



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE HORJUL 2025–2032



Dostopna in varna mobilnost za vse.

Naziv projekta:

Občinska celostna prometna strategija občine Horjul 2025–2032

Naročnik:

Občina Horjul
Občinski trg 1
1354 Horjul

Predstavnik naročnika:

Janko Prebil, župan Občine Horjul
Petra Dobnikar, skrbnica naloge

Izvajalec:

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
Vojkova cesta 65
1000 Ljubljana

Projektna skupina:

Katja Miklič (vodja projektne skupine)
Lea Rikato Ružič
Jernej Vozelj
Gregor Pretnar
David Trošt
Matija Nose

Avtorji fotografij:

Arhiv izvajalca OCPS

Izdelano:

oktober 2025



Prometna strategija Občine Horjul, temelji na cilju, da zagotovimo čim varnejšo prometno ureditev za vse občane.

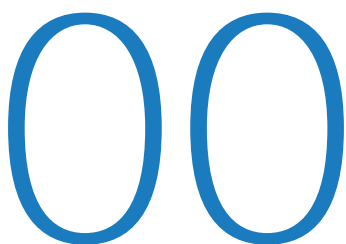
Zato smo se lotili Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Do ustreznih podatkov smo prišli s pomočjo statistike, štetja prometa ter z aktivno udeležbo občanov na delavnicah.

Naš namen je oblikovati varno in občanom prijazno prometno strategijo.

Na delavnicah in preko spletne ankete smo zbrali dragocene predloge občanov za ureditev cestnih odsekov, pločnikov in povečanja preglednosti križišč. Vse pripombe smo skrbno preučili in jih v čim večji meri vključili v strategijo, da bo promet še varnejši za vse – pešce, kolesarje, otroke in šolarje, ranljive skupine ter starejše.

Janko Prebil,
župan občine Horjul





KAZALO

01	POVZETEK	6
02	IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS	8
	NAMEN PRIPRAVE OCPS	8
	VLOGA IN POMEN OCPS	8
	METODOLOGIJA IN PROCES PRIPRAVE OCPS	9
	ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS	10
03	KAKO SI ZAMIŠLJAMO ŽIVLJENJE V OBČINI V PRIHODNJE?	11
	VIZIJA	11
	CILJI	11
04	IZZIVI NA PODROČJU PROMETA DANES	13
05	STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV	17
06	PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	19
	DOSEŽKI	19
	IZZIVI	20
	PRILOŽNOSTI	20
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	20
	UKREPI	20
07	DRUGI STEBER: HOJA	23
	DOSEŽKI	23
	IZZIVI	24
	PRILOŽNOSTI	24
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	25
	UKREPI	25
08	TRETJI STEBER: KOLESARJENJE	27
	DOSEŽKI	27
	IZZIVI	28
	PRILOŽNOSTI	28
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	29
	UKREPI	29
09	ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	31

DOSEŽKI	31
IZZIVI	32
PRILOŽNOSTI	32
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	33
UKREPI	33
10 PETI STEBER: MOTORNI PROMET	35
DOSEŽKI	35
IZZIVI	36
PRILOŽNOSTI	36
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	37
UKREPI	37
11 AKCIJSKI NAČRT	38
12 SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE	41

01

POVZETEK

Občinska celostna prometna strategija Občine Horjul (v nadaljevanju OCPS) je dokument, ki določa usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti v občini in v ospredje postavlja ljudi, dostopnost in kakovost bivanja. OCPS upošteva načela, kot so trajnostnost, integralnost in uravnoteženost, ki jih podpira vključujoč pristop na osnovi poglobljenega sodelovanja s prebivalci in ključnimi deležniki. Z njenim sprejetjem občina utrjuje svojo vlogo kot trajnostno usmerjeno občino, ki se uspešno prilagaja sodobnim prometnim, okoljskim in družbenim izzivom.

OCPS je osnovan na jasno opredeljeni viziji in prednostnih, merljivih ciljih ter določa ključne izzive, dosežke in priložnosti na podlagi posvetovanja z javnostjo ter merjenja in analize podatkov. Znotraj petih strateških stebrov ukrepanja opredeljuje strateška vodila, ciljne vrednosti ter ukrepe v akcijskem načrtu do leta 2032. OCPS zaokroža tudi celovit pristop k spremljanju in vrednotenju stanja ter doseženih sprememb.

S pripravo in izvajanjem OCPS imamo priložnosti, da naša občina postane privlačno podeželsko območje, ki ponuja raznolike in uravnotežene oblike možnosti uporabe različnih potovalnih načinov. Ustrezno zasnovan prometni sistem lahko prebivalcem in obiskovalcem ponudi nove možnosti mobilnosti, druženja, poslovanja in bivanja. Tudi v občini, kot je naša, lahko poleg avtomobilov dobijo pravo veljavo pešci in kolesarji ter ranljive skupine prebivalcev, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi.

Namen in proces priprave

Ministrstvo za okolje, energijo in podnebje (MOPE) je občinam ponudilo sofinanciranje priprave OCPS in Občina je uspešno kandidirala na javnem razpisu konec leta 2023. Občina se je izdelave OCPS lotila z namenom, da pride do najsodobnejšega dokumenta za celostno urejanje prometa ter da izpolni enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za evropska in državna. OPCS je bil pripravljen po Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS in v skladu s standardi, opredeljenimi s strani MOPE. V proces priprave je bila vključena tako splošna javnost (skozi ankete, javne razprave in dogodke) ter strokovna javnost (v obliki širše delovne skupine, ki je sodelovala na delavnicah ter v intervjujih). Priprava strategije se je začela spomladi 2024 in zaključila jeseni 2025 z obravnavo in sprejemom predloga OCPS na seji Občinskega sveta.

Vizija in cilji

Vizija se glasi: »V občini Horjul omogočamo dostopno in varno mobilnost vsem, ki v občini živijo, delajo ali preživljajo prosti čas ter s celostno razvitim prometnim sistemom prispevamo k povezovanju ljudi in krajev v zelenem, varnem in zdravem okolju.«

Prednostni cilji OCPS so večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti ter vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost. Ob tem OCPS zasleduje tudi ostale nacionalne cilje, kot so bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci, izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti, okrepljeno lokalno in regionalno

gospodarstvo, znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Ključni izzivi na področju dostopnosti in mobilnosti v občini

Med ključnimi izzivi so staranje prebivalstva in neustrezna dostopnost javnega potniškega prometa, razpršenost poselitve in dostopnost do storitev, potovalne razdalje zaradi delovnih migracij, potovalne navade, ki vedno temeljijo na prevladujoči uporabi avtomobila ter nezadovoljstvo s prometno varnostjo in prehitro vožnjo voznikov. Večina ni zadovoljnih z razmerami za hojo in kolesarjenje. Slaba dostopnost z javnim prometom lahko negativno vpliva na socialno vključenost tistih, ki ne morejo ali ne smejo voziti avtomobila.

Strateški stebri ukrepanja in akcijski načrt

V petih strateških stebrih, ki opredeljujejo področne dosežke, izzive in priložnosti, strateška vodila ter ukrepe, je predvidenih 34 ukrepov po naslednjih stebrih:

- **steber celostno prometno načrtovanje**, ki predvideva štiri svežnje ukrepov: načrtovanje in financiranje, promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti, transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje ter izboljšanje javnih prostorov in storitev.
- **steber hoja**, ki predvideva dva svežnja ukrepov: izboljšanje osnovne infrastrukture za pešce in zboljšanje privlačnosti hoje,
- **steber kolesarjenje**, ki predvideva dva svežnja ukrepov: ureditev kolesarskih povezav ter ureditev dodatne opreme za kolesarje,
- **steber javni potniški promet**, ki predvideva dva svežnja ukrepov: izboljšanje medkrajevnih avtobusnih prevozov ter izboljšanje lokalnih prevozov,
- **steber motorni promet**, ki predvideva tri svežnje ukrepov: umirjanje prometa, upravljanje parkiranja ter urejanje varne cestne infrastrukture.

Akcijski načrt opredeljuje ukrepe, njihove nosilce, obdobje predvidene realizacije, okvirne vsote in vire potrebnih sredstev.

Spremljanje in vrednotenje

Izvajanje strategije bo spremljano z rednimi evalvacijami in aktivnim sodelovanjem javnosti, s ciljem ustvariti prijaznejše in bolj trajnostno urbano okolje. OCPS tako ni zgolj dokument, temveč živ proces, ki se bo z vključevanjem občanov in strokovne javnosti razvijal ter prispeval k boljši mobilnosti, manjšim prometnim obremenitvam in višji kakovosti življenja v občini.

02

IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS

NAMEN PRIPRAVE OCPS

Horjul se s prvo občinsko celostno prometno strategijo pridružuje več kot 150 slovenskim občinam, ki so se odločile za spremembo načina načrtovanja prometa in mobilnosti, ki v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja. Občina je konec leta 2023 uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS Ministrstva za okolje, energijo in podnebje (MOPE). Občina se je izdelave OCPS lotila z naslednjimi nameni:

- priti do najsodobnejšega dokumenta, ki bo podal usmeritve za bolj varne in udobne prometne povezave v njej, bolj pestro izbiro načina, s katerim občani dostopajo do najbolj pogostih prometnih ciljev v občini ter bolj pogosto izbiro bolj trajnostnih načinov potovanja;
- izpolniti enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za kohezijska sredstva EU in sredstva iz proračuna Republike Slovenije;
- ovrednotiti preteklo delo ter se naučiti iz uspehov in napak;
- razmisliti, kako lahko dosežemo zastavljene cilje v okviru danih pristojnosti ter finančnih in prostorskih zmožnosti.

VLOGA IN POMEN OCPS

OCPS je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično boljše kakovost bivanja. Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije med ključne prednosti uvrščajo bolje izkoriščeno prometno infrastrukturo, nižje stroške za mobilnost v proračunih prebivalcev in organizacij v

občini, manjše zastoje, učinkovitejše naložbe, večje zadovoljstvo prebivalce ter manjše onesnaženje. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj. Takšen pristop nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev.

Proces priprave in uresničitve OCPS odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- integralen pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- uravnotežen pristop, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Priprava OCPS temelji na intenzivnem vključevanju in obveščanju javnosti. V celoten proces načrtovanja aktivno vključuje širok krog udeležencev, tako splošno javnost kot ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti zelo dobro poznajo. Zato je OCPS dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, tudi

zainteresirani občani. Ti so zaradi tega bolj pripravljeni in motivirani, da sodelujejo tudi pri njenem uresničevanju. Zaradi zaznavanja in upoštevanja potrebe različnih deležnikov ter njihovega aktivnega vključevanja v oblikovanje vizije, usmeritev in ukrepov se ne izboljšajo le tehnični parametri prometnega sistema, temveč posredno tudi prometna kultura in upravljanje prometnega sistema.



Pristop celostnega prometnega načrtovanja se odmika od osredotočanja na osebni motorni promet na zagotavljanje raznolikih možnosti dostopnosti in mobilnosti.

METODOLOGIJA IN PROCES PRIPRAVE OCPS

Priprava strategije se je začela spomladi 2024 s podpisom pogodbe z zunanji izvajalci in zaključila z obravnavo in sprejemom predloga OCPS na 1. dopisni seji Občinskega sveta dne 10. 10. 2025.

Proces priprave OCPS je potekal v skladu z metodologijo, predpisano s strani sofinancerja. Priprava OCPS je obsegala šest sklopov, sedmi sklop pa predstavlja izvajanje strategije.

OCPS smo izdelali ob strokovni pomoči podjetja PNZ svetovanje projektiranje d. o. o., ki so skupaj s sodelavci Občine sestavljali ožjo delovno skupino. Za namen priprave OCPS je župan Janko Prbeil imenoval tudi širšo delovno skupino, v kateri so sodelovali predstavniki občinskega sveta, osnovne šole, večjih zaposlovalcev v občini, različnih društev ter medobčinskega redarstva.

V vseh fazah smo intenzivno in raznoliko vključevali javnost, in sicer skozi:

- izvajanje anket v šoli, med zaposlenimi ter med splošno javnostjo (vključno z vnašanjem izzivov in ukrepov v javni interaktivni zemljevid),
- javne razprave in prireditve za splošno javnost,
- delavnice in intervjuje za ključne deležnike (širšo delovno skupino),
- sodelovanje s sosednjimi občinami pri identifikaciji ključnih izzivov in skupnih ukrepov.

Splošna javnost je bila z napovedmi in potekom dogodkov seznanjena preko medobčinskega glasila Naš časopis ter preko spletne strani Občine.

OCPS Občine Horjul je v dveh fazah presojala usposobljena presojevalka kakovosti OCPS, določena s strani MOPE. Izdana pozitivna ocena je znak, da je OCPS pripravljen kakovostno in v skladu s smernicami in pravilniki.



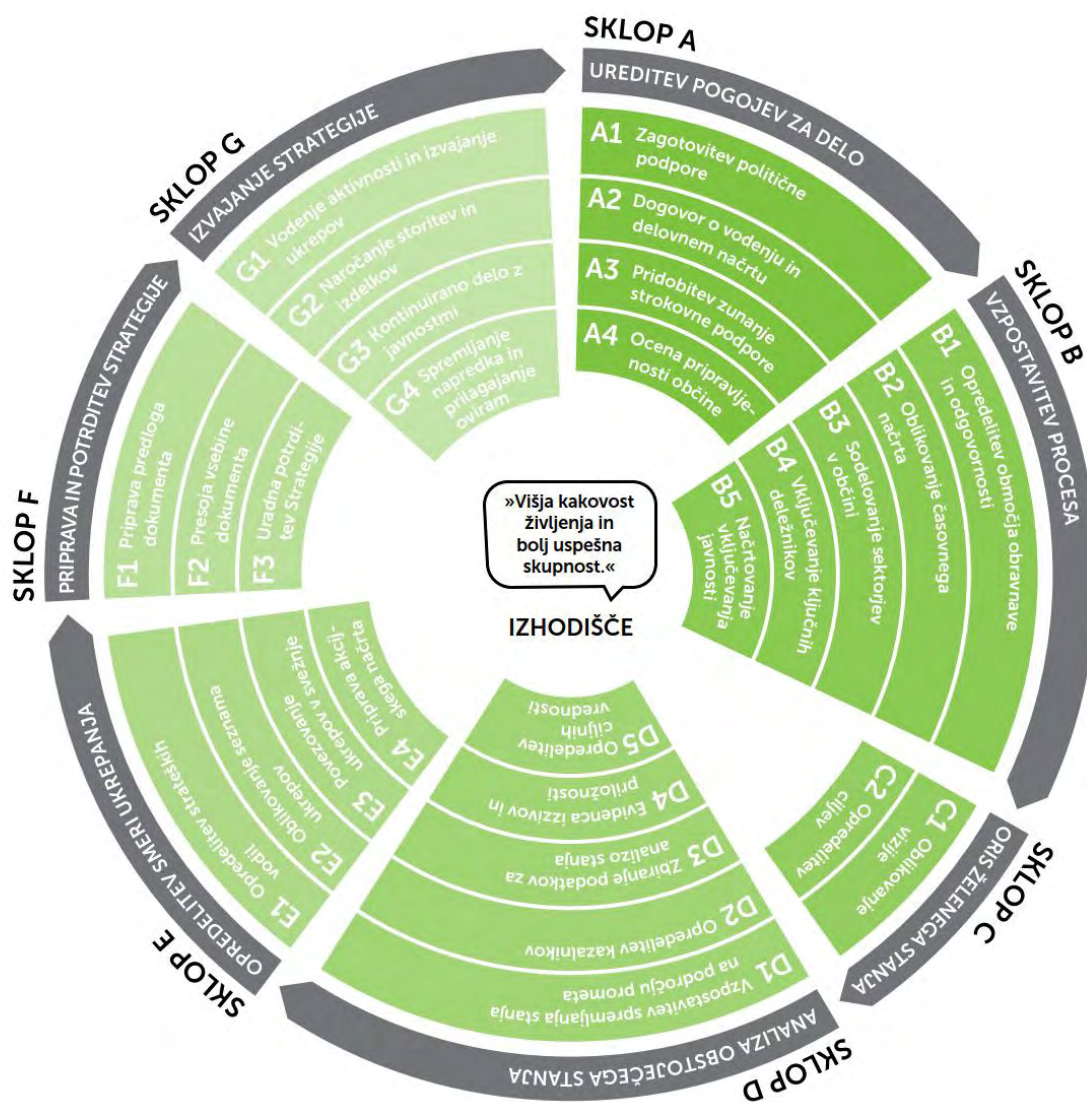
Javna razprava na temo vizije, ciljev in izzivov OCPS.

ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

V okviru OCPS Horjul so vizija in cilji zastavljeni dolgoročno, ciljne vrednosti in akcijski načrt pa so pripravljani za obdobje 2025–2032. Izvajanje strategije je 7. sklop (G) cikla priprave OCPS. Poleg izvajanja ukrepov je načrtovano tudi kontinuirano delo z javnostmi ter obvezno spremljanje napredka. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju občinam nalaga, da vsako leto pristojnemu ministrstvu poročajo o

šestih izmerjenih obveznih kazalnikih, priporoča pa poročanje tudi o neobveznih kazalnikih.

OCPS sicer prvenstveno obravnava območje znotraj občine Horjul, vendar predvideva tudi ukrepe, ki zahtevajo usklajeno delovanje s sosednjimi občinami (zlasti Vrhnika in Dobrova - Polhov Gradec), z državo (zlasti DRSI in DUJPP) in ostalimi organizacijami (npr. LAS Barje, Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije itd.).



Koraki priprave OCPS (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, 2023)

03

KAKO SI ZAMIŠLJAMO ŽIVLJENJE V OBČINI V PRIHODNJE?

VIZIJA

Dolgoročna vizija za razvoj prometa v občini je bila osnovana na podlagi prednostnih vrednot splošne in strokovne javnosti.

»V občini Horjul omogočamo dostopno in varno mobilnost vsem, ki v občini živijo, delajo ali preživljajo prosti čas ter s celostno razvitim prometnim sistemom prispevamo k povezovanju ljudi in krajev v zelenem, varnem in zdravem okolju.«

CILJI

Cilji OCPS so izhajali iz ciljev prve OCPS, hkrati pa so morali upoštevati tudi nacionalne cilje, ki so opredeljeni v nacionalnih smernicah. Skozi različne aktivnosti vključevanja javnosti so bili kot prednostni cilji izbrani trije.

OCPS zasleduje tudi preostale nacionalne cilje:

- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Prednostni cilj OCPS	Ciljna vrednost do leta 2032
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Zmanjšati skupno število prometnih nesreč za 15 % petletnem drsnem obdobju (l. 2020–24: 48 vseh nesreč).
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Povečati število prebivalcev v občini Horjul za 3 % (izhodišče je letna rast 0,5 % v obdobju 2021–25).
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Povečati število prepeljanih potnikov, ki uporabljajo razne oblike JPP v občini za 15 % glede na izhodišče leta 2024 (29.569 potnikov v LPP).



prej

Vizija – možna ureditev Šolske ulice ob OŠ Horjul omogoča varno in aktivno mobilnost otrok, spodbuja njihovo zdravje in samostojnost ter hkrati razbremeni starše.



potem

04

IZZIVI NA PODROČJU PROMETA DANES

Izhajajoč iz prednostnih ciljev OCPS je bila opravljena analiza stanja, v kateri so izvedene meritve obveznih kazalnikov, kot so štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev OŠ in zaposlenih. Izvedena je bila tudi anketa za splošno javnost, v kateri je sodelovalo 183 občanov in občank. Poleg tega je analiza stanja obsegala tudi pregled statističnih podatkov, terenske ogleda, intervjuje z deležniki, javne razprave in delavnice.

Staranje prebivalstva in dostopnost javnega potniškega prometa

Število prebivalcev v občini narašča, vendar je delež starejših prebivalcev (23 %) nad slovenskim povprečjem (22 %). Delež starejših prebivalcev nad 65 let se je med letoma 2016 in 2025 povečal za 18 %,

delež mladih do 26 let pa le za 0,1 %. Povečevanje števila starejših prebivalcev ima pomembne posledice za načrtovanje prometnega sistema, ki mora zagotavljati ustrezno dostopnost ne glede na starost in morebitne zdravstvene omejitve in ki ni odvisna od lastnega avtomobilskega prevoza. Pri tem pomembno vlogo igra učinkovit javni prevoz. Med najbolj motečimi prometnimi elementi v svojih krajevnih skupnostih so anketirani na četrto mesto uvrstili nezadostno urejen avtobusni promet. Opozorili so na preredke vožnje, pomanjkljivo mrežo postajališč, visoke cene, časovno nekonkurenčnost ter slabe povezave z večjimi središči. Za razliko od številnih drugih občin naša občina še ni pristopila k storitvi prevoza na klic, kot sta Prostofer ali Sopotniki.

Velik izziv predstavlja dostopnost in mobilnost starejših prebivalcev.



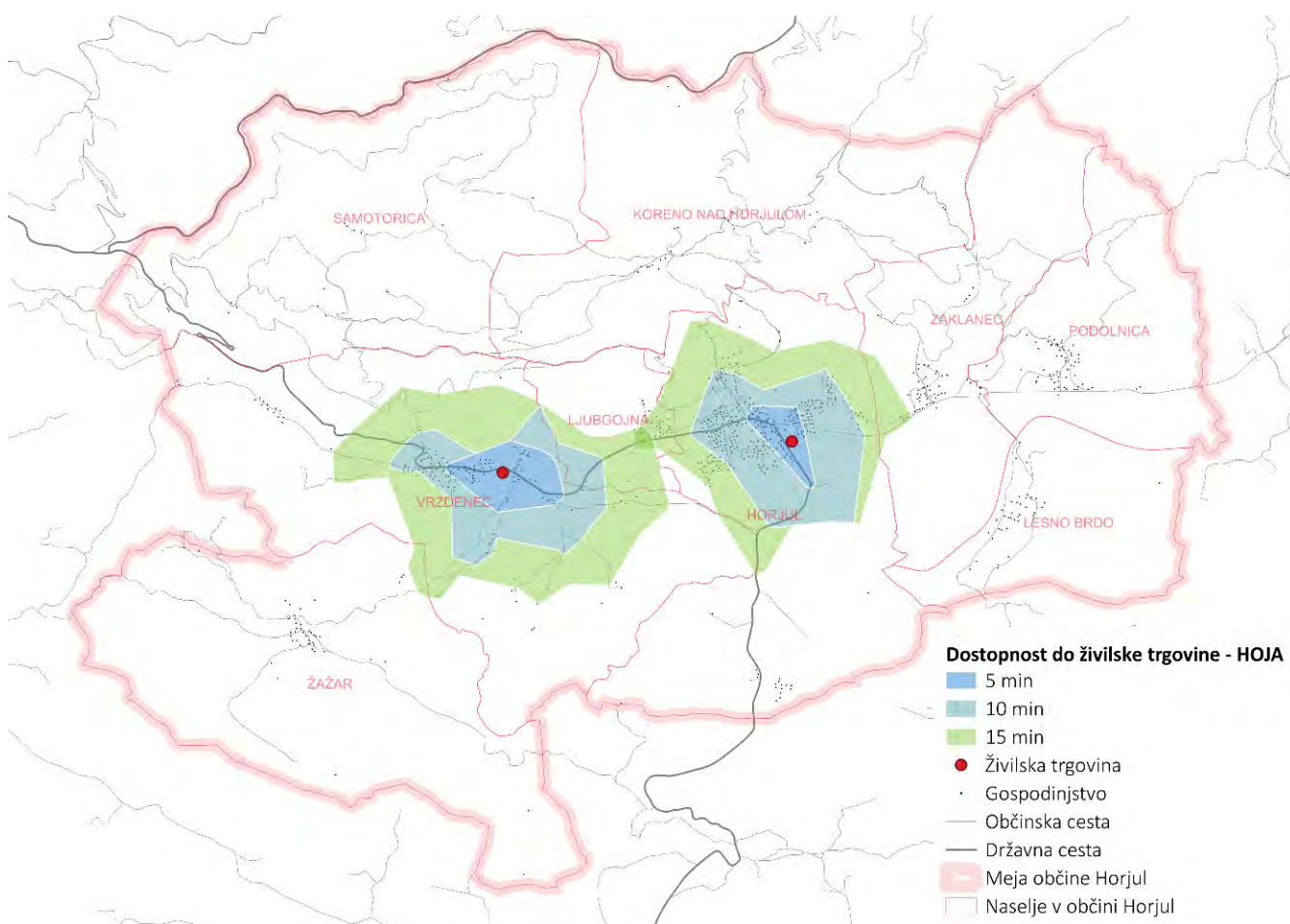
Razpršenost poselitve in dostopnost do storitev

Poselitev v občini je pretežno razpršena, z manjšimi naselji in raztresenimi kmetijami. Leta 2025 v naselju Horjul živi 47 % prebivalcev, v Vrzdencu 18 %, v Podolnici in Zaklancu po 7 %, v Žažarju 6 %, na Lesnem Brdu 5 %, na Korenu nad Horjulom in v Ljubgojni po 4 %, v Samotorici pa 2 % prebivalcev. Zaradi razgibanega terena in daljših razdalj je za nekatere prebivalce hoja manj primeren način dostopa do storitev, kar še posebej velja za starejše in manj gibalno sposobne.

Do osnovnih storitev, kot je živilska trgovina, ima znotraj 10-minutne hoje dostop 47 % prebivalcev,

znotraj 15-minutne hoje pa 62 %. Trgovini se nahajata le v naseljih Horjul in Vrzenec, medtem ko jih v drugih naseljih ni. Za ostale storitve morajo prebivalci in prebivalke potovati v sosednjo občino Vrhnika ali v Ljubljano.

To med drugim vpliva na to, da se število avtomobilov na prebivalca v občini povečuje. Stopnja motorizacije v občini Horjul je sicer nižja od slovenskega povprečja (573 v primerjavi s 596 osebnimi vozili na 1.000 prebivalcev leta 2024), vendar se je med letoma 2016 in 2024 povečala za 7,1 %.



Območja dostopnosti peš do živilske trgovine v občini Horjul v 5, 10 in 15 min.

Potovalne razdalje zaradi delovnih migracij

Po podatkih Statističnega urada RS za leto 2024 40 % delovno aktivnih prebivalcev občine dela v Ljubljani, 34 % znotraj občine, 7 % na Vrhniki, 3 % v občini Dobrova - Polhov Gradec, preostalih 16 % pa drugje. Indeks delovne migracije znaša 89,4, s čimer Horjul spada med šibko bivalne občine. Indeks delovne

migracije se sicer v zadnjih letih povečuje, kar pomeni, da se zmanjšuje razkorak med številom delovno aktivnih prebivalcev in delovnih mest. Med zaposlenimi v občini je 38 % domačinov, med drugimi občinami, od koder prihajajo zaposleni na delo, pa prevladujejo občine Vrhnika, Ljubljana, Dobrova - Polhov Gradec ter Logatec in Brezovica.

Anketa med zaposlenimi pri treh zaposlovalcih v občini, izvedena leta 2025, je pokazala, da kar 54 % zaposlenih prebiva več kot 10 km od svojega delovnega mesta, 29 % pa jih živi manj kot 5 km stran.

Potovalne navade še vedno temeljijo na prevladujoči uporabi avtomobila

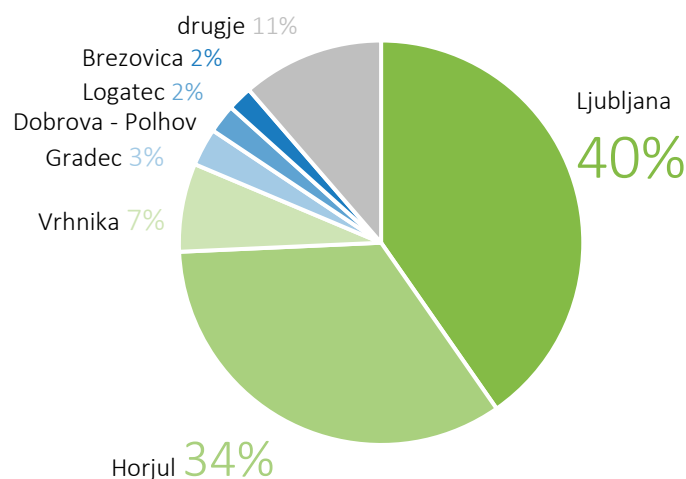
V občini Horjul prevladuje uporaba osebnega avtomobila. Štetje prometa v letu 2024 v času jutranje in popoldanske konice je pokazalo 71-odstotni delež osebnega motornega prometa, 15-odstotni delež javnega potniškega prometa, 5-odstotni delež aktivne mobilnosti ter slab 2-odstotni delež motorjev.

Tudi po rezultatih ankete med splošno javnostjo kar 82 % vprašanih najpogosteje uporablja osebni avtomobil. Le 9 % jih hodi peš, 8 % se vozi s kolesom, medtem ko javni prevoz uporablja zgolj 1 % anketiranih. Najpogostejša razloga za uporabo avtomobila sta praktičnost in udobje.

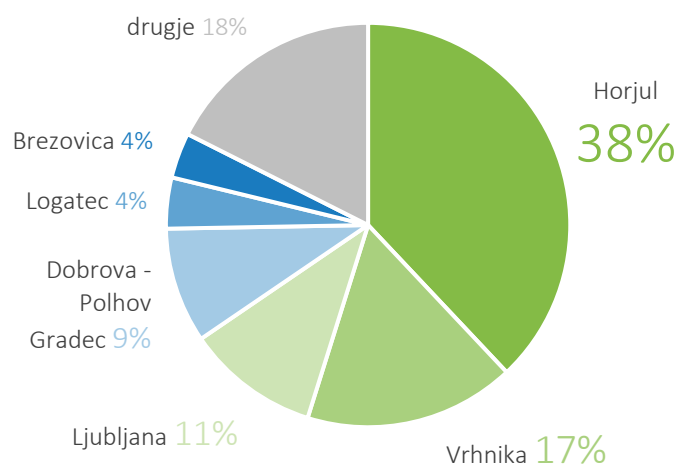
Kljub temu se potovalne navade prebivalcev precej razlikujejo glede na namen poti. Avtomobil je najpogosteje izbrano prevozno sredstvo za poti na delo (77 %), na druženje (73 %) in po opravkih (92 % vprašanih). V šolo se z avtomobilom vozi 27 % otrok, 41 % jih uporablja avtobus, 19 % pa kolo.

Anketa med zaposlenimi pri treh zaposlovalcih v občini je pokazala, da velika večina (90 %) zaposlenih na delo prihaja z avtomobilom, pri čemer je le 3 % vprašanih navedlo, da se vozi kot sopotnik. Vožnja z avtomobilom prevladuje kljub temu, da trije od desetih živijo na razdalji do 5 km od dela, kar velja za razdaljo, ki se jo da relativno enostavno premagati s kolesom. Aktivna mobilnost (zlasti hoja) prevladuje zgolj na razdaljah poti do 2 km, od razdaljah od 2 do 5 km pa že skoraj vsi uporabljajo avtomobil.

Potovalne navade učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ Horjul (2025) so nekoliko bolj trajnostne, predvsem zaradi krajših razdalj, organiziranega šolskega prevoza in nove pokrite kolesarnice. Kar 43 % učencev v šolo pride s šolskim avtobusom ali kombijem, 26 % peš ali s skirojem, 22 % jih pripeljejo starši z avtomobilom, 9 % pa jih pride s kolesom. Skupno 35 % učencev v šolo prihaja na aktiven način, pri čemer si tak način prihoda želi kar 67 % učencev.



Občani Horjula po občini dela.



Zaposleni, ki delajo v občini Horjul, po občini bivališča

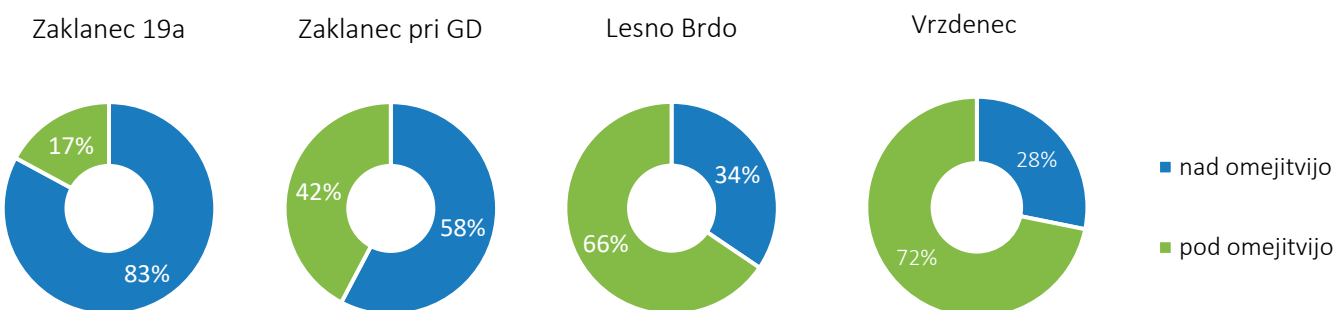


Večina zaposlenih na OŠ (82 % leta 2025) za prihod na delo uporablja osebni avtomobil.

Nezadovoljstvo s prometno varnostjo in prehitro vožnjo voznikov

V anketi med splošno javnostjo sta bili varnost pešcev in kolesarjev ocenjeni precej slabo – z ocenama 2,9 oziroma 2,5 od 5. Največ vprašanih (57 %) je izrazilo nezadovoljstvo zaradi nevarne in prehitre vožnje voznikov ter splošne prometne varnosti. Prav tako so opozorili na slabe pogoje za kolesarjenje (46 %), neurejene pešpoti (44 %), neustrezne pogoje za pešačenje (37 %) ter pomanjkljivo urejenost šolskih poti (30 %).

Podatki s preventivnih radarskih tabel za obdobje od januarja do junija 2025 kažejo, da skupno 52 % voznikov ni upoštevalo hitrostnih omejitev. Najvišji delež kršiteljev je bil zabeležen v naselju Zaklanec (cona 30), sledijo Zaklanec pri GD in Lesno Brdo, najnižji delež pa je v Vrzdencu (50 km/h). Kljub napredku občine Horjul na področju umirjanja prometa v zadnjih letih prehitra vožnja torej ostaja izziv.



Delež voznikov, ki upoštevajo omejitev hitrosti, se razlikuje med lokacijami meritev.

05

STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV



OCPS Občine Horjul predvideva pet glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Krovni steber je celotno prometno načrtovanje, ki horizontalno povezuje preostale štiri stebre: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo na poti do doseganja ciljev. V naslednjih poglavjih vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti. Določa tudi strateška vodila in kvantifikacijo ambicij, ki izhajajo iz vizije in ciljev. Z ambicijami, ki so jasne, merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Te ambicije niso pomembne le za izbiro ukrepov, ampak nam bodo pozneje omogočale spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber vsebuje poleg ambicij tudi ukrepe, ki cilje zasledujejo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s splošnimi cilji in ambicijami po strateških stebrih, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi ter finančno smotni. Vsak ukrep ima svojo številko in je podrobneje finančno in časovno opredeljen v akcijskem načrtu na koncu dokumenta.

06

PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje predstavlja strateški okvir za celovito urejanje prometa in povezovanje ukrepov vseh drugih prometnih stebrov. Vloga tega stebra je usmerjanje organizacijskih sprememb, izboljšanje usklajevanja in vključevanja deležnikov, spremljanje in prilagajanje prometnih rešitev ter spodbujanje sprememb potovalnih navad skozi obveščanje, promocijo in vključevanje v kampanje. S prvo OCPS želimo postaviti temelje za drugačen način razmišljanja med občani, stroko, odločevalci in širšo javnostjo. Načrtovanje in izvajanje ukrepov želimo izvajati na transparenten in vključujoč način, ki temelji na rednem spremljanju in vrednotenju, dobrem medsektorskem povezovanju ter rednem sodelovanju in komunikaciji z občani in ključnimi deležniki.

DOSEŽKI

S samim pristopom k pripravi OCPS smo pokazali, da se zavedamo pomena celostnega prometnega načrtovanja. Čeprav do sedaj razvojna vizija ni bila formalno zapisana, občina sledi dolgoročnim ciljem, zlasti na področju infrastrukture. Odločitve pogosto temeljijo na aktualnih potrebah in finančnih možnostih, vendar pri tem ne prihaja do politično vsiljenih projektov. Vključevanje javnosti se krepi prek vaških odborov in sodelovanja s strokovnjaki, a je prepoznana potreba po nadgradnji znanj in pristopov na tem področju. Občina ima dobre izkušnje sodelovanja s sosednjimi občinami ter državnimi institucijami. Občina razpolaga z osnovnimi orodji za zbiranje in spremljanje prometnih podatkov (npr. LED prikazovalniki hitrosti, prometna štetja).

Skozi vključevanje različnih skupin javnosti je treba krepiti ozaveščanje in informiranje o trajnostni mobilnosti, hkrati pa pridobivati vpogled v izzive, s katerimi se srečujejo. Primer takšnega pristopa je prireditev na prostem z javno razpravo o ukrepih v okviru 23. kolesarske dirke na Koreno in 14. gorskega teka na Koreno (avgust 2025), ki združuje športno dogajanje z aktivnim sodelovanjem prebivalcev in deležnikov.



IZZIVI

Razpršena poselitev v reliefno razgibani občini je ovira za opravljanje poti na bolj trajnosten način. Poleg tega je v naseljih okrnjena osnovna oskrba, saj večjih živilskih trgovin primanjkuje. Posledično je veliko prebivalcev odvisnih od avtomobilskega prevoza za prevoz do storitev v večja naselja. Izboljševanje pogojev za trajnostno mobilnost je prepočasno zaradi težavnega pridobivanja zemljišč za potrebne infrastrukturne projekte. V občini smo glede kritične infrastrukture odvisni od državnih institucij, kot je Direkcija RS za infrastrukturo, v medkrajevem prometu pa od Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa, zato se še bolj krepi potreba po večjem aktivnem sodelovanju različnih deležnikov. Kadrovske zmogljivosti občinske uprave so omejene, a razpoložljivi sodelavci so motivirani. Osnovna načela celostnega prometnega načrtovanja so zaposlenim znana, vendar bi za učinkovitejšo uporabo v praksi potrebovali dodatna izobraževanja in delavnice. Do sedaj tudi nismo posvečali dovolj pozornosti sistematičnemu spremljanju in vrednotenju na področju potovalnih navad in prometa.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo zagotavljanje prostorskih pogojev za gradnjo ključne infrastrukture.

Strateško vodilo	Ambicija do leta 2032
Krepitev medobčinskega sodelovanja, ozaveščanja in prometne kulture ob zagotavljanju prostorskih pogojev ter aktivnem pridobivanju sredstev za varno in trajnostno mobilnost.	Delež izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS je 60 %.

UKREPI

Načrtovanje in financiranje

Po zagonu OCPS v letu 2025 bomo izvajanje sprti vrednotili ter strategijo leta 2032 tudi prenovili (ukrep 1.1). V ta namen bomo imenovali občinskega koordinatorja za celostno prometno načrtovanje oziroma trajnostno mobilnost (ukrep 1.2). Za izvajanje OCPS bo pomembna priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost (ukrep 1.3). Še naprej bomo

PRILOŽNOSTI

Skupaj s sosednjimi občinami zaznavamo potrebo po iskanju skupnih rešitev za prometne, okoljske in prostorske izzive. Intenzivnejše sodelovanje med občinami prinese številne koristi, vključno z boljšim načrtovanjem in usklajevanjem projektov, izmenjavo znanj in virov ter možnostjo skupnega pridobivanja financiranja za večje projekte. Še bolj intenzivno se moramo z različnimi deležniki, tako v lokalnem okolju (npr. s šolo, vrtcem, lokalnimi podjetji) kot tudi na državnih in regionalni ravni. Priložnost na medobčinski ravni prinaša priprava prvega regijskega prostorskega plana ter kmalu tudi priprava nove regijske celostne prometne strategije Ljubljanske urbane regije. Skozi te strateške mehanizme bomo lažje komunicirali z deležniki in vplivali na projekte regionalnega pomena.

Nadaljevati moramo s spodbujanjem uporabe trajnostne mobilnosti, tudi skozi participativne projekte, v sklopu katerih je treba stremeti k bolj intenzivnemu vključevanju splošne in strokovne javnosti. Priložnost se kažejo v nadaljnjem črpanju evropskih oziroma državnih sredstev za izvajanje zastavljenih ukrepov.

sodelovali pri prijavih na razpise in izvajanjih regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti, kar bo krepilo tako izvajanje in financiranje ukrepov kot tudi znanje in usposobljenost kadrov (ukrep 1.4). S pobudami za krajše postopke razlastitev zemljišč zaradi javne koristi se bomo trudili za hitrejšo izvedbo projektov, kot so izgradnja prehodov za pešce, kolesarskih stez in širitev vozišč (ukrep 1.5).

Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti

Za učinkovito izvajanje ukrepov bomo redno izobraževali občinsko upravo, ki upravlja s prometom,

z delavnicami, strokovnimi srečanji in izobraževanji. Načrtujemo vsaj en tak dogodek na leto (ukrep 1.6). Vsaj enkrat letno bomo izvajali akcije ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti, spreminjanja potovalnih navad ter krepitev prometne kulture (na primer teden mobilnosti, pešbus in bicivlak v šolah, promocija kolesarjenja in javnega prevoza v podjetjih ter spodbujanje sopotništva, možnost vzpostavitve aplikacije za e-štop ipd.) (ukrep 1.7).

Transparentno načrtovanje in sodelovanje

Poseben poudarek bo namenjen vključevanju javnosti in civilnih iniciativ ter učinkoviti komunikaciji o trajnostni mobilnosti. Vključevanje se ne bo zaključilo s sprejemom OCPS, temveč bo potekalo tudi med izvajanjem ukrepov, s ciljem doseči 100-odstotno udeležbo javnosti pri vseh projektih (ukrep 1.8). Povezovali se bomo s sosednjimi občinami, regijo in državo pri načrtovanju prometnih povezav ter skupnih ukrepov trajnostne mobilnosti (ukrep 1.9). Prav tako bomo spodbujali izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa, kot so občina, osnovna šola, vrtec, podjetja ter prireditve in športni dogodki, pri čemer bomo pripravili vsaj eno pobudo vsakih sedem let (ukrep 1.10).

Izboljšanje javnih prostorov in storitev

Z občinskimi pobudami bomo podprli izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in oskrbe prebivalcev (trgovine, pošta, bencinski servis, druge javne storitve), pri čemer bomo pripravili vsaj eno pobudo na vsaka tri leta (ukrep 1.11).



07

DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je najbolj osnovno gibanje človeka in je pravzaprav del vsake poti – hodimo tudi, ko uporabljamo avtomobil (dostop do parkirišč) ali javni promet (dostop do postaj in postajališč). Zato je zelo pomembno, da povsod zagotavljamo dobro hodljivost okolja – to niso le površine za pešce, temveč tudi prijetno, čisto in tiho okolje za hojo, ozelenitve in senca, zadostne širine za hojo vštric ali z vozički in drugimi pripomočki, urbana oprema, ki nam omogoča, da si odpočijemo ali pokramljamo ter varna mesta za prečkanje cest. Ne glede na to, da našo občino zaznamuje razpršena poselitev in so za marsikatero pot razdalje predolge za hojo, pa lahko hoja vsekakor pridobi na večji veljavnosti.

DOSEŽKI

V občini imamo več kot 5,5 km urejenih pločnikov in dobro urejeno infrastrukturo za pešce v večjih naseljih. Kjer ni prostora za pločnik, so zarisani pasovi za pešce. Leta 2020 je bil izdelan načrt šolskih poti za večjo varnost otrok. Četrtnina učencev osnovne šole že danes hodi peš v šolo. Kar 64 % zaposlenih, ki živijo blizu delovnega mesta v občini Horjul, na delo prihaja peš. Glede na anketo skoraj polovica občanov (41 %) uporablja hojo kot alternativo avtomobilu oziroma za rekreacijo. Leta 2025 je Občina odpravila več ovir za osebe z omejitvami pri gibanju (pri cerkvi, DEOS Horjul, občinski stavbi, bencinski črpalki in drugje).

Prehod za pešce pri vrtcu je zaradi semaforja varnejši.



IZZIVI

Občina Horjul nima razvitega omrežja pešpoti, ki bi omogočalo povezavo z okoliškimi naselji. Na takih odsekih morajo pešci sestopati na vozišče in so zato bolj izpostavljeni motornemu prometu, večina pa se zaradi tega za hojo niti ne odloča. Pločniki manjkajo tudi na nekaterih ključnih odsekih šolskih poti. Manjka tudi varnih prehodov za pešce in križišč. Glede na kordonsko štetje pešci v prometu predstavljajo le 3 % udeležencev. Med razlogi za nizek delež so po eni strani razdalje poti, po drugi pa neprilagodljivost hoje zaradi neustrezne ali manjkajoče infrastrukture in hitrosti motornega prometa. Obstoječi pločniki so pogosto preozki, na prehodih nimajo vedno znižanega robnika za uporabnike z omejeno mobilnostjo. Primanjkuje tudi ločenih pešpoti, stran od prometnic, ki bi nudile privlačno okolje za hojo ter urbane opreme za pešce. Anketirani so izpostavili nezadovoljstvo s pogoji za hojo, predvsem s prilagojenostjo površin za starejše, invalide, starše z otroškimi vozički in druge gibalno ovirane osebe, z označenostjo in urejenostjo prehodov za pešce ter splošno varnostjo pešcev. Neurejene poti za osebe z ovirano mobilnostjo so na tretjem mestu elementov v prometu po stopnji nezadovoljstva (44 % anketiranih je nezadovoljnih), kmalu sledijo tudi slabi pogoji za hojo in neurejene šolske poti (37 % oziroma 30 % nezadovoljnih).

PRILOŽNOSTI

Ukrepi za izboljšanje pogojev za hojo so v anketi prejeli najvišjo stopnjo podpore, pri tem izstopajo ureditev šolskih poti (86 %), sledijo povečanje varnosti pešpoti (84 %), prilagoditev prometnih površin starejšim in invalidom (84 %) ter povečanje števila prehodov za pešce (83 %). Prav tako si 73 % vprašanih želi več površin za pešce, 72 % pa večjo urejenost javnih površin in prostorov. Priložnost prinaša načrtovana zapolnitev vrzeli v omrežju z izgradnjo manjkajočih površin za pešce, povečanje deleža hoje v šolo z ureditvijo šolskih poti ter ozaveščanje javnosti o prednostih aktivnih oblik mobilnosti. Poleg infrastrukturnih ureditev imamo še rezerve pri ozaveščanju in mehkih ukrepih, kot je izvajanje pešbusa in umirjanje prometa. Prilagoditev poti za pešce za gibalno ovirane in starejše bi pomenila izboljšanje pogojev za hojo za vse občane in obiskovalce.



Pomanjkanje prehodov za pešce je eden ključnih prometno-varnostnih izzivov, še posebej za ranljive udeležence, kot so otroci.



Ureditev in povečanje varnosti šolskih poti bi prineslo izboljšanje dostopnosti za vse prebivalce.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za hojo. Prvi razlog je, da imajo potovanja v šolo največji potencial za povečanje hoje, drugi pa je, da če bomo uspeli urediti okolje, varno za otroke, bo varno tudi za preostale ljudi.

Strateško vodilo	Ambicija do leta 2032
Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo v šolo z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih povezav ter zagotavljanje dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe do ključnih ciljev.	Povečanje deleža otrok, ki hodijo peš ali s skirojem v šolo, na 40 % glede na 26 % leta 2025.

UKREPI

Izboljšanje osnovne infrastrukture za pešce

Prednostno bomo urejali in nadgrajevali šolske poti z izgradnjo novih pločnikov (Podolnica–Zaklanec, Zaklanec–Lesno Brdo), zarisom pasov za pešce tam, kjer jih še ni (na primer Na Vovčne, Livada), ter ureditvijo povezav, kot je odsek Ljubgojna–Vrzdenc, kjer bo kolesarska steza namenjena tudi peščem. Načrtujemo izvedbo vsaj enega odseka na dve leti (ukrep 2.1). Postopno bomo odpravljali ovire na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami, na primer pri pokopališču na Lesnem Brdu, v Žažarju in Vrzdencu (ukrep 2.2). Na nevarnih odsekih bomo redno izboljševali preglednost z obrezovanjem živih mej in čiščenjem cest zaradi kmetijske mehanizacije (ukrep 2.3). V naslednjih letih bomo uredili najmanj pet novih ali varnejših prehodov za pešce – zlasti na Ljubljanski cesti (Cvetlična pot, Livada pri GD, Na Vovčne pri kapelici), pri avtobusnih postajališčih (Ljubgojna, Horjul), ob šolskih poteh in pri večjih generatorjih prometa, kot so Metrel, Petrol in križišče za Lesno Brdo (ukrep 2.4).

Izboljšanje privlačnosti hoje

Za večjo varnost in udobje bomo postopno dopolnjevali omrežje javne razsvetljave – na mostu pri Metrelu, v križiščih v Horjulu in Vrzdencu, pri avtobusnem postajališču Podolnica ter ob pločnikih v Lesnem Brdu in na relaciji Zaklanec–Podolnica. Načrtujemo izvedbo vsaj enega novega osvetljenega odseka na dve leti (ukrep 2.5). Ob peš- in kolesarskih poteh bomo nameščali urbano opremo, kot so klopi, koši za smeti in pasje iztrebke, ter skrbeli za

ozelenitev z zasaditvijo dreves. Poseben poudarek bo na relaciji Vrzdenc–Horjul in v posameznih vaseh, kjer bomo uredili vsaj eno območje na dve leti (ukrep 2.6). Dodatno bomo posodabljali otroška igrišča (na primer športni park z možnostjo ziplinea) ter urejali rekreacijske pešpoti, med drugim na odsekih Spodnji log–Lesno Brdo in Zgornji log–Vrzdenc. Predvidena je ureditev najmanj ene lokacije na dve leti (ukrep 2.7).



08

TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Glede na to, da so razdalje v naši občini za vsakodnevne poti za marsikoga predolge za hojo, bi lahko kolo igralo pomembnejšo vlogo pri dostopu do šole, delovnih mest, različnih storitev ter rekreacijskih površin. Ob tem prispeva h krepitvi zdravja, hkrati pa ne onesnažuje okolja ter povečuje energetska učinkovitost prometa. Poleg tega je kolesarjenje vse bolj priljubljena rekreacijsko-turistična dejavnost, za katere imamo dobre predpogoje in privlačno okolico. Vse večja priljubljenost e-koles prispeva k lažjemu premagovanju višinskih razlik (npr. v naseljih izven dolin) ali daljših razdalj (npr. do sosednjih občin). Trenutno je največja ovira pomanjkanje ustrezne infrastrukture. Občutek varnosti in udobje kolesarjenja ter možnost varnega parkiranja koles pa sta najpomembnejša dejavnika večine ljudi pri odločitvi, ali bodo za prevozno sredstvo namesto avtomobila uporabili kolo.

DOSEŽKI

Izgradnja državne kolesarske povezave med Horjulom in Vrhniko ponuja precej varnejšo pot med naseljema. Po njej je možno varno kolesariti ob regionalni cesti, kjer je (hitrega) prometa veliko. Urejeno je bila pokrito kolesarsko parkirišče ob osnovni šoli, ki je pogosto že na meji kapacitete. 9 % učencev kolesari v šolo, kar je nad povprečjem slovenskih šol. Pridružili smo se projektu Vzpostavitev javnega sistema izposoje e-koles v Ljubljanski urbani regiji, ki bo do leta 2028 zagotovil sistem izposoje e-koles v regiji. Ta bo sledil razvoju infrastrukture in bo medobčinsko povezan, imel bo enovit informacijski sistem in sistem plačevanja.

Kolesarska steza med Horjulom in Vrhnikom ponuja pogoje za udobno in varno kolesarjenje.



IZZIVI

Kolesarji so najbolj ranljiva skupina udeležencev, saj so kolesarske nesreče v obdobju med letoma 2020 in 2024 predstavljale kar 19 % vseh prometnih nesreč, 38 % nesreč s poškodbami in kar 50 % vseh hujših prometnih nesreč. Od 9 kolesarskih nesreč se jih je kar 8 zgodilo znotraj naselij.

V občini žal še ne moremo govoriti o kolesarskem omrežju, saj imamo le posamezne, neskljene odseke kolesarskih povezav tako za dnevno mobilnost kot tudi za rekreacijo in turizem. Nevarna in prehitra vožnja voznikov ter slabi pogoji za kolesarjenje sta na prvih dveh mestih vidikov v prometu, ki občane najbolj motijo. Glavni izziv je kolesarjenje po cestah z relativno gostim in hitrim prometom brez kolesarskih površin, kot je cesta proti Dobrovi. Kolesarji morajo uporabljati isto (ponekod slabo vzdrževano) površino kot vozniki, ki pa so pogosto prehitri in nevarno prehitevajo.

Občani negativno (z oceno manj kot 3 od 5) ocenjujejo prav vse vidike na področju kolesarjenja, kot so urejenost kolesarnic, število kolesarskih stez, splošna varnost kolesarjev in označenost stez. Razpoložljivost kolesarskih parkirišč je najslabše ocenjeno, kar je predvsem pereče na primer pri trgovinah, avtobusnih postajališčih itd.

Čeprav je Občina že pripravila projekte in pridobila sredstva za izvedbo kolesarskih površin na nekaterih odsekih, so prisotne težave z umeščanjem zaradi pridobivanja zemljišč.

PRILOŽNOSTI

Med občani je zaznati veliko podporo in željo po ukrepih za izboljšanje pogojev za kolesarjenje, na primer 69 % si jih želi več površin za rekreativne, 63 % pa za urbane kolesarje, 57 % občanov podpira več stojal za kolesa in kolesarnic. Kljub pomanjkljivim pogojem za kolesarjenje, ki pa se vendarle izboljšujejo, je kolesarjenje precej priljubljena oblika rekreacije. Obstaja potencial za več kolesarjenja na delo, saj dokaj velik delež zaposlenih potuje na razdaljah, primernih za kolesarjenje. Tudi kar 41 % učencev si želi kolesariti v šolo. To je potencial, na katerem moramo graditi in otrokom omogočiti pogoje za udejstvovanje v aktivni, zdravi in samostojni mobilnosti. Priložnost prav tako ponuja še naprej razvijajoče se državno kolesarsko

omrežje (ter z njim povezana sredstva). Urejene poti za rekreacijsko-turistično kolesarjenje pomenijo tudi izjemno dobro osnovo za dnevno mobilnost.



Ne glede na to, ali gre za kolesarje, ki kolesarijo za rekreacijo ali kot obliko mobilnosti, je infrastruktura, kjer morajo deliti prometne ceste z motornim prometom, neprivlačna za najboljše ranljive: otroke, starejše, ženske in vse, ki se ne počutijo varno v takem okolju.



Izboljšanje razmer za varno in udobno parkiranje koles bi spodbudilo več ljudi h kolesarjenju.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za kolesarjenje. Varni pogoji za kolesarjenje za otroke pomenijo tudi varno okolje za kolesarjenje starejših, gibalno oviranih in navsezadnje vseh, ki ne sodijo med bolj ranljive udeležence.

Strateško vodilo	Ambicija do leta 2032
Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje v šolo z vzpostavitvijo varnih, udobnih in neprekinjenih povezav ter ustreznimi pogoji za varno parkiranje koles.	Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo na 15 % glede na 9 % leta 2025.

UKREPI

Ureditev kolesarskih povezav

Za izboljšanje povezav bomo redno pripravljali projektno dokumentacijo za nove kolesarske poti, ločene od cest, kot je predvidena povezava Horjul–Dobrova. Načrtujemo vsaj en projekt na tri leta (ukrep 3.1). Poleg tega bomo gradili nove odseke kolesarske infrastrukture, med drugim Ljubgojna–Vrzenec ter Horjul–Podolnica–Dobrova, z vsaj enim odsekom v sedmih letih (ukrep 3.2). Znotraj naselij bomo urejali tudi kolesarske pasove in sharrow oznake, na primer v Horjulu in na relaciji Zaklanec–Lesno Brdo, pri čemer sta predvidena vsaj dva odseka v sedmih letih (ukrep 3.3).

Ureditev dodatne opreme za kolesarje

Za podporo kolesarjem bomo ob javnih objektih, kot so vrtec, knjižnica, Občina, DEOS in Prosvetni dom, pa tudi pred trgovinami, postopno nameščali stojala in drugo urbano opremo za kolesa. Predvidena je tudi ureditev postajališč za e-kolesa ter povečanje kolesarnice pred OŠ. Cilj je namestitev vsaj petih novih naslonov za kolesa vsaki dve leti (ukrep 3.4). V občini bomo vzpostavili sistem izposoje e-koles in zagotovili ustrezna postajališča (ukrep 3.5). Ob izgradnji nove steze Vrzenec–Ljubgojna bomo postavili tudi kolesarski števec (ukrep 3.6). Poleg osnovne infrastrukture bomo razvijali tudi rekreativne površine, med drugim asfaltirani kolesarski poligon »pumptrack« v Športnem parku (ukrep 3.7).



56 SENTJOST
SENTJOST

LPP

IVECO

LJ LPP-637

09

ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni prevoz prinaša veliko koristi posameznikom, skupnostim in lokalnemu gospodarstvu. Je ključen za omogočanje dostopnosti in mobilnosti vsem prebivalcem, ne glede na starost, zdravstveni ali finančni status. Ocenjuje se namreč, da več kot tretjina prebivalcev ne sme ali iz različnih razlogov ne more voziti avtomobila. Z vidika kapacitete je tudi precej bolj učinkovit kot prevoz z osebnim avtomobilom, prav tako prispeva k nižjim emisijam in hrupu. Žal tako kot drugod tudi v naši občini osebni promet prevladuje nad javnim. V naši občini obratuje medkrajevni javni avtobusni promet in šolski prevoz, na katerih bo treba graditi v prihodnje, da bo postal bolj privlačna alternativa avtomobilu.

DOSEŽKI

Urejena in obnovljena so bila avtobusna postajališča, na primer Zaklanec. V anketi je bila od vseh prometnih vidikov najbolje ocenjena ravno urejenost avtobusnih postajališč (povprečna ocena 3,7 od 5), sledijo lokacije postajališč in njihova dostopnost (3,4 od 5). Občina je leta 2023 spadala med občine, v kateri ima 80–90 % prebivalcev znotraj enega kilometra od bivališča dostop do postajališča javnega prevoza z vsaj zadovoljivo pogostostjo (vsaj 8 parov voženj na delovni dan). Podrobnejši podatki iz leta 2024 kažejo, da imajo ob delavnikih 4 od 6 avtobusnih postajališč v občini zadovoljivo pogostost. V medkrajevnem avtobusnem prometu je z novimi koncesijami leta 2024 prišlo do rahle povečanja frekvence avtobusov na liniji 56 prevoznika LPP. Organiziran je šolski prevoz z minibusom in kombijem.

Urejena avtobusna postajališča so eden od osnovnih kriterijev privlačnega javnega prevoza.



IZZIVI

Med najbolj motečimi prometnimi elementi v svojih krajevnih skupnostih so anketirani na četrto mesto uvrstili nezadostno urejen avtobusni promet. Opozorili so na preredke vožnje, pomanjkljivo mrežo postajališč, visoke cene, časovno nekonkurenčnost ter slabe povezave z večjimi središči. Pri interpretaciji rezultatov je treba upoštevati, da v anketi starejši občani – pogosto bolj odvisni od javnega prevoza – niso bili zadosti zastopani, kar pomeni, da so potrebe po izboljšavah morda še večje, kot kažejo podatki.

Kar 38 % jih je odgovorilo, da je javni prevoz slabo učinkovit, 4 % pa jih je navedlo, da javnega potniškega prometa na njihovem območju sploh ni. Dve od šestih postajališč ima nezadostno ponudbo (manj kot 8 parov voženj). Nobeno postajališče v občini ne dosega stopnje primerne pogosti voženj, kar pomeni 23 ali več parov dnevno. Ob sobotah, nedeljah in praznikih imajo vsa postajališča nezadostno pogostost voženj. Neposredne avtobusne povezave z Vrhniko ni, kar je velika ovira za dostopnost do storitev in delovnih mest. V občini trenutno ne obratuje prevoz na klic, kot sta storitvi »Prostofer« ali »Sopotniki«. Posebej so slabše dostopna manjša, bolj oddaljena naselja izven glavnih naselij, ponekod so postajališča preveč oddaljena, ni urejenih pločnikov in prehodov do njih (npr. v Horjulu in Ljubgojni). Kljub napredku in stalnemu opremljanju ostaja nezadostna infrastruktura avtobusnih postajališč.

Zaradi nešteti omejitev javni prevoz uporablja zelo majhen delež prebivalcev in zaposlenih v občini. Dve tretjini anketiranih nikoli ne uporabi avtobusnega javnega prometa, skoraj četrtina pa le redko. Edina večja skupina uporabnikov so osnovnošolci (šolski prevoz) ter srednješolci in študentje.

PRILožNOSTI

Občina Horjul nima neposrednega dostopa do hitre ceste ali avtoceste, kar pomeni, da je avtobusni prevoz časovno lahko konkurenčen vožnji z osebnim avtomobilom. V anketah je izražena močna (79-odstotna) podpora pogostejšim vožnjam avtobusov. Na vprašanje, katere spodbude bi bile najučinkovitejše za zmanjšanje uporabe osebnih vozil, so prebivalci na prvo mesto postavili znižanje cen javnega prevoza (71 %), sledile so spodbude za deljenje prevozov

(47 %). Uvedba povezave z Vrhniko in sodelovanje z DUJPP ima potencial za povečanje privlačnosti javnega prometa. Večji zaposlovalci so že prepoznali potrebo po novih postajališčih. Priložnost prinašajo izboljšanja digitalne uporabniške izkušnje z aplikacijami za spremljanje prevozov v realnem času ter enotne vozovnice, kar se razvija na državni ravni. Ena od priložnosti je tudi spodbujanje prevozov koles na avtobusih in zagotavljanje dostopnosti za invalide in ranljive skupine z nizkopodnimi avtobusi. Uvajanje prevozov na klic je priložnost, ki je posebej primerna za redko poseljene občine, kot je naša. Izboljšanje informiranja o javnem prevozu bi povečalo ozaveščenost javnosti o možnostih.



Prenizka frekvenca odhodov avtobusov je v kombinaciji s ponekod neurejenimi postajališči ter privlačnostjo avtomobilskega prevoza ključni dejavnik, ki odvrta ljudi od uporabe javnega prevoza.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje ponudbe javnega prevoza.

Strateško vodilo	Ambicija do leta 2032
Izboljšanje ponudbe javnega prevoza z rednimi in pogostimi odhodi z urejenih postajališč, boljšim povezovanjem z Vrhniko ter potovalnim časom, primerljivim z osebnim avtomobilom.	Povečanje skupnega števila potnikov z različnimi oblikami JPP za 8 % (s 57.482 leta 2024 na 53.224)

UKREPI

Izboljšanje medkrajevnih avtobusnih prevozov

Za izboljšanje povezljivosti bomo vlagali pobude za okrepitev avtobusnih povezav, predvsem proti Ljubljani, kjer so potrebni dodatni odhodi v jutranji konici. Podpirali bomo tudi možnost, da se šolski avtobusi uporabljajo tako za dijake kot za druge občane iz odročnejših krajev, ter vključevanje šolarjev v redne linije JPP (ukrep 4.1). Poleg tega si bomo prizadevali za uvedbo nove avtobusne linije Vrhnika–Horjul z manjšim avtobusom ali kombijem ter za večjo frekvenco prevozov v času prometnih konic (ukrep 4.2). Prav tako bomo spodbujali uvedbo potnikom prijaznejših vozil, ki bodo omogočala tudi prevoz koles in oseb z omejeno mobilnostjo (ukrep 4.3).

Poleg tega bomo uredili obstoječa avtobusna postajališča z nadstrešnicami, sedišči, voznimi redi in prometno signalizacijo. Kjer bo mogoče, bomo dodali tudi izogibališča, na primer v Vrzdencu proti Šentjoštu, pri čemer sta predvideni vsaj dve posodobitvi v sedmih letih (ukrep 4.4). Vzpostavili bomo tudi nova avtobusna postajališča na lokacijah večjih zaposlovalcev, kot je Metrel, in na območju Na Pil, prav tako v obsegu dveh novih postajališč v sedmih letih (ukrep 4.5).

Izboljšanje lokalnih prevozov

Za povečanje dostopnosti bomo vzpostavili storitev »prevozov na klic« Prostofer, ki bo dopolnila obstoječe možnosti. Trenutno prevoze zagotavlja Društvo upokojencev ter brezplačni Humano prevozi do zdravstvenih ustanov za ranljive skupine. Nova storitev bo te možnosti nadgradila in približala širšemu krogu uporabnikov (ukrep 4.6).



10

PETI STEBER: MOTORNI PROMET

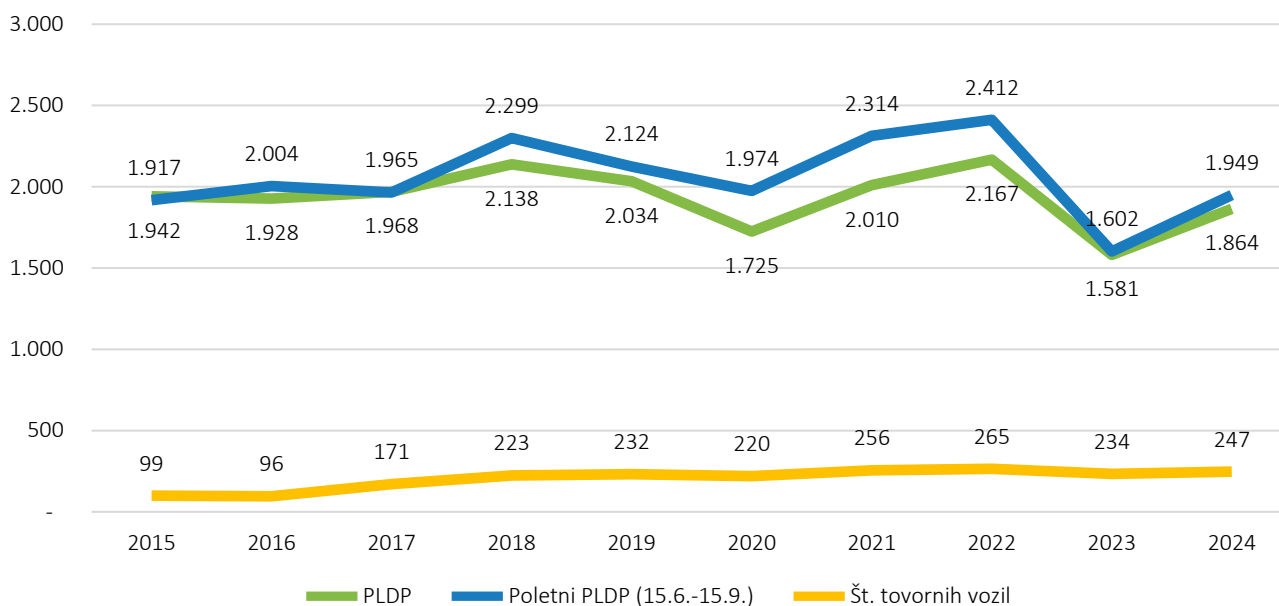
Ob številnih prednostih, ki jih prinaša mobilnost z avtomobilom, ima naraščanje osebne avtomobilskega prometa tudi veliko negativnih učinkov. Velika finančna obremenitev posameznikov in gospodinjstev zaradi odvisnosti od avtomobilskega prevoza, bolj nevarna hoja in kolesarjenje zaradi prevlade avtomobilov in neprilagojenih hitrosti, poraba prostora, hrup in izpusti so med izzivi, ki pestijo tudi našo občino. Zato je OCPS usmerjen v upravljanje motornega prometa na način, da se zagotavlja večjo uravnoteženost med prevoznimi sredstvi, v umirjanje motornega prometa, hkrati pa tudi v zagotavljanje varne cestnoprometne infrastrukture. Vse to ob zavedanju, da bo avto ostal pomemben in za marsikoga obvezen element sodobnega življenja.

DOSEŽKI

V zadnjih letih smo izvedli ukrepe na področju umirjanja prometa. Uvedli smo merilce hitrosti na štirih lokacijah, meritve izvaja tudi medobčinsko redarstvo, v naselju Horjul smo uvedli semafor za ustavitev tistih, ki vozijo prehitro, izvedli smo cone 30. Povečevali smo varnosti s postavitvijo prometnih ogledal na kritičnih nepreglednih lokacijah. Stopnja motorizacija ostaja pod slovenskim povprečjem. Anketa v šolah je pokazala, da dokaj nizek, manj kot četrtinski delež učencev potuje v šolo z avtomobilom.

Uredili in in osvetlili smo nekatera parkirišča (npr. pred Občino, šolo, vrtcem). Za razliko od marsikatero občine ne zaznavamo problema z mirujočim prometom in potrebe po nadaljnem širjenju površin za parkiranje – tako ugotavlja tudi občinski prostorski načrt, polovica anketiranih pa se strinja, da je to nepotreben ukrep. Tudi zastoji so nizko na lestvici težav, ki jih zaznavajo občani.

Po podatkih avtomatskega števca AŠM 264 Horjul promet v občini v celoti ne kaže bistvenega povečanja – nasprotno, beleži se celo upad kljub povečanju števila prebivalcev. Med letoma 2015 in 2024 se je povprečni letni dnevni promet (PLDP) zmanjšal za 3 % in znaša 1.864 vozil, predvsem zaradi zmanjšanja osebne motornega prometa in izvensezonskega prometa. V istem obdobju se je namreč tovorni promet povečal za kar 158 %, povečal pa se je tudi poletni PLDP (v obdobju 15. 6.–15. 9.), in sicer za 2 %. V vmesnem obdobju je poletni PLDP presegal tudi 2.400 vozil, od leta 2023 pa je spet od 2.000 vozil. Tudi občani sicer opozarjajo na težave s tranzitnimi vozili, ki se v času turistične sezone preusmerjajo s preobremenjene zahodne ljubljanske obvoznice. Temu izzivu se z usklajenimi ukrepi na terenu posvečajo Občina, DARS in Policija tudi v poletni sezoni 2025, saj krizno upravljanje prometnih tokov v času poletne sezone glede na upad prometa v zadnjih letih že kaže učinke.



Gibanje količine prometa na avtomatskem števem mestu 264 Horjul v obdobju 2016–2024.

IZZIVI

Nevarna in hitra vožnja voznikov je na prvem mestu stvari, ki anketirane motijo v prometu v naši občini. V prvi polovici leta 2025 skupno dobra polovica voznikov na štirih merilnih lokacijah ni upoštevala hitrostnih omejitev. Zaradi podelžskega značaja občine in neustreznih alternativ so prebivalci občine odvisni predvsem od lastnega prevoza. Posledično je slabša mobilnost in dostopnost prebivalcev, ki ne vozijo. Avto prevladuje kot glavno prevozno sredstvo za večino namenov poti. Izziv je tudi slabo stanje cest in signalizacije, kar negativno vpliva na prometno varnost vseh udeležencev v prometu. K temu dodatno pripomore rast tovarnega prometa na naših cestah.

PRILožNOSTI

Umirjanje prometa bi naslovilo težave, ki jih zaznavajo občani ter izboljšalo prometno varnost. Pogosto starši v želji po obvarovanju otrok pred nevarnostmi na cesti vozijo z avtomobili v šolo, s tem pa sami prispevajo k dodatni nevarnosti za druge otroke. S tem jih odrasli ropamo samostojnosti in gibanja, dveh ključnih elementov za zdravo odraščanje. Priložnost je, da z umirjanjem prometa in celostnim urejanjem cestnega omrežja omogočimo vsem udeležencem v prometu varno gibanje, prednost pa damo tistim, ki ne povzročajo negativnih učinkov v prostoru in prometu. Urejanje ceste proti Ljubljani je v občinski pristojnosti, kar predstavlja določeno prednost. Spodbujanje

sopotništva oziroma povečanje zasedenosti avtomobilov bi prispevali k manjši obremenitvi cest ter finančni razbremenitvi uporabnikov. Obstaja še potencial za zmanjševanje uporabe avtomobila za kratke poti, na primer na delo, v šolo ali po opravkih. Ureditev kritičnih točk in sanacija poškodovanih cestišč je priložnost, da se uredi tudi površine za pešce in kolesarje ter poveča prometno varnost za vse udeležence.



Umirjanje prometa je priložnost za naslavljanje več težav na področju prometne varnosti.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo umirjanje prometa, še posebej na šolskih poteh.

Strateško vodilo	Ambicija do leta 2032
Zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu, ob hkratnem umirjanju prometa, spodbujanju sopotništva ter zmanjševanju privlačnosti uporabe avtomobila za kratke razdalje.	Zmanjšanje deleža voznikov, ki vozijo nad omejitvijo hitrosti v občini, na 40 % z 52 % leta 2025 (januar–junij).

UKREPI

Umirjanje prometa

Za večjo varnost bomo v naseljih uvajali ukrepe za umirjanje prometa, ki vključujejo fizične ovire in jasno prometno signalizacijo. Med predvidenimi rešitvami so dvignjeni platoji, sredinski otoki ter ogledala na nepreglednih odsekih. Med prioritetenimi lokacijami so odsek pred osnovno šolo, Vrzenec, Koren, Vrhniška cesta, Podolnica pri »Pr'Kozinc« ter Vrh Gabrja proti Vrzedencu. Na avtobusnem postajališču Podolnica bo hitrost omejena s 70 km/h na 50 km/h, na celotni Šolski ulici proti Laparji bo uvedena cona 30, prednostna cesta proti Slevici pa bo ustrezneje označena. V naslednjih sedmih letih načrtujemo izvedbo vsaj petih takih ureditev (ukrep 5.1).

Umirjanje prometa bomo dopolnili s poostrenim nadzorom hitrosti z radarji in preventivnimi radarskimi tablami, predvsem na območjih Lesnega Brda in Ljubgojne. Posebno pozornost bomo namenili tudi omejitvi hitrosti kolesarjev na nevarnih in nepreglednih cestnih odsekih, kot so poti iz Šentjošta, Žažarja, Korene, Samotoc ter Zaklanec–Prošca (ukrep 5.2). Poleg tega bomo spodbujali pobude za izločitev lokalnih cest iz aplikacije Google Maps v času prometnih konic, zlasti na relacijah Horjul–Dobrova in Horjul–Lesno Brdo (ukrep 5.3).

Upravljanje parkiranja

Za podporo prehodu na trajnostno mobilnost bomo sodelovali pri vzpostavitvi omrežja električnih polnilnic (na primer pri Športnem parku, Petrolu ali pred Občino). Predvidena je ena nova polnilnica v sedmih letih (ukrep 5.4).

Urejanje varne cestne infrastrukture

Redno bomo obnavljali in asfaltirali ceste ter sanirali poškodovana vozišča, udarne jame, jaške in posedene površine. Posebej bomo odstranili robnike na voznem pasu ter zavarovali nevarne robove cest, na primer na odsekih Horjul–Ljubljana in Zaklanec–Lesno Brdo ter na ozkih cestah znotraj naselij. Predvidena je obnova vsaj enega odseka na leto (ukrep 5.5).

Poleg tega bomo preurejali nevarna križišča in izboljševali preglednost vključevanja na glavno cesto, na primer pri gasilskem domu, na ovinku na Lesnem Brdu pri ekološkem otoku, na odseku Koreno–Horjul in Zaklanec–Lesno Brdo in drugje. Načrtujemo izboljšave na vsaj dveh odsekih v sedmih letih (ukrep 5.6).

11

AKCIJSKI NAČRT

Z zeleno barvo so označeni ukrepi z največjo prednostjo izvajanja. Zahtevnost ukrepa združuje ključne dejavnike izvedbe – finančne stroške, število in

raznolikost deležnikov, organizacijsko in tehnično kompleksnost, potrebna dovoljenja ter časovni okvir.

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE

Št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje in financiranje													
1.1	Zagon, vrednotenja in prenova OCPS.	2.000 EUR/leto (vrednotenje) 30.000 EUR/7 let (prenova)	Občinski proračun	Srednja	Občina Horjul, zunanji izvajalec								
1.2	Imenovanje koordinatorja za celostno prometno načrtovanje (trajnostno mobilnost).	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
1.3	Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul								
1.4	Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Srednja	Občina Horjul, sosednje občine, DRI, DRSI idr.								
1.5	Pobude za krajše postopke razlastitve zemljišč zaradi javne koristi (za projekte kot so izgradnja prehodov za pešce, izgradnja kolesarskih stez in širitev vozišč).	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti													
1.6	Izobraževanje občinske uprave, ki upravlja s prometom (delavnice, kongres, izobraževanja).	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
1.7	Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun, sredstva MOPE za izvajanje ETM	Nizka	Občina Horjul, SPV, šola, vrtec								
Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje													
1.8	Transparentno prometno načrtovanje z vključevanjem javnosti in civilnih iniciativ.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
1.9	Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Srednja	Občina Horjul, sosednje občine, DRI, DRSI idr.								

Št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.10	Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
Izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev													
1.11	Pobude za izboljšanje ponudbe javnih storitev in prostorov.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul, zunanji izvajalec								

HOJA

Št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izboljšanje osnovne infrastrukture za pešce													
2.1	Izgradnja pločnikov in zaris pasov za pešce.	200.000 EUR/km	Občinski proračun, proračun RS	Visoka	Občina Horjul, DRSI								
2.2	Odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju.	10.000 EUR/izvedbo	Občinski proračun, sredstva MOPE	Srednja	Občina Horjul, DRSI, zunanji izvajalci								
2.3	Izboljšanje preglednosti na nevarnih odsekih (obrezovanje/odstranitev žive meje ...).	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
2.4	Ureditev in vzpostavitev novih varnejših prehodov za pešce (na območjih velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij).	50.000 EUR /prehod	Občinski proračun, sredstva MOPE	Srednja	Občina Horjul, DRSI, zunanji izvajalci								
Izboljšanje privlačnosti hoje													
2.5	Dopolnitev omrežja javne razsvetljave.	20.000 EUR/2 leti	Občinski proračun	Srednja	Občina Horjul								
2.6	Postavitev urbane opreme in ozelenitev za povečanje privlačnosti peš in kolesarskih poti.	1.000 EUR/leto	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul								
2.7	Ureditev prostora za igro in rekreacijo.	15.000 EUR /dograditev športnega parka 10.000 EUR/leto za vzdrževanje poti	Občinski proračun	Srednja	Občina Horjul, zunanji izvajalci								

KOLE SARJENJE

Št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ureditev kolesarskih povezav													
3.1	Izdelava projektne dokumentacije kolesarskih povezav.	40.000 EUR /projekt	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul, zunanji izvajalec								
3.2	Izgradnja nove kolesarske infrastrukture.	500.000 EUR občina Horjul (1,3 mio EUR sredstva EU)	Občinski proračun, sredstva RE in EU v sklopu Dogovora za razvoj regij	Visoka	Občina Horjul, DRSI								
3.3	Zaris kolesarskih pasov (in shrarrow oznak).	20.000 EUR	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
Ureditev dodatne opreme za kolesarje													
3.4	Postavitev parkirišč in ostale urbane opreme za kolesa zlasti ob javnih objektih.	5.000 EUR/2 leti	Občinski proračun, zasebni vlagatelji	Nizka	Občina Horjul, javne ustanove, zunanji izvajalec								

Št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
3.5	Vzpostavitev sistema izposoje e-koles.	30.000 EUR/leto	Občinski proračun, sredstva MOPE zasebni vlagatelji	Visoka	Občina Horjul, zunanji izvajalec								
3.6	Postavitev kolesarskega števca.	10.000 EUR	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
3.7	Postavitev kolesarskega poligona »pumtrack«.	120.000 EUR	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izboljšanje medkrajevnih avtobusnih prevozov													
4.1	Pobude za izboljšanje obstoječih povezav oz. frekvenc avtobusov.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul, DUJPP, LPP								
4.2	Pobude za vzpostavitev nove avtobusne linje Vrhnika–Horjul.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul, DUJPP, LPP								
4.3	Pobude za uvedbo potnikom prijaznejših vozil (za prevoz koles in invalidov).	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul, avtobusni prevozniki								
4.4	Ureditev postajališč z ustrežno infrastrukturo (nadstrešnico, sedišči, voznimi redi, prometno signalizacijo in izogibalščem, kjer je možno).	15.000 EUR/postajališče	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul								
4.5	Vzpostavitev novih avtobusnih postajališč.	20.000 EUR/postajališče	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul								
Izboljšanje lokalnih prevozov													
4.6	Vzpostavitev storitve "prevozov na klic".	15.000 EUR /vzpostavitev 5.000 EUR /vzdrževaje	Občinski proračun	Srednja	Občina Horjul, Društva upokojencev								

MOTORNI PROMET

Št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Umiranje prometa													
5.1	Umiranje prometa v naseljih s fizičnimi ovirami in vertikalno prometno signalizacijo.	30.000 EUR /območje	Občinski proračun	Srednja	Občina Horjul								
5.2	Umiranje prometa s poostrenim nadzorom hitrosti (radar) in preventivnimi radarskimi tablam.	5.000 EUR (nakup dveh dodatnih prikazovalnikov)	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul, medobčinska redarska služba, Policija								
5.3	Pobude za izločitev lokalnih povezav iz GoogleMaps.	Redno poslovanje Občine Horjul	Občinski proračun	Nizka	Občina Horjul								
Upravljanje parkiranja													
5.4	Vzpostavitev omrežja električnih polnilnic.	4.000 EUR /polnilnico	Občinski proračun, zasebni vlagatelji	Srednja	Občina Horjul, drugi javni in zasebni deležniki								
Urejanje varne cestne infrastrukture													
5.5	Obnove in asfaltiranje cest.	200.000 EUR /leto	Občinski proračun, proračun RS	Visoka	Občina Horjul, DRSI								
5.6	Preureditev nevarnih križišč in izboljšanje preglednosti vključevanja na glavno cesto.	V okviru obnove cest	Občinski proračun	Visoka	Občina Horjul								

12

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Participativno ustvarjena strategija in vizija ter dosledno izvajanje ukrepov samo po sebi še ne zagotavlja tudi uresničevanja ciljev. K rezultatom bodo vodila tudi revidiranja v času izvajanja ukrepov, s katerimi bomo spremljali, ali se približujemo začrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo tudi osnova za ustrezna nadgrajevanja oz. spremembe strategije.

Vse aktivnosti spremljanja in vrednotenja bomo izvajali skladno z Načrtom spremljanja kazalnikov, ki je bil pripravljen v procesu priprave OCPS. Skladno s 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 (UL RS št. 76/2023) mora Občina Horjul obvezno poročati enotne kazalnike učinka (pet obveznih kazalnikov) ter enotne kazalnike izvedbe (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta) pristojnemu ministrstvu za prometno politiko. Občina Horjul bo poročala enotne kazalnike učinka izvajanja OCPS vsako leto do 15. marca za preteklo leto. Enotne kazalnike izvedbe OCPS, skupaj z realiziranimi vrednostmi, bo Občina poročala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.



Izvajalec OCPS Občine Horjul