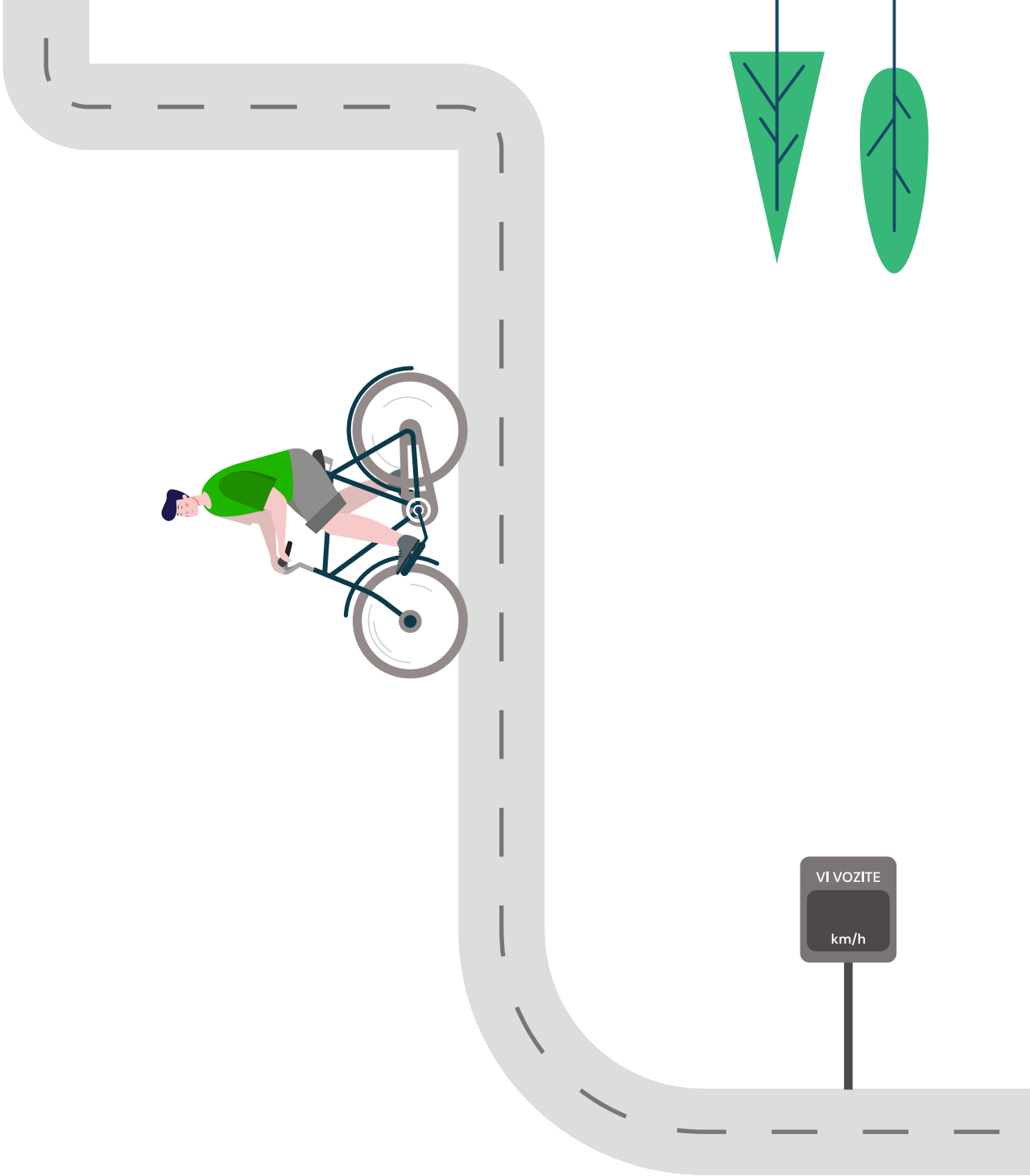


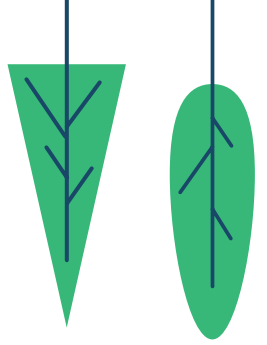
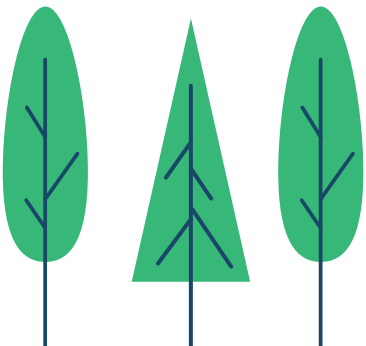


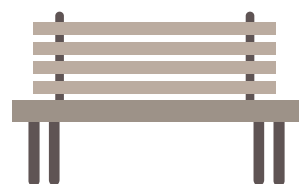
# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE IVANČNA GORICA





VI VOZITE  
km/h

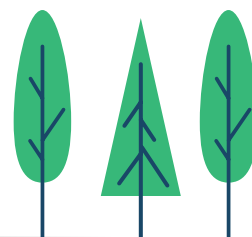




**OBČINSKA  
CELOSTNA  
PROMETNA  
STRATEGIJA  
OBČINE  
IVANČNA  
GORICA**



Sofinancira  
Evropska unija



## Občinska celostne prometna strategija Občine Ivančna Gorica (OCPS Ivančna Gorica)

**Naročnik:** Občina Ivančna Gorica, Sokolska ulica 8, 1295 Ivančna Gorica

**Projektna skupina Občine Ivančna Gorica:** Ana Bukovec, Klavdija Kastelic, Simon Kastelic, Irena Lavrih, Rok Oven, Simon Smrke, Marjetka Špendal, Matej Šteh, Maja Tomažič

### 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 Ivančna Gorica:

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

člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

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

**Presojevalec kakovosti vsebine:** dr. Marjan Sternad

**Fotografije:** arhiv Občine Ivančna Gorica, arhiv RRA LUR, arhiv IPOP

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

**Izid:** september 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
Skupaj do boljše prometne ureditve	10
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	14
Občina Ivančna Gorica v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Ivančna Gorica	26
Stebri mobilnosti in cilji	28
Steber I: Hoja	31
Steber II: Kolesarjenje	35
Steber III: Javni potniški promet	41
Steber IV: Motorni promet	49
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	59
Akcijski načrt	63
Viri	73

# UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

## Za učinkovito, varno in okolju ter občanom prijazno mobilnost

Občina Ivančna Gorica je že zgodovinsko zaznamovana s prepletanjem najrazličnejših prometnih povezav. Ne nazadnje najdemo tudi v občinskem grbu rimski miljniki, ki je nekoč na območju današnje Ivančne Gorice označeval razdalje med kraji. Občina, ki se je že v preteklosti razvijala ob pomembnih prometnicah in stičiščih medkrajevnih in regionalnih povezav, tudi danes gradi svoj razvoj na ugodni prometni legi, seveda pa se zavedamo tudi vseh dodatnih izzivov, ki jih takšen razvoj prinaša.

Z Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS) želimo ciljno in strukturirano nadaljevati z načrtovanjem in razvojem trajnostne mobilnosti, ki bo temeljila predvsem na izboljšanju učinkovitosti in varnosti v prometu. Geografsko razvejano območje občine, z dvanajstimi krajevnimi središči, s hribovitim podeželjem na eni strani in avtocestno in železniško povezavo na drugi strani, postavlja pred nas številne zahtevne naloge s področja trajnostne mobilnosti. Ključni bodo novi ukrepi, s katerimi si bomo prizadevali za preusmeritev tranzitnega prometa skozi občino na avtocesto in železnico, prispevali k zmanjšanju emisij iz prometa v okolje in manjši porabi omejenih virov energije, občankam in občanom pa omogočili različne potovalne načine ali prevozna sredstva za opravljanje svojih dnevniških obveznosti. Prepričan sem, da bo Občina Ivančna Gorica skupaj z drugimi deležniki na lokalni in državni ravni, prav s pomočjo tega strateškega dokumenta v prihodnjih letih uspešno reševala prometne izzive, s katerimi se v naši občini soočamo kot pešci, kolesarji, uporabniki javnega potniškega prometa in kot vozniki.

Občinska celostna prometna strategija se uspešno navezuje tudi na druge občinske razvojne dokumente, kot so Vizija in strategija razvoja Občine Ivančna Gorica, Občinski prostorski načrt Občine Ivančna Gorica in Lokalni energetski

koncept Občine Ivančna Gorica. Poleg tega pa ta dokument predstavlja tudi možnost za lažje uresničevanje zastavljenih ciljev s pomočjo sredstev državnih in evropskih razpisov.

Iskrena hvala pripravljavcem, vsem strokovnim delavcem, članom delovnih skupin, predstavnikom krajevnih skupnosti, javnih zavodov in društev ter občankam in občanom, ki ste s svojim sodelovanjem prispevali k nastanku tega dokumenta, da bomo s skupnimi močmi pripomogli k ureditvi prometa v Občini Ivančna Gorica, ki bo učinkovitejši, varnejši in bolj prijazen do posameznika, okolja ter prostora.

Dušan Strnad,  
*župan Občine Ivančna Gorica*



# BOLJŠI PROMET, PRIJETNEJŠE NASELJE, LEPŠA PRIHODNOST!

Foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica



# POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen in vključujoč način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza in druge okolju prijaznejše oblike mobilnosti, z namenom zmanjšati prekomerno uporabo avtomobilov in 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 niso več avtomobili, temveč ljudje, ki jim je treba zagotoviti varnost v prometu, dostopnost storitev, ustrezno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, časovno učinkovit in privlačen javni potniški prevoz, s pestrim naborom okolju prijaznejših oblik mobilnosti (različni sistemi za souporabo vozil, koles in drugih prevoznih sredstev) pa omogočiti še večjo svobodo aktivnega gibanja.

Nov, celostni 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. Izvajanje OCPS Ivančna Gorica se bo vidno odražalo v prostoru v varnejših šolskih poteh, urejenih površinah za hojo in kolesarjenje, umirjenem prometu 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.

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

OCPS Ivančna Gorica je umeščena tudi v širši strateški okvir. Upoštevana bo pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije (RCPS) Ljubljanske urbane regije, vse občinske in regionalne strategije pa bodo skupaj predstavljale temelj za oblikovanje Državne celostne prometne strategije (DCPS).

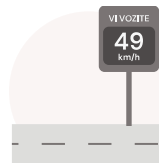
Ne nazadnje bo OCPS Ivančna Gorica Občini omogočila dostop do nacionalnih in evropskih sredstev, s katerimi bodo ukrepi trajnostne mobilnosti dejansko izvedeni.

OCPS Ivančna Gorica predstavlja temelj 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 boljše dostopnost, zmanjšuje onesnaženost zraka in hrupa ter prispeva k bolj zdravemu načinu življenja. Ključni pozitivni učinki vključujejo:

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



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

# SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

## Kako je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Ivančna Gorica?

Proces priprave OCPS Ivančna Gorica je temeljil na transparentnosti, vključevanju javnosti in interdisciplinarnem sodelovanju. Občina je pri tem sodelovala s konzorcijem izvajalcev z obsežnimi izkušnjami na področju priprave prometnih strategij in rešitev – Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštitutom za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskim urbanističnim zavodom d. d. (LUZ). Skupaj so dobro leto dni razvijali strategijo, ki temelji na veljavnih nacionalnih standardih in smernicah za pripravo občinskih prometnih strategij<sup>1</sup>.

Proces je sledil jasni logiki: najprej so bili opredeljeni strateški cilji in vizija razvoja prometa, nato pa so sledile analize stanja, meritve ter številne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti. Tako oblikovan nabor ukrepov se neposredno navezuje na vizijo in cilje, pri čemer imajo prednost mehki ukrepi in trajnostne oblike mobilnosti, ki lahko zmanjšajo odvisnost od avtomobilov. Infrastrukturni posegi pridejo v poštev šele, kadar mehki ukrepi sami po sebi ne zadostujejo. Ukrepi so opremljeni tudi s kazalniki, ki Občini omogočajo natančno spremljanje njihovih učinkov.

<sup>1</sup>Proces priprave in vsebine OCPS zelo natančno opredeljujejo Minimalni standardi za OCPS, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: Smernice) in Pravilnik 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>.

## Ključni koraki v procesu priprave OCPS

- 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 OCPS tudi poroča ministrstvu.

## Nadzor kakovosti OCPS

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

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

# 2024

november 2024

## Začetek priprave OCPS Ivančna Gorica

Predstavitev namena in ciljev  
OCPS županu ter Občinskemu  
svetu

januar 2025–februar 2025

## Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 37  
članov.

### Javni razpravi o viziji in ciljih

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



november 2024–junij 2025

## Analiza obstoječega stanja

**Spletna javna razprava o prometnih izzivih**  
Vnešenih 1397 izzivov v prometu v občini.

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

428 izpolnjenih anket,  
25 intervjujev.

**Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v  
osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci**  
Kordonsko štetje prometa na 3 lokacijah,  
terenske ogleda 5 lokacij, ankete med šolarji v 3  
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 3  
podjetjih/ustanovah.

# 2025

marec 2025–junij 2025

## Oblikovanje nabora ukrepov

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

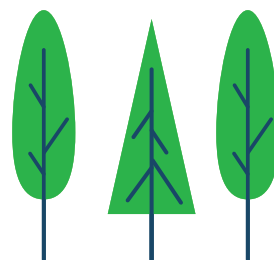
Na delavnicah je sodelovalo skupno 19 oseb.

### Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani  
vnesli 383 predlogov za izboljšanje prometa v  
občini.

### Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici so sodelovali 12 člani ŠDS.



julij 2025–avgust 2025

## Priprava akcijskega načrta

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

Prispelo je 22 odgovorov.

### Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

# ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS IVANČNA GORICA



septmeber 2025–september 2032

## Spremljanje rezultatov in poročanje

### Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

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

### Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

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

# 2032

septmeber 2025

## Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS  
Ivančna Gorica na Občinskem svetu

Javna objava rezultatov  
OCPS Ivančna Gorica

julij 2025–avgust 2025

## Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom  
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in  
širšo delovno skupino.

# SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

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

Prvi je, da nihče ne pozna kraja tako dobro, kot tisti, ki tam živijo in delajo. Že vse pogostejše opremljanje mest s senzorji za zbiranje prometnih podatkov kaže, da mesta za upravljanje in načrtovanje prometa potrebujejo več podatkov za dobro načrtovanje prometa. Pogledi in informacije, ki nam jih lahko podajo prebivalke in prebivalci, so izjemno dragoceni, saj okolje odlično poznajo, ga vsakodnevno doživljajo in opazijo spremembe.

Drugič, prebivalci podatke – v tem primeru o potovalnih navadah – soustvarjajo, predvsem pa s svojimi potovalnimi navadami predstavljajo pomemben del prometa. Ker je eden ključnih ciljev strategije ravno vplivanje na potovalne navade ljudi, jih je treba v oblikovanje strategije nujno vključiti in dati priložnost, da spoznajo kontekst urejanja prometa in razpravljajo o možnih rešitvah. Ukrepi, ki jih prebivalci soustvarijo, imajo precej več možnosti za uspešno uresničitev, saj jih ljudje lažje sprejmejo in ponotranjijo. To je še posebej pomembno pri mehkih ukrepih, ki so pri OCPS v ospredju, njihova uspešnost pa je neposredno odvisna od tega, da jih prebivalci vzamejo za svoje.

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

Javnost smo pri vključevanju ločevali na javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi in splošno javnost. Lokalna strokovna javnost vključuje

predstavnike različnih lokalnih ustanov, ki vplivajo na urejanje prometa ali pa so z njim povezane. To so bili predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki in drugi. Vključeni so bili v širšo delovno skupino, katere primarni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev in akcijskega načrta ukrepov, sekundarni pa, da bodo prav njeni člani prvi zagovorniki ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in bodo Občino podprli pri njihovem udejanjanju. Ključni deležniki so bili vključeni preko intervjujev, delavnic in spletnih srečanj.

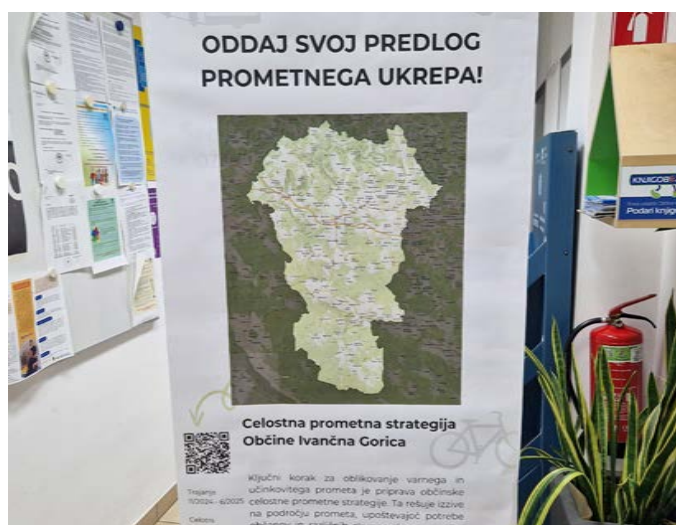
Veliko pozornosti je bilo posvečeno tudi zbiranju mnenj splošne javnosti. Največji del smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da so prebivalke in prebivalci Ivančne Gorice pretežno naklonjeni ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Celo bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želijo izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah so opredelili številne ključne prometne izzive. Ker ti dogodki ne pritegnejo vseh, smo, da bi zbrali čim več odzivov in pobud, razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine.

Na spletni platformi <https://cps.projekti.si/ivancnagorica> se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Ivančna Gorica in dostopala do aktualnih anket, na zadnje pa lahko vnašala še predloge ukrepov, za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi digitalno manj veščim ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo v fazi zbiranja ukrepov nekaj ur predloge zbirali v prostorih Občine Ivančna Gorica.

Obiskovalke in obiskovalce smo ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti, jih informirali o samem procesu nastajanja strategije ter jim pomagali z vnosi konkretnih predlogov prometnih ukrepov v spletno platformo. V spomladanskem času je bila v prostorih Občine Ivančna Gorica na ogled tudi informativna razstava, ki je predstavljala proces priprave, vizijo in cilje razvoja prometa OCPS Ivančna Gorica, ob tem pa tudi izbrane dobre prakse ukrepov trajnostne mobilnosti širom Slovenije.

Z izdatnim vključevanjem javnosti pa je toliko večja tudi nuja, da skupnemu oblikovanju strategije sledi tudi dejanska izvedba ukrepov iz akcijskega načrta. Le tako lahko upravičimo zaupanje občank in občanov ter ohranimo njihovo pripravljenost za soustvarjanje trajnostnih rešitev tudi v prihodnje.



Sodelovanje javnosti v občini Ivančna Gorica – delavnica, razstava in javni razpravi (foto: Arhiv IPoP in RRA LUR)

# OBČINA IVANČNA GORICA – KJE SMO DANES?

Foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica



# OBČINA IVANČNA GORICA V ŠTEVILKAH

Občina Ivančna Gorica je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 227 km<sup>2</sup> površin uvrščena na 21. mesto med slovenskimi občinami. Od glavne prestolnice Ljubljana je oddaljena približno 34 km. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Ivančna Gorica značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine poteka avtocesta A2 Ljubljana-Ivančna Gorica-Novo mesto-Obrežje ter regionalni cesti Ivančna Gorica-Žužemberk-Črnomelj in Škofljica-Grosuplje-Ivančna Gorica. Skozi občino poteka tudi železniška proga Ljubljana-Ivančna Gorica-Novo mesto-Metlika-Karlovac (HR), kar omogoča enostaven dostop do širšega območja. Občina zajema 137 naselij, poleg državnih cest pa je območje občine prepleteno tudi s približno 400 km lokalnih cest in javnih poti.

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

Večina prebivalcev občine Ivančna Gorica za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine (Ljubljana, Grosuplje, Trebnje in Žužemberk) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Ivančna Gorica med leti 2013 in 2023 naraslo za 9,5 %.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Ivančna Gorica v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 80 % anketirancev, za poti na delo

89 %, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 82 %, v središče občine pa 84 % anketirancev. Za poti v Ljubljano osebni avtomobil uporablja 93 % anketirancev, v Grosuplje 95 %, v Trebnje 97 %, v Črnomelj 93 %, v Novo mesto 97 % in v Žužemberk 96 % anketirancev.

Velik delež uporabe osebnih vozil 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 Ivančne Gorice, je za poti v Ljubljano zgolj 7 %, medtem ko je za potovanja v ostale sosednje občine, znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma, ta delež še bistveno nižji.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil (55 %) nižji na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja (35 %) ter kolesarjenja (10 %).

Kljub neugodni obstoječi strukturi mobilnosti pa je spodbudno dejstvo, da se velika večina prebivalcev, ki so sodelovali v anketi o potovalnih navadah, strinja, da je treba v občini Ivančna Gorica 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 Ivančna Gorica so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

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

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Ivančna Gorica 40,5 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Med prebivalci občine je bilo število najmlajših – kar je značilnost le redkih slovenskih občin – večje od števila najstarejših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 89 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je v letu 2024 znašala 148), kar kaže, da se povprečna starost prebivalcev občine Ivančna Gorica v povprečju zvišuje počasneje kot na ravni celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA IVANČNA GORICA	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	18.114	2.123.949
Število moških	2024	9.390	1.068.429
Število žensk	2024	8.724	1.055.520
Število rojstev	2023	202	16.989
Število umrlih	2023	118	21.540
Skupni naravni prirast	2023	84	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	4,7	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	96	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	196	0
Skupni selitveni prirast	2023	292	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	16,2	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	40,5	44,2
Indeks staranja	2024	88,6	147,8

Osnovni demografski kazalniki za občino Ivančna Gorica (SURS, 2024)

## Občina Ivančna Gorica je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

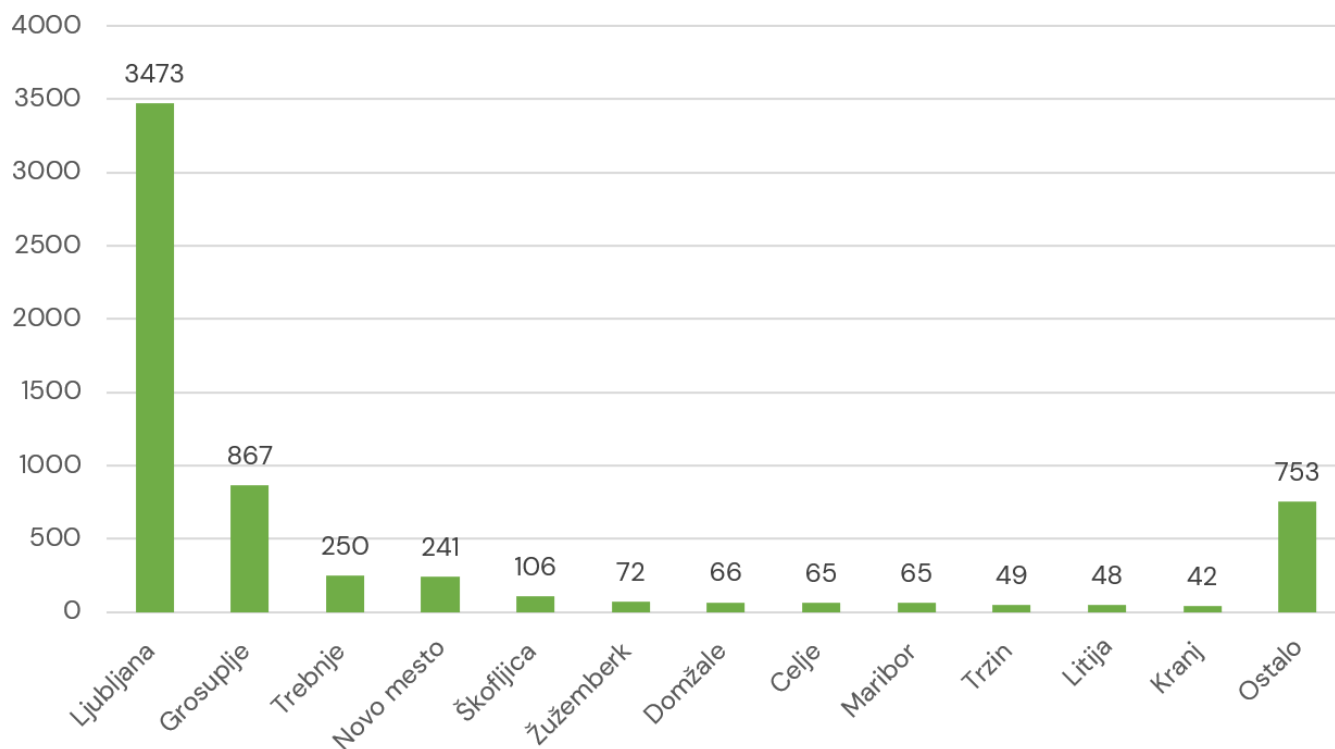
Na podlagi avtomatskih števecv prometa po glavni regionalni cestni povezavi skozi Ivančno Gorico dnevno vozi okrog 8.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Ivančna Gorica med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 79,5 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3 %.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je občina Ivančna Gorica zmerno bivalna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar okoli 70 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

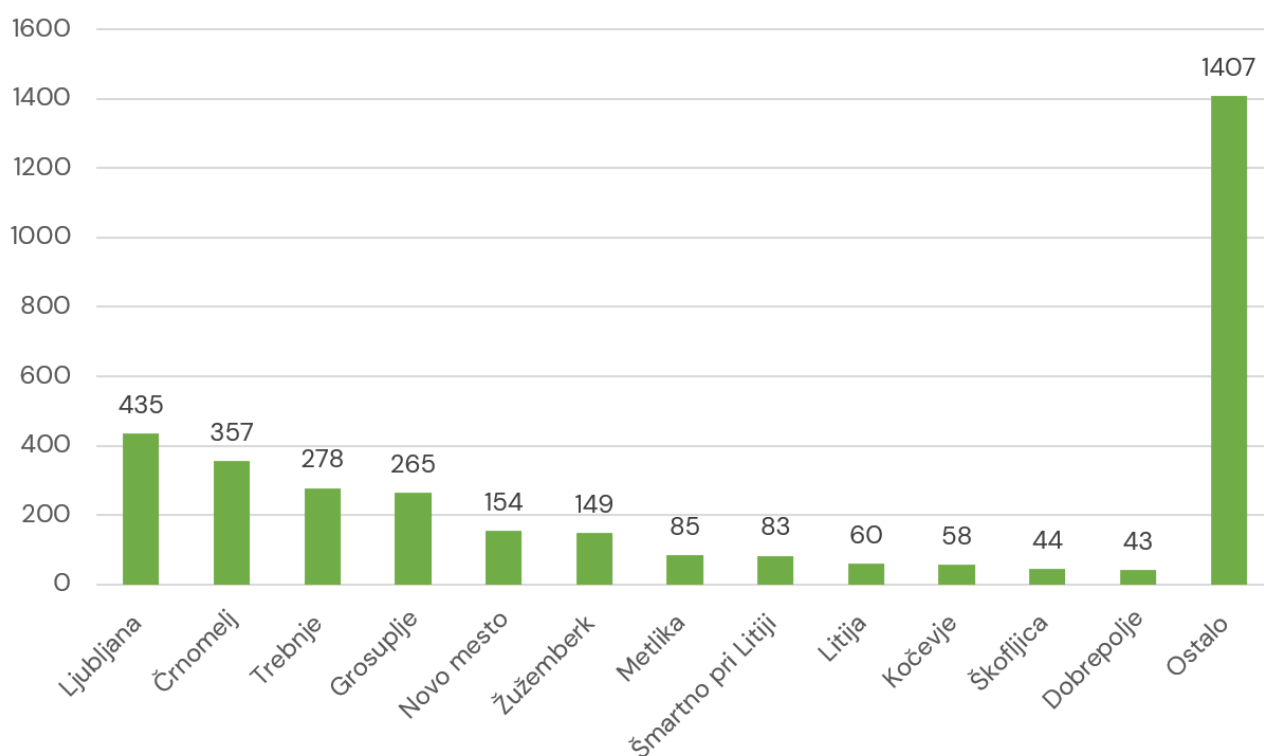
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 8.428 delovno aktivnih prebivalcev občine Ivančna Gorica delo znotraj občine opravlja 2.331 prebivalcev, 6.097 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine Ivančna Gorica dvosmeren, saj delo na območju občine Ivančna Gorica poleg 2.331 prebivalcev občine opravlja tudi 3.418 zaposlenih, ki se v Ivančno Gorico pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Ivančna Gorica



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Ivančna Gorica (SURS, 2023)

## Število dnevni delovnih migracij v občino Ivančna Gorica



Število dnevni delovnih migracij v občino Ivančna Gorica (SURS, 2023)

## Prometna varnost se v zadnjem obdobju 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 Ivančne Gorice zelo pomembna.

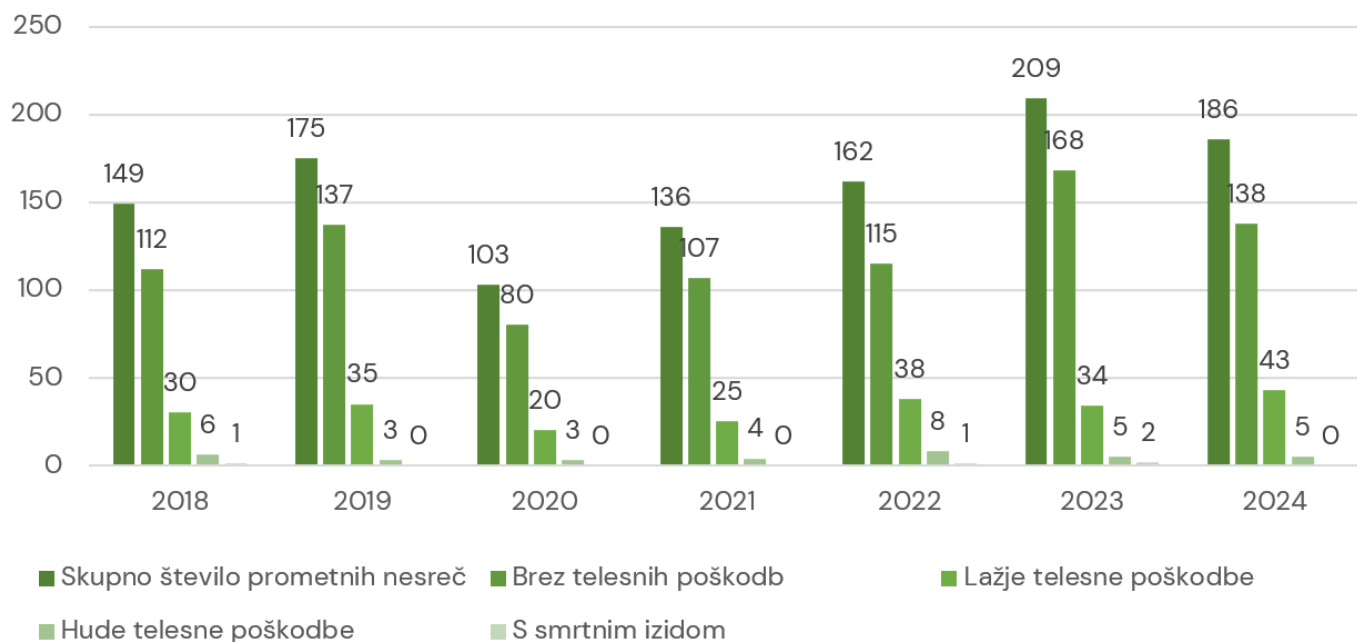
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Ivančna Gorica zaznanih 1.120 prometnih nesreč. Po letu 2019 je

število prometnih nesreč sicer upadlo, vendar je bila že v letu 2021 zaznana ponovna rast, ki se je nadaljevala do leta 2023. V letu 2024 je zaznan upad števila prometnih nesreč. Z vidika prometne varnosti je tako v zadnjih letih zaskrbljujoča predvsem rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami udeležencev, medtem ko je število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom, z rahlimi odkloni v posameznih letih, skozi zadnje obdobje bolj ali manj enako.

Podobna dinamika rahle rasti števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 4,6% vseh prometnih nesreč, ki se v občini Ivančna Gorica zgodijo v posameznem letu.

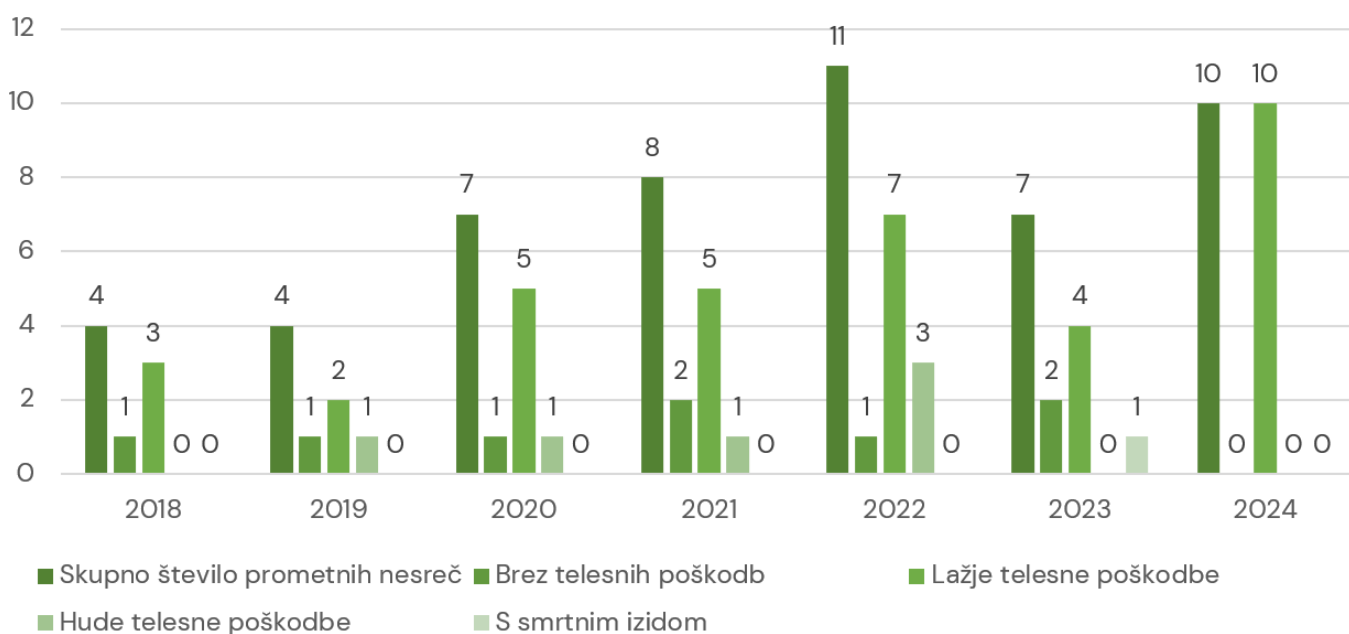
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč brez poškodb in s hujšimi telesnimi poškodbami. Prometna nesreča s smrtnim izidom je bila zaznana v letu 2023.

## Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



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

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

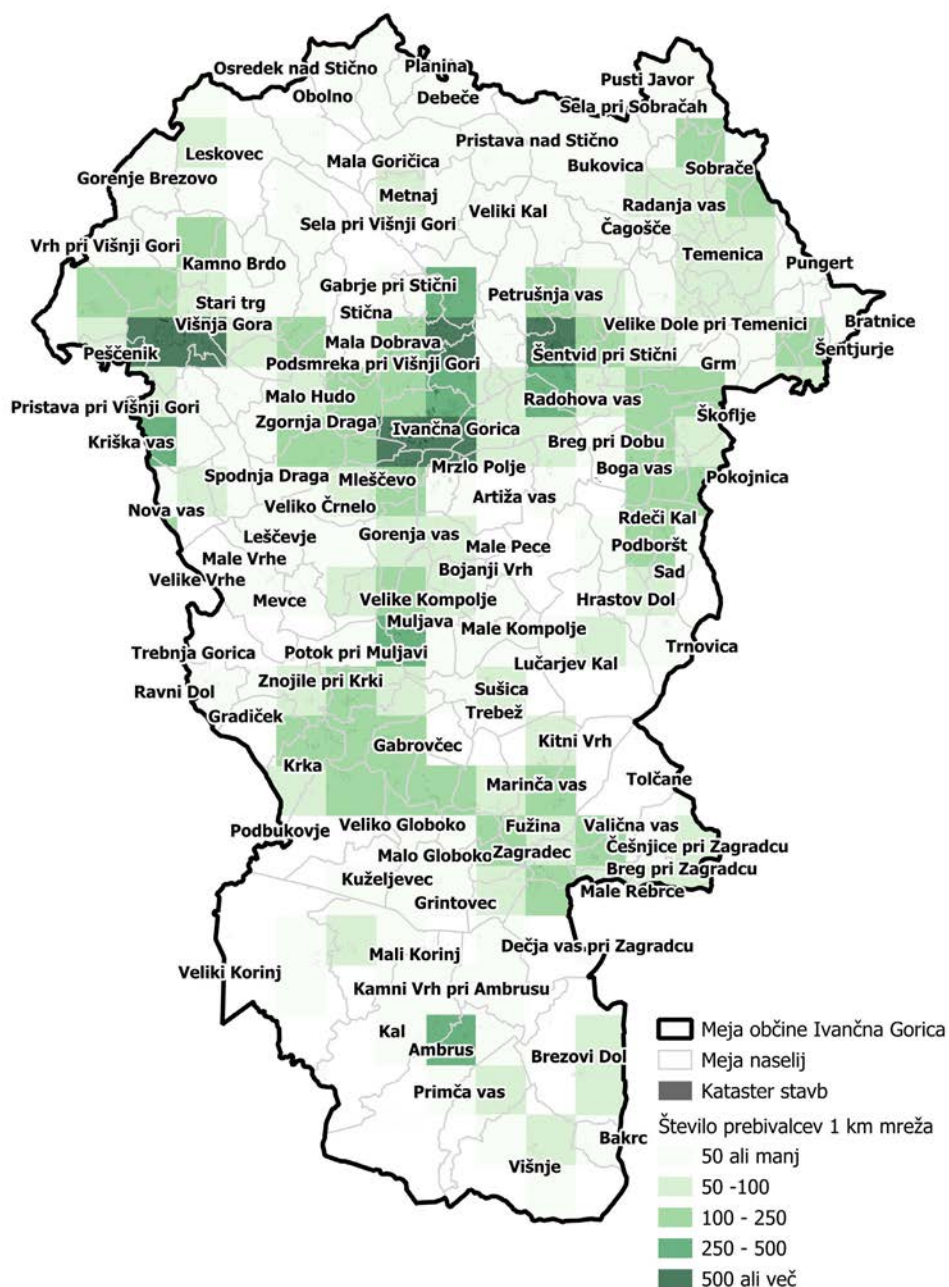


Število prometnih nesreč v občini Ivančna Gorica z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

## Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Ivančna Gorica je v letu 2024 znašala 80 prebivalcev/km<sup>2</sup>, kar je manj kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km<sup>2</sup>).

Poselitev prebivalcev občine Ivančna Gorica je skoncentrirana na naselja Ivančna Gorica, Višnja Gora, Stična, Šentvid pri Stični, Muljava, Krka, Zagradec in Ambrus, ter pripadajoča okoliška naselja ob državnih regionalnih cestah Ivančna Gorica–Žužemberk–Črnomelj in Škofljica–Grosuplje–Ivančna Gorica. Preostale dele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.

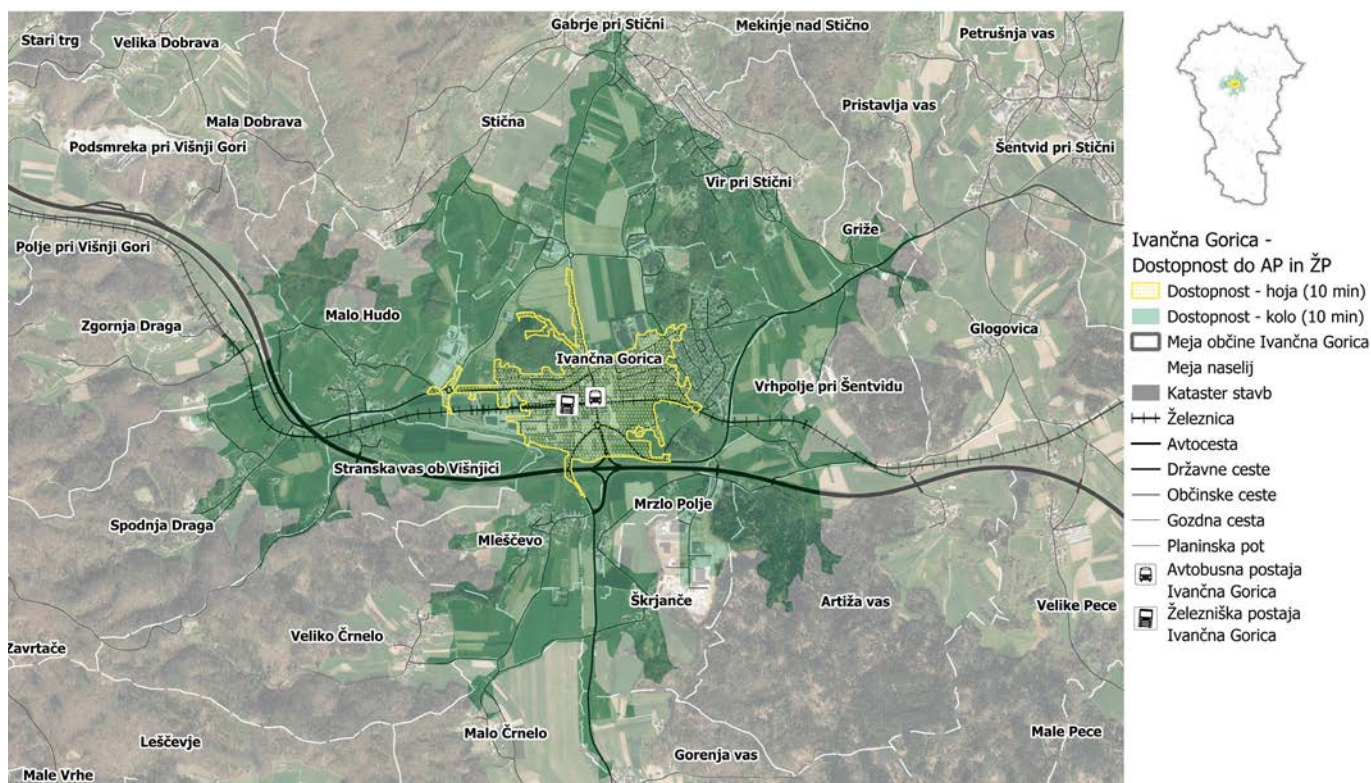


Gostota poselitve prebivalstva občine Ivančna Gorica na 1 km<sup>2</sup> (LUZ d. d., 2024)

Dostopnost do osnovnih storitev in prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na širšem območju naselja Ivančna Gorica, kjer lahko prebivalci razmeroma enostavno dostopajo do avtobusnega in železniškega potniškega prometa ter do prometne infrastrukture za motorni promet, kolesarjenje, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti. Po zaslugi večjega števila železniških postajališč v občini (Višnja Gora, Polževo, Ivančna Gorica, Šentvid pri Stični in Radohova vas) imajo do železniškega prometa dobro dostopnost tudi prebivalci, ki ne živijo neposredno v središču Ivančne Gorice. V bližini

vseh železniških postajališč so umeščena tudi avtobusna postajališča, kar omogoča preprosto prestopanje med avtobusi in vlaki kar je ključno za učinkovito večmodalno mobilnost v občini.

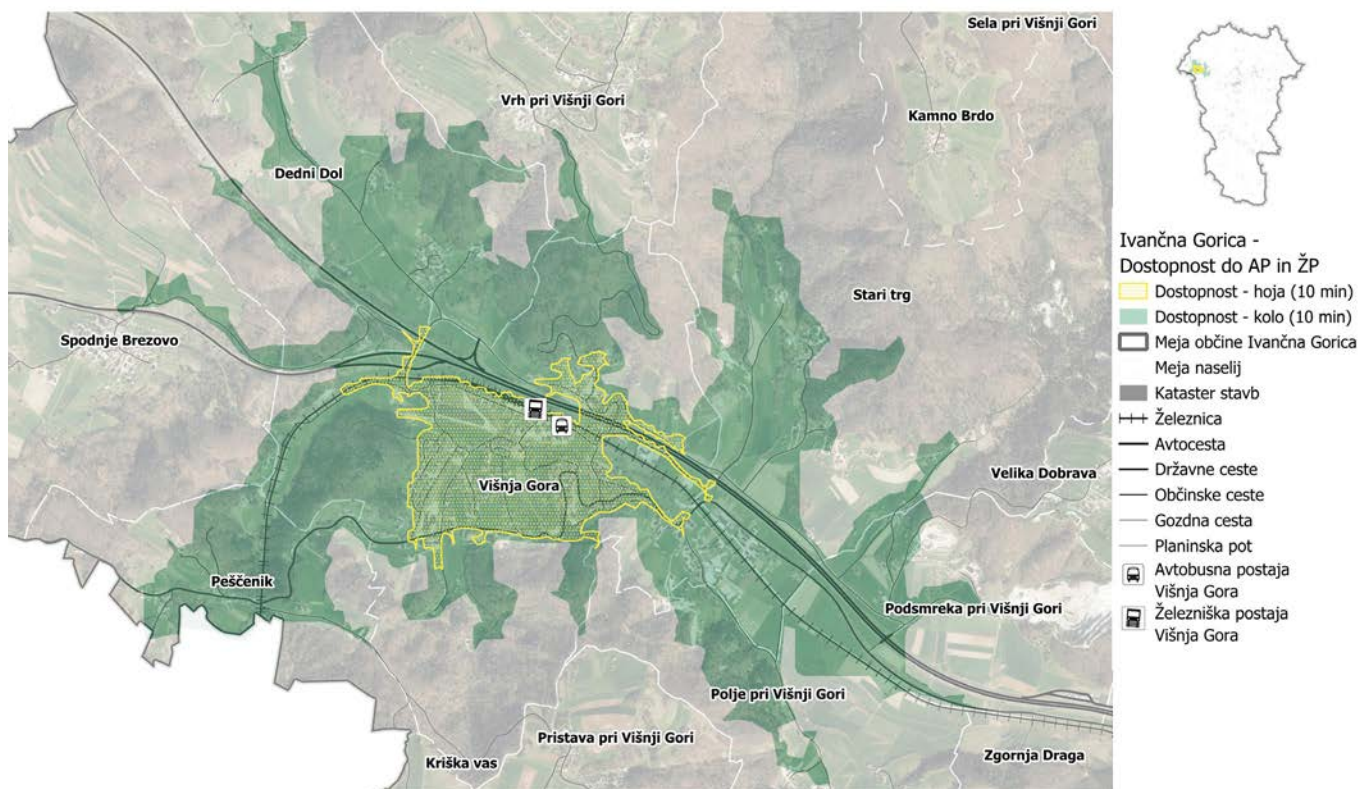
Peš dostopnost v 10 minutah od avtobusnega postajališča in železniške postaje Ivančna Gorica zajema predvsem središče Ivančne Gorice z bližnjo okolico. Z uporabo kolesa se 10-minutna dostopnost razširi na celotno naselje Ivančna Gorica – vse do naselij Veliko Črnelo in Gorenja vas na jugu, Zgornja Draga na zahodu ter Stične in naselja Gaberje pri Stični na severu.




Dostopnost do območja ŽP in AP Ivančna Gorica z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d. d., 2024)

Po številu potnikov glavni postaji v Ivančni Gorici pričakovano sledi železniška postaja Višnja Gora, umeščena v središče drugega največjega naselja v občini. Peš dostopnost v 10 minutah od postaje zajema celotno naselje Višnja Gora, medtem ko se 10-minutna kolesarska dostopnost razširi tudi na okoliška naselja in zaselke Dedni Dol, Stari trg, Polje pri Višnji Gori in Peščenik.

Med pripravo OCPS sta bili večkrat izpostavljeni železniški postaji Šentvid pri Stični in Radohova vas, kar kaže na izrazito povpraševanje ter potrebo po izboljšanju infrastrukture na teh lokacijah.



Dostopnost do območja ŽP in AP Višnja Gora z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d. d., 2024)



**OBČANKE IN OBČANI BODO  
LAHKO V SLUŽBO ALI  
PO DNEVNIH OPRAVKIH  
POTOVALI TRAJNOSTNO,  
VSAKA POT PA BO VARNA,  
HITRA IN PRIJETNA ZA VSE.**

Foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica

# VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI IVANČNA GORICA

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

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

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

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

## Vizija razvoja prometa v občini Ivančna Gorica

Nova in izboljšana infrastruktura kolesarskih in pešpoti ob vpadnicah in občinskem središču, izboljšane železniške in avtobusne povezave proti Ljubljani in Novemu mestu ter povečanje varnosti za vse udeležence v cestnem prometu bodo v občini Ivančna Gorica zagotovili izboljšanje kakovosti življenja v privlačni zeleni pokrajini, kjer se spodbujajo trajnostne oblike prevoza in okrepljen ter dostopen prometni sistem, ki bo omogočal varno in krajše potovanje.

S preusmeritvijo dovoznih cest v obrtne in gospodarske cone se bo zmanjšal tovorni promet v centru Ivančne Gorice, s tem pa se bo povečala varnost ranljivih oseb v prometu ter uporaba trajnostnih načinov mobilnosti, kar bo ustvarjalo aktivno in zdravo skupnost.

Občanke in občani bodo lahko v službo ali po dnevnih opravkih potovali trajnostno, vsaka pot pa bo varna, hitra in prijetna za vse. To bomo dosegli tudi z vzpostavitvijo kakovostnega sistema alternativnih povezav med kraji v občini ter s sosednjimi občinami, mrežo izposoje koles, nadgrajenim sistemom javnega potniškega prometa do regionalnih središč, ureditvijo parkirnega prostora (P+R) in s preobrazbo občinskega središča na način, da bodo optimizirani prometni tokovi, prometne površine pa bodo namenjene predvsem pešcem in kolesarjem.

Novi načini trajnostne mobilnosti bodo omogočili varen in hiter dostop do osnovnih storitev in aktivnosti, s tem pa se bo potrdil tudi naš skupni slogan »Prijetno domače«.



# STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

Občinska celostna prometna strategija nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Ivančna Gorica 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 pričakovanih prebivalcev in prebivalk je bilo v okviru OCPS Občine Ivančna Gorica oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

## Stebri mobilnosti v okviru OCPS Ivančna Gorica so:

**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 specifični 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 Ivančna Gorica so podobno kot vizijo oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili potrjeni 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 ciljev so občani na javnih razpravah izbrali tri obvezne cilje, ki so po njihovem mnenju prioritetni za občino Ivančna Gorica. Izbrani obvezni cilji so bili v nadaljevanju integrirani oziroma vključeni v nabor strateških ciljev za občino Ivančna Gorica in so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

## Strateška vodila

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

V procesu priprave OCPS Ivančna Gorica je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 5 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
<b>Steber I Hoja</b>	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s poudarkom na pešcih	1. Varnost in udobje kot prednostna naloga pri načrtovanju peš infrastrukture z zagotavljanjem osvetljenih, vzdrževanih in povezanih pešpoti s poudarkom na povezavah do javnih ustanov in/ali postaj javnega prometa.
<b>Steber II Kolesarjenje</b>	Izboljšanje kolesarskih povezav do občinskega središča in med naselji v občini	2. Povezovanje naselij v občini z varno in udobno kolesarsko infrastrukturo z izgradnjo in označitvijo kolesarskih poti, prilagajanjem obstoječih prometnih površin za varnejše kolesarjenje in ureditvijo varnih pogojev za parkiranje koles.
<b>Steber III Javni potniški promet</b>	Boljše možnosti za potovanje z JPP do večjih središč	3. Razvoj dostopnega in privlačnega JPP za vse prebivalce z izboljšanjem dostopnosti ter infrastrukture postajališč in povišanjem frekvence voženj ter hitrosti potovanja – predvsem vlaka.
<b>Steber IV Motorni promet</b>	Zmanjšanje deleža potovanj z avtomobilom, sploh skozi središča naselij	4. Z umirjanjem prometa, spodbujanjem sopotništva, trajnostnih oblik mobilnosti, P+R sistemov in parkirne politike, ki zmanjšuje število vozil v središčih in delež tranzitnega prometa do zmanjševanja vplivov motornega prometa na kakovost bivanja.
<b>Steber V Celostno prometno načrtovanje</b>	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti  Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo in več delovnih mest, dostopnih na trajnosten način	5. S povezovanjem zaposlenih, sistematičnim vključevanjem načel CPN v strateške dokumente ter spremljanjem in komuniciranjem prometnih podatkov ter ukrepov do celostnega načrtovanja in trajnostnega odločanja o prometu.



# 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 in naselja, 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 Ivančna Gorica na področju hoje

Površine za pešce so v naseljenih predelih Ivančne Gorice že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Ivančna Gorica, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 87% anketirancev namreč meni, da je treba v občini Ivančna Gorica 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, sredstev nameni izboljšanju pogojev za hojo.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 kilometra oziroma 25 minut hoje že danes peš opravlja 37% anketirancev, ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 11% anketirancev je izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Ivančna Gorica na treh lokacijah izvedeno v juniju 2025, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 5,8%, nekoliko večji delež pešcev pa je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 9%. V sklopu anket med šolarji v izbranih osnovnih šolah na območju Ivančne Gorice so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu staršev ali skrbnikov) pričakovano višji, in sicer 19%.

## Izzivi občine Ivančna Gorica 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 naslavljanje prednostno:

- Manjkajoči pločniki v naseljih, kot so Šentvid pri Stični, Stična, Mekinje pri Stični, Stari trg, Višnja Gora, Zagradec, Breg pri Zagradcu, Muljava, Gorenja vas, Ambrus, Grm–Radohova vas, Krka, Velike Lese, Marinča vas, Kriška vas, na šolskih poteh (npr. od cerkve v naselju Krka do vasi Podbukovje, Marinča vas–OŠ Zagradec), in druge.



- Pomanjkanje pločnikov ob državnih cestah, še posebej na poteh, ki jih uporabljajo šolarji – vodi v večjo ogroženost otrok in spodbuja starše oziroma skrbnike, da jih vozijo v šolo z avtom, kar ustvarja dodatne prometne zastoje in emisije.
- Nevarni peš dostopi do postajališč (ŽP Radohova vas, Višnja Gora, AP Glogovica, Krka, Zagradec, Ambrus) zmanjšujejo uporabo javnega prevoza zaradi slabe dostopnosti.
- Nevarne točke za hojo v Šentvidu pri Stični, Stični, Mekinjah nad Stično, Starem trgu, Ambrusu in Bregu pri Zagradcu – povečan občutek ogroženosti in nezaupanje pešcev.
- Pomanjkanje javne razsvetljave – večje tveganje za nesreče in neprijetno okolje za hojo, zlasti v temnem delu dneva.
- Preozki pločniki in pločniki brez klančin – onemogočajo srečevanje pešcev brez hoje po vozišču in so neprilagojeni za gibalno ovirane osebe ali starše z vozički.
- Premalo prehodov za pešce, zlasti čez glavne ceste in železnico – prečkanje je nevarno in slabo označeno.
- Slabo vzdrževane peš površine – razpokana, zaraščena ali poškodovana infrastruktura zmanjšuje privlačnost in varnost hoje.

## Prioritete Občine Ivančna Gorica na področju hoje

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Ivančna Gorica na področju hoje prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala prednostno:

- Ureditev varnih šolskih poti za hojo.
- Izboljšanje pogojev za hojo – dovolj široki pločniki, kjer je to mogoče, ter ureditev varnih prehodov za pešce.
- Skrb za večjo varnost pešcev – pregledni in dobro označeni prehodi za pešce ter njihova osvetlitev.
- Varne in udobne povezave do postajališč javnega potniškega prometa.

## Dosežki na področju hoje v preteklem obdobju

### Pločnik Gabrovčec

Z izgradnjo enostranskega pločnika v naselju Gabrovčec, ob izgradnji krožišča Krka in rekonstrukciji regionalne ceste, se je zagotovila varna peš povezava v naselju Gabrovčec do avtobusne postaje ter do naselja Krka. Projekt vključuje tudi javno razsvetljavo, ekološki otok in urejeni avtobusni postajališči.

### Pločnik ob zahodni obvoznici Ivančne Gorice

V sklopu izgradnje zahodne obvoznice Ivančna Gorica so bile urejene tudi površine za pešce v dolžini 1.400 metrov, ki sedaj sklepajo varno pešpot od vzgojno izobraževalnega centra, do naselja Malo Hudo, dela naselja Stična »Marof«. Površine za pešce pa sprehajalci izkoristijo tudi krožno pešpot okrog naselja Ivančna Gorica. Projekt vključuje tudi površino za kolesarje, javno razsvetljavo, lipov drevored ter urbano opremo, kot so klopi in smetnjaki.

### K+R točka pri šoli Višnja Gora

Z uvedbo sistema "Kiss and Ride" je občina spodbudila starše, da otroke odložijo na varni točki, od koder nadaljujejo pot peš. Ukrep skupaj z arhitekturno oblikovanimi prometnimi površinami izboljšuje prometno varnost otrok – šolarjev.

# Strateško vodilo na področju hoje

**Strateško vodilo 1: Varnost in udobje kot prednostna naloga pri načrtovanju peš infrastrukture z zagotavljanjem osvetljenih, vzdrževanih in povezanih pešpoti s poudarkom na povezavah do javnih ustanov in/ali postaj javnega prometa**

Za občino Ivančna Gorica, ki jo zaznamuje razpršena poselitev in ponekod še nepopolna infrastruktura za pešce, je vzpostavitev varnega, udobnega in povezanega sistema pešpoti nujen korak k zagotavljanju dostopne in trajnostne mobilnosti. Pešpoti morajo omogočati varno in prijetno vsakodnevno hojo, še posebej tistim, ki so pri gibanju najbolj ranljivi – otrokom na poti v šolo, starejšim ter uporabnikom javnega prevoza. Pri tem je ključno, da so poti primerno osvetljene, neprekinjene in logično umeščene v prostor, saj le tako lahko služijo kot verodostojna alternativa avtomobilu.

Z načrtnim urejanjem peš infrastrukture bo občina pomembno vplivala na kakovost bivanja, spodbudila večjo uporabo javnega prevoza in prispevala k zmanjšanju prometnih obremenitev. Poleg izboljšane prometne varnosti bodo prebivalci pridobili tudi bolj zdravo, vključujočo in do okolja prijazno možnost gibanja. S tem se bo hoja postopoma znova uveljavila kot temeljna oblika vsakodnevne mobilnosti, ki bo omogočila bolj povezan in dostopen javni prostor za vse generacije.

## ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo peš, na najmanj 10% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 5,8% (vir: štetje prometa).

Povečanje števila otrok, ki hodijo v šolo peš, s skirojem, rolko ali rolerji na najmanj 25% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 19% (vir: anketa med šolarji).



# STEBER II: KOLESARJENJE

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

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

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Grosuplje, Ljubljana, Žužemberk, Trebnje ter druge, kar pomeni boljše dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

## Priložnosti občine Ivančna Gorica na področju kolesarjenja

Prebivalci občine Ivančna Gorica kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (10%), za obisk središča Ivančne Gorice (5%), za poti do trgovine v bližini doma (3%) ter za poti v šolo (3%). V splošni anketi o prometu je kar 81% anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Ivančna Gorica 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 kilometra oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 16% anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolj urejene (41%) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (26%). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 8% anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah oziroma če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklopljanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa (10% anketirancev). 11% anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Ivančna Gorica javni sistem za izposojlo koles. 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 treh lokacijah v juniju 2025 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 1,26%. V sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah je bilo ugotovljeno, da pot v šolo s kolesom opravi zgolj 0,5%, v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, pa je bilo ugotovljeno, da pot na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravi 2% zaposlenih.

## Izzivi občine Ivančna Gorica 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 naslavljanje prednostno:

- Kolesarske povezave do šol, železniških postaj, med naselji (Ivančna Gorica, Višnja Gora, Šentvid, Gorenja vas, Krka, Zagradec) ter do sosednjih občin so neustrezne ali jih ni. To zmanjšuje varnost in udobje kolesarjev ter jih odvrača od uporabe kolesa.
- Kolesarjenje ob državnih cestah povečuje tveganje za prometne nesreče in negativno vpliva na občutek varnosti.
- Na posameznih odsekih so kolesarske povezave nevarne in neudobne (pogosto preozke, z velikimi nakloni ali pa prekinjene), kar bistveno zmanjšuje njihovo uporabnost za vsakodnevno kolesarjenje.
- Postopki za pridobivanje potrebnih zemljišč so zapleteni in dolgotrajni, kar ovira gradnjo novih kolesarskih poti.
- Razpršena poselitev občine zmanjšuje uporabo kolesa pri opravljanju vsakodnevnih opravkov.
- Pomanjkanje kolesarnic in naslonov za varno zaklepanje kolesa v okolici šol in avtobusnih postaj odvrača uporabnike od kolesarjenja in povečuje tveganje za krajo.

## Prioritete Občine Ivančna Gorica na področju kolesarjenja

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Ivančna Gorica na področju kolesarjenja prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala prednostno:

- Izboljšanje pogojev za kolesarjenje – ureditev mreže kolesarskih poti v naseljih do storitev in postaj JPP, ureditev povezav med naselji ter daljinskih povezav.
- Varnejše in bolj urejene kolesarske poti in površine za kolesarje.



## Dosežki na področju hoje v preteklem obdobju

### Regijski sistem izposoje e-koles

Občina Ivančna Gorica je skupaj z 20 občinami Ljubljanske urbane regije pristopila k projektu vzpostavitve javnega sistema izposoje e-koles. V občini Ivančna Gorica se načrtuje postavitve sedmih postaj za izposajo, občanke in občani pa bodo lahko s kolesom tako opravljali vsakodnevne poti po občini. Sistem bo omogočal enotno uporabo koles med občinami, povezovanju krajev v občini ter povezovanju z javnim potniškim prometom.

### Pumptrack v Ivančni Gorici

V središču Ivančne Gorice je bil zgrajen pumptrack poligon ob otroškem igrišču in fitnessu na prostem. Steza z grbinami in zavoji omogoča učenje spretnostne vožnje za kolesarje, rolkarje, uporabnike rolerjev in skirojev ter spodbuja aktivno preživljanje prostega časa.

Pumptrack se smiselno povezuje z doživljajskim parkom Cukarca v Šentvidu pri Stični, ki ponuja dodatne kolesarske in adrenalinske vsebine, vključno z bike parkom. Skupaj krepi povezavo med športom in rekreacijo.

## Kolesarske povezave (Stična–Ivančna Gorica–Muljava)

Občina Ivančna Gorica se pridružuje uspešnim praksam slovenskih občin, ki že vrsto let sistematično razvijajo kolesarsko infrastrukturo. Eden izmed ključnih projektov je izgradnja kolesarske povezave med Stično in Muljavo, ki obsega skoraj 10 kilometrov poti. Ta projekt ne le povezuje pomembne kulturne in naravne znamenitosti, kot sta Samostan Stična in Jurčičeva domačija, temveč tudi prispeva k večji prometni varnosti in trajnostni mobilnosti. Izjemen odziv na ureditev je dal Občini zagon za nadaljnje projekte, s katerimi želi spodbujati vsakdanje in rekreativno kolesarjenje v mestnem in podeželskem okolju. Občina načrtuje tudi druge faze izgradnje kolesarskih poti, ki bo povezala Ivančno Gorico s Šentvidom pri Stični in Višnjo Goro. S tem Občina sledi viziji spodbujanja vsakodnevnega in rekreativnega kolesarjenja.



Kolesarska povezava Stična–Ivančna Gorica–Muljava (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)



Pumptrack v Ivančni Gorici (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)

# Strateška vodila na področju kolesarjenja

## Strateško vodilo 2: Povezovanje naselij v občini z varno in udobno kolesarsko infrastrukturo, z izgradnjo in označitvijo kolesarskih poti, prilagajanjem obstoječih prometnih površin za varnejše kolesarjenje in ureditvijo varnih pogojev za parkiranje koles

Za povečanje privlačnosti kolesarjenja kot vsakodnevnega načina mobilnosti je ključnega pomena, da Občina Ivančna Gorica vzpostavi povezano, varno in udobno kolesarsko omrežje, ki bo učinkovito povezovalo posamezna naselja in pomembne točke v prostoru. Zasnova takšne infrastrukture mora temeljiti na zagotavljanju varnosti vseh udeležencev v prometu, pri čemer mora biti kolesar prepoznan kot enakovreden uporabnik javnega prostora. S tem bo kolesarjenje postalo dostopno širšemu krogu ljudi – tudi otrokom, starejšim in tistim, ki kolo uporabljajo za vsakodnevne opravke ali pot v šolo, službo, na avtobusno postajo ali v trgovino.

Kolesarske povezave morajo biti jasno označene in neprekinjene, speljane po varnih trasah, ki se čim bolj izognejo nevarnim prometnim točkam. Tam, kjer gradnja ločenih kolesarskih stez ni mogoča, je treba obstoječe prometne površine prilagoditi tako, da bo kolesarjenje tudi na teh odsekih varno in predvidljivo. Poseben poudarek je treba nameniti prehodom skozi naselja, križiščem ter območjem z večjo gostoto prometa, kjer mora biti kolesar jasno viden in ustrezno zaščiten.

Pomemben vidik kakovostne kolesarske infrastrukture je tudi možnost varnega parkiranja koles. Urejene kolesarnice v bližini šole, postaje ali javnega objekta so pogoj, da bodo ljudje kolo dejansko uporabljali brez skrbi za njegovo varnost. Tako fizična kot zaznana varnost imata ključno vlogo pri oblikovanju odločitev posameznika, ali bo kolo uporabljal kot redno prevozno sredstvo.

Z razvojem takšne infrastrukture bo Občina Ivančna Gorica okrepila trajnostno mobilnost, izboljšala povezljivost med kraji ter hkrati spodbudila bolj

zdrav in okolju prijazen način gibanja. Kolesarjenje bo postalo realna alternativa avtomobilu, kar bo prispevalo k manjšemu prometnemu pritisku, večji prometni varnosti in višji kakovosti bivanja za vse občane.

Občina Ivančna Gorica že danes aktivno skrbi za razvoj kolesarskega omrežja v občini. Pripravila je zasnovo kolesarskega omrežja, ki zagotavlja zveznost in povezljivost centra občine z naselji v občini ter opredelila ključne kolesarske povezave: Stična–Ivančna Gorica–Muljava–Krka–Zagradec (delno že izvedena), Ivančna Gorica–Šentvid pri Stični in Ivančna Gorica–Višnja Gora. Skozi Občino potekata tudi dve državni kolesarski povezavi, in sicer G10 Ljubljana–Škofljica–Žužemberk–Novo mesto ter R15 Litija–Ivančna Gorica–Krka.

### ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo s kolesom na najmanj 5% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 1,3% (vir: štetje prometa).



# STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

Boljša povezljivost znotraj občine in širše, na primer z razširitvijo rednih avtobusnih linij potniškega prometa, bi znatno izboljšala dostopnost prebivalcev do centra Ivančne Gorice in do občinskih središč sosednjih občin. Boljše povezave bi omogočile lažje opravljanje vsakodnevnih opravil 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 potrebo po izboljšanju avtobusnih in železniških povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi kraji, zlasti z Ljubljano.

## Priložnosti občine Ivančna Gorica na področju javnega potniškega prometa

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Ivančne Gorice je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 7%. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo, manj pa za poti v službo. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Ivančna Gorica je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 45% anketiranih šolarjev. Nizki deleži uporabe javnega potniškega prometa za poti na delo so razvidni tudi iz ankete v izbranih podjetjih, kjer zaposleni javnega potniškega prometa za prihod na delovno mesto skoraj ne uporabljajo (1%).

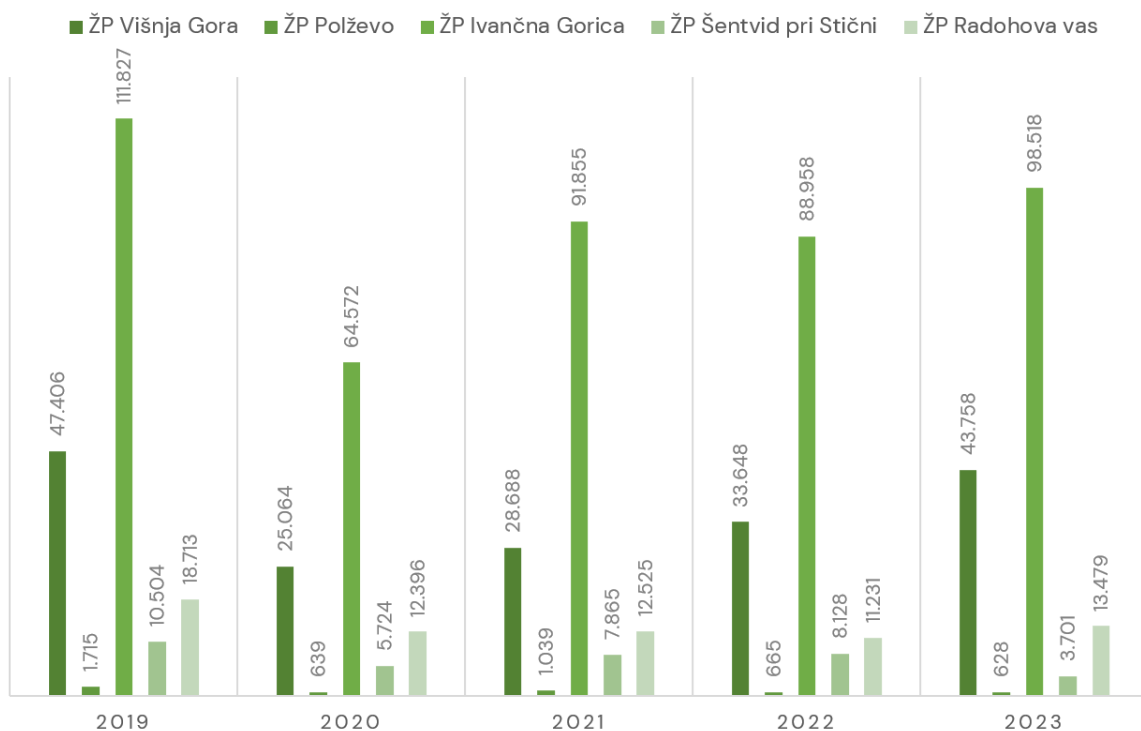
Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Ivančna Gorica bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 86% vprašanih meni, da bi bilo potrebno povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij avtobusnih in železniških prevozov.

V občino Ivančna Gorica so podaljšane tri linije Ljubljanskega potniškega prometa (LPP), in sicer linija 68, 69 in 76. Na podlagi podatkov prevoznika LPP je bilo na linijah v mesecu oktobru 2024 zaznanih 6.977 potnikov, pri čemer so upoštevani samo tisti potniki, ki so na avtobus vstopili oziroma iz njega izstopili na avtobusnih postajališčih znotraj občine Ivančna Gorica.

Poleg linij LPP je na območju občine Ivančna Gorica organiziran tudi medkrajevni avtobusni prevoz, ki ga izvaja prevoznik Nomago d. o. o. Po podatkih avtobusnega prevoznika je bilo na dan štetja prometa, 17. junija 2025, v občini Ivančna Gorica, na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega JPP, v vseh terminih voženj skupaj zaznanih 203 potnikov oziroma validacij vozovnic.

Javni potniški promet v občini Ivančna Gorica poleg avtobusnega javnega potniškega prometa obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba je v zadnjih petih letih upadla. Upad uporabe je bil zaznan na vseh železniških postajališčih v občini Ivančna Gorica, do danes pa še ni dosegla ravni pred epidemijo Covid-19. Podatki Slovenskih železnic o številu opravljenih podatkov po postajališčih kažejo, da se je število potnikov na železniški postaji Višnja Gora v letu 2023 glede na leto 2019 zmanjšalo za 7,7%, na železniškem postajališču Polževo za 63,4%, na železniškem postajališču Ivančna Gorica za 11,9%, na železniškem postajališču Šentvid pri Stični za 64,8% in na železniškem postajališču Radohova vas za 28,0%.

### Število opravljenih potnikov po železniških postajališčih v občini Ivančna Gorica



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

Občina Ivančna Gorica je od leta 2020 aktivno vključena v vseslovenski projekt Prostofer, katerega namen je izboljšati mobilnost starejših občanov, ki nimajo lastnega prevoza ali živijo na območjih s slabšimi možnostmi uporabe javnega potniškega prometa. V okviru projekta so uporabnikom na voljo brezplačni prevozi do javnih institucij, zdravstvenih ustanov in drugih pomembnih destinacij. Prevozi se izvajajo po predhodni rezervaciji prek klicnega centra, kar omogoča učinkovito načrtovanje in dostopnost storitve.

Projekt v občini trenutno vključuje 15 prostovoljnih voznikov, ki z enim vozilom najpogosteje opravljajo prevoze do zdravstvenih ustanov, s čimer se pomembno prispeva k večji socialni vključenosti starejših in izboljšanju njihove kakovosti življenja. Do danes je bilo opravljenih več kot 1.200 prevozov, kar pomeni, da je občina Ivančna Gorica najuspešnejša občina v Sloveniji po številu prostovoljnih voznikov in opravljenih prevozov z enim samim vozilom.

## Izzivi občine Ivančna Gorica 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 podatkov smiselno naslavljati prednostno:

- Izboljšanje pogojev za uporabo JPP presega zgolj pristojnosti občine – ključno vlogo imajo tudi država ter različni prevozniki.
- Vozni redi različnih ponudnikov niso usklajeni, kar vodi v dolge čakalne dobe in slabo povezljivost med prevoznimi sredstvi.
- Redki odhodi avtobusov in vlakov omejujejo fleksibilnost potnikov ter zmanjšujejo splošno dostopnost JPP, zlasti v bolj oddaljenih krajih.
- Vlak na relaciji do Ljubljane in Novega mesta pogosto ni konkurenčen avtomobilu, saj vožnja iz Ivančne Gorice do Ljubljane ali Novega mesta v povprečju traja 50 minut – zaradi počasnosti in nezanesljivosti se potniki raje odločajo za druge oblike prevoza, predvsem za vožnjo z osebnim avtomobilom, saj ta do Ljubljane ali Novega mesta traja med 25–45 minutami.
- V številnih primerih ni varnih pešpoti, prehodov ali urejenih pločnikov do postajališč, kar zmanjšuje varnost in dostopnost za uporabnike – izpostavljeni sta bili postajališči Stična in Šentvid pri Stični. Prav tako nekatera postajališča pogosto nimajo talnih označb, čakališč ali ustrezno visokih peronov, kar zmanjšuje udobje, varnost in dostop za vse uporabnike – še posebej starejše ali gibalno ovirane.
- Vozni redi različnih ponudnikov niso zbrani na enem mestu in niso prilagojeni različnim populacijam. Manjkajo objave na postajališčih, v lokalnih glasilih ter pregledni viri na spletu, kar otežuje načrtovanje poti.
- JPP znotraj občine, zlasti v popoldanskem času, ni dovolj pogost in razširjen, kar otrokom in mladostnikom onemogoča samostojno udeležbo na obšolskih dejavnostih.

## Prioritete Občine Ivančna Gorica na področju javnega potniškega prometa

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Ivančna Gorica na področju javnega potniškega prometa prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala in zagovarjala prednostno:

- Izboljšanje avtobusnih postajališč – osvetlitev, označitev, ureditev čakalnic z nadstreškom in varnim dostopom, ureditev naslonov za kolesa ob postajališčih v večjih krajevnih središčih.
- Izboljšanje povezav JPP za zaposlene v občini Ivančni Gorici – ureditev in nadgradnja večmodalnih točk, kjer je omogočeno lažje prestopanje med avtobusom, vlakom ter kolesarjenjem.
- Uvajanje P+R parkirišč oziroma parkirišč za sopotništvo.
- Hitrejša potovanja z vlakom.



## Dosežki Občine Ivančna Gorica na področju javnega potniškega prometa

### Avtobusna postaja – Ivančna Gorica

Občina Ivančna Gorica je v sklopu prenove dela Sokolske ulice celovito uredila avtobusno postajo v središču kraja. Projekt je zajemal posodobitev krožišča, pločnikov, prehodov za pešce in javne razsvetljave ter pridobitev dodatnega prostora za varno ustavljanje avtobusov in vstopanje potnikov. V nekdanjih prostorih ob postajališču je nastala pokrita čakalnica z voznimi redi, možnostjo nakupa vozovnic in Urbanomatom za polnjenje kartic. Prenova je izboljšala pretočnost prometa, povečala udobje in varnost potnikov.

### Avtobusna postaja – šolski center

Občina Ivančna Gorica je v sklopu celovite prometne ureditve območja Šolskega centra izvedla prenovo in razširitev avtobusnega postajališča z novimi sodobnimi nadstrešnicami za učence in dijake. Projekt je vključeval tudi razširitev avtobusnega obračališča, ureditev varnih šolskih poti, vzpostavitev osmih parkirnih mest tipa P+D (hitro parkiranje) za varen izstop in prevzem otrok, novo javno razsvetljavo ter parkovno ureditev z zelenimi površinami in klopmi.

### Železniška postaja – Ivančna Gorica

Peroni železniške postaje Ivančna Gorica so bili obnovljeni in dvignjeni na sodobne standarde z novo talno oblogo, taktilnimi oznakami in izboljšano osvetlitvijo, prenovljena je bila čakalnica, urejena pokrita kolesarnica ter postavljena nadstreška za skupno 20 koles na vzhodni strani in prostori za izposajo koles na zahodni strani. Izvedena so bila tlakovanja, kabelska kanalizacija ter nova parkirišča na območju nekdanjega skladišča hlodovine, hkrati pa se je s prenovo avtobusne postaje in prometno ureditvijo bližnjega krožišča, omogočila varna prestopna točka med železniškim in avtobusnim prometom.

### Avtobusna postajališča z nadstrešnicami

Občina je v preteklih letih na različnih lokacijah postavila 71 avtobusnih postajališč z nadstrešnicami, ki jih redno vzdržuje in potnikom zagotavljajo večjo zaščito pred vremenskimi vplivi ter udobnejše čakanje.

### Prostofer

Občina Ivančna Gorica je v sodelovanju z zavodom Zlata mreža v mesecu juniju 2020 začela z izvajanjem projekta PROSTOFER. Projekt je namenjen vsem tistim starejšim, ki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov in imajo nizke mesečne dohodke, pa tudi slabše povezave z javnimi prevoznimi sredstvi. Prostofer omogoča lažjo dostopnost do zdravniške oskrbe, brezplačne prevoze do javnih ustanov, trgovinskih centrov ipd. Do danes je bilo opravljenih več kot 1.200 brezplačnih prevozov.



AP Škrjanče (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)



Prostofer (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)

# Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

## Strateško vodilo 3: Razvoj dostopnega in privlačnega JPP za vse prebivalce z izboljšanjem dostopnosti ter infrastrukture postajališč in povišanjem frekvenca voženj ter hitrosti potovanja – predvsem vlaka

Razvoj kakovostnega in privlačnega javnega potniškega prometa je temelj za dolgoročno preusmeritev dela vsakodnevnih poti iz osebnega avtomobila na bolj trajnostne oblike mobilnosti. V občini Ivančna Gorica, kjer je del naselij razpršenih, drugi pa močno navezani na regijska središča, predstavlja izboljšanje dostopa do javnega prevoza ključen ukrep za zagotavljanje enakih možnosti gibanja za vse prebivalce – ne glede na starost, gibalne zmožnosti ali dostop do avtomobila.

Da bi javni promet postal konkurenčna in zanesljiva izbira, je treba najprej zagotoviti primerne pogoje za dostop do postajališč. To vključuje dobro povezavo pešpoti, varna in pregledna dostopna mesta ter sodobno, urejeno postajno infrastrukturo z osnovnimi elementi udobja, kot so nadstreški, razsvetljava, urbana oprema in varne točke za čakanje. Učinkovit javni promet ni zgolj vprašanje linij in vozil, temveč celotne izkušnje uporabnika – od trenutka, ko zapusti dom, do prihoda na cilj.

Poleg infrastrukture mora sistem javnega prevoza zagotavljati tudi višjo frekvenco voženj ter krajši čas potovanja, zlasti pri železniških povezavah. Kadar so vozni redi redki, prevozi nepredvidljivi in časi potovanja predolgi, uporabniki hitro izgubijo zaupanje v sistem. Nasprotno pa pogoste, hitre in zanesljive povezave omogočajo, da javni promet postane dejanska alternativa avtomobilu – tudi za dnevne migracije, šolanje in druge redne poti.

### ZASTAVLJENI CILJI

Povečanje števila potnikov na medkrajevnih avtobusih, ki vstopijo ali izstopijo na postajališčih v občini Ivančna Gorica za najmanj 25% v času izvajanja strategije. Na dan štetja v mesecu juniju 2025 je bilo validiranih 203 vozovnic prevoznika Nomago na postajališčih v občini Ivančna Gorica (vir: podatki prevoznika Nomago).

Povečanje števila potnikov na mestnih avtobusih LPP, ki vozovnico validira v občini Ivančna Gorica za najmanj 25% v času izvajanja strategije. V mesecu juniju 2025 je bilo validiranih 6.977 vozovnic prevoznika LPP na postajališčih v občini Ivančna Gorica (vir: podatki prevoznika LPP).

Povečanje števila potnikov na železniški postaji Ivančna Gorica za najmanj 10% v času izvajanja strategije. V celotnem letu 2023 je bilo na železniški postaji Ivančna Gorica preštetih 98.518 potnikov (vir: podatki Slovenskih železnic).

Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo potujejo z JPP na najmanj 3% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 1% (vir: anketa za zaposlene).



Železniška postaja Ivančna Gorica (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)



Miljnik na Sokolski ulici v Ivančni Gorici (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)



Foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica

# 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 z izvajanjem preišljene parkirne politike lahko Občina učinkovito umiri promet, zmanjša negativne vplive na okolje ter optimizira uporabo prostora. Ukrepi za umirjanje prometa izboljšajo varnost na cestah, zlasti za pešce, kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu.

## Priložnosti občine Ivančna Gorica na področju motornega prometa

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

Kljub temu, da se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se dve tretjini (69%) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini (70%) ne strinjajo, da je v Ivančni Gorici preveč parkirnih mest, več kot polovica (58%) pa meni, da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete, ki bi omogočale brezplačno parkiranje.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 34% anketirancev, 38% anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 49% anketiranih, 29% anketiranih pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v juniju 2025 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 81,6%. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 85,1%, kar predstavlja več kot 4/5 vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Ivančna Gorica, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebni avtomobilu pripelje samih (69%), 5% kot sopotnik, 14% zaposlenih pa v osebni avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci nekoliko nižji, kljub temu pa starši oziroma skrbniki v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 35% osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v juniju 2025 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,32 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v letu 2023 v občini Ivančna Gorica znašalo 590 registriranih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je več od povprečja na ravni Slovenije (579 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). To pomeni, da imajo občani občine Ivančna Gorica v lasti več osebnih vozil, kot je značilno za celotno državo, prav tako je stopnja motorizacije v zadnjih desetih letih v občini narasla za 9,5%.

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

#### Avtomatski števec prometa 277 Zagradec (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>3.680</b>	52	3.149	32	295	40	25	23	64
2020	<b>3.072</b>	48	2.579	21	265	38	28	27	66
2021	<b>3.429</b>	49	2.858	26	320	39	35	27	75
2022	<b>3.726</b>	56	3.118	33	336	38	33	28	84
2023	<b>3.697</b>	55	3.084	33	341	38	41	29	76

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

#### Avtomatski števec prometa 289 Ivančna Gorica (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>6.747</b>	57	5.953	15	451	79	81	30	81
2020	<b>5.859</b>	52	5.133	10	426	74	70	28	66
2021	<b>6.475</b>	63	5.675	7	482	77	76	26	69
2022	<b>7.061</b>	70	6.210	11	528	75	78	28	61
2023	<b>7.502</b>	75	6.601	12	563	76	83	29	63

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

### Avtomatski števec prometa 387 Mrzlo Polje (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>7.782</b>	58	6.891	29	582	61	56	34	71
2020	<b>6.791</b>	51	5.954	19	546	58	54	35	74
2021	<b>7.618</b>	52	6.650	27	638	67	64	33	87
2022	<b>8.061</b>	56	7.044	33	669	66	62	37	94
2023	<b>8.130</b>	57	7.101	35	672	64	67	43	91

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

### Avtomatski števec prometa 436 Zgornja Draga (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>2.288</b>	40	1.955	26	124	64	54	13	12
2020	<b>1.802</b>	38	1.478	19	141	46	62	9	9
2021	<b>1.910</b>	42	1.613	22	146	32	37	8	10
2022	<b>2.022</b>	46	1.704	24	158	32	39	9	10
2023	<b>2.101</b>	52	1.764	25	167	31	43	8	11

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

### Avtomatski števec prometa 601 Višnja Gora AC (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>41.593</b>	105	34.258	310	3.400	380	250	560	2.330
2020	<b>31.646</b>	61	25.039	117	3.053	370	212	554	2.240
2021	<b>38.535</b>	80	30.726	148	3.876	414	230	589	2.472
2022	<b>42.914</b>	102	34.635	228	4.223	422	223	564	2.517
2023	<b>45.741</b>	115	36.694	290	4.484	433	242	586	2.897

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

## Avtomatski števec prometa 870 Dob AC (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>32.250</b>	57	25.701	276	3.189	320	165	641	1.901
2020	<b>23.462</b>	36	17.819	96	2.548	287	157	512	2.007
2021	<b>38.535</b>	80	30.726	148	3.876	414	230	589	2.472
2022	<b>34.176</b>	75	26.757	200	3.657	341	186	580	2.380
2023	<b>36.770</b>	84	28.632	262	3.877	362	195	610	2.748

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

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Ivančna Gorica je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti (radarjev), ki so postavljeni na lokalnem cestnem omrežju. V procesu priprave OCPS Ivančna Gorica so bili pridobljeni podatki desetih stacionarnih merilnikov hitrosti, pri čemer je bilo ugotovljeno, da so v obdobju od 1. januarja do 11. junija 2025 povprečne hitrosti motornih vozil na polovici merilnih mest presegle omejitveno hitrost.

Na lokaciji Malo Hudo je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 51 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 130 km/h.

Na lokaciji Ljubljanska cesta je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 40 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 109 km/h.

Na lokaciji Vir pri Stični je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 45 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 123 km/h.

Na lokaciji Gabrje pri Stični je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 44 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 110 km/h.

Na lokaciji Šentvid pri Stični je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 37 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 98 km/h.

Na lokaciji Temenica je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 44 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 96 km/h.

Na lokaciji Gorenja vas je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 41 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 92 km/h.

Na lokaciji Muljava je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 49 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 116 km/h.

Na lokaciji Krka je hitrost vozil omejena na 30 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 40 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 114 km/h.

Na lokaciji Višnja Gora je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju znašala 43 km/h, najvišja zabeležena pa je bila 114 km/h.

## Izzivi občine Ivančna Gorica 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 občina z razpršeno poselitvijo in visoko uporabo avtomobilov – omejevanje prometa je občutljiva tema zaradi dostopnosti do storitev.
- Prehitra vožnja, zlasti v okolici šol in na ravninskih odsekih (Hrastov Dol, Temenica, Zagradec, Višnja Gora, Peščenik-Zavrtič-Malo Hudo).
- Razlivanje prometa z avtoceste v naselja – povečuje hrup in onesnaževanje.
- Neurejeno parkiranje ob uvozih na AC, ob Mestnem trgu v Višnji Gori, parkirana tovorna vozila na Stanetovi ulici ipd. – ovirajo promet, pešce in kolesarje ter zmanjšujejo varnost.
- Neučinkoviti parkirni režimi – časovne omejitve so prekratke, manjka možnost plačila za podaljšanje.
- Preveč avtomobilskega prometa v okolici osnovnih šol – zmanjšana varnost za šolarje.
- Več nevarnih točk na cestnem omrežju – npr. križišče Sv. Rok (Šentvid-Dob), Radohova vas-Bič, na odseku mimo Štupnikovega mlina (Zagradec), odsek Zagradec-Breg pri Zagradcu ter odcep za Valično vas, odsek ceste Krka-Mlačevo s priključevanjem ceste Mali Videm-Zdenska vas, skozi naselje Zagradec, relacija Sobrače-Temnica-Radohova vas.

## Prioritete Občine Ivančna Gorica na področju motornega prometa

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Ivančna Gorica na področju motornega prometa prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala in zagovarjala prednostno:

- Umirjanje prometa v okolici osnovnih šol in vrtcev ter v središčih naselij.
- Oblikovanje parkirne politike v občinskem središču in ostalih vodilnih naseljih.
- Izboljšanje varnosti za vse udeležence v prometu (npr. na odseku Ivančna Gorica-Žužemberk).



## Dosežki na področju motornega prometa v preteklem obdobju

### Zahodna obvoznica Ivančna Gorica z nadvozom in krožišči

Zahodna obvoznica Ivančna Gorica z nadvozom in krožišči je ena največjih prometnih investicij občine, ki je s skoraj 950 metri nove ceste med Malim Hudim in križiščem »Marof« Stična, nadvozom čez železniško progo ter novimi krožišči »Marof« Stična, Malo Hudo in pri trgovskem centru Hofer bistveno razbremenila središče kraja tranzitnega prometa. Projekt je poleg sodobnega vozišča prinesel urejene pločnike, zvezno kolesarsko stezo, javno razsvetljava, odvodnjavanje ter regulacijo Stiškega potoka. Nova prometna povezava povečuje pretočnost prometa, skrajšuje potovalne čase, zmanjšuje zastoje in izboljšuje prometno varnost, hkrati pa zagotavlja boljše pogoje za pešce in kolesarje ter odpira dostop do obrtne cone in stanovanjskih območij.

## Prikazovalniki hitrosti – »Vi vozite« (10 prikazovalnikov)

Za večjo varnost so bili kot mehek ukrep na najbolj kritičnih točkah nameščeni prikazovalniki in merilniki hitrosti, ki voznike sproti opozarjajo na prekoračitve in jih spodbujajo k umirjanju prometa. Lokacije so bile izbrane na podlagi analiz prometnih tokov in pobud krajanov, zlasti v bližini šol in stanovanjskih območij.

## Modernizacija cestnih odsekov in ureditev lokalnih cest

Občina je v zadnjih letih izvedla vrsto posegov za posodobitev in izboljšanje lokalne prometne infrastrukture. Med pomembnejšimi izstopajo celovita ureditev cestnega omrežja v središču naselja Stična z ureditvijo osrednjega križišča in dostopnih cest, ureditvijo avtobusnega postajališča ter namestitvijo nove prometne signalizacije, pa tudi obnova številnih odsekov lokalnih cest in javnih poti po krajevnih skupnostih, med katerimi izstopa modernizacija ceste v Spodnji Dragi. Slednja je zajemala rekonstrukcijo vozišča, izgradnjo treh novih prepustov, ureditev odvodnjavanja meteornih voda ter postavitve nove javne razsvetljave in avtobusne postaje. Vsa izvedena dela – od nove asfaltne prevleke do prometne signalizacije in urejenih dostopov – povečujejo prometno varnost, udobje vožnje ter urejen videz naselij.



Zahodna obvoznica (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)

## Ureditve na državnih cestah

Občina je v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo izvedla vrsto pomembnih projektov in vzdrževalnih del na državnem cestnem omrežju, ki poteka skozi Ivančno Gorico. Med večjimi naložbami izstopajo izgradnja krožišča v Gabrovčcu, rekonstrukcija skoraj 4 kilometre dolgega odseka državne ceste Zagradec–Ambrus–Žvirče z novim pločnikom in avtobusnima postajama, ureditev regionalne ceste med Zagradcem in Ambrusom, gradnja nadvoza čez železniško progo pri Malem Hudem ter postavitvev montažnega krožišča pri trgovskem centru Hofer v Ivančni Gorici. S tem se je povečala pretočnost in varnost najbolj obremenjenih odsekov in izboljšala prometna povezava med naselji.

## Načrtovani projekti

Občina Ivančna Gorica v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo pripravlja vrsto pomembnih infrastrukturnih posegov na državnem in lokalnem cestnem omrežju. Med večjimi načrtovanimi rekonstrukcijami izstopajo gradnja novega krožišča v Šentvidu pri Stični z rekonstrukcijo odseka regionalne ceste, ureditev regionalne ceste in pločnika v Ambrusu, ureditev regionalne ceste Zagradec–Breg pri Zagradcu, zamenjava nadvoza Brezovo nad AC ter umeščanje novih prehodov za pešce na šolskih poteh.

V okviru občinskih projektov se načrtuje izgradnja Šentviške obvoznice, ki bo razbremenila promet skozi središče kraja in izboljšala povezave do okoliških vasi ter gospodarskih območij. Poleg tega so v pripravi celovite rekonstrukcije več lokalnih cest, med drugim odsekov Kriška vas–Nova vas, Stična–Vir pri Stični–Griže ter Šentvid pri Stični–Sveti Rok. Ti projekti bodo prispevali k večji prometni varnosti, boljši pretočnosti in kakovostnejši prometni povezavi znotraj občine ter z regijskim omrežjem.

## Šentvid pri Stični, lokalna cesta Goli Vrh–Mandrga

Občina Ivančna Gorica že vrsto let sistematično vlaga v izboljšanje cestne infrastrukture, pri čemer posebno pozornost namenja varnosti, trajnostni mobilnosti in kakovosti bivanja svojih občanov. Ob rekonstrukciji lokalne ceste v Šentvidu pri Stični na relaciji Goli Vrh–Mandrga so bile izvedene številne izboljšave, ki prispevajo k večji prometni varnosti ter udobnejši uporabi za pešce in kolesarje. Na lokalni cesti je bila izvedena sprememba profila ceste z namenom povečanja prometne varnosti in izboljšanja kakovosti življenja v kraju. Ureditev novega pločnika za pešce omogoča varnejše gibanje pešcev, medtem ko je dodatni prostor namenjen kolesarjem, kar spodbuja trajnostne oblike mobilnosti. Nova javna razsvetljava povečuje vidljivost, s čimer se izboljšuje varnost prometne infrastrukture. Prenova ceste je prispevala tudi k umirjanju prometa, saj nova ureditev spodbuja previdnejšo vožnjo in večjo pozornost voznikov do ranljivejših udeležencev v prometu.



Pločnik Goli vrh–Mandrga (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)

## Umirjanje prometa v okolici osnovne šole – Kiss and Ride (Poljubi in odpelji)

V Višnji Gori v neposredni bližini Podružnične šole Višnja Gora so se v letu 2021 obstoječe talne označbe in prometna signalizacija nadgradile z arhitekturnim oblikovanjem prometnih površin z namenom prijaznega opozarjanja voznikov o povečani prisotnosti otrok kot ranljivih udeležencev v prometu. Na ulici Cesta talcev je poleg brvi, ki vodi do šole, postavljen opozorilni prometni znak K+R (Kiss and Ride – Poljubi in odpelji) »OD TU DALJE GREM PEŠ«. Slednji skupaj z barvnimi krogi opozarja udeležence v prometu, da je možna povečana prisotnost šolarjev – pešcev.

## Parkirišče P+R pri železniški postaji Ivančna Gorica

Obnovljeno in urejeno je bilo parkirišče Parkiraj in prestopi (P+R) ob železniški postaji na Sokolski ulici. Sodobno zbirno središče ponuja več kot 100 parkirnih mest za osebna vozila, vključno z mesti za gibalno ovirane osebe. Ureditev omogoča, da parkirišče uporabljajo občanke in občani, ki imajo opravke v središču Ivančne Gorice, kot tudi potniki, ki prestopajo na javni potniški promet (vlak ali avtobus) oziroma se odločijo za sopotništvo. S tem se spodbuja trajnostna mobilnost, zmanjšuje prometna obremenitev mestnega jedra in izboljšuje povezanost različnih oblik prevoza.



Kiss and Ride – Poljubi in odpelji (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)

## Parkirišča pri OŠ in vrtcu Šentvid pri Stični

Urejene so bile nove parkirne površine pod umetniškimi mozaiki na podporni steni ob šolskem igrišču, ki so jih ustvarili učenci, krajani in občani v okviru skupnostnega projekta. Parkirišča so namenjena staršem oziroma skrbnikom, zaposlenim in obiskovalcem ter so zasnovana tako, da izboljšujejo pretočnost prometa in povečujejo varnost v času prihodov in odhodov otrok v vrtec in šolo. Prometna ureditev omogoča varnejše pešpote, zmanjšuje zastoje ter prispeva k bolj urejenemu prometnemu režimu v neposredni bližini izobraževalnih ustanov. Estetska vrednost mozaikov pa prostoru dodaja prepoznavno in trajno kulturno noto, ki povezuje funkcionalnost z umetniškim izrazom lokalne skupnosti.

## Mreža javnih polnilnic in električna vozila za javne storitve

Občina je vzpostavila mrežo osmih javnih električnih polnilnic na sedmih lokacijah po občini, s skupno 14 polnilnimi mesti, dostopnimi vsem uporabnikom. Polnilnice so nameščene pri šolah, vrtcih, knjižnici in zdravstvenem domu ter omogočajo polnjenje tako zasebnih kot službenih vozil javnih zavodov.

Za podporo trajnostni mobilnosti so bila nabavljena tudi električna vozila za izvajanje javnih storitev: električni kombi za OŠ Stična za del šolskih prevozov, dve električni vozili za Zdravstveni dom Ivančna Gorica za potrebe patronažne službe, električno vozilo za OŠ Zagradec za prevoz hrane in druge potrebe, električno vozilo za Vrtec Ivančna Gorica za prevoz hrane in pripomočkov med enotami ter električno vozilo za program Prostofer, ki omogoča brezplačne prevoze starejših občanov. S tem občina zmanjšuje ogljični odtis, spodbuja uporabo obnovljivih virov energije in krepi dostopnost javnih storitev.



Električni kombi za OŠ Stična (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)

## Strateško vodilo na področju motornega prometa

**Strateško vodilo 4: Z umirjanjem prometa, spodbujanjem sopotništva, trajnostnih oblik mobilnosti, P+R sistemov in parkirne politike, ki zmanjšuje število vozil v središčih in delež tranzitnega prometa do zmanjševanja vplivov motornega prometa na kakovost bivanja**

Za izboljšanje kakovosti življenja v občini Ivančna Gorica je ključno aktivno upravljanje prometnih tokov z umirjanjem prometa v naseljih in mestnih središčih. Z nižjimi hitrostmi in prometno umirjenimi območji se izboljšuje varnost udeležencev v prometu, zmanjšuje hrup in emisije ter povečuje privlačnost javnih prostorov za prebivalce.

Poleg tega je pomembno spodbujati sopotništvo in uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so kolesarjenje, hoja in javni prevoz, ki prispevajo k zmanjšanju števila vozil na cestah. Uvajanje in razvoj P+R sistemov omogoča, da vozniki svoje avtomobile parkirajo na robu občinskih središč ali večjih naselij in potovanje nadaljujejo z javnim prevozom, s čimer se zmanjšajo prometne gneče in obremenitve v samem urbanem centru.

Parkirna politika, ki omejuje dostop in parkiranje v središčih ter spodbuja uporabo alternativnih oblik prevoza, učinkovito zmanjšuje tranzitni promet,

ki pogosto prispeva k preobremenjenosti cest in slabši kakovosti zraka. Skupaj ti ukrepi prispevajo k trajnostnemu prometnemu sistemu, ki varuje okolje, izboljšuje prometno varnost in povečuje kakovost bivanja vseh prebivalcev občine.

Zmanjšanje deleža avtomobilskega in tovornega prometa v občini na največ 81% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je delež avtomobilskega prometa znašal 81,6%, tovornega pa 3,5% (vir: meritve na števnih mestih).

Znižanje povprečnih hitrosti v času izvajanja strategije pod omejitvene hitrosti na vseh merilnih mestih, kjer je v izhodiščnem stanju povprečna hitrost vozil večja od omejitvene hitrosti (vir: podatki stacionarnih merilnikov hitrosti).

### ZASTAVLJENA CILJA



Foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica

# STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

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

## Priložnosti občine Ivančna Gorica na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje je v občini Ivančna Gorica 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 to pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

## Izzivi občine Ivančna Gorica 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 CPN izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljati prednostno:

- Izboljšanje obveščanja občanov o stanju projektov, izvajanju ukrepov in splošnih informacijah (vozni redi, kolesarske povezave ipd.).
- Potreba po celostnem in pametnem umeščanju infrastrukture – zvezne poti, enoten tip prereza na celotni povezavi.
- Slaba trajnostna povezanost središča Ivančne Gorice z ostalimi deli občine – 84 % anketirancev ga obišče večkrat tedensko, večinoma z avtomobilom, čeprav je za več kot polovico oddaljeno do 5 kilometrov, za 18 % pa celo do 2 kilometra.
- Izzivi v sodelovanju z državnimi upravljavci pri urejanju državnih cest.

## Prioritete Občine Ivančna Gorica na področju celostnega prometnega načrtovanja

Ob upoštevanju ključnih priložnosti in izzivov so v občini Ivančna Gorica na področju celostnega prometnega načrtovanja prepoznane naslednje prioritete, ki jih bo z namenom izboljšanja prometnih razmer Občina izvajala in zagovarjala prednostno:

- Ozaveščanje o prednostih aktivne mobilnosti s poudarkom na starših osnovnošolcev.
- Usposabljanje zaposlenih za lažje uvajanje in komuniciranje prometnih ukrepov.
- Vsakoletna izvedba Evropskega tedna mobilnosti.



## Dosežki Občine Ivančna Gorica na področju celostnega prometnega načrtovanja

### Stalno ozaveščanje o trajnostni mobilnosti

Občina je od leta 2017 vključena v projekt Evropski teden mobilnosti, v okviru katerega vsako leto med 16. in 22. septembrom potekajo številne aktivnosti za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. Poseben poudarek je na sodelovanju z vrtci in šolami, kjer se z izvajanjem domiselnih in poučnih akcij, kot so Beli zajček, Kokoška Rozi in Pešbus, otroke spodbuja k aktivnemu prihodu v vrtec ali šolo ter jih skozi igro, ustvarjalnost in praktične izkušnje vzgaja v varne in odgovorne udeležence cestnega prometa. Ob tem se izvajajo popravilnice koles, kolesarski poligoni, dnevi brez avtomobila in druge pobude, ki krepijo trajnostne prometne navade ter ozaveščajo širšo skupnost o pomenu zmanjševanja prometnih obremenitev za bolj zdravo, varno in prijetno okolje.

### Spremembe in dopolnitve prostorskega načrta

V okviru posodobitve občinskega prostorskega načrta se celovito obravnava in dopolnjuje načrtovana obvoznica za naselje Šentvid pri Stični in Metnaj, katere namen je razbremenitev prometno obremenjenega središča kraja ter izboljšanje prometnih povezav z okoliškimi naselji. Na javni predstavitvi projekta so bile predstavljene idejne zasnove in variantne rešitve trase v dolžini približno 2,7 kilometra, ki vključuje kombinacijo novogradnje in rekonstrukcije obstoječih

cestnih odsekov, ureditev štirih večjih križišč (nekatera v obliki krožišč) ter izboljšanje dostop do gospodarskih subjektov in javnih ustanov. Obvoznica bo potekala od regionalne ceste pri novem vrtcu v Šentvidu, mimo gasilskega doma in kmetijskih zemljišč, do območja Malih in Velikih Češnjic ter se zaključila pri motokros progi in parku Cukarca. Projekt je načrtovan v več fazah, pred njegovo izvedbo pa bo potrebno pridobiti ustrezno projektno dokumentacijo, dovoljenja in zemljišča. Glede na podporo lokalne skupnosti je obvoznica prepoznana kot ključna za nadaljnji razvoj kraja in izboljšanje prometne varnosti.

### Preventivne akcije

Občina v sodelovanju z Združenjem šoferjev in avtomekanikov (ZŠAM), Policijo, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter drugimi partnerji skozi vse leto izvaja različne aktivnosti za povečanje prometne varnosti in ozaveščanje o pravilni udeležbi v prometu. Med njimi so preventivni dogodki za traktoriste (Pasti vožnje s traktorjem), kjer udeleženci spoznajo nevarnosti pri vožnji in delu s kmetijsko mehanizacijo ter se preizkusijo v spretnostni vožnji, in programi za motoriste (Motorist za vedno), ki vključujejo prikaze varne vožnje, praktične vaje na poligonu ter predstavitve postopkov prve pomoči. Ob začetku šolskega leta člani ZŠAM skupaj s policijo in SPV pomagajo varovati otroke na poti v šolo, opozarjajo voznike na omejitve hitrosti in izvajajo pogovore z učenci o varnem obnašanju v prometu. Izvajajo tudi posebne akcije, kot je »Ustavimo se! Vlak se ne more«, namenjene večji varnosti na železniških prehodih. Poleg tega sodelujejo na lokalnih prireditvah, izvajajo brezplačne prevoze za starejše v okviru projekta Prostofer ter vsako leto opravijo na stotine prostovoljnih ur na področju prometne preventive. Z redno prisotnostjo in raznolikimi programi tako bistveno prispevajo k dvigu prometne kulture in medsebojnemu spoštovanju vseh udeležencev v prometu.



Dogodek za traktoriste (foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica)

## Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

**Strateško vodilo 5: S povezovanjem zaposlenih, sistematičnim vključevanjem načel CPN v strateške dokumente ter spremljanjem in komuniciranjem prometnih podatkov ter ukrepov do celostnega načrtovanja in trajnostnega odločanja o prometu**

Za učinkovito upravljanje mobilnosti v občini Ivančna Gorica je ključno usklajeno delovanje vseh zaposlenih in deležnikov, ki sodelujejo pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov. S tem se zagotavlja, da so prometne strategije in ukrepi usklajeni med različnimi sektorji ter odražajo celostni pristop k trajnostnemu razvoju.

Pomembno je, da so načela CPN sistematično vključena v vse strateške dokumente občine, kar omogoča usmerjeno in dolgoročno načrtovanje, ki upošteva varnost, dostopnost, okoljske vplive in potrebe različnih uporabnikov prometa.

Spremljanje prometnih podatkov ter transparentno komuniciranje rezultatov in izvedenih ukrepov omogoča boljše razumevanje

prometnih vzorcev, uspešnosti ukrepov in potreb po prilagoditvah. Tako občina gradi zaupanje med prebivalci in izboljšuje kakovost odločanja na področju mobilnosti, kar je nujno za trajnostni razvoj in uspešno izvajanje prometnih politik.

Celostno načrtovanje in trajnostno odločanje o prometu tako postaneta temeljni vrednoti, ki omogočata učinkovito, varno in prijazno prometno okolje za vse uporabnike.

### ZASTAVLJENA CILJA

Udeležba na najmanj 5 usposabljanjih za zaposlene na Občini Ivančna Gorica na temo trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja v času trajanja strategije.

Do leta 2026 vzpostavitev sistema za spremljanje podatkov o prometu ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa.

# NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI

Foto: Arhiv Občine Ivančna Gorica



# AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Ivančna Gorica 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 Ivančna Gorica v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, vir financiranja, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja, zahtevnost izvedbe ukrepa in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov. Zahtevnost ukrepa je bila določena glede na možnost izvedbe, obsežnost ukrepa, potrebe po predhodni pridobitvi lastnine ter vrednost ukrepa.

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

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

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

AC	avtocesta
AP	Avtobusno postajališče/postaja
CPP	Cestno prometni predpisi
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EU	Evropska unija
JPP	Javni potniški promet
K+R	Poljubi in se odpelji (ang. kiss and ride)

OŠ	Osnovna šola
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)
RS	Republika Slovenija
SŽ	Slovenske železnice
ZD	Zdravstveni dom
ZŠAM Ivančna Gorica	Združenje šoferjev in avtomehanikov Ivančna Gorica
ŽP	Železniško postajališče/postaja

# Legenda strateških vodil

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
<b>Steber I</b> <b>Hoja</b>	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s poudarkom na pešcih	1. Varnost in udobje kot prednostna naloga pri načrtovanju peš infrastrukture z zagotavljanjem osvetljenih, vzdrževanih in povezanih pešpoti s poudarkom na povezavah do javnih ustanov in/ali postaj javnega prometa.
<b>Steber II</b> <b>Kolesarjenje</b>	Izboljšanje kolesarskih povezav do občinskega središča in med naselji v občini	2. Povezovanje naselij v občini z varno in udobno kolesarsko infrastrukturo z izgradnjo in označitvijo kolesarskih poti, prilagajanjem obstoječih prometnih površin za varnejše kolesarjenje in ureditvijo varnih pogojev za parkiranje koles.
<b>Steber III</b> <b>Javni potniški promet</b>	Boljše možnosti za potovanje z JPP do večjih središč	3. Razvoj dostopnega in privlačnega JPP za vse prebivalce z izboljšanjem dostopnosti ter infrastrukture postajališč in povišanjem frekvence voženj ter hitrosti potovanja – predvsem vlaka.
<b>Steber IV</b> <b>Motorni promet</b>	Zmanjšanje deleža potovanj z avtomobilom, sploh skozi središča naselij	4. Z umirjanjem prometa, spodbujanjem sopotništva, trajnostnih oblik mobilnosti, P+R sistemov in parkirne politike, ki zmanjšuje število vozil v središčih in delež tranzitnega prometa do zmanjševanja vplivov motornega prometa na kakovost bivanja.
<b>Steber V</b> <b>Celostno prometno načrtovanje</b>	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti  Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo in več delovnih mest, dostopnih na trajnosten način	5. S povezovanjem zaposlenih, sistematičnim vključevanjem načel CPN v strateške dokumente ter spremljanjem in komuniciranjem prometnih podatkov ter ukrepov do celostnega načrtovanja in trajnostnega odločanja o prometu.

## UKREPI IZ STEBRA HOJA

OCENA  
VREDNOSTI

VIRI  
FINANCIRANJA

NOSILEC  
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST  
UKREPA

ROK  
IZVEDBE

### Sveženj 1: Izgradnja nove in nadgradnja obstoječe infrastrukture za pešce

**Vzpostavitev varnih peš povezav** znotraj naselij, ob regionalnih cestah in ob pomembnejših lokalnih cestah in javnih poteh (npr. v okolici šol in vrtcev, na območjih avtobusnih postajališč ..., kot na primer: Ambrus, Višnja Gora, Šentvid pri Stični, Temenica, Zagradec, Breg pri Zagradcu, Kriška vas, Stična ...) – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.

100.000 EUR/leto

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, Proračun  
RS, možnost  
sofinanciranja EU

Občina Ivančna  
Gorica,  
DRSI

Zahtevno  
(+++)

2025–2032  
(3 ureditve  
do 2028)

**Ureditev in nadgradnja obstoječih pešpoti** (bolj redno vzdrževanje, razširitev površin za pešce, ureditev klančin, izgradnja razsvetljave, izboljšana preglednost ter urejanje dostopnosti za gibalno in senzorno ovirane osebe): npr. v Višnji Gori, v naselju Malo Hudo, v Šentvidu pri Stični in Zagradcu (ureditev varnih šolskih poti z dodatnimi označbami ali signalizacijo), na Krki, podaljšanje pločnika na Muljavi, do postaj (ŽP Radohova vas, AP Muljava, AP Glogovica ob obvoznici v Ivančni Gorici, Krki, Zagradcu, Ambrusu), izvedba podhoda čez železniško progo v Ivančni Gorici ... – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.

70.000 EUR/leto

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, Proračun  
RS, možnost  
sofinanciranja EU

Občina Ivančna  
Gorica

Srednje  
zahtevno  
(++)

2025–2032  
(5 ureditev  
do 2030)

**Vzpostavitev manjkajočih prehodov za pešce:** npr. v bližini in okolici avtobusnih postaj, kot npr. v Zagradcu, v Šentvidu pri Stični (križišče pri AP Glogovica), v Ivančni Gorici pri nogometnem stadionu, na Muljavi, v Velikih Lesah, na postajališču šolskega avtobusa v Radohovi vasi, v Starem trgu, na Krki, Zagradcu, Ambrusu, Mekinjah nad Stično ... – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.

20.000 EUR/leto

Proračun Občine  
Ivančna Gorica,  
Proračun RS

Občina Ivančna  
Gorica,  
DRSI

Srednje  
zahtevno  
(++)

2025–2032  
(5 ureditev  
do 2030)

**Izboljšanje obstoječih nevarnih ali slabo preglednih prehodov za pešce** (dvignjeni in opremljeni z utripajočimi opozorilnimi lučmi, označitev prehoda): npr. čez državno cesto v Ivančni Gorici na križišču Ljubljanske ceste in Ceste II. grupe odredov ter Ljubljanske ceste ter Sokolske ulice, v središču Šentvida pri Stični, na Krki, na cesti Stična – Vir pri Stični, pri AP Gorenja vas, na Muljavi ... – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.

10.000 EUR/leto

Proračun Občine  
Ivančna Gorica,  
Proračun RS

Občina Ivančna  
Gorica,  
DRSI

Enostavno  
(+)

2025–2032  
(5 ureditev  
do 2028)



## UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE

OCENA  
VREDNOSTI

VIRI  
FINANCIRANJA

NOSILEC  
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST  
UKREPA

ROK  
IZVEDBE

### Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

**Izgradnja novih kolesarskih povezav** med naselji (npr. Ivančna Gorica–Višnja Gora, Ivančna Gorica–Šentvid pri Stični, Muljava–Krka–Zagradec–Breg pri Zagradcu), v naseljih (npr. Šentvid pri Stični, Stična, Kriška vas ...), do šol, železniških postaj in proti sosednjim občinam Grosuplje, Žužemberk in Trebnje ...) – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.

400.000 EUR/leto

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, Proračun  
RS, možnost  
sofinanciranja EU

Občina Ivančna  
Gorica

Zahtevno  
(+++)

2025–2032  
(3 ureditve  
do 2029)

**Izboljšanje obstoječih kolesarskih povezav (razširitev, ureditev klančin, bolj redno vzdrževanje, obnova signalizacije):** npr. kolesarska pot med Muljavo in Malim Črnelom, Ivančno Gorico in Stično, znotraj naselja Ivančna Gorica ... – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.

40.000 EUR/leto

Proračun Občine  
Ivančna Gorica,  
Proračun RS

Občina Ivančna  
Gorica

Srednje  
zahtevno  
(++)

2025–2032

### Sveženj 2: Širitev infrastrukture in storitev za kolesarje

**Postavitev, nadgradnja ali povečanje števila pokritih kolesarnic in naslonov za kolesa** ob avtobusnih oziroma železniških postajališčih, trgovskih centrih in šolah: npr. Šentvid pri Stični, Višnja Gora, središče Ivančne Gorice, Muljava, Zagradec, Krka, Ambrus, zdravstveni dom, Kulturno upravni center, vzgojno izobraževalni center ... – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.

30.000 EUR

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, Proračun  
RS, možnost  
sofinanciranja EU

Občina Ivančna  
Gorica

Enostavno  
(+)

2025–2032  
(5 ureditev  
do 2030)

**Vzpostavitev sistema izposoje e-koles in postavitve postajališč za izposajo e-koles:** npr. Ivančna Gorica, Stična, Šentvid pri Stični, Muljava, Višnja Gora, Zagradec, Krka, Ambrus ... – najmanj 5 postajališč v času izvajanja strategije.

20.000 EUR/  
postajališče +  
1.000 EUR/leto  
vzdrževanje enega  
postajališča

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, Proračun  
RS, možnost  
sofinanciranja EU

Občina  
Ivančna Gorica,  
Nomago

Zahtevno  
(+++)

2028

## UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET

OCENA  
VREDNOSTI

VIRI  
FINANCIRANJA

NOSILEC  
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST  
UKREPA

ROK  
IZVEDBE

### Sveženj 1: Načrtovanje in razvoj javnega potniškega prometa

**Pobuda DUJPP za izboljšanje pogostnosti, zanesljivosti in hitrosti** potovalnega časa avtobusnega in železniškega prevoza iz Ivančne Gorice do večjih središč (npr. Ljubljana) in podeželskimi kraji.

/

/

Občina Ivančna Gorica

Enostavno (+)

2026

**Pobuda DUJPP za uskladitev voznih redov različnih ponudnikov JPP** s prilagajanjem voznega reda zaposlenim v Ivančni Gorici, urniki osnovnih in srednjih šol in ponudnikom JPP za redno ažuriranje informacij o voznem redu na enem mestu (npr. v Klasju, na postajališčih, namestitve prikazovalnikov za prihod avtobusov, v glasilih in na internetu) za večje spodbujanje kombiniranih povezav npr. avtobus-vlak ...

/

/

Občina Ivančna Gorica

Enostavno (+)

2026

**Zagotavljanje in širitev storitve prevoza na klic** – Prostofer (povečanje obsega delovanja z npr. novim vozilom in več vozniki).

15.000 EUR/leto

Proračun Občine Ivančna Gorica

Občina Ivančna Gorica, Zavod zlata mreža, ZŠAM, prostovoljci

Enostavno (+)

2025–2032

**Preverba možnosti uvedbe novih povezav JPP z manjšimi avtobusi ali kombiji od Ivančne Gorice do manjših naselij:** npr. od zalednih vasi do večjih naselij, kot so: Stična, Šentvid pri Stični, Višnja Gora, Zagradec, Ambrus, Krka ...

/

/

Občina Ivančna Gorica, DUJPP

Srednje zahtevno (++)

2032



## UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET

OCENA  
VREDNOSTI

VIRI  
FINANCIRANJA

NOSILEC  
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST  
UKREPA

ROK  
IZVEDBE

### Sveženj 2: Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa

**Ureditev novih manjkajočih avtobusnih postajališč**, kjer uporabniki JPP čakajo na prevoz ob robu cestišča ali ob križiščih, ter **ureditev šolskih avtobusnih postajališč BUSKO** – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.

20.000 EUR/leto

Proračun Občine  
Ivančna Gorica

Občina Ivančna  
Gorica

Srednje  
zahtevno  
(++)

2025–2032  
(5 ureditev  
do 2030)

**Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč** (označitev postajališč, ureditev čakališč, obnova signalizacije, ureditev dostopa do postaj, izboljšanje preglednosti v okolici AP, ureditev razsvetljave, ureditev BUSKO na šolskih postajališčih ...): npr. na avtobusnih postajališčih JPP v naseljih Stična, Šentvid pri Stični, Muljava, Boga vas, Radohova vas ... in na šolskih avtobusnih postajališčih v naseljih Velike Vrhe, Dobra pri Stični, Kriška vas, Velike Kompolje, Mekinje nad Stično, Znojile pri Krki in druge – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.

20.000 EUR/leto

Proračun Občine  
Ivančna Gorica

Občina Ivančna  
Gorica

Srednje  
zahtevno  
(++)

2025–2032  
(5 ureditev  
do 2028)

**\*Nadgradnja obstoječih železniških postaj** (npr. ŽP Ivančna Gorica, ŽP Šentvid pri Stični ...).

DRSI



## UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET

OCENA  
VREDNOSTI

VIRI  
FINANCIRANJA

NOSILEC  
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST  
UKREPA

ROK  
IZVEDBE

### Sveženj 1: Umirjanje motornega prometa

**Umirjanje prometa** znotraj naselij, na regionalnih cestah in ob pomembnejših lokalnih cestah in javnih poteh (npr. z vzpostavitvijo Cone 30, znižanjem dovoljene hitrosti, zoženjem vozišča, postavitvijo hitrostnih ovir ...) – najmanj 7 ureditev v času izvajanja strategije.

20.000 EUR

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, možnost  
sofinanciranja EU

Občina, DRSI

Zahtevno  
(+++)

2025–2032  
(7 ureditev do  
2030)

**Povečanje nadzora glede upoštevanja CPP in parkiranja:** npr. nad hitrostmi vožnje (Višnja Gora, Muljava, Krka, Kriška vas, Velike Lese, na cesti med Ivančno Gorico in Šentvidom pri Stični, v okolici šole (Višnja Gora), Šentvid, Pokojnica – smer Škoflje, Zgornja Draga, Sv. Rok), nad motečim ustavljanjem tovornih vozil na cesti (na Stantetovi ulici v Ivančni Gorici), nad parkiranjem na uvozih na AC, na trgu v Višnji Gori, na mestih za invalide, na ŽP Ivančna Gorica, na parkirišču pri pošti v Šentvidu pri Stični), nad tranzitnim tovrnim prometom na prometnicah, ki vodijo skozi naselja ...

/

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, možnost  
sofinanciranja EU

Občina,  
Redarstvo,  
policija

Enostavno  
(+)

2025–2032

**Vzpostavitev peš cone v centru Ivančne Gorice** z zaprtjem dela ceste za motoriziran promet. Peš cona bo namenjena npr. hoji, druženju in drugim dejavnostim – prostor, ki je sedaj namen avtomobilom, se vrne ljudem (pešcem, otrokom, starejšim, obiskovalcem).

200.000 EUR

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, možnost  
sofinanciranja EU

Občina Ivančna  
Gorica

Zahtevno  
(+++)

2028

## UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET

OCENA  
VREDNOSTI

VIRI  
FINANCIRANJA

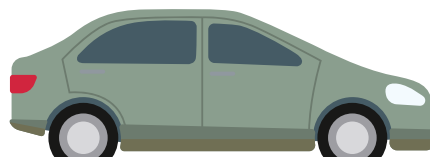
NOSILEC  
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST  
UKREPA

ROK  
IZVEDBE

### Sveženj 2: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

<p><b>Letne pobude pristojnim državnim službam za ureditev nevarnih vključevanj, odsekov in kritičnih točk na državnih cestah:</b> npr. na križišču v centru Iv. Gorice, na cesti med Višnjo Goro in naseljem Peščenik (priključevanje iz Kriške vasi), do OŠ Višnja Gora, na odsekih Marinča vas-Zagradec, Zagradec-Breg pri Zagradcu, Radohova vas-Bič, križišče z državno cesto na relaciji železniška postaja Šentvid pri Stični – Šentvid pri Stični, v Ambrusu, priklučevanje na državno cesto v Glogovici, v Mleščevem pri izvozu z AC ...</p>	/	Proračun Občine Ivančna Gorica, možnost sofinanciranja EU	Občina , Redarstvo	Enostavno (+)	2025-2032
<p><b>Izboljšanje obstoječih cestnih ureditev na lokalnih cestah in javnih poteh</b> (zamenjava dotrajane vozne površine, izboljšanje preglednosti, razširitev ozkih cest in mostov, redno vzdrževanje, preureditev odsekov, križišč in kritičnih točk za večjo varnost vseh udeležencev v prometu ...): npr. v Ivančni Gorici na Jurčičevi ulici in na Partizanski ulici, ob AP Šentvid pri Stični, na odseku Hrastov Dol-Dob pri Šentvidu ... – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</p>	2.000.000 EUR/leto	Proračun Občine Ivančna Gorica	Občina Ivančna Gorica	Zahtevno (+++)	2025-2032 (5 ureditev do 2027)
<p><b>Postavitev manjkajočih znakov ob cestah</b> (npr. za Cono 30, avtobusna postajališča, omejitve hitrosti, za prepoved prometa tovornih vozil ...). – najmanj 7 ureditev v času izvajanja strategije.</p>	5.000 EUR/leto	Proračun Občine Ivančna Gorica	Občina Ivančna Gorica	Enostavno (+)	2025-2032
<p><b>Pobuda SŽ k ureditvi srečanja ceste in železniške proge z zapornicami</b> ali polzapornicami na stiku naselij Glogovica in Velike Pece ter v Stranski vasi ob Višnjici ter v Zg. Dragi.</p>	/	/	Občina Ivančna Gorica, SŽ	Enostavno (+)	2026



## UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET

OCENA  
VREDNOSTI

VIRI  
FINANCIRANJA

NOSILEC  
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST  
UKREPA

ROK  
IZVEDBE

### Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa

**Prenova parkirnega režima:** npr. podaljšanje časa parkiranja z možnostjo plačila pri ZD in pošti ...

40.000 EUR

Proračun Občine  
Ivančna Gorica

Občina  
Ivančna Gorica,  
Redarstvo

Srednje  
zahtevno  
(++)

2030

**Prenova, nadgradnja, vzdrževanje in ureditev P+R parkirišč (tudi za sopotništvo):** npr. izgradnja manjših P+R v večjih naseljih ob AP, ob ŽP Radohova vas ter povečanje števila parkirnih mest ob ŽP Ivančna Gorica in ŽP Višnja Gora ... – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.

20.000 EUR/leto

Proračun Občine  
Ivančna Gorica

Občina Ivančna  
Gorica, SŽ

Enostavno  
(+)

2030

**Ureditev K+R točk ali parkirnih mest za kratkotrajno parkiranje ter omejevanje avtomobilskega prometa** ob osnovnih šolah in vrtcih – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.

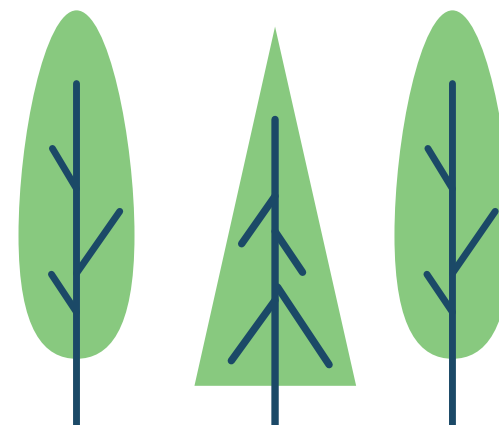
1.000 EUR/leto

Proračun  
Občine Ivančna  
Gorica, možnost  
sofinanciranja EU

Občina Ivančna  
Gorica

Enostavno  
(+)

2030



## UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

OCENA  
VREDNOSTI

VIRI  
FINANCIRANJA

NOSILEC  
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST  
UKREPA

ROK  
IZVEDBE

### Sveženj 1: Izvajanje OCPS

<b>Spremljanje kazalnikov OCPS</b> in poročanje pristojnemu ministrstvu.	1.000 EUR/leto	Proračun Občine Ivančna Gorica	Občina Ivančna Gorica	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
--	----------------	--------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------

### Sveženj 2: Izvajanje celovitih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti

<b>Celostno in zvezno načrtovanje</b> ter umeščanje infrastrukture po celotni občini.	/	/	Občina Ivančna Gorica	Enostavno (+)	2025–2032
---	---	---	-----------------------	---------------	-----------

<b>Spodbujanje prebivalcev k uporabi trajnostne mobilnosti</b> in ozaveščanje o deljenju prostora med vozniki motornih vozil, kolesarji in pešci ter staršev oz. skrbnikov o aktivnem prihodu v šolo otrok – najmanj 7 komunikacijskih kampanj s področja trajnostne mobilnosti v času izvajanja OCPS 2025.	15.000 EUR	Proračun Občine Ivančna Gorica	Občina Ivančna Gorica	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
---	------------	--------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------

<b>Redno obveščanje občanov</b> o stanju posameznih projektov in <b> vključevanje javnosti v faze načrtovanja</b> z vzpostavitvijo spremljanja pobud in predlogov.	500 EUR/leto	Proračun Občine Ivančna Gorica	Občina Ivančna Gorica	Enostavno (+)	2025–2032
--	--------------	--------------------------------	-----------------------	---------------	-----------

### Sveženj 3: Krepitev občinske uprave

<b>Redna izobraževanja in usposabljanja zaposlenih</b> o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti ter komunikaciji z javnostjo.	10.000 EUR	Proračun Občine Ivančna Gorica	Občina Ivančna Gorica	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
--	------------	--------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------

<b>Uskladitev prostorskega in prometnega načrtovanja</b> z rednimi usklajevalnimi sestanki na Občini.	/	/	Občina Ivančna Gorica	Enostavno (+)	2025–2032
---	---	---	-----------------------	---------------	-----------

# VIRI

- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018, str. 70.
- Celostna prometna strategija Občine Ivančna Gorica, 2017. <https://www.ivancna-gorica.si/DownloadFile?id=380282>
- 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 Ivančna Gorica (Uradni list RS, 73/13, 36/17) in Odlok o prvih spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Ivančna Gorica (Uradni list RS, št. 81/16)
- Plevnik, Aljaž idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022, str. 36.
- Plevnik, Aljaž idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, [https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice\\_OCPS\\_2023\\_uskladitev\\_ZCPN.pdf](https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf).
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>
- DUJPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika NOMAGO d. o. o.
- LPP: Podatku o številu validiranih vozovnic prevoznika LPP d. o. o.
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>
- Vizija in strategija razvoja Občine Ivančna Gorica, 2023. <https://www.ivancna-gorica.si/DownloadFile?id=640020>



