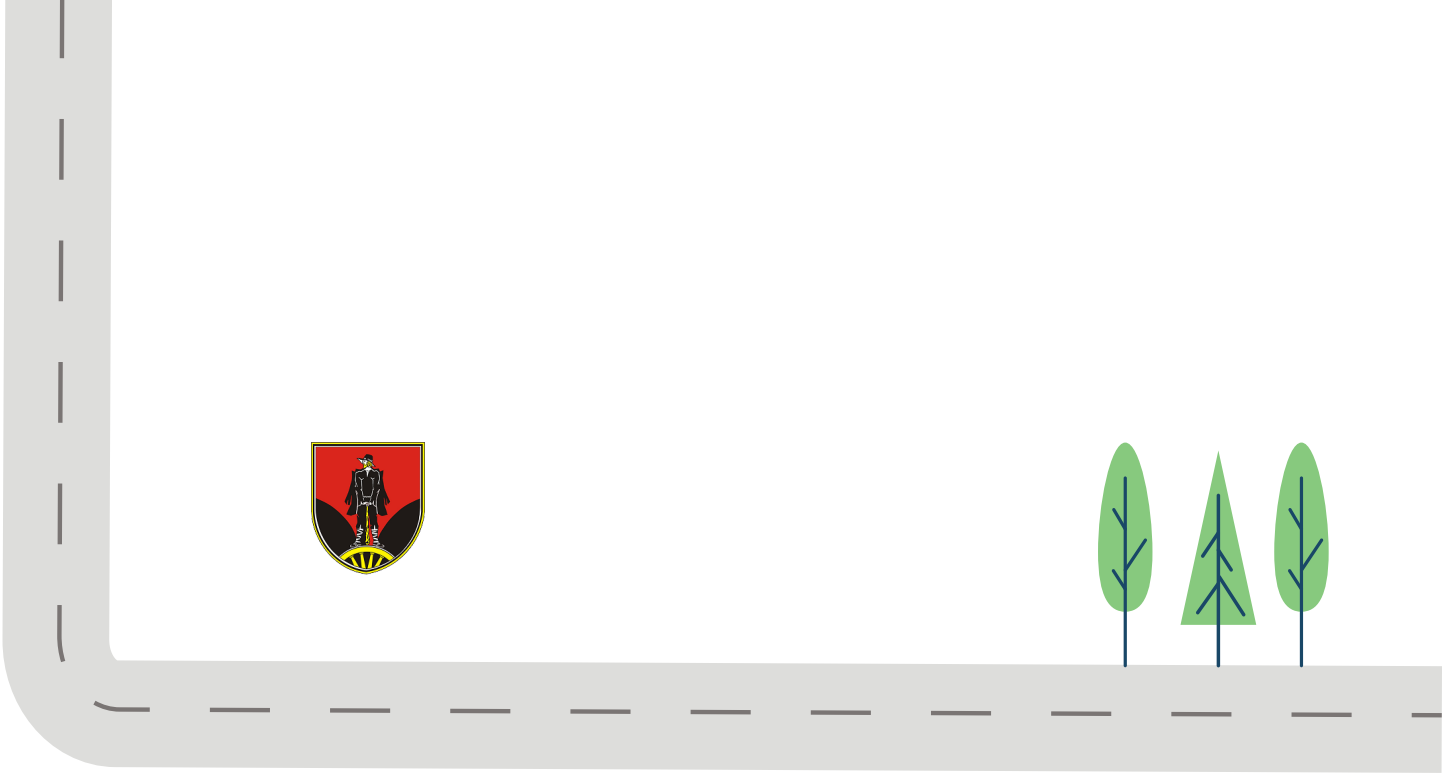


OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LUKOVICA



Občinska celostna prometna strategija Občine Lukovica (OCPS Lukovica)

Naročnik: Občina Lukovica, Stari trg 1, 1225 Lukovica

Projektna skupina Občine Lukovica: mag. Olga Vrankar, Tomaž Andrejka, Katka Bohinc, Primož Dežman, Marjan Kveder, Zlatko Pečar, Tatjana Suhadolc

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

LUZ, d.d.: Klemen Milovanović, Rok Vodopivec, Maruša Strmec, Žiga Novak, Ajka Durić

Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Lukovica:

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

Člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

Sodelujoči na delavnicah, javnih razpravah, v anketah, intervjujih, spletnem portalu in drugih dogodkih.

Avtorji fotografij: Primož Hieng, Ivan Majc, arhiv IPoP, RRA LUR in Občine Lukovica

Oblikovanje: Klara Oštir, LUZ, d.d.

Izid: marec 2026

RRA LUR IPOP LUZ

KAZALO

Uvodni nagovor županje	4
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	7
Skupaj do boljše prometne ureditve	8
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	12
Občina Lukovica v številkah	15
Vizija razvoja prometa v občini Lukovica	23
Stebri mobilnosti in cilji	24
Steber I: Hoja	26
Steber II: Kolesarjenje	30
Steber III: Javni potniški promet	33
Steber IV: Motorni promet	37
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	45
Akcijski načrt	49
Viri	60

UVODNI NAGOVOR ŽUPANJE

"Skupaj do varnejše in trajnostne mobilnosti v občini Lukovica"

Spoštovane občanke in spoštovani občani,

z veseljem predstavljamo Občinsko celostno prometno strategijo Občine Lukovica, ki je nastajala v odprtem dialogu z vami. Kot vsakodnevni udeleženci v prometu ste s svojim sodelovanjem na javni razpravi, preko anket, podanih pobud in spletnega portala »Spletna razprava« pomembno prispevali k oblikovanju končnih rešitev. Vaša opažanja o prometnih žariščih in prednostnih izzivih so bila dragocena podlaga za pripravo dokumenta. Pri pripravi strategije so sodelovali tudi strokovnjaki Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije, Inštituta za politike prostora in Ljubljanskega urbanističnega zavoda, kar zagotavlja njeno strokovnost in kakovost ter celovit pristop k načrtovanju.

Prometna strategija je pomemben razvojni dokument, s katerim stopamo na pot varnejše, povezane in trajnostne mobilnosti. Ne predstavlja le nabora ukrepov, temveč skupno vizijo urejanja prometa in javnega prostora v korist ljudi, okolja in kakovosti bivanja v naši občini. Cilji strategije so povečanje prometne varnosti, boljša povezljivost naselij ter zmanjšanje vplivov prometa na okolje in zdravje ljudi.

Posebno skrb namenjamo najranljivejšim udeležencem v prometu, zato načrtujemo nove peš povezave in varne prehode za pešce, izboljšanje javne razsvetljave in umirjanje prometa v bližini šol in vrtcev. Urejali bomo kolesarske povezave od Domžal do Trojan, postavili kolesarnice in z vzpostavitvijo sistema e-koles spodbujali uporabo električnih koles. Izboljšave predvidevamo tudi na področju javnega potniškega prometa s povečanjem števila avtobusnih linij, z gradnjo in obnovo avtobusnih postajališč ob regionalni cesti in z vzpostavitvijo parkirišč za sistem »parkiraj in se pelji«. Še naprej bomo skrbeli za redno vzdrževanje lokalne cestne infrastrukture.

Strategija je usklajena z našimi prostorskimi in razvojnimi dokumenti ter predstavlja pomembno podlago za pridobivanje nacionalnih in evropskih sredstev za izvajanje trajnostnih projektov.

Iskrena hvala vsem, ki ste prispevali k nastanku tega pomembnega strateškega dokumenta. Prepričana sem, da bomo z njenim uresničevanjem še okrepili kakovost bivanja ter v prihodnosti prispevali k varni, povezani in prijazni občini za vse generacije.

Mag. Olga Vrankar,
županja Občine Lukovica





BOLJŠI PROMET, PRIJETNEJŠI KRAJ, LEPŠA PRIHODNOST!

Foto: Primož Hieng

POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

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

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

Nov, celostni strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in omogoča boljšo izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine. Izvajanje OCPS Lukovica se bo vidno odražalo v prostoru v varnejših šolskih poteh, urejenih površinah za hojo in kolesarjenje, umirjenem prometu v središču, izboljšani dostopnosti do javnega prevoza ter večji povezanosti med naselji. S tem se bodo zmanjšale emisije in izboljšala kakovost zraka, prebivalci pa bodo pridobili bolj zdravo in prijazno bivalno okolje.

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

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

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

OCPS Lukovica predstavlja temelje prihodnjega razvoja mobilnosti v občini, ki bo omogočil varnejše, učinkovitejše, dostopnejše in bolj trajnostne prometne rešitve, prilagojene potrebam vseh prebivalcev občine.

TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA BOLJ ZDRAVO IN ZADOVOLJNO PREBIVALSTVO

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

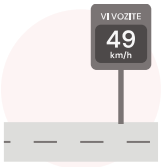
- **Prijaznejše in bolj vključujoče javne prostore** – več zelenih površin in boljši pogoji za druženje na prostem izboljšujejo pogoje za bolj povezano skupnost in medgeneracijsko sožitje.



- **Bolj zdrave prebivalce in manjše okoljske vplive** – več možnosti za aktivno mobilnost rezultira v prometu z manj emisij in hrupa ter bolj zdravi družbi.



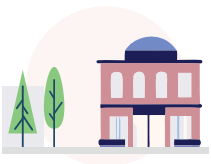
- **Večjo prometno varnost** – manj prometnih nesreč zaradi umirjanja prometa in boljše infrastrukture.



- **Izboljšano dostopnost** – lažji dostop do storitev in povezovanje območij s kakovostnimi prometnimi rešitvami.



- **Bolj prepoznavno in privlačno podobo občine** – naselja in kraji, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejši za prebivalce in obiskovalce.



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

SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

Kako je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Lukovica?

Proces priprave OCPS Lukovica 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, izbranem na javnem razpisu: Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštitutom za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskim urbanističnim zavodom (LUZ). Priprava strategije je trajala dobro leto dni.

V proces priprave strategije so bili vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. Hkrati so bili preko različnih metod (ankete, javne razprave, spletna orodja za vključevanje javnosti) v proces priprave strategije vključeni tudi prebivalke in prebivalci občine Lukovice. Predvsem so nam sporočili izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v občini Lukovica 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. Hkrati je bil namen vključevanja javnosti v proces priprave strategije tudi predstavitev konteksta ter razprava o možnih ukrepih, kar javnosti omogoči razumevanje, zakaj so bili predmetni ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so izbrani ukrepi povezani s cilji in vizijo strategije.

Zelo dobro vemo, da imajo rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, bistveno več možnosti, 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. Območja občine Lukovica ne nazadnje nihče ne pozna bolje kot tisti, ki tam živijo.

Vsebine OCPS Lukovica 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 kazalnikih, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (v nadaljevanju: Pravilnik), ki jih je Ministrstvo za okolje, podnebje in 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.

Občina in izdelovalci so že na samem začetku procesa skupaj s širšo in ožjo delovno skupino oblikovali strateške cilje in vizijo OCPS Lukovica. Splošna javnost je v naslednjem koraku ocenila vizijo in cilje. Analiza stanja, ki je sledila, je ciljno naslovila elemente, ki so bili prepoznani kot ključni v kontekstu postavljenih strateških ciljev. Na podlagi številnih pridobljenih podatkov, meritev, raziskav javnega mnenja in intervjujev z deležniki se je v zaključni fazi pripravil akcijski načrt konkretnih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti v občini.

Ukrepi so tesno vezani na uresničevanje vizije in doseganje zastavljenih ciljev. Pri izboru imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele, če ti ne rešijo težav, se pristopi z infrastrukturnimi posegi.

Ključni koraki v procesu priprave

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 želenega 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, deležniki ter javni razpravi na spletu in 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 tudi poroča ministrstvu.

Nadzor kakovosti OCPS

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

OCPS Lukovica je torej dinamičen in prilagodljiv dokument, ki se bo razvijal in dopolnjeval skladno s potrebami občanov in cilji trajnostnega razvoja. Narekoval bo razvoj mobilnosti v občini na način, ki bo zagotovil varnejše, bolj dostopne in trajnostne prometne rešitve za vse prebivalce.

2024

2025

november–december 2024

Začetek priprave OCPS Lukovica

Predstavitev namena in ciljev OCPS županji ter Občinskemu svetu

februar 2025 – marec 2025

Vizija in cilji

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

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

december 2024 – avgust 2025

Analiza obstoječega stanja

Spletna javna razprava o prometnih izzivih
Vnešenih 195 izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki
226 izpolnjenih anket in
13 intervjujev.

Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci
Kordonsko štetje prometa na 2 lokacijah, terenski ogledi 4 lokacij, ankete med šolarji v 1 osnovni šoli in 2 podružničnih šolah ter med zaposlenimi v 2 ustanovah.



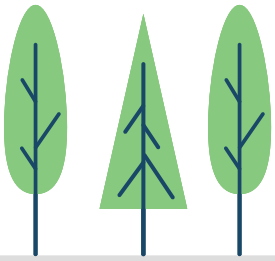
julij 2025 – november 2025

Oblikovanje nabora ukrepov

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

Spletna javna razprava o ukrepih
Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli 69 predlogov za izboljšanje prometa v občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino



november 2025 – februar 2026

Priprava akcijskega načrta

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS LUKOVICA



2026

2032

april 2026

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Lukovica na občinskem svetu

Javna objava rezultatov OCPS Lukovica

februar 2026 – marec 2026

Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in širšo delovno skupino.

september 2026 – september 2033

Spremljanje rezultatov in poročanje

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS
Preko spletnega portala vsako leto do 15. marca v času izvajanja strategije (za preteklo leto).

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS
Preko spletnega portala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.

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 razlog je dejstvo, 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.

Drugi razlog je, da prebivalci promet ne le opazujejo, temveč so tudi njegov pomemben del, saj ga s svojimi potovalnimi navadami soustvarjajo. Zato so tudi 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 pa je, da Občina v dobrem 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.

Vključevanje različnih skupin javnosti

V pripravo dokumenta sta bili vključeni dve skupini, in sicer javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi – strokovna javnost – in splošna javnost.

Strokovna javnost vključuje predstavnike lokalnih ustanov, ki so neposredno ali posredno povezane z urejanjem prometa – policija, redarstvo, vrtec, šola, zdravstveni dom, krajevne skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki itd. Ti so bili vključeni v t. i. širšo delovno skupino, katere glavni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev ter akcijskega načrta ukrepov. Pomembna naloga teh članov pa je tudi, da kot prvi zagovorniki trajnostnih ukrepov podprejo Občino pri njihovem uresničevanju. Sodelovanje je potekalo prek intervjujev, delavnic in spletnih srečanj.

Splošno javnost smo v največji meri nagovorili z anketami, katerih rezultati so pokazali, da večina podpira ukrepe s področja trajnostne mobilnosti. Namesto dodatnega razvoja avtomobilske infrastrukture si ljudje želijo izboljšav na področju javnega prevoza, hoje in kolesarjenja. Na javnih razpravah so identificirali številne prometne izzive. Da bi pridobili čim širši nabor mnenj, smo razpravo preselili tudi na splet, kjer so lahko občani na interaktivnem zemljevidu vnašali svoje prometne izzive.

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.

Na platformi https://cps.projekti.si/lukovica, zasnovani za pripravo strategije, so bili javnosti predstavljeni vizija in cilji OCPS Lukovica, poleg tega pa so bile tam objavljene tudi povezave do anket, ko so bile te v teku. V prvi fazi so lahko prebivalci vnašali izzive, s katerimi se srečujejo, v nadaljevanju pa še konkretne predloge ukrepov za njihovo reševanje in za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi tistim, ki niso vešči uporabe spleta, ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo v fazi zbiranja ukrepov nekaj ur predloge zbirali v prostorih Občine Lukovica in zainteresiranim pomagali pri vnosih izzivov in ukrepov v platformo.

Na ogled je bila tudi informativna razstava, ki je prikazovala celoten proces priprave dokumenta, vizijo in cilje razvoja prometa OCPS Lukovica, kot tudi primere dobrih praks trajnostne mobilnosti širom Slovenije.

Odločevalci in oblikovalci politik kot tudi javnost se pogosto sprašujejo, ali je vključevanje prebivalcev v procese odločanja sploh smiselno. A nič ne spodbuja sodelovanja in učinkovitega razvoja bolj kot konkretni rezultati, ki jih ljudje lahko vidijo in občutijo v svojem okolju. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje konkretnih ukrepov akcijskega načrta strategije. To bo na eni strani potrditev, da je bilo sodelovanje javnosti koristno, na drugi strani pa priložnost za nadaljevanje vključevanja javnosti, ki smo ga v procesu priprave strategije začeli, tudi v fazi izvajanja ukrepov.









Sodelovanje javnosti v Občini Lukovica – javna razprava, delavnica z ožjo in širšo delovno skupino ter dogodek na temo trajnostne mobilnosti (Foto: arhiv IPoP in RRA LUR)

OBČINA LUKOVICA – KJE SMO DANES?



Foto: Primož Hieng

OBČINA LUKOVICA V ŠTEVILKAH

Občina Lukovica je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je s 75 km² površin uvrščena na 92. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži severovzhodno od Ljubljane in zajema območje Črnega grabna, od Prevoj pri Šentvidu do Trojan. Od glavnega mesta Ljubljana je oddaljena približno 32 km. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Lukovica značilno urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekata pomembna regionalna povezava Želodnik–Trojane in avtocestna povezava Ljubljana–Maribor, kar omogoča enostaven dostop do širšega območja.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev občine Lukovica za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Lukovica med leti 2013 in 2023 naraslo za 10,6 %.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Lukovica v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 77 % anketirancev, po večini staršev, ki te poti vsaj občasno dejansko opravljajo, za poti na delo 96 % anketirancev, do trgovin in drugih storitev v okolici doma pa 73 % anketirancev. Za poti v Ljubljano in Domžale osebni avtomobil uporablja 97 % anketirancev, v Kamnik 99 %, v Moravče 100 % in v Celje 100 % anketirancev.

Pogosta uporaba osebnih vozil je tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Delež uporabe javnega potniškega prometa, pridobljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci občine Lukovice, za poti v Ljubljano znaša 3 %, medtem ko je za potovanja v druge občine, znotraj in v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma na obrobju delež uporabe javnega potniškega prometa še nižji. Največji delež uporabe javnega potniškega prometa je bil ugotovljen pri potovanjih v šolo in iz šole, kjer je znašal 15 %.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil (52 %) nižji na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja (36 %) ter uporabe kolesa oziroma e-kolesa (12 %).

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

Demografski podatki za občino Lukovica so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

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

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Lukovica 40,5 let, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leti). Med prebivalci te občine je bilo število najmlajših – kar je značilnost le redkih slovenskih občin – večje od števila najstarejših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je v občini prebivalo 88 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je v letu 2024 znašal 148), kar pomeni, da se prebivalstvo v občini stara bistveno počasneje kot na ravni države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA LUKOVICA	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	6.131	2.123.949
Število moških	2024	3.133	1.068.429
Število žensk	2024	2.998	1.055.520
Število rojstev	2023	65	16.989
Število umrlih	2023	45	21.540
Skupni naravni prirast	2023	20	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	3,3	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	12	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	79	0
Skupni selitveni prirast	2023	91	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	14,9	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	40,5	44,2
Indeks staranja	2024	88,3	147,8

Osnovni demografski kazalniki za občino Lukovica (SURS, 2024)

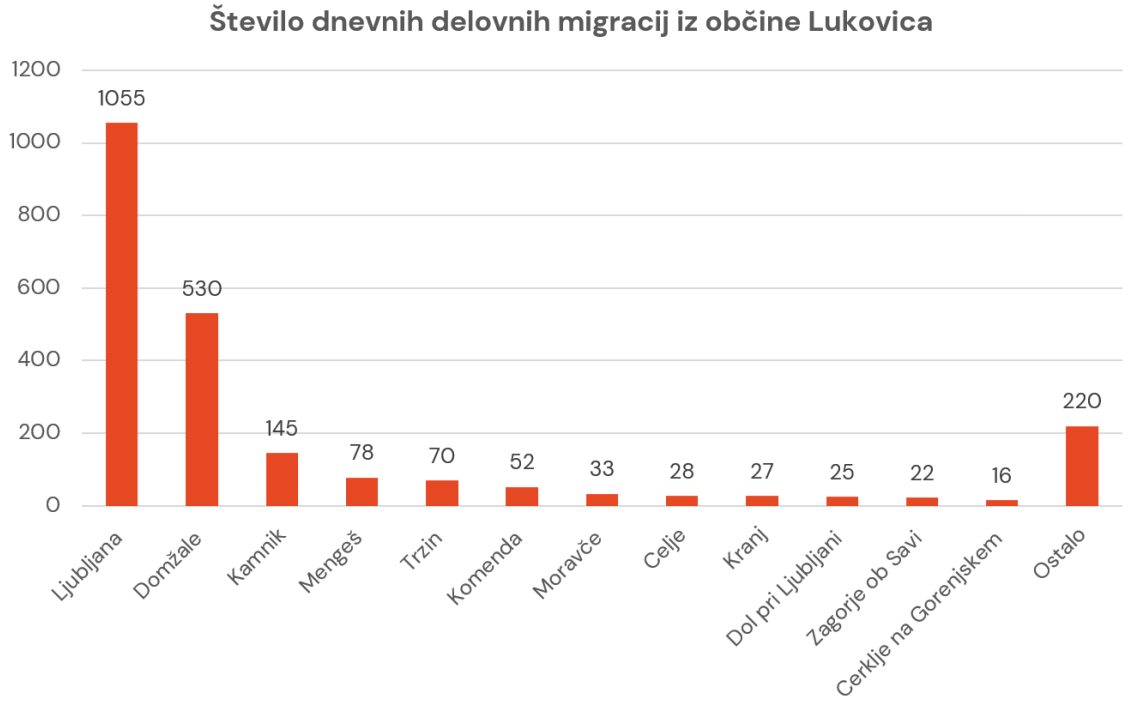
Občina Lukovica je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

Na podlagi avtomatskih števcev prometa na regionalni cestni povezavi skozi občino Lukovica dnevno vozi okrog 5.800 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

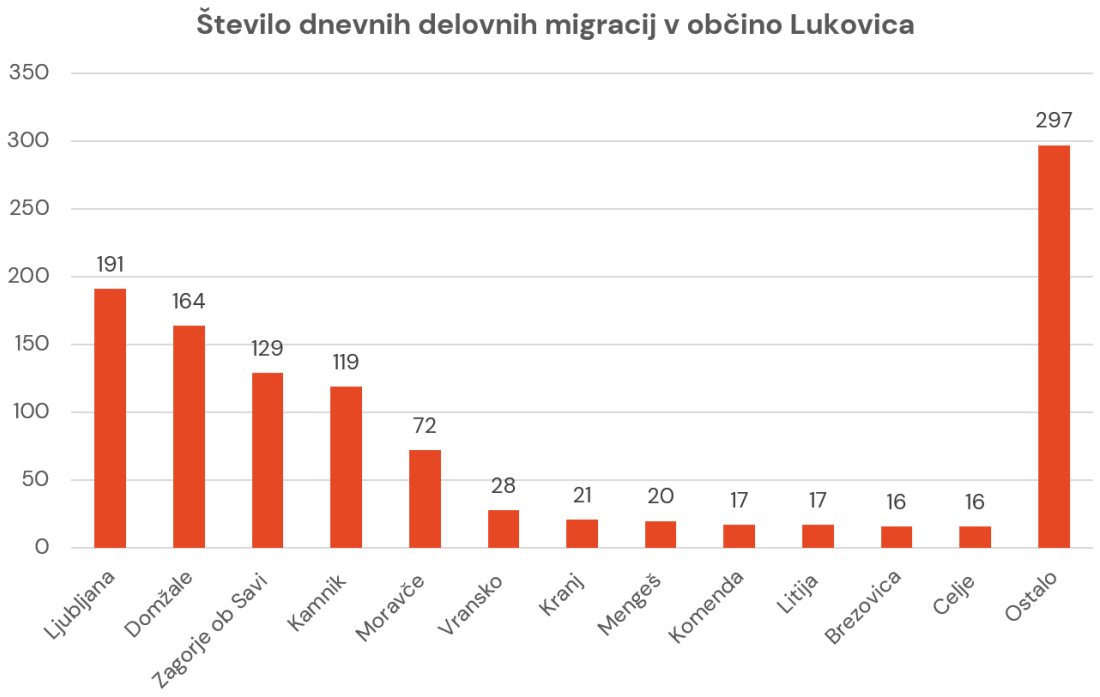
V letu 2023 je bilo v občini Lukovica med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 74 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69 %.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je občina Lukovica zmerno bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar okoli 80 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevnih migracijah za prihod na delovno mesto.

Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 2.891 delovno aktivnih prebivalcev občine Lukovica delo znotraj občine opravlja 590 prebivalcev, 2.301 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine dvosmeren, saj delo na območju občine Lukovica poleg 590 prebivalcev občine opravlja tudi 1.107 zaposlenih, ki se v občino Lukovica pripeljejo iz drugih občin.



Število dnevnih delovnih migracij iz občine Lukovica (SURS, 2023)



Število dnevnih delovnih migracij v občino Lukovica (SURS, 2023)

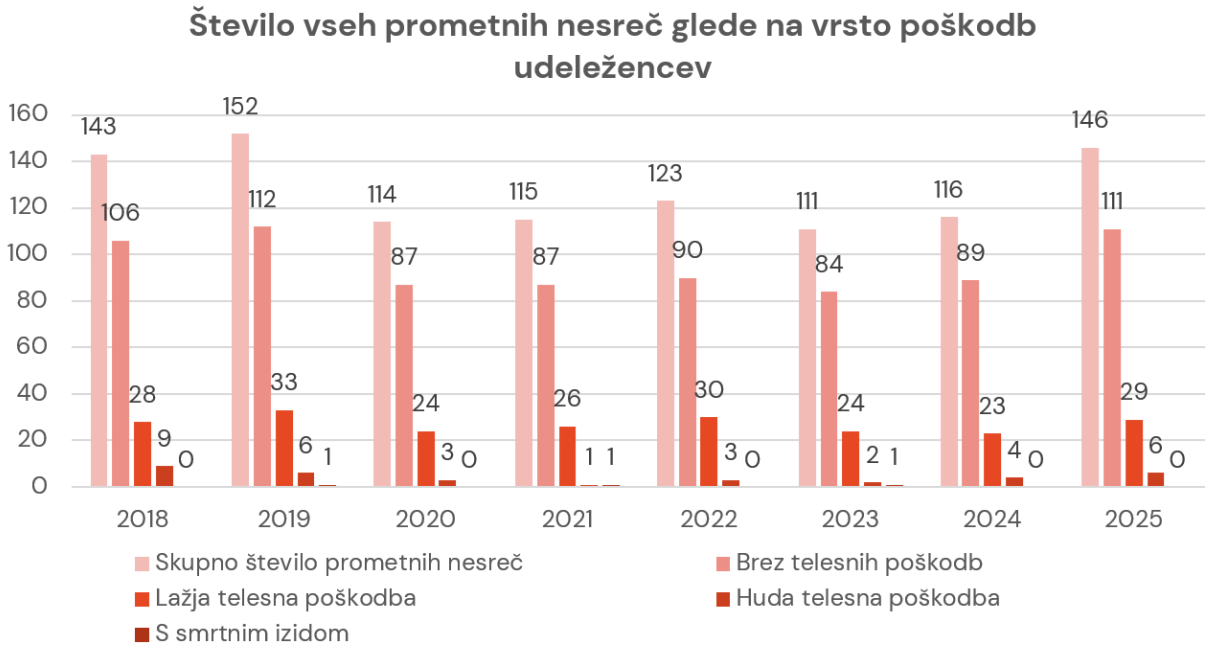
Prometna varnost v zadnjem obdobju se ne izboljšuje

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 občine Lukovica zelo pomembna.

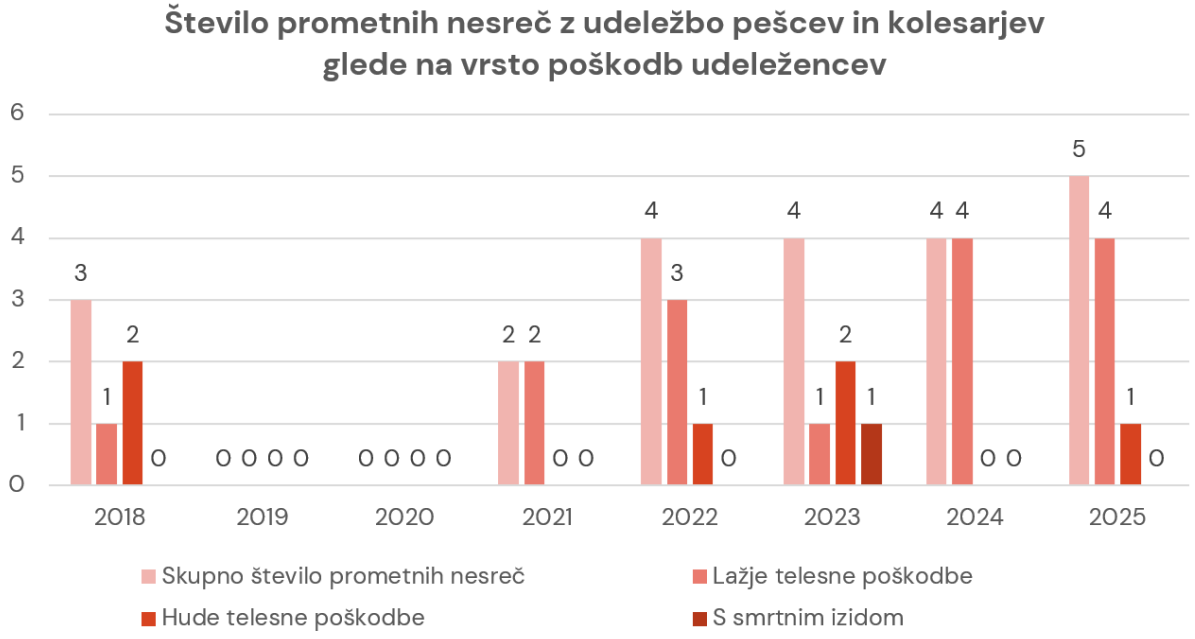
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2025, za katero so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Lukovica zaznanih 1021 prometnih nesreč. Največ nesreč v obravnavanem časovnem obdobju je bilo zaznanih v letu 2019, najmanj pa v letu 2023. Po letu 2020 je število prometnih nesreč rastlo do leta 2025, z izjemo manjšega padca v letu 2023. Z izjemo leta 2025 je bil v zadnjih letih zaznan upad števila prometnih nesreč brez telesnih poškodb udeležencev, medtem ko je število prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami, hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom z rahlimi odkloni v posameznih letih, skozi zadnje obdobje bolj ali manj enako.

Podobna dinamika rahle rasti števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženimi pešci in kolesarji, ki predstavljajo dobre 3 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Lukovica zgodijo v obravnavanem obdobju.

Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v letih 2018–2025 navadno končale z lažjimi, v manjšem številu pa tudi hudimi poškodbami udeležencev. Prometnih nesreč brez poškodb udeležencev ni bilo zaznanih, kar potrjuje, da so pešci in kolesarji najbolj ranljive skupine v cestnem prometu. Prometna nesreča s smrtnim izidom med pešci in kolesarji je bila zabeležena samo v letu 2023.



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

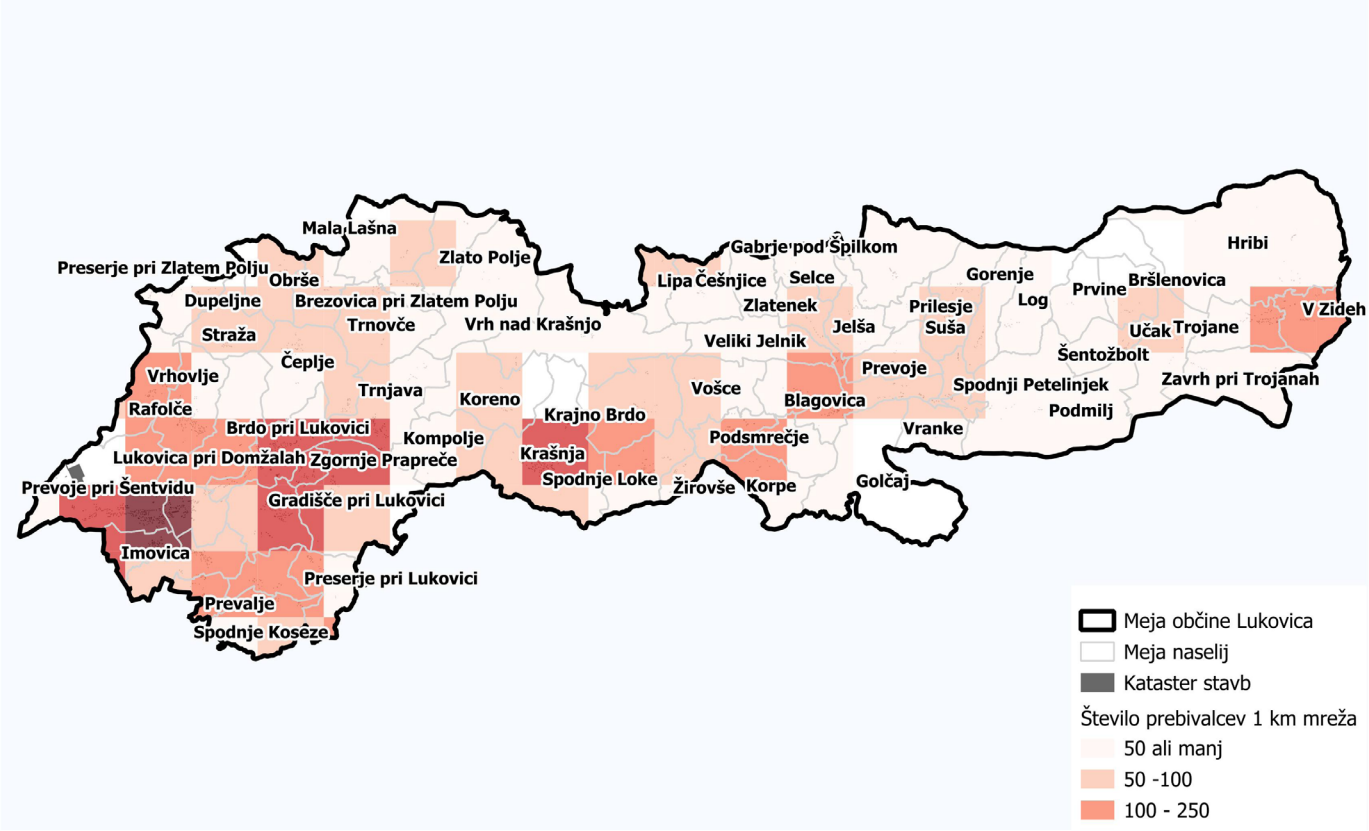


Število prometnih nesreč v občini Lukovica z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležence (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Lukovica je v letu 2024 znašala 82 prebivalcev/km², kar je manj kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

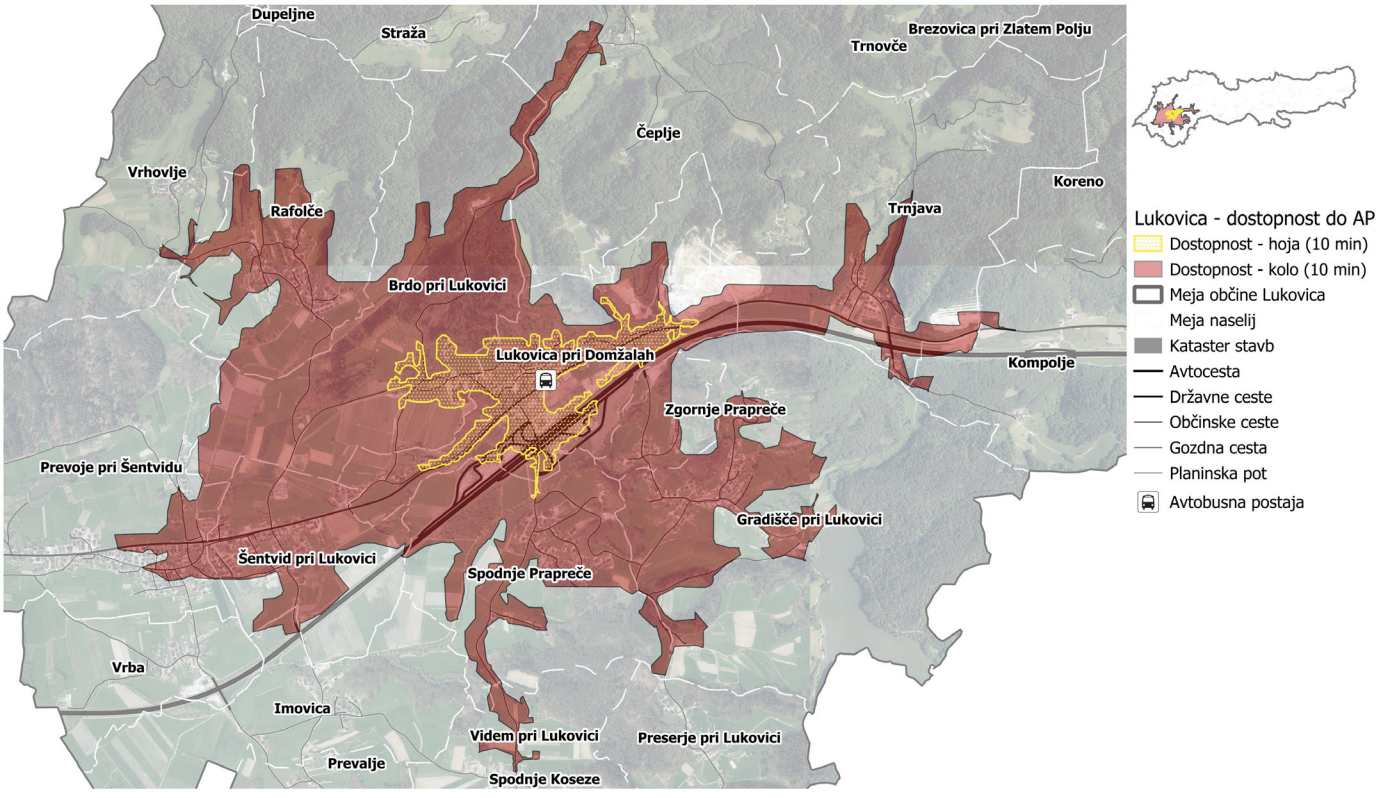
Gostota prebivalcev občine Lukovica je zgoščena v več naseljih (lokalnih središčih) v bližini državne regionalne ceste R2-447/0292 Trojane-Želodnik. Na območju občine Lukovica je kar 66 naselij. Najgosteje naseljena območja so v naseljih Lukovica pri Domžalah, Prevoje pri Šentvidu in Krašnja. Na obrobju občine, zlasti na hribovitem severnem in jugovzhodnem delu, so območja bistveno redkeje poseljena. Takšna porazdelitev pomeni večje izzive za dostopnost do javnih storitev, javnega prevoza in povezovalne infrastrukture.



Gostota prebivalstva občine Lukovica na 1 km² (LUZ d.d., 2025)

Avtobusna postaja Lukovica pri Domžalah, je locirana ob regionalni cesti R2-477/0292 Trojane-Želodnik v bližini Starega trga. Ob Starem trgu je urejenih nekaj parkirnih mest za osebna vozila.

Peš dostopnost v času 10 minut iz območja avtobusne postaje je omejena na območje Starega trga z neposredno okolico. Z uporabo kolesa se dostopnost v času 10 minut poveča vse do naselij Spodnje Prapreče na jugu, Zgornje Prapreče, Gradišče pri Lukovici in Trnjava na vzhodu, Rafolče in Brdo pri Lukovici na severu in do Šentvida pri Lukovici ter Prevoj pri Šentvidu na zahodu.



Dostopnost do avtobusne postaje Lukovica pri Domžalah z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d.d., 2025)

GLAVNA PRIORITETA OBČINE LUKOVICA JE ZAGOTOVITEV POGOJEV ZA VARNOST VSEH UDELEŽENCEV CESTNEGA PROMETA



Foto: Ivan Majc

VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI LUKOVICA

Vizijo razvoja prometa v občini Lukovica 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 županje, občinske uprave in širše javnosti.

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru OCPS predstavlja temelj za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, skladnih s celostnim prometnim načrtovanjem.

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

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

Vizija razvoja prometa v občini Lukovica

Glavna prioriteta občine Lukovica je zagotovitev pogojev za varnost vseh udeležencev cestnega prometa - s posebnim poudarkom na varnosti najranljivejših skupin, lažje združevanje različnih oblik prometa, dostopnejše in hitrejše potovanje z javnim potniškim prevozom ter znižanje lokalnih emisij onesnaževal, toplogrednih plinov in hrupa iz prometa, tudi z zmanjšanjem tranzitnega prometa skozi poselitvena območja v občini ali mimo njih.

Z novo zgrajeno in posodobljeno infrastrukturo v obliki kolesarskih in pešpoti bo poskrbljeno za varno in udobno kolesarjenje znotraj občine in skozi njo – po dolini Črnega grabna, z ureditvijo novih površin za pešce in umiritvijo prometa pa se bo zagotovila varnejša pot otrok v šolo in domov. Prebivalci občine bodo po zaslugi uporabe sodobnih pešpoti, kolesarskih stez ter urejenih zelenih površin bolj aktivni in zdravi. Občanke in občani bodo za dnevne migracije (odhod na delo, v šolo, na študij itd.) zaradi povezanega kolesarskega omrežja, urejenih pešpoti in prestopnih točk (P+R, izposoja e-koles, javne kolesarnice) ter izboljšane povezave javnega potniškega prometa raje izbrali trajnostne oblike mobilnosti in tako soustvarjali čistejše in kakovostnejše okolje.

Potreba po uporabi osebnih avtomobilov se bo po zaslugi vseh ukrepov trajnostne mobilnosti zmanjšala, hkrati pa se bo izboljšala dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti ter možnost za dodatni razvoj gospodarstva in turizma v občini.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

OCPS nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Lukovica 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 OCPS Lukovica oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Lukovica je:

Steber I: Hoja

Steber II: Kolesarjenje

Steber III: Javni potniški promet

Steber IV: Motorni promet

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

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

Obvezni nacionalni in izbrani strateški cilji

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

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

Ti obvezni nacionalni cilji so:

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

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

- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Strateška vodila

Izbrani strateški cilji so bili v procesu priprave OCPS nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila, ki so jim bile dodane tudi tako imenovane kvantificirane ambicije – ciljne vrednosti, vezane na posamezno strateško usmeritev. Zanje so bili opredeljeni tudi ustrezni kazalniki z izhodiščnimi vrednostmi, kar bo Občini omogočalo sistematično spremljanje napredka in doseganje zastavljenih strateških ciljev skozi celotno obdobje veljavnosti strategije.

V procesu priprave OCPS Lukovica je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 7 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I **Hoja**	Večja varnost vseh udeležencev v prometu s poudarkom na varni hoji ob prometnejših cestah in varnem dostopu do postaj JPP.	1. Bolj varne povezave za pešce z ukrepi za znižanje hitrosti avtomobilov. 2. Bolj varni pogoji za hojo ob regionalni cesti z ločeno varno, udobno in ozelenjeno povezavo za pešce s poudarkom na dostopnosti AP in šole.
Steber II **Kolesarjenje**	Več možnosti za varno in udobno kolesarjenje znotraj občine in skozi občino po dolini Črnega grabna.	3. Vzpostavitev varnih in udobnih kolesarskih povezav med naselji in v smeri Ljubljane.
Steber III **Javni potniški promet**	Lažje združevanje različnih oblik prometa ter hitrejše potovanje z JPP.	4. Višja frekvenca avtobusov, dostopna postajališča in vzpostavitev večmodalne točke v Lukovici pri Domžalah s parkiriščem za P+R oziroma sopotništvo.
Steber IV **Motorni promet**	Znižane lokalne emisije onesnaževal, toplogrednih plinov in hrupa iz prometa z zmanjšanjem tranzitnega prometa skozi središča v občini.	5. Zmanjševanje udobnih pogojev za tranzitni promet z nižjimi omejitvami hitrosti, ukrepi za zmanjševanje hitrosti avtomobilov na lokalnih cestah in javnih poteh ter izboljšanje možnosti za e-mobilnost.
Steber V **Celostno prometno načrtovanje**	Spodbujanje lokalnega gospodarstva za povečanje števila delovnih mest v občini. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci s spodbujanjem zmanjšanja števila voženj z avtomobilom na kratke razdalje.	6. Z urejanjem cest do večje varnosti vseh udeležencev v prometu ter pojasnjevanje uvedenih ukrepov občanom preko različnih komunikacijskih kanalov. 7. Lažje življenje brez avtomobila z izvajanjem Prostoferja.

STEBER I: HOJA

Hoja je ena najpreprostejših in najbolj naravnih oblik gibanja, ki prinaša številne koristi za zdravje, okolje in kakovost življenja. Redna hoja krepi telesno pripravljenost in ugodno vpliva na duševno počutje. Hkrati prispeva k čistejšemu zraku, saj zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in s tem količino škodljivih izpustov v prometu.

Mesta in naselja, prilagojena pešcem, ustvarjajo varnejše, bolj povezane in privlačne urbane prostore. Dobro urejeni pločniki, zelene površine, urbana oprema in ustrezno označeni prehodi povečujejo dostopnost ter izboljšujejo kakovost bivanja, še posebej za starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

Priložnosti občine Lukovica na področju hoje

Površine za pešce so v naseljenih predelih občine Lukovica slabše urejene, zato je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Lukovica, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 93 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Lukovica izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

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

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 25 minut hoje že danes opravlja peš 30 % anketirancev, ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 9 % anketirancev je izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Lukovica na dveh lokacijah izvedeno v juniju 2025, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 1,45 %. V sklopu anket med šolarji v izbranih osnovnih šolah na območju občine Lukovica so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu staršev) malenkost višji, in sicer je 8 % šolarjev je izpostavilo, da v šolo prihajajo peš.

Izzivi občine Lukovica na področju hoje

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

- Varnost ranljivih skupin pešcev (hoja ob državni cesti je nevarna, prav tako so lahko nevarni pogoji za hojo v vaških jedrih zaradi visokih hitrosti avtomobilov) – povečano tveganje za prometne nesreče.
- Manjkajo pomembnejše peš povezave oziroma so te nevarne (Gradišče pri Lukovici, Spodnje Loke, Prevoje pri Šentvidu, Šentvid pri Lukovici (do knjižnice), Trojane, Spodnje Prapreče, Podsmrečje, Vrba, Rafolče – poslovilna vežica …) – slaba dostopnost do šole in ostalih javnih storitev.
- Pomanjkanje ali nedelovanje javne razsvetljave (Rafolče, Žirovše, Spodnje Prapreče …) – nevaren in neprijeten občutek hoje ponoči.
- Prekomeren (tranzitni) promet v vaških jedrih – ni prostora za druženje, igro ali hojo, kar zmanjšuje kakovost bivanja.
- Nevaren peš dostop do nekaterih avtobusnih postajališč.
- Manjkajoči prehodi za pešce v naselju.
- Vse manj učencev prihaja v šolo peš – pripeljejo jih starši z avtomobili ali pridejo s šolskimi prevozi – povečana obremenitev motornih vozil okoli šol.
- Izziv je, kako ustrezno speljati šolsko pot skozi območja gradbišč, ki jih je v občini veliko.

Dosežki Občine Lukovica na področju hoje

Eden od pomembnih ukrepov za zagotavljanje varnih pogojev za hojo je vzpostavitev peš povezav, med katere sodijo pločniki. V naselju Prevoje pri Šentvidu je bil zgrajen pločnik z javno razsvetljavo ob regionalni cesti R2-447/0292 Trojane–Želodnik, od vrtca Medo do vrha naselja v smeri Domžal, za varno pot najranljivejših udeležencev v cestnem prometu.

Rekonstrukcija ceste skozi naselje Rafolče je obsegala izgradnjo enostranskega pločnika vzdolž celotnega naselja vključno z javno razsvetljavo, načrtujemo pa tudi označitev avtobusnega postajališča. V okviru rekonstrukcije Gasilske ulice v Šentvidu pri Lukovici je bil zgrajen enostranski pločnik z javno razsvetljavo.



Rekonstrukcija ceste skozi naselje Rafolče z izgradnjo pločnika (foto: Arhiv Občine Lukovica)

Z udeležbo v kampanji »Skupaj za večjo prometno varnost«, ki jo izvajata podjetje COPS systems, d.o.o. in Zavarovalnica Triglav, d.d., smo nadgradili dva prehoda za pešce z opozorilnimi sistemi COPS za zaščito pešcev pri OŠ Janka Kersnika Brdo in pri Podružnični šoli Blagovica.

V sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo smo aktivno pristopili k ureditvi signalizacije za varno pot v vrtec Medo na Prevojah pri Šentvidu.



Ureditev signalizacije za varno pot v vrtec (foto: Arhiv Občine Lukovica)

Vsako leto izvedemo obnovo talnih označb na vseh prehodih za pešce, še posebno pozornost pa namenimo tem obnovam v bližini osnove šole s podružnicama in vrtca. V tem sklopu obnovimo tudi talno signalizacijo na lokalnih cestah ter ostalih javnih površinah.


Obnova talnih označb s prehodi za pešce (foto: Arhiv Občine Lukovica)

V začetni fazi je izgradnja pločnika ob lokalni cesti med naseljema Prevoje pri Šentvidu in Vrbo z javno razsvetljavo, hitrostno oviro in lokalno zožitvijo vozišča za umirjanje hitrosti. Načrtujemo prehod za pešce pri Zdravstveni postaji Lukovica, pločnike skozi naselje Spodnje Prapreče, v vzhodnem delu naselja Trojane in od poslovilne vežice na Brdu pri Lukovici do naselja Rafolče. Načrtujemo pločnik ob regionalni cesti R2-447/0292 Trojane–Želodnik, na pododseku Spodnje Loke–Žirovše, katerega izvedba je v pristojnosti Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo pa načrtuje ureditev območja šolske poti na R2-447/0292 Trojane–Želodnik na območju Šentožbolta s paroma avtobusnih postaj, pločnikom in prehodom za pešce ter par avtobusnih postajališč na R2-447/0292 Trojane - Želodnik v Spodnjem Petelinjku s pločnikom in prehodom.

Strateški vodili na področju hoje

Strateško vodilo 1: Bolj varne povezave za pešce z ukrepi za znižanje hitrosti avtomobilov.

Z znižanjem hitrosti vozil se bistveno poveča varnost pešcev, saj imajo vozniki več časa za odziv, posledice morebitnih trkov pa so precej manjše. To je še posebej pomembno na območjih, kjer se gibljejo otroci in starejši, kot so šolske poti ali središča naselij. Zmanjšuje se možnost prometnih nesreč, hkrati pa se spodbuja večja uporaba hoje in kolesarjenja pri vsakodnevnih opravkih. Umirjen promet omogoča tudi prijetnejše in bolj zdravo okolje, saj zmanjša hrup in onesnaženje zraka.

Poleg tega počasnejši promet omogoča večjo samostojnost ranljivih skupin, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi, ter povečuje družbeno povezanost in kakovost javnega prostora. Ulice z umirjenim prometom postanejo prijetnejše za bivanje, druženje in gibanje, kar pozitivno vpliva tudi na lokalno gospodarstvo in privlačnost kraja.

Nazadnje so ukrepi za znižanje hitrosti pogosto stroškovno učinkoviti, saj z manjšimi posegi, kot so dvignjeni prehodi za pešce, zožitve vozišč ali zasaditve, občina dolgoročno izboljša prometno varnost in kakovost življenja svojih prebivalcev.

Strateško vodilo 2: Bolj varni pogoji za hojo ob regionalni cesti z ločeno varno, udobno in ozelenjeno povezavo za pešce s poudarkom na dostopnosti AP in šole

Območje ob regionalni cesti v občini Lukovica predstavlja pomembno prometno os, a hkrati pogosto izziv za varno in udobno hojo pešcev. Zagotovitev ločenih, varnih in prijetnih pešpoti ob tej cesti je ključna za povečanje varnosti pešcev, zmanjšanje uporabe avtomobilov in spodbujanje hoje.

Urejene ločene pešpoti ob regionalni cesti, ki so varno ločene od motornega prometa, dobro vzdrževane, dostopne vsem uporabnikom in obogatene z ozelenitvijo, prispevajo tudi k izboljšanju senčenja in vizualni kakovosti okolja. Poseben poudarek mora biti namenjen povezavi pešcev z avtobusnimi postajališči in šolami, kar omogoča varen, hiter in prijeten dostop do javnega prevoza in izobraževalnih ustanov.

Urejene pešpoti so lahko opremljene z urbano opremo, kot so klopi, koši za smeti in kakovostna osvetlitev, kar povečuje udobje in varnost uporabnikov tudi ob slabših vremenskih pogojih ali ponoči. Površine za pešce morajo biti prilagojene tudi osebam z gibalnimi ovirami, s čimer se zagotavlja enakovreden dostop vsem prebivalcem.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo peš na najmanj 6,5 % v času izvajanja strategije. Leta 2025 je ta delež znašal 1,4 % (vir: štetje prometa).

Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo peš, s skirojem, rolko ali rolerji na najmanj 11,5 % v času izvajanja strategije. Leta 2025 je ta delež znašal 8 % (vir: anketa med šolarji).

STEBER II: KOLESARJENJE

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

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

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Domžale, Kamnik, Zagorje ob Savi ter Moravče, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Priložnosti občine Lukovica na področju kolesarjenja

Prebivalci občine Lukovica kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (12 %), za poti do trgovin/storitev v okolici doma (4 %) in za obisk središča Lukovice pri Domžalah (3 %). V splošni anketi o prometu je kar 95 % anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Lukovica izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev.

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

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 21 % anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolje urejene (51 %) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (26 %). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 9 % anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah oziroma če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklapljanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa (6 % anketirancev). 5 % anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Lukovica javni sistem za izposojo koles bolj priročen. Iz ankete je razvidno tudi, da 13 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmoglo oziroma ne bi želelo opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v juniju 2025 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 1,13 %. Delež kolesarjev je bil še nižji v sklopu ankete med šolarji v OŠ Janka Kersnika Brdo, s katero je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s kolesom ne opravi niti en osnovnošolec.

Izzivi občine Lukovica na področju kolesarjenja

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

- Manjkajoče varne kolesarske povezave do sosednjih občin, predvsem ob regionalni cesti – slaba dostopnost do javnih ustanov in služb, kar pa povečuje uporabo motornih vozil.
- Povezave med naselji znotraj občine in središčem Lukovice pri Domžalah (npr. Selo–Lukovica pri Domžalah, Šentvid pri Lukovici–Rafolče) so pomanjkljive ali neurejene, kar povečuje odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov.
- Kolesarjenje je pretežno rekreativne narave, medtem ko je vsakdanje kolesarjenje (npr. za poti v službo, šolo ali po opravkih) še vedno redko, kar pomeni neizkoriščen potencial za zmanjšanje avtomobilskega prometa.
- Hribovita občina predstavlja za kolesarjenje izziv.
- Kolesarske povezave od Trojan proti Ljubljani so neugodne, kar omejuje dostopnost do večjih zaposlitvenih in izobraževalnih središč.
- Na prometno obremenjenih cestah, kot je povezava proti Kamniku, je kolesarjenje nevarno, kar povečuje tveganje za prometne nesreče.
- Nekatere kolesarske povezave so neudobne in ne omogočajo hitrega kolesarjenja – neprilagojenost infrastrukture znižuje standard uporabniške izkušnje.
- Povezava do Gradiškega jezera je ocenjena kot nevarna in neprimerna za varno kolesarjenje.

Dosežki Občine Lukovica na področju kolesarjenja

V sklopu prenove Športnega parka v Šentvidu pri Lukovici smo uredili kolesarski poligon, ki uporabnikom omogoča adrenalinsko izkušnjo, s čimer smo kolesarske navdušence preusmerili s cestnih površin v varnejše okolje.



Ureditev kolesarskega poligona v športnem parku v Šentvidu pri Lukovici (foto: Arhiv Občine Lukovica)

Načrtujemo izvedbo vzpostavitve nove kolesarske povezave med naseljema Prevoje pri Šentvidu in Lukovica pri Domžalah, ki je del projekta ureditve državne kolesarske povezave R33 Trzin-Domžale-Lukovica pri Domžalah-Trojane, odsek Dob-Lukovica pri Domžalah-Krašnja in je v pristojnosti Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo. Vključeni smo tudi v projekt vzpostavitve javnega sistema izposoje e-koles v Ljubljanski urbani regiji, kjer bomo v treh naseljih namestili postaje za izposojo e-koles.

Strateško vodilo na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Vzpostavitev varnih in udobnih kolesarskih povezav med naselji in v smeri Ljubljane

Občina Lukovica si prizadeva za razvoj celovitega in kakovostnega kolesarskega omrežja, ki bo omogočalo varno, udobno in učinkovito povezovanje naselij ter zagotavljalo dostopnost do Ljubljane. Ureditev varnih kolesarskih poti med naselji bi spodbudilo vsakodnevno kolesarjenje kot trajnostno obliko mobilnosti, kar bi prispevalo k zmanjševanju uporabe avtomobilov, prometnih zastojev in onesnaževanja zraka.

Poseben poudarek je potrebno nameniti vzpostavitvi povezav, ki bodo varne za vse kolesarje, ne glede na starost ali izkušnje, z ustrezno širino poti, kvalitetno asfaltno površino, jasnimi označbami in ustrezno prometno signalizacijo. Kolesarske povezave morajo biti čim bolj ločene od motornega prometa, kar poveča varnost in zmanjša konfliktne točke med vozili in kolesarji.

Povezave v smeri Ljubljane bodo omogočile učinkovito in prijetno vsakodnevno potovanje v službo, šolo ali rekreacijsko, kar bo dodatno spodbudilo uporabo kolesa kot okolju prijaznega in zdravega načina prevoza. Občina bo podpirala tudi ureditev dodatne infrastrukture, kot so stojala za kolesa, servisne postaje in pokrite kolesarnice za shranjevanje koles.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža prebivalcev, ki del svojih dnevnih poti opravijo s kolesom, na najmanj 3,5 % v času izvajanja strategije. Leta 2025 je ta delež znašal 1,13 % (vir: podatki iz števnih mest).

Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo v izbrana podjetja prihajajo s kolesom ali e-kolesom, na najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Leta 2025 je ta delež znašal 0 % (vir: anketa med zaposlenimi).

STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

Boljša povezljivost znotraj občine, na primer z razširitvijo rednih avtobusnih linij potniškega prometa, bi izboljšala dostopnost prebivalcev do Lukovice pri Domžalah kot občinskega središča in drugih lokalnih vaških 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 odmaknjenih krajev.

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

Priložnosti občine Lukovica na področju javnega potniškega prometa

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci občine Lukovica je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v šolo. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 15 %. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer manj uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v službo. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Lukovica je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 43 % anketiranih šolarjev.

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

Na območju občine Lukovica je organiziran medkrajevni avtobusni prevoz, katerega izvajata podjetji Nomago d.o.o. in Arriva d.o.o. Po podatkih avtobusnega prevoznika Arriva d.o.o. je bilo na izbrani dan štetja prometa, 12. junija 2025 v občini Lukovica, na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega JPP, v vseh terminih voženj skupaj zaznanih 104 potnikov oziroma validacij vozovnic.

Po podatkih avtobusnega prevoznika Nomago d.o.o. je bilo 12. junija 2025 v občini Lukovica, na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega JPP, v vseh terminih voženj skupaj zaznanih 40 potnikov oziroma validacij vozovnic.

Izzivi občine Lukovica na področju javnega potniškega prometa

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

- Nizka frekvenca avtobusnih odhodov – dolgi čakalni časi zmanjšujejo uporabnost JPP za vsakdanja opravila.
- Nevarni dostopi do postaj (npr. Sp. Loke, Žirovše ...) – povečujejo tveganje za nesreče in zmanjšujejo občutek varnosti uporabnikov.
- Javni potniški promet se največ uporablja za pot v šolo – sistem JPP še ni dovolj razvit za širšo uporabo med prebivalstvom, zlasti za delovne migracije in potovanja.
- Uporabniška izkušnja javnega potniškega prometa je nizka, saj potnikom niso na voljo podatki o prihodih in odhodih v realnem času, kar zmanjšuje zaupanje v točnost in zanesljivost prevozov.
- Slabe povezave do drugih krajev izven regije – omejen dostop do delovnih mest in storitev zunaj regije.
- Potovanje v Ljubljano, če ne gre za središče mesta, je zaradi prestopanja zamudno – ni konkurenčen motornemu prevozu.
- Neugodne možnosti potovanja v in iz Ljubljane izven konic – ni odhodov avtobusov, taksisti pa računajo višjo tarifo, saj nimajo strank potovanja v nasprotni smeri.
- V Spodnjih Praprečah manjka označeno avtobusno postajališče za šolske avtobuse.

Dosežki Občine Lukovica na področju javnega potniškega prometa

Za razvoj trajnostne mobilnosti z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa usklajujemo vozne rede avtobusnih linij in obnavljamo avtobusne postaje ob regionalni cesti R2-447/0292 Trojane-Želodnik. Na avtobusnem postajališču v Lukovici pri Domžalah v smeri Trojane smo postavili novo avtobusno postajo. Na našo pobudo Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo načrtuje ureditev novih avtobusnih postajališč v Spodnjem Petelinjku in v Šentožboltu v obe smeri.



Ureditev avtobusnega postajališča v Lukovici v smeri Trojan (foto: Arhiv Občine Lukovica)

Strateško vodilo na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 4: Višja frekvenca avtobusov, dostopna postajališča in vzpostavitev večmodalne točke v Lukovici pri Domžalah s parkiriščem za P+R oziroma sopotništvo

Za povečanje privlačnosti javnega potniškega prometa in zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov si bo Občina Lukovica prizadevala za izboljšanje dostopnosti in učinkovitosti avtobusnih povezav. Višje frekvence voženj JPP, še posebej v konicah, prebivalcem omogočijo zanesljivejšo, hitrejšo in bolj fleksibilno uporabo javnega prevoza za vsakodnevne poti v šolo, službo ali do storitev, zlasti v smeri Ljubljane.

Pomemben element izboljšane dostopnosti so tudi sodobno urejena in varna avtobusna postajališča, ki morajo biti prilagojena vsem uporabnikom – tudi starejšim, gibalno oviranim osebam ter staršem z otroki. Ureditev postajališč mora vključevati zaščitene nadstreške, klopi, ustrezno osvetlitev, informacijske table z voznimi redi in jasno označene prehode za pešce.

Ključen razvojni korak predstavlja vzpostavitev večmodalne točke v Lukovici pri Domžalah, kjer bi bilo omogočeno enostavno prestopanje med različnimi oblikami mobilnosti. P+R parkirišče (»parkiraj in se pelji«) bi bilo namenjeno uporabnikom, ki bodo del poti opravili z avtomobilom, nato pa pot nadaljevali z javnim prevozom ali kolesom, in tistim, ki bodo pot nadaljevali v sopotništvu, s čimer se bo dodatno zmanjševalo prometno obremenjenost glavnih cest in omogočalo učinkovitejšo rabo vozil.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje števila potnikov na medkrajevnih avtobusih prevoznikov Arriva d.o.o. in Nomago d.o.o., ki vozovnico validirajo v občini Lukovica za najmanj 25 % v času izvajanja strategije. Na dan štetja prometa v mesecu juniju 2025 je bilo validiranih 144 vozovnic na postajališčih v občini Lukovica (vir: podatki prevoznikov).

V času izvajanja strategije se vzpostavi vsaj 1 večmodalna točka.

STEBER IV: MOTORNI PROMET

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

Priložnosti občine Lukovica na področju motornega prometa

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

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

Anketiranci se v večini (75 %) ne strinjajo, da je v občini Lukovica preveč parkirnih mest ali da so premalo upravljana. Hkrati pa 62 % meni, da je parkirišč trenutno premalo oziroma da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 37 % anketirancev, 37 % anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 59 % anketiranih, 25 % anketiranih pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v juniju 2025 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 84,3 %. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 87,2 %, kar predstavlja več kot 4/5 vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnega vozila pa je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Lukovica, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebnem avtomobilu pripelje samih (89 %). Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci nekoliko nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 48 % osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v juniju 2025 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,3 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v letu 2023 v občini Lukovica znašalo 605 registriranih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je več od povprečja na ravni Slovenije (579 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev). To pomeni, da imajo občani občine Lukovica v lasti več osebnih vozil, kot je značilno za celotno državo, prav tako je stopnja motorizacije v zadnjih desetih letih v občini narasla za 10,6 %.

Trend rasti prometnih obremenitev v občini Lukovica je razviden iz analize podatkov avtomatskih števcev prometa na državni cesti v občini. Prometne obremenitve PLDP (povprečen letni dnevni promet) po letu 2020, ko je bil na ravni celotne države zaznan upad prometnih obremenitev zaradi epidemije Covid-19, naraščajo tako na državni regionalni cesti kot tudi avtocesti, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju:

Avtomatski števec prometa 71 Trojane 2 (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	**2.937**	127	2.298	27	259	97	33	20	76
2020	**2.140**	115	1.616	14	202	87	29	16	61
2021	**2.670**	122	2.047	21	255	85	33	20	87
2022	**2.440**	17	2.084	23	165	69	21	8	53
2023	**2.589**	3	2.294	24	131	59	18	6	54

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

Avtomatski števec prometa 72 Trojane (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	**2.840**	111	2.245	49	242	90	24	15	64
2020	**1.989**	101	1.527	24	174	79	21	12	51
2021	**2.503**	107	1.946	37	226	75	22	14	76
2022	**2.416**	113	1.891	45	217	67	21	11	51
2023	**2.558**	115	2.035	46	227	58	20	10	47

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

Avtomatski števec prometa 332 Šentvid pri Lukovici (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	**6.201**	108	5.263	52	491	123	82	24	58
2020	**4.745**	96	3.979	36	398	101	73	21	41
2021	**5.142**	91	4.314	48	438	103	77	24	47
2022	**5.576**	104	4.667	54	471	98	88	28	66
2023	**5.819**	107	4.904	55	512	90	71	22	58

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

Avtomatski števec prometa 834 Kompolje AC (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	**44.811**	125	32.670	275	4.937	647	333	921	4.903
2020	**36.800**	80	25.480	100	4.700	600	300	840	4.700
2021	**42.988**	84	30.288	142	5.242	642	312	878	5.400
2022	**47.130**	112	33.804	228	5.584	660	320	992	5.430
2023	**48.072**	140	34.782	250	5.620	662	312	916	5.390

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

Avtomatski števec prometa 842 Priklj. Blagovica–CE (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	**280**	10	186	4	20	10	12	16	22
2020	**119**	10	35	4	15	10	10	15	20
2021	**376**	29	125	22	6	11	42	84	57
2022	**627**	16	342	3	175	16	40	20	15
2023	**1.019**	20	651	3	170	15	40	100	20

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

Avtomatski števec prometa 843 Priklj. Blagovica-LJ (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	**1.100**	52	686	7	100	16	15	60	164
2020	**1.100**	59	737	6	59	20	13	50	156
2021	**1.900**	60	1.342	5	240	20	13	50	170
2022	**1.920**	60	1.452	3	240	50	15	25	75
2023	**2.300**	77	1.566	5	219	51	18	11	353

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

Avtomatski števec prometa 1007 Podmilj AC (vozil/dan)									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	**43.991**	83	32.170	272	4.857	641	330	877	4.761
2020	**34.519**	51	23.993	118	4.106	570	312	805	4.564
2021	**41.464**	53	29.071	159	5.008	633	341	912	5.287
2022	**45.837**	68	32.694	228	5.519	626	345	987	5.370
2023	**46.791**	83	33.867	248	5.571	626	334	1.005	5.057

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

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Lukovica je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti (»Vi vozite«), ki so postavljenih na različnih lokacijah na lokalnem cestnem omrežju v občini. Povprečne hitrosti motornih vozil so bile samo na eni lokaciji merilnika hitrosti višje od dovoljene hitrosti na tem odseku. Največji delež vozil, ki so vozila nad dovoljeno hitrostjo, je bil v naseljih Spodnje Prapreče (76,4 %) in Trojane (44,2 %).

V naselju Trojane je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obdobju od 1. avgusta 2021 do 3. junija 2025 znašala 45 km/h. Mimo merilnega mesta je kar 44,2 % vseh voznikov vozilo prehitro.

V naselju Krašnja je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obdobju od 1. maja 2021 do 3. junija 2025 znašala 33 km/h. Mimo merilnega mesta je 5,9 % vseh voznikov vozilo prehitro.

V naselju Spodnje Prapreče je hitrost vozil omejena na 30 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obdobju od 1. april 2025 do 3. junija 2025 znašala 37 km/h. Mimo merilnega mesta je kar 76,4 % vseh voznikov vozilo prehitro.

V naselju Zgornje Prapreče je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obdobju od 19. marca 2025 do 3. junija 2025 znašala 36 km/h. Mimo merilnega mesta je 14,0 % vseh voznikov vozilo prehitro.

Na merilnem mestu na lokaciji Štajerska cesta 37 v naselju Šentvid pri Lukovici je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obdobju od 3. junija 2024 do 12. junija 2024 znašala 46,6 km/h, od 13. junija 2024 do 24. junija 2024 je znašala 46,8 km/h, in od 21. oktobra 2024 do 11. novembra 2024 je znašala 42,9 km/h.

Na merilnem mestu na lokaciji Dunajska cesta 47 v naselju Prevoje pri Šentvidu je hitrost vozil omejena na 50 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obdobju od 1. junija 2023 do 30. junija 2023 znašala 45,7 km/h.

Izzivi občine Lukovica na področju motornega prometa

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju motornega prometa izpostavljeni naslednji izzivi na področju motornega prometa:

- Prehitra vožnja vozil v naseljih (Lukovica pri Domžalah, Prevoje pri Šentvidu, Podsmrečje, Blagovica, Spodnje Loke, Trojane, Spodnje Prapreče, Zgornje Prapreče-Gradišče pri Lukovici ...) povečuje tveganje za prometne nesreče ter zmanjšuje občutek varnosti prebivalcev.
- Neupoštevanje omejitev hitrosti, zlasti s strani tranzitnega prometa, prispeva k višji ravni hrupa in onesnaženosti zraka v naselju.
- Velik delež tranzitnega prometa, ki se ob izrednih dogodkih na avtocesti preusmeri na regionalno cesto in lokalne ceste, dodatno obremenjuje prometno infrastrukturo in zmanjšuje kakovost bivanja v občini.
- Dotrajana vozišča in neurejene bankine povečujejo možnost poškodb vozil in nastanka prometnih nesreč.
- Ozke ceste in mostovi z omejeno prepustnostjo so lahko težava za intervencije – podaljšani odzivni časi za nujne službe.
- Težave z mirujočim prometom v času prireditev, to otežuje intervencije – zastoji in nepreglednost.
- Povečan tovorni promet zaradi delovanja kamnoloma povzroča pospešeno obrabo cestišč ter zmanjšuje prometno varnost.
- Nevaren dostop do parkirišča pri zdravstvenem domu otežuje dostop starejšim in osebam z zmanjšano mobilnostjo.
- Težave s parkiranjem pri vrtcu – nevarne situacije in zmanjšana varnost v konicah.
- Težave s parkiranjem ob večjih prireditvah/pogrebih – kaotično parkiranje na neustreznih mestih.
- Križišče v Šentvidu pri Lukovici je prometno nevarno, saj zaradi odsotnosti semaforjev in slabe preglednosti predstavlja tveganje pri vključevanju in prečkanju, kar povečuje možnost prometnih nesreč.

Dosežki Občine Lukovica na področju motornega prometa

Pomemben doprinos za varno pot v šolo je bila izvedba celostne prometne ureditve v okolici OŠ Janka Kersnika na Brdu pri Lukovici. Uredil se je dovoz na obstoječe parkirišče, prometno obračališče, avtobusno postajališče za šolske prevoze ter preuredil plato pred glavnim vhodom v šolo. S slednjim ukrepom je onemogočen motorni promet mimo glavnega vhoda šole in izboljšana prometna varnost pri šoli.



Celostna prometna ureditev OŠ Janka Kersnika na Brdu pri Lukovici (foto: Arhiv Občine Lukovica)

V petih naseljih smo na najbolj izpostavljenih cestnih odsekih namestili prikazovalnike hitrosti Vi vozite, ki opozarjajo voznike na prekoračitev hitrosti vožnje skozi naselja. V naselju Šentvid pri Lukovici smo namestili stacionarni radar. Podatki iz obeh ukrepov služijo analizi hitrosti na teh cestnih odsekih.

Na avtocestnem počivališču Lukovica jug je DARS na našo pobudo uredil povratni uvoz in izvoz, ki omogočata uporabo storitev na tem počivališču, obenem pa zagotavljata večjo prometno varnost.



Ureditev lokalnega uvoza in izvoza na avtocestnem počivališču Lukovica-jug (foto: Arhiv Občine Lukovica)

V pripravi je projektna dokumentacija za rekonstrukcijo križišča pri uvozu v naselje Trnjava. Tik pred izvedbo pa je rekonstrukcija križišča v naselju Lukovica pri Domžalah. Prvi je v domeni Direkcije RS za infrastrukturo, v drugem pa Občina sofinancira izvedbo pločnika s kolesarsko stezo.

Za zagotavljanje varnega dostopa do vrtca Medo na Prevojah pri Šentvidu bomo pristopili k preveritvi možnosti semaforizacije prehoda za pešce oziroma k preureditvi križišča.

Strateško vodilo na področju motornega prometa

Strateško vodilo 5: Zmanjševanje udobnih pogojev za tranzitni promet z nižjimi omejitvami hitrosti, ukrepi za zmanjševanje hitrosti avtomobilov na lokalnih cestah in javnih poteh ter izboljšanje možnosti za e-mobilnost.

Občina Lukovica si bo prizadevala za zmanjšanje prekomernega vpliva tranzitnega motornega prometa, ki negativno vpliva na varnost, kakovost bivanja in prometno obremenjenost v lokalnem okolju. Z namenom izboljšanja pogojev za lokalno mobilnost ter povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu bo Občina načrtovala niz ukrepov, usmerjenih v umirjanje motornega prometa in zmanjševanje njegovega negativnega vpliva na prebivalce.

Ključni ukrepi bodo vključevali zniževanje omejitev hitrosti na lokalnih cestah in javnih poteh, še posebej v območjih, kjer se gibajo ranljive skupine – otroci, starejši in pešci.

Uporaba fizičnih ukrepov za umirjanje prometa, kot so prometne zožitve, dvignjeni prehodi za pešce, prometne grbine, ureditve enosmernega prometa in vizualne označbe, bodo prispevali k večji pozornosti voznikov ter zmanjšanju hitrosti. Z zmanjševanjem t. i. udobnih pogojev za tranzit bo Občina skušala odvračati uporabo lokalnih cest za nenujen tranzitni promet, ki ne pripomore k razvoju lokalne skupnosti.

Občina bo stremela tudi k izboljšanju mobilnosti znotraj občine – z boljšim povezovanjem naselij, razvojem večmodalnih točk, varnimi potmi za pešce in kolesarje ter javnim prevozom. Tako se bo vzpostavilo ravnotežje med različnimi oblikami mobilnosti in omogočalo trajnosten prometni sistem, prilagojen potrebam ljudi, ne vozil.

ZASTAVLJEN CILJ

Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil v strukturi prometnih načinov v občini na največ 80 % v času izvajanja strategije. Leta 2025 je ta delež znašal 87,2 %, pri čemer delež vključuje tako osebna (84,3 %) kot tudi tovorna vozila (2,9 %) vir: štetje prometa).

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje prometa (CPN) izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je že priprava 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.

Priložnosti občine Lukovica na področju celostnega prometnega načrtovanja

Občina Lukovica ima na področju celostnega prometnega načrtovanja več priložnosti za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti. Ena izmed njih je uvedba izobraževalnih vsebin, delavnic in seminarjev za zaposlene, ki se ukvarjajo s prometom in trajnostno mobilnostjo, s čimer bi povečali strokovno znanje in usposobljenost na tem področju.

Podatki kažejo, da se četrtina anketirancev do trgovin in storitev v okolici odpravi peš ali s kolesom, kar predstavlja dobro izhodišče za nadaljnje spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti. Storitev Prostofer v občini že uspešno deluje in je pogosto uporabljena, zato je smiselno še dodatno spodbujati njeno uporabo med starejšimi občani brez avtomobila.

Priložnost predstavlja tudi nadaljnje izboljšanje ponudbe trgovin in storitev v občini, saj bi s tem zmanjšali potrebo po vsakodnevnih vožnjah v sosednje kraje. Poleg tega že delujoča dostava vsakdanjih nakupov na dom prispeva k zmanjšanju osebnih voženj in predstavlja primer dobre prakse.

Na strateški ravni bi občina lahko okrepila sodelovanje z upravljavcem državnih cest z oblikovanjem stalne skupine sogovornikov, kar bi omogočilo usklajevanje ukrepov in učinkovitejše načrtovanje prometne infrastrukture. Pomembna priložnost je tudi izvedba ozaveščevalnih akcij za promocijo trajnostne mobilnosti in spodbujanje uporabe javnega prevoza ter drugih okolju prijaznih načinov potovanja.

Izzivi občine Lukovica na področju celostnega prometnega načrtovanja

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

- Usklajevanje z državnimi upravljavci cest pri umeščanju infrastrukture za aktivno mobilnost (pločniki, kolesarske povezave, dostopi do postajališč), kar pogosto upočasni izvedbo načrtovanih ukrepov.
- Pomanjkanje učinkovite komunikacije z občani, ki si želijo več informacij o načrtovanih prometnih ukrepih in spremembah v svojem okolju.
- Lega ob prometnem koridorju Celje–Ljubljana, ki povzroča velik delež tranzitnega prometa, povečano obremenjenost cest, hrup ter razlivanje prometa skozi naselja ob izrednih dogodkih na avtocesti.
- Pomanjkanje storitev in trgovin v občini, kar povečuje potrebo po vsakodnevnih vožnjah v druge kraje ter dodatno obremenjuje prometni sistem.

Dosežki Občine Lukovica na področju celostnega prometnega načrtovanja

Že dalj časa izvajamo projekt Prostofer, ki zagotavlja brezplačne prevoze starejših. Brezplačni prevozi so namenjeni vsem tistim starejšim, ki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov, ki bi imeli prosti čas takrat, ko potrebujejo prevoz, imajo nizke mesečne dohodke in tudi slabše povezave z javnimi prevoznimi sredstvi. Brezplačni prevozi starejšim osebam omogočajo lažjo dostopnost do zdravniške oskrbe (npr. v zdravstveni dom, bolnišnico), javnih ustanov (občine, upravne enote), trgovinskih centrov, ipd.



Prostofer – brezplačni prevozi starejših (foto: Arhiv Občine Lukovica)

Strateški vodili na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 6: Z urejanjem cest in bankin do večje varnosti vseh udeležencev v prometu ter pojasnjevanje uvedenih ukrepov občanom preko različnih komunikacijskih kanalov

Skrb občine za urejanje cest in bankin je ključna za zagotavljanje večje prometne varnosti vseh udeležencev, saj dobro vzdrževane prometne površine zmanjšujejo tveganje za nesreče, poškodbe ter materialno škodo. Urejene in pregledne ceste, ustrezno utrjene bankine ter jasno označena prometna signalizacija prispevajo k bolj varnemu gibanju pešcev, kolesarjev, voznikov in drugih udeležencev, še posebej v naseljih in območjih z večjo prometno obremenitvijo. Poleg tega redno vzdrževanje prometne infrastrukture preprečuje njeno postopno slabšanje in s tem zmanjšuje dolgoročne stroške občine.

Enako pomembno je, da občina o načrtovanih in izvedenih prometnih ukrepih jasno in pravočasno obvešča občane. Komunikacija prek različnih kanalov – kot so spletna stran občine, družbena omrežja, občinsko glasilo Rokovnjač ali obvestila na oglasnih deskah – omogoča, da prebivalci razumejo namen posameznih ukrepov, se pravočasno prilagodijo spremembam v prometu ter jih sprejmejo z večjim razumevanjem. S tem občina gradi zaupanje in sodelovanje z občani, spodbuja aktivno soustvarjanje prometnih rešitev ter krepi občutek skupne odgovornosti za varnost v prometu.

Strateško vodilo 7: Lažje življenje brez avtomobila z izvajanjem Prostoferja

Izvajanje projekta Prostofer pomembno prispeva k večji socialni vključenosti, mobilnosti in kakovosti življenja starejših občanov ter drugih prebivalcev brez lastnega prevoza. Gre za storitev brezplačnih prevozov, ki jih prostovoljno izvajajo vozniki – prostoferji, in omogoča, da se tisti, ki nimajo avtomobila ali ne morejo več voziti, lažje udeležujejo zdravniških pregledov, opravkov v trgovinah ali uradih.

S tem občina zmanjšuje socialno izoliranost starejših in ranljivih skupin ter krepi medgeneracijsko solidarnost, saj projekt povezuje prostovoljce in uporabnike v duhu medsebojne pomoči. Poleg tega Prostofer prispeva k trajnostni mobilnosti, saj zmanjšuje potrebo po individualnih vožnjah in spodbuja bolj učinkovito rabo vozil.

ZASTAVLJENI CILJI

Izvedba najmanj 80 % ukrepov akcijskega načrta OCPS Lukovica 2025–2032 (v času izvajanja strategije).

Najmanj 2 objavi na leto v lokalnih medijih (tiskanih, spletnih in drugih) v času izvajanja strategije na temo izvajanja ukrepov akcijskega načrta OCPS Lukovica ter prometnih podatkov v občini.

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

Povečanje števila opravljenih brezplačnih prevozov na klic v občini Lukovica v času izvajanja strategije za najmanj 20 % (izhodiščno stanje – povprečno 126 prevozov na klic na leto).

NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI



Foto: Primož Hieng

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Lukovica 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 Lukovica v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, vir financiranja, odgovornost za izvajanje ukrepov, časovnico izvajanja, zahtevnost izvedbe ukrepa in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Lukovica (npr. umirjanje prometa na državnih cestah). 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 Lukovica, so v akcijskem načrtu obarvani in označeni z zvezdico (*).

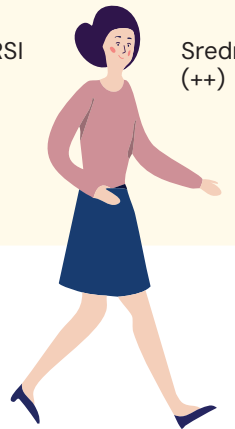
Pomen kratic v akcijskem načrtu:

RS	Republika Slovenija
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
AP	Avtobusno postajališče/postaja
JPP	Javni potniški promet
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. »park and ride«)
SPV	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Lukovica
MIR	Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Trzin, Komenda, Lukovica, Mengeš, Moravče in Vodice

Legenda strateških vodil in stebrov:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I **Hoja**	Večja varnost vseh udeležencev v prometu s poudarkom na varni hoji ob prometnejših cestah in varnem dostopu do postaj JPP.	1. Bolj varne povezave za pešce z ukrepi za znižanje hitrosti avtomobilov. 2. Bolj varni pogoji za hojo ob regionalni cesti z ločeno varno, udobno in ozelenjeno povezavo za pešce s poudarkom na dostopnosti AP in šole.
Steber II **Kolesarjenje**	Več možnosti za varno in udobno kolesarjenje znotraj občine in skozi občino po dolini Črnega grabna.	3. Vzpostavitev varnih in udobnih kolesarskih povezav med naselji in v smeri Ljubljane.
Steber III **Javni potniški promet**	Lažje združevanje različnih oblik prometa ter hitrejše potovanje z JPP.	4. Višja frekvenca avtobusov, dostopna postajališča in vzpostavitev večmodalne točke v Lukovici pri Domžalah s parkiriščem za P+R oziroma sopotništvo.
Steber IV **Motorni promet**	Znižane lokalne emisije onesnaževal, toplogrednih plinov in hrupa iz prometa z zmanjšanjem tranzitnega prometa skozi središča v občini	5. Zmanjševanje udobnih pogojev za tranzitni promet z nižjimi omejitvami hitrosti, ukrepi za zmanjševanje hitrosti avtomobilov na lokalnih cestah in javnih poteh ter izboljšanje možnosti za e-mobilnost.
Steber V **Celostno prometno načrtovanje**	Spodbujanje lokalnega gospodarstva za povečanje števila delovnih mest v občini. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci s spodbujanjem zmanjšanja števila voženj z avtomobilom na kratke razdalje.	6. Z urejanjem cest do večje varnosti vseh udeležencev v prometu ter pojasnjevanje uvedenih ukrepov občanom preko različnih komunikacijskih kanalov. 7. Lažje življenje brez avtomobila z izvajanjem Prostoferja.

UKREPI IZ STEBRA HOJA (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 1: Izgradnja nove in nadgradnja obstoječe infrastrukture za pešce					
Vzpostavitev novih povezav za pešce ob občinskih cestah, s poudarkom na zagotavljanju varnosti za lažje ranljive udeležence v prometu (npr. na relaciji Gradišče pri Lukovici-Zg. Prapreče, od mrliške vežice Brdo do Rafolč **(P)**, Prevoje pri Šentvidu-Vrba **(P)**, na Prevojah pri Šentvidu v smeri Domžal od Dunajske ceste 28 do Želodniške ceste 6, na Trojanah od križišča regionalne ceste z JP734451 do križišča z JP735441 **(P)**, v Spodnjih Praprečah od hišne št. Spodnje Prapreče 1 do hišne št. Sp. Prapreče 3 **(P)**, ...).	2.040.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica, možnost sofinanciranja EU	Občina Lukovica	Srednje zahtevno (++)	2026-2033 **P**
Vzpostavitev varnih prehodov za pešce na občinskih cestah (npr. novi prehodi za pešce v Spodnjih Praprečah (pri hišnih številkah 1 in 3) ter na Trojanski cesti v Lukovici med parkiriščem ob regionalni cesti in Zdravstveno postajo Lukovica) **(P)** ...).	250.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica, možnost sofinanciranja EU	Občina Lukovica	Srednje zahtevno (++)	2026-2033, na Trojanski cesti do 2027
Ureditev javne razsvetljave v naseljih (npr. izgradnja v delu naselja Spodnje Loke, nadgradnja na odseku od konca naselja Rafolče do križišča pri mrliški vežici Brdo ...).	200.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Srednje zahtevno (++)	2033
*** Vzpostavitev novih povezav za pešce ob državnih cestah, s poudarkom na zagotavljanju varnosti za lažje ranljive udeležence v prometu** (npr. Spodnje Loke-Žirovše **(P)**, Učak/Zavrh pri Trojanah-Trojane, v območju avtobusnih postaj ob regionalni cesti R2-447 v Spodnjem Petelinjku **(P)** in Šentožboltu **(P)** ...).	1.640.000 € za celotno obdobje	Proračun RS	DRSI	Srednje zahtevno (++)	2026-2033 **P**



UKREPI IZ STEBRA HOJA (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 1: Izgradnja nove in nadgradnja obstoječe infrastrukture za pešce					
* **Vzpostavitev varnih prehodov za pešce na državnih cestah** (npr. izvedba osvetljenega prometnega otoka v Spodnjih Lokah (AC izvoz Blagovica iz smeri Celja), Spodnji Petelinjek **(P)** in Šentožbolt **(P)** …).	700.000 € za celotno obdobje	Proračun RS	DRSI	Srednje zahtevno (++)	2026-2033, Spodnji Petelinjek in Šentožbolt do 2028
* **Študija umestitve varovalnih ograj** ob regionalni cesti v smeri proti vzhodu občine (R2-447 Medlog–Žalec–Šempeter–Ločica–Trojane–Želodnik–Trzin).	30.000 € za celotno obdobje	Proračun RS	DRSI	Manj zahtevno (+)	2033
Izvajanje Pešbusa v sodelovanju z OŠ Janka Kersnika Brdo (preventivna akcija).	500 € na leto	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica, OŠ Janka Kersnika Brdo, SPV	Manj zahtevno (+)	2026-2033
* **Študija umestitve protihrupnih ograj** ob AC ob poseljenih območjih v občini (npr. vhodi in izhodi v predore Podmilj in Trojane, območje naselja V Zideh …).	30.000 € za celotno obdobje	Proračun RS	DARS	Zahtevno (+++)	2033

UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 1: Širitev infrastrukture in storitev za kolesarje					
Vzpostavitev novih kolesarskih povezav (npr. na relaciji Domžale-Lukovica-Krašnja-Blagovica-Trojane, pododsek 1 (del) Prevoje pri Šentvidu - do pododsek 4 Lukovica.	1.500.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica, možnost sofinanciranja EU	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2028 **P**
Postavitev (varnih) kolesarnic in naslonov za kolesa z možnostjo polnjenja e-koles (npr. na Prevojah pri Šentvidu, v Šentvidu pri Lukovici, v Lukovici, Krašnji, Spodnjih Lokah, Blagovici, Šentožboltu, na Trojanah ...) – **najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije**.	120.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica, možnost sofinanciranja RS in EU	Občina Lukovica	Srednje zahtevno (++)	2026-2033
Vzpostavitev javnega sistema izposoje e-koles (npr. na lokacijah Šentvid pri Lukovici, Brdo pri Lukovici, Lukovica ...).	210.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica, možnost sofinanciranja RS in EU	Občina Lukovica, RS	Srednje zahtevno (++)	2028 **P**
* **Vzpostavitev novih kolesarskih povezav** (npr. na relaciji Domžale-Lukovica-Krašnja-Blagovica-Trojane, pododsek 1 (del) Želodnik - Prevoje pri Šentvidu **(P)**, pododsek 5 od Lukovica - Krašnja **(P)** ter na relaciji Krašnja – Trojane **(P)**.	4.000.000 € za celotno obdobje	Proračun RS, možnost sofinanciranja EU	DRSI	Zahtevno (+++)	2026-2033 Lukovica-Krašnja do 2028, Krašnja-Trojane do 2033



UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 2: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
Študija označitve kolesarskih povezav po manj obremenjenih lokalnih cestah v sodelovanju s sosednjimi občinami (npr. Lukovica-Videm pri Lukovci-Imenje, Videm pri Lukovici-Imovica-Prevoje pri Šentvidu, Brdo pri Lukovici-Zlato Polje-Pšajnovica, Brdo pri Lukovici-Rafolče-Rova, Krašnja-Vrh nad Krašnjo-Pšajnovica, Pšajnovica-Češnjice-Blagovica, Pšajnovica-Češnjice-Poljane nad Blagovico-Selce-Jelša-Blagovica ...).	30.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2028
Študija označitve kolesarske povezave od Lukovice do Gradiškega jezera s talnimi označbami in **ureditev kolesarnice** ob Gradiškem jezeru.	25.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica in RS	Občina Lukovica, RS	Manj zahtevno (+)	2028

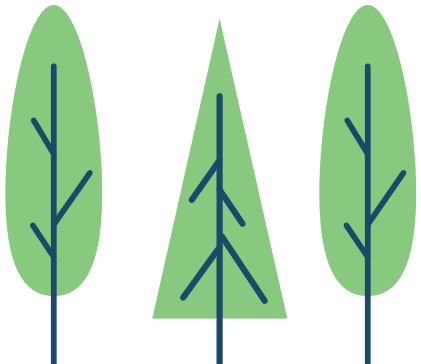


UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa					
Talna označba (šolskih) avtobusnih postajališč (npr. v Rafolčah, Gradišču pri Lukovici, Spodnjih Praprečah, v središču Krašnje …) – **najmanj 1 označba na leto za čas izvajanja strategije.**	3.000 € na leto	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Srednje zahtevno (++)	2026-2033
Ureditev novega avtobusnega postajališča (npr. v centru Blagovice …).	7.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica in RS	Občina Lukovica, DUJPP	Zahtevno (+++)	2033
Ureditev novih ali prenova obstoječih avtobusnih postajališč (npr. na Učaku v smeri Ljubljane, v Spodnjem Petelinjku v obe smeri **(P)**, v Šentožboltu v obe smeri **(P)** …).	700.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica in RS	RS	Zahtevno (+++)	2028
Sveženj 2: Načrtovanje in razvoj javnega potniškega prometa					
Pobuda DUJPP za povečanje frekvence avtobusov na relaciji Trojane-Domžale ter **študija možnosti podaljšanja proge LPP** do Lukovice pri Domžalah.	10.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	pobuda letno 2026-2033 študija do 2028
Preveritev možnosti ureditve P+R parkirišča za namen spodbujanja sopotništva (npr. pri izvozu iz AC v Lukovici pri Domžalah, na Prevojah pri Šentvidu, v Blagovici …).	30.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2028

UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 1: Umirjanje motornega prometa					
Umirjanje motornega prometa na lokalnih cestah, predvsem na območjih, kjer je veliko šolarjev in dijakov, s postavitvijo hitrostnih ovir ali stacionarnih ali mobilnih radarjev ali tabel Vi vozite (npr. na Prevojah pri Šentvidu (Zaboršt), v naselju Lukovica, Rafolčah, Blagovica, Trojane, Lukovica-Zg. Prapreče-Gradišče pri Lukovici, Spodnje Prapreče ...).	150.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica, možno sofinanciranje RS in EU	Občina Lukovica	Zahtevno (+++)	2028
Študija preveritve vzpostavitve enosmernega prometa na območju Šolske poti, Mlakarjeve in Kersnikove ulice v Lukovici ter **študija ugotovitve nevarnih točkah na občinskem cestnem omrežju**.	30.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2030
Izboljšanje izvajanja nadzora nad CPP na lokalnih cestah (npr. na Prevojah pri Šentvidu ob cesti v Zaboršt in pri vulkanizerstvu ob Stari cesti, nad prehitro vožnjo v naseljih ...).	/	/	Občina Lukovica, MIR	Manj zahtevno (+)	2026-2033
* **Umirjanje motornega prometa na državnih cestah**, predvsem na območjih, kjer je veliko šolarjev in dijakov, s postavitvijo stacionarnih ali mobilnih radarjev ali tabel Vi vozite ali sredinskih otokov ali sredinskih ločilnih pasov (npr. v naselju Lukovica, Podsmrečje, Blagovica, Spodnje Loke, Trojane, na Štajerski cesti v naselju Šentvid pri Lukovici, pred naseljem Krašnja in ob naselju Trnjava ...).	300.000 € za celotno obdobje	Proračun RS, možno sofinanciranje EU	DRSI	Zahtevno (+++)	2028
* **Izboljšanje izvajanja nadzora nad CPP na državnih cestah** (npr. nad vožnjo z motornimi vozili na območju Krajinskega parka Češeniške in Prevojske gmajne ...).	/	/	RS	Manj zahtevno (+)	2026-2033

UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 2: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
Redno vzdrževanje lokalnih cest in javnih poti.	400.000 € na leto	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Srednje zahtevno (++)	2026-2033
Obnova mostu čez potok Zlatopoljščica v naselju Trnjava, čez potok Bolska na Trojanah.	500.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica, RS	Občina Lukovica, DRSI	Zahtevno (+++)	2033
Rekonstrukcija križišč za povečanje pretočnosti prometa (npr. na križišču v smeri levega zavijanja proti Trnjavi na relaciji Lukovica-Blagovica **(P)** ter v Lukovici **(P)**.	1.800.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica, RS	Občina Lukovica, DRSI	Zahtevno (+++)	2028
Preveritev možnosti semaforizacije prehoda za pešce preko križišča Šentvid pri Lukovici/Brdo in **preveritev možnosti semaforizacije prehoda za pešce ali preureditev križišča** pri vrtcu Medo na Prevojah pri Šentvidu **(P)**.	30.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Zahtevno (+++)	2030
Sveženj 3: Ureditev mirujočega prometa					
Ureditev dodatnih parkirnih mest v naselju Lukovica pri Domžalah.	1.500.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2027 **P**
Preveritev možnosti vzpostavite javnih e-polnilnic za e-vozila.	15.000 € za celotno obdobje	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Srednje zahtevno (++)	2033

UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 1: Izvajanje OCPS					
Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu.	2.500 € na leto	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2026-2033
Sveženj 2: Krepitev občinske uprave					
Redna izobraževanja in usposabljanja zaposlenih v javnih zavodih o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti ter komunikacija z javnostjo.	/	/	Občina Lukovica, OŠ Janka Kersnika Brdo	Manj zahtevno (+)	2026-2033



UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE (P= prioritetni projekt)	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni projekt)
Sveženj 3: Izvajanje celovitih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti					
Ozaveščanje in promocija načel trajnostne mobilnosti, informiranje občanov in zaposlenih v javnih zavodih o možnostih uporabe JPP ter drugih oblikah trajnostne mobilnosti (delavnice v vrtcu in OŠ za spodbujanje aktivnega prihoda v šolo, informacije o voznih redih, pravila za varno udeležbo v prometu za vse uporabnike, tudi voznike skirojev in motornih koles, aktivnosti v času Evropskega tedna mobilnosti).	500 € na leto	Proračun Občine Lukovica	Občina Lukovica, OŠ Janka Kersnika Brdo	Manj zahtevno (+)	2026-2033
Promocija Prostoferja z namenom širitve voznikov prostovoljcev.	/	/	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2026-2033
Spodbujanje razvoja in vzpostavitve trgovin ter storitvenih dejavnosti v občini in njenih naseljih.	/	/	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2026-2033
Redno obveščanje občanov o stanju posameznih projektov preko glasila Rokovnjač **(P)** in **vključevanje javnosti v faze načrtovanja** z vzpostavitvijo spremljanja pobud in predlogov.	/	/	Občina Lukovica	Manj zahtevno (+)	2026-2033

VIRI

- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018, str. 70.
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče, 2025. http://nesrece.avp-rs.si/
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024.
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Lukovica - osnutek (Uradni vestnik Občine Lukovica št. 9/11, 15/14)
- Plevnik, Aljaž idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022, str. 36.
- Plevnik, Aljaž idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf.
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Dostopno na naslovu: https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev
- DUJPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika Arriva d. o. o. in Nomago d.o.o.
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. https://www.stat.si/statweb

