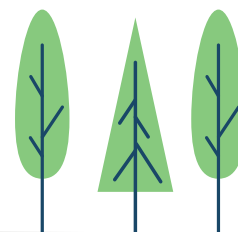


**CELOSTNA  
PROMETNA  
STRATEGIJA  
OBČINE MORAVČE**



Sofinancira  
Evropska unija



## Celostna prometna strategija Občine Moravče (OCPS Moravče)

**Naročnik:** Občina Moravče, Vegova ulica 9, 1251 Moravče

**Projektna skupina Občine Moravče:** Marjana Krumpestar, Petra Pergar, Andreja Potočnik, Matej Rauch, Simon Šušteršič (t.i. ožja delovna skupina OCPS Moravče)

### Izdelovalci:

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

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

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

### Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Moravče:

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:** Nuša Britovšek

**Fotografije:** LUZ, d.d., arhiv Občine Moravče

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

**Leto izdelave:** september 2025



RRA LUR

IPOP



# KAZALO

Uvodni nagovor župana	4
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	7
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	8
Skupaj do boljše prometne ureditve	9
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	14
Občina Moravče v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Moravče	25
Stebri mobilnosti in cilji	26
Steber I: Hoja	28
Steber II: Kolesarjenje	32
Steber III: Javni potniški promet	36
Steber IV: Motorni promet	40
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	46
Akcijski načrt	49
Viri	59

# UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

## Drage Moravčanke, spoštovani Moravčani,

Občina Moravče z občinsko celostno prometno strategijo (OCPS) vstopa v novo razvojno obdobje – obdobje pametnega, trajnostnega in človeku prijaznega urejanja prostora. Gre za strateški dokument, ki se ne ukvarja le s prometom, temveč z našim načinom življenja, s prihodnostjo skupnosti in s kakovostjo prostora, v katerem sobivamo.

Strategija, ki je plod sodelovanja stroke, občinske uprave in vas, občank in občanov, temelji na viziji Moravč kot varne, zdrave in dostopne skupnosti. Kjer je promet urejen, tam je življenje prijetnejše. OCPS z opredeljenim nizom ukrepov prinaša konkretne odgovore na izzive degradiranega središča Moravč, povečuje varnost otrok, pešcev in kolesarjev, obenem pa odpira prostor bolj premišljenemu načrtovanju mobilnosti, ki zmanjšuje odvisnost od avtomobila.

Naši cilji so jasni: urediti in dograditi varne peš in kolesarske poti, racionalizirati prometne tokove ter s preoblikovanjem občinskega središča ustvariti pogoje za srečevanje in družbeno življenje – ne le za tranzit. Obenem OCPS pomeni odskočno desko za črpanje državnih in evropskih sredstev, ki nam bodo omogočila, da te cilje tudi uresničimo. Želimo si, da bi že v prihodnjih letih z njihovo pomočjo začeli izvajati konkretne projekte, ki smo jih v poglobljenem procesu sodelovanja z javnostjo in ključnimi deležniki prepoznali kot prioritete.

OCPS ni izoliran dokument. Vsebinsko se povezuje s prostorskim načrtovanjem in lokalnimi razvojnimi strategijami, saj lahko le s celostnim pristopom dosežemo resnične spremembe. Predstavlja enega izmed temeljev preobrazbe Moravč v občino prihodnosti – občino, ki ve, kam gre in zna to pot tudi prehoditi.

Strategija odraža resnične potrebe našega prostora.

Hvala vsem, ki ste s svojimi predlogi, opažanji in mnenji pripomogli k njenemu nastanku. Z OCPS stopamo na pot k sodobni, zdravi in povezani skupnosti, ki bo tudi v prihodnje temeljila na premišljenem razvoju in spoštovanju do prostora in ljudi.

S spoštovanjem,

dr. Milan Balažič,

*župan Občine Moravče*



# BOLJŠI PROMET, PRIJETNEJŠI PROSTOR, LEPŠA PRIHODNOST!

Foto: Arhiv Občine Moravče



# POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

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

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

Nov, celostni strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in omogoča boljše izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine. Izvajanje OCPS Moravče se bo vidno odražalo v prostoru v varnejših šolskih poteh, urejenih površinah za hojo in kolesarjenje, umirjenem prometu v središču, izboljšani dostopnosti do javnega prevoza ter

večji povezanosti med naselji. S tem se bodo zmanjšale emisije in izboljšala kakovost zraka, prebivalci pa bodo pridobili bolj zdravo in prijazno bivalno okolje.

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

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

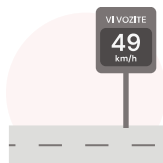
Ne nazadnje bo OCPS Moravče omogočila dostop do nacionalnih in evropskih sredstev, s katerimi bodo ukrepi trajnostne mobilnosti dejansko izvedeni.

OCPS Moravče 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 in kraji, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejši za prebivalce in obiskovalce.



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

# SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

## Kako je potekala priprava OCPS Moravče?

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

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

<sup>1</sup>Proces priprave in vsebine OCPS zelo natančno opredeljujejo Minimalni standardi za OCPS, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: Smernice) in Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (v nadaljevanju: Pravilnik), ki jih je Ministrstvo za okolje, podnebje, energijo izdalo v letu 2023, minimalne standarde pa še posodobilo novembra 2024. Dokumenti so dostopni na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost <https://sptm.si>.

## Ključni koraki v procesu priprave 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 za okolje, podnebje in energijo, ta pa je izdelala neodvisno strokovno oceno OCPS, podala predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani, in izdala pozitivno mnenje.

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

# 2024

september 2024

## Začetek priprave OCPS Moravče

Predstavitve namena in ciljev  
OCPS županu ter občinskemu  
svetu

oktober 2024 – november 2024

## Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 18  
članov.

### Javni razpravi o viziji in ciljih

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



oktober 2024 – februar 2025

## Analiza obstoječega stanja

### Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Vnesenih 286 izzivov v prometu v občini.

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

166 izpolnjenih anket in  
10 intervjujev.

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

Kordonsko štetje prometa na 1 lokaciji,  
terenski ogledi 4 lokacij, ankete med šolarji v 1  
osnovni šoli ter med zaposlenimi v 1 ustanovi.

# 2025

januar 2025 – maj 2025

## Oblikovanje nabora ukrepov

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

Na delavnicah je sodelovalo 12 oseb.

### Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani  
vnesli 187 predlogov za izboljšanje prometa v  
občini.

### Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 9 članov.

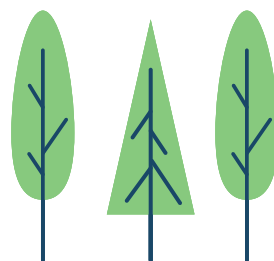
maj 2025 – avgust 2025

## Priprava akcijskega načrta

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

Prispelo je 12 odgovorov.

### Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino



# ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS MORAVČE



september 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

september 2025

## Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta  
OCPS Moravče na občinskem svetu

Javna objava OCPS Moravče

julij 2025 – avgust 2025

## Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom  
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in  
širšo delovno skupino.

# SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

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

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

Drugič, prebivalci podatke soustvarjajo. S svojimi potovalnimi navadami predstavljajo pomemben del prometa. Ker je en ključnih ciljev strategije ravno vplivanje na potovalne navade ljudi, jih je v oblikovanje strategije nujno vključiti in jim dati priložnost, da spoznajo kontekst urejanja prometa in razpravljajo o možnih rešitvah. Ukrepi, ki jih prebivalci soustvarijo, imajo precej več možnosti za uspešno uresničitev, saj jih ljudje lažje sprejmejo in ponotranjijo. To je še posebej pomembno pri mehkih ukrepih, ki so pri OCPS v ospredju.

Tretji razlog je izreden nabor mnenj, podatkov in pogledov na promet, ki se je oblikoval v več kot letu dni priprave strategije. Ta bo Občini Moravče v veliko oporo pri načrtovanju, komunikaciji in promociji prometnih ukrepov v vseh letih izvajanja te strategije. Pridobljeni podatki bodo v pomoč tudi pri pripravi regijske in državne celostne prometne strategije.

Javnost smo pri vključevanju ločevali na javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi in splošno javnost. Lokalna strokovna javnost vključuje predstavnike različnih lokalnih ustanov, ki vplivajo na urejanje prometa ali pa so z njim povezane. To so bili predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni

prometni strokovnjaki in drugi. Vključeni so bili v širšo delovno skupino, katere primarni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev in akcijskega načrta ukrepov, sekundarni pa, da bodo prav njeni člani prvi zagovorniki ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in bodo Občino Moravče podprli pri njihovem udejanjanju. Ključni deležniki so bili vključeni preko intervjujev, delavnic in spletnih srečanj.

Veliko pozornosti je bilo posvečeno tudi zbiranju mnenj splošne javnosti. Največji del smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da so prebivalke in prebivalci Moravč dokaj naklonjeni ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Celo bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želijo izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah so opredelili številne ključne prometne izzive. Ker ti dogodki ne pritegnejo vseh, smo, da bi zbrali čim več odzivov in pobud, razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine Moravče na [www.cps.projekti.si/moravce](http://www.cps.projekti.si/moravce). Na tej platformi se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Moravče in dostopala do aktualnih anket, na zadnje pa lahko vnašala še predloge ukrepov, za katere verjame, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.



Sodelovanje javnosti v Občini Moravče (foto: IPoP, RRA LUR)

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 nekaj ur prebili tudi na sobotni tržnici v središču Moravč. Z obiskovalkami in obiskovalci smo se pogovarjali o prometu, jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti in jih informirali o samem procesu nastajanja strategije, predvsem pa jim tudi pomagali z vnosi njihovih predlogov prometnih ukrepov v spletno platformo. Več mesecev je bila v Kulturnem domu Moravče na ogled tudi informativna razstava, ki je predstavljala proces priprave, vizijo in cilje razvoja prometa OCPS Moravče, prikazi uspešnih ukrepov trajnostne mobilnosti širom Slovenije pa so služili kot navdih za razmišljanje o bolj trajnostni ureditvi prometa v Moravčah. Razstavo so popestrile risbe osnovnošolcev s prometnimi motivi.

Vključevanje javnosti je izjemno pomembno, vendar se ljudje pogosto sprašujejo o smislu svoje udeležbe. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi tudi uresničevanje ukrepov iz akcijskega načrta. Samo s konkretnimi potezami in vidnimi spremembami v prostoru lahko občina upraviči zaupanje občank in občanov ter ohrani njihovo pripravljenost za soustvarjanje rešitev tudi v prihodnje.

# OBČINA MORAVČE – KJE SMO DANES?

Foto: Arhiv Občine Moravče



# OBČINA MORAVČE V ŠTEVILKAH

Občina Moravče je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 61 km<sup>2</sup> površin uvrščena na 112. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži severovzhodno od prestolnice in je od nje oddaljena približno 30 km. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Moravče značilno urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine poteka pomembna regionalna povezava Želodnik–Moravče–Drtilja–Izlake, ki omogoča enostaven dostop do širšega območja.

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

Večina prebivalcev Občine Moravče 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 (v Ljubljano, Lukovico, Domžale in Litijo) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev je v občini Moravče med leti 2013 in 2023 naraslo za 13,6 % (stopnja motorizacije).

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Moravče v procesu priprave OCPS osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 73 % anketirancev, za pot na delo 94 %, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 10 %, na obrobju občine pa 96 % prebivalcev, ki so sodelovali v anketi. Za poti v Ljubljano osebni avtomobil uporablja 94 % anketiranih, za poti v

Lukovico 97 %, v Domžale 96 % in v Litijo 98 %.

Velik delež uporabe osebnih vozil je 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 Moravč, 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 nekoliko nižji.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil (41 %) nižji na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja (44 %) ter uporabe kolesa oziroma e-kolesa (14 %).

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 Moravče izboljšati pogoje za varno in udobno hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa, ter da je treba trajnostne načine potovanja bistveno bolj spodbujati oziroma ljudi o njih izobraževati in ozaveščati.

# Demografski podatki za občino Moravče 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 povprečje celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov Moravč 40,4 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Število najmlajših oseb je presegalo število najstarejših, kar je med slovenskimi občinami izjemna redkost: na 100 oseb, starih do 14 let, je prebivalo le 92 oseb, starih 65 let ali več. Indeks staranja je občini Moravče tako precej nižji od indeksa za celotno Slovenijo (148), kar pomeni, da se prebivalstvo v občini stara bistveno počasneje kot na ravni države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA MORAVČE	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	5.651	2.123.949
Število moških	2024	2.830	1.068.429
Število žensk	2024	2.821	1.055.520
Število rojstev	2023	64	16.989
Število umrlih	2023	39	21.540
Skupni naravni prirast	2023	25	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	4,5	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	20	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	37	0
Skupni selitveni prirast	2023	57	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	10,2	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	40,4	44,2
Indeks staranja	2024	91,5	147,8

Osnovni demografski kazalniki za občino Moravče (SURS, 2024)

## Občina Moravče je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

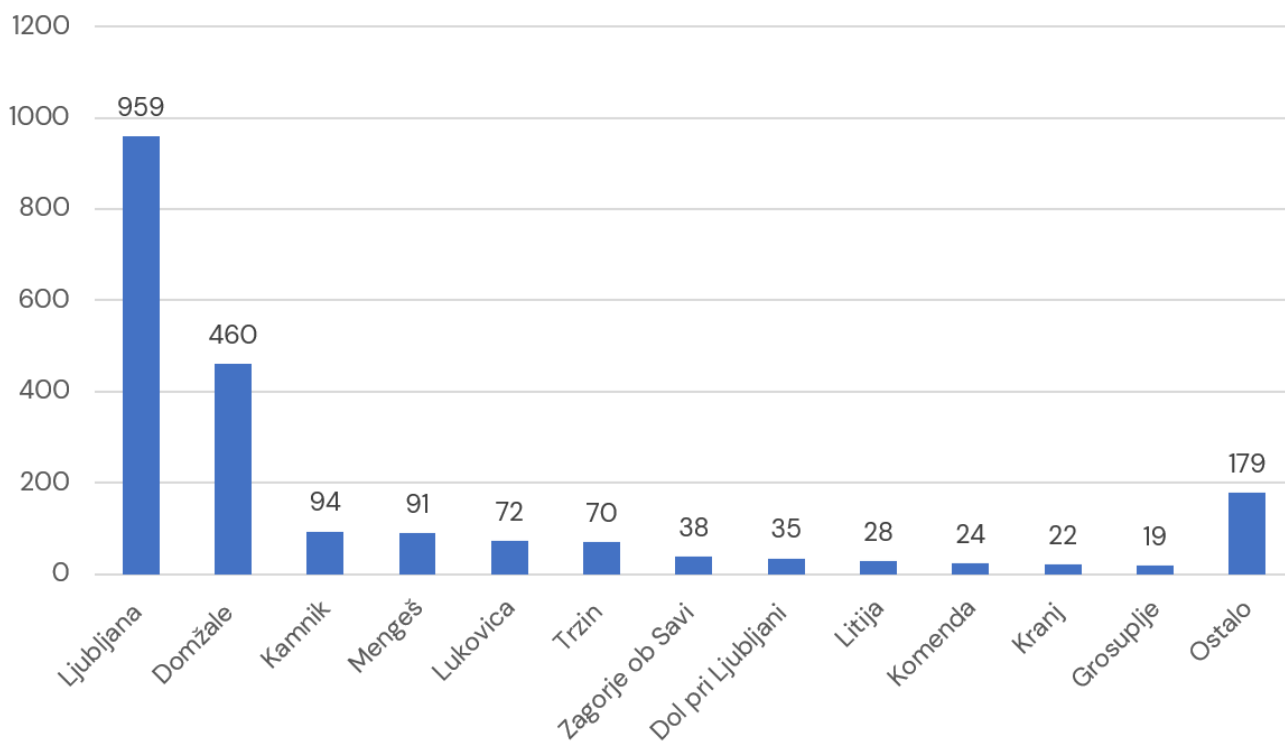
Na podlagi avtomatskih števecv prometa po glavni regionalni cestni povezavi skozi Moravče dnevno vozi okrog 7.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Moravče med osebami v starosti med 15 in 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 72 % 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 Moravče izrazito bivalna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar 80 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

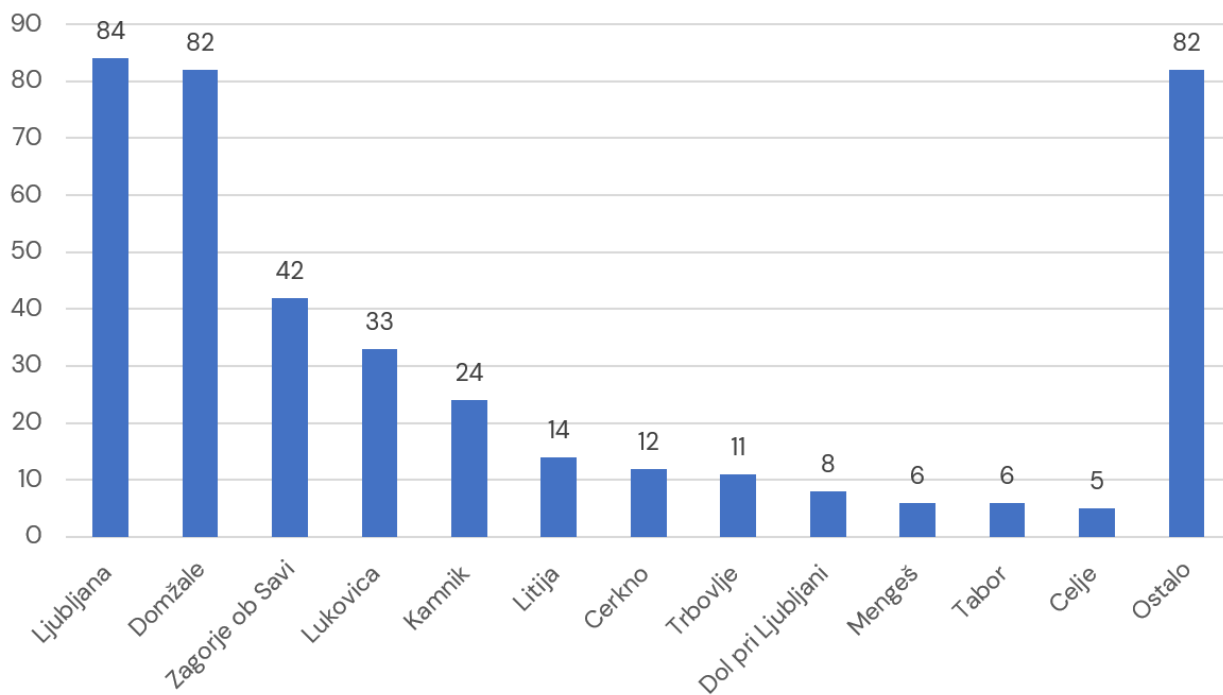
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 2.603 delovno aktivnih prebivalcev občine Moravče delo znotraj občine opravlja 512 prebivalcev, 2.091 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij je na primeru občine Moravče dvosmeren, saj delo na območju občine Moravče poleg 512 prebivalcev občine opravlja tudi 409 zaposlenih, ki se v Moravče pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Moravče



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

## Število dnevni delovnih migracij v občino Moravče



Število dnevni delovnih migracij v občino Moravče (SURS, 2023)

## Prometna varnost v zadnjem obdobju se bistveno ne izboljšuje

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

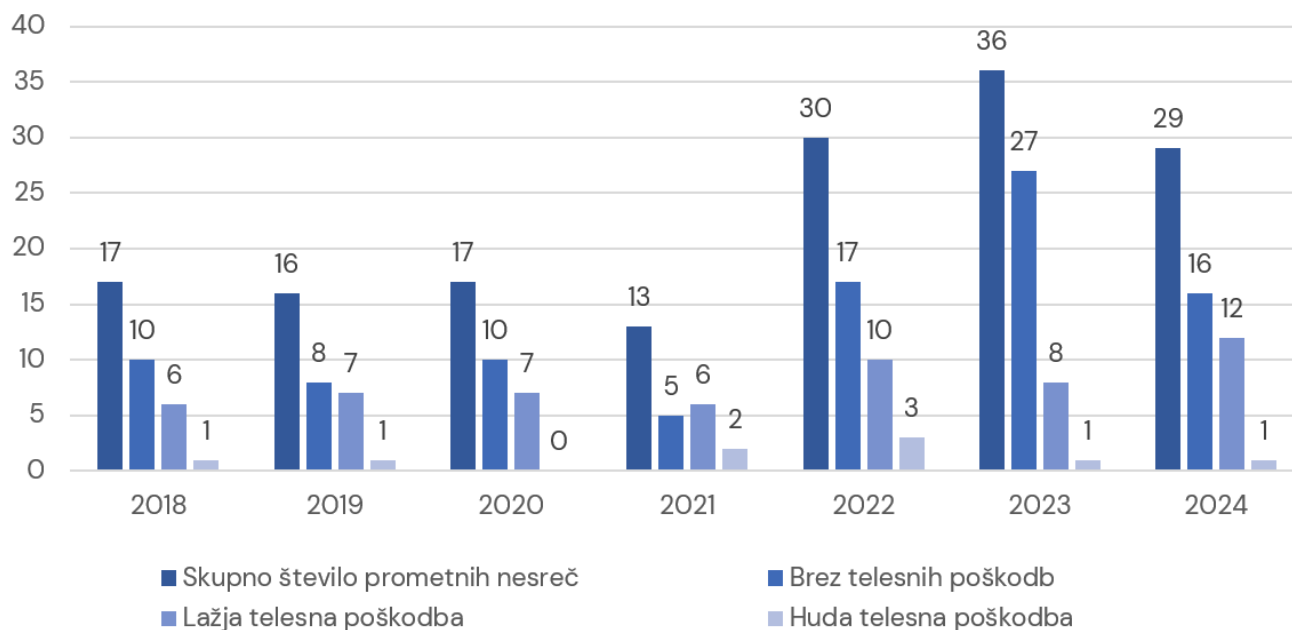
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Moravče zaznanih 158 prometnih nesreč. Po letu 2018 je število prometnih nesreč sicer upadlo, vendar je bila že v letu 2022 zaznan močan porast

prometnih nesreč, ki se je leta 2023 še povečal ter v letu 2024 nekoliko zmanjšal. Z vidika prometne varnosti je tako v zadnjih letih skrb vzbujajoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi in hudimi telesnimi poškodbami udeležencev. Prometnih nesreč s smrtnim izidom v obravnavnem obdobju ni bilo.

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 9,5% vseh prometnih nesreč, ki se v občini Moravče zgodijo v posameznem letu.

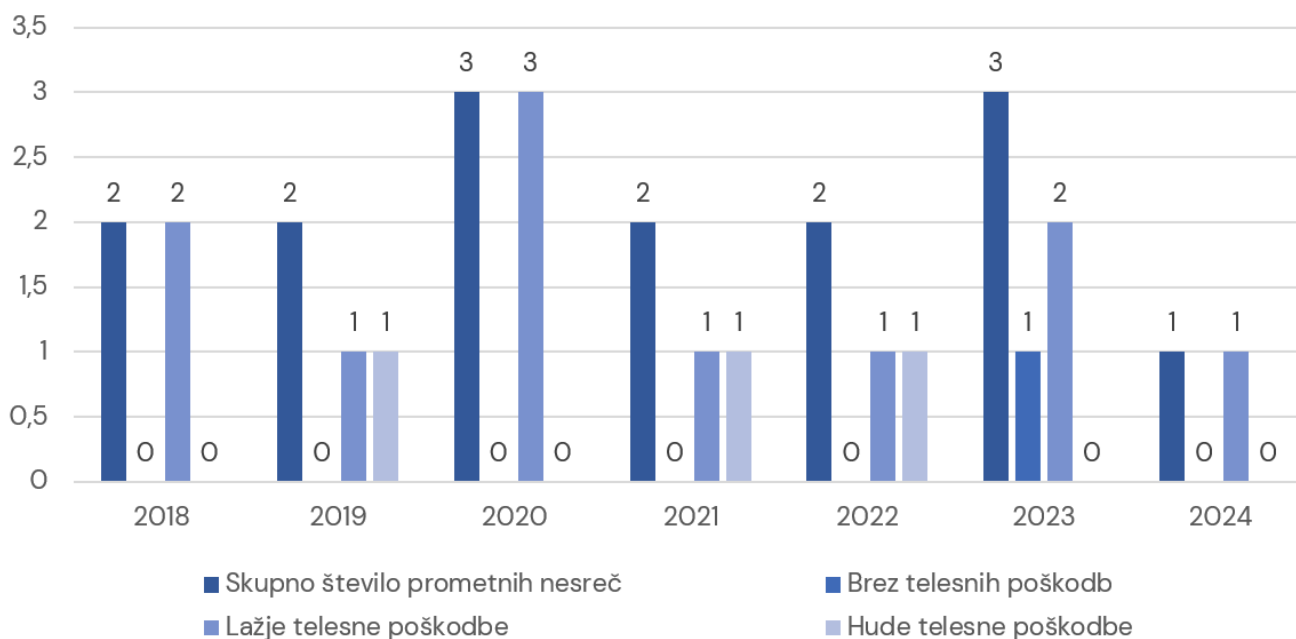
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami. Prometnih nesreč s smrtnim izidom v obravnavnem obdobju ni bilo.

## Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



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

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



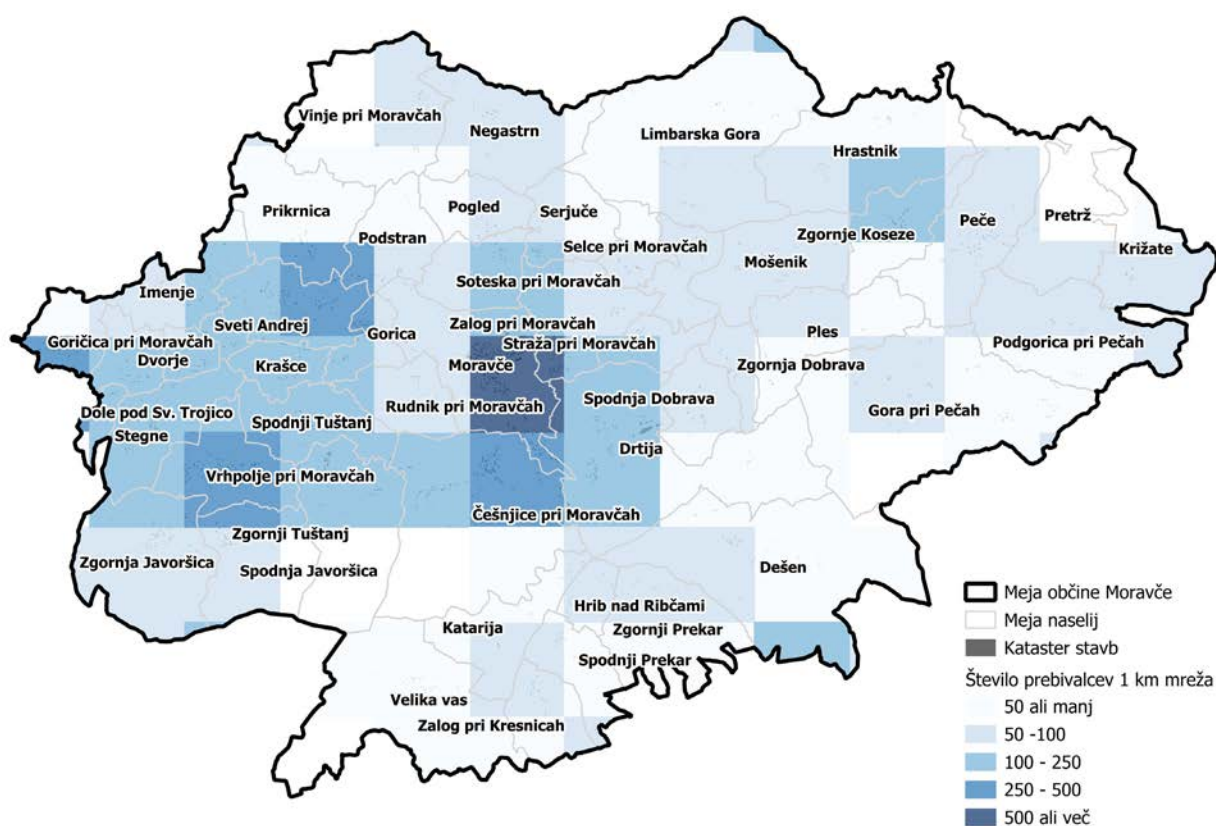
Število prometnih nesreč v občini Moravče z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

## Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Moravče je v letu 2024 znašala 92 prebivalcev/km<sup>2</sup>, kar je manj kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km<sup>2</sup>).

Gostota prebivalcev občine Moravče je zgoščena v manjših naseljih v bližini državne regionalne ceste Želodnik–Moravče–Drtija–Izlake. Najgostejše poseljena območja so v naseljih Moravče, Češnjice pri Moravčah, Vrhopolje pri Moravčah in Dole pri Krašcah, kjer število presega 250, ponekod tudi 500 prebivalcev/km<sup>2</sup>. Na obrobju občine,

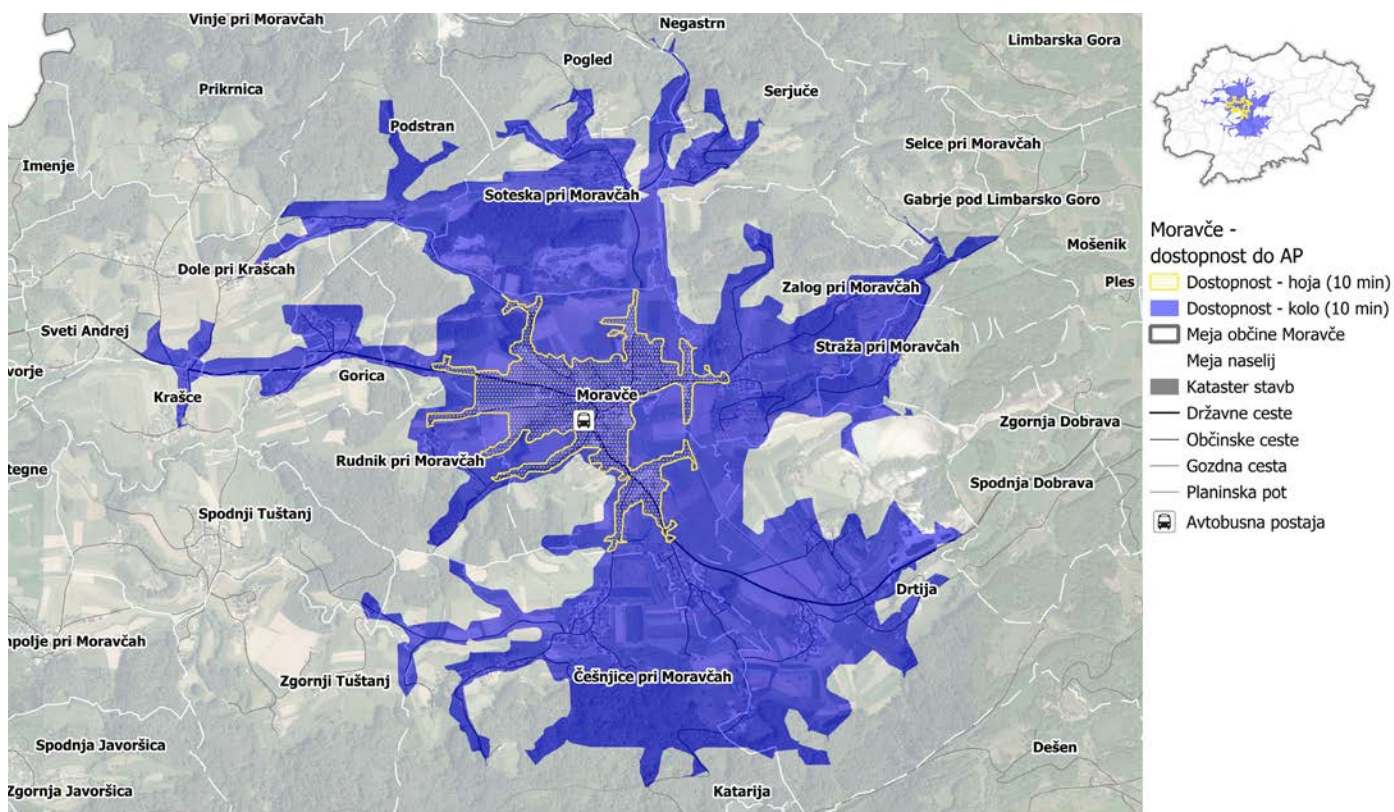
zlasti na severnem, južnem in vzhodnem delu, so območja bistveno redkeje poseljena. Takšna porazdelitev pomeni večje izzive za dostopnost do javnih storitev, javnega prevoza in povezovalne infrastrukture.



Gostota poselitve prebivalstva občine Moravče na 1 km<sup>2</sup> (LUZ d.d., 2025)

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

Glavna avtobusna postaja Moravče je locirana ob Trgu svobode pri Župniji Moravče. Ob njej je urejeno tudi večje parkirišče s parkirnimi mesti za osebna vozila in avtobuse, urejena pa so tudi parkirna mesta za gibalno ovirane osebe. Peš dostopnost v času 10 minut iz območja avtobusne postaje je omejena na središče Moravč z neposredno okolico. Z uporabo kolesa se dostopnost v času 10 minut poveča vse do naselij Gorica in Krašče na zahodu, do naselij Podstran, Soteska pri Moravčah in Serjuče na severu, do naselij Zalog pri Moravčah in Straža pri Moravčah na vzhodu ter do naselij Črešnjice pri Moravčah in Drtija na jugu.



Dostopnost do glavne postaje z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d.o., 2025)

# Z VLAGANJI V TRAJNOSTNO MOBILNOST, VARNE PROMETNE POVEZAVE IN OZELENITEV JAVNIH POVRŠIN MORAVČE NUDIJO VISOKO KAKOVOST BIVANJA V TESNO POVEZANI SKUPNOSTI.

Foto: Arhiv Občine Moravče



# VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI MORAVČE

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

Vizija razvoja prometa 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 Moravče

V občini Moravče ustvarjamo privlačno, zeleno in trajnostno naravnano skupnost, kjer so v ospredju dostopnost, varnost in zdrav življenjski slog. Udobne in varne kolesarske in pešpoti do osnovnih storitev omogočajo prebivalcem aktivno mobilnost ter zmanjšujejo odvisnost od motornih vozil. Učinkovit javni prevoz zagotavlja dobro povezanost s sosodnjimi občinskimi središči, posebej skrbno pa je organiziran za šolarje in druge ranljive skupine.

Varna infrastruktura in upočasnjeni promet v naseljih prispevata k večji varnosti vseh udeležencev, zaprtje osrednjega trga za promet pa je občini povrnilo živahno središče, ki omogoča prijetno druženje in spodbuja socialno vključenost. Z vlaganji v trajnostno mobilnost, varne prometne povezave in ozelenitev javnih površin Moravče nudijo visoko kakovost bivanja v tesno povezani skupnosti.

# STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

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

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanih prebivalcev in prebivalk je bilo v okviru OCPS Moravče oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so bili podrobneje obravnavani prepoznani izzivi s področja prometa.

## Pet izbranih stebrov mobilnosti

**Steber I: Hoja**

**Steber II: Kolesarjenje**

**Steber III: Javni potniški promet**

**Steber IV: Motorni promet**

**Steber V: Celostno prometno načrtovanje**

Izbrani stebri mobilnosti se med seboj povezujejo in prepletajo ter hkrati dopolnjujejo, s čimer je v okviru strategije zagotovljena celovita obravnava vseh prometnih izzivov.

## Obvezni nacionalni in izbrani specifični strateški cilji

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

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

Ti obvezni cilji so:

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

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

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

## Strateška vodila

Strateški cilji so bili v procesu priprave OCPS nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila, ki so jim bile dodane tudi t. i. kvantificirane ambicije – ciljne vrednosti, vezane na posamezno strateško usmeritev. Zanje so bili opredeljeni tudi ustrezni kazalniki z izhodišnimi vrednostmi, kar bo Občini omogočalo sistematično spremljanje napredka in doseganja ciljev skozi celotno obdobje veljavnosti strategije

V procesu priprave OCPS Moravče je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 8 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
<b>Steber I</b> <b>Hoja</b>	Povečanje varnosti pešcev, še posebej otrok in solarjev, na celotnem območju občine.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Povečanje območij za pešce v središču z zmanjševanjem površin, namenjenih avtomobilom, urejanjem novih pločnikov in oblikovanjem trga, ki bo zaprt za promet in privlačen za prebivalce</li> <li>2. Varnost in udobje kot prednostna naloga pri načrtovanju peš infrastrukture z zagotavljanjem osvetljenih, vzdrževanih in povezanih pešpoti ter ukrepanjem na nevarnih točkah</li> </ol>
<b>Steber II</b> <b>Kolesarjenje</b>	Vzpostavitev varne in dostopne kolesarske infrastrukture na območju celotne občine za izboljšanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga.	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Razvoj varne in udobne kolesarske infrastrukture z izgradnjo in označitvijo kolesarskih poti, prilagajanjem obstoječih prometnih površin za varnejše kolesarjenje in ureditvijo varnih pogojev za hranjenje koles</li> <li>4. Promocija kolesarjenja kot zdrave, aktivne in trajnostne alternative za kratke razdalje</li> </ol>
<b>Steber III</b> <b>Javni potniški promet</b>	Optimizacija javnega potniškega prometa za trajnostno mobilnost prebivalcev in izboljšano dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Razvoj dostopnega in privlačnega JPP za vse prebivalce s povečanjem pokritosti naselij z linijami JPP, izboljšanjem infrastrukture avtobusnih postajališč in prilagajanjem frekvenca voženj dejanskim potrebam uporabnikov</li> </ol>
<b>Steber IV</b> <b>Motorni promet</b>	Izboljšanje kakovosti bivanja v središču občine z umiritvijo in zmanjšanjem motornega prometa.	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. S celovitimi ukrepi umirjanja prometa, izboljšanja signalizacije in rednim vzdrževanjem cestne infrastrukture do vzpostavitve varnega prometa</li> <li>7. S spodbujanjem sopotništva, trajnostnih oblik mobilnosti, P+R sistemov in parkirne politike, ki zmanjšuje število vozil v središču, do zmanjševanja vplivov motornega prometa na kakovost bivanja</li> </ol>
<b>Steber V</b> <b>Celostno prometno načrtovanje</b>	Bolj strukturirano in celostno načrtovanje prometa.	<ol style="list-style-type: none"> <li>8. Z boljšim povezovanjem zaposlenih, sistematičnim vključevanjem načel CPN v strateške dokumente ter spremljanjem prometnih podatkov do celostnega načrtovanja in trajnostnega odločanja o prometu</li> </ol>

# 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 prostore. Dobro urejeni pločniki, zelene površine, urbana oprema in ustrezno označeni prehodi povečujejo dostopnost ter izboljšujejo kakovost bivanja, še posebej za starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

## Priložnosti občine Moravče na področju hoje

Površine za pešce so v naseljenih predelih občine Moravče slabo urejene, zato je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Moravče, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 91% anketirancev namreč meni, da je treba v občini Moravče 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 tretjina anketirancev (34%), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 13% anketirancev je izpostavilo, da bi več poti opravili peš, ko bi se jim pojavile težave s parkiranjem, medtem ko je 14% anketirancev izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Moravče na eni lokaciji izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 13,1%, nižji delež pešcev je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 4%. V sklopu anket med šolarji v izbrani osnovni šoli na območju Moravč so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu odraslih) pričakovano višji – 12% šolarjev v šolo prihaja peš.



## Izzivi občine Moravče 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:

- Degradirano središče naselja zaradi prometa – močna prisotnost motornega prometa zmanjšuje kakovost bivanja, varnost in privlačnost javnega prostora za pešce.
- Manjkajoči pločniki na ključnih odsekih (npr. del poti do OŠ Jurija Vege, Gorica–Moravče, Moravče–Drtilja) – povečujejo tveganje za prometne nesreče, še posebej za otroke in starejše.
- Neudobni pogoji za hojo – ozki pločniki in gost promet, zlasti na ulicah, kot je Vegova, zmanjšujejo udobje in občutek varnosti pri hoji.
- Neurejeni prehodi za pešce čez državno cesto – pomanjkanje prehodov v bližini avtobusnih postajališč (AP Nadlog, križišče Marokove in Masljeve ulice) pomeni nevarno prečkanje za šolarje in druge pešce ter povečuje tveganje za nesreče.
- Neočiščeni pločniki v zimskem času – otežujejo gibanje in povzročajo večje tveganje za zdrse in padce.
- Pomanjkanje javne razsvetljave – na odsekih Moravče–Češnjice, Soteska, Gorice ter Zgornja Dobrava–Ples – je ponoči zmanjšana vidljivost, kar ogroža varnost pešcev.
- Nevarne šolske poti – zaradi manjkajoče infrastrukture in povečane prisotnosti staršev z avtomobili pred šolami nastaja nevarno in kaotično okolje za vse udeležence v prometu.
- Neurejena infrastruktura pri avtobusnih postajališčih (AP Ples, Selo pri Moravčah, Peče K.) – manjkajo pločniki, prehodi za pešce in javna razsvetljava, kar zmanjšuje dostopnost in varnost.

## Dosežki Občine Moravče na področju hoje

### Povečanje varnosti pešcev, še posebej otrok in šolarjev, na celotnem območju občine

V Občini Moravče se zavedamo, da so otroci naše največje bogastvo, obenem pa so poleg starejših to najranljivejši udeleženci v prometu. V preteklih letih smo zato izvedli številne ukrepe za povečanje varnosti in udobja pešcev. Med pomembnejšimi pridobitvami so izgradnja pločnika med Moravčami in Sotesko, ureditev in označitev pločnikov ob športni dvorani in Osnovni šoli Moravče ter izgradnja nove brvi za pešce v Zalogu pri Moravčah, ki vodi po priljubljeni rekreativni poti, znani kot »Županovo« sprehajališče. Za varnejši korak smo poskrbeli tudi v Gorici pri Moravčah, kjer smo uredili nov pločnik in prehod za pešce. S tem smo ustvarili pogoje za prijetnejšo in varnejšo hojo na vsakodnevnik poteh kot v prostem času.



Urejen pločnik in prehod za pešce v Gorici pri Moravčah. (foto: LUZ, d.d.)



Stopnice in talna označba za površine za pešce ob športni dvorani (levo) ter brv za pešce na »Županovem« sprehajališču (desno). (foto: arhiv Občine Moravče)

## Strateški vodili na področju hoje

**Strateško vodilo 1: Povečanje območij za pešce v središču z zmanjševanjem površin, namenjenih avtomobilov, urejanjem novih pločnikov in oblikovanjem trga, ki bo zaprt za promet in privlačen za prebivalce**

Za spodbujanje hoje in izboljšanje kakovosti bivanja je ključno, da se središče občine postopoma preoblikuje v prostor, ki daje prednost pešcem in javnemu življenju pred motornim prometom. Takšna ureditev omogoča, da se ljudje v naselju počutijo varno, svobodno in povezano z okoljem, kar spodbuja bolj trajnostne oblike mobilnosti ter krepi občutek skupnosti.

Prvi korak v tej smeri je zmanjšanje površin, namenjenih avtomobilom, predvsem parkirišč in cest v samem središču občine. S tem se sprosti javni prostor, ki ga je možno preurediti v pešcem prijazno okolje z večjim poudarkom na varnosti,

estetski urejenosti in družabnem dogajanju. Poleg tega je nujno urejanje novih, kakovostnih pločnikov, ki morajo biti dovolj široki, neprekinjeni in fizično ločeni od motornega prometa.

Posebna pozornost mora biti namenjena oblikovanju osrednjega trga, ki bo zaprt za promet in zasnovan kot prostor za druženje, kulturne dogodke in vsakodnevna srečanja prebivalcev. Z umikom prometa iz teh območij se zmanjšajo hrup, onesnaženje in nevarnost prometnih nesreč, kar bistveno pripomore k boljši kakovosti bivanja.

Pomemben vidik strateškega vodila je tudi osvetlitev javnega prostora in zagotavljanje enakopravne dostopnosti – za otroke, starejše, osebe z oviranostmi in druge ranljive skupine.

## Strateško vodilo 2: Varnost in udobje kot prednostna naloga pri načrtovanju peš infrastrukture z zagotavljanjem osvetljenih, vzdrževanih in povezanih pešpoti ter ukrepanjem na nevarnih točkah

Da bi hoja postala varna, udobna in dostopna izbira za vse prebivalce, mora biti skrb za kakovost peš infrastrukture postavljena v središče načrtovanja.

Temeljni elementi tega strateškega vodila vključujejo vzpostavitev neprekinjenih, dobro povezanih pešpoti, ki omogočajo dostop do vseh pomembnejših lokacij znotraj naselja – šol, vrtcev, trgovin, javnih storitev in postajališč javnega prevoza. Te poti morajo biti načrtovane tako, da se izognejo nevarnim mestom ali jih z ustreznimi ukrepi odpravijo. Na posebej tveganih točkah, kot so slabo vidna križišča, manjkajoči prehodi za pešce ali prometno obremenjeni odseki, je treba izvesti ciljno usmerjene izboljšave, kot so prometni otoki, višinsko dvignjeni prehodi, opozorilna signalizacija ali fizične ovire za umirjanje prometa.

Za udobno in varno uporabo v vseh letnih časih je nujno zagotoviti ustrezno osvetlitev pešpoti, zlasti na območjih izven središča naselja in ob šolskih poteh, kjer je vidljivost ključnega pomena. Redno vzdrževanje poti, vključno s pluženjem pozimi, odpravo poškodb ter odstranjevanjem ovir, je prav tako bistvenega pomena, saj neposredno vpliva na občutek varnosti in pripravljenost ljudi, da se odločijo za hojo.

Poleg fizične varnosti pa mora infrastruktura omogočati tudi udobno in prijetno uporabo. To vključuje elemente, kot so klopi, senčna drevesa, klančine za gibalno ovirane in druge rešitve, ki pešcem vseh starosti omogočajo sproščeno gibanje. Na ta način hoja ni le sredstvo za premikanje, ampak tudi dejavnost, ki prispeva k zdravju, dobremu počutju in večji povezanosti z lokalnim okoljem.

## ZASTAVLJENI CILJI

Vzpostavitev območja za pešce v središču naselja Moravče.

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo peš, za najmanj 7% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je znašal ta delež 13%.

Povečanje deleža otrok, ki pridejo v šolo peš, s skirojem, rolko ali rolerji, za najmanj 7%. Leta 2024 je ta delež znašal 12%.

# 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 Moravč. 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 npr. Domžale, Lukovica in Zagorje ob Savi, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

## Priložnosti občine Moravče na področju kolesarjenja

Prebivalci občine Moravče kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (14%), za obisk središča Moravč (6%), za poti do trgovine v bližini doma (3%) ter za poti v šolo (1%). V splošni anketi o prometu je kar 92% anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Moravče izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev.

Prav varnost kolesarjev je bila med anketiranci, podobno kot v primeru hoje, izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa tudi v tem primeru sledi želja prebivalcev in prebivalk, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za kolesarje.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja danes opravlja 15% anketirancev. Večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolje urejene (42% anketirancev), varnejše (51%) oziroma bi bile bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (27%). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 14% anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah, oziroma če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklapljanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa (9% anketirancev). 12% anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Moravče na voljo javni sistem za izposojlo koles. Iz ankete je razvidno tudi, da 15% anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 0,7%. Delež kolesarjev je bil nekoliko višji v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranem podjetju, kjer poti na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravijo 4% zaposlenih. V anketi med šolarji v izbrani osnovni šoli pa je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s kolesom ne opravi noben osnovnošolec.

## Izzivi občine Moravče na področju kolesarjenja

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

- Pomanjkanje varnih in povezanih kolesarskih poti znotraj naselij in med njimi – ključne povezave, kot so Moravče–Soteska, odsek Vegove ulice proti OŠ Jurija Vege, Partizanska cesta, Goričica ter pot proti Studencu pri Krtini, niso ustrezno urejene. Kolesarji so zato prisiljeni voziti po prometnih cestah, kar povečuje tveganje za nesreče in zmanjšuje občutek varnosti.
- Nevarne in neudobne kolesarske povezave na prometnih cestah – kolesarji, ki vozijo neposredno po vozišču brez ločenih površin, so bolj izpostavljeni prometnim tveganjem, zlasti manj izkušeni uporabniki.
- Pomanjkanje stojal in pokritih kolesarnic ob javnih ustanovah (npr. pri OŠ Jurija Vege) – nezadostna infrastruktura za varno shranjevanje koles povzroča strah pred krajo, kar odvrča ljudi od uporabe kolesa v korist avtomobila.
- Odsotnost daljinskih kolesarskih povezav – ni urejenih kolesarskih poti na daljših relacijah, kot je povezava od Domžal, skozi Moravče, do Zagorja, kar omejuje regionalno povezanost in možnosti za vsakodnevno ali rekreativno kolesarjenje.



## Dosežki Občine Moravče na področju kolesarjenja

### Spodbujanje kolesarjenja

V želji, da bi občankam in občanom omogočili aktivno opravljanje vsakodnevnih poti, ki pozitivno vpliva tudi na njihovo zdravje, smo vzpostavili osnovno varno in dostopno kolesarsko infrastrukturo. Kolesarske poti so označene s prometnimi znaki. Z urejenimi kolesarskimi potmi spreminjamo potovalne navade ljudi in jim omogočamo zdravo rekreacijo. Želimo si, da bi lahko tudi v naši občini kolo postalo naravna izbira – za v trgovino, v šolo ali na izlet po čudoviti moravški pokrajini.



Označbe regionalne kolesarke povezave L-042 Domžale–Krumperk–Moravče–Slivna. (foto: arhiv Občine Moravče)

## Strateški vodili na področju kolesarjenja

### Strateško vodilo 3: Razvoj varne in udobne kolesarske infrastrukture z izgradnjo in označitvijo kolesarskih poti, prilagajanjem obstoječih prometnih površin za varnejše kolesarjenje in ureditvijo varnih pogojev za hranjenje koles

Zasposodjevanje trajnostne mobilnosti in zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov je ključnega pomena vzpostavitev varne, neprekinjene in uporabnikom prijazne kolesarske infrastrukture.

Ena od temeljnih usmeritev je izgradnja in jasno označevanje kolesarskih povezav znotraj naselij in med njimi. Te povezave morajo omogočati varen dostop do šol, delovnih mest, trgovin, javnih ustanov in drugih ključnih točk, brez prekinitev in nevarnih odsekov. Kjer ni možno zgraditi ločenih kolesarskih stez, je treba prilagoditi obstoječe prometne površine, tako da se kolesarji ne počutijo ogrožene – to vključuje umirjanje prometa, razširitev obstoječih cestnih pasov ter uvedbo skupnih površin z ustrezno signalizacijo.

Poleg prometne varnosti je pomemben tudi udoben in praktičen vidik kolesarjenja. Zato je nujno urediti varna in dostopna kolesarska parkirišča – zlasti ob šolah, občinskih zgradbah, javnih zavodih in avtobusnih postajališčih. Stojala morajo omogočati zaklepanje koles, pokrite kolesarnice pa zaščito pred vremenskimi vplivi, kar povečuje zaupanje uporabnikov in spodbuja večjo vsakodnevno uporabo koles.

### Strateško vodilo 4: Promocija kolesarjenja kot zdrave, aktivne in trajnostne alternative za kratke razdalje

Za uspešno uveljavljanje kolesarjenja kot vsakodnevnih oblik mobilnosti ni dovolj le ustrezna infrastruktura – enako pomembna je tudi sprememba potovalnih navad, ki jo je mogoče doseči s premišljeno promocijo kolesarjenja. Kolesarjenje mora biti prepoznano kot enostavna, zdrava in učinkovita izbira, zlasti za krajše

vsakodnevne poti, kot so vožnja v šolo, službo, trgovino ali do javnih storitev.

Promocija mora temeljiti na izpostavljanju prednosti kolesarjenja, kot so pozitivni vplivi na zdravje, zmanjšanje prometnih zastojev, prihrankov pri stroških ter doprinos k zmanjšanju emisij in obremenjevanja okolja. Pomembno je, da je poudarjena tudi časovna konkurenčnost kolesa v primerjavi z avtomobilom na kratkih razdaljah – zlasti v naseljenih območjih.

Učinkovita promocija vključuje obveščevalne kampanje, izobraževalne programe za otroke in mladino, organizacijo skupnih kolesarskih dogodkov ter spodbude za zaposlene, dijake in občane, da kolo vključijo v svojo dnevno rutino. Pomembno je tudi sodelovanje šol, delodajalcev in lokalnih skupnosti pri ustvarjanju spodbudnega okolja za kolesarje.

## ZASTAVLJENI CILJI

Do leta 2032 ureditev treh lokacij ob javnih ustanovah z opremo za varno parkiranje koles.

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo s kolesom za najmanj 4% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 1%.

Povečanje deleža zaposlenih, ki za pot na delovno mesto uporabljajo kolo, za najmanj 3% v času izvajanja strategije. Leta 2024 je ta delež znašal 4%.

# 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 voznih redov in boljših povezavah z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti lahko postane osrednji steber 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 Moravč in drugih občinskih središč. Boljše povezave bi omogočile lažje opravljanje vsakodnevnih opravkov in dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev, kar bi povečalo socialno vključenost in izboljšalo kakovost življenja vseh prebivalcev, tudi tistih iz bolj oddaljenih krajev.

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

## Priložnosti občine Moravče na področju javnega potniškega prometa

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Moravč 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 %, od tega 5 % odpadejo na avtobusne prevoze, 1% pa na vožnje z vlakom. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo, manj pa za poti na delo. Iz ankete med šolarji v izbrani osnovni šoli v občini Moravče je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 29% anketiranih šolarjev, medtem ko običajnih avtobusnih linij ter vlak za prihod v šolo uporablja 5% 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 ne uporabljajo.

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Moravče bi bila lahko zagotovo boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 77% vprašanih meni, da bi bilo potrebno povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij avtobusnih prevozov.

Na območju občine Moravče je organiziran medkrajevni avtobusni prevoz, ki ga izvaja prevoznik Arriva d.o.o. Po podatkih avtobusnega prevoznika je bilo na dan izvajanja štetja prometa v občini Moravče, to je 22. oktobra 2024 na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega javnega potniškega prometa v vseh terminih voženj v tem dnevu skupaj zaznanih 178 potnikov oziroma validacij vozovnic.



## Izzivi občine Moravče 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:

- Slaba povezanost naselij s središčem občine – več naselij, kot so Zgornje Koseze, Podgorica pri Pečah in Goričica pri Moravčah, nima ustrezne avtobusne povezave, prav tako primanjkuje pogostejših voženj do Plesa. To zmanjšuje dostopnost do osnovnih storitev in mobilnost prebivalcev.
- Odsotnost šolskega avtobusnega prevoza v Zgornji Javoršici – otroci so pri prevozu v šolo povsem odvisni od staršev, kar povečuje prometno obremenjenost in zgoščenost v okolici šol.
- Prenizka frekvenca avtobusnih prevozov ob koncih tedna in med počitnicami – javni prevoz v teh obdobjih ni zanesljiv in je zaradi redkih voženj pogosto neuporaben za vsakodnevne potrebe.
- Slaba dostopnost avtobusnih postajališč – manjkajo pločniki, prehodi za pešce in druge varnostne ureditve, kar onemogoča varno in udobno dostopanje do javnega prevoza – posebej za otroke in starejše.
- Nezadostna opremljenost avtobusnih postajališč – manjkajo nadstreški, sedišča in jasne informacije o vozni redih, kar poslabšuje uporabniško izkušnjo, zlasti v slabem vremenu in za ranljivejše skupine.

## Dosežki občine Moravče na področju javnega potniškega prometa

### Javni potniški promet – boljša dostopnost, večja izbira

Dostopen in zanesljiv javni potniški promet je eden od temeljev trajnostne mobilnosti, zato v Moravčah sistematično izboljšujemo pogoje za njegovo uporabo. Začeli smo z urejanjem glavnih avtobusnih postajališč v središču Moravč in v naselju Stegne, pomembno pridobitev pa predstavlja tudi prenova postajališč ob državni cesti R2 415 Želodnik–Izlake. Posebno pozornost smo namenili šolskemu prevozu – postajališča za šolske avtobuse so zdaj označena s prometnimi tablami, osvetljena in opremljena z nadstrešnicami, kar pomeni večjo varnost in udobje za naše najmlajše.

Z urejenimi postajališči delamo korake k bolj prijazni, vključujoči in dostopni mobilnosti za vse generacije.

### Projekt Prostofer

V občini živi tudi projekt Prostofer, ki starejšim in drugim ranljivim skupinam omogoča brezplačne prevoze na zdravniške preglede, po opravkih ali po nakupih. Na ta način občina podpira dostopnost in vključenost ranljivejših skupin ter spodbuja alternativne oblike mobilnosti.



Urejeno parkirišče v središču Moravč s parkirnimi mesti za sopotništvo in avtobuse ter nadstrešnica na AP Moravče. (foto: LUZ, d.d.)



Postajališče šolskega avtobusa v Tuštanju (levo) in nadstrešnica na AP Nadlog z urejeno javno razsvetljavo in prikazovalnikom hitrosti (desno). (foto: arhiv Občine Moravče in LUZ, d.d.)



Prostovoljec voznik z vozilom, s katerim se opravljajo Prostofer prevozi. (foto: arhiv Občine Moravče)

## Strateško vodilo na področju javnega potniškega prometa

**Strateško vodilo 5: Razvoj dostopnega in privlačnega javnega potniškega prometa za vse prebivalce s povečanjem pokritosti naselij z linijami JPP, izboljšanjem infrastrukture avtobusnih postajališč in prilagajanjem frekvenca voženj dejanskim potrebam uporabnikov**

Za zagotovitev enakopravnega dostopa do mobilnosti in zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila je nujno razvijati javni potniški promet, ki bo odziven na potrebe uporabnikov in dostopen vsem prebivalcem ne glede na kraj bivanja ali starost.

Prvi korak k temu cilju je povečanje pokritosti naselij z linijami javnega prevoza. To pomeni, da tudi bolj oddaljena ali redkeje poseljena naselja, kot so Zgornje Koseze, Podgorica pri Pečah, Goričica pri Moravčah ali Zgornja Javoršica, dobijo redne in zanesljive povezave s središčem občine. S tem se prebivalcem omogoči boljša dostopnost do šol, delovnih mest, zdravstvenih storitev, trgovin in drugih vsakodnevnih opravkov.

Poleg širjenja mreže linij je ključno prilagajanje frekvenca voženj dejanskim potrebam uporabnikov. Zlasti ob vikendih, praznikih in šolskih počitnicah je pomembno, da javni prevoz ne izostane, saj takrat številni prebivalci, še posebej mladi, starejši in tisti brez lastnega prevoza, potrebujejo zanesljivo povezavo z občinskim in regijskim središčem.

Hkrati mora biti poskrbljeno za kakovostno infrastrukturo avtobusnih postajališč. To vključuje urejene dostopne poti (pločniki, prehodi za pešce), nadstreške, sedišča in informacijske table z voznimi redi, kar prispeva k večjemu udobju, varnosti in preglednosti. Postajališča morajo biti prilagojena tudi ranljivim skupinam, kot so otroci, starejši in gibalno ovirani.

**Ureditev najmanj 5 novih ali preureditev obstoječih avtobusnih postaj do leta 2032.**

Povečanje števila prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo z avtobusom, za najmanj 50% v času izvajanja strategije. Na dan štetja v mesecu oktobru 2024 je bilo validiranih 178 vozovnic na postajališčih v občini Moravče.

### ZASTAVLJENA CILJA

# STEBER IV: MOTORNI PROMET

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

## Priložnosti občine Moravče na področju motornega prometa

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

Kljub temu da se večina anketirancev v splošni anketi strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se tri četrtine (76 %) anketirancev obenem strinja s trditvijo, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejša potovanja z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini (76 %) ne strinjajo, da je v Moravčah parkirnih mest preveč ali da so ta premalo upravljana, hkrati pa jih je tudi več kot polovica (68 %) mnenja, da je parkirišč trenutno premalo, oziroma bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 30 % anketiranih, 40 % pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 59 % anketiranih, 25 % pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 78,7%. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 80,3%, kar predstavlja 4/5 vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranem podjetju v občini Moravče, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebni avtomobilu pripelje samih (75%), 2% v avtomobilu kot sopotnik, 12% zaposlenih pa v osebni avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnimi avtomobili pripeljejo 53 % osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,6 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v letu 2023 v občini Moravče znašala 609 registriranih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je več od povprečja na nivoju Slovenije (579 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). To pomeni, da imajo občani občine Moravče 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 13,6 %.

Trend rasti prometnih obremenitev v občini Moravče je razviden iz analize podatkov avtomatskih števec prometa na državnih cestah, ki potekajo skozi občino. 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 Moravče, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju:

### Avtomatski števec prometa 304 Krtina (vozil/dan)

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

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

### Avtomatski števec prometa 305 Kandrše (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>1.257</b>	21	1.088	8	61	17	34	10	18
2020	<b>1.037</b>	22	845	6	94	21	23	7	19
2021	<b>1.160</b>	24	985	6	85	17	15	6	22
2022	<b>1.299</b>	28	1.109	7	93	19	14	7	22
2023	<b>1.456</b>	30	1.245	7	111	20	14	7	22

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

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Moravče je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti (Vi vozite), ki so postavljeni na 3 lokacijah na lokalnem cestnem omrežju. V mesecu oktobru 2024 je bila povprečna hitrost motornih vozil na 3 lokacijah merilnikov hitrosti nižja od dovoljene hitrosti na teh odsekih. Največji delež vozil, ki so vozila nad dovoljeno hitrostjo, je bil v na Vegovi ulici (54%), na Cesti heroja Vasje (36%) in na Partizanski cesti (34%).

Na Vegovi ulici je hitrost omejena na 30 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v oktobru 2024 znašala 28 km/h. Mimo merilnega mesta je 54 % vseh voznikov vozilo prehitro.

Na Cesti heroja Vasje je hitrost omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v oktobru 2024 znašala 40 km/h. Mimo merilnega mesta je 36 % vseh voznikov vozilo prehitro.

Na Partizanski cesti je hitrost omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v oktobru 2024 znašala 43 km/h. Mimo merilnega mesta je 34 % vseh voznikov vozilo prehitro.

## Izzivi občine Moravče 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:

- Nevarna križišča – lokacije, kot sta križišče pri AP Nadlog ter križišče Marokove ulice in Trga svobode, predstavljajo povečano tveganje za prometne nesreče.

- Neustrezna prometna signalizacija in označbe – na nekaterih mestih, kot je postajališče šolskega kombija v Češnjicah, so prometne oznake slabo vidne ali neustrezno urejene.
- Prehitra vožnja na lokalnih cestah – posebej problematični odseki vključujejo Cesto heroja Vasje (pri AP Nadlog), Marokovo, Šlandrovo in Masljevo cesto (smer Češnjice), ter odsek Selo pri Moravčah–Goričica. Prehitri promet zmanjšuje varnost pešcev, kolesarjev in ostalih udeležencev.
- Premalo nadzora in sankcioniranja kršiteljev – slaba prisotnost nadzora nad prometom zmanjšuje spoštovanje prometnih pravil.
- Zaznana velika prisotnost tranzitnega in tovornega prometa – prebivalci opažajo veliko tranzitnega prometa skozi središče Moravč in mimo OŠ Jurija Vege, kar negativno vpliva na kakovost bivanja in prometno varnost. Tovorna vozila iz smeri Zasavja proti Ljubljani prehajajo skozi naselje in s tem slabšajo varnost na cestah.
- Visok delež dnevnih migracij z avtomobilom – kar 94 % zaposlenih se vozi v službo z osebnim vozilom, kar vodi v zastoje, večje emisije ter pomanjkanje parkirnih mest.
- Dotrajane in slabo vzdrževane ceste – posamezni odseki (npr. Šlandrova cesta, Pogled, Selce ter državna cesta proti Domžalam) so v slabem stanju, kar povečuje tveganje za poškodbe vozil, nesreče in zmanjšuje udobje vožnje.
- Težave s parkiranjem v središču Moravč pri pošti (oviranje prometa) in pri OŠ (zjutraj, ob govorilnih urah in dogodkih) – zastoji in nevarne situacije v prometu.
- Nepravilno parkiranje pred gasilskim domom in podjetjem IMP Promont – zmanjšuje se dostopnost in povečuje tveganje v primeru intervencij.



## Dosežki Občine Moravče na področju motornega prometa

V Občini Moravče si prizadevamo zmanjšati negativne vplive motornega prometa in izboljšati kakovost bivalnega okolja v občinskem središču. V zadnjih letih smo izvedli več ukrepov umirjanja prometa, uredili smo talne označbe, namestili hitrostne ovire, pri podružnični šoli Vrhpolje pa namestili prikazovalnik hitrosti, s čimer smo povečali varnost otrok in opozorili voznike na previdnejšo vožnjo.

Ob novi športni dvorani smo uredili parkirna mesta, ki služijo tudi zaposlenim in obiskovalcem osnovne šole ter vrtca in tako vzpostavili red ter povečali varnost v okolici šole in vrtca. Parkirišče smo uredili tudi na glavni avtobusni postaji v Moravčah in občanom omogočili, da lahko svoja vozila pustijo tu in pot nadaljujejo z avtobusom ali v sopotništvu.



Urejeno parkirišče pri OŠ Jurija Vege in vrtcu Vojke Napokoj Moravče. (foto: LUZ, d.d.)



Umirjanje prometa v bližini POŠ Vrhpolje. (foto: arhiv Občine Moravče)



## Strateški vodili na področju motornega prometa

### Strateško vodilo 6: S celovitimi ukrepi umirjanja prometa, izboljšanja signalizacije in rednim vzdrževanjem cestne infrastrukture do vzpostavitve varnega prometa

Promet mora biti zasnovan tako, da daje prednost varnosti vseh udeležencev – zlasti pešcev, otrok, starejših in kolesarjev – pred pretočnostjo motornega prometa. Prvi korak k temu cilju je umirjanje prometa, zlasti v središčih naselij, v bližini šol, vrtcev, postajališč in drugih območij z visoko prisotnostjo ranljivih skupin. To vključuje ukrepe, kot so hitrostne ovire, zožitve vozišča, dvignjeni prehodi za pešce, prometna ogledala in druge rešitve, ki zmanjšujejo hitrost vozil ter povečujejo pozornost voznikov.

Pomembna je tudi izboljšava prometne signalizacije, ki mora biti jasno vidna, logično umeščena in prilagojena dejanskim razmeram na terenu. Poleg tega je varnost močno odvisna od rednega in kakovostnega vzdrževanja cestne infrastrukture. Dotrajane in poškodovane ceste, neurejene bankine, nepluženi ali zaledeni odseki pozimi ter slabo vzdrževana križišča neposredno povečujejo nevarnost za prometne nesreče in zmanjšujejo udobje vožnje. Vzdrževanje mora potekati kontinuirano in vključevati vse lokalne in regionalne ceste, tudi tiste v bolj oddaljenih zaselkih.

### Strateško vodilo 7: S spodbujanjem sopotništva, trajnostnih oblik mobilnosti, P+R sistemov in parkirne politike, ki zmanjšuje število vozil v središču, do zmanjševanja vplivov motornega prometa na kakovost bivanja

Za izboljšanje kakovosti bivanja v naseljih in zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa je nujno spodbuditi prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti. Ena ključnih usmeritev je spodbujanje sopotništva, kar pomeni večjo izkoriščenost avtomobilov – zlasti za dnevne vožnje v službo. Organizirano sopotništvo zmanjšuje število vozil na cestah, prispeva k manjšim izpustom in zmanjšuje potrebo po novih parkiriščih.

Poleg tega je treba razvijati P+R sisteme (Parkiraj in se pelji, ang. Park & ride), ki omogočajo, da uporabniki parkirajo osebno vozilo izven središča kraja in nadaljujejo pot z javnim prevozom, kolesom ali peš. Takšni sistemi zmanjšajo prometno obremenitev ter izboljšajo varnost in kakovost prostora.

Pomemben del ukrepov je tudi parkirna politika, ki mora biti premišljeno zastavljena – z omejevanjem parkiranja v najbolj občutljivih območjih (npr. pri šoli, zdravstvenem domu, občinskih ustanovah) ter s spodbujanjem uporabe alternativnih načinov prevoza. Kjer je mogoče, naj se del obstoječih parkirnih površin nadomesti z zelenimi javnimi prostori, kolesarnicami ali pešpoti.

Vzporedno je treba aktivno spodbujati uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet. To vključuje tako infrastrukturne kot mehke ukrepe – od ozaveščanja in izobraževanja do sistemov nagrajevanja za tiste, ki se odločijo za okolju prijaznejši način prevoza.

Zmanjšanje števila prometnih nesreč za najmanj 50 % v času izvajanja strategije. Leta 2024 je bilo 16 prometnih nesreč brez poškodb, 12 z lažjimi telesnimi poškodbami in 1 nesreča s hudimi telesnimi poškodbami.

Do leta 2032 najmanj 10 % znižanje deleža vozil na Vegovi ulici, ki vozijo nad omejitvijo. Leta 2024 je nad dovoljeno omejitvijo hitrosti vozilo 54 % vozil.

Zmanjšan delež osebnega motornega prometa na števnem mestu na Vegovi ulici za najmanj 2 % v času trajanja izvajanja strategije. Na dan štetja v mesecu oktobru 2024 je bil izmerjen 79 % delež osebnih vozil.

# STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

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

## Priložnosti občine Moravče na področju celostnega prometnega načrtovanja

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 občine Moravče 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:

- Tradicionalni pristop k načrtovanju prometa – prometno načrtovanje je še vedno pretežno osredotočeno na avtomobilski promet, pogosto pogojeno z razpoložljivimi finančnimi sredstvi in brez celostnega strateškega pristopa, ki bi vključeval trajnostno mobilnost.
- Omejeno medsektorsko sodelovanje – med ključnimi sektorji ni vzpostavljenega usklajenega sodelovanja, kar zmanjšuje učinkovitost in povezanost prometnih ukrepov.
- Pomanjkanje sistematičnega spremljanja stanja v prometu – občina ne zbira in ne analizira prometnih podatkov na strukturiran način, kar otežuje dolgoročno načrtovanje, postavljanje prioritet in evalvacijo učinkov posameznih ukrepov.

## Strateško vodilo na področju celostnega prometnega načrtovanja

**Strateško vodilo 8: Z boljšim povezovanjem zaposlenih, sistematičnim vključevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja v strateške dokumente ter spremljanjem prometnih podatkov do celostnega načrtovanja in trajnostnega odločanja o prometu**

Za dolgoročno uspešno urejanje prometa je ključno, da se občina premakne od parcialnega, tradicionalno avtomobilskega pristopa k CPN, ki upošteva širše cilje trajnostnega razvoja, kakovosti življenja in prostorske usklajenosti.

Prvi korak k temu je boljše povezovanje zaposlenih in sodelovanje med sektorji. Le z vključevanjem različnih vidikov in strokovnih znanj lahko nastanejo rešitve, ki so celovite, učinkovite in trajnostno naravnane. Pomembno je tudi, da se v načrtovanje vključujejo lokalna skupnost, prebivalci in uporabniki prostora.

Ob tem mora občina sistematično vključevati načela CPN v strateške dokumente, kot so prostorski načrti, razvojni programi in proračuni. Ne nazadnje je za učinkovito načrtovanje ključno redno spremljanje prometnih podatkov – o številu vozil, potovalnih navadah, prometni varnosti, uporabi različnih načinov prevoza in izkušnjah uporabnikov. Le na podlagi teh podatkov je mogoče oblikovati ciljno usmerjene ukrepe, spremljati njihovo uspešnost in se pravočasno prilagajati spreminjajočim se razmeram.

Z izvajanjem tega strateškega vodila bo občina vzpostavila pametno, odgovorno in dolgoročno vzdržno prometno politiko. S tem bo ustvarjen prostor, kjer promet ne pomeni breme, temveč usklajen del kakovostnega bivanja, razvoja skupnosti in okoljsko prijazne prihodnosti.

### ZASTAVLJENI CILJI

Vključitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsaj 1 občinski strateški dokument do konca leta 2032.

Vzpostavitev sistema za zbiranje in analizo prometnih podatkov do leta 2026.

Udeležba občinskih uslužbencev na vsaj 3 izobraževalnih delavnicah o CPN in trajnostni mobilnosti do leta 2032.

# NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI MORAVČE

Foto: Arhiv Občine Moravče



# AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Moravče je izdelan za 7-letno obdobje (2025–2032). Poleg nabora ukrepov, ki so bili sprejeti z namenom doseganja zastavljenih strateških ciljev oziroma strateških vodil za posamezne stebre mobilnosti, akcijski načrt zajema tudi naslednje vsebine: ocenjeno vrednost sredstev, ki jih bo Občina Moravče v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

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

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

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

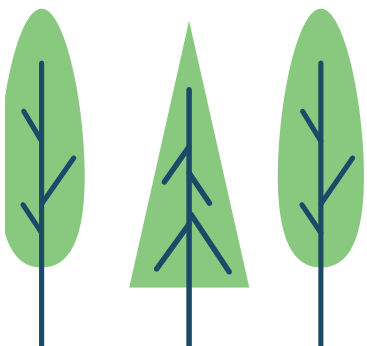
SŽ	Slovenske železnice	JPP	Javni potniški promet
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	P+R	Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa	K+R	Poljubi in se odpelji (ang. » Kiss and ride«)
ŽP	Železniško postajališče/postaja	MIR	Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Trzin, Komenda, Lukovica, Mengeš, Moravče in Vodice
AP	Avtobusno postajališče/postaja		

## Legenda strateških vodil in stebrov:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
<b>Steber I Hoja</b>	Povečanje varnosti pešcev, še posebej otrok in šolarjev, na celotnem območju občine.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Povečanje območij za pešce v središču z zmanjševanjem površin, namenjenih avtomobilom, urejanjem novih pločnikov in oblikovanjem trga, ki bo zaprt za promet in privlačen za prebivalce</li><li>2. Varnost in udobje kot prednostna naloga pri načrtovanju peš infrastrukture z zagotavljanjem osvetljenih, vzdrževanih in povezanih pešpoti ter ukrepanjem na nevarnih točkah</li></ol>
<b>Steber II Kolesarjenje</b>	Vzpostavitev varne in dostopne kolesarske infrastrukture na območju celotne občine za izboljšanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga.	<ol style="list-style-type: none"><li>3. Razvoj varne in udobne kolesarske infrastrukture z izgradnjo in označitvijo kolesarskih poti, prilagajanjem obstoječih prometnih površin za varnejše kolesarjenje in ureditvijo varnih pogojev za hranjenje koles</li><li>4. Promocija kolesarjenja kot zdrave, aktivne in trajnostne alternative za kratke razdalje</li></ol>
<b>Steber III Javni potniški promet</b>	Optimizacija javnega potniškega prometa za trajnostno mobilnost prebivalcev in izboljšano dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	<ol style="list-style-type: none"><li>5. Razvoj dostopnega in privlačnega JPP za vse prebivalce s povečanjem pokritosti naselij z linijami JPP, izboljšanjem infrastrukture avtobusnih postajališč in prilagajanjem frekvence voženj dejanskim potrebam uporabnikov</li></ol>
<b>Steber IV Motorni promet</b>	Izboljšanje kakovosti bivanja v središču občine z umiritvijo in zmanjšanjem motornega prometa.	<ol style="list-style-type: none"><li>6. S celovitimi ukrepi umirjanja prometa, izboljšanja signalizacije in rednim vzdrževanjem cestne infrastrukture do vzpostavitve varnega prometa</li><li>7. S spodbujanjem sopotništva, trajnostnih oblik mobilnosti, P+R sistemov in parkirne politike, ki zmanjšuje število vozil v središču, do zmanjševanja vplivov motornega prometa na kakovost bivanja</li></ol>
<b>Steber V Celostno prometno načrtovanje</b>	Bolj strukturirano in celostno načrtovanje prometa.	<ol style="list-style-type: none"><li>8. Z boljšim povezovanjem zaposlenih, sistematičnim vključevanjem načel CPN v strateške dokumente ter spremljanjem prometnih podatkov do celostnega načrtovanja in trajnostnega odločanja o prometu</li></ol>

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
I.	2.	<b>Izboljšanje obstoječih peš povezav:</b> npr. v središču Moravč (na Vegovi ulici, Šlandrovi cesti ter Trgu Svobode), med OŠ Jurija Vege in sprehajalno potjo ob Drtijiščici, na Šlandrovi cesti v Moravčah (razširitev in dopolnitev pločnika), ob RC Moravče–Drtija, podaljšanje rekreacijske pešpoti ob Drtijiščici na južnem delu poti, ureditev klančin in talnih označb na pločnikih za invalide, ureditev šolskih poti okoli OŠ Jurija Vege in podružnice Vrhpolje ... – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije	365.000 €	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU in RS	Občina Moravče	Srednje zahtevno (++)	2026–2032
I.	2.	<b>Preureditev Vegove ulice:</b> rekonstrukcija ceste, širitev obojestranskih pločnikov, ureditev talnih oznak in primerne signalizacije, umiritev prometa s hitrostnimi ovirami ter ureditev varne šolske povezave	900.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU	Občina Moravče	Zahtevno (+++)	2025–2030
I.	2.	<b>Postavitev manjkajoče javne razsvetljave:</b> npr. med Moravčami in naselji Češnjice, Soteska in Gorice, med Zgornjo Dobravo in Plesom, ob glavni regionalni cesti Domžale–Kandrše, na prehodih za pešce ... – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije	85.000 €	Občinski proračun	Občina Moravče	Srednje zahtevno (++)	2026–2032
I.	1.	<b>Izgradnja manjkajočih pešpoti in pločnikov:</b> npr. v Zgornji Javoršici, v naselju Ples in okolici AP Ples, iz središča Moravč do Soteske pri Moravčah, do Gorice, do Drtije, med Goričico in Sokličem ali AP Selo, ob Detelovi cesti, med POŠ Vrhpolje in središčem naselja Vrhpolje ... – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije	200.000 €	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU in RS	Občina Moravče/ ponekod tudi DRSI	Zahtevno (+++)	2026–2032

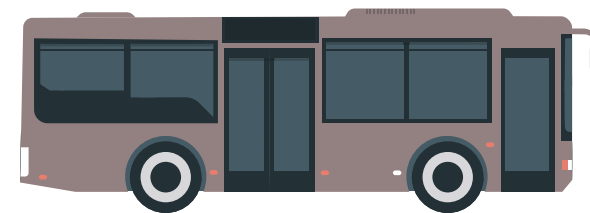
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
I.	1.	<b>Ureditev manjkajočih prehodov za pešce:</b> npr. na ovinku Marokove ulice, pri AP Nadlog, pri AP Gora pri Pečah, v Selu, Zgornji Dobravi ... – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije	50.000 €	Občinski proračun	Občina Moravče/ ponekod tudi DRSI	Srednje zahtevno (++)	2026-2032
I.	1.	<b>Ureditev središča Moravč v pešcem bolj prijazen in varen prostor:</b> vzpostavitev območja za pešce z zaprtjem Trga Svobode za motorni promet in možnim dostopom za motorna vozila preko potopnih stebričkov	800.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU	Občina Moravče	Zelo zahtevno (++++)	2026-2029
I.	1., 2.	<b>Celostna ureditev območja osnovne šole:</b> ureditev območja za pešce z avtobusnim postajališčem in urejenim dostopom do OŠ (do leta 2027) ter uvedba krožnega prometa po Vegovi ulici in Šlandrovi cesti ali v smeri "Šlibarjeve" doline (severna obvoznica) do pokopališča (do leta 2032)	530.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU	Občina Moravče	Zelo zahtevno (++++)	do 2027 in 2030-2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
II.	3.	<b>Označitev kolesarskih povezav po manj obremenjenih lokalnih cestah</b> – označitev najmanj 3 kolesarskih povezav v času izvajanja strategije	1.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Moravče	Enostavno (+)	2026-2032
II.	3.	<b>Vzpostavitev kolesarskih povezav in prehodov za kolesarje ob državnih cestah:</b> npr. Gorica–Moravče, Zg.–Sp. Dobrava–Ples, Gora pri Pečah–Peče–Seliše, Goričica–Selo ... – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije	300.000 €	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU in RS	Občina Moravče, DRSI	Zahtevno (+++)	2029-2032
II.	3.	<b>Postavitev varnih in pokritih kolesarnic, stojal za kolesa in polnilnic za e-kolesa:</b> npr. pokrita kolesarnica ob OŠ Jurija Vege, AP Moravče, POŠ Vrhpolje, v Pečah, polnilnica za e-kolesa pri občini ... – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije	22.000 €	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU in RS	Občina Moravče	Enostavno (+)	2026-2029
II.	4.	<b>Spodbujanje kolesarjenja za dnevno mobilnost in rekreacijo s promocijskimi kampanjami (Občinska kolesarska značka, S kolesom v službo in Kolesarska liga):</b> – V okviru tekmovanja za Občinsko kolesarsko značko bi udeleženci lahko obiskovali vnaprej določene, najlepše ali najpomembnejše lokacije v občini. Za vsak obisk bi lahko pridobili točke, ki bi se zbirale v obdobju trajanja kampanje. Ob zaključku bi se točke seštele, najboljši pa bi lahko prejeli nagrade. – S sodelovanjem v kampanji S kolesom v službo bi lahko zaposleni v občini pridobili dodaten dan dopusta, če bi se vsaj 80 dni v letu na delo pripeljali s kolesom. – V okviru Kolesarske lige bi se kolesarji lahko potegovali za naziv najvztrajnejšega kolesarja. V času trajanja kampanje bi lahko zbirali kilometre, zmagovalec pa bi lahko prejel glavno nagrado – novo kolo ali podobno. – najmanj 3 komunikacijske kampanje v času izvajanja strategije.	1.500 €/leto	Občinski proračun	Občina Moravče	Enostavno (+)	2026-2032

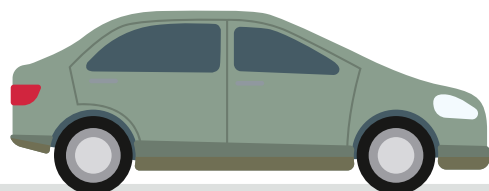


STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
III.	5.	<b>Pobuda DUJPP za povečanje frekvence avtobusov</b> , predvsem ob vikendih in med počitnicami (skozi naselji Vrhpolje in Ples) ter <b>povečanje števila avtobusnih povezav</b> med Ljubljano in Zagorjem (mimo naselij Goričica pri Moravčah, Drtija, Peče ...) – najmanj 1 pobuda na dve leti (če se izkaže potreba)	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2025-2032
III.	5.	<b>Ureditev avtobusnih postajališč (ureditev pločnikov, prehodov za pešce, postavitve nadstreškov, sedišč, javne razsvetljave in informacijskih tabel):</b> npr. AP Sv. Andrej, AP Ples (pristojnost DRSI), postajališče šolskega kombija v Češnjicah (ureditev jasnejših oznak za povečanje vidnosti) ... – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije	25.000 €	Občinski/Državni proračun	Občina Moravče, ponekod DRSI	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
III.	5.	<b>Pobuda DUJPP za vzpostavitev direktne linije avtobusa</b> Peče–Moravče–AC–Bežigrad–AP Ljubljana	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2027
III.	5.	<b>Vzpostavitev kombija (občinski JPP v kombinaciji s šolskimi prevozi) iz centra Moravč</b> do sosednjih naselij, trgovin, pošte, zdravnika, knjižnice, župnije ...	3.500 €/leto	Občinski proračun	Občina Moravče	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
III.	5.	<b>Preverba možnosti nadomeščanja šolskih prevozov z linijami JPP:</b> npr. zagotovitev prevoza do Zgornje Javoršice, uvajanje dodatnih linij oz. podaljšanje voznega reda za učence, ukinitve šolskega avtobusa tam, kjer obstaja javni prevoz, preveritev podvajanja linij JPP in šolskih prevozov ...	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2026-2032



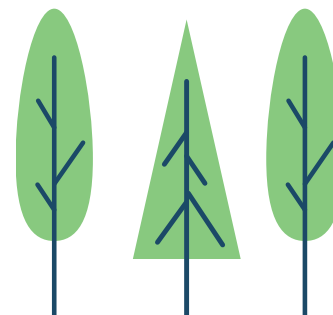
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA	MOTORSKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
IV.	6.	<b>Ukrepi za umirjanje prometa</b> (nižje omejitve hitrosti, postavitve hitrostnih ovir, stacionarnih radarjev ali merilnikov hitrosti): npr. na Marokovi ulici, Šlandrovi ulici, na Vegovi ulici med pošto in OŠ, v naseljih Vrhpolje pri Moravčah, Krašče in Dole pri Kraščah, na Masljevi cesti proti Češnjicam, na relaciji Selo pri Moravčah–Goričica pri Moravčah, na Cesti heroja Vasje, v bližini AP Peče, na Detelovi cesti do pokopališča, v lokalnih vaseh, kjer tovornjaki in hitri vozniki predstavljajo tveganje ... – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije		8.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Moravče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	6.	<b>Študija preveritve vzpostavitve enosmernega prometa:</b> npr. krožna enosmerna povezava Vegova ulica – Detelova cesta, center Moravč pri pošti in v okolici vseh OŠ ...		/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2026
IV.	6.	<b>Omejitev motornega in tovornega prometa:</b> npr. na Vegovi ulici pri OŠ Jurija Vege, omejevanje tovornega prometa v naselju Selo pri Moravčah in iz Zasavja proti Ljubljani ...		1.000 €	Občinski proračun	Občina Moravče	Enostavno (+)	2025–2032
IV.	6.	<b>Ureditev nevarnih točk:</b> npr. razširitev ozkih odsekov, ureditev neustreznih zavijalnih radijev, ureditev pasov za leve zavijalce, izboljšanje preglednosti na prehodih za pešce ... – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije		5.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Moravče	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	6.	<b>Boljše vzdrževanje in ureditev dotrajanih cest:</b> npr. Šlandrova cesta, Pogled, Selce, državna cesta v smeri proti Domžalam, v naselju Vrhpolje, v zimskem času rednejše posipanje in pluženje cest npr. v naseljih Zgornji Prekar in Hrib nad Ribčami ter površin parkirišč pri OŠ Jurija Vege ...		350.000 € /leto	Občinski proračun	Občina Moravče	Zahtevno (+++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA	MOTORSKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
/	/	<b>Več nadzora in sankcioniranja kršiteljev:</b> npr. na Cesti na Dolah, nad nepravilnim parkiranjem pri gasilskem domu v Moravčah, kjer parkirana vozila zapirajo intervencijsko pot ...		brez dodatnih stroškov	Občinski proračun	Občina Moravče in MIR	Enostavno (+)	2025-2032
IV.	7.	Po potrebi <b>povečanje parkirišča za sopotništvo v Moravčah</b>		2.000 € (brez dokupa zemljišč)	Občinski proračun	Občina Moravče	Srednje zahtevno (++)	2030
IV.	7.	<b>Vzpostavitev učinkovitega upravljanja parkiranja</b> v občinskem središču in boljša organizacija parkiranja pri šoli, zdravstvenem domu in drugih javnih objektih		5.000 €	Občinski proračun	Občina Moravče	Srednje zahtevno (++)	2026
/	/	<b>*Gradnja obvoznice</b> mimo jedra Moravč – razbremenitev lokalnih cest		/		DRSI	Zelo zahtevno (++++)	



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
V.	8.	<b>Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje</b> pristojnemu ministrstvu	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2025-2032
V.	8.	<b>Posodobitev OCPS</b>	43.000 €	Občinski proračun, sofinanciranje EU	Občina Moravče	Srednje zahtevno (++)	2032
V.	8.	<b>Uvedba letnega internega posveta zaposlenih in občinskega sveta</b> o strateških ciljih ter prioritetah trajnostnega razvoja in prometa	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2025-2032
V.	8.	<b>Imenovanje občinskega koordinatorja za zadeve s področja trajnostne mobilnosti</b> , ki v okviru svojih nalog skrbi tudi za komuniciranje z javnostjo	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2026
V.	8.	<b>Sistematično spremljanje prometa</b> za boljše načrtovanje ukrepov	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2025-2032
V.	8.	<b>Ozaveščanje in promocija načel trajnostne mobilnosti:</b> 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 in motornih koles, aktivnosti v času Evropskega tedna mobilnosti) – najmanj 7 komunikacijskih kampanj ozaveščanja o trajnostni mobilnosti v času izvajanja strategije	3.000 €/leto	Občinski proračun, možno sofinanciranje EU	Občina Moravče	Enostavno (+)	2025-2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
V.	8.	Vzpostavitev mehanizmov za <b>vkjučevanje javnosti v prometno načrtovanje</b>	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2026
V.	8.	<b>Uskladitev prostorskega in prometnega načrtovanja</b>	/	/	Občina Moravče	Enostavno (+)	2026



- 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 Moravče (Uradni vestnik Občine Moravče 2015 številka 7)
- Plevnik, Aljaž, idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022, str. 36
- Plevnik, Aljaž, idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, [https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice\\_OCPS\\_2023\\_uskladitev\\_ZCPN.pdf](https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf)
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>
- DUJPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika Arriva d.o.o.
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>

