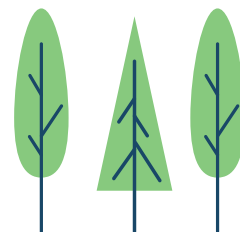




**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE MEDVODE**



Sofinancira
Evropska unija



Celostna prometna strategija Občine Medvode (OCPS Medvode)

Naročnik: Občina Medvode, Cesta komandanta Staneta 12, 1215 Medvode

Projektna skupina Občine Medvode: Ana Petrovčič, Gregor Rozman, Nataša Špilak

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 Medvode:

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).

Avtor fotografij: Peter Košenina, Luka Vunduk, Tit Košir, Borut Grabec, Občina Medvode, JZ Sotočje Medvode, IPoP, LUZ, d.d.

Oblikovanje: Klara Oštir, LUZ, d.d.

Leto izdelave: 2025



RRA LUR

ipop



KAZALO

Uvodni nagovor župana	4
Boljši promet, prijetnejši prostor, lepša prihodnost!	5
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	7
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	8
Skupaj do boljše prometne ureditve	9
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	14
Občina Medvode v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Medvode	25
Stebri mobilnosti in cilji	26
Steber I: Mestno jedro po meri ljudi	28
Steber II: Hoja kot temelj zdravega in prijaznega mesta	30
Steber III: Varne in povezane kolesarske povezave	33
Steber IV: Učinkovit javni potniški promet	36
Steber V: Umirjen motorni promet v naseljih	41
Steber VI: Učinkovito celostno prometno načrtovanje	48
Akcijski načrt	52
Viri	62

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Premikamo se skupaj – v pravo smer.

Sprejem nove Celostne prometne strategije (OCPS) za Občino Medvode predstavlja pomemben mejnik na poti trajnostne preobrazbe prometnega sistema, kjer zadnja leta delamo pogumne korake. Dokument ne pomeni le strateške podlage za nadaljnji razvoj, temveč ponuja konkretno priložnost za izboljšanje kakovosti življenja vseh občanov. OCPS bo pripomogla k varnejšim, dostopnejšim, bolj povezanim in zdravju prijaznejšim naseljem, gibanje ljudi in dostop do storitev pa bosta manj obremenilna za okolje.

Ukrepi, zapisani v strategiji, so usmerjeni v spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. Poudarek na varnih šolskih poteh, povezanih kolesarskih povezavah ter izboljšanjem javnem prometu bo otrokom, starejšim in vsem ostalim udeležencem omogočil več svobode pri izbiri trajnostnih oblik mobilnosti. S tem ne gradimo le sodobnega prometnega sistema, temveč ustvarjamo prostor za srečevanja, skupnost in višjo kakovost bivanja.

Sprejetje strategije je del širše vizije občine, saj se tesno povezuje s prostorskim načrtovanjem, razvojem mestnega jedra ter ohranjanjem naravne in kulturne krajine. Nadaljevanje projektov, kot so prenova središča Medvod, sistem MedvodEK, Prostofer ali gradnja novih varnih poti za pešce kažejo na jasno usmeritev občine k odgovornemu in celovitemu razvoju.

Nova OCPS bo občini služila tudi kot ključna podlaga za prijave na državne razpise za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti. V časih, ko so podnebni in prostorski izzivi vse izrazitejši, je to strateška prednost, ki bo omogočila hitrejše in kakovostnejše uresničevanje zastavljenih ciljev.

Posebnost Medvod ostaja preplet urbanega in podeželskega okolja, rek in gozdov, zgodovinskih naselij in sodobnih storitev. Prav zato želimo promet načrtovati s posebno pozornostjo – ne zgolj kot premikanje od točke A do točke B, temveč

kot sredstvo za ustvarjanje bolj zdrave, varne in povezane skupnosti.

Nova prometna strategija je lahko naš kompas za prihodnost, v kateri bo vsak korak, vsak obrat pedala in vsaka vožnja z avtobusom prispevala k boljši, bolj trajnostni, vključujoči in povezani skupnosti v Medvodah.

Nejc Smole,
župan Občine Medvode



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

Avtor: Košenina Peter

POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

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

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in druge okolju in prostoru prijaznejše oblike mobilnosti s ciljem zmanjšati prekomerni osebni motorni promet ter spodbuditi spremembo potovalnih navad prebivalcev in prebivalcev v smeri bolj trajnostnih izbir. S pripravo OCPS 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 naraščanju prometa in zmanjšanju kakovosti bivanja v mestih. V središču sodobnega pristopa na mesto osebnega avtomobila vstopi človek, ki mu je treba zagotoviti varnost v prometu, dostopnost storitev, udobno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, časovno učinkovit in privlačen javni potniški prevoz in pester nabor okolju prijaznejših oblik mobilnosti (različni sistemi za souporabo vozil, koles in drugih prevoznih sredstev).

Nov strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in omogoča boljšo izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in

zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine.

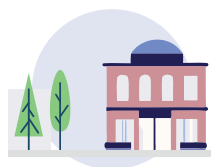
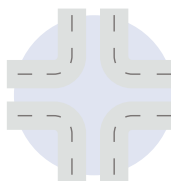
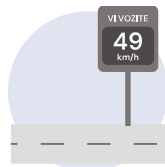
S pomočjo OCPS Medvode lahko pričakujemo pomemben napredek tudi na področju prostorskega načrtovanja. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe prebivalcev občine ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovo ustreznjega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt (OPN) bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

Občinska celostna prometna strategija, ki jo je Občina Medvode sprejela v letu 2025, predstavlja drugo generacijo tovrstnih strateških dokumentov po tem, ko je Občina prvo celostno prometno strategijo sprejela v letu 2017. Nova občinska celostna prometna strategija sledi predhodno zastavljenim ciljem po trajnostno zasnovanem razvoju prometa v občini, z upoštevanjem novih prometnih izzivov, ki so se pojavili v vmesnem času.

TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA BOLJ ZDRAVO IN ZADOVOLJNO PREBIVALSTVO

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

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



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

DOSEGANJE LOKALNIH, NACIONALNIH IN GLOBALNIH OKOLJSKIH CILJEV

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

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

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

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

SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

Kako je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Medvode?

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

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

Aktualne smernice za pripravo OCPS narekujejo, da se na samem začetku v sodelovanju s širšim krogom ključnih deležnikov oblikuje strateške cilje in vizijo razvoja prometa v občini. Zatem se izvedejo različne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti, obenem pa tudi usmerjene analize stanja in meritve, ki gradijo mozaik izhodišč za zasnovo akcijskega načrta ukrepov. Tako zastavljeni ukrepi so kar najtesneje povezani z uresničevanjem vizije in doseganjem zastavljenih ciljev. Pri izboru imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele v primeru, da ti ne rešijo težav, se pristopi z infrastrukturnimi posegi. Ukrepi, zapisani v strategiji, so opremljeni tudi s kazalniki, s katerimi Občina sledi učinkom.

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

Ključni koraki v procesu priprave so:

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

Nadzor kakovosti OCPS

Tekom procesa (po opredelitvi strateških vodil in pred obravnavo OCPS na občinskem svetu, skupaj dvakrat) je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalko kakovosti je občini dodelilo ministrstvo, ta pa je izdelala neodvisno strokovno oceno OCPS, podala predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani, in obakrat izdala pozitivno mnenje.

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



2024



marec 2024 – april 2024

Začetek priprave OCPS Medvode

Predstavitev namena in ciljev
OCPS županu ter občinskemu
svetu

maj 2024

Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 23
članov.

Javni razpravi o viziji in ciljih

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



junij 2024 – september 2024

Analiza obstoječega stanja

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Vnešenih 393 izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

542 izpolnjenih anket
26 intervjujev.

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

Kordonsko štetje prometa na 3 lokacijah,
terenske ogleda 5 lokacij, ankete med šolarji v 3
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 5
podjetjih/ustanovah.

2025

september 2024 – februar 2025

Oblikovanje nabora ukrepov

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

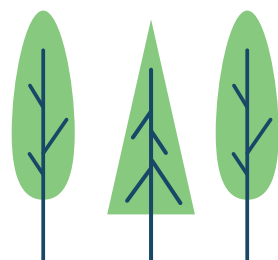
Na delavnicah je sodelovalo skupno 8 članov.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani
vnesli 563 (562 prečiščenih) predlogov za
izboljšanje prometa v občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 7 članov.



februar 2025

Priprava akcijskega načrta

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 40 odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS MEDVODE



marec 2025 – marec 2032

Spremljanje rezultatov in poročanje

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

Preko spletnega portala vsako leto
do 15. marca v času

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

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

2032

marec 2025

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Medvode
na občinskem svetu

Javna objava rezultatov OCPS

februar 2025 – marec 2025

Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in
širšo delovno skupino.



SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

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

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

Hkrati prebivalci podatke – v tem primeru o potovalnih navadah – soustvarjajo, predvsem pa s svojimi potovalnimi navadami predstavljajo pomemben del prometa. Zato so ključni pri oblikovanju prometne strategije. Eden izmed ciljev je namreč prav spreminjanje potovalnih navad ljudi. Če ti razumejo kontekst oblikovanja ukrepov in cilje, h katerim ti vodijo, ali pa so te ukrepe celo sooblikovali, potem je veliko bolj verjetno, da jih bodo sprejeli oziroma upoštevali in uporabljali.

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

Pri aktivnostih vključevanja javnosti smo le-to razdelili na dve skupini, in sicer na javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi in splošno javnost. Prva, strokovna javnost, vključuje predstavnike različnih lokalnih ustanov, ki imajo vpliv na urejanje prometa oziroma so z njim

povezane. To so, denimo, predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki. Predstavniki lokalne strokovne javnosti so bili vključeni v tako imenovano širšo delovno skupino, katere primarni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev in akcijskega načrta ukrepov, sekundarni pa, da bodo prav njeni člani prvi zagovorniki ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in bodo Občino podprli pri njihovem udejanjanju. Strokovna javnost je bila vključena preko intervjujev, delavnic ter spletnih srečanj.

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



Javni razpravi v občini Medvodah (avtor: LUZ, d.d.)

Na spletni platformi <https://cps.projekti.si/medvode>, izdelani posebej za izdelavo pričujoče strategije, se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Medvode, prebivalke in prebivalci pa so tu lahko našli tudi povezave do anket ter imeli možnost vnosa izzivov, s katerimi se srečujejo v prometu, oziroma predlogov ukrepov, s katerimi si želijo reševati različne prometne izzive in bi po njihovem mnenju prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi skupini, ki ni vešča uporabe spleta ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo v teku faze zbiranja ukrepov nekaj ur predloge zbirali še od mimoidočih v naši dnevni sobi, ki je zaživela na nekaj parkirnih mestih ob tržnici Medvode v času Evropskega tedna mobilnosti. Pomagali smo jim pri vnosih v platformo in jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu nastajanja strategije. V občinskih prostorih je bila več mesecev na ogled tudi bogata informativna razstava, ki je predstavljala proces priprave OCPS, vizijo in cilje razvoja prometa, v navdih pa še številne dobre prakse ukrepov trajnostne mobilnosti.

Včasih se tako odločevalci in oblikovalci politik kot tudi javnost sprašujejo, ali je smiselno vključevati prebivalce v procese odločanja. A nič ne

spodbuja sodelovanja in učinkovitega razvoja bolj kot konkretni rezultati, ki jih ljudje lahko opazijo v svojem okolju. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje ukrepov akcijskega načrta strategije. Na eni strani bo to potrditev, da je bilo sodelovanje javnosti koristno, na drugi pa je to priložnost za nadaljevanje procesa vključevanja javnosti, ki smo ga v procesu priprave strategije začeli.





OBČINA MEDVODE – KJE SMO DANES?

Avtor: Vunduk Luka

OBČINA MEDVODE V ŠTEVILKAH

Občina Medvode je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 78 km² površin uvrščena na 87. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži približno 12 km severozahodno od regijskega središča, mesta Ljubljana. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednje Slovenije, je tudi za Medvode značilna dobra gospodarska razvitost, dobro ohranjeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekajo pomembne regionalne cestne povezave med Ljubljano in drugimi večjimi središči v regiji in širše (Vodice, Kanj, Škofja Loka ...) ter železniška proga Ljubljana – Jesenice.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev Občine Medvode za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine (Ljubljana, Kranj, Škofja Loka) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Medvode med leti 2013 in 2023 naraslo za 7,5%.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Medvode v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 69 % prebivalcev, za poti na delo 85 %, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 72 %, na obrobju občine pa 93 % prebivalcev, za poti v Ljubljano 86 %, v Škofjo Loko 96 % in v Kranj 97 % prebivalcev.

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

Velik delež uporabe osebnih vozil in s tem povezane težave s parkiranjem so tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Če delež uporabe javnega potniškega prometa za poti v Ljubljano, kot je razvidno iz rezultatov ankete o potovalnih navadah med prebivalci občine Medvode, še doseže 12 %, pa so deleži potovanja z javnim potniškim prometom znotraj občine ter v druge okoliške občine (Škofja Loka, Kranj) bistveno nižji in dosegajo zgolj nekaj odstotkov.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh v središče občine oziroma pri poteh na rekreacijo, kjer sta deleža uporabe osebnih vozil nižja na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja ter uporabe kolesa oziroma e-kolesa.

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

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je predvsem posledica pozitivnega selitvenega prirasta, ki bistveno preseže povprečje celotne države. Po drugi strani so podatki o naravnem prirastu za občino Medvode podobno neugodni kot za celotno Slovenijo, saj je tudi v občini Medvode naravni prirast v zadnjih letih negativen (letno umre več občanov, kot se rodi).

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Medvode 43,5 let, kar je manj od slovenskega povprečja, ki znaša 44,2 leti. Tudi v Medvodah je število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je v letu 2024 prebivalo 130 oseb, starih 65 let ali več. Kljub

manj ugodnemu razmerju med mlajšo in starejšo populacijo pa je indeks staranja za občino Medvode nižji od slovenskega povprečja, kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev te občine v povprečju dviga počasneje kot na nivoju celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA MEDVODE	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	17.213	2.123.949
Število moških	2024	8.639	1.068.429
Število žensk	2024	8.574	1.055.520
Število rojstev	2023	128	16.989
Število umrlih	2023	159	21.540
Skupni naravni prirast	2023	– 31	– 4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	–1,8	– 2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	44	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	129	0
Skupni selitveni prirast	2023	173	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	10,1	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	43,5	44,2
Indeks staranja	2024	129,8	147,8

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

Občina Medvode je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

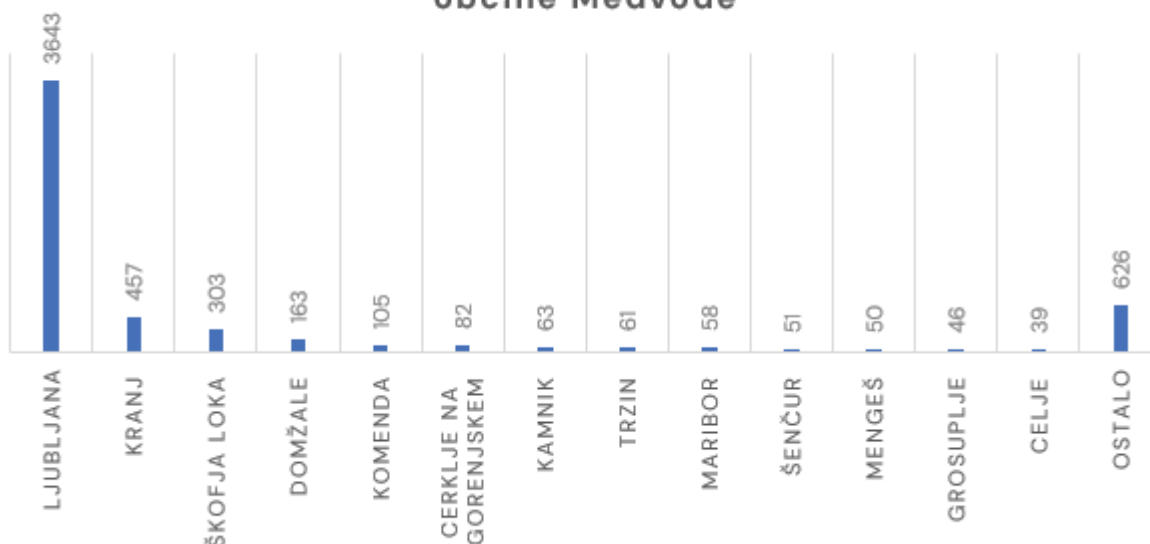
Na podlagi podatkov avtomatskih števecv prometa po glavni regionalni cestni povezavi skozi Medvode dnevno vozi okrog 16.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Medvode med osebami v starosti 15 let – 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 72,2 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (t.j. delovno aktivnih), kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3 %.

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

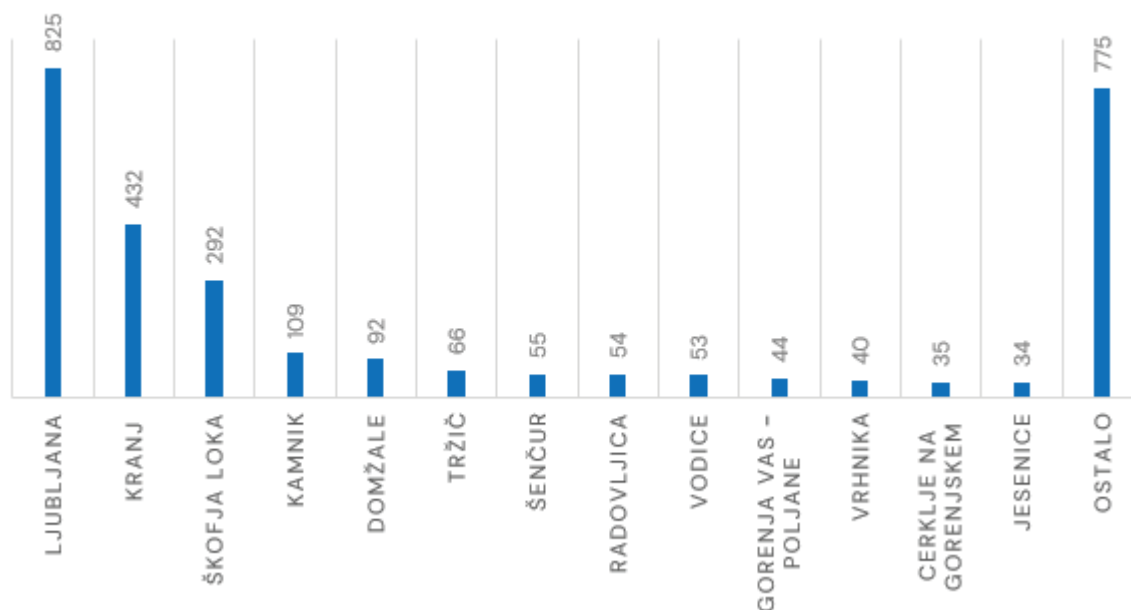
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023, od skupno 7.680 delovno aktivnih prebivalcev občine Medvode, delo znotraj občine opravlja 1.933 prebivalcev, 5.747 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine Medvode dvosmeren, saj na delo na območju občine Medvode poleg 1.933 prebivalcev občine opravlja tudi 2.906 zaposlenih, ki se v Medvode pripeljejo iz drugih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Medvode



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

Število dnevnih delovnih migracij v občino Medvode



Število dnevnih delovnih migracij v občino Medvode (SURIS, 2024)

Prometna varnost se v zadnjem obdobju bistveno ne izboljšuje

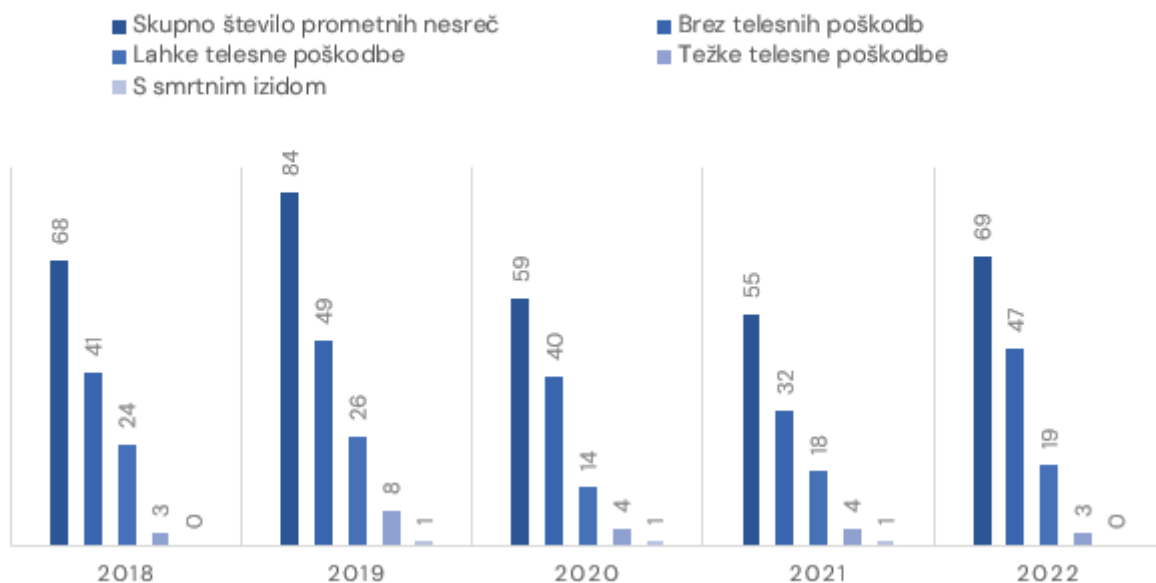
Iz rezultatov ankete o potovalnih navadah je razvidno, da je pri načrtovanju novih prometnih ureditev anketirancem najbolj pomembna varnost ljudi. Rezultat daje pomembno sporočilo, da je treba v prihodnje vse ukrepe s področja mobilnosti intenzivno komunicirati s stališča izboljšanja prometne varnosti,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

Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v petletnem obdobju 2018 – 2022, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Medvode zaznanih 335 prometnih nesreč. Po letu 2019 je število prometnih nesreč sicer upadalo, v letu 2022 pa je bila zaznana ponovna občutna rast, pri čemer v največji meri raste število prometnih nesreč brez poškodb udeležencev. Z vidika prometne varnosti je tako v zadnjih letih skrb vzbujajoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami udeležencev, medtem ko je število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in smrtnim izidom, z rahlimi odkloni v posameznih letih, v zadnjem obdobju bolj ali manj enako.

Podobna dinamika rahlih rasti in padcev 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 15 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Medvode zgodijo v posameznem letu.

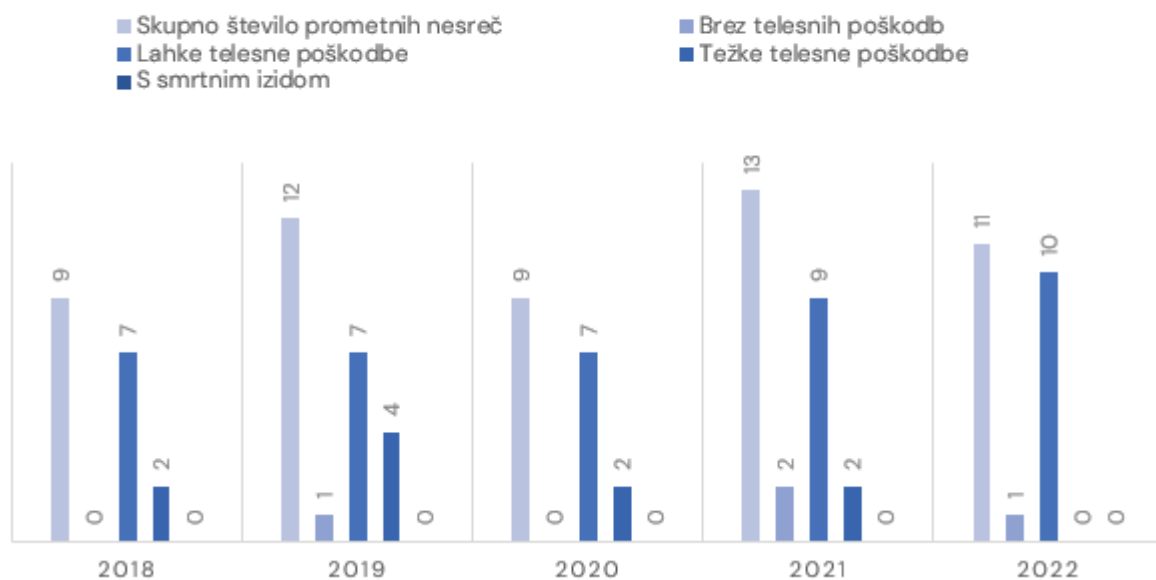
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018 – 2022 navadno končale z lažjimi poškodbami, manj pa je prometnih nesreč brez poškodb in s hujšimi poškodbami. Prometnih nesreč s smrtnim izidom med pešci in kolesarji v zadnjem petletnem obdobju v občini Medvode ni bilo.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



Število vseh prometnih nesreč v občini Medvode po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2024)

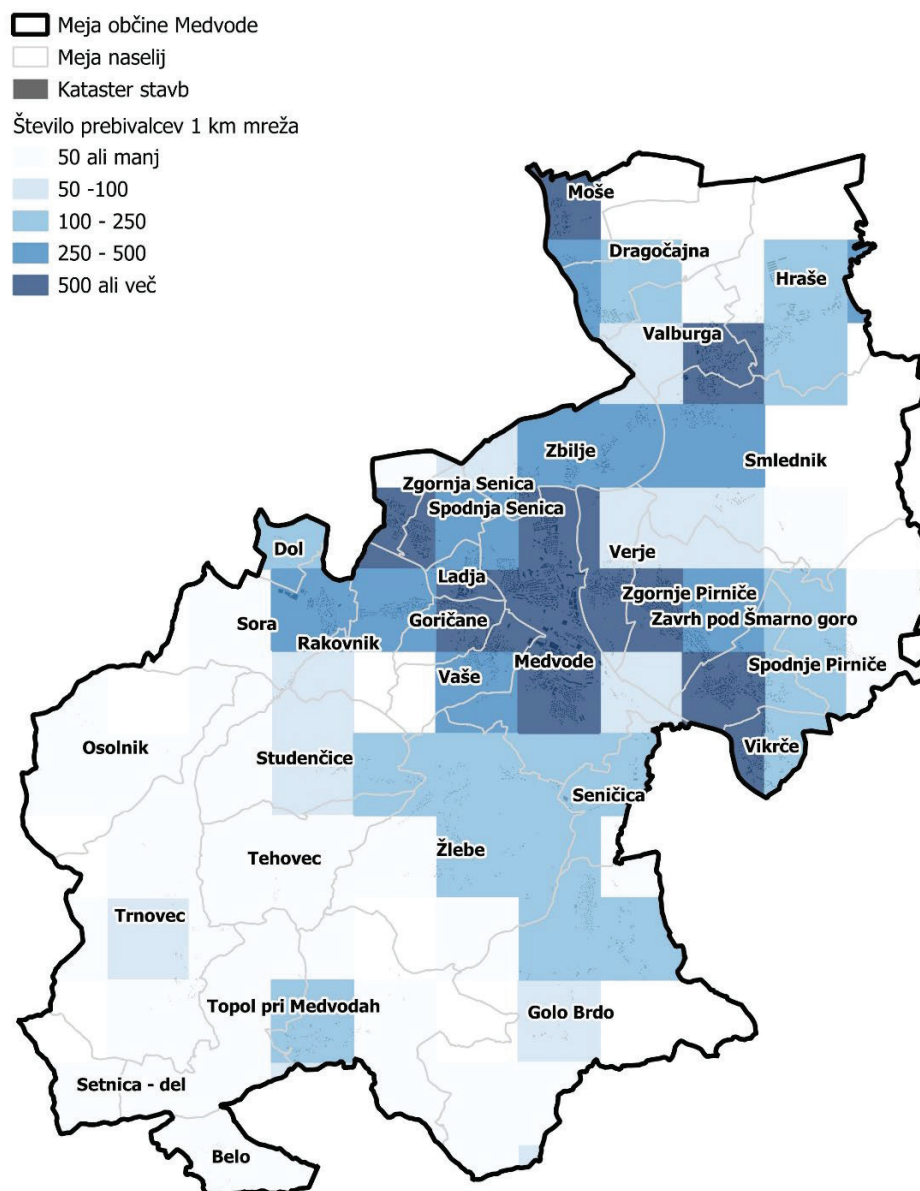
Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev glede na vrsto poškodb udeležencev



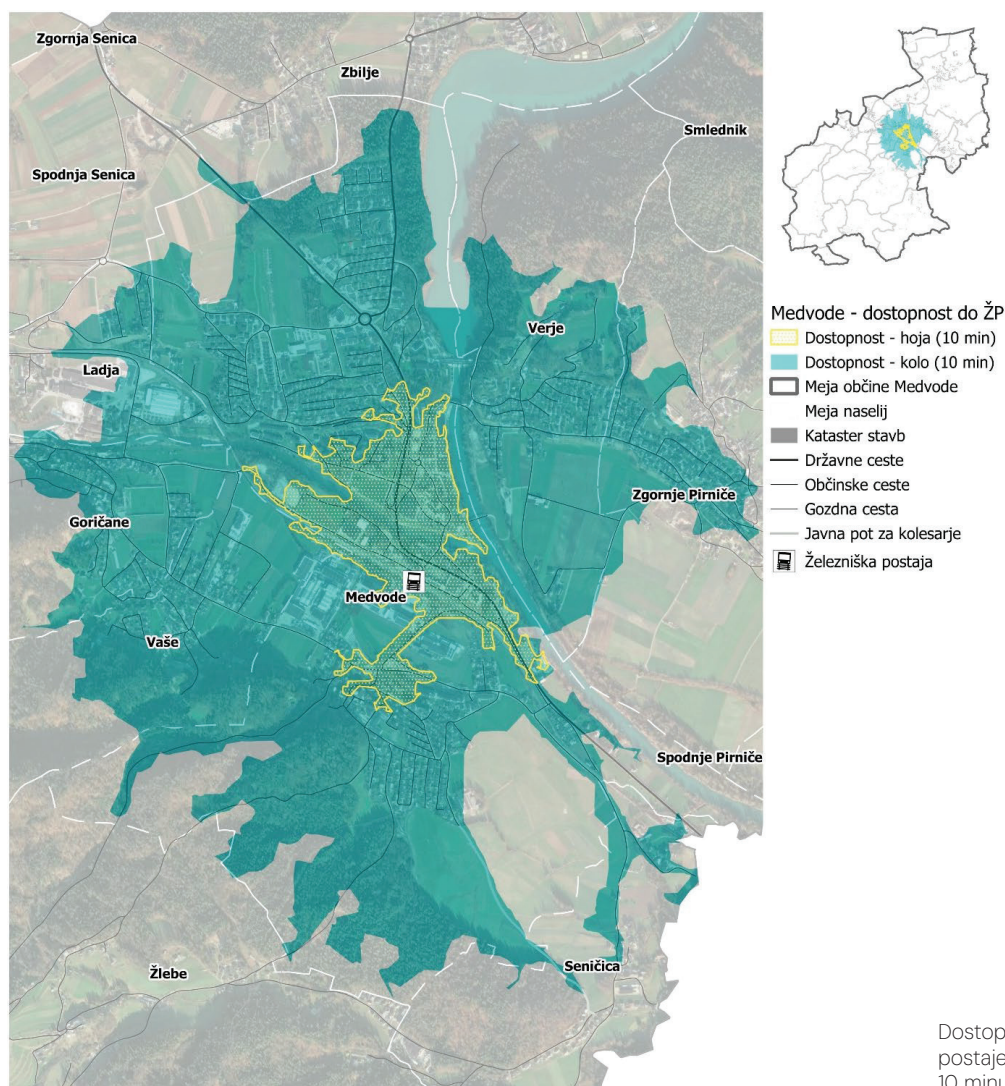
Število prometnih nesreč v občini Medvode z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2024)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Medvode je 222 preb./km². Najbolj gosto poseljena naselja v občini Medvode so središče Medvod, Zgornje in Spodnje Pirniče, Ladja, Zgornja Senica, Goričane, Valburga in naselje Moše. Redkeje poseljena naselja so: Vaše, Rakovnik, Sora, Spodnja Senica, Zbilje in Smlednik. Velik del občine pokrivajo podeželska in hribovita območja, kot npr. Osolnik, Belo, Trnovec, Tehovec, Studenčice in Topol pri Medvodah. Ta območja so bolj naravno ohranjena, primerna za rekreacijo in razvoj zelenega turizma, hkrati pa imajo pogosto več prometnih izzivov, od pomanjkljivega javnega potniškega prevoza do neustreznih parkirnih rešitev, posebno, če je v naseljih prisoten turizem.



Osrednji del občine je lahko dostopen z različnimi oblikami mobilnosti. Na sliki je prikazana 10-minutna dostopnost do Železniške postaje Medvode peš in s kolesom. Peš dostopnost je omejena na bližnjo okolico postaje, dostopnost s kolesom pa pokriva osrednji del Medvod, dele naselij Goričane, Ladja, Vaše in Spodnje Pirniče. S kolesom je v 10 minutah dostopna precej širša mreža naselij, kar kaže na potencial kolesarske infrastrukture pri izboljšanju dostopa do javnega prevoza.



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

**SKUPAJ GRADIMO
OKOLJE, KI ZAGOTAVLJA
VIŠJO KAKOVOST ŽIVLJENJA
NAM IN PRIHODNJIM
GENERACIJAM.**



VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI MEDVODE

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

Vizija razvoja prometa v občini Medvode, pripravljena v procesu Občinske celostne prometne strategije, daje podlago za dolgoročno uspešno izvajanje trajnostno naravnanih ukrepov urejanja prometa po načelih celostnega prometnega načrtovanja. Spodbujanje trajnostne mobilnosti pomembno vpliva na dvig kakovosti življenja prebivalcev in obiskovalcev ter vodi v še bolj zeleno skupno prihodnost ter izboljšanje varnosti in zdravja ljudi.

Ob tem je pomembno poudariti, da so ključni vidiki razvoja prometa neločljivo povezani tudi z razvojem drugih področji, kot so dobro regionalno povezovanje, prostorsko načrtovanje, turizem ter organizacija družbenih dejavnosti in javnega življenja na ulicah, ki v veliki meri prispevajo k izboljšanju kakovosti bivanja v urbanih naseljih, zagotavljajo lokalno oskrbo in vplivajo na socialno vključenost vseh prebivalcev, še posebej najranljivejših skupin – otrok, starejših in oseb z različnimi oviranostmi.

Za uspešno realizacijo zastavljene vizije razvoja prometa je zato ključno usklajeno in povezano delovanje ne samo občinskih služb, ampak vseh posameznikov, podjetij, gospodarskih in javnih služb, ki delujejo na območju občine.

Vizija razvoja Prometa v občini Medvode

Ureditev prometa v občini Medvode je vezana trajnosti, enakovredni dostopnosti in varnosti za vse udeležence v prometu ter gradi na sožitju in zmanjševanju nestrpnosti med njimi.

Z izboljšanjem prometne infrastrukture s poudarkom na območjih, kjer se zadržujejo ranljivejše skupine, podaljšanjem kolesarskih poti in novimi površinami za pešce, prebivalcem omogočamo, da svoje poti opravljajo na aktiven način in z zmanjševanjem emisij iz prometa prispevajo k čistejšemu okolju. Z nadgradnjo javnega potniškega prometa in izboljšanjem povezav z zaledjem občine in bližnjimi kraji spodbujamo lokalni in regionalni razvoj.

Skupaj gradimo okolje, ki zagotavlja višjo kakovost življenja nam in prihodnjim generacijam ter tvorimo skupnost, ki je bolj povezana, zdrava in vključujoča.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

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

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanj prebivalcev in prebivalk je bilo v okviru Občinske celostne prometne strategije Občine Medvode oblikovanih šest stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Šest izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Medvode je:

Steber I: Mestno jedro

Steber II: Hoja

Steber III: Kolesarjenje

Steber IV: Javni potniški promet

Steber V: Motorni promet

Steber VI: 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.

Strateški cilji

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

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

Ti obvezni cilji so:

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

Izmed predpisanih obveznih ciljev so občani na javnih razpravah izbrali tri obvezne cilje, ki so po njihovem mnenju prioritetni za občino Medvode. Ti trije izbrani obvezni cilji, ki so bili v nadaljevanju integrirani oziroma vključeni v nabor strateških ciljev za občino Medvode, so:

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

Strateška vodila

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

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

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Mestno jedro	Mestno jedro po meri ljudi.	1. Bolj prijetno središče za pešce in kolesarje ter javno življenje.
Steber II Hoja	Večja varnost pešcev s poudarkom na ranljivih skupinah in varni poti v šolo.	2. Varne in povezane peš površine v in med naselji. 3. Varne šolske poti.
Steber III Kolesarjenje	Nove kolesarske poti, ki izboljšujejo povezavo s sosednjimi občinami za bolj zdrave in aktivne prebivalce.	4. Varne in povezane kolesarske povezave v in med naselji, med občinami in do postaj, šol ter pomembnejših ustanov.
Steber IV Javni potniški promet	Boljše ureditve železniških in avtobusnih povezav za povečanje uporabe javnega potniškega prometa znotraj občine in širše. Razširitev rednih avtobusnih linij po dolinah Polhograjev in s tem izboljšana dostopnost in omogočena višja stopnja socialne vključenosti.	5. Učinkovitejši javni prevoz med naselji v občini in do Ljubljane. 6. Povečanje števila večmodalnih točk za lažje kombiniranje in povezovanje različnih oblik mobilnosti.
Steber V Motorni promet	Umirjanje prometa na način, ki upošteva prisotnost tovornih vozil in kmetijske mehanizacije. Izvajanje parkirne politike.	7. Umirjanje motornega prometa v naseljih. 8. Zmanjševanje deleža tranzitnega prometa v naseljih. 9. Vpeljava in izvajanje Načrta izvajanja parkirne politike.
Steber VI Celostno prometno načrtovanje	Učinkovito celostno prometno načrtovanje v Medvodah.	10. S celostnim prometnim načrtovanjem do višje kakovosti bivanja v Medvodah.

STEBER I: MESTNO JEDRO PO MERI LJUDI



Urejanje mestnega jedra po meri ljudi pomeni, da je prostor prilagojen potrebam prebivalcev in obiskovalcev ter jim omogoča varno, udobno in prijetno bivanje. To vključuje pešcem prijazne ulice, zelene površine, dobro dostopnost storitev in urejen javni prostor, ki spodbuja druženje, rekreacijo in lokalno gospodarstvo.

Mesto, ki je urejeno po meri ljudi, zagotavlja varne in dostopne poti za vse prebivalce, vključno s starejšimi, otroki in osebami z oviranostmi. Urejeni prehodi za pešce, klopi, javna razsvetljava in zelene površine izboljšujejo varnost in udobje mestnega okolja.

Dobro urejeno mestno jedro privablja več obiskovalcev in spodbuja lokalno ekonomijo. Pešcem prijazni prostori povečajo obisk trgovin, restavracij in lokalnih podjetij, kar pomaga pri oživiljanju mestnega gospodarstva.

Analiza obstoječega stanja

Mestno jedro Medvod razdeljujeta reki, železniška proga in ceste, javne ustanove pa so razpršene med zgornjim in spodnjim delom naselja. Celostno urejeno mestno jedro z bogatim družabnim in kulturnim dogajanjem bi prispevalo k večji povezanosti skupnosti ter ustvarilo privlačno in živahno urbano okolje. V anketi o prometu v občini Medvode se je 59 % anketirancev strinjalo z zaprtjem Medvoške ceste za motorni promet na odseku med tržnico in knjižnico Medvode. Takšna ureditev bi omogočila širitev mestnega središča ter ureditev varnih in ustrezno širokih pešpoti in kolesarskih stez, kar bi izboljšalo dostopnost in kakovost bivanja v mestu.

Dosežki na področju mestnega jedra v preteklem obdobju

Ureditev mestnega jedra z mislijo na pešce

Medvode so s preureditvijo in ureditvijo novih prostorov v centru, namenjenih pešcem, izboljšale kakovost in urejenost mestnega prostora. Nastal je nov park s tržnico in večnamensko ploščadjo, z izgradnjo brvi čez reko Savo in ureditvijo nove tlakovane poti okrog knjižnice in ob reki Sori pa so obogatile nabor sprehajalnih poti za krajane in obiskovalce Medvod.



Ureditev mestnega prostora s tržnico, parkom in večnamensko ploščadjo (avtor: Peter Košenina)

Strateško vodilo na področju mestnega jedra

1. Bolj prijetno središče za pešce in kolesarje ter javno življenje.

Urejanje mestnega jedra z boljšo infrastrukturo za pešce, kolesarje in drugimi javnimi površinami prinaša številne koristi za celotno skupnost. Bolj prijetno mestno središče spodbuja trajnostno mobilnost, družabno življenje in privlačnost prostora za prebivalce in obiskovalce. Dobro urejeno središče omogoča enostaven dostop do ključnih storitev brez uporabe avtomobila. To zmanjšuje prometne zastoje, hrup in onesnaženje ter prispeva k bolj zdravemu in trajnostnemu načinu življenja. Hoja in kolesarski promet sta okolju prijaznejša in prispevata k bolj povezani skupnosti.

S kakovostnimi javnimi površinami, kot so trgi, parki in rekreacijska območja, se spodbujata druženje in povezovanje prebivalcev. Prijetno in urejeno središče omogoča tudi organizacijo dogodkov, kulturnih prireditev in sejmov, kar povečuje privlačnost občine ter krepi identiteto lokalne skupnosti.

ZASTAVLJENI CILJ

Ureditev najmanj enega novega ali povečanje obstoječega območja za pešce oziroma območja skupnega prometnega prostora v času izvajanja strategije.

STEBER II: HOJA KOT TEMELJ ZDRAVEGA IN PRIJAZNEGA MESTA

Hoja je ena najpreprostejših in najbolj naravnih oblik gibanja, ki prinaša številne koristi za zdravje, okolje in kakovost življenja. Redna hoja izboljšuje telesno kondicijo ter pozitivno vpliva na duševno zdravje. Poleg tega prispeva k manjšemu onesnaževanju zraka, saj zmanjšuje potrebo po avtomobilih in s tem nastajanje škodljivih emisij iz prometa.

Ulice, prijazne do pešcev, ustvarjajo varnejše, bolj povezane in privlačnejše urbane prostore. Kakovostno urejeni pločniki, zelenice, klopi in urejeni prehodi prispevajo k večji dostopnosti za vse, še posebej starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

Analiza obstoječega stanja

Iz kordonskih štetij prometa na treh izbranih lokacijah, ki so bila v občini Medvode izvedena oktobra 2024, je razvidno, da je bil delež pešcev najvišji na Ostrovrharjevi ulici (8,36 %), nekoliko nižji na Škofjeloški cesti (2,19 %), najnižji pa v Zgornjih Pirničah (1,00 %).

Iz kordonskega štetja na treh lokacijah v občini Medvode lahko ugotovimo, da je na območju občine Medvode 3,6 % potovanj opravljenih na aktiven način (peš, s kolesom, s skirojem ...).

Potrebo po izboljšanju pogojev za hojo, predvsem v smislu varnosti in udobja, je izrazilo kar 83 % anketirancev v splošni anketi o prometu v občini Medvode. Ureditev več peš con si želi skoraj dve tretjini vprašanih (62 %).

Pri načrtovanju prometa v Medvodah je za 77 % občanov najpomembnejša vrednota prav varnost ljudi, medtem ko 45 % anketirancev meni, da bi morala občina več pozornosti, prostora in sredstev nameniti izboljšanju pogojev za hojo.

Pomemben podatek je tudi, da bi 45 % anketirancev razdalje do 2 km opravilo peš, če bi bile poti bolj urejene – s primerno senco, ustrezno širino pločnika in kakovostno infrastrukturo. Dodatnih 27 % bi se za hojo odločilo pogosteje, če bi bile poti bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejša povezave. Med procesom priprave dokumenta so se iz intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine pokazali naslednji izzivi na področju peš infrastrukture:

- Slaba povezanost nekaterih naselij s peš infrastrukturo – v naseljih Seničica, Smlednik in ob Gorenjski cesti primanjkuje urejenih pešpoti, številni prehodi za pešce so nevarni in slabo označeni, obstoječi pločniki pa preozki in pomanjkljivo vzdrževani. Na več odsekih peš povezave sploh manjkajo. Prebivalci dolinskega dela Sore nimajo urejene peš povezave do jedra vasi in so zaradi nevarnih peš povezav vezani na lasten prevoz. Slaba infrastruktura za pešce je zaznana tudi v vasi Dol, kjer prebivalci nimajo urejene peš povezave do glavne ceste Sora – Reteče oziroma do avtobusnega postajališča.
- Pomanjkanje varnih in zveznih šolskih poti – izzivi se pojavljajo pri zagotavljanju varnih šolskih poti za vse šole v občini, še posebej v Smledniku in Valburgi.
- V času vikendov in praznikov je zaradi gostega motornega in kolesarskega prometa pešačenje ob cesti na Katarino nevarno.
- Nevarno križišče Gorenjske in Škofjeloške ceste – križišče predstavlja varnostno tveganje za vse udeležence v prometu.
- Poškodovana infrastruktura zaradi poplav v letu 2023 – mostovi, ki so bili poškodovani ali uničeni, še niso obnovljeni, kar otežuje dostopnost in povezanost naselij.

- Nepravilno parkiranje in vožnja vozil po peš in kolesarskih poteh – avtomobili pogosto vozijo ali parkirajo na površinah, namenjenih pešcem in kolesarjem, kar zmanjšuje varnost in udobje mobilnosti.
- Prevelike hitrosti vozil v okolici šol – ob nekaterih šolah vozila pogosto presegajo omejitve hitrosti, dodatni izziv pa predstavljajo ozke dvosmerne ulice v bližini šol, na primer pri OŠ Pirniče.

Dosežki na področju hoje v preteklem obdobju

Ureditev varnih pešpoti

Pomemben ukrep za zagotavljanje varnih pogojev za hojo je vzpostavitev oziroma prenova peš povezav. Novi pločniki v okolici OŠ Pirniče, OŠ Smlednik, OŠ Medvode, Vrtca Medvode, v Trnovcu, Goričanah, Zbiljah ter Vikrčah otrokom in odraslim zagotavljajo varnejšo in udobnejšo hojo.

Več prostora za pešce

Medvode so s preureditvijo in ureditvijo novih prostorov v centru, namenjenih pešcem, izboljšale kakovost in urejenost mestnega prostora. Nastal je nov park s tržnico in večnamensko ploščadjo, z ureditvijo nove tlakovane poti okrog knjižnice in poti ob reki Sori pa smo obogatili nabor sprehajalnih poti za krajane in obiskovalce Medvod.



Ureditev hodnikov za pešce v Pirničah (avtor: Občina Medvode)

Strateška vodila na področju hoje

2. Varne in povezane peš površine v in med naselji.

Zagotavljanje varnih in povezanih peš površin je eno pomembnejših vodil za izboljšanje deleža uporabe trajnostnih načinov potovanja, saj poleg hoje vplivajo tako na kolesarjenje kot tudi na delež uporabe JPP. Zmanjšujejo odvisnost od avtomobilov ter spodbujajo hojo kot zdrav in okolju prijazen način premikanja, kar vpliva k trajnostnemu razvoju naselij, zmanjšanju prometnih zastojev in onesnaževanja zraka.

Dobro urejene površine za pešce zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče, saj ločujejo šibkejšje udeležence od motoriziranega prometa. Povezave poti med naselji pa omogočajo lažji in hitrejši dostop do šol, zdravstvenih storitev, trgovin in drugih javnih ustanov brez potrebe po uporabi avtomobila. Slednje izboljšuje kakovost življenja predvsem občanom, ki nimajo lastnega prevoza.

Z gradnjo novih in razširitvijo obstoječih pešpoti v in med naselji, kot so Senčica, Smlednik, Sora in druge bo občina izboljšala povezljivost obstoječih pešpoti. Nevarne točke na prometni infrastrukturi bodo podrobno preučene in preurejene z mislijo na izboljšanje varnosti in dostopnosti predvsem za starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

ZASTAVLJENA CILJA

Gradnja najmanj 3 km novih pločnikov na območju občine Medvode v času izvajanja strategije.

Povečanje deleža otrok, ki v šolo pridejo na aktiven način sami brez spremstva odraslih za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 44 %.

3. Varne šolske poti.

Otroci so med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu, saj zaradi svoje velikosti, nepredvidljivosti in manjše izkušenosti težje ocenijo nevarnosti v prometu. Varne šolske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče in zagotavljajo, da otroci lahko varno pridejo v šolo in domov.

Z urejanjem varnih šolskih poti se povečuje tudi prometna kultura v lokalnem okolju. Vozniki postanejo bolj pozorni na šolske poti in otroke v prometu, šole in starši pa otroke lažje izobražujejo o varnem ravnanju na cesti.

Poudarek pri načrtovanju novih prometnih ureditev v občini bo na varnosti pešcev, zlasti na šolskih poteh in prehodih za pešce. Občina bo za to poskrbela s primernimi talnimi označbami, boljšo osvetlitvijo tako pločnikov kot prehodov in umirjanjem prometa v šolskih okoliših.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža otrok, ki v šolo pridejo peš, za najmanj 10 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 32 %.

STEBER III: VARNE IN POVEZANE KOLESARSKÉ POVEZAVE

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 Medvod. 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 stez. 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 glavno 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 Ljubljana, Vodice, Škofja Loka in Kranj, kar pomeni boljšo dostopnost do delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Analiza obstoječega stanja

Iz kordonskih štetij prometa, ki so bila v občini Medvode izvedena oktobra 2024, je razvidno, da se občani v jutranji in popoldanski prometni konici kolesarjenja skoraj ne poslužujejo, saj je bil delež kolesarjev na vseh treh izbranih lokacijah nižji od 1 % (0,95 % na Ostrovrharjevi ulici, 0,73 % na Škofjeloški cesti in 0,65 % v Zgornjih Pirničah).

85 % anketiranih občanov se v anketi o prometu v Medvodah strinja, da je treba izboljšati pogoje za kolesarjenje. Prav tako jih je 74 % izpostavilo, da bi več kolesarili, če bi bile povezave bolj urejene oziroma varnejše, 26 % pa jih že danes kolesari na kratke razdalje. Zelo velika podpora se je pokazala pri predlogu kolesarske povezave iz Medvod skozi Rakovnik proti Škofji Loki. Občani so dobro sprejeli in posebno pohvalili novo vzpostavljen javni sistem izposoje e-koles MedvodEK.

Skozi proces priprave dokumenta so se na podlagi intervjujev, anket, javnih razprav in samoocene občine pokazali naslednji izzivi na področju kolesarske infrastrukture:

- Pomanjkanje daljinskih kolesarskih poti – občina nima dobro urejenih povezav proti Ljubljani, Kranju, Škofji Loki in Vodici, prav tako primanjkuje varnih kolesarskih poti znotraj naselij (kolesarji so pogosto prisiljeni voziti po cesti). Manjkajo tudi ustrezne povezave do ključnih točk, kot so osnovne šole, storitve, železniške in avtobusne postaje ter prehodi preko Sore.
- Neudobne in slabo označene kolesarske poti – obstoječe povezave so neudobne za vožnjo (t. i. "rodeo efekt") in nejasno označene.
- Pomanjkanje varnih mest za shranjevanje koles – kolesarjem primanjkuje varovanih parkirnih mest, zlasti pri javnih ustanovah, storitvah ter na železniških in avtobusnih postajah.
- Neustrezne klančine – dostopi do prehodov za pešce in podhodov niso prilagojeni kolesarjem, kar otežuje varno in udobno prehajanje cest in drugih infrastrukturnih ovir.



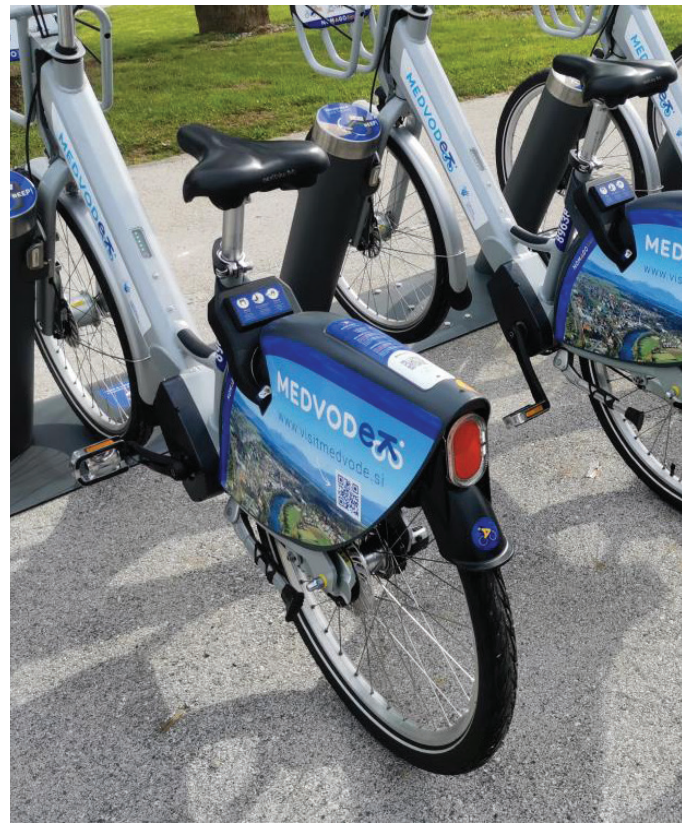
Dosežki na področju kolesarjenja v preteklem obdobju

Sistem izposoje koles MedvodEK

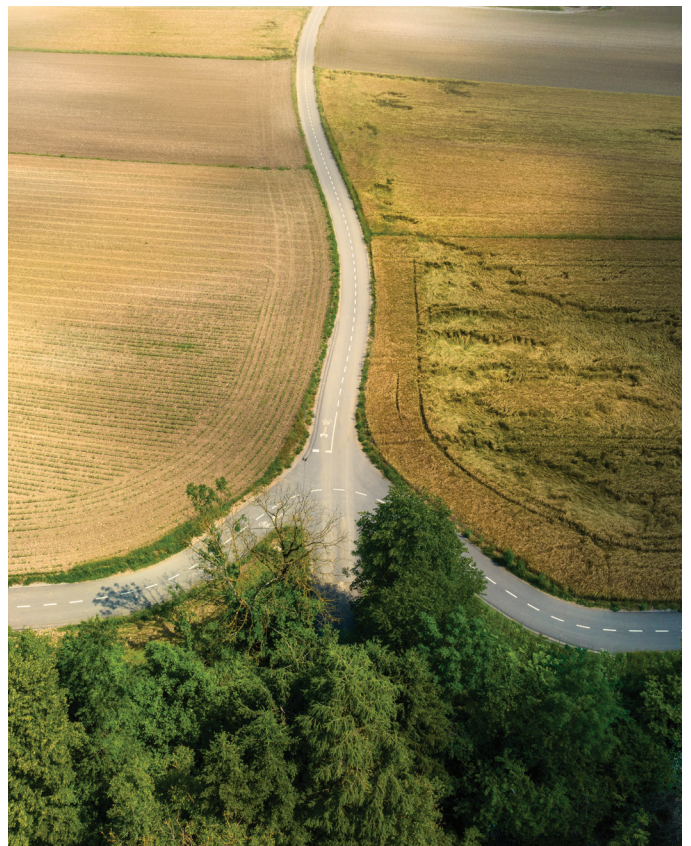
Vzpostavitev novega sistema izposoje e-koles MedvodEK je bil eden od pomembnih ukrepov na področju kolesarjenja. Na prometnih vozliščih v centru Medvode smo postavili 4 nove postaje z 10 e-kolesi. Ker je bil sistem med uporabniki lepo sprejet, v prihodnosti načrtujemo postavitev novih postaj po celotni občini. Vsem prebivalcem občine želimo omogočiti uporabo bolj trajnostnega načina mobilnosti, električna kolesa pa bodo omogočala dostop tudi v težje dosegljive, bolj hribovite predele.

Izboljšanje kolesarskih povezav

Kolesarsko infrastrukturo smo v zadnjih letih krepko izboljšali. S kolesarskima povezavama iz Vikrč v center Medvode in mimo Bonovca smo omogočili varnejšo udeležbo kolesarjev v prometu. Za večjo varnost smo poskrbeli tudi s številnimi kolesarskimi oznakami na cestiščih. V prihodnje načrtujemo razširitev kolesarskih povezav v občini.



Vzpostavitev sistema izposoje koles MedvodEK (avtor: Občina Medvode)



Ureditev kolesarske povezave Vikrče – Medvode (avtor: Luka Vunduk)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

4. Varne in povezane kolesarske povezave v in med naselji, med občinami in do postaj, šol ter pomembnejših ustanov.

Vzpostavitev kakovostne kolesarske infrastrukture je ključna za sodobno in trajnostno mobilnost v občinah. Povezane in varne kolesarske poti omogočajo učinkovitejše in bolj dostopne povezave med naselji, občinami ter do postaj javnega prevoza, šol in drugih pomembnih ustanov.

Kolesarske povezave niso namenjene le rekreativnim kolesarjem, temveč predvsem tistim, ki kolo uporabljajo za vsakodnevne opravke. Učenci in dijaki lahko varno kolesarijo do šol, delavci do služb, starejši pa imajo boljšo možnost za samostojno mobilnost. Prebivalci imajo več možnosti za dostop do lokalnih storitev, kulturnih ustanov in rekreacijskih površin, kar prispeva k večji družbeni vključenosti in vitalnosti lokalnega okolja, krepí pa se tudi neodvisnost vseh prebivalcev, zlasti tistih, ki nimajo dostopa do avtomobila.

Povezane kolesarske poti, ki omogočajo varen dostop do avtobusnih in železniških postaj, spodbujajo kombinirano mobilnost. Tako se kolesarjenje učinkovito dopolnjuje z javnim prevozom, kar zmanjšuje potrebo po parkiriščih in prometnih zastojih ter izboljšuje celotno prometno izkušnjo.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža zaposlenih, ki za pot na delovno mesto uporabljajo kolo, za najmanj 3 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 2 %.

Povečanje deleža otrok, ki v šolo pridejo s kolesom, za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 11 %.

STEBER IV: UČINKOVIT JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

Boljša poveztljivost znotraj občine in širše, kot na primer razširitev rednih avtobusnih linij po dolinah Polhograjev, bi znatno izboljšala dostopnost prebivalcev do centra Medvod in drugih pomembnih 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 od 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 železniških in avtobusnih povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi kraji, zlasti z Ljubljano, Kranjem in Škofjo Loko.

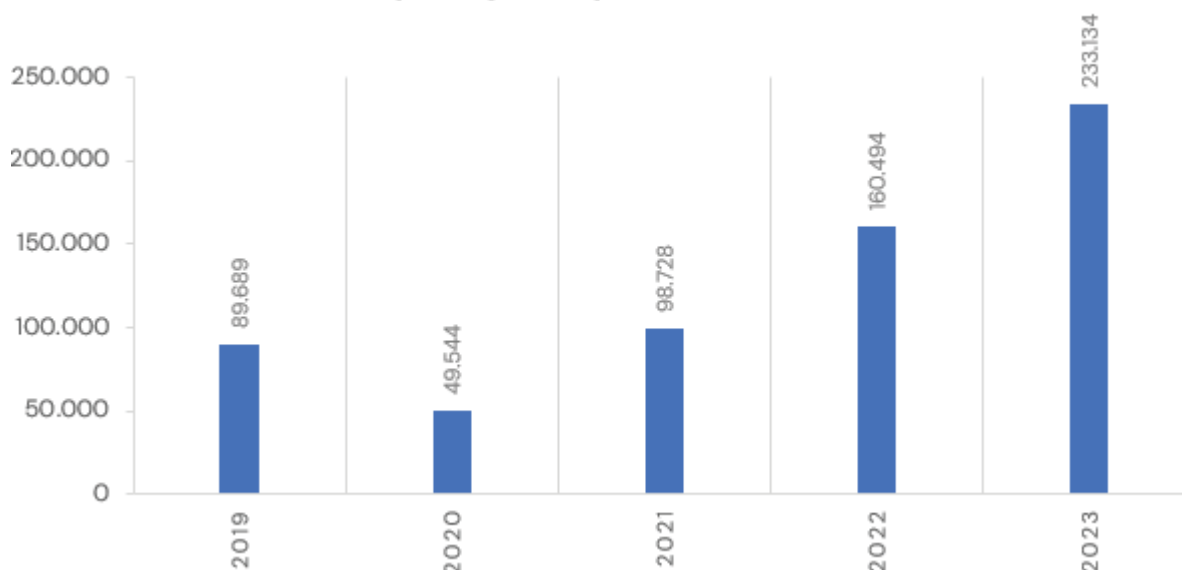
Analiza obstoječega stanja

V občini je bilo v oktobru 2024 izvedeno kordonsko štetje prometa v jutranji in popoldanski konici, kjer je bilo ugotovljeno, da je bilo na šolskih avtobusih 57 potnikov, na mestnih ali medkrajevnih linijah pa 225 potnikov. Podatki o validacijah vozovnic na avtobusih podjetja Arriva d.o.o. ki v občini izvaja medkrajevne javne potniške prevoze na skupno 32 avtobusnih postajališčih, na dotični dan kažejo 443 validacij v cellem dnevu.

V občini Medvode so organizirani tudi avtobusni prevozi mestnega potniškega prometa ponudnika LPP d.o.o., ki potnikom ustavljajo na postajališčih treh linij: liniji št. 15 Stanežiče – Sora, liniji št. 25 Medvode – Zadobrova in liniji št. 30 Medvode – Vodice. V mesecu oktobru 2024 je bilo na avtobusnih postajališčih v občini Medvode validiranih 4.550 vozovnic na liniji št. 15, 11.799 vozovnic na liniji št. 25 in 2.878 vozovnic na liniji št. 30, kar kaže na redno uporabo mestnega javnega prevoza.

Pomemben del javnega potniškega prometa v občini Medvode predstavlja tudi železniški promet, katerega uporaba je v zadnjih petih letih močno narasla. Zadnji razpoložljivi podatki o številu odpravljenih potnikov z železniške postaje Medvode kažejo, da se je v letu 2023 število potnikov v primerjavi z letom 2019 povečalo za kar 2,5-krat. V letu 2023 je bilo z železniške postaje Medvode odpravljenih 233.134 potnikov, kar potrjuje vse večjo vlogo železnice pri vsakodnevnih prevozi prebivalcev občine.

Število odpravljenih potnikov iz ŽP Medvode



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

V anketi o poteh na delo v občini Medvode je bilo ugotovljeno, da zgolj 2 % zaposlenih na delo v občino Medvode prihaja z javnim potniškim prometom (1 % z avtobusom in 1 % z vlakom), anketa z občani Medvod pa je pokazala, da se za vožnjo z vlakom ali avtobusom v Ljubljano odloči le 12 % anketiranih. S trditvijo, da je treba v občini izboljšati javni potniški promet (frekvenco, linije), se strinja 82 % anketiranih.

Občina Medvode je že od leta 2020 vključena v projekt Prostofer, ki je namenjen starejšim, ki nimajo možnosti lastnega prevoza ali imajo slabše povezave javnega potniškega prometa. Projekt uporabnikom omogoča brezplačne prevoze do javnih ustanov, trgovskih centrov, do zdravniške oskrbe ipd. ob predhodnem dogovoru preko klicnega centra. Občina je imela v letu 2024 za potrebe Prostoferja v najemu eno vozilo in 10 aktivnih voznikov prostovoljcev, ki so skupno opravili 426 prevozov. Pregled po letih pokaže, da storitev dobro služi svojemu namenu, saj število opravljenih prevozov vsakoletno raste.

Skozi proces priprave dokumenta so se na podlagi intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine izpostavili naslednji izzivi:

- Slaba povezanost zalednih naselij – številna naselja, oddaljena od postajališč, imajo omejen dostop do javnega prevoza.
- Nezanosljiv javni potniški promet – prenizka frekvenca prevozov, zlasti v večernih in nočnih urah ter ob vikendih, otežuje redno uporabo javnega prevoza.
- Neustrezna infrastruktura avtobusnih postajališč – številna postajališča niso primerno urejena, saj jim primanjkuje nadstreškov, sedišč in ustrezne dostopnosti.
- Nepovezan vozni red avtobusov in vlakov – pomanjkanje usklajenosti vozni redov otežuje učinkovito kombiniranje različnih oblik prevoza in podaljšuje potovalne čase.

Dosežki na področju javnega potniškega prometa v preteklem obdobju

Uvedba brezplačne avtobusne linije

Zaradi prekomerne obremenjenosti Polhograjskih Dolomitov z motornim prometom smo s pomočjo projekta Približajmo Polhograjce uvedli novo brezplačno avtobusno linijo, ki je povezala center Medvod s priljubljenimi izletniškimi izhodišči v Polhograjskih Dolomitih. Avtobusna linija deluje ob koncih tedna, njen cilj pa je zaščita lokalnih prebivalcev ter naravne in kulturne krajine pred negativnimi učinki motornega prometa. Z linijo smo zagotovili tudi dostop ranljivejšim skupinam, ki si zaradi različnih razlogov prevoza iz urbanega v ruralno okolje ne morejo privoščiti.

Projekt Prostofer

Brezplačni prevoz na klic "Prostofer" je ključen za sodelovanje in povečanje mobilnosti starostnikov in ranljivih skupin. S pomočjo Prostoferja, ki ga upravlja Javni zavod Sotočje Medvode, prostovoljci starostnikom omogočajo lažjo dostopnost do zdravniške oskrbe, brezplačne prevoze do javnih ustanov, trgovskih centrov in ostalih lokacij, pomembnih za kakovostno življenje.

Izboljšanje avtobusne infrastrukture

Povečanje uporabe javnega prometa je ključno za razvoj trajnostne mobilnosti. V ta namen so se v preteklih letih prenovile in dogradile avtobusne postaje in nadstrešnice na različnih lokacijah v občini. Postaje na Jeprci, pri domu starejših občanov Medvode, v Goričanah, Valburgi, Zgornjih Pirničah, Smledniku in v Zbiljah so uporabnikom omogočile kakovostnejšo in udobnejšo uporabo avtobusnih povezav.



Uvedba brezplačne avtobusne linije na Polhograjce (avtor: Občina Medvode)



Ureditev avtobusnih postajališč z nadstrešnicami (avtor: Občina Medvode)



Prostovoljci projekta Prostofer (avtor: Arhiv Javni zavod Sotočje Medvode)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

5. Učinkovitejši javni prevoz med naselji v občini in do Ljubljane.

Velik delež prebivalcev Medvod se dnevno vozi na delo, v šolo ali po opravkih v Ljubljano in druge bližnje občine. Bolj pogoste in usklajene avtobusne ter železniške povezave bi omogočile hitrejši dostop do delovnih mest, zdravstvenih ustanov, šol ter drugih storitev, s čimer bi se izboljšala dostopnost za vse, tudi za tiste brez lastnega avtomobila.

Mnoge manjše kraje v občini Medvode povezujejo le redke avtobusne linije, kar otežuje dostop do središča Medvod in drugih ključnih storitev. Z bolj rednimi in prilagojenimi linijami bi izboljšali mobilnost prebivalcev v vseh delih občine, povečali socialno vključenost in omogočili bolj enakovredno dostopnost do javnega prevoza.

Z izboljšanjem javnega prevoza med naselji v Medvodah in Ljubljano bi občina prebivalcem zagotovila hitrejšo, varnejšo in bolj zanesljivo možnost prevoza, obenem pa prispevala k zmanjšanju prometnih zastojev, onesnaženja in stroškov mobilnosti.

ZASTAVLJENI CILJI

Povečanje števila potnikov na železniški postaji Medvode za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Na železniški postaji Medvode je bilo v celotnem letu 2023 prešteti 233.134 potnikov.

Povečanje števila potnikov na mestnih avtobusih LPP v občini Medvode za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. V oktobru 2024 je bilo na vseh postajališčih v občini Medvode na linijah LPP 15, 25 in 30 skupaj prešteti 19.227 potnikov.

Povečanje deleža zaposlenih, ki za pot na delovno mesto uporabljajo avtobusni ali železniški javni potniški promet, za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 2 %.

6. Povečanje števila večmodalnih točk za lažje kombiniranje in povezovanje različnih oblik mobilnosti.

Večmodalne točke so prometna vozlišča, kjer se srečujejo in povezujejo različne oblike mobilnosti, kot so javni potniški promet, kolesarske poti, peš povezave, parkirišča P+R ter druge oblike trajnostnega prevoza. Njihov glavni namen je olajšati prehajanje med različnimi načini prevoza in tako izboljšati dostopnost, skrajšati potovalne čase in zmanjšati potrebo po osebnih avtomobilih.

Na večmodalnih točkah lahko potniki prosto presedajo med avtobusom, vlakom, kolesom, avtomobilom ali souporabo avtomobilov. Če so postaje javnega prevoza dobro povezane s kolesarskimi stezami in pešpotmi, več ljudi izbere alternativo avtomobilu, P+R parkirišča pa omogočajo, da ljudje pustijo avtomobile na obrobju mesta in pot nadaljujejo z javnim prevozom. Z manj prometa v mestnih središčih ostane več prostora za pešce, kolesarje in zelene površine.

Večmodalne točke so bistvenega pomena za sodoben prometni sistem, saj omogočajo bolj učinkovito, dostopno in trajnostno mobilnost. Občina Medvode z njihovo širitvijo spodbuja uporabo različnih oblik prevoza, zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in ustvarja bolj povezan, trajosten prometni sistem, ki koristi vsem prebivalcem.

ZASTAVLJENI CILJ

Ureditev najmanj ene nove oziroma izboljšanje najmanj ene obstoječe večmodalne točke v občini Medvode v času izvajanja strategije.

STEBER V: UMIRJEN MOTORNI PROMET V NASELJIH

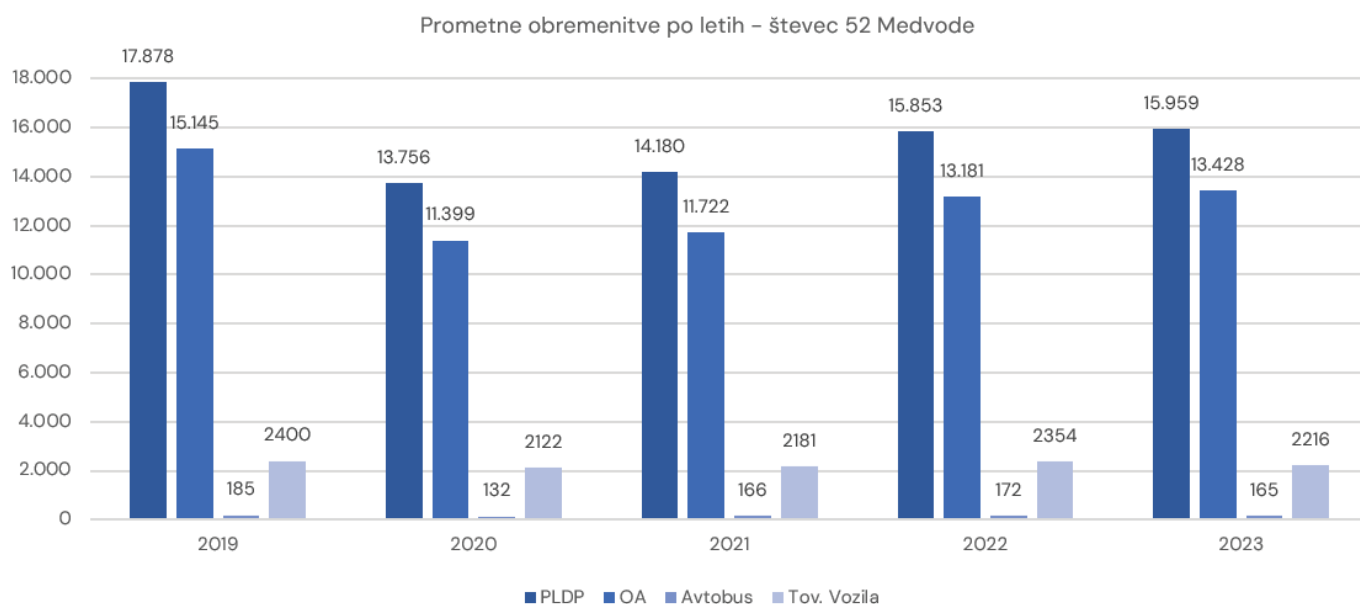
Učinkovito upravljanje prometa in parkiranja vpliva na prometno varnost in s tem kakovost življenja. Z umirjanjem prometa, ki upošteva prisotnost tovornih vozil in kmetijske mehanizacije ter izvajanjem premišljene parkirne politike lahko občina učinkovito umiri promet, zmanjša negativne vplive na okolje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

Umirjanje prometa in premišljena parkirna politika sta ključna za varnejšo in bolj organizirano prometno ureditev v občini Medvode. Pravilno načrtovani ukrepi omogočajo varno sobivanje različnih vrst prometa, spodbujajo trajnostno mobilnost in optimizirajo uporabo prostora v naseljih. S tem občina ustvarja bolj kakovostno, varno in dostopno bivalno okolje za vse prebivalce.

Analiza obstoječega stanja

V občini Medvode je na državni regionalni cesti R1-221/0212 Jeprca-Medvode postavljen avtomatski števec prometa (števno mesto: 52 Medvode), ki je lociran na kraku Gorenjske ceste v krožišču Finžgarjeve ulice, Zbiljske ceste in Gorenjske ceste.

Po padcu prometnih obremenitev v letu 2020 (posledica epidemije Covid 19) je v letih 2021, 2022 in 2023 zaznana ponovna rast prometnih obremenitev, pri čemer obremenitve v letu 2023 še niso presegle obremenitve iz leta 2019. Rast prometnih obremenitev je občutna predvsem v kategoriji osebnih vozil ter v kategoriji tovornih vozil (z izjemo leta 2023). Rast prometnih obremenitev v kategoriji avtobusov je opazna do leta 2022, v naslednjem letu pa se nekoliko zniža.



Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, MzI, DRSI, 2025

Iz avtomatskih števecv prometa je poleg prometnih obremenitev PLDP možno pridobiti tudi podatke o povprečnih hitrostih na obravnavanem odseku, iz katerih lahko razberemo, da sta povprečni hitrosti v smeri Medvod in iz njih 52 km/h. V primerjavi z letom 2021 se je delež vozil, ki presežejo omejitev hitrosti za več kot 10 km/h, zmanjšal iz 17,24 % na 15,47 % v smeri proti Medvodam in iz 21,00 % na 15,17 % v obratni smeri.

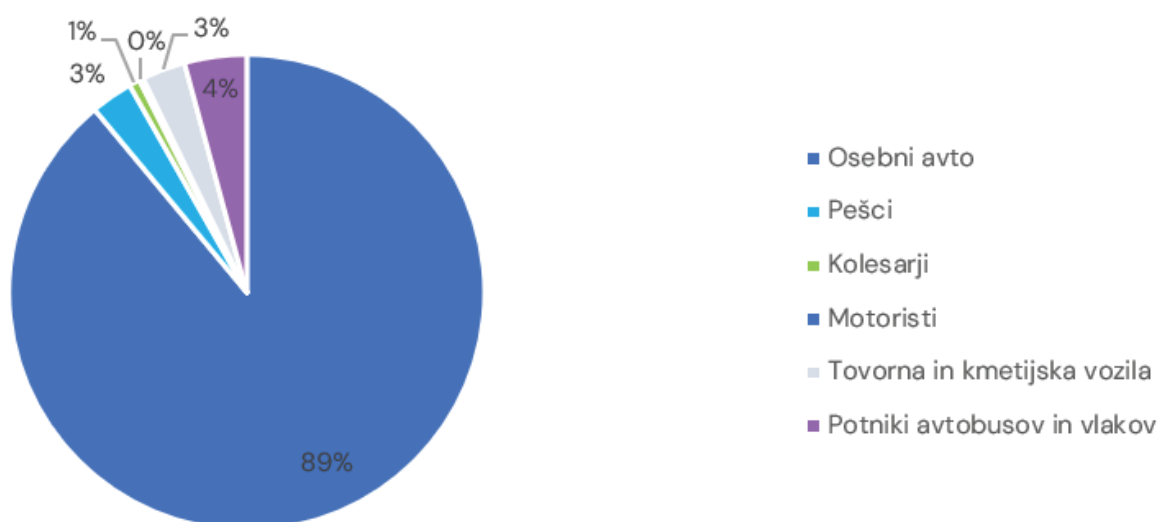
Stopnja motorizacije v občini Medvode je v letu 2023 znašala 573 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je manj od povprečja na nivoju Slovenije (stopnja motorizacije v letu 2023 v Sloveniji je 579 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). To pomeni, da imajo občani občine Medvode v lasti manj osebnih vozil, kot je to značilno za celotno državo. Na podlagi trenda zadnjih petih let lahko ugotovimo, da stopnja motorizacije (število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev) v občini Medvode raste.

Občina Medvode je v letu 2024 merila hitrost vozil na 16 lokacijah v občini. Iz rezultatov je razvidno, da je na devetih lokacijah več kot polovica vozil prekoračila dovoljeno vozno hitrost. V neposredni okolici OŠ Medvode je bila povprečna hitrost vozil 23 km/h, v okolici OŠ Pirniče 32 km/h (pri obeh je omejitev hitrosti 30 km/h), pred Glasbeno šolo Franca Šturma pa 39 km/h (omejitev 40 km/h). V neposredni bližini drugih dveh osnovnih šol v Medvodah, OŠ Simona Jenka Smlednik in OŠ Preska ni bilo merjenih hitrosti, bile pa so izmerjene na bližnjih bolj prometnih cestah, in sicer na cesti Smlednik, kjer je bila povprečna izmerjena hitrost 44 km/h (omejitev 40 km/h) in cesti Valburga s povprečno hitrostjo 50 km/h (omejitev 50 km/h), ter na Škofjeloški cesti v Preski, kjer je bila povprečna izmerjena hitrosti 40 km/h (omejitev 50 km/h).

Ob vstopu v naselje Seničica iz smeri Medvod ima kar 96 % vseh vozil višjo hitrost od dovoljene.

V sklopu izdelave OCPS je bilo v oktobru 2024 izvedeno kordonsko štetje prometa na treh lokacijah v občini: Ostrovrharjevi ulici pri OŠ Medvode, na Škofjeloški cesti v Preski in v Zgornjih Pirničah na šolski poti OŠ Pirniče. Združeni rezultati štetij so pokazali, da je bilo največ poti na lokalnem in državnem cestnem omrežju opravljenih z osebnimi avtomobili oziroma potniškimi kombiji (88,95 %). Vožnji z osebnimi avtomobili sledi uporaba javnega potniškega prometa (4,23 %, pri čemer so v ta delež vštete tudi vožnje s šolskimi avtobusi in kombiji za prevoz šolarjev) ter pešačenje (2,85 %). Deleža kolesarjev in motoristov sta v primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi znatno manjša (0,73 % kolesarjenje in 0,28 % motoristi). Znatni delež v strukturi mobilnosti občine predstavlja še delež tovornih in kmetijskih vozil, ki znaša le 2,95 %, pri čemer večinski del odpade na lahka tovorna vozila.

Struktura mobilnosti – združeno po prometnih načinih (občina Medvode)



Struktura mobilnosti v občini Medvode pridobljena iz štetij prometa oktobra 2024 (LUZ d.d., 2024)

Povprečna zasedenost osebnega avtomobila v občini Medvode je 1,18 osebe/vozilo, pri čemer je zasedenost enaka tako v času jutranje kot popoldanske prometne konice.

V anketi o prometu v občini Medvode večina anketirancev podpira zmanjševanje hitrosti avtomobilov, zelo malo pa je mnenja, da je treba izboljšati pogoje za hitrejše potovanje z avtomobilom. Podpora je bila izkazana tudi zapori Medvoške ceste (mostu) med tržnico in knjižnico za motorni promet in ureditvi enosmernih ulic v okolici OŠ Medvode. Umik parkirnih mest pred kulturnim domom podpira 48 % vprašanih, 24 % pa jih je proti.

Skozi proces priprave dokumenta so se iz intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine pokazali naslednji izzivi na področju prometa in parkiranja:

- Prevelike hitrosti motornega prometa in prekomerni tranzitni promet na lokalnih cestah – občani si želijo umirjanje prometa brez hitrostnih grbin, in podpirajo stacionarne radarje, talne označbe, cestna zoženja in druge ukrepe za nadzor hitrosti.
- Slaba kakovost cestne infrastrukture – pomanjkljivo vzdrževane ceste s slabim asfaltom, neurejenimi bankinami in previsokimi grbinami glede na dovoljene hitrosti otežujejo varno vožnjo.

- Neugoden dostop za izvoz intervencijskih vozil PGD Pirniče, kar lahko upočasni odzivnost v nujnih primerih.
- Predlogi za zvišanje omejitev hitrosti – nekaj pobud za povišanje hitrosti je bilo izpostavljenih, predvsem na območju Rakovnik – Sora, vendar so takšni predlogi redki.
- Neoptimalne nastavitve semaforjev – usklajenost delovanja semaforjev povzroča zastoje v prometnih konicah, kar zmanjšuje pretočnost.
- Neugodno urejeno parkirišče P+R pri železniški postaji – trenutni parkirni režim ni prilagojen dejanskim potrebam uporabnikov.
- Neupoštevanje parkirnega režima in prezasedenost parkirišč – težave se pojavljajo predvsem pri lekarni, šolah, zdravstvenem domu in železniški postaji, kjer so parkirišča pogosto preobremenjena. Poleg tega prihaja do nepravilnega parkiranja, tudi s tovornjaki.
- Pomanjkanje nadzora nad parkiranjem na turističnih točkah – na območjih z večjim turističnim obiskom, kot sta Zbiljsko jezero in Polhograjski hribi, primanjkuje nadzora nad parkiranjem.
- Potencialna druga raba parkirišča pri kulturnem domu – obstoječe parkirišče bi lahko bilo prilagojeno drugim namenom.

Dosežki na področju motornega prometa v preteklem obdobju

Prikazovalniki hitrosti

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

Izboljšanje cestne infrastrukture

Z vlaganjem v nove cestne povezave, krožišča, signalizacijo in asfaltiranje makadamskih cest smo izboljšali preglednost, pretočnost in varnost motornega prometa. Večje prometne ureditve, vidne v Vikračah, Smledniku in Zbiljah, so zgled tudi za prihodnje načrtovanje motornega prometa.

Parkirna politika

Prekomerna uporaba osebnega motornega prometa je problem, ki ga delno rešujemo s sprejemom parkirne politike. To je sistem usklajenih ukrepov na področju parkiranja. Je sestavni del prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni, s katerim se usklajuje generatorje prometa s številom parkirišč in njihovimi režimi.

Ključni cilji parkirne politike so prispevati k boljši dostopnosti mestnih središč, uravnoveženim prometnim sistemom, višji kakovosti bivanja ter podpori lokalnega gospodarstva. Mesta z uspešno izvedenimi ukrepi parkirne politike imajo privlačnejše središče, tako v smislu raznolikih družbenih dejavnosti kot tudi hitrejšega razvoja lokalnega gospodarstva. Izkušnje kažejo, da imajo bolj raznoliko ponudbo javnih prostorov, so dostopnejša za vse oblike transporta vključno z avtomobili, stanovanjska gradnja je lahko cenejša, zrak pa je čistejši. Povedano na kratko, dobra parkirna politika izboljšuje mesto.



Prikazovalnik hitrosti v občini Medvode (avtor: Občina Medvode)



Parkirne ure za spodbujanje parkirne politike (avtor: Občina Medvode)



Nova prometna ureditev v Smledniku (avtor: Grabec Borut)

Strateška vodila na področju motornega prometa

7. Umirjanje motornega prometa v naseljih.

Z umirjenim motornim prometom v naseljih je varnost vseh udeležencev večja, bivalno okolje pa je izboljšano. Umirjanje prometa prav tako prispeva k večji privlačnosti javnih površin in spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

Umirjanje prometa izboljša preglednost križišč in prehodov, kar zmanjšuje tveganje za nesreče. V bližini šol, vrtcev, igrišč in prehodov za pešce so ukrepi za umirjanje prometa nujni, da je omogočeno čim bolj varno gibanje otrok in drugih ranljivih skupin. Nižje hitrosti vozil pomenijo manj hrupa in manj onesnaževanje zraka, umirjen promet pa omogoča bolj prijazno okolje za pešce in kolesarje, kar spodbuja hojo in kolesarjenje ter s tem zmanjšuje potrebo po avtomobilih.

ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšanje povprečne hitrosti motornih vozil na merilnih mestih pri OŠ Pirniče in v Smledniku za najmanj 5 km/h v času izvajanja strategije. V oktobru 2024 je bila povprečna hitrost motornih vozil na merilnem mestu pri OŠ Pirniče 32 km/h, v Smledniku pa 44 km/h.

8. Zmanjševanje deleža tranzitnega prometa v naseljih.

Tranzitni promet, ki vključuje predvsem vozila, ki zgolj prečkajo naselja brez lokalnih postankov, povečuje obremenitev cest, hrup, onesnaženje zraka in nevarnost za pešce ter kolesarje. Zmanjšanje deleža tranzitnega prometa pomeni manj hitro vozečih vozil skozi naselja, kar zmanjšuje tveganje za prometne nesreče. Z manj prometno obremenjenimi cestami postanejo ulice varnejše za pešce, kolesarje, predvsem pa otroke, ki se gibajo v bližini šol, vrtcev in igrišč.

Tranzitni promet, predvsem tovornih vozil, močno prispeva k povečanemu hrupu, bolj onesnaženemu zraku v naseljih in hitrejši obrabi vozišč. Naselja z manjšo količino motornega prometa postanejo bolj privlačna za prebivalce in obiskovalce, bivalne razmere pa postanejo prijetnejše, kar pozitivno vpliva na njihovo družbeno življenje.

ZASTAVLJENI CILJ

Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih vozil na števnih mestih v občini Medvode za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 92 %.

9. Vpeljava in izvajanje Načrta izvajanja parkirne politike.

Možnost parkiranja na cilju se izkazuje kot odločilni dejavnik pri izbiri načina potovanja. Ob obilici parkirnih mest je potovalne navade ljudi težko spremeniti, lahko pa se spodbuja izbira trajnostnih oblik potovanja z ukrepi na področju hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa, ključnega pomena za racionalnejšo rabo avtomobila pa je predvsem ustrezna parkirna politika. Načrt izvajanja parkirne politike predstavlja orodje za uspešno in učinkovito upravljanje parkiranja, s katerim je mogoče ustrezno oceniti trenutno stanje in potrebo po parkirnih mestih ter uravnotežiti ponudbo in povpraševanje.

Cilj parkirne politike mora biti zmanjšanje deleža kratkih poti z osebnimi vozili in s tem povezanih prometnih zastojev, ki zmanjšujejo privlačnost mesta. Pravilna parkirna politika lahko pripomore k zmanjšanju stroškov stanovanjske gradnje, izboljša kakovost zraka, omili pregrevanje mesta, predvsem pa oplemeniti javni prostor. Javni prostor, ki ni več namenjen zgolj parkiranju, ima namreč z družbenega, ekonomskega in okoljskega vidika bistveno višjo vrednost. Parkirna politika je v kombinaciji s spodbujanjem alternativnih oblik prevoza, kot so hoja, kolesarjenje ali uporaba javnega prevoza eno močnejših orodij za preoblikovanje mest za boljšo kakovost bivanja.

ZASTAVLJENI CILJ

Izvedba najmanj 75 % ukrepov iz Načrta izvajanja parkirne politike Medvode v času izvajanja strategije.

STEBER VI: UČINKOVITO 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 izživljanju prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je že priprava Celostne prometne strategije, ki občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

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

Analiza obstoječega stanja

Celostno prometno načrtovanje je v osnovi v občini Medvode dobro politično sprejeto. Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja je treba vključevati v občinski in regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se 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.

Skozi proces priprave dokumenta so se iz intervjujev, anket, javnih razprav ter samoocene občine pokazali naslednji izzivi pri upravljanju in načrtovanju prometa:

- Pomanjkanje znanja o celostnem prometnem načrtovanju – le malo zaposlenih na občini dobro pozna ta koncept, poleg tega primanjkuje usposobljenega strokovnega kadra na tem področju.
- Nezadostno ozaveščanje in obveščanje javnosti – občanom primanjkuje informacij o trajnostni mobilnosti, spremembah v prometu in prostorskih ureditvah.
- Kompleksni postopki in omejena finančna sredstva – pridobivanje dovoljenj za prometne in infrastrukturne spremembe je pogosto dolgotrajno in zahtevno, hkrati pa so sredstva za prometne izboljšave omejena.
- Pomanjkanje ukrepov za trajnostno mobilnost pri podjetjih, trgovinah in dogodkih – pri večjih zaposlovalcih in trgovskih središčih se mobilnostne rešitve ne načrtujejo celostno, kar vodi v preveliko odvisnost od osebnih avtomobilov in težave s parkiranjem.
- Nepovezanost prometnega in prostorskega načrtovanja – celostno prometno načrtovanje ni sistematično vključeno v prostorsko načrtovanje, kar otežuje dolgoročno usklajevanje infrastrukturnih rešitev.



Dosežki na področju celostnega prometnega načrtovanja v preteklem obdobju

Izvedba Šolske ulice – območja varnih prihodov v šolo

Projekt Šolske ulice je bil izveden z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti, zmanjševanja prometne obremenitve v šolskem okolišu in ustvarjanja varnejšega in prijaznejšega okolja za prihod otrok v šolo. Na podlagi temeljite analize smo vzpostavili enosmerni promet, na celotnem območju pa uvedli omejitev hitrosti in časovno omejeno parkiranje za starše otrok nižjih razredov in vrtčevskih otrok. Vzpostavili smo točko za odlaganje šolarjev Poljubi in odpelji in zarisali barvne talne označbe na Ostrovrharjevi ulici.



Ureditev Ostrovrharjeve ulice pri OŠ Medvode (avtor: IPOPOP)

Strateško vodilo na področju celostnega prometnega načrtovanja

10. S celostnim prometnim načrtovanjem do višje kakovosti bivanja v Medvodah.

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in drugih pozitivnih učinkih. Z izboljšanjem kakovosti zraka, zmanjšanjem hrupa in ublažitvijo podnebnih sprememb se lahko doseže aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom) in s tem ustvari pogoje za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva. Dokazano je tudi, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

En glavnih ciljev celostnega prometnega načrtovanja je, da se vsem prebivalcem zagotovi boljšo mobilnost. S tem lajša dostopnost do posameznih območij in storitev, kar (ob drugih koristih) krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost. Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti vedno prepoznana kot bolj inovativna in napredna. Celostna obravnava področja prometa omogoča nastanek premišljene dolgoročne vizije zagotavljanja mobilnosti. Posebna kakovost takšne vizije sta vključenost sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter usklajenost s ključnimi cilji občine (gospodarskimi, socialnimi, okoljskimi).

Celostno prometno načrtovanje je nujno za oblikovanje varnega, dostopnega in trajnostnega prometnega sistema, ki upošteva potrebe vseh prebivalcev. Z njim občina zagotavlja boljšo prometno varnost, večjo pretočnost, boljšo povezanost in zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje. Pravilno načrtovan promet prispeva k bolj kakovostnemu življenjskemu prostoru, kjer je mobilnost prilagojena ljudem bolj kot avtomobilom.

ZASTAVLJENI CILJI

Letni pregled izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta OCPS Medvode 2025.

Vsaj en dogodek na leto s poudarkom na vključevanju javnosti v proces prometnega načrtovanja.

Vsaj tri komunikacijske kampanje s področja trajnostne mobilnosti v času izvajanja OCPS 2025.

Imenovanje koordinatorskega komiteja za prometenje vsebin z javnostjo.



NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI

Avtor: Vunduk Luka

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Medvode 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 Medvode 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 Medvode (npr. podhod pod železniško progo). 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 Medvode so v akcijskem načrtu obarvani in označeni z zvezdico (*).

Legenda strateških vodil in stebrov:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Mestno jedro	Mestno jedro po meri ljudi.	1. Bolj prijetno središče za pešce in kolesarje ter javno življenje.
Steber II Hoja	Večja varnost pešcev s poudarkom na ranljivih skupinah in varni poti v šolo.	2. Varne in povezane peš površine v in med naselji. 3. Varne šolske poti.
Steber III Kolesarjenje	Nove kolesarske poti, ki izboljšujejo povezavo s sosednjimi občinami za bolj zdrave in aktivne prebivalce.	4. Varne in povezane kolesarske povezave v in med naselji, med občinami in do postaj, šol ter pomembnejših ustanov.
Steber IV Javni potniški promet	Boljše ureditve železniških in avtobusnih povezav za povečanje uporabe javnega potniškega prometa znotraj občine in širše. Razširitev rednih avtobusnih linij po dolinah Polhograjev in s tem izboljšana dostopnost in omogočena višja stopnja socialne vključenosti.	5. Učinkovitejši javni prevoz med naselji v občini in do Ljubljane. 6. Povečanje števila večmodalnih točk za lažje kombiniranje in povezovanje različnih oblik mobilnosti.
Steber V Motorni promet	Umirjanje prometa na način, ki upošteva prisotnost tovornih vozil in kmetijske mehanizacije. Izvajanje parkirne politike.	7. Umirjanje motornega prometa v naseljih. 8. Zmanjševanje deleža tranzitnega prometa v naseljih. 9. Vpeljava in izvajanje Načrta izvajanja parkirne politike.
Steber VI Celostno prometno načrtovanje	Učinkovito celostno prometno načrtovanje v Medvodah.	10. S celostnim prometnim načrtovanjem do višje kakovosti bivanja v Medvodah.

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

SŽ	Slovenske železnice
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
ŽP	Železniško postajališče/postaja

AP	Avtobusno postajališče/postaja
JPP	Javni potniški promet
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)
K+R	Poljubi in se odpelji (ang. kiss and ride)
NIPP	Načrt izvajanja parkirne politike

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MESTNO JEDRO	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
I.	1.	Postopno zapiranje ožjega mestnega jedra za motorni promet.	/	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
I.	1.	Ozelenjevanje prometnih površin in mesta na splošno.	10.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032
I.	1.	Ureditev parkovnih površin v centru Medvod.	100.000 €	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
II.	2., 3.	Gradnja novih ali izboljšanje obstoječih peš povezav v sklopu gradnje novih ali izboljšanja obstoječih cest (npr. pločnik Hraše, pločnik Smlednik, pločnik Seničica, pločnik Lipa – Štefanc, pločnik Ladja, pločnik Pirniče ob cesti ob Bošnici, pločnik Senica, pločnik ob trasi ceste Malenšek Cvajnar, pešpot ob Zbiljskem jezeru in drugi manjkajoči pločniki).	1.945.000 €	Občinski proračun	Občina Medvode	Zahtevno (+++)	2025–2032
II.	2.	Prilagoditev površin za pešce starejšim in gibalno oviranim osebam: najmanj 2 lokaciji na leto (npr. prehodi brez višinskih ovir, pločniki, klančine, brez stopnic, klopi za starejše, varno tlakovanje,...).	15.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
II.	2.	Opremljanje rekreacijskih, peš in drugih zelenih površin z urbano opremo: najmanj 2 ureditvi letno.	3.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032
II.	2.	Boljša označitev pešpoti (informacijske table).	500 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
--------	------------------	-----------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------

II.	2., 3.	Ureditev varnih in zveznih šolskih poti (npr. s poudarjenimi talnimi oznakami, urejeno javno razsvetljavo v okolici šol in vrtcev, enosmerne ulice, cona 30,...).	5.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
-----	--------	---	--------------	-------------------	----------------	-----------------------	-----------

II.	2., 3.	Izboljšanje varnosti prehodov za pešce: najmanj 1 ureditev na leto (npr. umirjanje prometa pred prehodi za pešce, table "VI VOZITE", umirjanje s 3D zebro, radarska kontrola, zagotovitev večje preglednosti (osvetlitev, signalizacija), prestavitev na ustreznejša mesta, ...).	3.500 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032
-----	--------	---	--------------	-------------------	----------------	-------------------	-----------

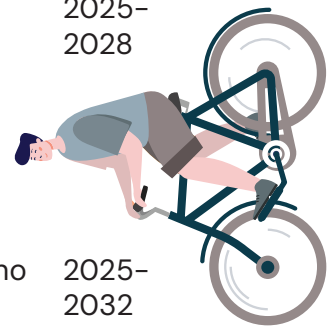
II.	2.	Obnova brvi čez Soro na Senici.	258.000 €	Občinski proračun	Občina Medvode	Zahtevno (+++)	2026
-----	----	---------------------------------	-----------	-------------------	----------------	----------------	------

II., III.	2., 4.	Nov most za pešce in kolesarje do načrtovanega športnega parka čez Soro.	1.000.000 €	Občinski proračun	Občina Medvode	Zelo zahtevno (++++)	2032
-----------	--------	--	-------------	-------------------	----------------	----------------------	------

II.	2., 3.	* Preureditev podhoda železniške proge, ki povezuje Presko s centrom, da bo primeren za vozičke/gibalno ovirane.		Proračun RS	DRSI	Zahtevno (+++)	do 2032
-----	--------	--	--	-------------	------	----------------	---------



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
III.	4.	Ureditev novih in izboljšanje obstoječih kolesarskih povezav (npr. označitev, zveznost, redno vzdrževanje, obnova oznak, obnova kolesarskih poti in zarisov, ...).	5000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
III.	4.	Ureditev nove kolesarske povezave Medvode – Sora do občinske meje z občino Škofja Loka in z brvjo čez reko Soro.	2.000.000 €	Občinski proračun	Občina Medvode	Zelo zahtevno (++++)	2025–2032
III.	4.	Postavitev novih javnih postaj za izposajo koles MEDVODEK in povečanje števila koles na obstoječih: vsaj 5 novih postaj in 15 novih koles v času trajanja strategije.	150.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Zahtevno (+++)	2025–2028
III.	4.	Promoviranje kolesarjenja in sistema izposoje e-koles MEDVODEK.	300 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032
III.	4.	Povečanje št. kolesarnic in naslonov za kolesa pri javnih institucijah, postajah JPP, pri ZD, knjižnici, ob šolah, ...	5.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032



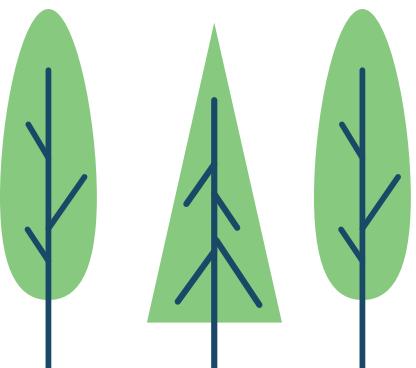
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
IV.	5., 6.	Ureditev avtobusnih postajališč, vključno z asfaltiranjem čakališč ter dodajanjem nadstrešnic, sedišč, naslonov za parkiranje koles na večjih AP.	25.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	5.	Ohranjanje obstoječih avtobusnih linij LPP 15, 25 in 30 znotraj občine.	275.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	5.	Boljša povezanost zaledja s centrom (projekt Približajmo Polhograjce).	39.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025
IV.	5.	Uvedba prevozov na klic – med tednom za občane, ki živijo v krajih brez JPP (npr. Polhograjci).	30.000 € začetna investicija + 2.000 €/leto za tekoče vzdrževanje	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2027–2032
IV.	6.	Ureditev P+R parkirnih mest v kombinaciji z uporabo vlaka.	500.000 €	Občinski proračun	Občina Medvode	Zahtevno (+++)	2027–2032
IV.	5.	Spodbujanje souporabe vozil (car-sharing).	/	/	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032



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

IV.	5.	* Večja frekvenca voženj JPP (lokalnih in medkrajevnih linij) predvsem v jutranjih in popoldanskih konicah in ter boljša uskladitev avtobusnih linij za prestopanje.		Proračun RS	Prevozniki in DUJPP	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
-----	----	--	--	-------------	---------------------	-----------------------	-----------

IV.	5.	* Uvedba dodatnih avtobusnih voženj in linij med vikendi.		Proračun RS	Prevozniki in DUJPP	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
-----	----	---	--	-------------	---------------------	-----------------------	-----------



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
--------	------------------	---------------------------------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------

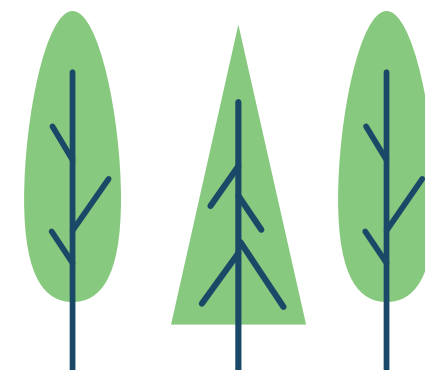
V.	7.	Umirjanje prometa v naseljih (npr. prikazovalniki hitrosti, stacionarni radarji, znižanje dovoljene vozne hitrosti, tabla "VI VOZITE", optično zoženje, barvanje cestišča ipd.).	15.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	9.	Izvajanje ukrepov sprejete parkirne politike (Načrt izvajanja parkirne politike Občine Medvode).	5.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	9.	Zagotavljanje parkirišč za potrebe turizma kot npr. parkirišče Topol pri Medvodah.	200.000 €.	Občinski proračun	Občina Medvode	Zahtevno (+++)	2025–2026
V.	8.	Vzpostavitev območij z omejitvami motornega prometa (npr. center Medvod).	50.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	9.	Ureditev K+R točk pri osnovnih šolah in glasbeni šoli.	1.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
VI.	10.	3 komunikacijske kampanje ozaveščanja o trajnostni mobilnosti v času izvajanja OCPS 2025 (članki v Sotočju in drugih lokalnih kanalih) in spodbujanje aktivnih prihodov v šole (Pešbus, kolesarnice, stojala za skiroje ...), aktivnosti v tednu mobilnosti. Ozaveščanje javnosti o trajnostni mobilnosti, parkirni politiki, stroških avtomobila in vplivu na podnebne spremembe.	10.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
VI.	10.	1 dogodek na leto s poudarkom na vključevanju javnosti v proces prometnega načrtovanja.	500 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032
VI.	10.	Letno spremljanje kazalnikov za doseganje zastavljenih ciljev OCPS v načrtu kazalnikov in izvedba obveznih letnih analiz (štetje prometa, anketa med šolarji v izbranih OŠ, anketa v izbranih ustanovah/podjetjih.	1.000 €/leto	Občinski proračun	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032
VI.	10.	Letni pregled izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta OCPS Medvode 2025.	/	/	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032
VI.	10.	Imenovanje občinskega koordinatorja komuniciranja prometnih vsebin z javnostjo.	/	/	Občina Medvode	Manj zahtevno (+)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
--------	---------------------	---	--------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------

VI.	10.	* Mobilnostni načrt za Krajinski park Polhograjski Dolomiti.	15.000 €	Občinski proračun občin	Občina Medvode in druge občine znotraj KP Polhograjski dolomiti	Srednje zahtevno (++)	do 2032
-----	-----	---	----------	----------------------------	--	--------------------------	---------



- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018, str. 70.
- Vertelj Nared, Petra, idr. Celostna prometna strategija: Občina Medvode: ustvarjanje pogojev trajnostne mobilnosti za visoko kakovost bivanja. Občina, 2017, str. 47.
- Načrt izvajanja parkirne politike Občine Medvode, 2024.
- 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.
- Občinski prostorski načrt Občine Medvode, Ur. L. RS, št. 45/18, 81/20
- 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

