

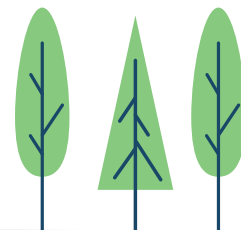
CE
P
S



**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE KOMENDA**



Sofinancira
Evropska unija



Celostna prometna strategija Občine Komenda (OCPS Komenda)

Naročnik: Občina Komenda, Zajčeva cesta 23, 1218 Komenda

Projektna skupina Občine Komenda: dr. Larisa Brojan, Martina Jaklič, Marjan Potočnik, Tjaša Urankar

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 Durić

Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Komenda:

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

člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

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

Presojevalka kakovosti vsebin: dr. Darja Topolšek

Fotografije: Andrej Zalar, DB Production, arhiv Občine Komenda, LUZ d.d., IPoP, RRA LUR

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.)

Leto izdelave: 2025



RRA LUR

IPoP



KAZALO

Uvodni nagovor župana	4
Boljši promet, prijetnejši prostor, lepša prihodnost!	5
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	7
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	8
Skupaj do boljše prometne ureditve	9
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	14
Občina Komenda v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Komenda	25
Stebri mobilnosti in cilji	26
Steber I: Hoja	28
Steber II: Kolesarjenje	31
Steber III: Javni potniški promet	36
Steber IV: Motorni promet	40
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	47
Akcijski načrt	51
Viri	62

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke, spoštovani občani!

Prometna problematika v občini Komenda je večplastna in globoko vpeta v naš vsakdan, zato smo se odločili, da k iskanju ustreznih rešitev in izboljšanju pogojev pristopimo celostno. Ker ne želimo, da bi bil promet v naši občini vir nezadovoljstva, je pričujoča strategija za nas zelo pomembna.

Celostna prometna strategija je ključnega pomena za uresničitev naših razvojnih ciljev. Ni zgolj obveza, ki jo je treba izpolniti, temveč predstavlja tudi priložnost za pridobitev sredstev, s katerimi bomo zastavljene cilje lahko uresničili.

Ta strategija je rezultat več kot enoletnega dela, ki je zajemalo številne raziskave, razprave ter preučevanje predlogov. Predvsem je rezultat skupnega razmisleka, saj so aktivnosti potekale v krogu ožje in širše delovne skupine, pomemben vir informacij pa ste bili prav vi, občanke in občani, ki ste z nami delili mnenja preko ankete, javnih razprav in s predlogi na spletnem portalu OCPS. Za velik odziv se vam najlepše zahvaljujem, saj so ravno vaši komentarji, kritike in predlogi pomagali oblikovati skupne cilje, s katerimi želimo ustvariti boljšo prometno prihodnost. Med njimi so razbremenitev prometa, trajnostna mobilnost in večja prometna varnost.

Dokument je uspešno zaključen, vendar to ni konec procesa. Zdaj je čas, da začnemo zastavljene cilje tudi uresničevati in s tem skupaj ustvarimo prihodnost, ki bo dobro služila vsem generacijam.

Prve aktivnosti so že izvedene – gradnja obvozne ceste v Mostah, prometna reorganizacija pri šoli v Mostah, barvna poslikava pred šolo v Komendi in štetje prometa. Bogat akcijski načrt ukrepov pa obeta korenito bolj urejen, varen in trajnosten promet v naši občini.

Še enkrat najlepša hvala vsem, ki ste aktivno sodelovali in prispevali k rezultatu, ki je pred vami!

Jurij Kern

Župan Občine Komenda



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



POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in druge okolju in prostoru prijaznejše oblike mobilnosti s ciljem zmanjšati prekomerni osebni motorni promet ter spodbuditi spremembo potovalnih navad prebivalcev in prebivalcev v smeri bolj trajnostnih izbir. S pripravo OCPS je Občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikovala nabor izvedljivih urepov, ki vodijo k trajnostnemu razvoju prometa in večji dostopnosti.

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

Nov, 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.

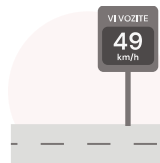
Ob sledenju OCPS Komenda lahko pričakujemo pomemben napredek tudi na področju prostorskega načrtovanja. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovano ustreznejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem.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

Občinska celostna prometna strategija Komenda predstavlja temelje prihodnjega razvoja mobilnosti v občini, ki bo omogočil varnejše, učinkovitejše, dostopnejše in bolj trajnostne prometne rešitve, prilagojene potrebam vseh prebivalcev občine.

TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA BOLJ ZDRAVO IN ZADOVOLJNO PREBIVALSTVO

Trajnostna mobilnost ni le okoljska usmeritev, temveč gre za celovit pristop k izboljšanju kakovosti bivanja. Poleg večje prometne varnosti prinaša boljšo dostopnost, zmanjšuje onesnaženost zraka in hrupa ter prispeva k bolj zdravemu načinu življenja. Ključni pozitivni učinki vključujejo:

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



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

DOSEGANJE LOKALNIH, NACIONALNIH IN GLOBALNIH OKOLJSKIH CILJEV

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

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

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

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

SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

Kako je potekala priprava celostne prometne strategije Občine Komenda?

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

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

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

V proces priprave strategije so bili poleg občinske ožje delovne skupine vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. V skupnem sodelovanju obeh skupin je bila v začetni fazi zasnovana vizija prometa v občini ter strateški cilji, ki si jih želi Občina doseči. Hkrati je bila preko različnih metod, kot so ankete, javne razprave in spletna orodja za vključevanje javnosti, v proces priprave strategije vključena tudi javnost, torej prebivalci in prebivalci Komende. Ti so izpostavili predvsem izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v Komendi soočajo, ter prispevali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov. Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Pomemben učinek aktivnega sodelovanja z javnostjo je, da ta spozna kontekst urejanja prometa in skozi razpravo o možnih ukrepih gradi razumevanje, zakaj so bili izbrani ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so ti povezani s cilji in vizijo strategije. Zelo dobro vemo, da imajo rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, bistveno boljše izgleda, da bodo uspešno zaživele tudi v praksi. To je pri OCPS še posebej pomembno, saj imajo prednost mehki ukrepi, ki so uspešni le, če jih ljudje, ki so jim bili ti namenjeni, posvojijo.

Ključni koraki v procesu priprave so:

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

Nadzor kakovosti OCPS

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

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



2024

februar 2024

Začetek priprave OCPS Komenda

Predstavitev namena in ciljev
OCPS županu ter občinskemu
svetu

februar 2024 – marec 2024

Vizija in cilji

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

Javni razpravi o viziji in ciljih

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



april 2024 – oktober 2024

Analiza obstoječega stanja

Spletna javna razprava o prometnih izzivih
Vnešenih 452 izzivov v prometu v občini.

**Anketa o prometu za splošno javnost in
intervjuji s ključnimi deležniki**
312 izpolnjenih anket in
15 intervjujev.

**Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v
osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci**
Kordonsko štetje prometa na 2 lokacijah,
terenski ogledi 4 lokacij, ankete med šolarji v 2
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 3
podjetjih/ustanovah.

2025

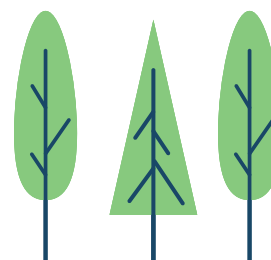
september 2024 – februar 2025

Oblikovanje nabora ukrepov

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

Spletna javna razprava o ukrepih
Preko spletnega portala so občanke in občani
vnesli 108 predlogov za izboljšanje prometa v
občini.

**Delavnica o ukrepih s širšo delovno
skupino**



februar 2025 – april 2025

Priprava akcijskega načrta

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

**Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno
skupino**

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS KOMENDA



junij 2025 – marec 2032

Spremljanje rezultatov in poročanje

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

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

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

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

2032

junij 2025

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Komenda
na občinskem svetu

Javna objava rezultatov OCPS
Komenda

maj 2025 – junij 2025

Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in
širšo delovno skupino.

SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

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

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

Hkrati prebivalci podatke soustvarjajo – v tem primeru podatke o potovalnih navadah –, s svojimi potovalnimi navadami pa obenem predstavljajo pomemben del prometa. To je tudi razlog, zakaj so tako pomembni pri oblikovanju prometne strategije. Eden izmed ciljev je namreč tudi spremeniti potovalne navade ljudi. Če ti razumejo kontekst oblikovanja ukrepov in cilje, h katerim ti vodijo, ali pa so te ukrepe celo sooblikovali, potem je veliko bolj verjetno, da jih bodo sprejeli oziroma upoštevali in uporabljali.

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

Javnost smo pri vključevanju razdelili na javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi in splošno javnost. Prva, strokovna javnost, vključuje predstavnike različnih lokalnih ustanov, ki imajo

vpliv na urejanje prometa oziroma so z njim povezane. To so lahko denimo predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki in drugi. Predstavniki lokalne strokovne javnosti so bili vključeni 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 udeležanju. Strokovna javnost je bila vključena preko intervjujev, delavnic in spletnih srečanj.

Največji del splošne javnosti smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da je ta pretežno naklonjena ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Celo bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želi izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah je opredelila številne ključne prometne izzive. Ker ti dogodki ne pritegnejo vseh, smo, da bi zbrali čim več odzivov in pobud, razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine. Na namensko izdelani platformi <https://cps.projekti.si/komenda> se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Komenda, prebivalke in prebivalci pa so tu lahko našli tudi povezave do aktualnih anket in na zadnje lahko vnesli še predloge ukrepov, za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi digitalno manj večjim 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 prebili tudi pred Krajevno knjižnico Komenda. To smo storili v času Evropskega tedna mobilnosti, ko je tema še posebej v ospredju. Mimoidoče smo ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti, jih informirali o samem procesu nastajanja strategije ter jim pomagali z vnosi njihovih predlogov trajnostno naravnanih ukrepov v spletno platformo. V knjižnici je bila jeseni 2024 na ogled

tudi informativna razstava, ki je predstavljala tako proces priprave, vizijo razvoja prometa kot nekatere dobre prakse ukrepov trajnostne mobilnosti.

Široko sodelovanje javnosti je izjemno dragoceno. Da bi upravičili zaupanje, ki so nam ga občanke in občani izkazali z aktivnim sodelovanjem, je nujno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi tudi dejanska izvedba ukrepov iz akcijskega načrta. Stvarni učinki v okolju so tudi najboljše povabilo k nadaljnjemu vključevanju javnosti v procese trajnostnega urejanja prometa.



Foto: Sodelovanje javnosti v Občini Komenda (Foto: IPoP, RRA LUR)

OBČINA KOMENDA – KJE SMO DANES?



OBČINA KOMENDA V ŠTEVILKAH

Občina Komenda je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je s 24 km² površin uvrščena na 192. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži približno 23 km severno od regijskega središča, mesta Ljubljana. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Komenda značilna dobra gospodarska razvitost, dobro ohranjeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekata pomembni državni cestni povezavi Kranj – Brnik – Mengeš ter Vodice – Duplica.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev občine Komenda za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine (Ljubljana, Kranj, Domžale in Kamnik) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Komenda med leti 2013 in 2023 naraslo za 14,3%.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Komenda v procesu priprave občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 40% prebivalcev, za poti na delo 79%, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 60% in do tistih na obrobju občine 84% prebivalcev, za poti v Ljubljano 93%, za poti v Kranj 90% in za poti v Domžale 95% prebivalcev.

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

Velik delež uporabe osebnih vozil in s tem povezane težave s parkiranjem so tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Delež uporabe javnega potniškega prometa, pridobljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci Komenda, je za poti v Ljubljano zgolj 6%, medtem ko je za potovanja znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma in na obrobju delež bistveno nižji, in dosega zgolj nekaj odstotkov.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil nižji na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja ter uporabe kolesa.

Kljub dokaj neugodni obstoječi strukturi mobilnosti pa je spodbudno dejstvo, da se velika večina prebivalcev, ki so sodelovali v anketi o potovalnih navadah, strinja, da je treba v občini Komenda 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.

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

Demografski podatki za občino Komenda 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 Komenda 39,9 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Med prebivalci te občine je bilo število najmlajših – kar je značilnost le redkih slovenskih občin – večje od števila najstarejših: na 100 oseb, starih do 14 let, je prebivalo 83 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 148). Kljub ugodnemu razmerju med mlajšo in starejšo populacijo pa je indeks staranja za občino Komenda bistveno nižji od slovenskega povprečja, kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev te občine v povprečju dviga počasneje kot na nivoju celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA KOMENDA	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	6.739	2.123.949
Število moških	2024	3.416	1.068.429
Število žensk	2024	3.323	1.055.520
Število rojstev	2023	53	16.989
Število umrlih	2023	39	21.540
Skupni naravni prirast	2023	14	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	2,1	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	32	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	52	0
Skupni selitveni prirast	2023	84	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	12,6	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	39,9	44,2
Indeks staranja	2024	83,3	147,8

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

Občina Komenda je delovna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

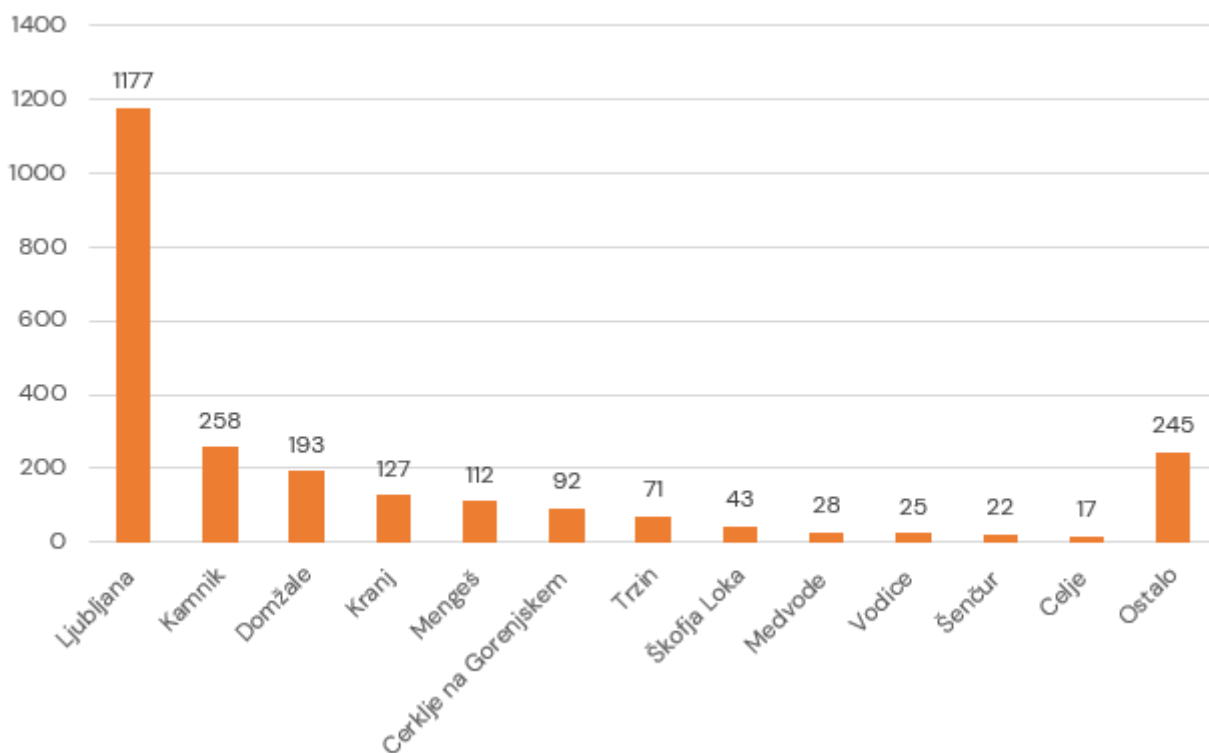
Na podlagi avtomatskih števecv prometa po glavni državni cestni povezavi skozi Komendo dnevno vozi okrog 13.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Komenda med osebami v starosti 15 – 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 74% zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3%.

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

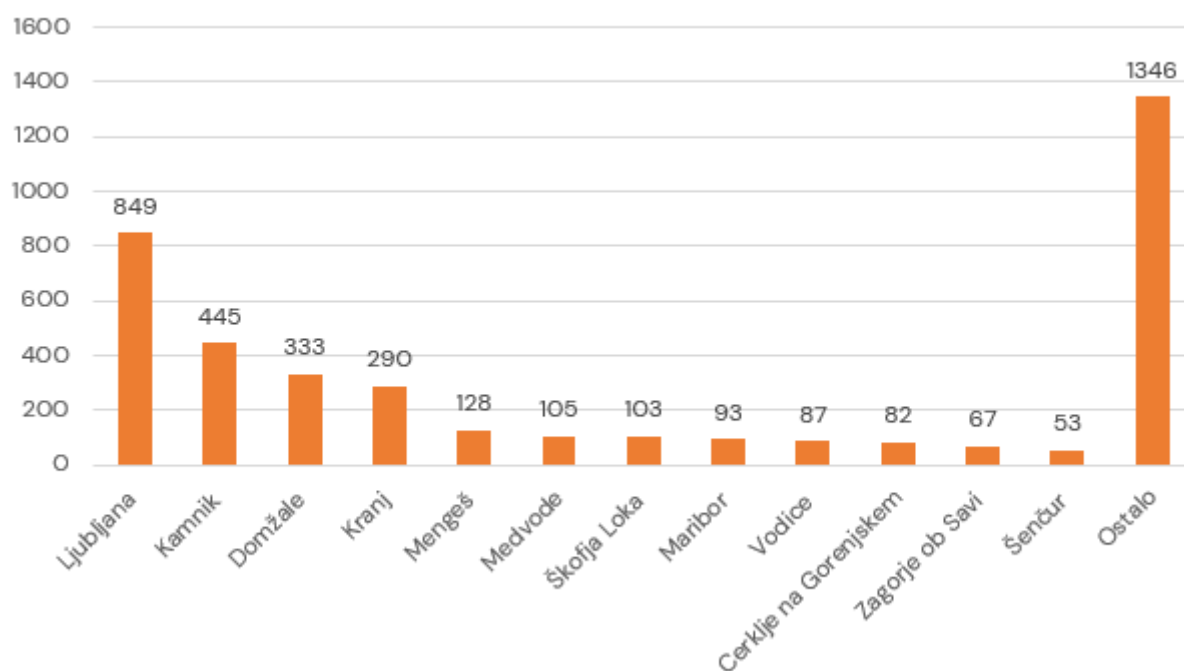
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 3.211 delovno aktivnih prebivalcev občine Komenda delo znotraj občine opravlja 801 prebivalec, 2.410 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine Komenda dvosmeren, saj delo na območju občine Komenda poleg 801 prebivalca občine opravlja tudi 3.981 zaposlenih, ki se v Komendo pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Komenda



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Komenda (SURS, 2023)

Število dnevnih delovnih migracij v občino Komenda



Število dnevnih delovnih migracij v občino Komenda (SUR5, 2023)

Prometna varnost v zadnjem obdobju se bistveno ne izboljšuje

Iz rezultatov ankete o potovalnih navadah je razvidno, da je pri načrtovanju novih prometnih ureditev anketirancem najbolj pomembna varnost ljudi. Rezultat daje pomembno sporočilo, da je treba v prihodnje vse ukrepe s področja mobilnosti intenzivno komunicirati s stališča izboljšanja prometne varnosti, saj je očitno ta vrednota za prebivalce Komende zelo pomembna.

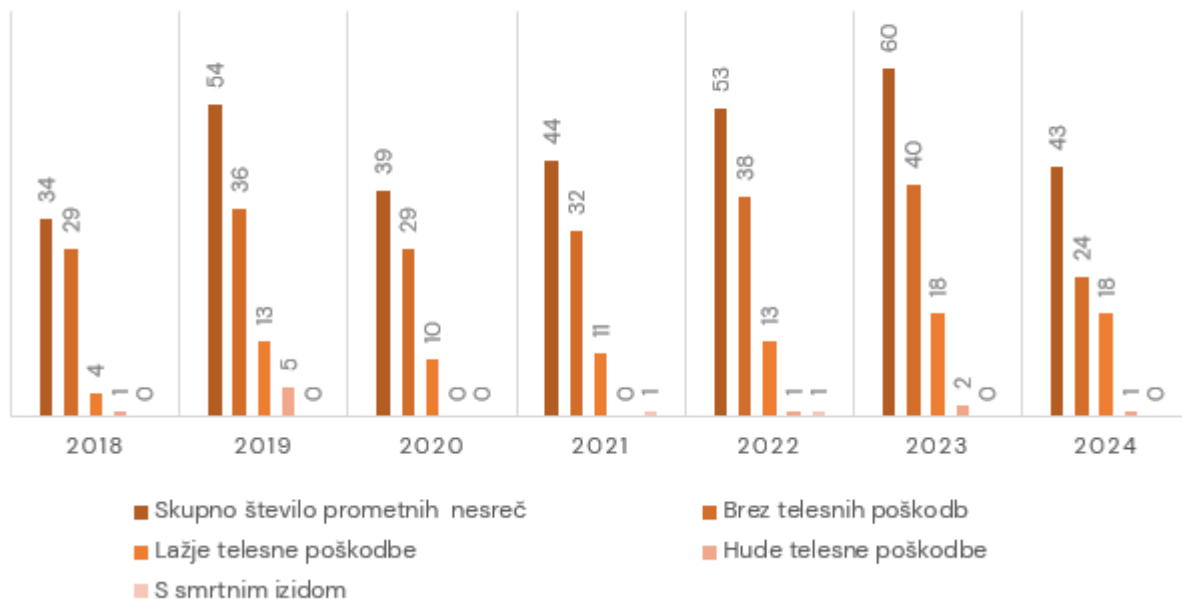
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Komenda zaznanih 327 prometnih nesreč. Po letu 2019 je število prometnih nesreč sicer upadlo, vendar je bila že v letu 2021 zaznana ponovna rast, ki se je leti 2022 in 2023 še

povečala. V letu 2024 je število ponovno upadlo na raven iz leta 2021. Z vidika prometne varnosti je tako v zadnjih letih zaskrbljujoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami udeležencev, medtem ko je število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami 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 8,6% vseh prometnih nesreč, ki se v občini Komenda zgodijo v posameznem letu.

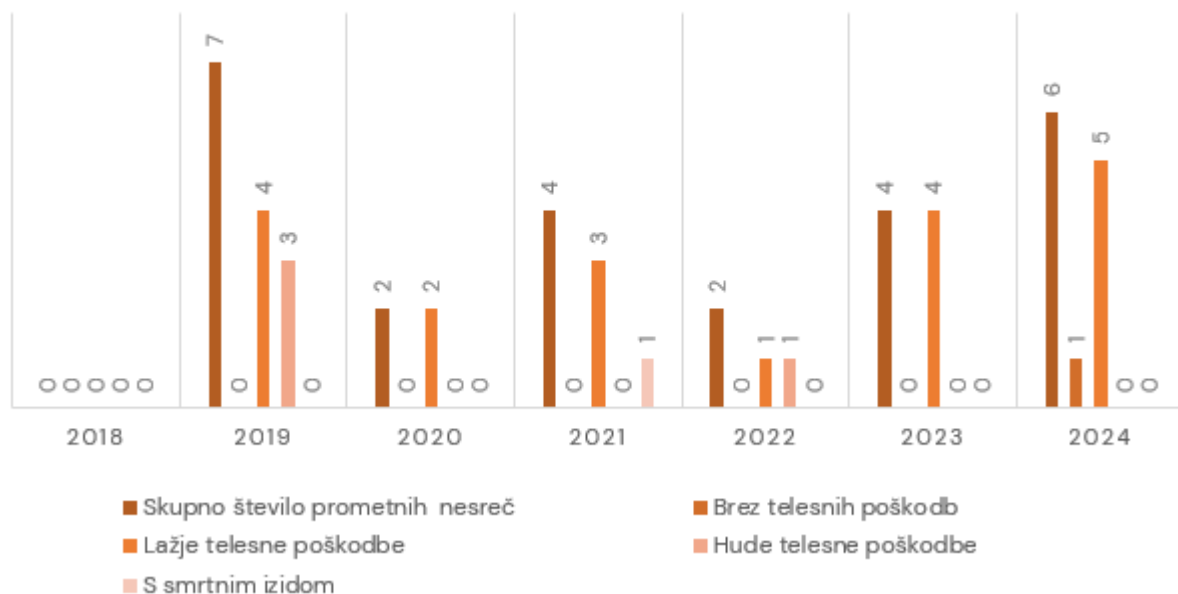
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom. Prometna nesreča brez poškodb udeležencev je bila v obravnavanem obdobju samo ena, v letu 2024.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



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

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



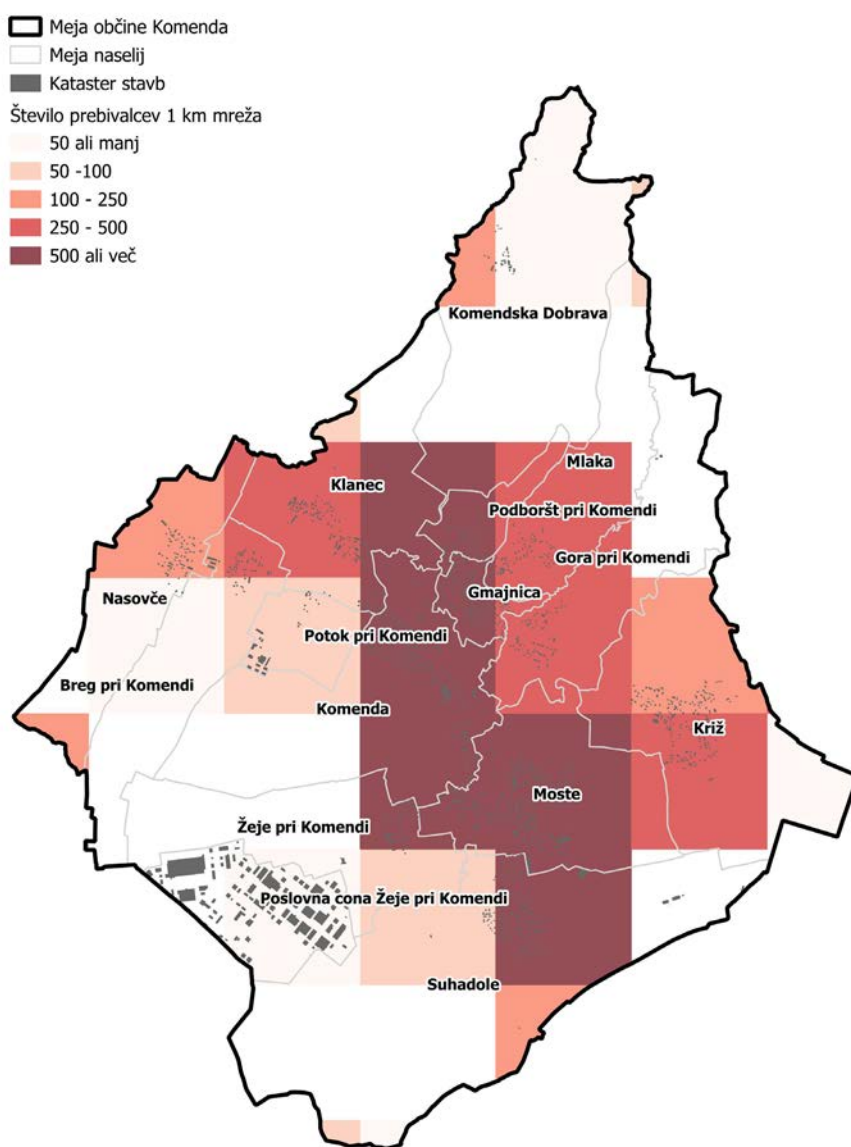
Število prometnih nesreč v občini Komenda z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Komenda je v letu 2024 znašala 280 prebivalcev/km², kar je bistveno več, kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Komenda je zgoščena v naselju Komenda ter pripadajoča okoliška naselja ob državni glavni cesti Sp. Brnik – Moste.

Najgosteje poseljena naselja v občini so tako Komenda z okoliškimi naselji, Moste, Gmajnica, Podboršt pri Komendi, Križ, Mlaka, Klanec, Suhadole, Gora pri Komendi in Potok pri Komendi. Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.

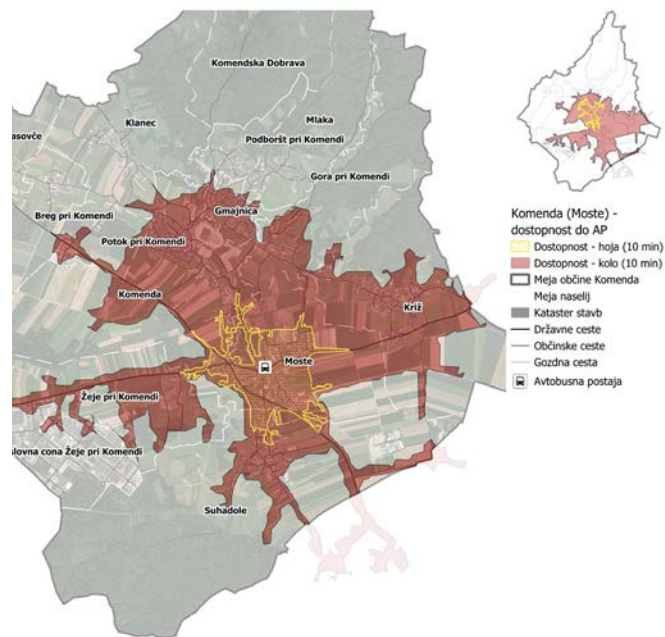


Gostota poselitve prebivalstva občine Komenda na 1 km² (LUZ d.d., 2024)

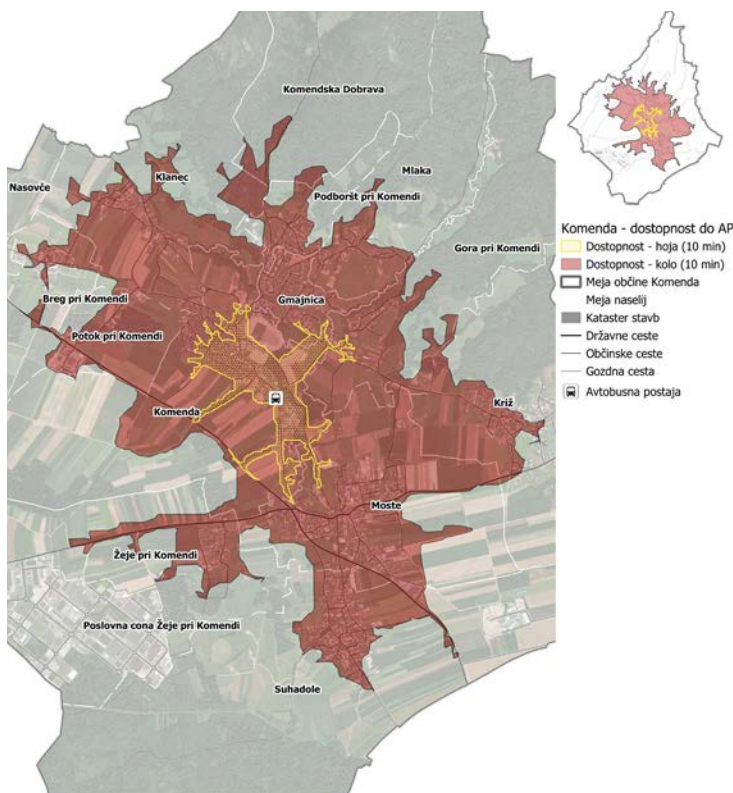
Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na širšem območju naselja Komenda in naselja Moste, kjer lahko prebivalci dokaj enostavno dostopajo do storitev avtobusnega potniškega prometa ter prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti.

Glavna avtobusna postaja (v nadaljevanju: GAP) je locirana med trgovskim centrom Spar in Zdravstvenim domom na Glavarjevi cesti. Peš dostopnost v času 10 minut iz območja GAP Komenda je tako omejena na središče Komende z neposredno okolico. Z uporabo kolesa se dostopnost v času 10 minut poveča vse do stanovanjskih naselij na severu do Klanca, do Križa na vzhodu, naselja Suhadole na jugu ter do PC v Žejah pri Komendi na zahodu.

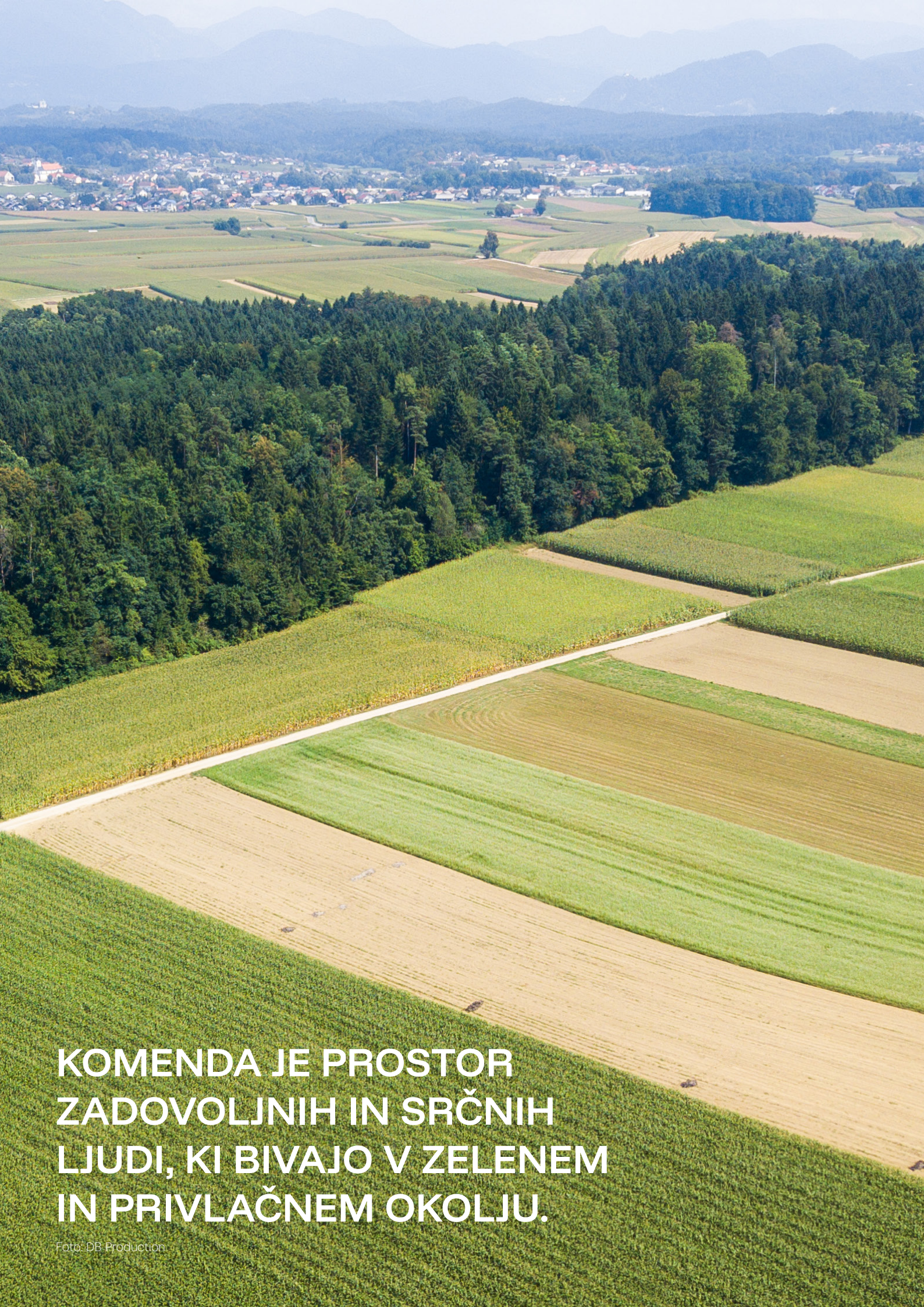
Južneje od Komende je urejeno avtobusno postajališče Moste. Peš dostopnost v času 10 minut zajema naselji Suhadole in Komenda. S kolesom je iz območja avtobusnega postajališča Moste v 10 minutah možno dostopati tudi do naselij Križ, Žeje pri Komendi, Poslovna cona Žeje pri Komendi, Potok pri Komendi, Breg pri Komendi, Gora pri Komendi ter do Gmajnice.



Dostopnost do avtobusnega potniškega postajališča Moste z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d.d., 2024)



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



**KOMENDA JE PROSTOR
ZADOVOLJNIH IN SRČNIH
LJUDI, KI BIVAJO V ZELENEM
IN PRIVLAČNEM OKOLJU.**

VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI KOMENDA

Vizijo razvoja prometa v občini Komenda 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 Komenda

Občina Komenda svojim prebivalcem nudi visoko kakovost življenja v privlačni, zdravi in povezani skupnosti. Tranzitni promet je umaknjen na obrobje, promet v občini je umirjen, posodobljena infrastruktura pa omogoča visoko varnost vsem udeležencem v prometu. Občino z ostalimi regionalnimi središči povezuje učinkovit javni potniški promet.

Urejene zelene površine in poti znotraj občine omogočajo, da občani svoje aktivnosti opravijo peš ali s kolesom. Otroci v občini Komenda v šolo hodijo brezskrbno, kolesarji pa se na zveznih kolesarskih stezah počutijo varno. Zelene površine, namenjene počitku, otroški igri ali rekreaciji, prispevajo k dejstvu, da danes prebivalci občine Komenda tvorijo eno najaktivnejših in povezanih skupnosti v regiji.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

Občinska celostna prometna strategija nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Komenda 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 Celostne prometne strategije Občine Komenda oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Komenda:

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 strateški cilji

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

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

Ti obvezni cilji so:

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

Iz predpisanih obveznih ciljev so občani na javnih razpravah oblikovali strateške cilje za posamezne stebre. Iz nabora obveznih ciljev so izbrali tri, ki so po njihovem mnenju prioritetni. Izbrani obvezni cilji so bili v nadaljevanju integrirani oziroma vključeni v nabor strateških ciljev za občino Komenda. To so:

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

Izbrani strateški cilji in vodila

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

V procesu priprave celostne prometne strategije Občine Komenda je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 10 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Več varnih in udobnih peš povezav med stano- vanjskimi naselji in rekreacijskimi potmi.	1. Več varnih in udobnih povezav za pešce med naselji in do rekreacijskih pešpoti.
	Več varnih in udobnih peš povezav, ki jih bodo lahko uporabljale vse skupine, tudi otroci.	2. Bolj varne in udobne pešpoti za večjo varnost učencev in ranljivih skupin.
Steber II Kolesarjenje	Več povezav in bolj varne ter udobne kolesarske povezave med naselji, v naseljih in do industrijske cone.	3. Bolj varne in udobne kolesarske povezave med in v naseljih.
		4. Več poti v PC, opravljenih s kolesom.
Steber III Javni potniški promet	Več opravljenih poti z javnim prevozom.	5. Bolj dostopna železniška in avtobusna postajališča (s kolesom, notranjimi avtobusnimi linijami ...) in učinkovitejša povezava do Ljubljane in Kamnika.
Steber IV Motorni promet	Manj tranzitnega prometa skozi naselja v občini.	6. Bolj počasen motorni promet v občini.
		7. Manj udobni pogoji za tranzitni in tovorni promet v naseljih, vaških jedrih.
		8. Manj prihodov z avtomobili v PC.
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vzpostaviti strateški in celostni pristop k načrtovanju prometa in prostora.	9. Z vzpostavitvijo strateškega načrtovanja, izobraževanjem zaposlenih in aktivnim vključevanjem javnosti do učinkovitejšega upravljanja prometa in prostora.
	Vaška jedra po meri človeka.	10. Zmanjševanje površin, namenjenih avtomobilom v vaških jedrih.

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.

Analiza obstoječega stanja

Površine za pešce so v naseljenih predelih občine Komenda že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Komenda, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 89 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Komenda izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

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

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje že danes peš opravlja skoraj polovica anketirancev (47%), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 10 % anketirancev pa poti na krajše razdalje ne bi zmoglo oziroma ne bi želelo opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Komenda na dveh lokacijah izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 8,3 %, še nekoliko manjši delež pešcev pa je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 3 %. V sklopu anket med šolarji v izbranih osnovnih šolah na območju Komende so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu odraslih) pričakovano bistveno višji, in sicer je kar 20 % šolarjev izpostavilo, da v šolo prihajajo peš. Če temu deležu prištejemo še šolarje, ki poti v šolo opravijo s skirojem, rolerji ali rolko, se ta delež poveča na 27 %.

Izzivi, priložnosti in prioritete v občini Komenda na področju hoje

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

- Nevarne in neudobne obstoječe pešpoti, ki povezujejo naselja z rekreacijskimi površinami – zmanjšujejo dostopnost in uporabo teh poti, hkrati pa povečujejo tveganje za prometne nesreče.
- Pomanjkljiva in nezadostna infrastruktura – omejuje varnost pešcev ter zmanjšuje motivacijo za pešačenje, saj ni zagotovljena potrebna zaščita in udobje.
- Ozke ceste v Suhadolah, na Klancu, na Križu in v drugih naseljih onemogočajo dograditev pločnikov, kar pripomore k slabi dostopnosti v občini.
- Nevarne šolske poti prispevajo k večjemu številu avtomobilov v okolici šol in povečujejo onesnaževanje okolja, saj starši pogosto raje vozijo otroke, kot da bi jim omogočili pešačenje po nevarnih in ozkih pločnikih ter vozišču.
- Neurejene poljske poti, ki jih uporabljajo otroci za pot v šolo in kmetijska mehanizacija, omejujejo udobje pešcev ter predstavljajo nevarnost.

V okviru priprave izhodišč za izboljšanje pogojev za hojo v občini Komenda so bile na podlagi analiz anket, javnih razprav in delavnic prepoznane številne priložnosti in ključne prioritete za nadaljnji razvoj tega področja.

Ugotovljeno je bilo, da hoja že danes predstavlja pomemben del vsakdanjega življenja v občini. Kar 47% anketirancev redno opravlja krajše poti (do 2 kilometra) peš, hoja pa se pogosto uporablja tudi kot oblika rekreacije. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da se 39% prebivalcev v središče občine odpravi peš, kar kaže na že prisotno navado pešačenja in na potencial za nadaljnje spodbujanje hoje kot trajnostne oblike mobilnosti.

Med prostorskimi značilnostmi so bile kot pomembna prednost izpostavljene poti, ki so ločene od glavnih prometnic in omogočajo varnejše gibanje pešcev. Prav tako je bila s strani šol izražena potreba po umirjanju prometa v okolici šolskih poti, kar kaže na nujnost izboljšanja prometne varnosti za otroke.

Kot prednostne usmeritve so bile prepoznane izboljšave osnovnih pogojev za hojo, vključno z večjo urejenostjo, varnostjo in povezljivostjo pešpoti. Na podlagi rezultatov ankete je bilo ugotovljeno, da bi kar 41% prebivalcev opravilo več poti peš, če bi bile poti ustrezneje urejene. Zelo jasno je bila izražena tudi podpora vzpostavljanju novih peš povezav med naselji. Posebna pozornost je bila namenjena varnim šolskim potem, za katere so si anketiranci močno želeli boljšo označenost in s tem večjo prepoznavnost ter varnost.



Dosežki Občine Komenda na področju hoje

Občina Komenda je po starostni strukturi svojih prebivalcev mlada občina, zato namenjamo posebno pozornost izboljševanju pogojev za hojo. Da bi povečali varnost šolarjev, smo v letu 2022 prometno uredili pot med glavno cesto v Mostah in osnovno šolo, jo preuredili v enosmerno cesto, v letu 2024 pa na njej uredili tudi z modro barvo obarvan pas za pešce. Na Glavarjevi cesti blizu osnovne šole in vrtca smo zarisali barvite talne označbe v obliki krogov, ki opozarjajo na prisotnost otrok in povečujejo previdnost voznikov.

V letu 2024 je bila zaključena tudi celovita rekonstrukcija ceste na Klancu, kjer je bil zgrajen dolgo pričakovani pločnik – pomembna povezava med Komendo in Klancem, ki jo dnevno uporabljajo številni pešci in kolesarji. Pločnik, ki bo zagotovil varno povezavo med Mostami in Goro, je bil v prvi polovici leta 2025 zgrajen tudi ob novi cesti ob potoku Tunjščica.

S tovrstnimi ukrepi izboljšujemo varnost najranljivejših udeležencev v prometu – pešcev. V prihodnjih letih načrtujemo gradnjo pločnikov na mestih, kjer prostorske razmere to dopuščajo, drugod pa bomo izboljšali vidnost in varnost z modrimi koridorji in dodatno javno razsvetljavo.



Ureditev Glavarjeve ceste ob Osnovni šoli (Foto: arhiv Občine Komenda)

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Več varnih in udobnih povezav za pešce med naselji in do rekreacijskih pešpoti

Za zagotavljanje večje dostopnosti in varnosti pešcev je ključnega pomena razvoj povezanih pešpoti, ki omogočajo enostaven in udoben dostop med naselji ter do rekreacijskih površin. Razvoj teh poti mora biti zasnovan z mislijo na varnost pešcev, s poudarkom na ločitvi pešpoti od prometnih cest, kjer je to možno, kar zagotavlja večjo zaščito in zmanjšuje tveganje za nesreče. Dobro osvetljene in vzdrževane poti dodatno povečujejo občutek varnosti, še posebej v večernih urah.

Povezave med naselji morajo biti zasnovane tako, da omogočajo varno prečkanje prometnih površin ter enostaven dostop do pomembnih točk, kot so postaje javnega prevoza, šole, trgovine in druge javne storitve. S tem se ne povečuje le varnost pešcev, temveč se tudi spodbuja trajnostna mobilnost, saj ljudem omogoča enostavno in varno hojo kot alternativni način prevoza.

Rekreacijske pešpoti morajo biti urejene tako, da so udobne in prijetne za hojo, z zagotovitvijo potrebnih počivališč, označb in informativnih tabel. Pomembno je, da so te poti dostopne vsem starostnim skupinam in omogočajo gibanje v naravi, kar pozitivno vpliva na zdravje in kakovost življenja občanov.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo peš, za najmanj 8 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je znašal ta delež 8 %.

Najmanj 1 nova rekreacijska pot.

Strateško vodilo 2: Bolj varne in udobne pešpoti za večjo varnost učencev in ranljivih skupin

Za zagotavljanje večje varnosti učencev in drugih ranljivih skupin je ključnega pomena razvoj varnih in udobnih pešpoti, ki omogočajo enostavno in brezskrbno gibanje. Za zaščito ranljivih skupin, kot so otroci, starejši ljudje in invalidi, je pomembno, da so poti dostopne, široke in primerne za različne uporabnike, vključno z mamicami z vozički ali osebami v invalidskih vozičkih. Dobro osvetljene in vzdrževane poti, skupaj z ustreznimi označbami in signalizacijo, še posebej v večernih urah, povečujejo občutek varnosti in zmanjšujejo tveganje za nesreče.

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

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

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža otrok, ki pridejo v šolo peš, s skirojem, rolko ali rolerji, za najmanj 8 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 27 %.

Povečanje deleža otrok, ki pridejo v šolo samostojno, za najmanj 3 %. Leta 2024 je ta delež znašal 46 %.

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

Analiza obstoječega stanja

Prebivalci občine Komenda kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (16%), za obisk središča Komende (10%), za poti do trgovine v bližini doma (7%) ter za poti v šolo (3%). V splošni anketi o prometu se je kar 89% anketirancev strinjalo, da je treba v Komendi 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 kolesarjenje.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja slaba tretjina anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolj urejene (40% anketirancev) oziroma če bi bile bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (24% anketirancev). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 11% 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 priklopavanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa (5% anketirancev). 9% anketirancev bi se vsaj občasno za kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Komenda na voljo javni sistem izposoje koles. Iz ankete je razvidno tudi, da 16% anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 5,1%.

Delež kolesarjev je bil nekoliko višji v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah – poti v šolo s kolesom opravi 23% osnovnošolcev. Anketa med zaposlenimi v treh izbranih podjetjih pa kaže, da se na delovno mesto s kolesom ali z e-kolesom odpravi 5% zaposlenih.

Izzivi, priložnosti in prioritete v občini Komenda na področju kolesarjenja

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

- Nezvezne kolesarske povezave – otežujejo varno kolesarjenje in povečujejo tveganje za prometne nesreče.
- Manjkajoče kolesarske povezave – omejujejo dostopnost kolesarjem do pomembnih storitev v občini.
- Slaba kolesarska povezava do poslovne cone zmanjšuje možnost, da bi zaposleni prihajali v službo s kolesom, kar povečuje prometne zastoje in onesnaževanje okolja.

Med procesom analiziranja stanja in potreb v občini na področju kolesarjenja so bile prepoznane pomembne priložnosti in prednostne usmeritve za razvoj kolesarjenja kot vsakodnevnega in rekreativnega načina premikanja.

Na podlagi zbranih podatkov je bilo ugotovljeno, da v občini že zdaj deluje veliko število rekreativnih kolesarjev, kar nakazuje močno prisotnost kolesarske kulture. Poleg tega je bilo izpostavljeno, da 27% anketiranih prebivalcev že kolesari na krajših razdaljah, kar kaže na obstoječo uporabo kolesa tudi za vsakodnevne poti. Kot ena pomembnejših razvojnih priložnosti je bila prepoznana možnost vzpostavitve kolesarske povezave do poslovne cone, ki bi omogočila

varnejši in učinkovitejši dostop za zaposlene.

Kot osrednja prioriteta na področju kolesarjenja je bilo opredeljeno izboljšanje pogojev za varno, udobno in privlačno kolesarjenje. Podatki iz ankete kažejo, da bi kar 40% prebivalcev kratke poti raje opravilo s kolesom, če bi bila zagotovljena večja varnost. To jasno nakazuje potrebo po ustrezni infrastrukturi, ki bo omogočala varno sobivanje kolesarjev z drugimi udeleženci v prometu. Poleg tega je bila izražena visoka stopnja podpore vzpostavljanju novih kolesarskih povezav med naselji, kar potrjuje interes skupnosti za večjo povezanost in dostopnost s kolesom.



Dosežki Občine Komenda na področju kolesarjenja

Občina Komenda je znana po kolesarstvu in ima bogato tradicijo prireditev. Za rekreativne namene, predvsem pa za spodbujanje trajnostne mobilnosti na vsakodnevni poteh, je pomembno, da prostorski razvoj podpira kolesarjenje.

Leta 2024 smo v okviru rekonstrukcije ceste na Klancu na obeh straneh cestišča umestili kolesarske pasove. V prihodnjih projektih rekonstrukcij ali novogradenj načrtujemo umeščanje kolesarskih poti ali souporabo cestišča med kolesarji in motornimi vozili (t. i. sharrow).

Pristopili smo tudi k projektu vzpostavitve javnega sistema izposoje e-koles v večjem delu Ljubljanske urbane regije. V občini Komenda načrtujemo postavitev petih postaj za izposajo, občanke in občani pa bodo lahko s kolesom tako opravljali vsakodnevne poti po občini in trajnostno kolesarili tudi v sosednje in bolj oddaljene občine.



Cesta na Klancu z urejenimi kolesarskimi pasovi (Foto: arhiv Občine Komenda)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Bolj varne in udobne kolesarske povezave med in v naseljih

Za zagotovitev varnega in udobnega kolesarjenja v občini je nujno razviti kakovostne kolesarske povezave, ki bodo omogočale varno gibanje med naselji in znotraj njih. Pomembno je, da so kolesarske poti dobro povezane z drugimi ključnimi točkami v občini, kot so šole, javni promet, trgovine in rekreacijske površine, kar omogoča enostavno in hitro kolesarjenje. Dobro označene in vzdrževane poti povečujejo udobje kolesarjenja ter zmanjšujejo tveganje za nesreče. Poleg tega morajo biti kolesarske poti primerne za različne vrste kolesarjev, vključno z rekreativnimi in tistimi, ki jih uporabljajo za vsakodnevne migracije.

Pravilna signalizacija, vključno s prehodi za kolesarje in označenimi območji za pešce, prispeva k večji prepoznavnosti kolesarskih poti in večji varnosti vseh udeležencev v prometu.

Z večanjem števila varnih in udobnih kolesarskih povezav bo kolesarjenje postalo privlačnejša alternativa avtomobilom, kar bo prispevalo k zmanjšanju prometa, zastojev, onesnaževanja ter izboljšanju kakovosti zraka. Poleg tega bodo kolesarske poti spodbujale zdrav življenjski slog in omogočile trajnostno mobilnost za vse občane.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo s kolesom, za najmanj 5% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 5%.

Strateško vodilo 4: Več poti v PC, opravljenih s kolesom

Za povečanje števila poti, opravljenih s kolesom, je ključno izboljšanje kolesarskih povezav do poslovne cone. Razvoj varnih in udobnih kolesarskih poti, ki povezujejo poslovno cono z okoliškimi naselji, javnim prevozom in drugimi pomembnimi točkami, bo spodbudilo kolesarjenje kot vsakodnevno prevozno sredstvo za zaposlene. Kolesarske poti morajo biti ločene od glavnih prometnih cest, kar bo zagotovilo večjo varnost kolesarjev in omogočilo enostaven dostop do poslovnih območij.

Za povečanje privlačnosti kolesarjenja je pomembno zagotoviti dovolj stojal, pokritih in varnih kolesarnic v poslovni coni, da bodo kolesarji lahko brezskrbno pustili svoja kolesa na varnem mestu. To bi povečalo dostopnost poslovnih con za kolesarje, še posebej tiste, ki se odločajo za trajnostne načine prevoza.

Poleg urejene in varne kolesarske infrastrukture bi imela za spodbujanje kolesarjenja za pot na delo velik vpliv tudi širitev sistema izposoje koles. Postaje za izposajo koles v poslovnih conah, v naseljih in glavnih avtobusnih postajah omogočajo enostavno kombinacijo kolesarjenja z javnim prevozom. Tako bo mogoče enostavno prehajati med različnimi načini prevoza, kar bo povečalo mobilnost in zmanjšalo potrebo po osebnih avtomobilih.

ZASTAVLJENI CILJI

Povečanje deleža zaposlenih, ki za pot na delovno mesto uporabljajo kolo, za najmanj 6% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 5%.

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 Komende in drugih občinskih središč. Boljše povezave bi omogočile lažje opravljanje vsakodnevnih opravkov in dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev, kar bi povečalo socialno vključenost in izboljšalo kakovost življenja vseh prebivalcev, tudi tistih iz bolj oddaljenih krajev.

Z izboljšanjem javnega potniškega prometa bi se zmanjšala odvisnost prebivalcev do osebnih avtomobilov, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometa, manjši porabi energije in čistejšemu okolju. Učinkovit javni promet zmanjšuje potrebo po parkirnih mestih in pomaga pri razbremenitvi glavnih prometnic, kar pozitivno vpliva na celotno prometno ureditev v občini. Trenutne prometne razmere v občini kažejo potrebo po izboljšanju avtobusnih povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi kraji, zlasti z Ljubljano.

Analiza obstoječega stanja

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Komende je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež

uporabe javnega potniškega prometa znaša 6%. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo, manj pa za poti na delo. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Komenda je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 16% 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.

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Komenda bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 81% vprašanih meni, da bilo treba povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij mestnih in medkrajevskih avtobusnih prevozov.

Avtobusne prevoze na vseh medkrajevskih linijah, ki potekajo na območju občine Komenda in okoliška bivalna naselja povezujejo z naseljem Komenda, izvaja podjetje Arriva d.o.o.

Po podatkih avtobusnega prevoznika je bilo na dan izvajanja štetja prometa v občini Komenda, to je 16. oktobra 2024, na vseh relacijah medkrajevnega in mestnega avtobusnega javnega potniškega prometa v vseh terminih voženj v tem dnevu skupaj zaznanih 279 potnikov oziroma validacij vozovnic.

Izzivi, priložnosti in prioritete v občini Komenda na področju javnega potniškega prometa

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

- Počasno potovanje z javnim prevozom do Ljubljane in drugih krajev – zmanjšuje privlačnost uporabe.
- Nizka uporaba Komendi najbližje železniškega postajališča Šmarca v Domžalah – pomanjkanje dostopnosti ali neustrezno povezovanje z občino.

Na podlagi analiz in zbranih predlogov iz javnosti je bila kot ena od pomembnejših priložnosti izpostavljena vzpostavitev pogostejših in časovno učinkovitejših povezav javnega potniškega prometa do Ljubljane. Izboljšave na tem področju bi omogočile bolj konkurenčno alternativo osebnemu avtomobilu in prispevale k zmanjšanju prometnih obremenitev.

Poleg tega je bilo prepoznano, da obstaja velik potencial v izboljšanju dostopnosti do železniškega postajališča Šmarca. Z izboljšano povezanostjo – na primer z varnimi kolesarskimi potmi, ustrezno opremljenimi parkirišči za kolesa in možnostmi za kombinirano rabo mobilnosti – bi se povečala vloga javnega potniškega prometa v vsakdanjem življenju občanov.

Na področju javnega potniškega prometa je bila kot ključna prioriteta opredeljena potreba po njegovi splošni izboljšavi. Poudarjena je bila potreba po večji dostopnosti, prilagojenosti uporabnikom in boljši integraciji z drugimi oblikami mobilnosti, predvsem z železniškim prometom, kolesarjenjem in hojo.



Dosežki Občine Komenda na področju javnega potniškega prometa

Skupaj z Občino Vodice bomo v drugi polovici leta 2025 začeli izvajati projekt brezplačnega prevoza na klic Prostofer, namenjenega starejšim in drugim ranljivim skupinam. V okviru Zavoda Medgeneracijsko središče Komenda pa prostovoljci že nekaj let nudijo brezplačne prevoze starejšim občanom. Dejavnost sofinancira Občina Komenda. Prevozi so namenjeni obiskom zdravstvenih ustanov, trgovin, javnih institucij ter drugih ključnih točk v vsakdanjem življenju.

S to storitvijo želimo izboljšati dostopnost do nujnih storitev in prispevati k višji kakovosti življenja starejših ter njihovi večji vključenosti v lokalno skupnost. V prihodnosti želimo uvesti dve krožni liniji znotraj občine, ki bi občanom predvsem v jutranji in popoldanski prometni konici olajšali dostop do medkrajevnih linij (avtobus, vlak), hkrati pa bi zagotavljali in zadostili potrebam šolskega avtobusa.



Ureditev avtobusnega postajališča v Poslovni coni Komenda (Foto: arhiv Občine Komenda)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 5: Bolj dostopna železniška in avtobusna postajališča (s kolesom, notranjimi avtobusnimi linijami ...) in učinkovitejša povezava do Ljubljane in Kamnika

Za izboljšanje dostopnosti avtobusnih postajališč v občini in občini najbližje železniške postaje v Domžalah je ključno zagotoviti enostaven in varen dostop za vse uporabnike javnega prevoza, bodisi pešce, bodisi tiste, ki uporabljajo kolesa ali avtobusne linije. Razvoj in izboljšanje infrastrukturnih povezav, ki omogočajo enostaven prehod med različnimi vrstami prevoza, je nujen za povečanje privlačnosti in uporabe javnega prevoza.

Kolesarske povezave do železniškega in avtobusnih postajališč bodo omogočile kolesarjem lažji dostop do postajališč, kar bo spodbudilo kolesarjenje kot trajnostno prevozno sredstvo, hkrati pa zmanjšalo potrebo po osebnih avtomobilih. Poleg tega je pomembno razviti notranje avtobusne linije, ki bodo povezovale pomembne točke z železniškimi in avtobusnimi postajališči. Te avtobusne linije bodo omogočile preprost dostop do postajališč, še posebej za tiste, ki ne živijo v neposredni bližini glavnih prometnih vozlišč, ter omogočile brezskrbno prehajanje med različnimi vrstami prevoza.

Za izboljšanje povezanosti z bližnjimi občinami, kot so Ljubljana, Mengeš, Kamnik in Kranj, je ključno zagotoviti hitrejši in bolj udoben javni prevoz, ki bo olajšal dnevne migracije. Z boljšo kakovostjo javnega prevoza se bo več ljudi odločilo za alternativo avtomobilu, kar bo zmanjšalo prometne obremenitve, povečalo pretočnost cest ter zmanjšalo potrebo po dodatnih parkiriščih.

Kakovosten javni prevoz omogoča tudi boljšo mobilnost za starejše, mlade in osebe brez avtomobila, kar zmanjšuje socialno izključenost in povečuje dostopnost za vse prebivalce. Povečanje dostopnosti postaj javnega prevoza bo tako pripomoglo k večji trajnostni mobilnosti, izboljšanju kakovosti življenja in zmanjšanju okoljskih vplivov.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje števila prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo z avtobusom, za najmanj 3% v času izvajanja strategije. Na dan štetja v mesecu oktobru 2024 je bilo validiranih 279 vozovnic na postajališčih v občini Komenda (podatek prevoznika Arriva na dan 16. 10. 2024).

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.

Analiza obstoječega stanja

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbranih dveh lokacijah je razvidno, da prebivalci občine Komenda 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 skoraj tri četrtine anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini (74%) ne strinjajo, da je v Komendi preveč parkirnih mest oziroma, da so ta premalo upravljana, slaba polovica (39%) pa se jih strinja, da je parkirišč trenutno premalo oziroma, da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 39% anketiranih, 30% anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 68% anketiranih, 17% anketiranih pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 67,5%. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 73%, kar predstavlja slabe 3/4 vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Komenda, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebnem avtomobilu pripelje samih (72%), 8% v avtomobilu kot sopotnik, 7% zaposlenih pa v osebnem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 35% osnovnošolcev.

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

Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v letu 2023 v občini Komenda znašala 630 registriranih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je nekoliko več od povprečja na nivoju Slovenije (579 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). To pomeni, da imajo občani občine Komenda v lasti več osebnih vozil, kot je to značilno za celotno državo, kljub vsemu pa je stopnja motorizacije v zadnjih desetih letih v občini narasla za 14,3%.

Trend rasti prometnih obremenitev v občini Komenda 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 občuten upad prometnih obremenitev zaradi epidemije Covid-19, naraščajo na vseh pomembnejših državnih regionalnih cestah v občini Komenda, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju:

Avtomatski števec prometa 230 Križ (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	10.843	100	9.378	36	985	126	67	33	118
2020	8.839	99	7.527	22	883	106	68	29	105
2021	9.809	98	8.395	27	959	109	66	29	126
2022	10.159	108	8.735	31	979	105	63	33	105
2023	10.457	109	9.006	32	1.017	106	67	27	93

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

Avtomatski števec prometa 229 Žeje (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	10.500	62	8.645	24	1.163	163	147	57	239
2020	9.420	73	7.634	15	1.150	156	132	55	205
2021	10.572	67	8.572	21	1.254	184	142	60	272
2022	10.432	60	8.432	25	1.212	187	146	71	299
2023	11.039	62	8.994	26	1.262	189	148	64	294

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

Avtomatski števec prometa 115 Topole (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	10.956	71	9.024	54	1.131	170	136	55	315
2020	10.308	77	8.196	35	1.224	188	156	80	352
2021	11.711	80	9.322	46	1.360	222	166	81	434
2022	12.384	92	9.903	52	1.378	219	183	89	468
2023	12.961	98	10.428	52	1.438	214	175	84	471

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

Avtomatski števec prometa 781 Komenda (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	9.817	100	7.985	53	962	207	130	68	312
2020	8.016	93	6.257	32	907	204	121	75	327
2021	8.943	95	7.046	42	979	212	126	77	366
2022	9.642	103	7.723	51	1.014	207	116	79	349
2023	9.869	107	7.957	52	1.033	196	109	70	345

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

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Komenda je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti (radarjev), ki so postavljeni na lokalnem cestnem omrežju. V procesu priprave OCPS Komenda so bili pridobljeni podatki dveh stacionarnih merilnikov hitrosti, pri čemer je bilo ugotovljeno, da v obravnavanem obdobju (18. 11. 2024 – 24. 11. 2024) povprečne hitrosti motornih vozil na merilnih mestih ne presežejo omejitvene hitrosti.

Na cesti Potok pri Komendi je hitrost vozil omejena na 40 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 38 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 77 km/h.

Na Glavarjevi ulici v Komendi je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 44 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 105 km/h.

Izzivi, priložnosti in prioritete v občini Komenda 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:

- Prekomeren tranzitni promet – povečuje obremenjenost lokalnih cest, kar pa negativno vpliva na pretočnost prometa v občini in kakovost življenja prebivalcev.
- Previsoka hitrost avtomobilov – ogroža varnost vseh udeležencev in povečuje tveganje za prometne nesreče.

- Premalo nadzora nad prometom – pogoste kršitve prometnih predpisov, kar pa zmanjšuje varnost in povečujejo verjetnost nesreč.
- Pomanjkanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem v občini – vozila so pogosto parkirana na nedovoljenih mestih, kar povzroča ovire za druge udeležence v prometu, pri čemer je ta problem najbolj izrazit ob množičnih dogodkih, ko je potreba po parkirnih mestih največja.

V okviru celostnega pristopa k prometnemu načrtovanju so bile v občini Komenda obravnavane tudi priložnosti in prioritete na področju motornega prometa. Ugotovitve iz analiz in javnih razprav kažejo, da je učinkovito upravljanje motornega prometa ključno za zmanjševanje prometnih obremenitev, izboljšanje varnosti in ustvarjanje bolj prijaznega bivalnega okolja.

Kot pomembna priložnost je bila prepoznana priprava mobilnostnega načrta za poslovno cono, ki bi omogočil boljše upravljanje prometa v območju z visoko gostoto dnevnih prihodov in odhodov. Tak načrt bi lahko prispeval k večji učinkovitosti prometnega sistema, zmanjšanju zastojev in usmerjanju prometa po ustreznejših poteh.

Pri opredeljevanju prioritet je bilo ugotovljeno, da občani izražajo podporo izgradnji obvoznice, ki bi razbremenila naselja in izboljšala pretočnost. Vendar pa podatki iz anket in razprav kažejo, da je podpora obvoznici manj izrazita kot podpora razvoju novih peš in kolesarskih poti, kar nakazuje jasno usmeritev prebivalcev v spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti in željo po bolj človeku prijaznem prostoru.



Dosežki Občine Komenda na področju motornega prometa

V naselju Moste se zaradi križišča dveh prometno zelo obremenjenih državnih cest dnevno soočamo z zastoji, zato si prizadevamo in poseben poudarek namenjamo izboljševanju cestne infrastrukture – od rekonstrukcij in novogradenj cestnih odsekov do sanacije mostov in brežin.

Leta 2024 je bila zaključena celovita rekonstrukcija ceste na Klancu, obnovljenih pa je bilo tudi več lokalnih cest. Po obnovi mostu čez Pšato v Suhadolah smo pričeli s pripravo celovite prenove celotne ceste skozi vas.

Zaključujemo projektiranje treh mostov, poškodovanih v poplavih avgusta 2023: Mlinarjev most čez Pšato (Moste), most čez Vrtaški potok (Planinski dom) in most čez Tunjščico (Križ–Gora). Prejemu dokumentacije bo sledila izvedba.

V zaključni fazi je nova cestna povezava Moste – Gora, načrtuje pa se tudi nova cestna povezava med vzhodnima krakoma državnih cest v Mostah, vključno s krožiščem in cesto do vrtnega centra.

V teku je priprava dokumentacije za rekonstrukcijo ceste na Podborštu, ki jo pogosto uporabljajo pešci in kolesarji, izvedba pa je predvidena še v letu 2025. Podobno velja za cesto Breg in lokalno cesto LC 039711, kjer bomo sanirali vozišče in zgradili pločnik, kjer je to prostorsko izvedljivo. Sanacija ceste do Komendske Dobrave se projektira tako, da bo omogočala kolesarsko pot (brez izrisa sredinske črte na cestišču in z označbami za delitev uporabe s kolesarji).

Z vlaganjem v nove cestne povezave, krožišča, signalizacijo in asfaltiranje makadamskih cest želimo izboljšati preglednost, pretočnost in varnost motornega prometa.

S ciljem zmanjševanja prekomerne hitrosti motornih vozil sta bila v letu 2023 pridobljena dva nova prikazovalnika hitrosti. Skupno so aktivni že štirje (na Potoku, na Klancu, na Glavarjevi in v Mostah), kar omogoča spremljanje hitrosti na najbolj izpostavljenih cestnih odsekih in prispeva k večji varnosti vseh prometnih udeležencev in manjši hrupni in okoljski onesnaženosti lokalnega okolja.



Cesta Moste – Gora z urejenimi površinami za pešce (Foto: arhiv Občine Komenda).

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 6: Bolj počasen motorni promet v občini

Za povečanje varnosti, zmanjšanje hrupa in izboljšanje kakovosti življenja v občini je ključnega pomena umirjanje motornega prometa. To vključuje ukrepe, kot so omejitve hitrosti, postavitve prometnih otokov, fizičnih ovir in grbin ter ožanje vozišč, ki zmanjšujejo povprečno hitrost vozil, zlasti v bližini šol, stanovanjskih območij in javnih ustanov. Z nižjimi omejitvami hitrosti in jasnejšo označitvijo območij za pešce, skupaj z izboljšano prometno signalizacijo, se povečuje varnost vseh udeležencev v prometu.

Počasnejši motorni promet pripomore tudi k zmanjšanju emisij onesnaževal, kot so CO₂ in trdni delci, ter izboljša kakovost zraka, kar blagodejno vpliva na zdravje prebivalcev. Ukrepi za zmanjšanje tranzitnega prometa ter uvedba sistemov za mirnejši promet v urbanih območjih pripomorejo k zmanjšanju obremenjenosti cest in povečanju udobja za prebivalce.

Poleg tega umirjen promet povečuje privlačnost javnih površin, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, ter izboljša preglednost križišč in prehodov za pešce. To zmanjša tveganje za nesreče, še posebej v bližini šol, vrtcev, igrišč in prehodov za pešce, kjer so ukrepi za umirjanje prometa nujni za zagotavljanje varnega gibanja otrok in drugih ranljivih skupin. Z nižjimi hitrostmi vozil se zniža tudi hrup in onesnaženje zraka, kar ustvarja prijaznejše okolje za občane ter zmanjšuje potrebo po avtomobilih.

ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšan delež vozil, ki vozijo nad dovoljeno vozno hitrostjo za najmanj 10% v času izvajanja strategije. V izhodiščnem letu 2024 je bil na merilnem mestu »Potok pri Komendi« 48% delež vozil, ki vozijo s prekomerno hitrostjo, na merilnem mestu »Glavarjeva ulica« pa 19%.

Strateško vodilo 7: Manj udobni pogoji za tranzitni in tovorni promet v naseljih, vaških jedrih

Za zmanjšanje tranzitnega in tovrnega prometa v naseljih in vaških jedrih je nujno treba uvesti ukrepe, ki bodo omejili prekomerno gibanje vozil skozi ta območja. Ena izmed ključnih rešitev je omejitev dostopa za tovorna vozila in tranzitni promet, razen če so potrebna za dostavo blaga. To se lahko doseže z različnimi ukrepi, kot so postavitve fizičnih ovir (npr. prometni otoki ali zapore), zmanjšanje širine cest, uvajanje enosmernega prometa ter uvedba omejitev teže in dimenzij vozil. Ti ukrepi bi omogočili zmanjšanje števila vozil, ki prečkajo naselja brez potrebe, s čimer bi se povečala varnost pešcev in kolesarjev ter znižal hrup v naselju.

Poleg tega bi bilo smiselno razmisliti o gradnji obvoznih cest, ki bi omogočile preusmeritev tranzitnega prometa iz naselij na alternativne ceste. Te ceste bi omogočile lažjo in hitrejšo povezavo med večjimi mesti, obenem pa bi zmanjšale obremenitev naselij in vaških jeder, kar bi pozitivno vplivalo na kakovost življenja prebivalcev.

Kučinkovitemu zmanjšanju prometa bi pripomogla tudi izboljšana prometna signalizacija, ki bi jasno označevala omejitve za tranzitna vozila. Prav tako bi bila koristna uvedba časovnih omejitev za določene vrste prometa, npr. prepoved vožnje težkih tovornjakov v določenih urah dneva ali ob konicah. Te omejitve bi pomagale zmanjšati obremenjenost cest v najbolj kritičnih urah, ko je promet že tako ali tako gost.

Vse zgoraj omenjene ukrepe je treba spremljati z natančnim načrtovanjem, da bi zagotovili večje udobje za prebivalce in zmanjšali negativne vplive prometa na okolje, hkrati pa omogočili nemoten pretok prometa skozi naselja tam, kjer je to nujno.

ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšan delež osebnega in tovrnega motornega prometa za najmanj 4% v času trajanja izvajanja strategije. Na dan štetja v mesecu oktobru 2024 je bil izmerjen 73% delež osebnih vozil in 3% delež tovornih vozil.

Strateško vodilo 8: Manj prihodov z avtomobili v PC

Za zmanjšanje prihodov z avtomobili v poslovno cono (PC) je ključno spodbuditi uporabo drugih oblik prevoza. Eden izmed ključnih ukrepov je izboljšanje dostopnosti poslovnih con z javnim prevozom, kot so avtobusne in železniške postaje, ki so enostavno dostopne iz teh območij. Povečanje števila prevozov z javnim prevozom in izboljšanje povezave med poslovno cono in okoliškimi naselji bi zmanjšalo potrebo po uporabi osebnih vozil.

Z izboljšanjem javnega prevoza in večjo dostopnostjo kolesarskih poti bi se več ljudi odločilo za trajnostne oblike mobilnosti, kot sta kolesarjenje in hoja. Hkrati je smiselno povečanje števila parkirišč za kolesa, ki so enostavno dostopna in varna, saj bi pripomogla k večji uporabi kolesa kot prevoznega sredstva. Kolesa, ki so na voljo za izposajo, bi tistim brez lastnega kolesa omogočila enostaven prehod od doma do poslovne cone.

Poleg tega bi prenova parkirnega režima na območju parkirne cone, uvedba plačljivega parkiranja in druga napredna parkirna politika, spodbudila obiskovalce in zaposlene, da uporabljajo alternativne načine prevoza, kot so javni prevoz, kolesarjenje ali pešačenje, namesto osebnih vozil. Z uvedbo teh ukrepov se pričakuje zmanjšanje gostote prometa in obremenjenost cest, ki vodijo v poslovno cono, kar bo prispevalo k večji varnosti, boljši kakovosti zraka in zmanjšanju prometnih zastojev v teh poteh.

ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšan delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo sami z osebnim avtomobilom za najmanj 4% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 72%.

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

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

Analiza obstoječega stanja

Celostno prometno načrtovanje je v občini Komenda dobro politično sprejeto. Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja je treba vključevati v občinski in regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se o prometnih vsebinah z javnostjo komunicira jasno in strateško, saj lahko pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

Izzivi, priložnosti in prioritete v občini Komenda na področju celostnega prometnega načrtovanja

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

- Pomanjkanje strateškega načrtovanja – Občina nima celovitega razvojnega načrta, kar pomeni, da se prometni ukrepi izvajajo brez širše strategije in dolgoročne usmeritve, kar otežuje trajnostni razvoj in usklajevanje različnih področij.
- Omejeni kadrovske viri – Majhno število zaposlenih, ki pokrivajo številna področja, pomeni pomanjkanje strokovnega znanja na področju prometnega načrtovanja, kar zmanjšuje učinkovitost in kakovost sprejemanja odločitev.
- Nizka ozaveščenost o trajnostni mobilnosti – Opaža se omejeno znanje o trajnostni mobilnosti v javnosti in med zaposlenimi, kar ovira sprejemanje ustreznih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema in trajnostnega okolja.
- Pomanjkanje javnih prostorov v vaških jedrih – Pomanjkanje prostorov za srečevanje in druženje negativno vpliva na kakovost življenja ter zmanjšuje povezanost in aktivno sodelovanje prebivalcev v vaških skupnostih.
- Majhna razpoložljivost občinskih parcel v vaških jedrih – Omejuje možnosti za nadaljnji razvoj vaških jeder in zagotavljanje ustreznih javnih površin.



- Neenakomeren razvoj infrastrukture – Hitrega razvoja občine in povečanja prebivalstva v zadnjih letih ni vedno spremljal tudi ustrezen razvoj infrastrukture, kar predstavlja izziv za zagotavljanje kakovostnih življenjskih pogojev in uravnoveženega razvoja.

V občini so bile prepoznane pomembne priložnosti za razvoj celostnega prometnega načrtovanja, ki omogoča dolgoročno in usklajeno urejanje prometa. Kot podpora tem prizadevanjem je bila prepoznana možnost sodelovanja s strokovnimi institucijami, ki lahko pomagajo pri zbiranju podatkov in analizah, ter izobraževanja zaposlenih na občini za krepitev razumevanja trajnostnih pristopov. Hkrati se kot pomemben vidik kaže ozaveščanje javnosti, na primer skozi posvete in dogodke, ki povečujejo podporo trajnostni mobilnosti.

V ospredju med prioriteta je vzpostavitev strateške vizije razvoja mobilnosti ter sistematično spremljanje prometa. Prepoznana je tudi želja po več prostorih po meri človeka in umirjanju prometa v vaških jedrih. Podpora občanov je pri tem visoka – kar 74% anketirancev podpira uvedbo novih območij za pešce.

Dosežki Občine Komenda na področju celostnega prometnega načrtovanja

V procesu priprave celostne prometne strategije smo prometne, prostorske, okoljske in družbene vidike razvoja povezovali z medsebojnim usklajevanjem sektorjev ter aktivnim vključevanjem deležnikov in javnosti, kar je omogočilo bolj usklajene in trajnostne rešitve.

Poudariti velja, da je vzporedno z OCPS potekala tudi priprava Strategije trajnostnega razvoja občine, prav tako na vključujoč in celovit način. Obe strategiji se medsebojno dopolnjujeta ter skupaj predstavljata trdno osnovo za usmerjanje nadaljnjega razvoja občine v smeri višje kakovosti življenja, trajnostne mobilnosti ter uravnoveženega prostorskega načrtovanja.



Organizirana skupna odprta delavnica za pripravo Celostne prometne strategije in Strategije trajnostnega razvoja občine Komenda (Foto: RRA LUR)

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 9: Z vzpostavitvijo strateškega načrtovanja, izobraževanjem zaposlenih in z aktivnim vključevanjem javnosti do učinkovitejšega upravljanja prometa in prostora

Za učinkovitejše upravljanje prometa in prostora je ključnega pomena vzpostavitev strateškega načrtovanja, ki vključuje dolgoročne vizije in cilje na področju mobilnosti ter prostorskega razvoja v občini Komenda. To vključuje celovito analizo trenutnega stanja in predvidevanje potrebščin za prihodnost, da bi se zagotovila trajnostna mobilnost, zmanjšanje prometnih zastojev ter izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev.

Izobraževanje zaposlenih, prebivalcev in vseh relevantnih deležnikov o pomenu trajnostne mobilnosti, varnega ravnanja v prometu in uporabi različnih prevoznih sredstev je nujno za uspešno izvajanje strategij. Izobraževalne kampanje in delavnice, katerih cilj je povečanje ozaveščenosti o različnih možnostih mobilnosti, kot so javni prevoz, kolesarjenje in pešačenje, bodo pripomogle k večjemu sprejemanju trajnostnih odločitev s strani občanov.

Aktivno vključevanje javnosti pri oblikovanju prometnih in prostorskih rešitev je prav tako ključno za uspešno in učinkovito izvajanje ukrepov. S sodelovanjem prebivalcev, podjetij in drugih zainteresiranih skupin lahko pridobimo vpogled v njihove potrebe in izzive ter skupaj razvijemo rešitve, ki bodo ustrezale širokemu krogu uporabnikov. To lahko vključuje posvetovanja, anketiranja ali javne razprave.

ZASTAVLJENA CILJA

Do konca leta 2027 vključiti načela CPN v Strategijo trajnostnega razvoja občine.

Do leta 2032 vsakoletna izvedba aktivnosti v času ETM (7 izvedb ETM).

Strateško vodilo 10: Zmanjševanje površin, namenjenih avtomobilom v vaških jedrih.

Za zmanjšanje površin, namenjenih avtomobilom v vaških jedrih, je ključnega pomena celovit pristop k načrtovanju prostora, ki bo omogočil večjo kakovost življenja prebivalcev ter hkrati zmanjšal odvisnost od osebnih vozil. Zmanjšanje parkirnih površin in preusmeritev teh območij v bolj trajnostne namene, kot so javne površine, pešpoti, kolesarske steze in zelene površine, bo pripomoglo k izboljšanju bivalnega okolja.

Poleg zmanjševanja površin, namenjenih parkiranju, je pomembno spodbujati uporabo alternativnih načinov prevoza, kot so javni prevoz, kolesarjenje in pešačenje, s čimer se zmanjša potreba po parkiriščih v bližini stanovanjskih območij. Oboje bo pripomoglo k večji razpoložljivosti prostora za druge namene, kot so otroška igrišča, parki, trgi in skupnostni prostori.

ZASTAVLJENI CILJ

Ureditev vsaj enega območja skupnega prometnega prostora.

NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI



AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Komenda 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 in združeni v svežnje, akcijski načrt zajema tudi naslednje vsebine: ocenjeno vrednost ukrepa, ki ga bo Občina Komenda financirala ali sofinancirala v izbranem časovnem obdobju, vir financiranja, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja, zahtevnost izvedbe ukrepa, odvisno od finančnih, organizacijskih in tehničnih vidikov, ter ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Komenda (npr. izgradnja obvoznice). 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.

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

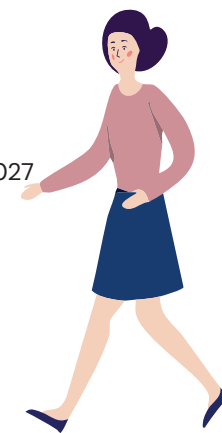
Pomen kratic v akcijskem načrtu:

SŽ	Slovenske železnice	P+R	Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	NIPP	Načrt izvajanja parkirne politike
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa	MIR	Medobčinski inšpektorat in redarstvo občine Trzin, Komenda, Lukovica, Mengeš, Moravče in Vodice
ŽP	Železniško postajališče/postaja	SPV	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
AP	Avtobusno postajališče/postaja	KK Komenda	Konjeniški Klub Komenda
JPP	Javni potniški promet		

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	-----------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Sveženj 1: Izgradnja nove in nadgradnja obstoječe infrastrukture za pešce

I.	1., 2.	<p>Najmanj 3 ureditve povezav za pešce v času trajanja strategije:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na območjih, kjer izgradnja hodnika za pešce ni mogoča zaradi prostorske omejitve, se območje za pešce npr. obarva z modro, označi za večjo vidljivost ... - na območjih, kjer že potekajo peš poti, se izvedejo nadgradnje z ukrepi kot so npr. osvetlitev, označitev (prioritetne lokacije ureditve: Suhadole, Juhantova pot, Breg, vsa območja šolskih poti ...). 	30.000 €	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU/RS	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2026
I.	1., 2.	Ločitev površin za pešce od kmetijske mehanizacije in umestitev urbane opreme (klopi, koši) ob Juhantovi poti (JP 662391) ter umirjanje prometa na odseku med cerkvijo v Mostah do odcepa z JP 662206 (šolska pot).	100.000 €	Občinski proračun	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2026
I., II.	1., 2., 3.	Pri rekonstrukciji občinskih lokalnih cest se vključi ureditev obstoječega pločnika ali dograditev v primeru, kjer pločnika ni. Pri vseh projektih rekonstrukcij lokalnih cest se smiselno umesti povezave za pešce in kolesarje.	200.000 €	Občinski proračun	Občina Komenda	Zahtevno (+++)	2025-2032
I.	1., 2.	Dograditev treh manjkajočih povezav za pešce z ustrezno osvetlitvijo (izbrane lokacije: severni del obvozne ceste v Mostah JP 662096 Moste – Gora; južni del obvozne ceste Moste – navezava G2 104/1138 in R2 413/1081 in Podboršt – od rondoja pri Gmajnici proti Planinskemu domu).	1.600.000 €	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU/RS	Občina Komenda	Zahtevno (+++)	2027



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	-----------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Sveženj 2: Dvig kakovosti pešpoti in doživetja hoje

I.	1., 2.	Zasaditev dreves ob površinah za pešce in postavitev urbane opreme (npr. klopi, košev za smeti ...).	20.000 €/ leto	Občinski proračun	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2025-2032
I.	1.	Označba rekreacijskih in planinskih pešpoti: najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije (npr.: postavitve informacijskih tabel do Mlinčkov v Suhadolah, skozi gozd proti Kamniku ter proti Šenturški gori in Strmci).	20.000 €	Občinski proračun	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2027
I.	1.	Ureditev prostora za postanek na poti skozi gozd ob potoku Pšata.	10.000 €	Občinski proračun	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2026

Sveženj 3: Promocijske aktivnosti o prednostih hoje

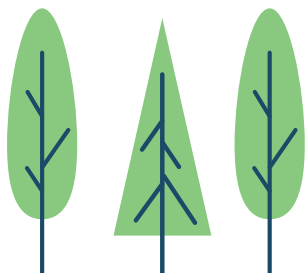
I.	2.	*Uvedba Pešbusa za hojo otrok v osnovno šolo.	2.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Komenda – SPV	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
----	----	---	--------------	-------------------	----------------------	-----------------------	-----------



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	-------------------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Sveženj 1: Dvig udobja kolesarjenja

II.	3.	Označitev kolesarskih površin (informacijske table): najmanj 3 ureditve v času trajanja strategije (npr. Komenda – Potok – Breg – Nasovče, Suhadole – Topole, Gmajnica – Gora, Gmajnica – Mlaka, Podboršt pri Komendi).	3.000 €/ povezavo	Občinski proračun	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
II., III., IV.	4., 5., 8.	Postavitev kolesarskih naslonov in varovanih kolesarnic v bližino javnih ustanov, poslovne cone in avtobusne postaje: najmanj 5 lokacij v času trajanja strategije (pred občinsko stavbo, osnovna šola v Komendi, osnovna šola v Mostah, Križ, poslovna cona).	5.000 €/ lokacijo	Občinski proračun	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	-------------------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Sveženj 2: Širitev infrastrukture in storitev za kolesarje

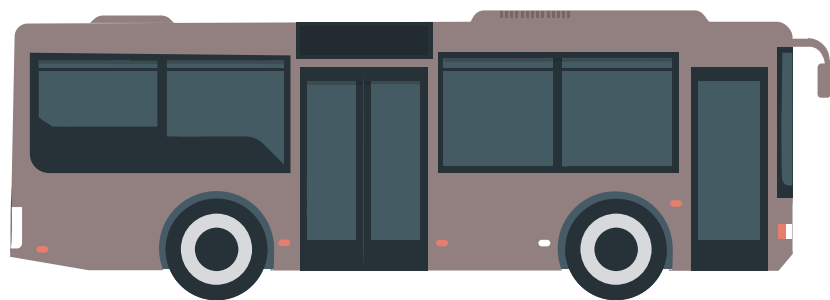
II., III.	3., 4., 5.	<p>Ureditev najmanj 3 novih kolesarskih povezav v času trajanja strategije, npr.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kolesarska pot PC Komenda–Žeje–Suhadole–Moste–Komenda, • kolesarska pot Križ–Šmarca ŽP na relaciji Moste–Križ, • v Podborštu ob Pšati, • na Glavarjevi cesti, • na relaciji Križ–Gmajnica, • Moste–Mengeš, • kolesarska pot Kamnik–Cerklje na Gorenjskem (Pogačarjeva pot), • povezava s sosednjimi občinami, navezava na obstoječo regionalno kolesarsko povezavo Kamnik–Ljubljana. 	50.000 €/povezavo	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU/RS	Občina Komenda	Zahtevno (+++)	2025–2032
II., IV.	4., 8.	Vzpostavitev javnega sistema za izposajo e–koles s postajami v naseljih in PC: najmanj 5 lokacij v času trajanja strategije (pred občinsko stavbo, osnovna šola v Komendi, osnovna šola v Mostah, Križ, poslovna cona).	20.000 €/postajališče	Občinski proračun	Občina Komenda/ RRA LUR	Zahtevno (+++)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	--	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Sveženj 1: Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa

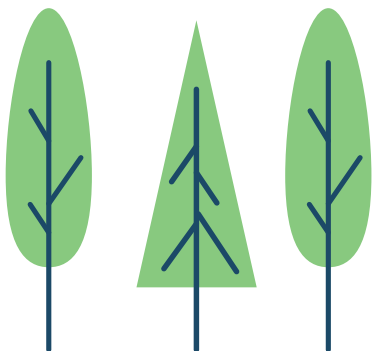
III.	5.	Pobuda za povečanje frekvence (taktni vozni red) in točnost avtobusnih povezav z Ljubljano, prav tako z Mostami in Šmarco, z letališčem, Kamnikom, Kranjem in Domžalami.	/	/	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2028
III.	5.	Pobuda za povečanje števila mest za kolesa na vlakih.	/	/	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2028
III.	5.	Izgradnja najmanj 1 manjkajočega avtobusnega postajališča v času trajanja strategije (npr. v Žejah, pri Kmetijskem inštitutu, za križiščem Glavarjeve in skozi cesto Moste).	20.000–30.000 €/postajo	Občinski proračun	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2032
III.	5.	Ureditev postajališča z nadstrešnico in klopmi na obstoječi avtobusni postaji ob OŠ Komenda Moste.	30.000 €	Občinski proračun	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2028



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	--	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Sveženj 2: Načrtovanje in razvoj javnega potniškega prometa

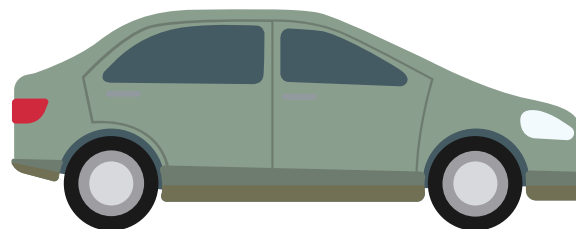
III.	5.	Pobuda za ureditev železniške povezave Brnik—Komenda—Ljubljana.	/	/	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2028
III.	5.	Pobuda za ureditev P+R parkirišča na železniški postaji v Šmarci (PM za vozila in kolesa) in drugih večmodalnih točk.	/	/	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2028
III.	5.	Uvedba krožne JPP linije po Komendi, ki bi v prometnih konicah (med 5. in 9. uro ter 14. in 17. uro) povezovala naselja s poslovno cono in omogočala cenovno dostopne (ali brezplačne) kombi prevoze do železniške postaje Šmarca.	200.000 €/ leto	Občinski proračun	Občina Komenda	Zahtevno (+++)	2027



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	------------------------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------------------------

Sveženj 1: Umirjanje motornega prometa

IV.	6., 7.	Nadzor nad upoštevanjem CPP vseh udeležencev v prometu (parkiranje, hitrost vožnje) ter postavitve stacionarnih radarjev pri osnovnih šolah in vrtcih.	60.000 €/ leto	Občinski proračun	Občina Komenda/ MIR	Manj zahtevno (+)	2025-2032
IV.	6., 7.	Umirjanje prometa na lokalnih cestah s hitrostnimi ovirami, šikanami, prikazovalniki hitrosti, zoženjem vozišča, optičnimi opozorilnimi napravami, odstranitvijo sredinske ločilne črte in drugimi ureditvami: najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.	30.000 €/ leto	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU/ RS	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
I., IV.	1., 2., 7.	*Umirjanje prometa in urejanje nevarnih križišč na državnih cestnih odsekih (s posebnim poudarkom na ureditvah za pešce in kolesarje).	po projektu	Občinski proračun, Proračun RS	Občina Komenda/ DRSI	Zelo zahtevno (++++)	2025-2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	------------------------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------------------------

Sveženj 2: Zmanjšanje števila tranzitnih in tovornih vozil na lokalnih cestah

IV.	7.	Preusmeritev tovornega prometa (Duplica—Moste) v smer Kamnik—obvoznica, Mengeš – Mengeš proti Mostam (glavna cesta – Brnik).	1.000 €	Občinski proračun	Občina Komenda/ DRSI	Srednje zahtevno (++)	2032 P
IV.	7.	Uvedba časovnih omejitev za vožnjo tovornih vozil.	1.000 €	Občinski proračun	Občina Komenda/ DRSI	Srednje zahtevno (++)	2032 P
I., II., IV.	1., 2., 3., 7.	Preureditev dvosmernih cest v sistem enosmernih ulic z namenom pridobitve površin za pešce in kolesarje: najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije (npr. Križ, Žeje, Suhadole, Moste ...).	15.000 €/ območje	Občinski proračun	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2027
/	/	*Izgradnja obvoznice za zmanjšanje tranzitnega prometa skozi naselja v občini.	/	Proračun RS	DRSI	Zelo zahtevno (++++)	/



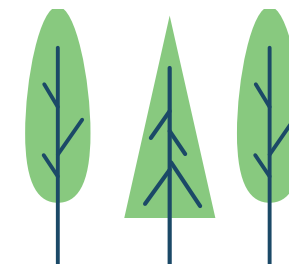
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	--	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Sveženj 1: Izvajanje in posodobitev OCPS

V.	9.	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu.	2.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2026-2032
V.	10.	Vzpostavitev enostavne baze prometnih podatkov, ki temelji na dostopnih nacionalnih evidencah ter podatkih iz štetja prometa in anket.	1.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2025-2032
V.	9.	Posodobitev OCPS.	35.000 €	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU/RS	Občina Komenda	Srednje zahtevno (++)	2032

Sveženj 2: Učinkovitejša občinska uprava na področju trajnostne mobilnosti

V.	10.	Uvedba letnega internega posveta zaposlenih in občinskega sveta o strateških ciljih ter prioritetah trajnostnega razvoja in prometa.	/	/	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2025-2032
V.	10.	Imenovanje občinskega koordinatorja za zadeve s področja trajnostne mobilnosti, ki v okviru svojih nalog skrbi tudi za komuniciranje z javnostjo.	/	/	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2025



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
--------	------------------	--	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Sveženj 3: Celostno načrtovanje mobilnosti in javnega prostora

V.	9.	Uporaba asfaltiranega prostora ob hipodromu za dodatni javni program (dogodki, prireditve, tržnica ipd.).	/	/	Občina Komenda/ KK Komenda	Manj zahtevno (+)	2025-2032
V.	9., 10.	Ozaveščanje in promocija načel trajnostne mobilnosti, informiranje občanov in zaposlenih o možnostih uporabe JPP ter drugih oblikah trajnostne mobilnosti (delavnice v vrtcu in OŠ za spodbujanje aktivnega prihoda v šolo, informacije o voznih redih, pravila za varno udeležbo v prometu za vse uporabnike, tudi voznike skirojev, aktivnosti v času Evropskega tedna mobilnosti): najmanj 7 komunikacijskih kampanj ozaveščanja o trajnostni mobilnosti v času izvajanja strategije.	5.000 €/leto	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU/RS	Občina Komenda	Manj zahtevno (+)	2025-2032
V.	9.	Zagotavljanje parkirišč izven naselij ob večjih dogodkih in organizacija javnega prevoza s parkirišč na prireditveno lokacijo (npr. parkirišča v PC Komenda)	/	/	Občina Komenda/ organizator dogodka	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
V.	9.	Vzpostavitev novih javnih površin po vaseh kot prostor za druženje ter umestitev urbane opreme (ureditev vseh naselij po občini).	15.000 €/ lokacijo	Občinski proračun	Občina Komenda	Zahtevno (+++)	2032
V.	9., 10.	Izdelava načrta izvajanja parkirne politike (NIPP): uvedba plačljivih parkirnih mest, sprememba parkirnega režima pred OŠ in vrtcem in na parkirnih mestih v Pšati.	2.000 €	Občinski proračun	Občina Komenda	Zahtevno (+++)	2028

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
- 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 Komenda (Uradne objave Glasila Občine Komenda, št. 7/13) in Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Komenda (SD OPN 1) (Uradne objave Glasila Občine Komenda št. 10/17)
- 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
- 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 Arriva d.o.o
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>
- Urbanistična presoja za kolesarsko pot od RLS do Bukovice pri Vodicach, 2020

