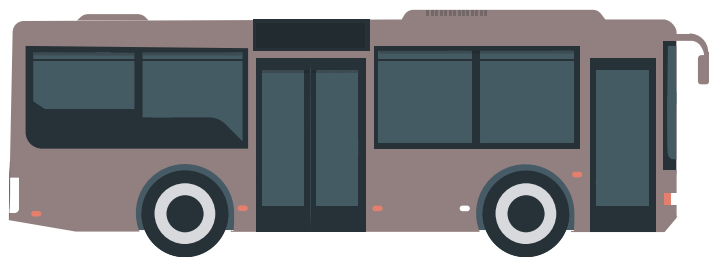


STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Ukrep 22: Uvedba krožne linije JPP po Domžalah	strošek bo ocenjen po pridobitvi projekta (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina	Zahtevno (+++)	do 2032
Ukrep 23: Uvedba manjšega električnega vozila za center Domžal.	100.000 EUR (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina	Srednje zahtevno (++)	v 2025 uvedba, do 2032 širitev območja pokritosti
Ukrep 24: Ureditev prestopnih točk (kolo + JPP, ureditev varnih in pokritih parkirnih mest za kolesa na pomembnejših postajališčih JPP – ŽP, AP).	/ (upoštevano v stebru »kolesarjenje«)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 25: Enotna ureditev novih in obstoječih postajališč JPP (vključno z urbano opremo: nadstrešnice, klopi, koši za smeti in podobno).	30.000 EUR (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Manj zahtevno (+)	»P« do 2032
Ukrep 26: Ureditev novih (dodatnih) postajališč JPP.	30.000 EUR (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 27: Nadgradnja sistema prevozov na klic za občane.	20.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (ODD)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 28: Organizacija in promocija prireditve z načeli trajnostne mobilnosti – organiziran brezplačni JPP prevoz na večje prireditve.	2.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (TIC)	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 29: Možnost uporabe šolskih prevozov tudi za ostale občane.	/	Občina (ODD)	Manj zahtevno (+)	do 2032

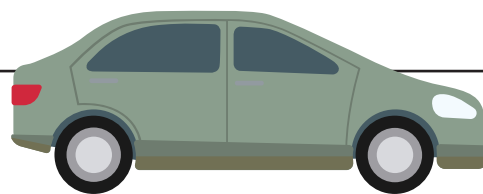
STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
*Ukrep 30: Podaljšanje linij LPP.	(sofinanciranje Občine: okoli 20.000 EUR/mesečno)	Občina, LPP	Srednje zahtevno (++)	do 2032
*Ukrep 31: Večja frekvenca, kapaciteta in točnost vlakov in avtobusov.	(financiranje: proračun RS, prevozniki)	DRSI, DUJPP, SŽ, avtobusni prevozniki	Srednje zahtevno (++)	do 2032
*Ukrep 32: Uvedba nočnih JPP prevozov med Ljubljano in Domžalami (vlak ali avtobus).	(financiranje: proračun RS, prevozniki)	DUJPP, SŽ, avtobusni prevozniki	Srednje zahtevno (++)	do 2032
*Ukrep 33: Nadgradnja železniške proge (Kamniška proga).	(financiranje: proračun RS)	DRSI	Zelo zahtevno (++++)	



STEBER IV: MOTORNI PROMET

UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Ukrep 34: Preureditev cestnih odsekov in križišč na lokalnih cestah za večjo varnost v prometu (preglednost, umirjanje prometa, zmanjševanje hitrosti, nevarne točke ...), na primer Depala vas in podobne lokacije.	strošek bo ocenjen po pridobitvi posameznega projekta (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Zahtevno (+++)	»P« do 2032
Ukrep 35: Umirjanje prometa (na primer: Miklošičeva, Taborska, Jarška, Bukovčeva, Cesta Talcev, Volfova, Ulica Antona Skoka, Bolkova ulica, Bistriška cesta, v Homcu, Robova, Pelechova, Češeniška, Obrtniška, Gajeva, Cesta borcev, Gubčeva, OŠ Preserje pri Radomljah, center Domžal in druge lokacije).	30.000 EUR/letno (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 36: Nadzor nad upoštevanjem CPP vseh udeležencev v prometu in omejitev hitrosti, postavitve stacionarnih radarjev. Predlagane lokacije: Miklošičeva (Domžale), Bukovčeva (Vir), Hubadova pri vrtcu Palčica (Vir), C. Radomeljske čete, Prešernova in pri vrtcu Kekec (Radomlje) idr.	60.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (inšpektorat)	Srednje zahtevno (++)	»P« do 2032
Ukrep 37: Prepoved (tranzitnega) tovornega prometa na odsekih lokalnih cest v naseljih, kjer je možna uporaba druge cestne povezave.	/	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 38: Vzpostavitev točk K+R (poljubi in odpelji) na lokacijah, ki generirajo veliko prometa (na območju šol, AP, ŽP).	3.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 39: Vzpostavljanje parkirnih režimov v občinskih središčih.	strošek bo ocenjen po pridobitvi projekta (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 40: Širitev plačljivih parkirnih con in dvig cen na javnih parkiriščih in v garažnih hišah.	strošek bo ocenjen po pridobitvi projekta (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 41: Ureditve parkirnih mest za kratkotrajno parkiranje na lokacijah z večjo frekvenco izmenjevanja (npr. zdravstveni dom).	3.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Manj zahtevno (+)	»P« do 2032



STEBER IV: MOTORNI PROMET

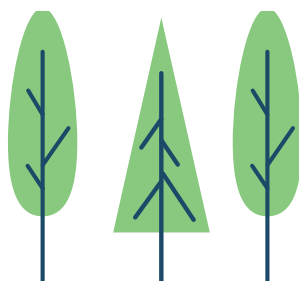
UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Ukrep 42: Ureditev parkiranja v stanovanjskih soseskah.	strošek bo ocenjen po pridobitvi projekta (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ), etažni lastniki	Zahtevno (+++)	do 2032
Ukrep 43: Večji nadzor nad parkiranjem in upoštevanjem parkirnih režimov (redarski nadzor).	/	Občina (inšpektorat)	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 44: Vzpostavitev in označba parkirišč za avtobuse na lokacijah bolj obiskanih dejavnosti in prireditev.	2.000 EUR	Občina (OKZ)	Manj zahtevno (+)	do 2032
*Ukrep 45: Uvedba P+R parkirišč na obrobju mesta (na primer Zaboršt, Rodica, Dob in podobno) in na lokacijah večmodalnih točk regijskega pomena (na primer ob AC priključkih, Športni park Domžale in podobno), vključno s postavitvijo polnilnih parkov za uporabo alternativnih goriv.	(financiranje: občinski proračun, proračun RS)	Občina, DARS, DRSI	Zahtevno (+++)	do 2032
*Ukrep 46: Gradnja obvozne ceste Želodnik-Mengeš-Vodice.	(financiranje: proračun RS)	DARS, DRSI	Zelo zahtevno (++++)	
*Ukrep 47: Gradnja AC priključka Študa z navezavo na Trzin	300.000 EUR (strošek Občine je dokumentacija)	DARS, DRSI, Občina	Zelo zahtevno (++++)	
*Ukrep 48: (Pre)ureditev nevarnih križišč na državnih cestah z namenom izboljšanja prometne varnosti vseh udeležencev v prometu. Predlagane lokacije: Ljubljanska c. (regionalna cesta v centru Domžal), Stob (regionalna cesta), Dob (regionalna cesta), Jarše (regionalna cesta), Savska (regionalna cesta) in druge.	100.000 EUR (strošek Občine je dokumentacija)	DRSI	Zahtevno (+++)	do 2032

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Ukrep 49: Ureditev zelenih in parkovnih površin.	30.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina (OUP, OI)	Srednje zahtevno (++)	»P« do 2032
Ukrep 50: Zaprtje dela Kolodvorske ceste za motorni promet (od ŽP do Vele).	strošek bo ocenjen po pridobitvi projekta (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 51: Zapora mestnega jedra za motorni promet.	strošek bo ocenjen po pridobitvi projekta (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 52: Zmanjšanje števila parkirišč v centru mesta (za dolgotrajno parkiranje) in nadomeščanje le-teh na obrobju mesta.	strošek bo ocenjen po pridobitvi projekta (financiranje: občinski proračun)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 53: Oživitev vaških jeder. Predlagane lokacije: Dragomelj, Študa, Radomlje, Preserje, Rova in druge.	strošek bo ocenjen po pridobitvi projekta (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina (OKZ)	Srednje zahtevno (++)	do 2032
Ukrep 54: Izvajanje Evropskega tedna mobilnosti (ETM) kot osrednje občinske prireditve za promocijo izvajanja CPS in trajnostne mobilnosti.	10.000 EUR/letno (financiranje: občinski proračun, sredstva RS in EU)	Občina + MOPE	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 55: Promocijske in izobraževalne aktivnosti. Predlagane tematike: uporaba JPP, mestno kolesarjenje, e-mobilnost, prevozi na delo in podobno.	3.000 EUR (financiranje: občinski proračun)	Občina	Manj zahtevno (+)	do 2032
Ukrep 56: Letno spremljanje kazalnikov za doseganje zastavljenih ciljev OCPS v načrtu kazalnikov in izvedba obveznih letnih analiz (štetje prometa, anketa med šolarji v izbranih OŠ, anketa v izbranih ustanovah/podjetjih).	1.000 €/letno (financiranje: občinski proračun)	Občina	Manj zahtevno (+)	do 2032

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

UKREP	OCENA VREDNOSTI IN VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
Ukrep 57: Letni pregled izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta OCPS Domžale 2025.	/	Občina	Manj zahtevno (+)	do 2032
*Ukrep 58: Ureditev skupnega prometnega prostora na Ljubljanski cesti (med Masljevo in Karantansko, ob Kolodvorski in podobno).	(financiranje: občinski proračun, proračun RS)	Občina, DRSI	Srednje zahtevno (++)	do 2032
*Ukrep 59: Vzpostavitev parka na delu makadamskega parkirišča (Vele).	(financiranje: občinski proračun, proračun RS)	Občina, RS (DRR)	Srednje zahtevno (++)	»P« do 2032



VIRI

- 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.
- 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.
- 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.
- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018.
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale, št. 10/18 in 1/24).
- Razvojni program Občine Domžale 2012 – 2025 (Uradni vestnik Občine Domžale, št. 9/2012).

