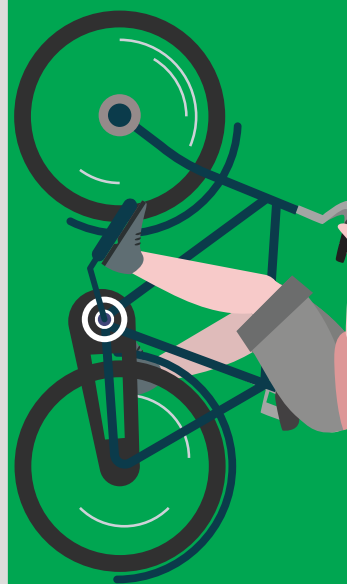
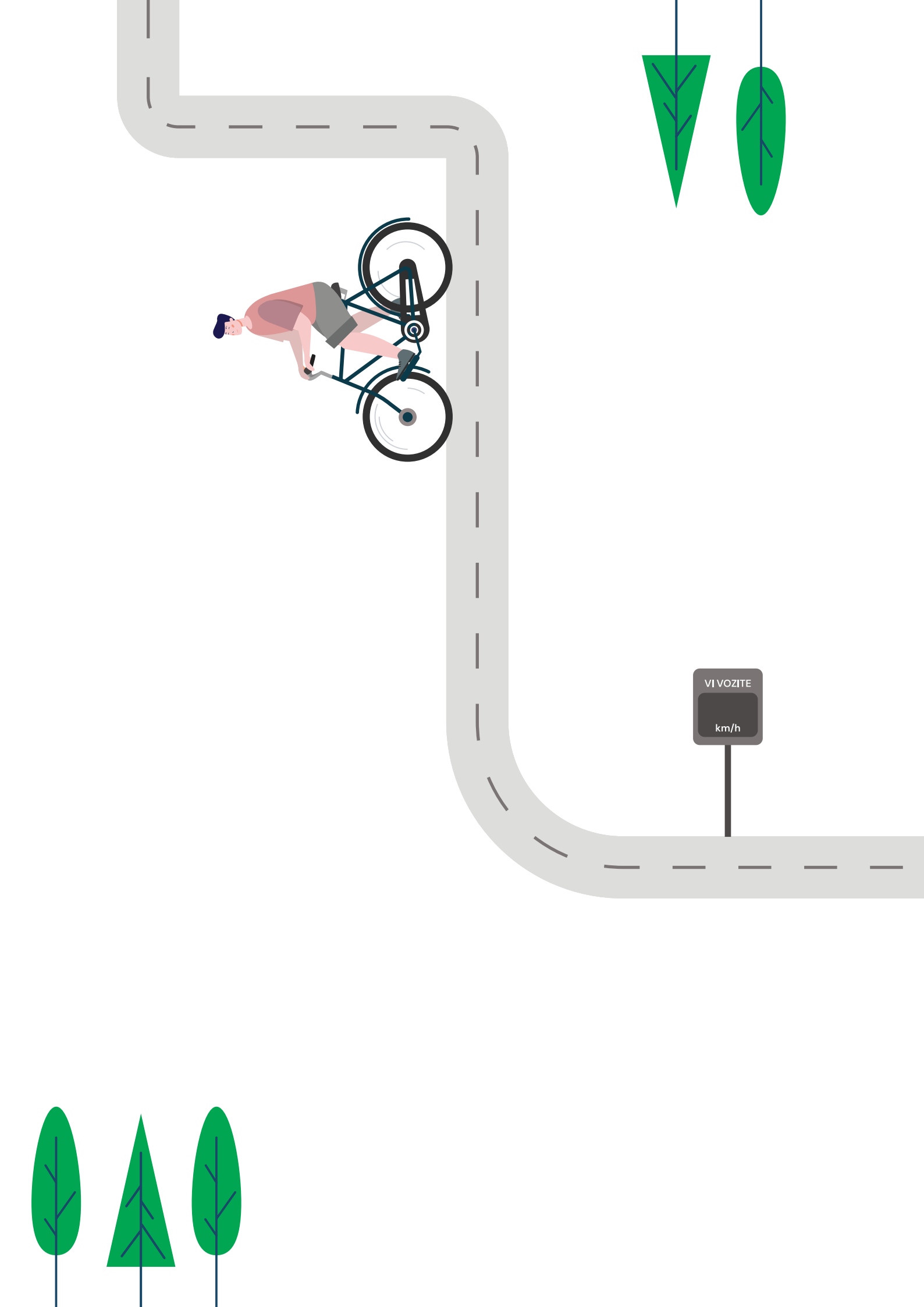




OBČINA
GROSUPLJE

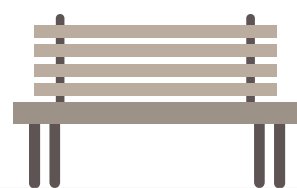
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GROSUPLJE





VI VOZITE

km/h

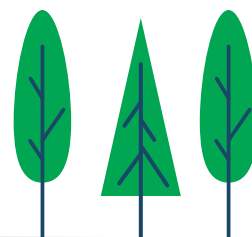


OBČINA
GROSUPLJE

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GROSUPLJE



Sofinancira
Evropska unija



Občinska celostna prometna strategija Občine Grosuplje (OCPS Občine Grosuplje)

Naročnik: Občina Grosuplje, Taborska cesta 2, 1290 Grosuplje

Projektna skupina naročnika (ožja delovna skupina): Rok Gumilar, Henrik Premru, Polona Verbič, Miha Simončič, Mojca Lovšin, Borut Šoba, Zdenka Grozde, Janez Pintar, Matjaž Trontelj

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 Občine Grosuplje:

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

člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

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

Fotografije: Peter Zakrajšek, Nejc Travnik, arhiv RRA LUR, arhiv IPOP, arhiv LUZ d.d., arhiv Občine Grosuplje

Oblikovanje: Klara Oštir, LUZ, d.d.

Leto izdelave: 2025



RRA LUR

IPOP



KAZALO

Uvodni nagovor župana	6
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	8
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	9
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	10
Skupaj do boljše prometne ureditve	11
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	16
Občina Grosuplje v številkah	19
Vizija razvoja prometa v občini Grosuplje	27
Steber I: Hoja	30
Steber II: Kolesarjenje	34
Steber III: Javni potniški promet	38
Steber IV: Motorni promet	43
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	51
Akcijski načrt	56
Viri	69

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane Grosupeljčanke, spoštovani Grosupeljčani,

živimo v občini, ki sodi med razvojno najbolj prodrone v Sloveniji. Da bi ohranili in še izboljšali kakovost življenja, veliko pozornosti namenjamo tudi urejanju prometa, pri čemer spodbujamo trajnostne oblike mobilnosti.

V zadnjih letih smo močno izboljšali cestno infrastrukturo, kar se odraža v varnejših, pretočnejših in okolju prijaznejših prometnih povezavah. Vsa večja križišča so preurejena v krožišča – pred občinsko stavbo, pri Logu, Bambiču, Pod gozdom, na Cikavi pri Fortuni in na Mlačevem. Ponosni smo na polni avtocestni priključek Šmarje - Sapa z dvema krožiščema, s čimer smo postali ena redkih občin s kar tremi priključki na avtocesto.

Prenovili smo številne ključne prometnice: Adamičevo, Taborsko, Župančičevo in Ponovsko cesto ter cesto od krožišča pri Bambiču, kjer se do Mlačevega lahko odpravite tudi po novi kolesarski stezi. Zgradili smo dva nova nadvoza čez železniško progo – na Taborski cesti in pri trgovini Spar, s povezavo do krožišča v Sončne dvore. Novi pločniki ob cestah od Škofljice mimo Malega Vrha do Šmarja, od Sapa do Cikave, proti Spodnji Slivnici, v Žalni, Veliki Račni in drugod pa prispevajo k večji varnosti vseh udeležencev v prometu.

Velik pomen namenjamo tudi javnemu potniškemu prometu. Že pred leti smo uvedli mestno linijo 3G, ki Grosuplje povezuje z Ljubljano. Celovito smo prenovili železniško postajo Grosuplje z dvema izvennivojskima podhodoma, ponovna uvedba železniške povezave s Kočevjem pa je povečala število potniških vlakov. Zgradili smo parkirno hišo po sistemu P+R, starejši in gibalno ovirani pa imajo najboljšega prijatelja v Zapeljivcu in Grosupeljčanu.

Drage občanke in dragi občani, veliko smo že naredili, a obenem ves čas usmerjamo pogled v prihodnost. Trenutno izvajamo aktivnosti za vzpostavitev javnega sistema izposoje e-koles, v teku pa je tudi evropski projekt testiranja prevozov na klic za liniji 71 in 72 proti Lučam in Polici. V načrtu je izgradnja nove Kettejeve ceste ob bregu Grosupeljščice, ki bo priključena na krožišče pri Kovinastroju, razbremenila mestno središče. Zgradili bomo tudi nov most pri tržnici, namenjen izključno pešcem in kolesarjem. Idej in zagnanosti nam ne manjka.

Občina Grosuplje pa je aktivna tudi v širšem prostoru. Skupaj z občinami, ki ležijo ob regionalni železniški progi Ljubljana–Novo mesto–Karlovec, smo ustanovili Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje Slovenija – Hrvaška z imenom »Poti prihodnosti«. Naš prvi cilj je ponovna vzpostavitev železniške povezave med Ljubljano in Karlovcem ter naprej proti Zagrebu.

Da bomo lahko lažje in učinkoviteje uresničili zastavljene projekte, izboljšali pogoje za hojo in kolesarjenje, nadgradili javni prevoz ter razvijali nove oblike trajnostne mobilnosti, bo pomembno prispevala nova Občinska celostna prometna strategija, ki je pred vami. Gre za ključen strateški dokument, na katerem bo temeljil nadaljnji razvoj mobilnosti v naši občini. Njegov osrednji namen je uvajanje dolgoročnih, premišljenih in trajnostnih rešitev na področju prometa, ki bodo prispevale k še višji kakovosti življenja v naši občini – v naši še bolj privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Za pripravo strategije smo pridobili evropska kohezijska sredstva. Strategija pa bo tudi eden izmed pogojev za pridobivanje javnih sredstev za izvedbo konkretnih ukrepov trajnostne mobilnosti. Strategijo smo pripravili v sodelovanju z izkušenimi strokovnjaki Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštituta za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskega urbanističnega zavoda (LUZ) ter – kar je najpomembnejše – skupaj z vami, spoštovane občanke in občani, za kar se vam iskreno zahvaljujem.

Vaš župan
Dr. Peter Verlič





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

Foto: Peter Zakrajšek

POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija, ki jo je Občina Grosuplje sprejela v letu 2025, predstavlja drugo generacijo tovrstnih strateških dokumentov po tem, ko je bila v letu 2017 sprejeta prva celostna prometna strategija. Aktualna strategija upošteva nove prometne izzive in novosti, ki so se pojavili v vmesnem času, ter nadgrajuje predhodno zastavljene cilje celostnega in bolj trajnostno zasnovanega razvoja prometa v občini.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza in drugih okolju prijaznejših oblik mobilnosti, s ciljem zmanjšati prekomerno uporabo avtomobilov ter spodbuditi bolj trajnostne potovalne navade. S pripravo OCPS Občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov, ki vodijo k trajnostnemu razvoju prometa in večji dostopnosti.

V preteklosti je bilo prometno načrtovanje osredotočeno predvsem na povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa in širitev cestne infrastrukture. Tak pristop je prispeval k vztrajnemu naraščanju prometa in zmanjšanju kakovosti bivanja v mestih. V središču sodobnega načrtovanja prometa sedaj na mesto osebnih avtomobilov stopijo ljudje, ki jim je treba zagotoviti varnost v prometu, dostopnost storitev, ustrezno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, časovno učinkovit ter privlačen javni potniški prevoz. Poleg tega pa s pestrim naborom okolju prijaznejših oblik mobilnosti (različnimi sistemi za souporabo vozil, koles in drugih prevoznih sredstev) omogočiti še večjo svobodo aktivnega gibanja.

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

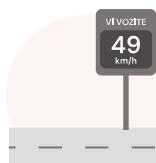
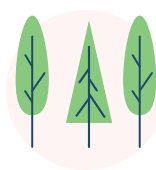
Z izvajanjem OCPS Grosuplje lahko pričakujemo pomemben napredek tudi na področju prostorskega načrtovanja. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovano ustreznejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim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

OCPS Grosuplje 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 se odraža v prometu z manj emisij in hrupa ter bolj zdravi družbi.
- **večjo prometno varnost** – manj prometnih nesreč zaradi umirjanja prometa in boljše infrastrukture.
- **izboljšano dostopnost** – lažji dostop do storitev in povezovanje območij s kakovostnimi prometnimi rešitvami.
- **bolj prepoznavno in inovativno podobo občine** – mesta, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejša za prebivalce in obiskovalce.



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

DOSEGANJE LOKALNIH, NACIONALNIH IN GLOBALNIH OKOLJSKIH CILJEV

Evropska unija za doseganje okoljskih ciljev namenja obsežna nepovratna sredstva državam članicam, pri čemer imajo celostne prometne strategije ključno vlogo pri usmerjanju lokalnih prometnih politik. Cilj je uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti, zmanjšanje emisij in omejitev negativnih vplivov prometa na okolje ter zdravje ljudi.

Ti cilji so skladni z nacionalnimi usmeritvami, opredeljenimi v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, ki jo spremlja tudi resolucija (sprejeta leta 2016 in novelirana leta 2021) ter je podprta z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju. Skupaj z nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij uvajajo celovit pristop, ki presega parcialne, med seboj nepovezane rešitve. V ospredju so povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa, zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov na fosilna goriva, izboljšanje prometne varnosti ter zmanjšanje vplivov prometa na okolje.

Na lokalni ravni se bodo cilji odrazili v varnejših šolskih poteh, urejenih površinah za hojo in kolesarjenje, umirjanju prometa v središču, izboljšani dostopnosti do javnega prevoza ter večji povezanosti med naselji. S tem se bodo zmanjšale emisije in izboljšala kakovost zraka, prebivalci pa bodo pridobili bolj zdravo in prijazno bivalno okolje.

OCPS Grosuplje upošteva lokalne posebnosti in izzive občine ter je skladna z državnim in evropskim strateškim okvirjem, kar zagotavlja povezavo in usklajenost med lokalno, regionalno, državno in evropsko ravno. Strategija bo upoštevana pri pripravi regionalne celostne prometne strategije (RCPS) Ljubljanske urbane regije, vse občinske in regionalne strategije pa skupaj predstavljajo temelj za oblikovanje državne celostne prometne strategije (DCPS). Strategija bo Občini omogočila dostop do nacionalnih in evropskih sredstev, s katerimi bodo ukrepi trajnostne mobilnosti dejansko izvedeni.

OCPS Grosuplje je sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike*.

*Občina Grosuplje 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 Občine Grosuplje?

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

Aktualne smernice za pripravo OCPS sledijo doktrini, da se že v začetni fazi opredelijo strateški cilji in vizija razvoja prometa v občini. Zatem se izvedejo različne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti, obenem pa tudi usmerjene analize stanja in meritve, ki gradijo mozaik izhodišč za zasnovo akcijskega načrta ukrepov. Tako zastavljeni ukrepi so kar najtesneje povezani z uresničevanjem vizije in doseganjem zastavljenih ciljev. Pri izboru imajo prednost celovito upravljanje prometa, spremembe prometnih režimov in mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, ter trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele v primeru, da ti ne rešijo težav, se pristopi z infrastrukturnimi posegi. Ukrepi, zapisani v strategiji, so opremljeni tudi s kazalniki, s katerimi Občina sledi učinkom.

V proces priprave strategije so bili poleg občinske 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 različnih metod, kot so ankete, javne razprave, spletna orodja za vključevanje javnosti in dogodki, v proces priprave strategije vključena tudi širša javnost, torej prebivalke in prebivalci občine Grosuplje. Ti so izpostavili predvsem izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v občini soočajo, ter prispevali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov. Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Pomemben učinek aktivnega sodelovanja z javnostjo je, da ta spozna kontekst urejanja prometa in skozi razpravo o možnih ukrepih gradi razumevanje, zakaj so bili izbrani ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so ti povezani s cilji in vizijo strategije. Dobro je znano, da imajo rešitve, pri katerih je sodelovala javnost, bistveno večje možnosti za uspešno uresničitev v praksi. To je pri OCPS še posebej pomembno, saj so v ospredju mehki ukrepi, ki lahko uspejo le, če jih ljudje, katerim so namenjeni, tudi sprejmejo.

Ključni koraki v procesu priprave

- 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 občanah 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 OPCS tudi poroča ministrstvu.

Nadzor kakovosti OCPS

Dvakrat v procesu priprave je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalko kakovosti je občini dodelilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, ta pa je izdelala neodvisno strokovno oceno OCPS, podala predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani, in izdala pozitivno mnenje.

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



GROSUPLJE

GROSUPLJE

Prepovedano prestopati na železniški postaji.
Prepovedano hoditi na železniški postaji.
Prepovedano hoditi na železniški postaji.

2024

junij 2024

Začetek priprave OCPS Grosuplje

Predstavitve namena in ciljev OCPS županu ter občinskemu svetu.

september 2024

Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 20 članov.

Javni razpravi o viziji in ciljih

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



september 2024–marec 2025

Analiza obstoječega stanja

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Vnešenih 160 izzivov o prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

450 izpolnjenih anket, 26 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 4 osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 3 podjetjih/ustanovah.

2025

marec 2025–maj 2025

Oblikovanje nabora ukrepov

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

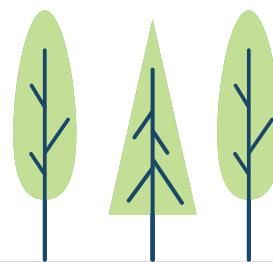
Na delavnicah je sodelovalo skupno 10 članov.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli 282 predlogov za izboljšanje prometa v občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 5 članov.



junij 2025–julij 2025

Priprava akcijskega načrta

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 11 odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS GROSUPLJE



september 2025–september 2032

Spremljanje rezultatov in poročanje

**Poročanje o enotnih kazalnikih učinka
izvajanja OCPS**
preko spletnega portala vsako leto do 15.
marca v času izvajanja strategije (za preteklo
leto).

**Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe
OCPS**
preko spletnega portala do 15. marca v
tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju
OCPS.

2032

september 2025

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Grosuplje na
občinskem svetu

Javna objava rezultatov
OCPS Grosuplje

avgust 2025

Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z o
jo in širšo
delovno skupino.

SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

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

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

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

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

Vključevanje različnih skupin javnosti

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

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

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

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

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

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

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



Sodelovanje javnosti v Občini Grosuplje – javni razpravi, delavnica z ožjo in širšo delovno skupino ter dogodek na prostem na temo trajnostne mobilnosti (foto: arhiv IPoP in RRA LUR)



MESTNA OBČINA GROSUPLJE – KJE SMO DANES?

Foto: Peter Zakrajšek

OBČINA GROSUPLJE V ŠTEVILKAH

Občina Grosuplje je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 134 km² površin uvrščena na 48. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži jugovzhodno od Ljubljane, od katere je oddaljena približno 20 km. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Grosuplje značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekajo pomembne cestne in železniške povezave, kot so avtocesta A2 v smeri Zagreba, več drugih glavnih in regionalnih državnih cest ter tiri Dolenjske in Kočevske železniške proge. Do Grosuplja je speljana linija avtobusnega ljubljanskega mestnega potniškega prometa (linija 3G) ter več drugih medkrajevnih avtobusnih linij, preko območja občine pa poteka tudi trasa regionalne državne kolesarske povezave.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev občine Grosuplje za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar potrjuje tudi podatek, da se je število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) v občini Grosuplje med leti 2013 in 2023 povečalo za 6,9%. Kljub znatni rasti stopnje motorizacije je za občino Grosuplje spodbuden podatek, da je bila rast stopnje motorizacije v izbranem obdobju v občini Grosuplje nižja kot na nivoju celotne države, kjer se je stopnja motorizacije v obdobju 2013–2023 v povprečju povečala za 12,2%.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Grosuplje v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 58 % anketirancev, povečini staršev, ki te poti vsaj občasno dejansko opravljajo, za poti na delo 81 % anketirancev, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 76 %, do tistih na obrobju občine pa 90 % anketirancev. Za poti v Ljubljano osebni avtomobil uporablja 86 % anketirancev, na Škofljico 90 %, v Dobropolje 92 % in v Ivančno Gorico 93 % anketirancev.

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

Pogosta uporaba osebnih vozil in s tem povezane težave s parkiranjem so tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Delež uporabe javnega potniškega prometa, pridobljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci Grosuplja, za poti v Ljubljano znaša 13 %, medtem ko je za potovanja v druge občine, znotraj in v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma oziroma na obrobju delež

uporabe javnega potniškega prometa še precej nižji. Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil (50 %) nižji na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja (34 %) ter uporabe kolesa oziroma e-kolesa (13 %).

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

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

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je predvsem posledica pozitivnega selitvenega prirasta, ki znatno preseže povprečje celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Grosuplje 41,2 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Število najstarejših oseb je malenkost presegalo število najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, so prebivale 102 osebi stari 65 let ali več. Indeks staranja je v občini Grosuplje nižji od indeksa za vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je v letu 2024 znašal 148), kar pomeni, da se prebivalstvo v občini stara bistveno počasneje kot na ravni države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA GROSUPLJE	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	21.870	2.123.949
Število moških	2024	11.217	1.068.429
Število žensk	2024	10.653	1.055.520
Število rojstev	2023	200	16.989
Število umrlih	2023	214	21.540
Skupni naravni prirast	2023	-14	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	-0,6	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	199	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	104	0
Skupni selitveni prirast	2023	303	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	13,9	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	41,2	44,2
Indeks staranja	2024	102,1	147,8

Osnovni demografski kazalniki za občino Grosuplje (SURS, 2024)

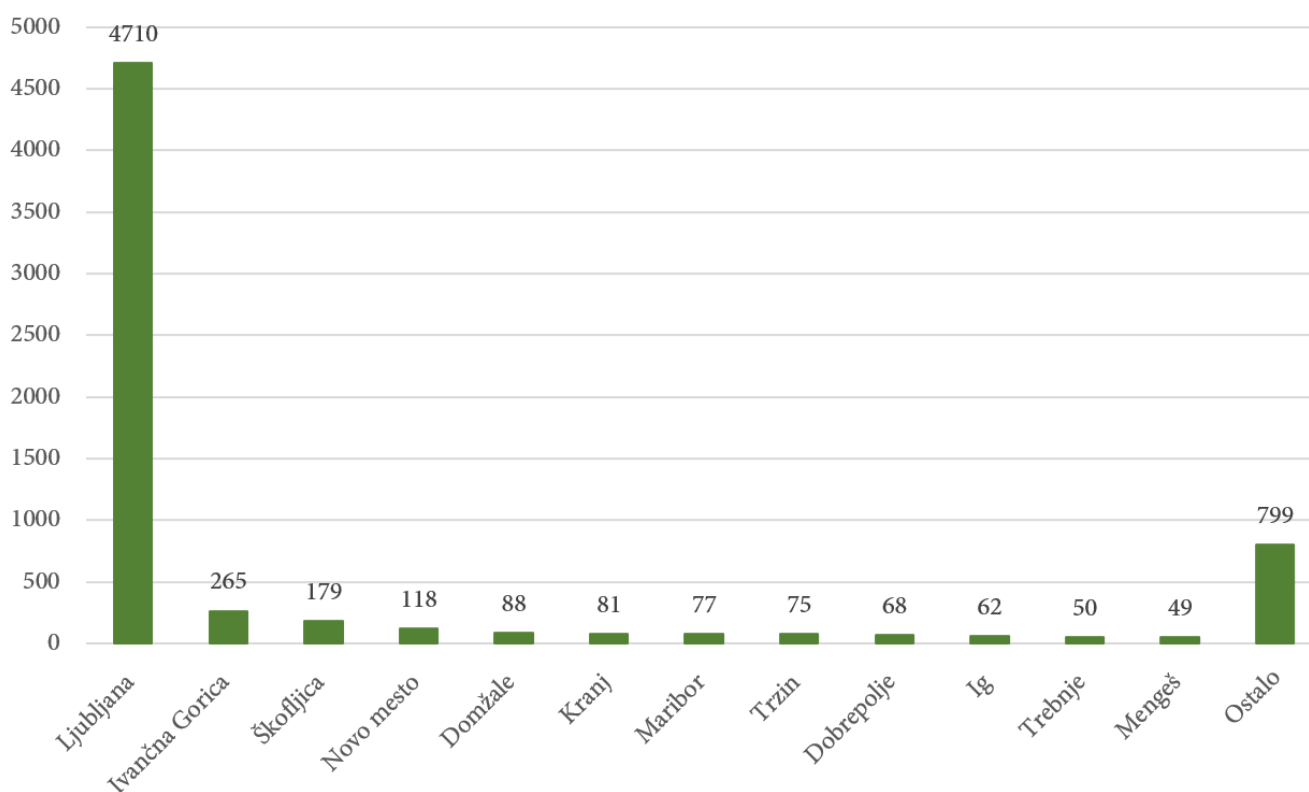
Občina Grosuplje je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

V letu 2023 je bilo v občini Grosuplje med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 72,5 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašal 69,3 %.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je Mestna občina Grosuplje izrazito delovna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Približno 45 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevnik migracijah za prihod na delovno mesto.

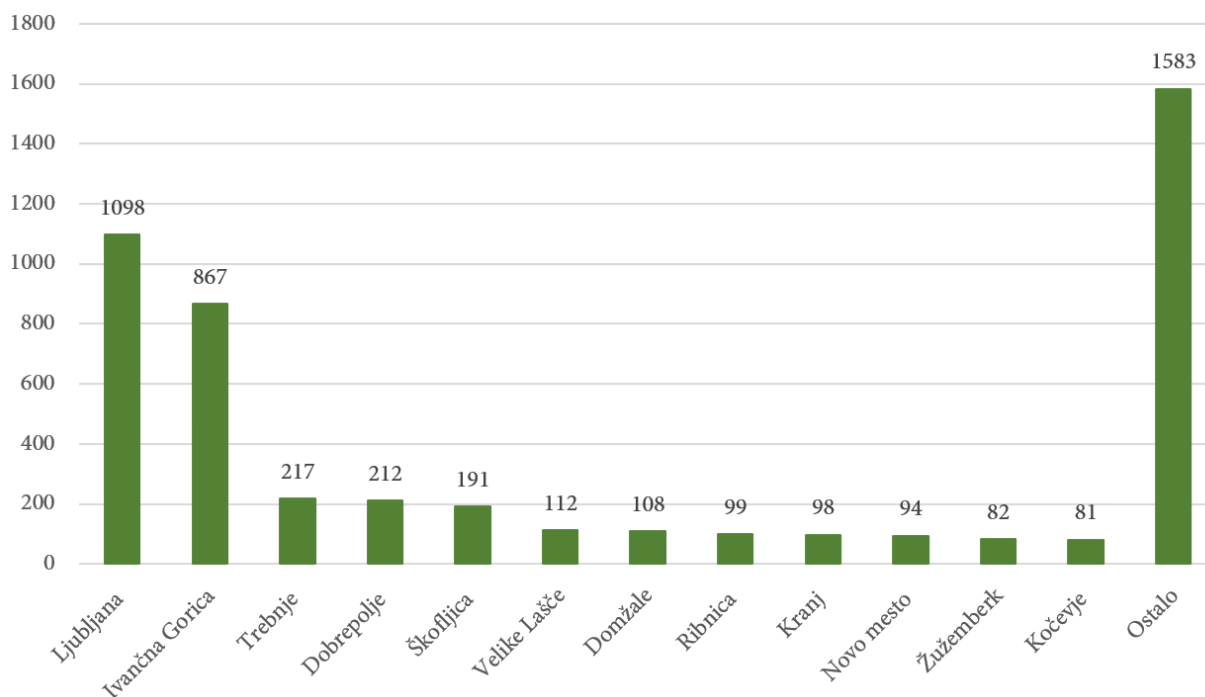
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 21.841 delovno aktivnih prebivalcev Mestne občine Grosuplje delo znotraj občine opravlja 11.820 prebivalcev, 10.021 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je dvosmeren, saj delo na območju Mestne občine Grosuplje poleg 11.820 prebivalcev občine opravlja tudi 20.289 zaposlenih, ki se v Grosuplje pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevnik delovnik migracij iz občine Grosuplje



Število dnevnik delovnik migracij iz občine Grosuplje (SURS, 2023)

Število dnevni delovnih migracij v občino Grosuplje



Število dnevni delovni migracij v občino Grosuplje (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 Grosuplja zelo pomembna.

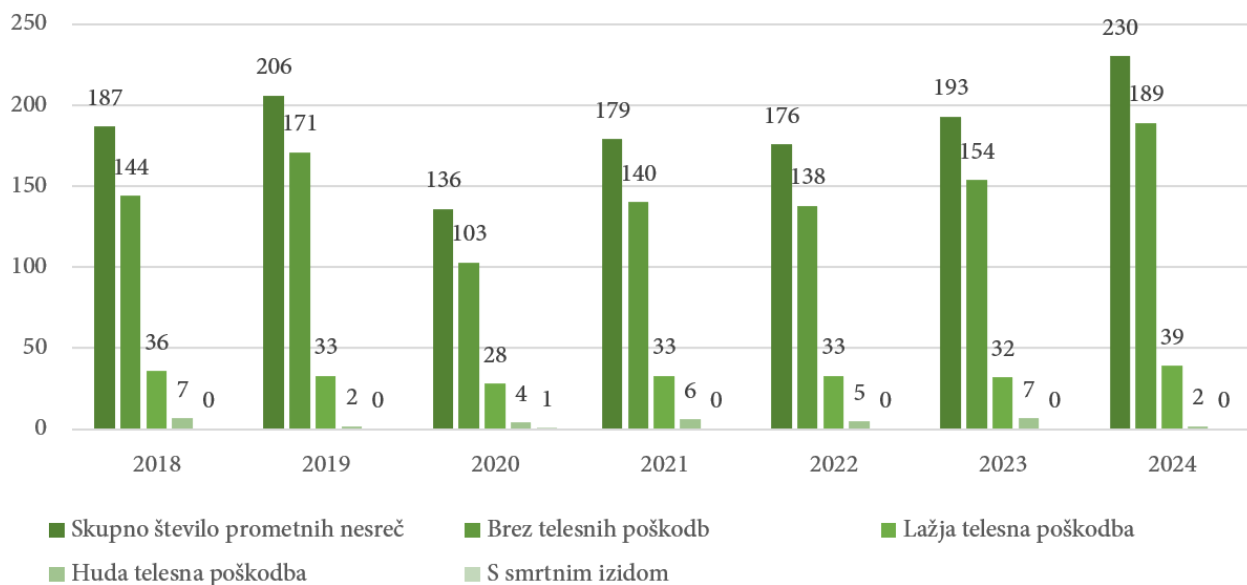
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Grosuplje zaznanih 1.307 prometnih nesreč. V letu 2020 je število prometnih nesreč sicer znatno upadlo, vendar pa je bila že v letu 2021 zaznana ponovna rast, ki se je do leta 2024 samo še stopnjevala. Število prometnih nesreč je v letu 2024 tako že preseglo rekordne številke iz leta 2019. Z vidika prometne varnosti je v zadnjih letih posebej zaskrbljujoča ponovna rast števila prometnih

nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami. Število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami pa kljub manjšim nihanjem med posameznimi leti ostaja razmeroma nespremenjeno. Prometna nesreča s smrtnim izidom je bila nazadnje zabeležena v letu 2020.

V zadnjem obdobju je bila pri analizi števila prometnih nesreč zaznana nasprotna dinamika, torej zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženi pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 5,8% vseh prometnih nesreč na letni ravni. Z analizo je namreč ugotovljeno, da je število tovrstnih prometnih nesreč po letu 2022 znatno upadlo.

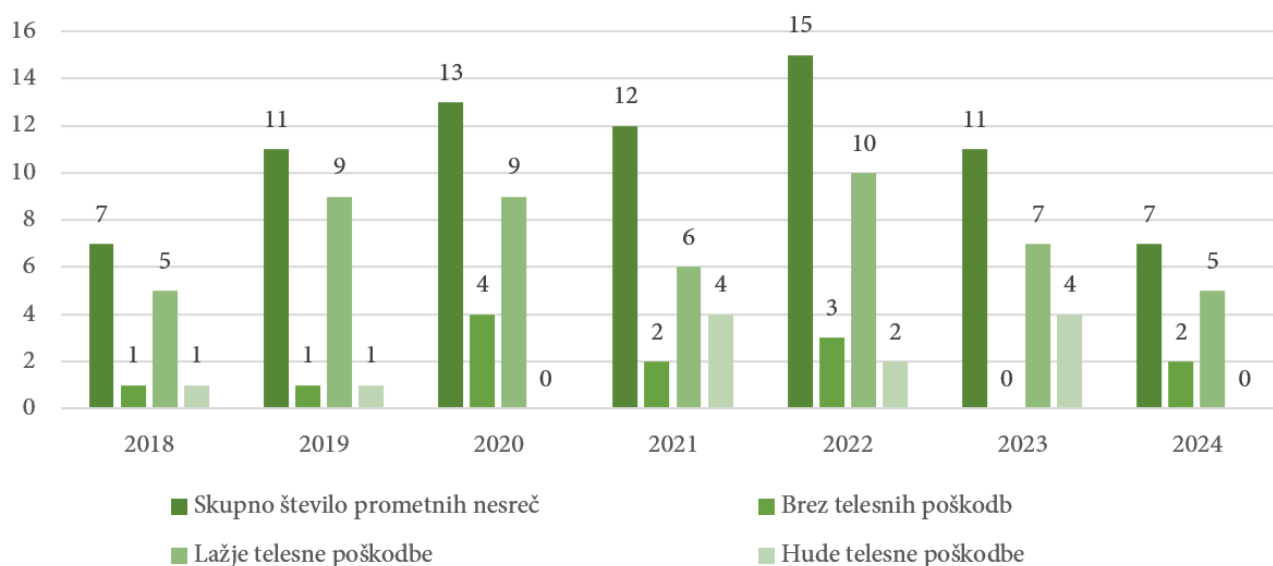
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč brez poškodb oziroma s hudimi telesnimi poškodbami udeležencev. Prometnih nesreč s smrtnim izidom med pešci in kolesarji v obravnavanem obdobju ni bilo.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



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

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



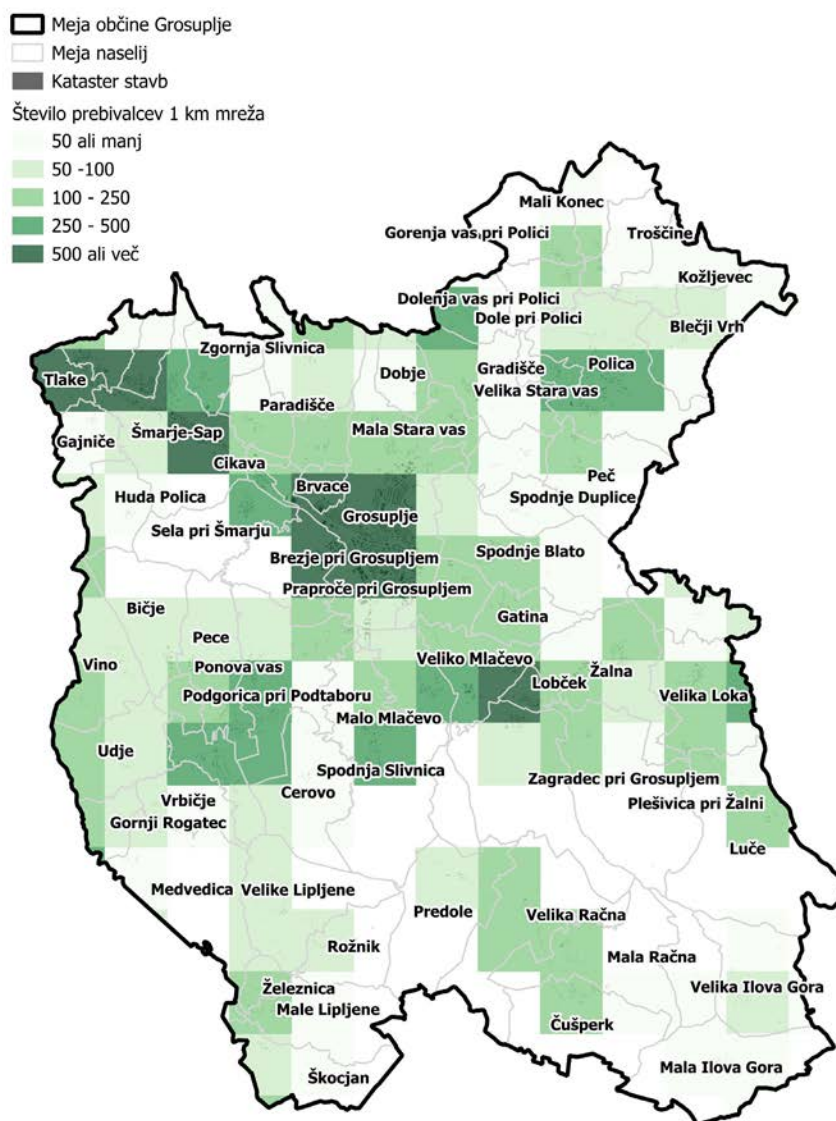
Število prometnih nesreč v občini Grosuplje z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Grosuplje je v letu 2024 znašala 163 prebivalca/km², kar je bistveno več kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Grosuplje je skoncentrirana na tri glavna območja, in sicer na mesto Grosuplje z okoliškimi naselji ter naselji Šmarje - Sap in Veliko Mlačevo z okoliškimi naselji.

Najgosteje poseljena naselja v občini so Grosuplje, Šmarje - Sap, Brezje pri Grosupljem, Polica, Ponova vas, Spodnja Slivnica in Veliko Mlačevo. Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.



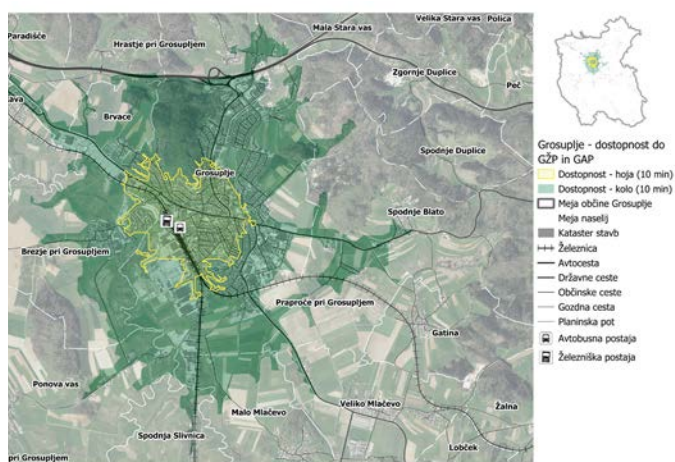
Gostota poselitve prebivalstva občine Grosuplje na 1 km² (LUZ d.d., 2024)

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na širšem območju mesta Grosuplje, 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 večjega števila železniških postajališč v občini (Grosuplje, Šmarje - Sap, Spodnja Slivnica, Čušperk, Mlačevo in Žalna) imajo dokaj dobro dostopnost do železniškega prometa tudi drugi občani, ki ne živijo neposredno v centru mesta Grosuplje.

Glavna avtobusna postaja in železniška postaja v Grosuplju sta locirani druga ob drugi, oddaljenost med njima je le okoli 50 m. Bližina obeh glavnih postaj javnega potniškega prometa omogoča enostavno prestopanje med avtobusi in vlaki, kar je ključno za vzpostavitev učinkovite večmodalne mobilnosti v občini.

Peš dostopnost v 10ih minutah iz območja glavne avtobusne in železniške postaje Grosuplje je omejena predvsem na mestno središče Grosuplja in njegovo bližnjo okolico. Z uporabo kolesa pa se 10-minutna dostopnost razširi na celotno mesto Grosuplje, vse do avtocestnega priključka Grosuplje-vzhod in Perovega na severu oziroma do Spodnje Slivnice in Ponove vasi na jugu.

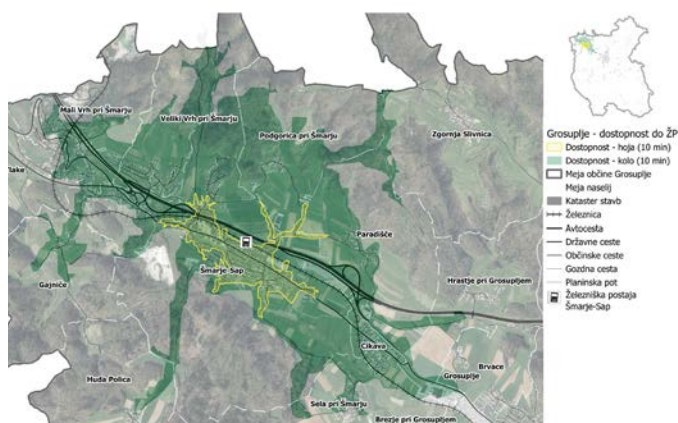
Območje dostopnosti do glavne avtobusne in železniške postaje Grosuplje v desetih minutah z uporabo kolesa zajame približno 9.100 prebivalcev, peš pa približno 5.200 prebivalcev na širšem območju mesta Grosuplje.



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

Glavni železniški postaji v Grosuplju po številu potnikov pričakovano sledi železniško postajališče Šmarje - Sap, ki je locirano v središču drugega največjega naselja v občini. Peš dostopnost z območja obravnavanega železniškega postajališča v 10ih minutah zajema celotno naselje Šmarje - Sap, medtem ko se dostopnost z uporabo kolesa v 10ih minutah razširi na večino okoliških naselij in zaselkov (Mali in Veliki Vrh pri Šmarju, Gajniče, Tlake, Huda Polica, Podgorica pri Šmarju, Paradišče, Cikava in Sela pri Šmarju).

Območje dostopnosti do železniške postaje Šmarje - Sap v desetih minutah z uporabo kolesa zajame približno 3.300 prebivalcev, peš pa približno 1.200 prebivalcev na območju naselja Šmarje - Sap in okoliških zaselkov.



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

OBČINA GROSUPLJE BO Z VISOKO KULTURO V PROMETU PRIPOMOGLA K DVIGU KAKOVOSTI ŽIVLJENJA OBČANOV.

Foto: Peter Zakrajšek



VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI GROSUPLJE

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

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru OCPS 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 samo 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 Grosuplje

Občina Grosuplje bo z visoko kulturo v prometu pripomogla k dvigu kakovosti življenja občanov. Zagotovljena bo varnost vseh, tudi najranljivejših udeležencev cestnega prometa, saj bomo umirili promet in zagotovili varnejše pešpoti ter hitrejše in udobnejše kolesarske povezave, ki bodo povezale vse kraje v občini, zmožljiva kolesarska povezava do Ljubljane pa bo omogočila varno in zdravo potovanje na delo, v šolo in po opravkih tudi s kolesom.

Z ureditvijo prometnih preusmeritev, omejevanjem motornega prometa in premišljenim upravljanjem parkiranja bomo razbremenili mestno jedro in izboljšali pretočnost prometa skozi širše središče mesta, ki bo učinkovito povezano tudi z okoliškimi kraji. Zagotovljena bo razširjena ponudba javnega potniškega prometa in brezplačnega prevoza na klic, ki bo poskrbela tudi za socialno ogrožene. Obenem bomo poskrbeli za ozaveščenost prebivalcev o možnostih in prednostih uporabe trajnostnih načinov prevoza.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

OCPS nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Grosuplje 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 Grosuplje oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopih katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti

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.

Obvezni nacionalni in izbrani 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.

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

Ti obvezni nacionalni cilji so:

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

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

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

Strateška vodila

Izbrani strateški cilji so bili v procesu priprave OCPS nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila, katerim so bile dodane tudi tako imenovane kvantificirane ambicije - ciljne vrednosti, vezane na posamezno strateško usmeritev. Zanje so bili opredeljeni

tudi ustrezni kazalniki z izhodiščnimi vrednostmi, kar bo Občini omogočalo sistematično spremljanje napredka in doseganje zastavljenih strateških ciljev skozi celotno obdobje veljavnosti strategije.

V procesu priprave OCPS Grosuplje je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 10 strateških vodil, prikazanih v spodnji tabeli:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Varne, udobne in dobro povezane pešpoti, ki omogočajo vsakodnevno hojo za vse prebivalce.	<ol style="list-style-type: none">1. Boljši dostop do ključnih storitev, javnih ustanov in prostorov z vzpostavitvijo varnega in udobnega omrežja pešpoti, tudi v naseljih izven središča občine2. Spodbujanje aktivnega prihoda v šolo z ureditvijo varnih in povezanih šolskih poti ter ozaveščanjem staršev, učiteljev in otrok
Steber II Kolesarjenje	Več opravljenih poti s kolesom znotraj občine, do sosednjih občin in Ljubljane.	<ol style="list-style-type: none">3. Spodbujanje kolesarjenja med občani z izboljšano infrastrukturo, ki omogoča varno in udobno vsakodnevno uporabo (vožnjo in hranjenje koles) ter storitvami, kot je izposoja koles
Steber III Javni potniški promet	Hitrejši, dostopnejši in bolj učinkovit javni potniški promet, ki omogoča socialno vključenost.	<ol style="list-style-type: none">4. Razvoj dostopnega, hitrega in povezanega JPP kot konkurenčne alternative avtomobilu s povečanjem frekvence, prilagoditvijo voznih redov in integracijo različnih oblik javnega potniškega prometa
Steber IV Motorni promet	Manjša uporaba osebnih avtomobilov za potrebe dnevne mobilnosti in izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu.	<ol style="list-style-type: none">5. Zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila z umirjanjem in omejevanjem prometa v središčih, stanovanjskih in šolskih območjih6. Učinkovito upravljanje parkiranja z razvojem parkirne politike za boljšo dostopnost do ključnih storitev ter kakovost bivanja7. Izboljšanje prometne varnosti in kulture vseh udeležencev v prometu z ozaveščanjem in izobraževanjem
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Okrepitev kompetenc občinske uprave za izvajanje celostnega prometnega načrtovanja in strateških prometnih ukrepov. Središča bolj po meri ljudi – izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	<ol style="list-style-type: none">8. Razvoj podatkovno podprtega odločanja za učinkovitejše izvajanje OCPS in CPN9. Krepitev strokovne usposobljenosti občinske uprave preko dodatnih izobraževanj, strokovnih delavnic in ogledov dobrih praks, za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti10. Usmerjeno prostorsko in prometno načrtovanje za kakovostnejše bivalno okolje

STEBER I: HOJA

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

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

Priložnosti občine Grosuplje na področju hoje

Površine za pešce so v urbanih predelih občine Grosuplje že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Grosuplje, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 78 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Grosuplje izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

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

Rezultati splošne ankete o prometu kažejo, da polovica anketirancev (50 %) krajše razdalje do 2 km oziroma približno 25 minut hoje že danes peš. Mnogi bi se za hojo odločali še pogosteje, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, smiselno umeščene in varnejše. Poleg tega je 17 % anketirancev navedlo, da bi več poti opravili peš, če bi se soočali s težavami s parkiranjem ali če bi jim to priporočil zdravnik. Po drugi strani pa je 16 % anketirancev izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Grosuplje na treh lokacijah izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 3,5 %. Nekoliko višji delež pešcev je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 6 %, medtem ko je delež pešcev v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah na območju občine Grosuplje pričakovano bistveno višji, in sicer je v anketi 36 % šolarjev izpostavilo, da v šolo prihajajo peš – samih ali v spremstvu odraslih oseb. Če temu prištejemo še šolarje, ki poti v šolo opravijo s skirojem, rolerji ali rolko, se ta delež poveča na 37 %.

Izzivi občine Grosuplje na področju hoje

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

- Manjkajoče peš povezave in mestoma slaba peš dostopnost v občini (npr. na Taborski ulici, med Župančičevo in Kersnikovo cesto in v/do okoliških naselij – Podgorica pri Šmarju, Spodnje Blato, Mlačevo, Perovo, Velika Stara vas, Polica, Jerova vas).
- Manjkajoči prehodi za pešce zmanjšujejo varnost pešcev (npr. na območju avtobusnih postajališč pri Drobniču, Št. Juriju, Stari vasi, na Polici).
- Neudobne peš poti v naseljih Škocjan in Male Lipljene, na Taborski in Adamičevi cesti v Grosuplju zaradi neustrezne oziroma manjkajoče javne razsvetljave, slabe preglednosti in slabe osenčenosti površin (pomanjkanje dreves in zelenja).
- Manjkajoče rekreacijske poti – manj priložnosti za telesno dejavnost, kar vodi do slabše kvalitete življenja prebivalcev (npr. vzdolž Grosupeljščice).
- Nevarne šolske poti, kar poslabšuje prometno varnost otrok na poti v šolo (npr. območje OŠ Brinje, OŠ Louisa Adamiča - Tovarniška).
- Prevelika gneča v okolici OŠ Brinje zaradi vožnje otrok v šolo z osebnimi vozili – povečani prometni zastoji in onesnaževanje okolja, povečana verjetnost za prometne nesreče.
- Velika odvisnost občanov od uporabe osebnih vozil – slabša kvaliteta življenja občanov in pogosti zastoji na cestah.

Dosežki občine Grosuplje na področju hoje

Izgradnja pločnika na Cikavi

Občina Grosuplje je spomladi 2021 na regionalni cesti Šmarje - Sap–Cikava, in sicer v samem naselju Cikava, zgradila pločnik v dolžini 108 m, urejena je bila tudi povezovalna pot do Sel pri Šmarju, da bo lepo in kar čim bolj varno urejen dostop do avtobusnih postajališč tudi za krajanke in krajane Sel pri Šmarju. Da bo za prometno varnost kar najbolje poskrbljeno, je v njuni bližini postavljena tudi cestna grbina za umiritev hitrosti, voznike še dodatno na pešce v prometu opozarjajo talne označbe.

Izgradnja pločnika na Malem Vrhu in Veliki Račni

Ob cesti Škofljica–Šmarje - Sap je Občina Grosuplje v dolžini 806 m, od izvedenega polnega priključka na AC v Šmarju - Sapu skozi Mali Vrh do priključka za javno pot v Tlake, uredila pločnik vključno s cestno razsvetljavo in avtobusnim postajališčem. Prav tako ob cesti Mlačevo–Rašica v dolžini 444 m, skozi naselje Velika Račna, kjer je tudi otok za umirjanje prometa, ter ob cesti Cikava–Šmarje - Sap v dolžini 570 m, med naseljema Šmarje - Sap in Cikava.



Nov pločnik na Cikavi (foto: arhiv Občina Grosuplje.)



Nov pločnik v Veliki Račni (foto: arhiv Občina Grosuplje.)



Nov pločnik in avtobusni postajališči na Malem Vrhu (foto: arhiv Občina Grosuplje.)

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Boljši dostop do ključnih storitev javnih ustanov in prostorov z vzpostavitvijo varnega in udobnega omrežja pešpoti tudi v naseljih izven središča občine

Za izboljšanje kakovosti življenja v občini je ključno, da prebivalci ne glede na to, ali živijo v središču ali na obrobju, enostavno dostopajo do ključnih storitev, kot so šole, zdravstvene ustanove, trgovine, kulturni centri in postaje javnega prevoza. Da bi to omogočili, je nujno vzpostaviti varno in udobno omrežje pešpoti, ki bo povežalo naselja z središčem občine.

Zagotavljanje pogojev za varno udeležbo pešcev v prometu pomeni zniževanje hitrosti in umirjanje motoriziranega prometa v naseljih ter gradnjo pešpoti za ločevanje pešcev od prometnih cest, kar bo zmanjšalo tveganje za nesreče in izboljšalo splošno varnost v prometu. Razširitev pločnikov, ureditev prehodov za pešce, postavitve prometne signalizacije in boljša osvetlitev so ključni ukrepi za povečanje varnosti pešcev. Vse to je še posebej pomembno v naseljih izven središča občine, kjer so pešpoti danes pogosto slabo dostopne ali celo neurejene.

Poleg varnosti pa je prav tako pomembno ustvariti prijetno izkušnjo hoje, ki bo spodbudila več prebivalcev, da se dnevno odločijo za pešačenje. Zato je treba zagotoviti tudi udobnost pešpoti. Zeleni koridorji dreves in postavitve urbane opreme, kot so klopi in pitniki, bodo povečali udobje in privlačnost pešpoti, kar bo posledično zmanjšalo potrebo po uporabi osebnih vozil, sploh za krajše vsakodnevne poti znotraj naselij.

Z uvedbo nekaterih ključnih infrastrukturnih ukrepov lahko pešačenje postane privlačna alternativa uporabi avtomobilov, kar bo pripomoglo k zmanjšanju prometnih zastojev, onesnaževanja in hrupa v občini. Poleg tega bo izboljšana infrastruktura za pešce izboljšala dostopnost vseh prebivalcev občine, tudi starejših, otrok in oseb z gibalnimi in senzoričnimi omejitvami, kar bo prispevalo k večji enakosti, trajnostnemu razvoju in izboljšani kakovosti življenja za vse prebivalce občine.

Strateško vodilo 2: Spodbujanje aktivnega prihoda v šolo z ureditvijo varnih in povezanih šolskih poti ter ozaveščanjem staršev, učiteljev in otrok

Hoja je ena najpreprostejših oblik gibanja, ki ne zahteva posebne opreme, hkrati pa pozitivno vpliva na telesno in duševno zdravje otrok. Z ustrežno urejenimi šolskimi potmi, ki bodo varne, udobne in dobro povezane, bo otrokom omogočeno, da vsakodnevne poti v šolo opravijo peš. To bo pripomoglo k izboljšanju trajnostne mobilnosti in kakovosti življenja v skupnosti.

Ureditev varnih in povezanih šolskih poti mora biti osredotočena na zagotavljanje varnih prehodov za pešce, širitev pločnikov, izboljšanje osvetlitve poti in postavitev prilagojene prometne signalizacije. Pomembno je, da so šolske poti ločene od prometnih cest, saj to zmanjšuje tveganje za nesreče. Otrokom in šolarjem prilagojene pešpoti bodo boljše pogoje za hojo omogočale tudi drugim ranljivim skupinam, kot so starejši ter osebe z oviranostmi.

Kljub vsemu pa samo izboljšana infrastruktura ni dovolj. Ključno je tudi ozaveščanje staršev, učiteljev in otrok o pomenu hoje, pri čemer morajo predvsem starši z lastnim zgledom spodbuditi svoje otroke, da se bodo ti v šolo večkrat odpravili peš. Pomembno pa lahko k izboljšanju kulture hoje med otroki z vključevanjem te v šolske dejavnosti prispevajo tudi učitelji.

Hoja namreč ne prispeva le k boljši telesni pripravljenosti otrok, temveč tudi k njihovem socialnemu razvoju, saj imajo na ta način priložnost za stike z vrstniki in naravo. Z vsakodnevnim aktivnim prihodom v šolo bodo otroci razvili zdrav življenjski slog, ki ga bodo lažje obdržali tudi v odrasli dobi.

Za uspeh tega strateškega vodila je nujno sodelovanje vseh deležnikov: staršev, učiteljev, lokalnih oblasti in skupnosti. S povezovanjem in usklajenim delovanjem bodo lahko v občini Grosuplje zagotovljeni varni, prijetni in spodbujajoči pogoji za hojo, ki bodo otrokom omogočili, da se vsakodnevno odpravijo v šolo peš – na zdrav, trajnosten in varen način.

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo peš na najmanj 6,5 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 3,5 % (vir: štetje prometa).

Povečanje deleža šolarjev, ki v osnovne šole prihajajo peš, s skirojem, rolko ali rolerji na najmanj 42 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 37 % (vir: anketa med šolarji).

CILJNI VREDNOSTI

STEBER II: KOLESARJENJE

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih povezav v in med naselji ter izboljšanje povezav s sosednjimi občinami je ključnega pomena za trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost življenja prebivalcev občine Grosuplje. 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 povezave 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 povezave zmanjšujejo tveganje za nesreče in izboljšujejo prometno varnost, saj ločijo kolesarje od motoriziranega prometa ter zagotavljajo urejene in osvetljene poti. Če so kolesarske povezave dobro urejene, več ljudi izbere kolo kot osnovno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti v šolo, službo ali trgovino.

Neprekinjene kolesarske povezave omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Ljubljana, Ivančna Gorica, Dobrepolje, Velike Lašče in Škofljica, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Priložnosti občine Grosuplje na področju kolesarjenja

Prebivalci občine Grosuplje kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (13%), za poti na delo in v središče občine (6%) ter do trgovin in drugih storitev v bližini doma (5%). V splošni anketi o prometu je kar 82% anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Grosuplje izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev.

Prav varnost ljudi je bila med anketiranci, podobno kot v primeru hoje, izpostavljena kot ključna vrednota pri

načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa tudi v tem primeru sledi želja prebivalcev in prebivalk, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za kolesarje.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 21% anketirancev. Še veliko večje število bi kratke poti raje opravilo s kolesom, če bi bile kolesarske povezave bolje urejene (41%), varnejše (38%) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (28%). Pomemben dejavnik pri odločitvi za kolesarjenje poleg urejenih kolesarskih povezav predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Kar 21% anketirancev bi bolj pogosto kolesarilo, če bi bil v občini Grosuplje vzpostavljen učinkovit javni sistem za izposajo koles, 19% pa, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah, dodatnih 13% anketirancev bi kolesarilo več, če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklopjanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa. Iz ankete je razvidno tudi, da 17% anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbranih lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 0,3%. Enak delež kolesarjev je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah, medtem ko je bilo na podlagi ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih ugotovljeno, da poti na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravi 4% zaposlenih.

Izzivi občine Grosuplje na področju kolesarjenja

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 naslavljati prednostno:

- Nevarne in neudobne kolesarske povezave povečujejo tveganje za prometne nesreče – slaba dostopnost z uporabo kolesa (npr. Gasilska cesta v Grosuplju, cesta Turjak – Št. Jurij, v Velikih Lipljenah).
- Kolesarske povezave v obliki mešanih površin – konflikti med pešci in kolesarji.
- Kolesarske povezave na cestišču – konflikti med kolesarji in vozniki osebnih vozil.
- Manjkajoče kolesarske povezave med in v naseljih – slaba dostopnost po občini (npr. središče Grosuplja mimo tržnice, ob Grosupeljščici, Taborska cesta, Gatina, Podgorica, Mlačevo, Spodnje Blato, Polica, Gorenja vas, Dolenja vas).
- Pomanjkljive povezave proti Ljubljani omejujejo mobilnost kolesarjev (skozi Šmarje - Sap in Škofljico).
- Pomanjkanje stojal za priklepanje koles in varnih kolesarnic v občini (ob objektih v javni rabi, ob trgovinah, šolah ...).



Nov pločnik in avtobusni postajališči na Malem Vrhu (foto: arhiv Občina Grosuplje.)

Dosežki občine Grosuplje na področju kolesarjenja

Kolesarske povezave do Velikega Mlačevega in Spodnje Slivnice

Občina Grosuplje je uspešno izvedla obsežna projekta ureditve kolesarskih povezav na relacijah Grosuplje–Veliko Mlačevo in Grosuplje–Spodnja Slivnica, v sklopu katerih so bile urejene ločene enostranske dvosmerne kolesarske steze, ki prebivalcem in obiskovalcem obeh naselij omogočajo hitro in varno povezavo z mestom Grosuplje, obenem pa zmanjšujejo potrebe po uporabi lastnega osebnega avtomobila za opravljanje vsakodnevnih potovanj.

Na Spodnji Slivnici je kolesarska povezava v obliki enostranske dvosmerne kolesarske steze zgrajena do začetka naselja, v samem naselju pa je tudi zaradi prostorskih omejitev promet kolesarjev urejen na vozišču v obliki koncepta souporabe prometnega pasu, ki z ustrezno talno prometno signalizacijo (piktogrami) voznike opozarja na prisotnost kolesarjev.



Souporaba prometnega pasu v naselju Spodnja Slivnica (foto: arhiv Občine Grosuplje)

Kolesarske povezave v središču Grosuplja

V sklopu celovitih rekonstrukcij Adamičeve in Taborske ceste so bile zgrajene nove kolesarske površine v obliki nivojsko ločenih kolesarskih stez in kolesarskih pasov na vozišču, s čimer se je v središču Grosuplja bistveno izboljšalo pogoje za varno in udobno kolesarjenje. Glavni namen gradnje kolesarskih povezav je želja po izboljšanju prometne varnostni najranljivejših udeležencev v prometu, s čimer lahko kolesarjenje postane učinkovita alternativa uporabi osebnega avtomobila za opravljanje vsakodnevnih potovanj po Grosuplju.

Poleg Adamičeve in Taborske ceste so bile kolesarske površine v obliki kolesarskih pasov na vozišču urejene tudi na Župančičevi cesti.

Kolesarnice in stojala za priklepanje koles

Ob železniški postaji v Grosuplju je bila postavljena varovana kolesarnica za električna kolesa s solarnimi paneli, ki omogoča hrambo in polnjenje do 8 električnih koles hkrati.

Poleg varovane kolesarnice za električna kolesa je bila ob železniški postaji v Grosuplju postavljena tudi pokrita kolesarnica za kolesa, ki omogoča parkiranje oziroma bočno priklepanje do 40 koles. Zaprta kolesarnica z enako kapaciteto (40 koles) je bila urejena tudi v okviru izgradnje parkirne hiše P+R Grosuplje.



Ureditev kolesarskih pasov na Taborski cesti v Grosuplju (foto: arhiv Občine Grosuplje)



Varovana kolesarnica za e-kolesa ob železniški postaji (foto: arhiv Občine Grosuplje)



Pokrita kolesarnica ob železniški postaji Grosuplje (foto: arhiv LUZ d.d.)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Spodbujanje kolesarjenja med občani z izboljšano infrastrukturo, ki omogoča varno in udobno vsakodnevno uporabo (vožnjo in hranjenje) ter storitvami, kot je izposoja koles

Spodbujanje kolesarjenja med občani Grosuplja je ključno za doseganje višjega deleža uporabe trajnostnih oblik mobilnosti, izboljšanje prometne varnosti ter kakovosti življenja. Za uspeh je treba zagotoviti ustrezno kolesarsko infrastrukturo, ki bo omogočila varno in udobno uporabo koles v vsakodnevem življenju. To vključuje gradnjo in širitev kolesarskih povezav, ki so ločene od glavnih prometnih cest, kar zmanjša tveganje za nesreče in omogoči brezskrbno vožnjo. Zvezne kolesarske povezave morajo povezovati vsa naselja in glavne točke v občini, kot so šole, trgovine, delovna mesta in postajališča javnega potniškega prometa.

Poleg same kolesarske infrastrukture je ključno, da se v občini zagotovi tudi vso podporno infrastrukturo, torej opremo za shranjevanje oziroma parkiranje koles, kot so stojala za bočno priklepanje koles in varne kolesarnice, kjer varno pustiti kolesa. Stojala za priklepanje koles in kolesarnice morajo biti postavljene na strateških lokacijah, kot so postajališča javnega prevoza, tržnice, izobraževalne ustanove, trgovine ter v okolici industrijskih ali poslovnih con.

Eden izmed ključnih korakov za spodbujanje kolesarjenja je tudi uvedba javnih storitev, kot je izposoja koles, ki uporabnikom omogoča, da brez večjih investicij dostopajo do koles in jih uporabljajo za vsakodnevne prevoze ali rekreacijo. Sistemi izposoje koles lahko bistveno prispevajo k večji dostopnosti kolesarjenja za vse prebivalce, tudi za tiste, ki nimajo lastnega kolesa.

CILJNA VREDNOST

Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo v izbrana podjetja prihajajo s kolesom ali e-kolesom na najmanj 7 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 4 % (vir: anketa med zaposlenimi).

STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

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

Z izboljšanjem javnega potniškega prometa bi se zmanjšala odvisnost prebivalcev do 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 avtobusnih povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi kraji, zlasti z Ljubljano.

Priložnosti občine Grosuplje na področju javnega potniškega prometa

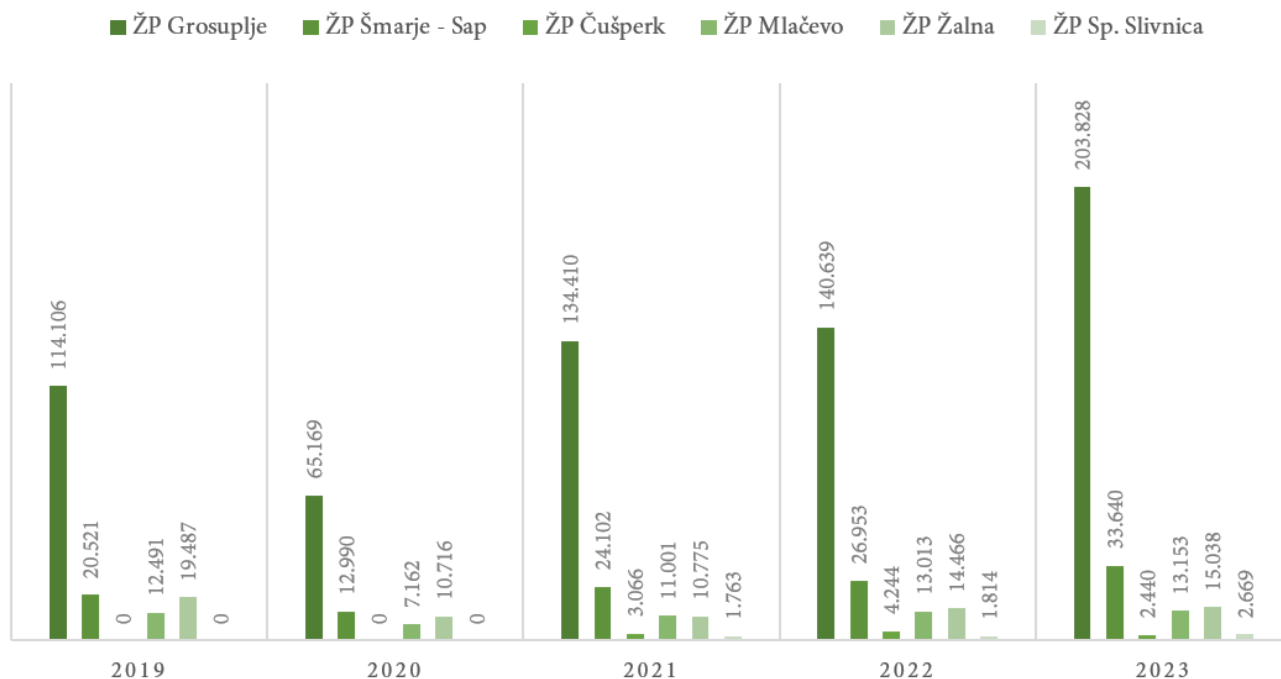
Rezultati splošne ankete o prometu med prebivalci Grosuplje so pokazali, da anketirani javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa, ki vključuje tako avtobus kot vlak, znaša 13 %. Anketiranci, ki so sodelovali anketi, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo, nekoliko manj pa za poti na delo. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Grosuplje, pa je razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 22 % anketiranih šolarjev, medtem ko običajne avtobusne linije oziroma vlak za prihod v šolo uporablja 4 % šolarjev. Nižji deleži uporabe javnega potniškega prometa za poti na delo so razvidni iz ankete v izbranih podjetjih, kjer zaposleni javnega potniškega prometa za prihod na delovno mesto skorajda ne uporabljajo, saj se tega načina poslužuje zgolj 1 %.

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Grosuplje bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 80 % vprašanih meni, da bi bilo potrebno povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij mestnih in medkrajevskih avtobusnih in železniških prevozov.

Do Grosuplja je podaljšana linija ljubljanskega avtobusnega potniškega prometa (linija 3G), poleg tega pa je na območju občine organiziranih več medkrajevnih avtobusnih linij, kjer prevoze prav tako opravlja podjetje LPP d.o.o. Na podlagi podatkov prevoznika LPP je bilo na vseh medkrajevnih in mestni liniji 3G v oktobru 2024 skupaj prešteti 30.357 potnikov oziroma validacij vozovnic, pri čemer so upoštevani samo tisti potniki, ki so na avtobus vstopili oziroma iz njega izstopili na avtobusnih postajališčih znotraj občine Grosuplje.

Javni potniški promet v občini Grosuplje poleg avtobusnega javnega potniškega prometa obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba se je v zadnjih letih povečala. Podatki Slovenskih železnic o številu odpravljenih potnikov po postajališčih kažejo, da se je število potnikov na železniški postaji Grosuplje v letu 2023 glede na leto 2019 povečalo za 79 %, na železniškem postajališču Šmarje - Sap za 64 %, na železniškem postajališču Mlačevo pa za 5 %.

Število odpravljenih potnikov na železniških postajališčih v občini Grosuplje



Število odpravljenih potnikov na železniških postajališčih v občini Grosuplje (SŽ, 2024)

Izzivi občine Grosuplje na področju javnega potniškega prometa

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:

- Nizke frekvence javnega potniškega prometa (avtobusa in vlaka) zlasti v konicah – slaba dostopnost javnega potniškega prometa v času največjih potreb.
- Pomanjkanje avtobusnih povezav do okoliških naselij – slaba dostopnost za prebivalce teh naselij/območij do javnih ustanov v središču občine (industrijska cona, Gatina, Sončni dvori, relacije Velike Lipljene–Grosuplje–Ljubljana, Bičje–Grosuplje, Lipoglav–Šmarje - Sap).
- Neuskkljeni urniki šolskih prevozov s potrebami delovno aktivnih prebivalcev – nizka fleksibilnosti pri uporabi javnega potniškega prometa ter težave pri usklajevanju šolskih in delovnih obveznosti.
- Zapolnjene kapacitete avtobusov in vlakovnih garnitur v času prometnih konic – omejene možnosti za prevoz v času največjih potreb, kar povzroča slabe uporabniške izkušnje.
- Neurejene in slabo opremljene avtobusne postaje – slaba dostopnost in udobje za potnike (npr. AP Grosuplje - Dom starejših občanov, AP Grosuplje pri mostu, AP Žalna, AP Št. Jurij, AP Velike Lipljene, AP Plešivica pri Žalni, AP Drobnič in AP Ponova vas).
- Majhen delež (1 %) anketirancev uporablja za poti v službo uporablja javni potniški promet – visoka odvisnost od osebnih avtomobilov, pogosti zastoji in onesnaženost okolja.

Dosežki občine Grosuplje na področju javnega potniškega prometa

Grosupeljski zapeljivec

Grosupeljski Zapeljivec nudi brezplačne vožnje po mestu Grosuplje, občanke in občane pa lahko zapelje do mestne tržnice, zdravstvenega doma, doma starejših občanov, mestne knjižnice, lekarne, cerkve sv. Mihaela ali po nakupih. V prvi vrsti je namenjen starejšim prebivalcem ter drugim ranljivejšim skupinam prebivalcev, da jim je omogočena večja mobilnost.

Grosupeljčan

Grosupeljčan je namenjen starejšim občankam in občanom za prevoze do zdravstvenega doma in druge nujne prevoze. Prevozi so brezplačni. Na voljo so tudi staršem z mlajšimi otroki za prevoz do zdravstvenega doma. Storitev se izvaja z električnim vozilom v lasti občine in poteka v sodelovanju z Ljubljanskim potniškim prometom (LPP).



Storitev prevozov na klic - Grosupeljski zapeljivec (foto: arhiv Občine Grosuplje)



Storitev prevozov na klic - Grosupeljčan (foto: arhiv Občine Grosuplje)

Parkirna hiša P+R Grosuplje

Nova Parkirna hiša P+R Grosuplje ob glavni avtobusni in železniški postaji v Grosuplju je zgrajena v 6 etažah z 222 parkirnimi mesti, od tega je 161 parkirnih mest namenjenih parkiranju po sistemu P+R in 61 klasičnemu plačljivemu parkiranju. 10 parkirnih mest omogoča tudi polnjenje električnih vozil, ob parkirni hiši pa je tudi zaprta kolesarnica za 40 koles. Število parkiranj v garažni hiši po principu P+R, ko vozniki preostanek svoje poti opravijo z različnimi oblikami javnega potniškega prometa, v zadnjih letih znatno narašča, in sicer je bilo v januarju 2022 v garažni hiši zaznanih približno 45 parkiranj po principu P+R, v januarju 2025 pa že približno 400.



Parkirna hiša P+R Grosuplje (foto: arhiv Občine Grosuplje)

Nadgradnja železniške in avtobusne postaje Grosuplje

Nadgradnja železniške postaje Grosuplje je obsegala zamenjavo spodnje in zgornje tirne konstrukcije železniške proge, zgrajena je bila nova peronska infrastruktura, vključno z izven nivojskim dostopom, urejenim pod vsemi tiri, na perone, ter izvedla nadgradnja telekomunikacijskih in elektroenergetskih naprav. Na območju ukinjenega nivojskega prehoda v bližini Sončnih dvorov je bil zgrajen dodatni podhod. Prav tako je bilo obnovljeno avtobusno in železniško postajno poslopje, vsi dostopi na železniški in avtobusni postaji pa so prilagojeni invalidom in funkcionalno oviranim osebam.



Prenovljena železniška postaja Grosuplje (foto: arhiv Občine Grosuplje)

Izboljšanje avtobusne infrastrukture

Za razvoj trajnostne mobilnosti je ključna pogostejša uporaba javnega prometa. V ta namen so se v preteklih letih prenovila in dogradila avtobusna postajališča ter nadstrešnice na različnih lokacijah v občini, kar uporabnicam in uporabnikom omogoča udobnejše in prijaznejše čakanje na avtobus ter povečuje privlačnost javnega potniškega prometa.



Prenovljena glavna avtobusna postaja Grosuplje (foto: arhiv LUZ d.d.)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 4: Razvoj dostopnega, hitrega in povezanega JPP kot konkurenčne alternative avtomobilu s povečevanjem frekvence, prilagoditvijo vozni redov in integracijo različnih oblik javnega potniškega prometa

Ena od ključnih nalog za povečanje deleža uporabe trajnostnih načinov mobilnosti v občini je razvoj dostopnega, hitrega in povezanega sistema javnega potniškega prometa (JPP), ki bo učinkovito konkuriral uporabi osebnih vozil. Za doseg tega cilja je nujno povečati frekvence in kapacitete javnega prevoza, zlasti v časih največje potrebe (čas jutranje in popoldanske konice), s čimer bodo potniki imeli na voljo hiter in enostaven prevoz do željenih destinacij.

Prilagoditev vozni redov je ključnega pomena za zagotavljanje večje fleksibilnosti in dostopnosti JPP. Urniki morajo biti usklajeni z delovnimi obveznostmi, šolskimi urniki in potrebami prebivalcev, kar pomeni, da mora biti javni prevoz na voljo tudi izven običajnih delovnih ur, na primer v večernih urah in ob vikendih. Poleg tega je pomembno, da vozni redi omogočajo enostavno prehajanje med različnimi vrstami javnega prevoza (avtobus in vlak), s čimer se povečuje celotna učinkovitost in dostopnost sistema.

Za zagotovitev udobnosti in konkurenčnosti JPP v primerjavi z avtomobilom je ključno tudi izboljšanje infrastrukture postajališč (nadstrešnice, klopi, stojala za kolesa, postaje za izposajo e-koles, informativne table ...) ter zagotovitev ustrezne opreme v vozilih in garniturah (udobni sedeži, klimatizacija, prostor za prtljago, Wi-Fi, informacijski sistemi, koši za smeti ...).

Povezovanje različnih vrst javnega prevoza ter prehajanje iz ene oblike na drugo (avtobusi, vlaki in druge oblike), mora biti enostavno in časovno konkurenčno, kar bo uporabnikom omogočilo hitro, udobno in brezskrbno premikanje po občini in širši regiji.

Povečanje števila potnikov na mestnih in medkrajevnih avtobusih prevoznika LPP, ki vozovnico validirajo v občini Grosuplje za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. V mesecu oktobru 2024 je bilo na vseh avtobusnih postajališčih v občini Grosuplje validiranih 30.357 vozovnic (vir: podatki prevoznika LPP).

Povečanje števila potnikov na železniški postaji Grosuplje in železniškem postajališču Šmarje - Sap za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. V celotnem letu 2023 je bilo na železniški postaji Grosuplje prešteti 203.828 potnikov, na železniškem postajališču Šmarje - Sap pa 33.640 potnikov (vir: podatki prevoznika Slovenske železnice).

CILJNI VREDNOSTI

STEBER IV: MOTORNI PROMET

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

Priložnosti občine Grosuplje na področju motornega prometa

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

Čeprav se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, pa se tri četrtine (74%) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini (73%) ne strinja, da je v Grosuplju preveč parkirnih mest ali da so premalo upravljana. Hkrati pa 66% meni, da je parkirišč trenutno premalo in da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 40% anketiranih, medtem ko prav tako 40% tega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je bilo ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja dobra tretjina anketiranih.

S štetjem prometa na izbranih lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 83,3%. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil se skupni delež motornih vozil poveča na 92,2%.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Grosuplje, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebem avtomobilu pripelje samih (73%), 10% zaposlenih v osebem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike, 6% zaposlenih pa se v avtomobilu pripelje kot sopotnik. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 37% osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbranih 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 Grosuplje 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 Grosuplje, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju:

Avtomatski števec prometa 273 Cikava (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	14.319	60	12.447	91	1.152	138	119	140	172
2020	12.090	59	10.341	66	1.076	125	115	130	178
2021	13.246	59	11.310	84	1.175	134	132	139	213
2022	13.836	72	11.864	88	1.216	135	116	142	203
2023	13.810	73	11.873	91	1.183	137	103	157	193

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

Avtomatski števec prometa 275 Veliko Mlačevo (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	7.051	48	6.280	34	507	54	66	14	48
2020	6.193	50	5.473	22	481	50	60	15	42
2021	6.776	47	5.947	33	534	56	75	20	64
2022	6.874	50	6.069	40	531	51	51	26	56
2023	6.800	52	5.984	39	525	53	78	17	52

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

Avtomatski števec prometa 561 Grosuplje (vozil/dan)

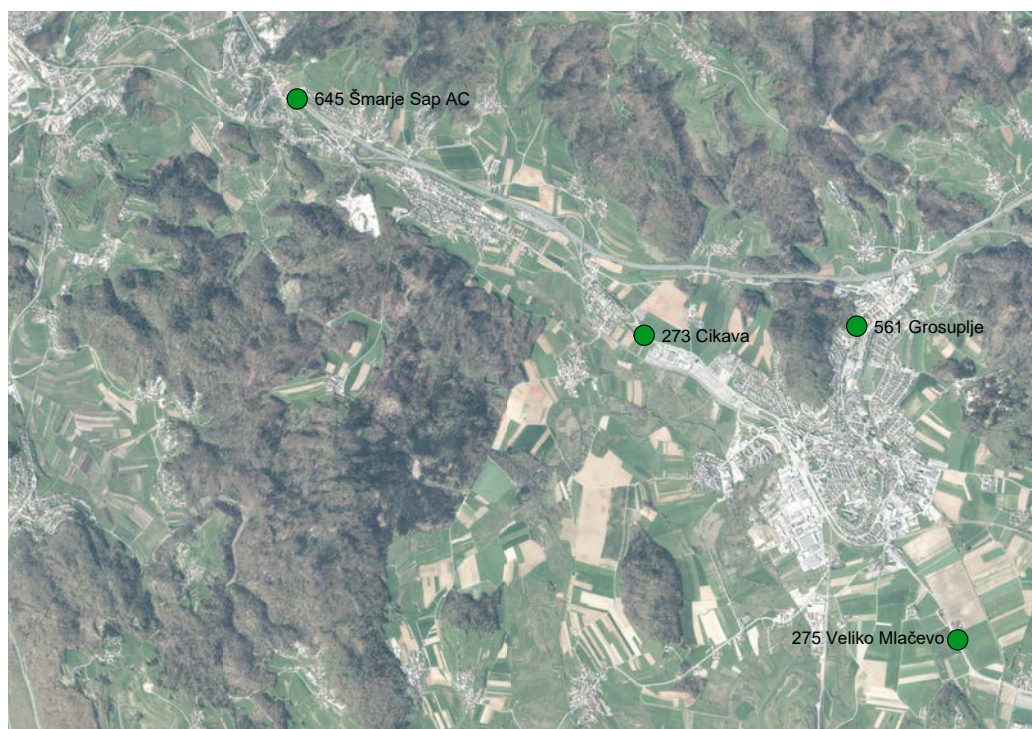
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	7.130	32	6.188	101	543	103	62	34	67
2020	6.279	30	5.388	68	541	95	58	35	64
2021	7.215	32	6.203	92	627	100	57	34	70
2022	7.612	38	6.551	106	666	93	61	34	63
2023	7.771	39	6.690	96	670	91	90	32	63

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

Avtomatski števec prometa 645 Šmarje Sap (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	58.761	102	49.186	388	4.967	564	324	679	2.551
2020	45.505	67	37.247	154	4.183	514	306	616	2.418
2021	53.964	97	44.995	201	4.523	555	322	618	2.653
2022	59.236	116	49.834	283	4.844	542	304	593	2.720
2023	62.171	125	52.017	345	5.132	541	321	602	3.088

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



Lokacije obravnavanih avtomatskih števec prometa na državnih cestah v občini Grosuplje (vir: LUZ d.d., 2025)

Povprečne hitrosti na lokalnih cestnih odsekih v občini Grosuplje je možno spremljati preko podatkov informativnih merilnikov hitrosti (»Vi vozite«). V sklopu izdelave OCPS so bili obravnavani podatki štirih merilnikov hitrosti, pri čemer je bilo ugotovljeno, da je povprečna hitrosti vozil na dveh merilnih mestih višja od dovoljene hitrosti na teh odsekih (podatki za leto 2024).

Na lokaciji Šmarje - Sap je hitrost vozil omejena na 50 km/h.

Povprečna hitrost na merilnem mestu je v letu 2024 znašala 38 km/h. Mimo merilnega mesta je 5 % voznikov vozilo prehitro.

Na lokaciji Ljubljanska cesta Grosuplje je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v letu 2024 znašala 41 km/h. Mimo merilnega mesta je 4 % voznikov vozilo prehitro.

Na lokaciji Mala vas je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v letu 2024 znašala 54 km/h. Mimo merilnega mesta je 64 % voznikov vozilo prehitro.

Na lokaciji Št. Jurij je hitrost vozil omejena na 30 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v letu 2024 znašala 41 km/h. Mimo merilnega mesta je 91 % voznikov vozilo prehitro.

Izzivi občine Grosuplje na področju motornega prometa

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:

- Velika obremenjenost lokalnih cest s tranzitnim, predvsem tovornim prometom, zaradi česar dnevno nastajajo zastoji, povečana pa je tudi raven hrupa v naseljih.
- Mestoma preozka vozišča za srečevanje tovornega in osebnega vozila, kar povečuje možnosti za nastanek prometnih nesreč ter zmanjšuje varnost udeležencev v prometu (npr. Velike Lipljene, Št. Jurij).
- Dotrajana in slabo vzdrževana vozišča povečujejo tveganje za poškodbe vozil (npr. Industrijska cesta v industrijski coni Grosuplje, relacija Grosuplje–Turjak).
- Prehitra vožnja oziroma previsoke hitrostne omejitve povečujejo tveganje za prometne nesreče, zlasti v naseljih (npr. Plešivica pri Žalni, Mala Stara vas, Spodnje Blato, Brvace pri Mercatorju, Polica pri gasilskem domu, smer Grosuplje–Turjak).
- Nezavarovani nivojski prehodi železniške proge (npr. Veliko Mlačevo).
- Preveč motornega prometa v okolici šol in šolskih poti zmanjšuje prometno varnost otrok in šolarjev.
- Težave pri komuniciranju obstoječe parkirne politike povzročata nesoglasja in nezadovoljstvo med prebivalci.

Dosežki občine Grosuplje na področju motornega prometa

Rekonstrukcija Adamičeve ceste v Grosuplju

V sklopu celovite rekonstrukcije vozišča Adamičeve ceste so bili urejeni tudi pločniki, kolesarske površine, avtobusna postajališča, cestna razsvetljava, parkirišča in semaforizacija.

Rekonstrukcija ceste v Velikem Mlačevem

V naselju Veliko Mlačevo je bila izvedena celovita rekonstrukcija vozišča državne regionalne ceste R3-647, v sklopu katere je bilo zgrajeno tudi novo krožno križišče. V sklopu celovite rekonstrukcije vozišča so bili urejeni tudi pločniki, kolesarski pasovi, avtobusna postajališča in cestna razsvetljava.

Ureditev križišča pri Bambiču

Križišče pri Bambiču je bilo preurejeno v krožišče, dela pa so obsegala tudi ureditev pločnikov, kolesarskih pasov, avtobusnih postajališč in cestne razsvetljave.

Nadvoz Motvoz čez železniško progo v Grosuplju

Obstoječi nadvoz Motvoz čez železniško progo proti Ponovi vasi, ki je predstavljal ozko grlo, je nadomestil nov, širši, bolj varen tudi za največja vozila, pa tudi za pešce in kolesarje.



Celovito obnovljena Adamičeva cesta v Grosuplju (foto: arhiv Občine Grosuplje)



Ureditev novega krožišča pri Bambiču (foto: arhiv Občine Grosuplje)



Obnovljena cesta in novo krožno križišče v Velikem Mlačevem (foto: arhiv Občine Grosuplje)



Nov nadvoz nad železniško progo pri Motvozu (foto: arhiv Občine Grosuplje)

Rekonstrukcija Taborske ceste v Grosuplju

Taborska cesta v Grosuplje v dolžini 560 m, vse od krožišča pri občini do nadvoza pri nekdanjem Motvozu, je lepo prenovljena in opremljena tudi z obojestranskim pločnikom in kolesarskim pasom. Prenova Taborske ceste je vključevala obnovo dela kanalizacijskih vodov, elektro povezav, cesta je dobila novo asfaltno prevleko, dopolnjena in posodobljena je bila tudi cestna razsvetljava, narisane horizontalne oznake in postavljena prometna signalizacija.

Rekonstrukcija ceste Grosuplje–Spodnja Slivnica

V sklopu celovite rekonstrukcije ceste so bili urejeni tudi pločniki, kolesarski pasovi, avtobusna postajališča ter cestna razsvetljava.

Izvedena je bila tudi rekonstrukcija javnih poti v naselju Velika Žalna in Mala Žalna ter rekonstrukcija ceste Velika Stara vas v smeri proti Polici.

Prikazovalniki hitrosti

S ciljem zmanjševanja prekomerne hitrosti motornih vozil so bili po občini postavljeni novi prikazovalniki hitrosti, od tega en mobilni. Ti služijo tudi analizi hitrosti na najbolj izpostavljenih cestnih odsekih. Ustrezna hitrost motornih vozil prispeva k večji varnosti vseh prometnih udeležencev in manjši hrupni in okoljski onesnaženosti lokalnega okolja.

Ohišja za stacionarne radarje

Na najbolj kritičnih lokacijah smo namestili ohišja za stacionarni radar, ki meri hitrost vozil. Občina Grosuplje na ta način pristopa k umirjanju prometa v naseljih, s ciljem opozoriti vse voznice in voznike, naj povsod, zagotovo pa v naseljih, upoštevajo omejitve hitrosti.

Izboljšanje cestne infrastrukture

Občina Grosuplje s stalnimi rekonstrukcijami obstoječih cest in z vlaganji v nove cestne povezave, krožišča in signalizacijo izboljšuje predvsem preglednost, pretočnost in varnost motornega prometa.

Parkirna politika

V občini Grosuplje je na devetih javnih parkiriščih - pri Zdravstvenem domu, pri tržnici, Kolodvorska, Pod gozdom, pri Knjižnici, Partizanska, pri Kongu, pri nogometnem igrišču in Toneta Kralja, urejenih 334 parkirnih mest, poleg tega še 222 v parkirni hiši P+R Grosuplje. Od slednjih jih je 161 namenjenih za parkiranje po sistemu P+R, ki so brezplačna. V Šmarju - Sapu je na parkirišču Park urejenih 32 parkirnih mest. Urejenih je tudi 64 parkirišč za kratkotrajno parkiranje za dostavo otrok pred vzgojno izobraževalnimi ustanovami, ki predvsem staršem in otrokom omogočajo hiter dostop do šole ali vrtca. Na različnih lokacijah so urejena tudi parkirišča za invalide, pri Zdravstvenem domu je urejeno parkirišče za taksi vozila. Poskrbljeno pa je tudi za lastnike elektro vozil, ki med polnjenjem prav tako potrebujejo parkirno mesto.



Celovito obnovljena Taborska cesta v Grosuplju (foto: arhiv Občine Grosuplje)

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 5: Zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila z umirjanjem in omejevanjem prometa v središčih, stanovanjskih in šolskih območjih

Eno izmed ključnih načel trajnostne mobilnosti v občini je zmanjšanje vsakodnevne odvisnosti od osebnih avtomobilov, še posebej v mestnem središču ter v stanovanjskih in šolskih območjih. To načelo neposredno vpliva na izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev, zmanjšanje onesnaženosti zraka in hrupa ter povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu, zlasti otrok in pešcev.

Umirjanje prometa na ciljnih območjih pomeni uvajanje ukrepov, kot so nižje hitrostne omejitve, uvedba con za pešce, vzpostavitev enosmernih ulic ter ustvarjanje območij z omejenim dostopom za osebna vozila, s čimer za zagotovi varnejše in prijetnejše okolje za pešce, kolesarje in vse druge uporabnike javnega prostora. Zmanjšanje oziroma omejevanje prometa v teh občutljivih območjih lahko omogoči boljšo dostopnost do različnih javnih storitev za vse lokalne prebivalce, boljše pogoje za igre in druženje ter boljšo kakovost zraka.

Za zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov bo potrebno spodbujati in povečati deleže uporabe javnega potniškega prometa, kolesarjenja in hoje. Povečanje dostopnosti do javnih prevoznih sredstev, vzpostavitev več kolesarskih povezav ter zagotovitev primernih infrastrukturnih rešitev, kot so na primer stojala za kolesa, postaje za izposajo e-koles in varni prehodi za pešce, bodo spodbudili prebivalce, da se vsaj občasno odločijo za trajnostne oblike prevoza.

Strateško vodilo 6: Učinkovito upravljanje parkiranja z razvojem parkirne politike za boljšo dostopnost do ključnih storitev ter kakovost bivanja

Ustrezna prostorska umestitev in učinkovito upravljanje parkiranja je ključno za izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev v občini ter za povečanje splošne kakovosti življenja prebivalcev. Z ustrežno parkirno politiko želimo doseči boljšo organizacijo parkirnih površin, zmanjšanje števila voženj z osebnimi avtomobili, ki nastanejo zaradi iskanja parkirnega prostora, ter povečanje varnosti na cestah.

Razvoj parkirne politike mora temeljiti na strokovni analizi realnih potreb po parkirnih mestih, pri čemer mora imeti prioriteto optimizacija razpoložljivih parkirnih kapacitet prednost pred gradnjo novih, saj se tako lahko prepreči prekomerno zasedanje prostora.

Ena izmed ključnih komponent uspešne parkirne politike je uvedba ukrepov za upravljanje parkirnih mest v urbanih in stanovanjskih območjih. To vključuje uvedbo plačljivih parkirnih con, sistemov za spremljanje prostih parkirnih mest ter spodbujanje souporabe vozil. Na ta način se bo zmanjšala prekomerna raba parkirnih površin, hkrati pa se bo prebivalcem omogočil lažji dostop do ključnih storitev.

Strateško vodilo 7: Izboljšanje prometne varnosti in kulture vseh udeležencev v prometu z ozaveščanjem in izobraževanjem

Izboljšanje prometne varnosti je ključnega pomena za zaščito življenja in zdravja vseh udeležencev v prometu. Da bi dosegli zastavljeni cilj, je nujno izboljšati prometno kulturo in povečati odgovornost tako voznikov kot tudi pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu. Vse to lahko najlažje dosežemo z ozaveščanjem, izobraževanjem in spodbujanjem odgovornega ravnanja v prometu.

Ena izmed glavnih prioritete je izvajanje rednih kampanj za ozaveščanje o varnosti v prometu, ki se osredotočajo na preprečevanje nesreč, zmanjšanje hitrosti, uporabo zaščitnih sredstev (kot so čelade za kolesarje in motoriste) ter spoštovanje pravilnega vedenja v prometu. Tako kampanje kot tudi različni izobraževalni programi morajo vključevati vse starostne skupine in segmente prebivalstva, od otrok in mladostnikov do odraslih in starejših, saj se lahko le na ta način zagotovi dolgoročen učinek.

Pri tem je pomembno sodelovanje z izobraževalnimi ustanovami, s čimer se pri otrokih že v zgodnjem obdobju oblikujejo pozitivne navade in odgovorno ravnanje v prometu. Programi, ki vključujejo praktične delavnice, bodo mladim pomagali razumeti pomen varnosti in spoštovanja pravil v prometu.

Poleg izobraževalnih in spodbujevalnih akcij je za doseg zastavljenega cilja v prometne sisteme smiselno vključevati tudi pametne tehnologije, kot so pametni prometni sistemi in mobilne aplikacije, ki obveščajo voznike in pešce o prometnih razmerah, hkrati pa zagotavljajo sprotne informacije o varnostnih tveganjih.

CILJNI VREDNOSTI

Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil v strukturi prometnih načinov v občini na največ 88 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 92,2 %, pri čemer delež vključuje tako osebna (83,3 %) kot tudi tovorna vozila (8,9 %) (vir: štetje prometa).

Zmanjšanje povprečne hitrosti vozil na lokacijah informativnih merilnikov hitrosti »Vi vozite«, kjer je povprečna hitrost višja od dovoljene, za najmanj 5 km/h v času izvajanja strategije (vir: podatki informativnih merilnikov hitrosti).

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

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

Priložnosti občine Grosuplje na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje je v občini Grosuplje dobro politično sprejeto. Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja je potrebno 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.

Izzivi občine Grosuplje na področju celostnega prometnega načrtovanja

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 naslavljati prednostno:

- Pomanjkanje rednega zbiranja in spremljanja prometnih podatkov ter kazalnikov učinka.
- Omejeno poznavanje in uporaba konceptov celostnega prometnega načrtovanja (CPN) znotraj občinske uprave.
- Neenakomerno financiranje ukrepov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost (90 % infrastrukturni ukrepi in 10 % mehki ukrepi), ter neenakomerno financiranje infrastrukture po stebrih mobilnosti (večinski delež sredstev se nameni infrastrukturi za motorni promet).
- Pomanjkanje mestnega osrednjega javnega prostora – mestnega središča (okolica občinske stavbe in okolica tržnice).
- S prometnega vidika neustrezno umeščanje stanovanjskih sosesk v prostor (npr. Sončni dvori) – slaba dostopnost do območja peš, s kolesom, javnim potniškim prometom.

Dosežki občine Grosuplje na področju celostnega prometnega načrtovanja

Grosuplje med najbolj aktivnimi občinami na področju prometne politike

Občina Grosuplje se ponaša z visoko kulturo v prometu, kar prispeva k dvigu kakovosti življenja in k prijetnejšemu bivanju vseh občanov. Varnost vseh in skrb za najranljivejše udeležence cestnega prometa sta ključni prioriteti občine; prav zato je občina umirila promet in zagotovila varnejše pešpoti ter hitrejše in udobnejše kolesarske povezave, ki povezujejo že skorajda vse večje kraje v občini.

Z ureditvijo prometnih preusmeritev, omejevanjem motornega prometa in premišljenim upravljanjem parkiranja, je občina razbremenila mestno jedro in izboljšala pretočnost prometa skozi širše središče mesta. Središče mesta je tako mirnejše in bolj povezano z okoliškimi kraji.

Zagotovljena je razširjena ponudba javnega potniškega prometa in brezplačnega prevoza na klic, ki skrbi za socialno ogrožene in tiste najbolj ranljive; tako je zagotovljena dostopnost vsem do vseh javnih servisov in storitev. Prenos znanja in izobraževanje o prednostih uporabe trajnostnih načinov prevoza ostaja ena izmed prioritet občine, saj se tako skrb za varnost v prometu razvija in gradi tudi pri najmlajših. Občina Grosuplje s svojo ambiciozno vizijo tako ostaja ena najbolj aktivnih občin na področju prometne politike.

Načrtovanje in gradnja infrastrukture po principu celostnega prometnega načrtovanja

Princip celostnega prometnega načrtovanja je Občina Grosuplje v okviru posameznih izvedenih projektov že uspešno prenesla v prakso. Celovite obnove nekaterih pomembnih cest v občini (npr. Adamičeve in Taborske ceste v Grosuplju) tako niso sledile običajnim načrtovalskim praksam po izboljšanju pogojev zgolj za motorni promet, ampak so bile zastavljene bistveno širše. V okviru izvedenih projektov so se tako dogradile nove površine za pešce in kolesarje, izboljšana pa je bila tudi vsa ključna infrastruktura za izvajanje različnih oblik javnega potniškega prometa.

Z izboljšanjem dostopnosti do storitev javnega potniškega prometa (navezava na glavno avtobusno in železniško postajo Grosuplje) je Občina Grosuplje v zadnjih letih prispevala k izboljšanju pogojev za bivanje za prebivalce soseske Sončni dvori, ki je bila v preteklosti v prostor umeščena brez ustrezne dostopnosti do infrastrukture trajnostnih oblik mobilnosti, vsakodnevne poti prebivalcev soseske pa so bile tako v večini vezane na uporabo lastnega osebnega avtomobila.

Občina Grosuplje pri načrtovanju in gradnji ključnih infrastrukturnih projektov že sedaj upošteva potrebe po nadgradnji prometne infrastrukture v prihodnje. S tem namenom je bil železniški nadvoz Brezje zasnovan in zgrajen tako, da omogoča širitev oziroma gradnjo dodatnega železniškega tira na odseku železniških prog Ljubljana–Novo mesto–Metlika oziroma Ljubljana–Kočevje.



Železniški nadvoz Brezje (foto: arhiv Občine Grosuplje)

Povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja

Občina Grosuplje v novih prostorskih dokumentih povezuje prometno in prostorsko načrtovanje tako v primeru umeščanja novih stanovanjskih sosesk (npr. soseska Arcus) kot pri drugih pomembnih infrastrukturnih projektih (npr. prostorsko umeščanje nove obvozne ceste in nove Kettejeve ceste v Grosuplju). V sklopu prostorskega načrtovanja novih poselitvenih območij in drugih infrastrukturnih projektov ima ustrezna prometna dostopnost za vse oblike mobilnosti, tudi za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet ključno vlogo pri odločitvah Občine Grosuplje glede izvedbe načrtovanih projektov.

Tudi gradnja novih prometnih povezav, kot sta nova obvozna in Kettejeva cesta, ki bosta prvenstveno namenjeni motornemu prometu, bo Občini Grosuplje omogočila nadaljnji razvoj prometne infrastrukture po načelih celostnega prometnega načrtovanja, saj se bodo prometno razbremenjene obstoječe lokalne ceste z ustreznimi infrastrukturnimi posegi v prihodnje lahko v večji meri namenjene pešcem, kolesarjem ter drugim trajnostnim oblikam mobilnosti. S tem bo razvoj urbanega okolja v občini sledil potrebam zdravih in aktivnih prebivalcev, kjer dostopnost do vsakodnevnih storitev ne bo vezana samo na uporabo lastnega osebnega vozila.

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 8: Razvoj podatkovno podprtega odločanja za učinkovitejše izvajanje OCPS in CPN

Za doseg zastavljenih ciljev trajnostne mobilnosti in učinkovitega izvajanja načel celostnega prometnega načrtovanja (CPN) je nujno vzpostaviti sistematično zbiranje, obdelavo in uporabo prometnih podatkov (npr. podatki o deležih uporabe različnih oblik mobilnosti, pridobljeni s štetjem prometa, podatki o številu potnikov na različnih oblikah javnega potniškega prometa, podatki o zasedenosti parkirišč ipd.).

Podatkovno podprto odločanje omogoča Občini, da sprejema informirane odločitve na podlagi dejanskih prometnih podatkov in analiz, kar pripomore k boljši prilagoditvi ukrepov in infrastrukturnih rešitev dejanskim potrebam vseh uporabnikov prometa. Zajemanje ključnih podatkov o prometnih tokovih, številu udeležencev, njihovem vedenju v prometu in učinkovitosti izvajanja ukrepov omogoča natančnejše ocenjevanje stanja in bolj ciljno usmerjene ukrepe za izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje negativnih vplivov prometa in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti.

Pomembno je, da se podatki redno spremljajo, analizirajo in posodablajo, kar omogoča hitro prepoznavanje morebitnih težav, napredka in potrebnih prilagoditev v realnem času. Podatkovno podprto odločanje omogoča tudi boljše usklajevanje različnih prometnih politik, saj omogoča lažjo izmenjavo informacij med občinskimi organi, občani, podjetji in drugimi deležniki, kar pripomore k enotnemu in usklajenemu izvajanju prometnih ukrepov.

Strateško vodilo 9: Krepitev strokovne usposobljenosti občinske uprave preko dodatnih izobraževanj, strokovnih delavnic in ogledov dobrih praks, za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti

Za uspešno izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti je ključno, da ima občinska uprava ustrezno strokovno usposobljene kadre, ki so sposobni učinkovito načrtovati, izvajati in spremljati različne ukrepe. Krepitev strokovne usposobljenosti zaposlenih v občinski upravi z dodatnimi izobraževanji, delavnicami in ogledom dobrih praks omogoča boljše razumevanje potreb po trajnostni mobilnosti in učinkovito implementacijo načel celostnega prometnega načrtovanja (CPN) ter drugih strategij.

Dodatna izobraževanja in strokovne delavnice občinskim uslužbencem omogočajo pridobivanje novih znanj o najnovejših pristopih, tehnologijah in zakonodaji s področja trajnostne mobilnosti, kar povečuje njihovo usposobljenost za uvajanje inovativnih in učinkovitih rešitev. Ogledi dobrih praks v drugih občinah ali mestih, ki so uspešno izvedle podobne ukrepe, konference v tujini in študijski obiski omogočajo pridobivanje konkretnih primerov za prenos dobrih praks in prilagoditev teh rešitve na lokalne razmere.

Stem se zagotavlja, da občinska uprava ne le izpolnjuje svoje obveznosti, ampak tudi aktivno prispeva k ustvarjanju bolj trajnostnega in kakovostnega okolja za vse prebivalce. Povečanje strokovne usposobljenosti bo občini omogočilo boljše usklajevanje različnih interesov, učinkovitejšo implementacijo prometnih ukrepov ter večjo sposobnost prilagajanja novim izzivom v prihodnosti.

Strateško vodilo 10: Usmerjeno prostorsko in prometno načrtovanje za kakovostnejše bivalno okolje

Za občino Grosuplje je usmerjeno prostorsko in prometno načrtovanje ključno načelo, ki bo v prihodnje omogočilo uravnotežen razvoj naselij, učinkovito rabo prostora in kakovostno povezovanje prebivalcev znotraj občine ter širše v regiji. Samo z načrtnim umeščanjem novih stanovanjskih, gospodarskih in javnih objektov v prostor se namreč preprečuje stihijsko pozidavo ter ohranja zelene površine, naravne vire in kulturno krajino.

Na področju prometa usmerjeno načrtovanje vseh prometnih načinov zagotavlja varno, hitro in trajnostno povezovanje, saj omogoča razvoj javnega potniškega prometa, kolesarskih povezav in pešpoti ter zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov. S tem se zmanjšujejo

prometne obremenitve, hrup in onesnaženje zraka, hkrati pa se povečuje kakovost bivanja.

Za usmerjeno prostorsko in prometno načrtovanje je ključna vpeljava koncepta TOD (ang. »Transit Oriented Development« oziroma »Z mobilnostjo uravnan razvoj«) v strateške in izvedbene občinske prostorske akte ter v projektno dokumentacijo. TOD je urbanistični koncept, ki povezuje prostorsko in prometno načrtovanje z namenom ustvarjanja mestnih območij oziroma stanovanjskih sosesk, ki so tesno povezane z javnim potniškim prometom, kolesarskimi povezavami in infrastrukturo ostalih trajnostnih oblik mobilnosti. Koncept temelji na razvoju goste in mešane rabe prostora v bližini prometnih vozlišč, kot so železniška in avtobusna postajališča oziroma večmodalne točke, kjer se združujejo stanovanjske, poslovne, trgovske, storitvene in druge javne rabe, ki jih ljudje vsakodnevno potrebujejo.

Na ta način imajo prebivalci takšnih stanovanjskih sosesk vse pomembne storitve blizu doma in se lahko do večine opravkov odpravijo peš ali s kolesom, za daljše poti pa hitro in udobno uporabijo vlak, avtobus ali zmogljive kolesarske povezave.

Takšen način načrtovanja prostora zmanjšuje potrebo po uporabi avtomobila, zmanjšuje gnečo na cestah in onesnaževanje zraka ter ustvarja prijetnejše okolje za življenje. Namen koncepta je graditi soseske, kjer je javni prevoz enostavno dostopen, ulice so varne in prijazne za hojo ter kolesarjenje, skupnosti pa živahne in povezane.

CILJNE VREDNOSTI

Vzpostavitev sistema za zbiranje in analizo prometnih podatkov do leta 2026 (vir: podatki Občine Grosuplje).

Povečanje deleža financiranja mehkih ukrepov s področja trajnostne mobilnosti na vsaj 20 % v času izvajanja strategije. V letu 2024 delež mehkih ukrepov v občini Grosuplje znaša 10 % (vir: podatki Občine Grosuplje).

Organizacija najmanj enega letnega usklajevalnega sestanka med oddelkoma za promet in prostor v času izvajanja strategije - skupno najmanj 7 občinskih usklajevalnih sestankov (vir: podatki Občine Grosuplje).



NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI GROSUPLJE

Foto: Nejc Travnik

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Grosuplje 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 Grosuplje 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 Grosuplje (npr. ureditev P+R parkirišča na železniški postaji Šmarje - Sap). 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.

Ukrepe iz akcijskega načrta lahko Občina Grosuplje realizira na površinah, ki so v njeni lasti oziroma v upravljanju.

Ukrepi, ki niso v direktni pristojnosti Občine Grosuplje, 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

SURS Statistični urad Republike Slovenije

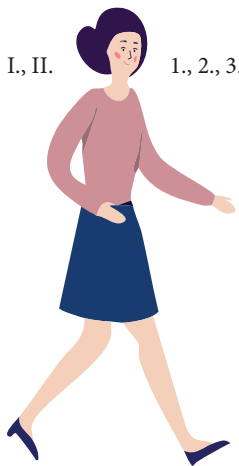
AVP RS Javna agencija Republike Slovenije za varnost v prometu

Legenda strateških vodil in steberov:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Varne, udobne in dobro povezane pešpoti, ki omogočajo vsakodnevno hojo za vse prebivalce	<ol style="list-style-type: none">1. Boljši dostop do ključnih storitev, javnih ustanov in prostorov z vzpostavitvijo varnega in udobnega omrežja pešpoti, tudi v naseljih izven središča občine2. Spodbujanje aktivnega prihoda v šolo z ureditvijo varnih in povezanih šolskih poti ter ozaveščanjem staršev, učiteljev in otrok
Steber II Kolesarjenje	Več opravljenih poti s kolesom znotraj občine, do sosednjih občin in Ljubljane	<ol style="list-style-type: none">3. Spodbujanje kolesarjenja med občani z izboljšano infrastrukturo, ki omogoča varno in udobno vsakodnevno uporabo (vožnjo in hranjenje koles) ter storitvami, kot je izposoja koles
Steber III Javni potniški promet	Hitrejši, dostopnejši in bolj učinkovit javni potniški promet, ki omogoča socialno vključenost	<ol style="list-style-type: none">4. Razvoj dostopnega, hitrega in povezanega JPP kot konkurenčne alternative avtomobilu s povečanjem frekvence, prilagoditvijo vozniških redov in integracijo različnih oblik javnega potniškega prometa
Steber IV Motorni promet	Manjša uporaba osebnih avtomobilov za potrebe dnevne mobilnosti in izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu	<ol style="list-style-type: none">5. Zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila z umirjanjem in omejevanjem prometa v središčih, stanovanjskih in šolskih območjih6. Učinkovito upravljanje parkiranja z razvojem parkirne politike za boljšo dostopnost do ključnih storitev ter kakovost bivanja7. Izboljšanje prometne varnosti in kulture vseh udeležencev v prometu z ozaveščanjem in izobraževanjem
Steber V Celostno prometno načrtovanje	<p>Okrepitev kompetenc občinske uprave za izvajanje celostnega prometnega načrtovanja in strateških prometnih ukrepov</p> <p>Središča bolj po meri ljudi – izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti</p>	<ol style="list-style-type: none">8. Razvoj podatkovno podprtega odločanja za učinkovitejše izvajanje OCPS in CPN9. Krepitev strokovne usposobljenosti občinske uprave preko dodatnih izobraževanj, strokovnih delavnic in ogledov dobrih praks, za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti10. Usmerjeno prostorsko in prometno načrtovanje za kakovostnejše bivalno okolje

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1., 2.	Izgradnja novih pešpoti , ki bodo posebej prilagojene otrokom, starejšim in osebam z oviranostjo. <u>(1) V naseljih in med naselji</u> (izpostavljene lokacije: na relacijah Grosuplje–Sp. Blato, Velika Račna–Čušperk, Veliko Mlačevo–Malo Mlačevo, Grosuplje Kongo–Cikava (do Rofix-a), Perovo–Velika Stara vas, Veliko Mlačevo–Žalna–Plešivica pri Žalni ter v naseljih Polica, Ponova vas, Št. Jurij, Podgorica pri Šmarju, Jerova vas); <u>(2) Do turističnih in rekreacijskih točk</u> (izpostavljene lokacije: relacije Grosuplje–Županova jama, Šmarje - Sap–Magdalenska gora, Grosuplje (Kongo)–Magdalenska Gora, mimo naselij Hrastja in Perovo, v naseljih Cerovo in Kopanj); <u>(3) V okolici šol, vrtcev in avtobusnih postajališč</u> , kjer v obstoječi ureditvi ločene površine za pešce niso urejene - <i>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</i>	800.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
I.	1., 2.	Ureditev obstoječih pešpoti , kar zajema tudi osvetljevanje poti, izboljševanje slabše preglednosti, zasaditev dodatnih dreves za zagotavljanje osenčenja in postavitev manjkajoče urbane opreme (izpostavljene lokacije: v naseljih Škocjan, Male Lipljene, na Taborski in Adamičevi cesti v Grosuplju) - <i>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</i>	60.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (+++)	2025–2032
I.	1., 2.	Ureditev varnih šolskih poti v mestu in na obrobju , kar zajema izgradnjo pločnikov, prehodov za pešce ter implementacijo ukrepov za umirjanje prometa v okolici osnovnih šol (izpostavljene lokacije: OŠ Brinje, OŠ Louisa Adamiča Grosuplje (ME Tovarniška in DE Adamičeva), OŠ Šmarje - Sap ter vse podružnične osnovne šole v občini: Polica, Št. Jurij, Žalna, Kopanj) - <i>najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.</i>	60.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2025–2032
I.	1.	Prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe , kar vključuje taktilne oznake, zvočne signale na prehodih za pešce, ki pa naj bojo predvsem v nočnem času prilagojeni tako, da ne povzročajo obremenitev s hrupom - <i>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</i>	55.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1.	Ureditev dvostranske pešpoti ob Grosupeljščici , od Rožne doline do Jerove vasi, vključno z urbano opremo (klopi, koši, igrala, fitnes).	20.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
I.	1., 2.	Ureditev novih prehodov za pešce (izpostavljene lokacije: pri Mestni knjižnici Grosuplje, na Taborski cesti v industrijski coni, na Ljubljanski cesti pri ŽP v Šmarju - Sapu, pri AP Drobnič, na relaciji od AP Velika Stara vas do POŠ Polica) - <i>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</i>	10.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (+++)	2025–2032
I.	1., 2.	Ureditev nevarnih obstoječih prehodov za pešce (izpostavljene lokacije: krožišče pri Občini Grosuplje, v naselju Št. Jurij pri avtobusnem postajališču).	15.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
I.	1., 2.	Ureditev javne razsvetljave ob pešpoteh (izpostavljene lokacije: v naseljih Škocjan, Male Lipljene ter Velika Loka, ob Industrijski cesti v Grosuplju) - <i>najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.</i>	25.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2025–2032
I., II.	1., 2., 3.	Redno vzdrževanje peš in kolesarske infrastrukture (pluženje snega, pometanje peska in listja, obrezovanje zelenja, popravilo poškodovanih robnikov, obnova talnih označb, ureditev primernih klančin). V sklopu ukrepa se predlaga tudi dopolnitev občinskega odloka s področja vzdrževanja javnih površin, v sklopu katerega se natančno določi pogoje za vzdrževanje vseh javnih površin, vključno s površinami za pešce in kolesarje.	60.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	»P« 2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
II.	3.	Ureditev kolesarskih površin v naseljih (izpostavljene lokacije: Cesta na Krko, Ljubljanska cesta, Industrijska cesta, Gasilska cesta, cesta Ob Grosupeljščici, v okolici OŠ Louisa Adamiča ME Tovarniška v Grosuplju, Ljubljanska cesta v naselju Šmarje - Sap, v naseljih Polica, Velike Lipljene) - <i>najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.</i>	500.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	»P« 2025–2032
II.	3.	Ureditev in označitev kolesarskih povezav med naselji z namenom izboljšanja dostopnosti za vse prebivalce občine (izpostavljene lokacije: relacije Grosuplje–Sp. Blato, Grosuplje–Perovo–Polica, Grosuplje–Ponova vas–Št. Jurij, Grosuplje– Radensko polje–Dobrepolje, Sp. Blato–Gatina, Veliko Mlačevo–Plešivica pri Žalni–Krka, Št. Jurij–Velika Račna) - <i>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</i>	275.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (+++)	2025–2032
II.	3.	Postavitev stojal za priklapljanje koles in varnih pokritih kolesarnic pri osnovnih šolah, javnih ustanovah, ob večmodalnih voziščih, ob železniških in avtobusnih postajališčih, pred Občinsko stavbo, na območju nogometnega stadiona Grosuplje - <i>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</i>	5.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2025–2032
II.	3.	Pobuda s strani Občine Grosuplje za dopolnitev OPN z dodatnim določilom , ki bi pogojevalo postavitev varnih kolesarnic za vse javne ustanove in večje zaposlovalce (npr. nad 50 zaposlenih).	Ni dodatnih stroškov za Občino	/	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	V času sprememb in dopolnitev OPN
II.	3.	Vzpostavitev sistema za izposojanje koles ali e-koles , ki bo kompatibilen s sistemi v sosednjih občinah in regiji (regijski sistem izposoje koles).	70.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
II.	3.	Postavitev servisnih stojal z osnovnim orodjem za hitro popravilo koles na bolj frekventnih lokacijah (orodje za popravilo verige, tlačilka ...).	1.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	»P« 2025–2032
II.	3.	Zaris piktogramov in drugih talnih označb na vozišču , kjer ni ločenih površin za kolesarje, s čimer se voznike opozori na prisotnost kolesarjev (souporaba prometnega pasu - sharrow).	5.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (+++)	2025–2032
II. IV.	3., 7.	Strožji nadzor nad kršitvami ustavljanja in kratkotrajnega parkiranja motornih vozil na površinah za pešce in kolesarje.	1.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
II.	3.	* Umestitev v prostor in izgradnja nove zmogljive kolesarske povezave v smeri Ljubljane ob železniški progi skozi Šmarje - Sap in naprej proti Škofljici. Umeščanje v prostor se izvede v okviru DPN za nadgradnjo železniške proge št. 80 na odseku Ivančna Gorica– Ljubljana (sklep Vlade RS št. 35000-20/2021/3 z dne 25.11.2021).	80.000,00 eur/leto (sofinanciranje v fazi umeščanja v prostor in gradnje)	Proračun RS + sredstva EU, sofinanciranje Občina Grosuplje	RS DRSI, Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
III.	4.	Ureditev avtobusnih postajališč , kar zajema tako ureditev čakališča, kot tudi ustreznega dostopa za vse uporabnike. Izpostavljene lokacije: pri OŠ Louisa Adamiča v Grosuplju, v Plešivici pri Žalni, v Gradišču, v Ponovi vasi, v smeri Škocjana (postavitev nadstrešnic, klopi in informacijskih tabel); v Velikih Lipljenah, v Žalni in Št. Juriju (označitev avtobusnih postajališč in ureditev dostopa – gradnja pločnika) - <i>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</i>	50.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
III.	4.	Ureditev novega avtobusnega postajališča za avtobuse pri tržnici Grosuplje (v sklopu izgradnje nove Kettejeve ceste).	35.000,00 eur	Občina Grosuplje	Občina Grosuplje	Zahtevno (+++)	2027
III.	4.	Nadgradnja sistema prevoza na klic , ki se ga nameni čim širšemu krogu uporabniku (npr. nadgradnja storitev Zapeljivec in Grosupeljčan – več vozil, povečanje števila voženj, povečanje območja delovanja storitev).	150.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
III.	4.	Vzpostavitev sistema souporabe avtomobila , ki je kompatibilen s sistemi v sosednjih občinah.	10.000,00 eur/leto (vzpostavitev infrastrukture za sistem souporabe)	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
III., IV.	4., 6.	* Ureditev P+R parkirišča na železniški postaji Šmarje - Sap.	175.000,00 eur (sofinanciranje izgradnje)	Proračun RS + sredstva EU, sofinanciranje Občina Grosuplje	RS DRSI, Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2030
III.	4.	* Integracija medkrajevnega in mestnega avtobusnega javnega potniškega prometa - linija 3G (usklajevanje voznih redov z delovnimi in šolskimi urniki, časovna optimizacija prestopanj, enotna vozovnica in digitalna aplikacija za načrtovanje poti).		Proračun RS + sredstva EU	DUJPP, prevozniki, Občina Grosuplje	Zahtevno (+++)	2025–2032
III.	4.	* Izboljšanje železniških in avtobusnih povezav z Ljubljano, Novim mestom in drugimi urbanimi središči: večja frekvenca prevozov (predvsem v času prometnih konic ter v nočnem času, med vikendi in prazniki), uvedba taktnega voznega reda, uporaba dodatnih oziroma večjih avtobusov oziroma vlakovnih garnitur, saj so vozila pogosto prenapolnjena, prilagoditev voznih redov dejanskim potrebam prebivalcev.		Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2025–2032
III.	4.	* Uvedba novih avtobusnih povezav ali podaljšanje obstoječih linij: uvedba novih linij Velike Lipljene–Grosuplje–Ljubljana, Bičje–Grosuplje, Lipoglav–Šmarje - Sap s postajališčem v Zg. Slivnici.		Proračun RS + sredstva EU	DUJPP, prevozniki, Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2025–2032
II., III.	3., 4.	* Možnost prevoza koles na medkrajevnih avtobusih in vlakih.		Proračun RS + sredstva EU	SŽ, Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
III.	4.	* Dodatna železniška postajališča na relaciji Grosuplje–Ljubljana: npr. pri NS Rudnik, kar bi izboljšalo dostopnost do storitev in delovnih mest na območju NS rudnik tudi za občane Grosuplja.		Proračun RS + sredstva EU	RS DRSI, SŽ, Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2027

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV., V.	5., 7., 10.	Umirjanje motornega prometa z različnimi ukrepi, kot so grbine, cone 30, zniževanje omejitvene hitrosti, nadzor hitrosti vožnje s stacionarnimi in premičnimi merilniki (izpostavljene lokacije: v mestnem središču Grosuplje, na Taborski in Prešernovi cesti, v okolici OŠ Brinje in OŠ Louisa Adamiča Grosuplje, na cestah Grosuplje–Polica, Grosuplje–Turjak, Grosuplje–Škocjan, v naseljih Št. Jurij, Ponova vas, Pece, Čušperk, Paradišče, Sp. Blato, v Veliki Račni, v naselju Brvace, na Polici, v Plešivici pri Žalni, v Mali Stari vasi ter v vseh stanovanjskih in šolskih območjih - <i>najmanj 7 ureditev v času izvajanja strategije.</i>	15.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	RS DRSI, Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
I., II., IV.	1., 2., 3., 5.	Ureditev novih peš con z omejevanjem oziroma prepovedjo motornega prometa (izpostavljene lokacije: v Šmarju - Sapu, na Adamičevi cesti pri tržnici Grosuplje, na Kolodvorski cesti v Grosuplju, v okolici šol in šolskih poti, vzdolž Grosupeljščice) - <i>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</i>	25.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	DUJPP, prevozniki, Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2025–2032
IV.	5., 6.	Vzpostavitev ulic z enosmernim prometnim režimom , vključno z ureditvijo dodatnih površin za pešce, kolesarje ter za parkiranje (izpostavljene lokacije: v Grosuplju na Stranski poti, na Partizanski in Tovarniški cesti v bližini OŠ Louisa Adamiča, na širšem območju soseške med Adamičevo cesto, Partizansko cesto in Cesto na Krko, v Šmarju - Sapu, v Ponovi vasi, v okolici osnovnih šol) - <i>najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.</i>	10.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
IV.	5.	Vzpostavitev in razširitev cone 30 oziroma območij prijaznega prometa (izpostavljene lokacije: v stanovanjskem naselju Pod Gozdom ter na območju vseh ostalih stanovanjskih naseljih, z izjemo glavnih povezovalnih cest skozi naselja).	5.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	DUJPP, prevozniki, Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV.	7.	Rekonstrukcija in obnova vozišča (izpostavljene lokacije: Industrijska cesta in Cesta na Krko v Grosuplju, cesti na relacijah Grosuplje–Veliko Mlačevo in Perovo–Polica, na posameznih cestnih odsekih med Grosupljem in Turjakom (lokalna cesta čez naselja Ponova vas, Št. Jurij, Velike Lipljene), v naseljih Zg. Slivnica, Sp. Blato in Škocjan, lokalni cestni odseki na relacijah Grosuplje–Polica (čez Gradišče), Velika Loka–Luče, Žalna–Velika Loka, Luče–Velika Ilova Gora skozi vas Gabrje, Perovo–Dobje) - <i>najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.</i>	120.000,00 eur/leto	Proračun RS (državne ceste), Občina Grosuplje + sredstva RS in EU (lokalne ceste)	RS DRSI, Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
IV.	7.	Ureditev nevarnih točk: na Industrijski cesti v Grosuplju (ukinitev parkiranja, ureditev peš in kolesarske povezave ter umirjanje prometa), v Velikih Lipljenah in Št. Juriju (ureditev ustrezno širokega vozišča za srečevanje tovornih in osebnih vozil), ureditev varnih prehodov čez železniško progo pri ŽP Mlačevo, na Taborski cesti v Grosuplju in na Lipoglavski cesti v Šmarju - Sapu, prenova mostu čez potok v Veliki Loki) - <i>najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.</i>	230.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
IV.	7.	Izboljšanje preglednosti križišč (izpostavljene lokacije: v naseljih Velika Loka in Št. Jurij, v vasi Pece ter pri AP Pece, uvoz iz Velike Ilove Gore na cesto Grosuplje–Krka) - <i>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</i>	25.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
IV.	7.	Ukrepi za povečanje prometne varnosti - ureditev cestne razsvetljave in ureditev zaščitnih ograj na mestih, kjer obstaja nevarnost zdrsa vozil.	15.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
IV.	5., 7.	Zmanjšanje in omejevanje tranzitnega motornega prometa na izpostavljenih lokalnih cestah v občini, s postavitvijo ustrezne prometne signalizacije ter okrepljenim nadzorom.	1.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (+)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA	MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV.	7.	Ozaveščanje voznikov o prehitri vožnji s tablam "Vi vozite" na območjih, kjer so kršitve najbolj pogoste.		3.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	»P« 2025–2032
IV.	7.	Povečanje redarskega nadzora glede upoštevanja CPP, pri nepravilnem parkiranju ter pri preprečevanju vandalizma na urbani opremi.		2.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	»P« 2025–2032
IV.	6.	Sprejetje parkirne politike ter učinkovito upravljanje in nadzor nad parkiranjem , vključno z izdelavo Načrta izvajanja parkirne politike - NIPP.		1.000,00 eur/leto (upravljanje + nadzor). Strošek NIPP 35.000 eur	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
IV.	6.	Preureditev Kolodvorske ceste v Grosuplju , z ukinitvijo parkirnih mest za motorna vozila.		20.000 eur	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2028
IV.	5., 6., 7.	Ureditev površin za ustavljanje avtomobilov po principu "poljubi in odpelji" v okolici OŠ Brinje, OŠ Louisa Adamiča, OŠ Šmarje - Sap in ob vseh podružničnih šolah.		3.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2025–2032
IV.	6.	Ureditev dodatnih parkirnih mest opremljenih z infrastrukturo za polnjenje električnih vozil (polnilnice) na izbranih izpostavljenih lokacijah (npr. v središču občine, v stanovanjskih soseskah, ob objektih v javni rabi).		5.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU, javno zasebno partnerstvo	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
IV.		* Vzpostavitev sistema obvoznih cest (npr. Kettejeva cesta) in obvoznice mimo Grosuplja.		230.000,00 eur/leto (sofinanciranje Občina Grosuplje)	Proračun RS + sredstva EU, Občina Grosuplje	RS DRSI, Občina Grosuplje	Zelo zahtevno (+++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	8.	Vzpostavitev sistema zbiranja podatkov (o prometnih tokovih motornega prometa, pešcev, kolesarjev, uporabi JPP in emisijah z uporabo senzorjev, anket in drugih metod, aktivno sodelovanje prebivalcev pri oblikovanju prometnih rešitev). Na podlagi teh podatkov se omogoči preučevanje in prilagajanje strategije glede na dejanske potrebe občine.	5.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2025–2032
V.	8.	Priprava uravnoveženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine - uravnoveženje financiranja infrastrukturnih in mehkih ukrepov v okviru OCPS.	Ni dodatnih stroškov za Občino	/	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
V.	8.	Načrtovanje in izvajanje promocijskih kampanij, izobraževalnih dogodkov in sodelovanj z lokalnimi deležniki (šole, podjetja, lokalna društva), ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in uporabo JPP kot alternativo avtomobilu.	2.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
V.	8.	Ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje samostojnega prihoda otrok v šolo (peš, s kolesom, s skirojem ali JPP), ozaveščanje staršev, organizacija dogodkov, kot so Pešbus, Biviclak, Gremo peš s kokoško Rozi, Prometna kača ali dnevi brez avtomobilov (aktivno v šolo).	2.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
V.	8.	Izobraževanje in spodbujanje otrok v OŠ na temo trajnostne mobilnosti in kolesarjenja.	2.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
V.	8.	Izdelava promocijskih videov in kampanij za ozaveščanje o alternativnih oblikah prevoza , ki spodbujajo prihod zaposlenih v službo peš, s kolesom ali JPP.	2.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	8.	Organizacija dneva brez avtomobila z začasnim zaprtjem izbranega cestnega odseka ter organizacijo dogodkov, ki spodbujajo uporabo trajnostnih načinov potovanja (npr. v času Evropskega tedna mobilnosti - ETM).	3.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
V.	8.	Vključevanje javnosti v faze načrtovanja novih prometnih ureditev z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov.	Ni dodatnih stroškov za Občino	/	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
V.	9	Krepitev kompetenc zaposlenih v občinski upravi preko dodatnih izobraževanj, strokovnih delavnic in ogledov dobrih praks.	1.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje	Občina Grosuplje	Enostavno (+)	2025–2032
V.	10.	Ustrezno prostorsko planiranje oziroma umeščanje novih stanovanjskih sosesk in poslovnih con v prostor (ob glavnih koridorjih JPP, v bližini avtobusnih in železniških postajališč, ob urejenih kolesarskih povezavah) – vključitev koncepta TOD (ang. »Transit Oriented Development« oziroma »Z mobilnostjo uravnan razvoj«) v strateške in izvedbene dokumente.	Ni dodatnih stroškov za Občino	/	Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2025–2032
V.	10.	Načrtovanje območij prijaznega prometa. Območje prijaznega prometa je del mesta ali naselja (npr. stanovanjska soseska), skozi katero ali katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano.	1.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2025–2032
V.	10.	Ureditev novega mestnega parka z otroškim igriščem na površini ob Taborski cesti (pri Policijski postaji Grosuplje) s povezavo do Kolodvorske ceste.	7.000,00 eur/leto	Občina Grosuplje + sredstva RS in EU	Občina Grosuplje	Zahtevno (++)	2025–2032

- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018
- Celostna prometna strategija občine Grosuplje – Skupaj oblikujemo prihodnost, Harpha Sea, d.o.o., Prostorsko, urbanistično, krajinsko in arhitekturno načrtovanje d.o.o., IB Studio d.o.o., maj 2017
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče, 2025<http://nesrece.avp-rs.si/>
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Grosuplje (Uradni list RS št. 8/13)
- 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, 2023https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>
- LPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika LPP d.o.o.
- SŽ: Podatku o številu potnikov na železniških postajališčih (podatki Slovenske železnice)
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>

