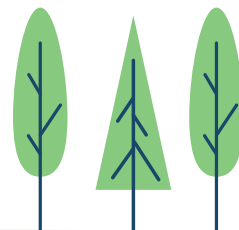




**CELOSTNA PROMETNA  
STRATEGIJA OBČINE  
LOG - DRAGOMER**



Sofinancira  
Evropska unija



## Celostna prometna strategija Občine Log – Dragomer (OCPS Log – Dragomer)

**Naročnik:** Občina Log – Dragomer, Loška cesta 12, 1358 Log pri Brezovici

**Projektna skupina Občine Log – Dragomer:** Tanja Krušič Mlakar, Matija Stražišar, Lana Nartnik (člani ožje delovne skupine)

### Izdelovalci:

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

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

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

### Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Log – Dragomer:

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

Člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

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

**Presojevalec kakovosti vsebin:** mag. Jernej Zajec

**Avtorji fotografij:** RRA LUR, LUZ, d.d., Občina Log – Dragomer

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

**Izid:** junij 2025



RRA LUR

ipop



# KAZALO

Uvodni nagovor župana	4
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	7
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	8
Skupaj do boljše prometne ureditve	9
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	14
Občina Log – Dragomer v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Log – Dragomer	24
Stebri mobilnosti in cilji	25
Steber I: Hoja	27
Steber II: Kolesarjenje	30
Steber III: Javni potniški promet	33
Steber IV: Motorni promet	35
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	41
Akcijski načrt	44
Viri	56

# UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

## Drage občanke, dragi občani,

pred nami je pomemben dokument, ki bo pozitivno vplival na prihodnost naše občine. Občinska celostna prometna strategija (OCPS) ni le načrt, ampak jassen korak k bolj varni, povezani in trajnostni skupnosti.

Občina Log – Dragomer je občina vsestransko ozaveščenih ljudi, na kar sem izjemno ponosen. Občanke in občani veste, kaj želite, in pričakujete več. Prav zato se moramo skupaj z občinsko upravo in strokovnimi službami še bolj potruditi, da zagotovimo kakovostne rešitve, ki bodo izboljšale vsakdan vseh nas. S to strategijo bomo poskrbeli za varnejše poti za otroke in starejše, umirjen promet ter boljše povezave za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza. Cilj je zmanjšati odvisnost od avtomobilov in ustvariti urejen, sodoben prometni sistem, ki bo prijazen do ljudi in okolja.

OCPS je del širše vizije razvoja naše občine. Povezan je s prostorskim načrtovanjem in drugimi projekti, ki bodo Občino Log – Dragomer postavili v ospredje kot zgled premišljenega razvoja. Ta dokument nam bo omogočil tudi pridobivanje nacionalnih sredstev za izboljšanje prometne infrastrukture, kar pomeni hitrejše in učinkovitejše spremembe.


Sprejem strategije je rezultat sodelovanja z vami, spoštovani občanke in občani. Hvala vsem, ki ste prispevali svoje ideje in pomisleke. Vaše mnenje je bilo ključnega pomena pri oblikovanju ukrepov, prilagojenih prav našim skupnim potrebam.

Verjamem, da je Občina Log – Dragomer kraj, ki ne sprejema povprečja. Mi si želimo več in to bomo z odgovornimi odločitvami tudi dosegli. Hvala vam za zaupanje in podporo. Skupaj bomo našo občino naredili še prijetnejšo, varnejšo in boljšo za vse generacije.

Miran Stanovnik,  
župan Občine Log – Dragomer





An aerial photograph showing a multi-lane highway interchange with several overpasses. The highway runs diagonally from the top left towards the bottom right. To the right of the highway, there is a dense residential area with many houses and buildings. To the left of the highway, there are green fields and a large forested area. In the bottom left corner, there is a large building complex with a red roof and a parking lot. The overall scene depicts a mix of infrastructure, residential development, and natural landscape.

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

Foto: arhiv Občine Log – Dragomer



# POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter druge okolju in prostoru prijaznejše oblike mobilnosti. Cilj strategije je zmanjšati prekomerni osebni motorni promet ter prebivalke in prebivalce spodbuditi k izbiri trajnostnih prevoznih sredstev na svojih vsakodnevni poteh. S pripravo OCPS Občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov za bolj dostopen, varnejši in trajnostno naravnan prometni sistem.

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

Nov strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje obstoječe 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 ter privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine.

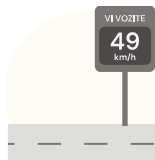
Na osnovi sprejetega OCPS Log – Dragomer lahko pričakujemo napredek tudi na področju prostorskega načrtovanja. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovo ustreznjega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo vse bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

Občinska celostna prometna strategija Log – Dragomer predstavlja temelje prihodnjega razvoja mobilnosti v občini, ki bodo omogočili 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 ima trajnostna mobilnost še naslednje pozitivne učinke:

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



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

# DOSEGANJE LOKALNIH, NACIONALNIH IN GLOBALNIH OKOLJSKIH CILJEV

Evropska unija za doseganje okoljskih ciljev namenja obsežna nepovratna sredstva državam članicam, pri čemer imajo celostne prometne strategije ključno vlogo pri usmerjanju lokalnih prometnih politik, saj spodbujajo uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti.

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

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

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

# SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

## Kako je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Log – Dragomer?

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

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

Aktualne smernice za pripravo OCPS narekujejo, da že na začetku v sodelovanju s ključnimi deležniki oblikujemo strateške cilje in vizijo razvoja prometa v občini. Sledijo številne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti ter izvedba ciljno usmerjenih analiz in meritev, ki ustvarjajo trdno podlago za oblikovanje akcijskega načrta ukrepov. Tako zastavljeni ukrepi so kar najtesneje povezani z uresničevanjem vizije in doseganjem zastavljenih ciljev. Prednost imajo mehki ukrepi, ki ne zahtevajo gradbenih posegov, ter trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele če ti ne zadoščajo, se pristopi z infrastrukturnimi rešitvami. OCPS vključuje tudi kazalnike, s katerimi Občina spremlja učinkovitost ukrepov in njihov vpliv.

V proces priprave strategije so bili poleg ožje delovne skupine, ki so jo sestavljali člani občinske uprave, vključeni tudi izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Ti so sodelovali kot člani širše delovne skupine. V skupnem sodelovanju obeh skupin je bila v začetni fazi zasnovana vizija prometa v občini ter strateški cilji, ki si jih želi občina doseči. Hkrati je bila preko anket, javnih razprav in spletnih orodij za vključevanje javnosti, v proces priprave strategije vključena tudi širša javnost, torej prebivalci in obiskovalci Log – Dragomera. Ti so izpostavili predvsem izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v občini soočajo, ter dodali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov.

Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Pomemben učinek aktivnega sodelovanja z javnostjo je, da ta spozna kontekst urejanja prometa in skozi razpravo o možnih ukrepih gradi razumevanje, zakaj so bili izbrani ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so ti povezani s cilji in vizijo OCPS. Zelo dobro vemo, da imajo rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, bistveno boljše 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.

## Ključni koraki v procesu priprave so:

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

## Nadzor kakovosti OCPS

Tekom procesa 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 v procesu dvakrat izdelal neodvisno strokovno oceno OCPS, podal predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani, in obakrat izdal pozitivno mnenje.

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

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





2024

marec 2024

## Začetek priprave OCPS Log – Dragomer

Predstavitev namena in ciljev  
OCPS županu ter občinskemu  
svetu

maj 2024 – september 2024

## Vizija in cilji

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 27  
članov.

### Javna razprava o viziji in ciljih

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



maj 2024 – oktober 2024

## Analiza obstoječega stanja

**Spletna javna razprava o prometnih izzivih**  
Vnešenih 109 izzivov v promet v občini.

**Anketa o prometu za splošno javnost in  
intervjuji s ključnimi deležniki**  
202 izpolnjenih anket in 10 intervjujev.

**Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v  
osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci**  
Kordonsko štetje prometa na 1 lokaciji,  
terenske ogleda 4 lokacij, ankete med šolarji v 2  
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 1 ustanovi.

2025

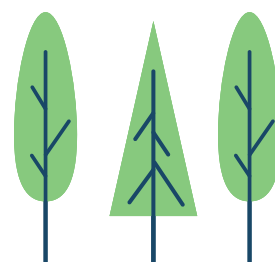
november 2024 – marec 2025

## Oblikovanje nabora ukrepov

**Delavnici za oblikovanje strateških vodil z  
ožjo in s širšo delovno skupino**  
Na delavnicah je sodelovalo skupno 11 članov.

**Spletna javna razprava o ukrepih**  
Preko spletnega portala so občanke in občani  
vnesli 65 predlogov za izboljšanje prometa v  
občini.

**Delavnica o ukrepih s širšo delovno  
skupino**  
Na delavnici je sodelovalo 12 članov.



april 2025 – maj 2025

## Priprava akcijskega načrta

**Anketa o ukrepih med člani ožje in širše  
delovne skupine**  
Prispelo je 16 odgovorov.

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



# ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS LOG - DRAGOMER



junij 2025 – junij 2032

## Spremljanje rezultatov in poročanje

### Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

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

### Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

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

2032

junij 2025

## Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS  
Log – Dragomer na seji občinskega sveta

Javna objava rezultatov OCPS  
Log – Dragomer

maj 2025

## Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom  
ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in  
širšo delovno skupino.

# SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

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

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

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

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

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

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

Največji del splošne javnosti smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da je ta v večini naklonjena ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želi izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah je opredelila številne ključne prometne izzive. Ker ti dogodki ne pritegnejo vseh, smo, da bi zbrali čim več odzivov in pobud, razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine. Na spletni platformi <https://cps.projekti.si/logdragomer>, izdelani posebej za izdelavo pričujoče strategije, se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Log – Dragomer, prebivalke in prebivalci pa so tu lahko našli tudi povezave do anket, ko so bile te v teku. Sprva so lahko vnesli izzive, s katerimi se srečujejo v prometu in v nadaljevanju še predloge ukrepov, s katerimi si želijo reševati različne prometne izzive in za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

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

Včasih se tako odločevalci in oblikovalci politik kot tudi javnost sprašujejo, ali je smiselno vključevati prebivalce v procese odločanja. A nič ne spodbuja sodelovanja in učinkovitega razvoja bolj kot konkretni rezultati, ki jih ljudje lahko opazijo v svojem okolju. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje ukrepov akcijskega načrta strategije. Na eni strani bo to potrditev, da je bilo sodelovanje javnosti koristno, na drugi pa je to priložnost za nadaljevanje procesa vključevanja javnosti, ki smo ga v procesu priprave strategije začeli.



Slike z dogodkov vključevanja javnosti v procesu priprave OCPS Log – Dragomer (Foto: arhiv RRA LUR)



# OBČINA LOG - DRAGOMER: KJE SMO DANES?



Foto: arhiv Občina Log – Dragomer



# OBČINA LOG - DRAGOMER V ŠTEVILKAH

Občina Log - Dragomer je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 11 km<sup>2</sup> površin uvrščena na 208. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži cca. 13 km jugozahodno od regijskega središča, mesta Ljubljana. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo, ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Log - Dragomer značilna dobra gospodarska razvitost, dobro ohranjeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekajo pomembne regionalne povezave, kot so na primer avtocesta A1 Ljubljana - Koper in vzporedna državna regionalna cesta R2-409, ki občino povezuje z večjimi urbanih središči v sosednjih občinah (Ljubljana, Brezovica, Vrhnika ...) ter regionalna državna kolesarska povezava D1. Preko območja občine Log - Dragomer je po državni regionalni cesti speljanih več linij medkrajevnega avtobusnega prevoza, med katerimi je najpomembnejša oziroma najbolj frekventna linija LPP 47: Ljubljana - Vrhnika.

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

Večina prebivalcev občine Log - Dragomer za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine (npr. Ljubljana in Vrhnika) tudi povsem razumljivo. Število registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Log - Dragomer med leti 2013 in 2023 naraslo za 10,3%.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Log - Dragomer v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti do šole uporablja

44 % prebivalcev, za poti na delo 79 %, do trgovin in drugih storitev v občini 69 %, izven občine pa 96 % prebivalcev. Za poti v Ljubljano in na Vrhniko osebni avtomobil uporablja 93 % prebivalcev občine.

Visok delež uporabe osebnih vozil se odraža tudi v težavah na področju mirujočega prometa, zlasti v stanovanjskih soseskah, kjer je tudi zaradi manj reguliranega upravljanja s parkiranjem zasedenost parkirnih mest zelo visoka. Zaradi velikih potreb po parkiranju površine, ki so namenjene mirujočemu prometu, zasedajo dragocen javni prostor, ki bi ga sicer lahko namenili drugim družbenim dejavnostim oziroma oblikam mobilnosti (npr. površine za pešce in kolesarje).

Visok delež uporabe osebnih vozil je tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Delež uporabe javnega potniškega prometa, pridobljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci občine Log - Dragomer, je za poti v Ljubljano zgolj 4 %, medtem ko za potovanja znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma in na obrobju delež uporabe javnega potniškega prometa ne preseže 2 %.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil nižji (40 %) na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja (45 %) ter uporabe kolesa (16 %).

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

## Demografski podatki za občino Log – Dragomer so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je posledica tako pozitivnega naravnega in selitvenega prirasta, od katerih oba presegata povprečje celotne države.

Leta 2024 je bila povprečna starost prebivalcev občine Log – Dragomer 44,8 leta, kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je znašalo 44,2 leta. Med prebivalci občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih do 14 let, je prebivalo 168 oseb, starih 65 let ali več. To pomeni, da je bila vrednost indeksa staranja za občino Log – Dragomer višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je znašala 148) in kaže, da se povprečna starost prebivalcev občine zvišuje hitreje kot na ravni celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA LOG – DRAGOMER	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	3.812	2.123.949
Število moških	2024	1.906	1.068.429
Število žensk	2024	1.906	1.055.520
Število rojstev	2023	34	16.989
Število umrlih	2023	25	21.540
Skupni naravni prirast	2023	9	– 4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	2,4	– 2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	1	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	37	0
Skupni selitveni prirast	2023	38	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	10,1	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	44,8	44,2
Indeks staranja	2024	168,1	147,8

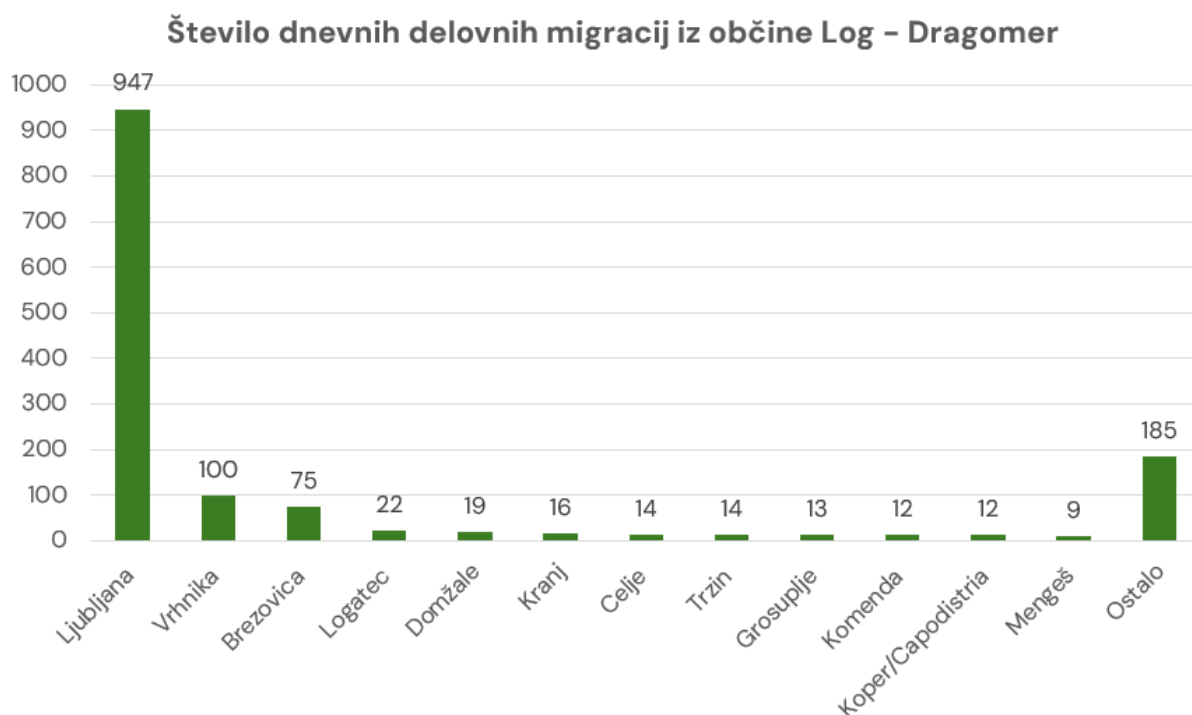
Osnovni demografski kazalniki za občino Log – Dragomer (SURs, 2024)

## Občina Log – Dragomer je bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

V letu 2023 je bilo v občini Log – Dragomer med osebami, starimi od 15 do 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 70,8 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3 %.

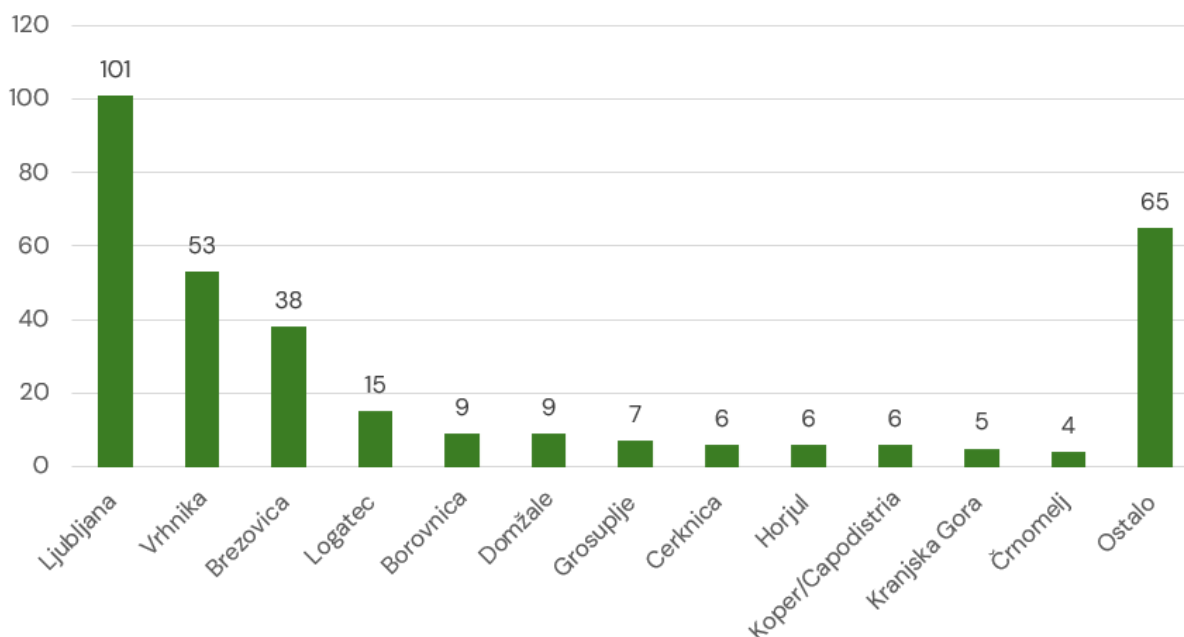
Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je občina Log – Dragomer izrazito bivalna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Približno 80 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 1.716 delovno aktivnih prebivalcev občine Log – Dragomer delo znotraj občine opravlja 278 prebivalcev, 1.438 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij je tudi v tem primeru dvosmeren, saj delo na območju občine, poleg 278 prebivalcev, opravlja tudi 324 zaposlenih, ki se v Log – Dragomer pripeljejo iz drugih občin.



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Log – Dragomer (SURSTAT, 2023).

Število dnevnih delovnih migracij v občino Log – Dragomer



Število dnevnih delovnih migracij v občino Log – Dragomer (SURS, 2023).

## Prometna varnost v zadnjem obdobju se bistveno ne izboljšuje

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

Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Log – Dragomer zaznanih 259 prometnih nesreč. Največ nesreč je bilo zabeleženih v letih 2018 in 2019, nato pa je v letu 2020 sledil občuten upad njihovega števila. V letu 2021 je število prometnih nesreč znova naraslo in skoraj doseglo raven iz let 2018 in 2019, pri čemer pa se ta trend v letu 2022 ni nadaljeval,

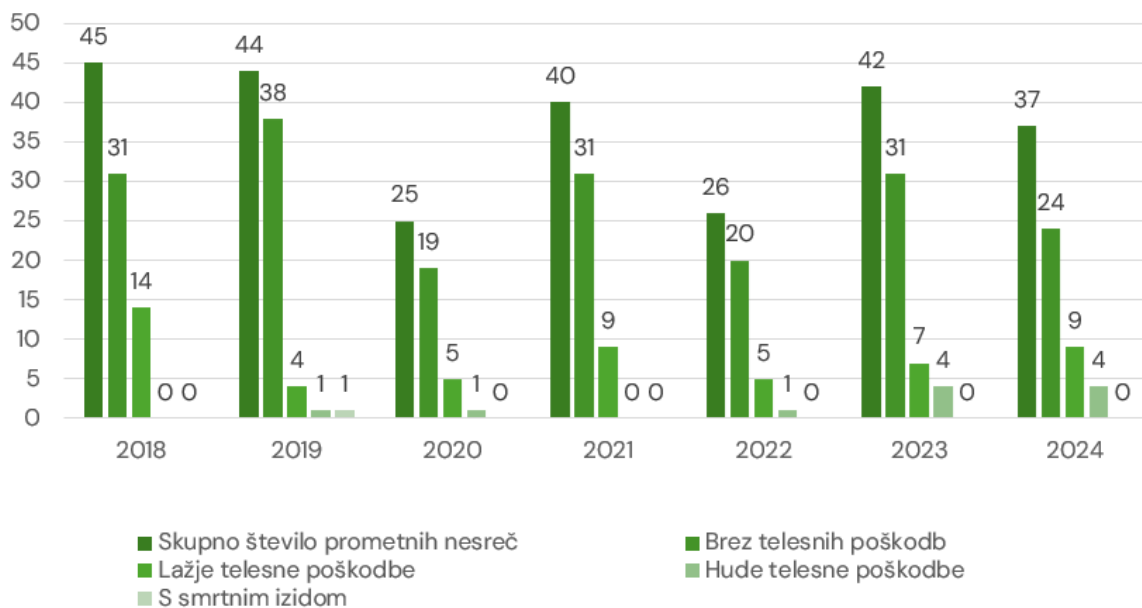
saj je število prometnih nesreč ponovno upadlo na raven iz leta 2020. V letih 2023 in 2024 je v občini Log – Dragomer ponovno zaznana rast števila prometnih nesreč. Z vidika prometne varnosti je tako v zadnjih letih skrb vzbujajoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi in hujšimi telesnimi poškodbami udeležencev, medtem ko prometnih nesreč s smrtnim izidom, z izjemo leta 2019, v obravnavanem obdobju ni bilo zaznanih.

Podobna dinamika rahle rasti števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev, ki predstavljajo približno 5 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Log – Dragomer zgodijo v posameznem letu.

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

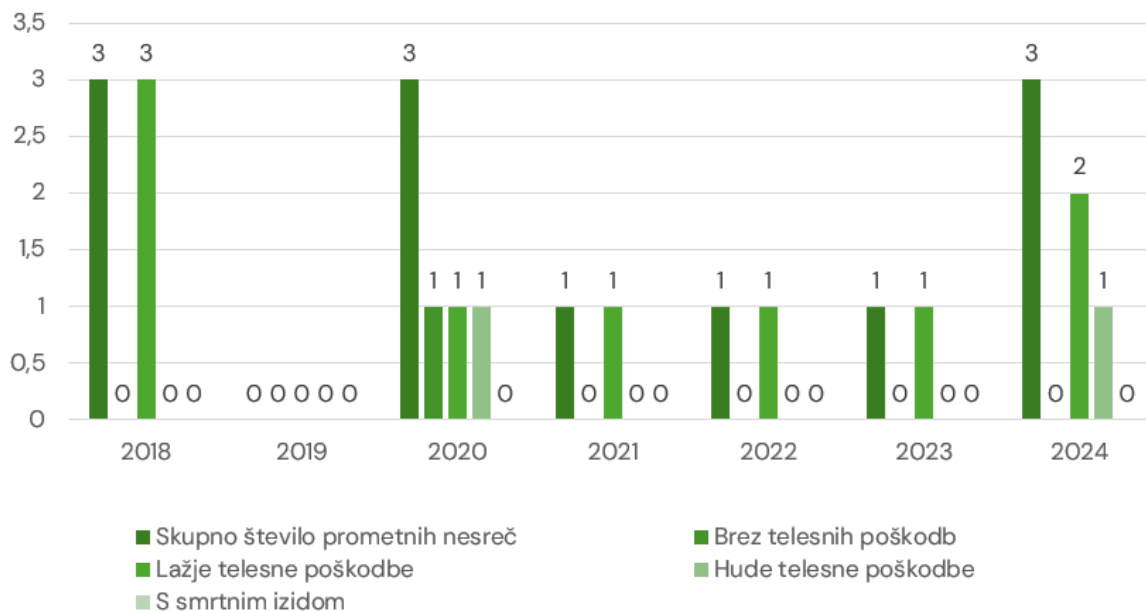


### Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



Število vseh prometnih nesreč v občini Log – Dragomer po kategorijah poškodb udeležencev (AVP RS, 2025)

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



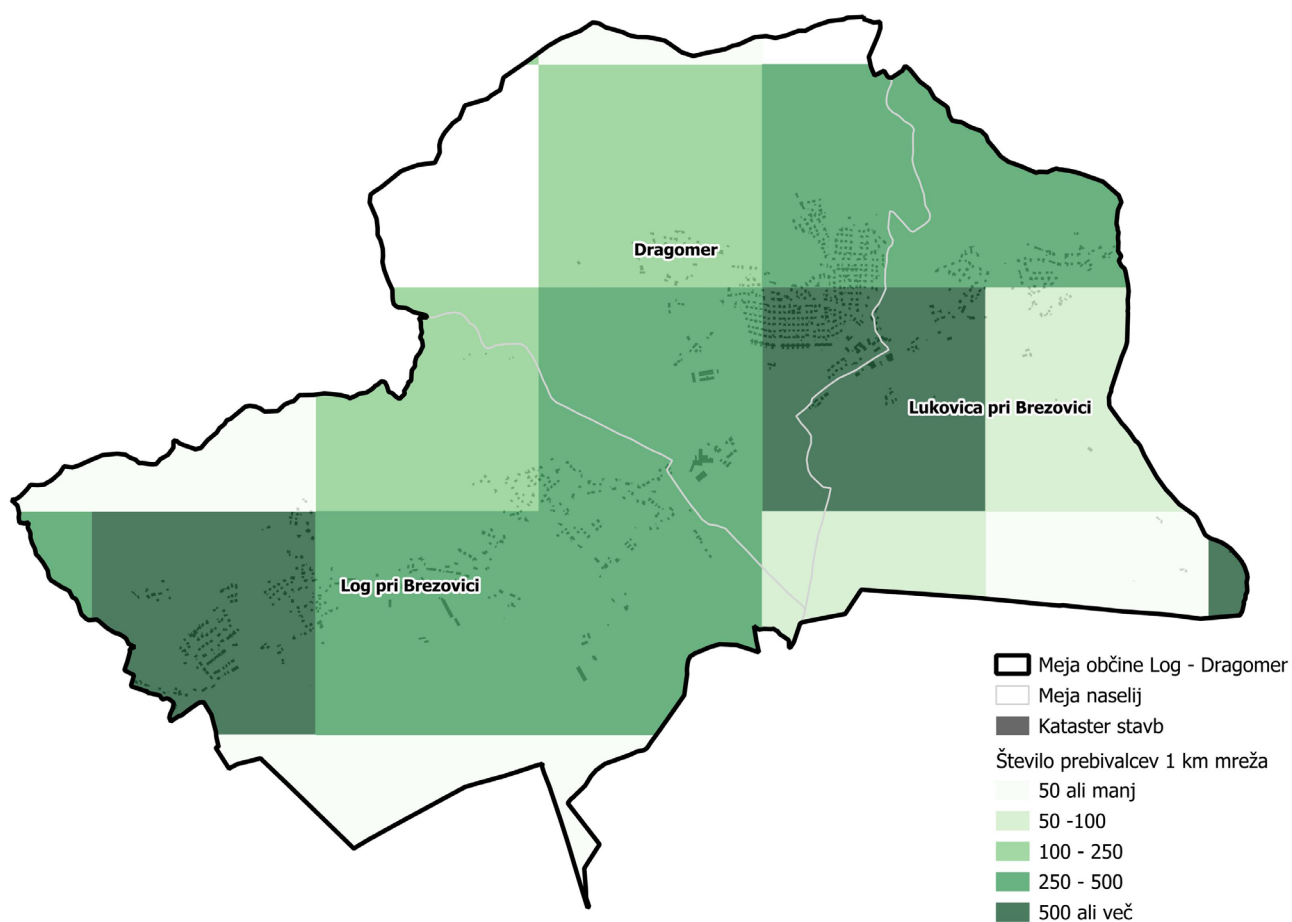
Število prometnih nesreč v občini Log – Dragomer z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (AVP RS, 2025)

## Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Log – Dragomer je v letu 2024 znašala 345 prebivalcev/km<sup>2</sup>, kar je bistveno več kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km<sup>2</sup>).

Poselitev prebivalcev občine Log – Dragomer je zgoščena v naseljih ob državni regionalni cesti R2-409, in sicer na Logu pri Brezovici (1.798 prebivalcev v letu 2024), Dragomeru (1.499 prebivalcev v letu 2024) in Lukovici pri Brezovici (515 prebivalcev v letu 2024).

Preostali predeli občine Log – Dragomer, razen posameznih stanovanjskih objektov na območju Barja, niso poseljeni. Vsa neposeljena območja občine so zaradi ohranjenih naravnih bogastev primerna za razvoja zelenega turizma in za rekreacijo.



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



GLAVNA PRIORITETA  
OBČINE LOG - DRAGOMER  
JE VARNOST VSEH  
UDELEŽENCEV CESTNEGA  
PROMETA, S POSEBNIM  
POUDARKOM NA VARNOSTI  
NAJVRANLJIVEJŠIH SKUPIN.



# VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI LOG - DRAGOMER

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

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru 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 prebivalcev, še posebej najranljivejših skupin, kot so otroci, starejši in osebe z različnimi oviranostmi.

## Vizija razvoja prometa v občini Log – Dragomer

Glavna prioriteta občine Log – Dragomer je varnost vseh udeležencev cestnega prometa, s posebnim poudarkom na varnosti najranljivejših skupin. Zato bomo poskrbeli, da bo promet umirjen, tako da bodo otroci vedno lahko varno prišli v šolo in domov, starejši pa bodo po zaslugi sodobnih pešpoti, kolesarskih stez ter urejenih zelenih površin med najbolj zdravimi in aktivnimi.

Občanke in občani bodo na poti na delo in domov lahko brez skrbi, saj bodo vzpostavljene odlične povezave javnega potniškega prometa in ostalih najsodobnejših načinov trajnostne mobilnosti z vsemi sosednjimi občinami. Potreba po uporabi osebnih avtomobilov se bo po zaslugi vseh ukrepov trajnostne mobilnosti bistveno zmanjšala.

# STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

OCPS nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Log – Dragomer 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 je bilo v okviru OCPS Log – Dragomer oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopih katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

## **Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Log – Dragomer 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.

## **Strateški cilji**

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

Strateške cilje za občino Log – Dragomer so podobno kot vizijo oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili potrjeni oziroma legitimizirani tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti. Osnovo za določanje strateških ciljev za posamezen steber mobilnosti so predstavljali obvezni cilji, ki jih je v Smernicah predpisalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

Ti obvezni cilji so:

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

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

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa;
- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti;
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

## Strateška vodila

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

V procesu priprave OCPS Log – Dragomer je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih naslednjih 10 strateških vodil:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
<b>Steber I Hoja</b>	Izboljšana varnost in udobje peš povezav ter spodbujanje njihove pogostejše uporabe med vsemi generacijami in skupinami prebivalcev.  Večji delež otrok prihaja v šolo na aktiven način.	1. S pešpotmi bolje povezana naselja.  2. Bolj varne in udobne pešpote za večjo varnost učencev in ranljivih skupin.
<b>Steber II Kolesarjenje</b>	Bolj varne in udobne kolesarske povezave v naselju in med naselji.	3. Bolj varne in udobne kolesarske povezave med in znotraj naselij.  4. Bolj varno priklepanje kolesa ob ciljih potovanj in možnost izposoje koles.
<b>Steber III Javni potniški promet</b>	Večja frekvenca avtobusne povezave.  Učinkovita avtobusna povezava do postajališča potniškega vlaka.	5. Udobnejše in hitrejše potovanje z avtobusom.  6. Bolje dostopna železniška postajališča za več potovanj z vlakom.
<b>Steber IV Motorni promet</b>	Počasnejši motorni promet za večjo varnost in lažje sobivanje različnih udeležencev v prometu.  Umik tranzitnega prometa z lokalnih cest.  Manj potovanj, opravljenih z avtomobilom.	7. Umirjanje motornega prometa, s poudarkom na ulicah brez pločnikov.  8. Manj udobni pogoji za tranzitni promet v naseljih.  9. Več območij omejenega prometa.
<b>Steber V Celostno prometno načrtovanje</b>	Krepitev strateškega in celostnega načrtovanja prometa.	10. Z znanjem, podatki in aktivnim vključevanjem javnosti do učinkovitega celostnega prometnega načrtovanja.

# 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.

Površine v urbanih središčih in naseljih, ki so prilagojene 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 Log – Dragomer na področju hoje

Površine za pešce so v urbanih predelih občine Log – Dragomer že danes razmeroma dobro urejene, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Log – Dragomer, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 86 % anketirancev namreč meni, da je treba v občini Log – Dragomer izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev. Prav varnost ljudi je bila med anketiranci izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa sledi želja prebivalcev, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za hojo.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje danes peš opravlja manj kot polovica anketirancev (42 %), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 16 % anketirancev je povedalo, da bi več poti opravili peš, če bi bilo na cilju potovanja težje najti prosto parkirno mesto, medtem ko 15 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmoglo oziroma ne bi želelo opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Log – Dragomer na eni lokaciji izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša slabih 8,4 %, znatno nižji delež pešcev pa je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 3 %. V anketah med šolarji Osnovne šole Log – Dragomer in njene podružnice so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu odraslih), pričakovano višji – 13 % šolarjev je izpostavilo, da v šolo prihajajo peš. Če temu deležu prištejemo še tiste, ki poti v šolo opravijo s skirojem, rolerji ali rolko, se ta delež poveča na 16 %.

## Izzivi občine Log – Dragomer na področju hoje

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

- Malo ljudi vsakodnevne poti opravlja peš – posledica tega je povečana uporaba osebnih avtomobilov, več zastojev na cestah in več onesnaževanja iz prometa.
- Zaradi pomanjkanja javnih storitev je zgolj manjši del vsakodnevnih opravkov mogoče



opraviti neposredno v občini – posledično se povečujejo potrebe po vsakodnevnih potovanjih, praviloma z osebnimi avtomobili.

- V naseljih mestoma manjkajo pločniki oziroma so ti preozki, kar poslabšuje varnost pešcev.
- Slabše vzdrževanje peš površin, kar poslabšuje dostopnost in varnost pešcev, zlasti gibalno oviranih in starejših ljudi.
- V občini manjkajo varni prehodi avtoceste do barja, ki predstavlja pomembno lokacijo za rekreacijo prebivalcev. Zaradi tega je zmanjšana kakovost življenja in možnost za zdravo preživljanje prostega časa.
- Starši otroke v šolo pogosto vozijo z osebnimi avtomobili, kar poslabšuje prometne razmere v okolici šol ter prometno varnost otrok, ki do šole dostopajo na aktiven način.
- Nizka stopnja aktivnega prihoda otrok v šolo, kar je med drugim posledica slabše urejenih in nepovezanih pešpoti.
- Manjkajoča peš povezava iz Dragomera do osnovne šole.



## Dosežki Občine Log – Dragomer na področju hoje

Na področju hoje je Občina Log – Dragomer v zadnjih letih izvedla naslednje projekte:

- Izgradnja in označitev varnih pešpoti in šolskih poti v Dragomeru in v Športnem parku Log.



Urejanje pešpoti in šolskih poti v občini Log – Dragomer  
(Foto: arhiv Občine Log – Dragomer)



# Strateška vodila na področju hoje

## Strateško vodilo 1: S pešpotmi bolje povezana naselja

Urejene pešpoti so ključnega pomena za izboljšanje povezav med naselji, saj omogočajo enostaven dostop do različnih storitev in javnih prostorov, hkrati pa spodbujajo trajnostno mobilnost. Z gradnjo in obnovo pešpoti se zmanjšuje odvisnost od avtomobilov, kar pripomore k zmanjšanju prometnih obremenitev, onesnaženja in hrupa.

Smiselno je, da ustrezno zasnovane pešpoti povezujejo različna območja v naseljih, kot so stanovanjska območja, šola, vrtec, trgovine, javne ustanove in rekreacijske površine, kar povečuje dostopnost in kakovost življenja. Pešpoti namreč omogočajo enostaven dostop do različnih storitev za vse uporabnike, vključno s starejšimi, otroki in osebami z omejeno mobilnostjo, s čimer se povečuje socialna vključenost vseh prebivalcev.

Urejene pešpoti spodbujajo zdrav način življenja, saj pešačenje prispeva k večji telesni aktivnosti in zmanjšanju tveganja za številne zdravstvene težave. Vzpostavitev dobro načrtovanih pešpoti torej ni le infrastrukturna izboljšava, ampak tudi korak k bolj trajnostnemu in zdravemu urbanemu okolju.

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

Zasnova varnih in udobnih pešpoti je ključnega pomena za zagotavljanje večje varnosti, zlasti za učence, starejše osebe in druge ranljive skupine. Kakovostne pešpoti omogočajo varno gibanje, zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče in zagotavljajo udobno izkušnjo hoje v vsakdanjem življenju.

Pri načrtovanju takih poti je treba upoštevati različne dejavnike, kot so širina poti, ustrezna osvetlitev, jasna signalizacija, ločenost površin za pešce, kolesarje in motorna vozila ter varnost prehodov za pešce. Tako zasnovane pešpoti zagotavljajo, da so šolske poti in prehodi za pešce varni in dostopni za vse uporabnike.

Pešpoti je smiselno opremiti tudi z različnimi elementi urbane opreme, kot na primer klopi za počitek, ozelenitvijo za zaščito pred vremenskimi vplivi in drugimi elementi, ki omogočajo varno in neovirano gibanje, kar je še posebej pomembno za starejše osebe in ljudi z omejeno mobilnostjo. Z zagotavljanjem teh elementov ne izboljšujemo le varnosti, temveč tudi udobje in privlačnost pešpoti, kar spodbuja pogostejšo hojo kot trajnostno obliko mobilnosti ter prispeva k bolj zdravemu okolju.

### ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža prebivalcev, ki vsakodnevne poti opravljajo peš, z današnjih 8,4 % na najmanj 15 % v času izvajanja strategije (vir: podatki štetja prometa).

Povečanje deleža otrok, ki v osnovne šole prihajajo peš, s skirojem, rolko ali rolerji, z današnjih 16 % na najmanj 25 % v času izvajanja strategije (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 občine Log – Dragomer. Dobro urejena kolesarska infrastruktura prinaša številne koristi tako za posameznike kot za celotno skupnost. Kolesarjenje je eden najlažjih in najučinkovitejših načinov za ohranjanje telesne aktivnosti in zdravja. Urejene in prijetne kolesarske poti spodbujajo več gibanja, zmanjšujejo stres in izboljšujejo splošno dobro počutje prebivalcev.

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

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Dobrova – Polhov Gradec, Brezovica in Vrhnika, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

## Priložnosti občine Log – Dragomer na področju kolesarjenja

Prebivalci občine Log – Dragomer kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (14 %), za obisk središča občine (13 %), za poti v šolo (9 %) ter za poti do trgovine v bližini doma (6 %). V splošni anketi o prometu je kar 83 % anketirancev izrazilo mnenje, da je treba v občini Log – Dragomer 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 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 četrtnina anketirancev. Še veliko večje število vprašanih bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolje urejene (37 % anketirancev), varnejše (32 % anketirancev) oziroma če bi bile bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (26 % anketirancev). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Kar 14 % anketirancev bi pogosteje kolesarilo, če bi bila v središču občine na voljo možnost varnega parkiranja koles v kolesarnicah, 13 % pa bi kolesarjenje pogosteje izbralo, če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklepanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa. Prav tako 13 % anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Log – Dragomer na voljo javni sistem za izposajo koles. 17 % jih je odgovorilo, da bi večkrat odšli s kolesom na pot, če bi imeli večje težave s parkiranjem avtomobilov na končni destinaciji. Iz ankete je razvidno tudi, da 11 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.



S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes relativno nizek, saj dosega le 6,5 %. Podoben delež uporabe koles in e-koles (6 %) je bil ugotovljen tudi v anketi med zaposlenimi v izbranih podjetjih. Delež kolesarjev je bil nekoliko višji le v anketi med osnovnošolci, s katero je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s kolesom danes opravi 10 % učencev.

## Izzivi občine Log – Dragomer na področju kolesarjenja

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

- Malo vsakodnevni poti v občini se opravi s kolesom.
- Pomanjkanje varne infrastrukture za shranjevanje koles v občini poslabšuje dostopnost za uporabo kolesa.
- Makadamske poti za vsakodnevno kolesarjenje niso najbolj primerne, saj je na njih tveganje za prometne nesreče večje.
- Obstoječa kolesarska povezava do Ljubljane je neudobna ter mestoma nevarna.
- Problematičnost Loške ceste zaradi slabe preglednosti, parkiranja osebnih vozil na površinah za kolesarje in slabšega vzdrževanja vegetacije, kar poslabšuje varnost kolesarjev na kolesarski stezi.

## Dosežki občine Log – Dragomer na področju kolesarjenja

Na področju kolesarjenja je Občina Log – Dragomer v zadnjih letih izvedla naslednje projekte:

- Vzpostavitev kolesarske povezave Log–Brezje.
- Izgradnja kolesarske steze ob regionalni cesti R2–409 (projekt DRSI).
- Pristop k projektu regijske vzpostavitve sistema javne izposoje e-koles v Ljubljanski urbani regiji.



Ureditev kolesarske steze ob državni regionalni cesti R2–409  
(Foto: arhiv LUZ, d.d.)

# Strateška vodila na področju kolesarjenja

## Strateško vodilo 3: Bolj varne in udobne kolesarske povezave med in znotraj naselij

Urejanje varnih in udobnih kolesarskih povezav med naselji ter znotraj urbanih in podeželskih območij predstavlja ključen korak k trajnostni mobilnosti, večji prometni varnosti in višji kakovosti bivanja. Kolesarske poti morajo biti zasnovane tako, da omogočajo neposredno, neprekinjeno in varno vožnjo, brez nepotrebnih ovir, s primerno širino, preglednostjo in ustrezno prometno signalizacijo.

Učinkovite kolesarske povezave vključujejo fizično ločene kolesarske steze, varno urejena križišča, umirjanje motornega prometa na cestah ter kakovostno javno razsvetljavo. Zelo pomembno je tudi vzdrževanje površin, odstranjevanje ovir (npr. previsoki robniki, slaba podlaga) in dobra dostopnost do kolesarskih poti z vseh predelov naselij. Posebno pozornost je treba nameniti povezovanju kolesarskih stez do šol, delovnih mest, postaj javnega prevoza in središča občine.

Z ustrezno infrastrukturo se lahko kolesarjenje uveljavi kot enakovreden, varen, hiter, zdrav in okolju prijazen način prevoza. Učinki kolesarjenja so namreč večplastni: zmanjšanje uporabe osebnih vozil, manj prometnih zastojev in emisij, več telesne aktivnosti ter izboljšanje kakovosti življenja za vse prebivalce, zlasti otroke, starejše in druge ranljive skupine.

## Strateško vodilo 4: Bolj varno priklepanje kolesa ob ciljih potovanj in možnost izposoje koles

Za spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevnega načina prevoza je ključno, da imajo kolesarji na cilju zagotovljeno ustrezno infrastrukturo za shranjevanje koles. Mnoge lokacije – kot so šola, postajališča javnega prevoza, trgovine, zdravstvene ustanove in druge javne točke – danes nimajo ustreznih stojal ali kolesarnic, kar odvrča ljudi od uporabe kolesa.

Z zagotavljanjem varnih, pokritih in ustrezno osvetljenih mest za priklepanje koles lahko zmanjšamo tveganje za kraje in poškodbe ter povečamo zaupanje uporabnikov v kolesarski prevoz. Možnost izposoje koles ali e-koles na ključnih točkah pa omogoča dostopnost do kolesarskega prevoza tudi tistim, ki nimajo lastnega kolesa.

### ZASTAVLJENI CILJI

Povečanje deleža prebivalcev, ki vsakodnevne poti opravljajo s kolesom, z današnjih 6,5 % na najmanj 10 % v času izvajanja strategije (vir: podatki štetja prometa).

Povečanje deleža otrok, ki v osnovne šole prihajajo s kolesom, z današnjih 10 % na najmanj 25 % v času izvajanja strategije (vir: anketa med šolarji).

Nič prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v občini Log – Dragomer do konca izvajanja strategije. V letu 2024 so bile v občini zaznane 3 prometne nesreče z udeležbo kolesarjev (vir: Agencija za varnost prometa RS).



# STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Učinkovit in dostopen javni potniški promet omogoča trajnostnejše načine potovanja, zmanjšuje prometne zastoje ter prispeva k višji kakovosti življenja in večji socialni vključenosti. To je še posebej pomembno, saj več kot 30% prebivalcev ne sme ali ne more uporabljati osebnega avtomobila – med njimi so otroci, mladostniki, starejši, osebe z oviranostmi ter tisti brez voznškega dovoljenja ali lastnega avtomobila.

Čeprav imata hoja in kolesarjenje pomembno vlogo pri spodbujanju trajnostne mobilnosti, ta brez učinkovitega javnega prevoza ne more doseči svojega polnega potenciala. Javni potniški promet omogoča hiter, cenovno dostopen in okolju prijazen prevoz za širok krog prebivalcev. Z ustreznimi vlaganji v infrastrukturo, prilagoditvijo voznih redov in boljšim povezovanjem z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti lahko javni promet postane osrednji stebler varnejšega, trajnostnega in uporabnikom prijaznega prometnega sistema prihodnosti.

Boljša povezljivost znotraj občine in širše, na primer z razširitvijo rednih avtobusnih linij mestnega potniškega prometa, bi znatno izboljšala dostopnost prebivalcev Log – Dragomer in drugih naselij v občini. 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.

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

## Priložnosti občine Log – Dragomer na področju javnega potniškega prometa

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci občine Log – Dragomer je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 4%. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti na delo in za poti v šolo.

Iz ankete med šolarji med šolarji Osnovne šole Log – Dragomer in njene podružnice je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 17% anketiranih šolarjev, medtem ko običajnih avtobusnih linij šolarji za prihod v šolo ne uporabljajo. Slabša uporaba javnega potniškega prometa za poti na delo je razvidna tudi iz ankete v izbranih podjetjih, kjer zaposleni javnega potniškega prometa za prihod na delovno mesto niti ne uporabljajo.

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Log – Dragomer bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 75% vprašanih meni, da bi bilo treba povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij mestnih in medkrajevnih avtobusnih prevozov.

Na območju občine Log – Dragomer je organiziran medkrajevni avtobusni prevoz, ki ga izvaja prevoznik LPP d.o.o. Po podatkih avtobusnega prevoznika je bilo v celotnem mesecu oktobru 2024 v občini Log – Dragomer v vseh terminih voženj zaznanih 6.419 potnikov oziroma validacij vozovnic.

## Izzivi občine Log – Dragomer na področju javnega potniškega prometa

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

- Nezanosljivost avtobusnega prevoza zaradi voženj v zastojih zmanjšuje privlačnost JPP.
- Neuskklajenost vozni redov z drugimi oblikami JPP, npr. z vlakom, zmanjšuje ugodje potnika ter konkurenčnost JPP v primerjavi z drugimi oblikami prevozov.
- Prenapolnjeni avtobusi v času prometnih konic povzročajo slabo počutje potnikov in zmanjšujejo varnost potnikov.
- Manjkajoča železniška povezava Brezovica–Vrhnika, ki je nekoč na tej relaciji že obstajala. Posledično so potovanja na tej relaciji v veliki meri odvisna od cestnega prometa in uporabe osebnih avtomobilov.

## Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

### Strateško vodilo 5: Udobnejše in hitrejše potovanje z avtobusom

Udobnejše potovanje z JPP med drugim pomeni modernizacijo voznega parka avtobusov, ki morajo biti prilagojeni invalidom in otroškim vozičkom, opremljeni s klimatsko napravo, prostornimi sedeži ter omogočati prevoz prtljage in po možnosti tudi koles. Hitrejše potovanja je mogoče doseči z boljšo organizacijo in različnimi infrastrukturnimi ukrepi, kot so ločeni avtobusni pasovi, ki omogočajo neovirano prevoznost avtobusov v času prometnih konic, ter premišljeno umeščanje avtobusnih postajališč, kar lahko zmanjša prestopne in čakalne čase.

Hitra in časovno usklajena potovanja z različnimi oblikami JPP lahko bistveno povečajo deleže uporabe različnih oblik javnega prevoza, saj so glavni parametri pri načrtovanju vsakodnevnih poti prebivalcev prav hitrost, udobje in zanesljivost.

### Strateško vodilo 6: Bolje dostopna železniška postajališča za več potovanj z vlakom

Da bi železniški prevoz postal privlačnejša alternativa osebnim avtomobilom, je treba zagotoviti enostaven dostop do bližnjih postajališč ter udobno in hitro prevozno izkušnjo za vse uporabnike. Ustrezna dostopnost do železniških postajališč vključuje tudi boljšo povezljivost z drugimi oblikami javnega prevoza, kot so avtobusi, kolesarske in pešpoti, kar omogoča enostavno prehajanje med različnimi prevoznimi sredstvi.

Na železniških postajališčih je smiselno urediti tudi primerne parkirne površine za tiste, ki do postajališč prihajajo z avtomobilom oziroma ustrezno podporno infrastrukturno za kolesarje, vključno z varnimi kolesarnicami in stojali. Postajališča morajo biti urejena tako, da omogočajo enostaven dostop za ljudi z omejeno mobilnostjo, starejše osebe in starše z otroki. Take ureditve vključujejo nadstreške, klančine za invalidske vozičke, ustrezno označene in široke prehode ter moderne čakalnice.

Ustrezno urejena in dostopna železniška postajališča prispevajo k večji priljubljenosti železniškega prevoza, saj uporabnikom omogočajo lažji dostop in hitrejše prestopanje. S tem se povečuje število potovanj z vlakom, kar zmanjšuje prometne obremenitve, onesnaženje in stroške vzdrževanja cestne infrastrukture, obenem pa spodbuja trajnostno mobilnost in izboljšuje kakovost življenja v skupnosti.

### ZASTAVLJEN CILJ

Povečanje mesečnega števila potnikov oziroma validacij vozovnic na medkrajevnih avtobusih LPP v občini Log – Dragomer iz današnjih 6.419 na najmanj 12.838 v času izvajanja strategije (vir: podatki prevoznika LPP za mesec oktober).

# STEBER IV: MOTORNI PROMET

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

## Priložnosti občine Log – Dragomer na področju motornega prometa

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbrani lokaciji je razvidno, da prebivalci občine Log – Dragomer za opravljanje vsakodnevnih poti 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 (67%) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Večina anketirancev (74%) se ne strinja, da je v občini Log – Dragomer preveč parkirnih mest ali da so ta slabo upravljana. Hkrati pa se več kot polovica (52%) anketirancev strinja, da je parkirnih mest trenutno premalo oziroma da bi bilo treba zagotoviti dodatne parkirne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 37% anketiranih, 33% anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 51% anketiranih, 35% anketiranih pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 76,2%. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 77,9%.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Log – Dragomer, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebni avtomobilu pripelje samih (79%), 8% v avtomobilu kot sopotnik, 5% zaposlenih pa v osebni avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnimi avtomobili pripeljejo 56% osnovnošolcev, kar je za otroke še posebej problematično. Vožnja otrok v šolo z osebnimi avtomobili namreč vpliva na zmanjšano dnevno telesno aktivnost otrok, kar lahko vodi do prekomerne teže in slabše kondicije, otroci so prikrajšani za učenje samostojnega odločanja in orientacije v okolju, kar upočasni razvoj samozavesti, prav tako pa imajo otroci manj priložnosti za druženje s sovrstniki med potjo v šolo in razvijanje socialnih interakcij. Starši z vožnjo otrok v šolo povečujejo prometno gnečo okoli šole, kar dvigne tveganje za prometne nesreče. Več avtomobilskih voženj pomeni tudi več izpustov toplogrednih plinov in hrupa, kar škoduje lokalnemu okolju.

S štetjem prometa na izbrani lokaciji v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,4 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

V občini Log – Dragomer na državnem cestnem omrežju ni postavljenih avtomatskih števecv prometa, kljub temu pa je trend rasti prometnih obremenitev v občini razviden iz analize podatkov avtomatskih števecv prometa na državnih cestah v neposredni bližini občine. Prometne obremenitve PLDP (povprečen letni dnevni promet) po letu 2020, ko je bil na nivoju celotne države zaznan občuten upad prometnih obremenitev zaradi epidemije Covid-19, naraščajo na vseh pomembnejših državnih cestnih odsekih v občini Log – Dragomer, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju:

#### Avtomatski števec prometa 267 Brezovica (regionalna cesta R2-409) – vozil/dan

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>22.343</b>	201	19.621	177	1.716	224	153	69	182
2020	<b>18.861</b>	173	16.398	119	1.622	193	126	64	166
2021	<b>22.014</b>	202	19.082	176	1.925	205	165	69	190
2022	<b>22.368</b>	240	19.371	196	1.918	195	185	72	191
2023	<b>22.535</b>	258	19.587	189	1.868	181	170	88	194

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

#### Avtomatski števec prometa 611 Drenov Grič (regionalna cesta R2-409) – vozil/dan

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>7.815</b>	129	6.510	78	648	131	105	48	166
2020	<b>6.179</b>	101	5.065	55	555	113	95	45	150
2021	<b>7.139</b>	110	5.868	74	648	116	107	46	170
2022	<b>7.569</b>	133	6.259	74	684	109	101	45	164
2023	<b>8.699</b>	158	7.268	78	766	101	95	51	182

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



### Avtomatski števec prometa 854 Drenov Grič AC (avtocesta AC-A1) – vozil/dan

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	<b>67.061</b>	89	50.069	548	7.435	707	363	1.135	6.715
2020	<b>51.167</b>	66	36.840	222	5.709	630	378	978	6.344
2021	<b>61.649</b>	267	44.307	298	7.165	727	412	1.101	7.372
2022	<b>68.487</b>	219	50.226	460	7.900	730	459	1.125	7.368
2023	<b>70.139</b>	223	52.794	549	7.036	675	415	1.072	7.375

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

V neposredni bližini Osnovne šole Log – Dragomer (Šolska ulica) je hitrost motornih vozil omejena na 30 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v oktobru 2024 znašala 24 km/h, pri čemer pa je mimo merilnega mesta 18 % vseh voznikov vozilo prehitro.

- Velik delež otrok v osnovno šolo starši pripeljejo z osebnim avtomobilom.
- Slaba preglednost nekaterih križišč povečuje tveganja za prometne nesreče, ustvarja zmedo ter zmanjšuje pretočnost križišč.
- Nov uvoz na avtocesto povečuje udobje potovanja z avtomobilom, kar bo še povečalo uporabo osebnih vozil v primerjavi s trajnostnimi načini prevoza.
- Degradirano parkirišče v središču Dragomera kviri podoba naselja, zmanjšuje kakovost javnega prostora in vizualno vrednost kraja.

## Izzivi občine Log – Dragomer na področju motornega prometa

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne javne razprave in zbiranje predlogov na terenu, so bili na področju motornega prometa izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljanje prednostno:

- Prehitra vožnja v naseljih in izven njih, kar zmanjšuje varnost vseh udeležencev v prometu.
- Manjkajoče cestne povezave v občini, kar omejuje dostopnost do ključnih destinacij ter podaljšuje potovalne čase.
- Neustrezna ali manjkajoča prometna signalizacija zaradi nejasnosti pravil povečuje tveganje za prometne nesreče.
- Velik delež prebivalcev občine uporablja osebni avtomobil tudi za krajše poti znotraj občine.



## Dosežki na področju motornega prometa v preteklem obdobju

Na področju motornega in mirujočega prometa (parkiranje) je Občina Log – Dragomer v zadnjih letih izvedla naslednje projekte:

- Celostno znižanje hitrosti na 30 km/h v vseh naseljih severno od regionalne ceste R2–409.
- Postavitev hitrostnih ovir na občinskih cestah (Pot na Plešivico, Cesta 8. maja, Rimska cesta, Šolska cesta, Cesta Dolomitskega odreda, Molska cesta, Pot na Polane, Na Grivi, Dragomerška cesta ...).
- Postavitev prikazovalnikov hitrosti na občinskih cestah (Jordanov kot, Dragomerška cesta, Pri OŠ Log – Dragomer – Šolska cesta) .
- Ureditev dodatnih parkirnih mest pri javnih ustanovah in športnih površinah (pri Upravnem centru, pri Osnovni šoli) ter pridobitev Gradbenega dovoljenja za ureditev novega parkirišča v Dragomeru v velikosti 740 m<sup>2</sup>.



Postavitev hitrostnih ovir in prikazovalnikov hitrosti v občini Log – Dragomer (foto: arhiv Občine Log – Dragomer)

# Strateška vodila na področju motornega prometa

## Strateško vodilo 7: Umirjanje motornega prometa, s poudarkom na ulicah brez pločnikov

Umirjanje motornega prometa v urbanih naseljih, še posebej na ulicah brez pločnikov, je ključnega pomena za povečanje varnosti pešcev, kolesarjev in drugih uporabnikov prostora. Ulice brez pločnikov predstavljajo posebno nevarnost za pešce, saj ni fizične ločitve med pešci in vozili, kar povečuje tveganje za prometne nesreče.

Ena od glavnih strategij za umirjanje prometa je uvedba omejitve hitrosti, s čimer se zmanjša tveganje za nesreče. Na ulicah brez pločnikov je smiselno vzpostaviti prometne ukrepe, kot so fizične ovire (npr. točkovna zoženja ceste, grbine), ki zmanjšajo hitrost vožnje, ter jasna označitev območij, kjer je pešcem dovoljen prehod čez cesto.

Kjer prostorske omejitve to omogočajo, je ob vozišču smiselno urediti ustrezne pešpoti in kolesarske steze, ki zagotavljajo varno gibanje, vključno s postavitvijo javne razsvetljave, s čimer se poveča vidnost in varnost vseh uporabnikov ceste. Z upoštevanjem teh ukrepov se povečuje kakovost življenja v naselju, zmanjšajo se tveganja za nesreče, izboljša se dostopnost za vse uporabnike in spodbuja trajnostna mobilnost.

## Strateško vodilo 8: Manj udobni pogoji za tranzitni promet v naseljih

Ustvarjanje manj udobnih pogojev za tranzitni promet v naseljih je pomemben ukrep za zmanjšanje obremenitev na lokalnih cestah in izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Tranzitni promet, ki prečka naselja, pogosto povzroča hrup, onesnaženje, nevarnost za pešce in kolesarje ter povečuje obremenitve infrastrukture. Z zmanjšanjem udobja za tranzitni promet lahko učinkovito preusmerimo tranzitna vozila iz naselij na bolj primerne poti, kot so obvozne ali regionalne ceste.

Ob tem je priporočljivo uporabiti jasno prometno signalizacijo, ki voznikom sporoča, da so določeni predeli naselij namenjeni predvsem lokalnemu prometu, medtem ko se tranzitni promet spodbuja

k uporabi alternativnih poti. Manj udobni pogoji za tranzitni promet omogočajo tudi enostavnejši nadzor nad prometom in lažje izvajanje drugih trajnostnih prometnih ukrepov, kot so spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. Na dolgi rok to vodi v izboljšanje bivalnega okolja in večjo kakovost življenja za vse prebivalce občine.

## Strateško vodilo 9: Več območij omejenega prometa

Območja omejenega prometa omogočajo zmanjšanje prometne obremenitve v določenih delih mest ali naselij, s čimer se povečuje prostor za pešce in kolesarje, zmanjšujejo emisije onesnaževal ter hrupa, obenem pa se izboljšuje splošna varnost. V teh območjih je običajno vstop dovoljen le stanovalcem ter za dostavne in intervencijske službe in druge izjeme, medtem ko je ostalim vozilom dostop omejen ali prepovedan.

Tovrstna ureditev pripomore k boljši pretočnosti prometa v preostalem delu mestnega jedra ali naselja, saj preusmerja tranzitni promet na širše prometne površine, kot so obvoznice. Poleg tega se lahko izboljša kakovost javnih površin, saj so ti prostori pogosto prilagojeni za pešce, otroke, starejše in druge ranljive skupine.

Območja omejenega prometa imajo tudi pozitivne učinke na zmanjšanje števila prometnih nesreč, predvsem tistih, ki vključujejo pešce in kolesarje, ter prispevajo k večji trajnostni mobilnosti. S spodbujanjem hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza se zmanjšajo negativni učinki motornega prometa, kot so emisijski plini in prekomerno zasedeni prometni pasovi, kar pripomore k bolj zdravemu in prijetnemu življenju v urbanih naseljih.



Zmanjšanje povprečne hitrosti vozil na izbrani lokaciji merjenja (Šolska ulica) z današnjih 24 km/h na največ 20 km/h v času izvajanja strategije (vir: podatki merilnika hitrosti za oktober).

Nič prometnih nesreč s težkimi poškodbami oziroma smrtjo udeležencev v občini Log – Dragomer do konca izvajanja strategije. V letu 2024 so bile v občini zaznane 4 prometne nesreče s težkimi poškodbami oziroma smrtjo udeležencev (vir: Agencija za varnost prometa RS).

Zmanjšanje deleža motornega prometa z današnjih 78 % na največ 74 % v času izvajanja strategije (vir: podatki štetja prometa).

Zmanjšanje deleža zaposlenih v OŠ Log – Dragomer, ki se na delo pripeljejo sami v osebni avtomobilu, z današnjih 79 % na največ 76 % v času izvajanja strategije (vir: anketa med zaposlenimi).



Ukrep za umirjanje prometa na območju OŠ Log – Dragomer (foto: arhiv LUZ, d.d.)

# STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izživom 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 Log – Dragomer na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje je v občini Log – Dragomer dobro politično sprejeto, pri čemer je vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja treba vključiti tako v občinski kot tudi regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se o prometnih vsebinah z javnostjo komunicira jasno in strateško, saj lahko to pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

## Izzivi občine Log – Dragomer na področju celostnega prometnega načrtovanja

V sklopu V sklopu intervjujev ter izpolnjenih obrazcev članov ožje in širše delovne skupine, so bili na področju celostnega prometnega načrtovanja izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljati prednostno:

- Omejeno poznavanje in uporaba koncepta celostnega prometnega načrtovanja (CPN) med zaposlenimi v občinski upravi, kar povzroča neusklajenost med različnimi oddelki in nezadostno uporabo dobrih praks.
- Izzivi pri pridobivanju podpore občinskega sveta in javnosti pri izvajanju konkretnih trajnostnih ukrepov.
- Zagotavljanje finančnih sredstev za uresničevanje infrastrukturnih in drugih ukrepov s področja mobilnosti.
- Pomanjkanje sistematičnega spremljanja prometnih podatkov in vključevanja analiz v prometno načrtovanje, kar otežuje oceno učinkov preteklih ukrepov in določitev potreb po nadaljnjih izboljšavah.

# Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

## Strateško vodilo 10: Z znanjem, podatki in aktivnim vključevanjem javnosti do učinkovitega celostnega prometnega načrtovanja.

Učinkovito celostno prometno načrtovanje (CPN) temelji na celovitem pristopu, ki vključuje ne le strokovno znanje in analize, ampak tudi vključevanje širše javnosti ter uporabo ustreznih podatkov za podporo odločanju. Za doseg trajnostnih prometnih rešitev je ključno, da se procesi načrtovanja podpirajo z relevantnimi ažurnimi podatki o prometnih tokovih, okolju, potrebah uporabnikov in drugimi ključnimi dejavniki, ki vplivajo na mobilnost.

Z zbiranjem in analiziranjem prometnih podatkov se pridobi bolj natančen vpogled v obstoječe izzive, kot so prometne nesreče, zastoji, onesnaževalci, varnost pešcev in kolesarjev ter drugi ključni kazalci. Na podlagi teh informacij se lahko oblikujejo cilji, ki so podprti s konkretno analizo in dejanskimi potrebami, kar zagotavlja večjo uspešnost ukrepov in dolgoročno vzdržnost prometnih rešitev.

Poleg tega je izjemnega pomena aktivno vključevanje prebivalcev, podjetij, organizacij in drugih ključnih deležnikov v proces celostnega prometnega načrtovanja. To vključuje javne razprave, ankete, delavnice in druge oblike neposredne komunikacije, ki zagotavljajo, da so sprejeti ukrepi usklajeni s potrebami in željami skupnosti. Transparentnost in odprta komunikacija s prebivalci omogočata boljše razumevanje trajnostnih ciljev, zmanjšuje nasprotovanje in povečuje podporo pri izvajanju načrtov.

Z združevanjem strokovnega znanja, podatkov in aktivnega vključevanja skupnosti lahko občine razvijejo bolj učinkovite, trajnostne in prilagodljive prometne sisteme, ki bodo odgovarjali potrebam sodobnega urbanega življenja, hkrati pa zagotavljali večjo varnost, udobje in kakovost življenja za vse uporabnike.

### ZASTAVLJENI CILJI

Udeležba zaposlenih na Občini Log – Dragomer na vsaj 5 izobraževalnih delavnicah na temo celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti v času izvajanja strategije.

Komuniciranje o trajnostnih prometnih ukrepih na letnih javnih razpravah s širšo javnostjo.

Sprotno komuniciranje in obveščanje javnosti o načrtovanju ter izvajanju projektov oziroma ukrepov s področja prometa (informiranje javnosti v vseh fazah projektov).



# NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI

Foto: arhiv Občina Log - Dragomer





# AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Log – Dragomer 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 Log – Dragomer v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, vire financiranja, odgovornost za izvajanje ukrepov, zahtevnost ukrepa, časovnico izvajanja in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Log – Dragomer (npr. uporaba večjih avtobusov ali večja frekvenca avtobusov). 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.

Ukrepe iz akcijskega načrta lahko Občina Log – Dragomer realizira na površinah, ki so v njeni lasti oziroma v upravljanju.

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

## Povzetek ukrepov akcijskega načrta:

STEBER	ŠTEVILO UKREPOV	OCENJENA VREDNOST UKREPOV
<b>Steber I Hoja</b>	9 ukrepov v pristojnosti Občine Log – Dragomer	456.000,00 € v času izvajanja strategije
<b>Steber II Kolesarjenje</b>	7 ukrepov v pristojnosti Občine Log – Dragomer + 3 dodatni ukrepi	426.000,00 € v času izvajanja strategije
<b>Steber III Javni potniški promet</b>	4 ukrepi v pristojnosti Občine Log – Dragomer + 7 dodatnih ukrepov	200.000,00 € v času izvajanja strategije
<b>Steber IV Motorni promet</b>	10 ukrepov v pristojnosti Občine Log – Dragomer + 3 dodatni ukrepi	170.500,00 € v času izvajanja strategije
<b>Steber V Celostno prometno načrtovanje</b>	9 ukrepov v pristojnosti Občine Log – Dragomer	134.000,00 € v času izvajanja strategije
<b>SKUPAJ</b>	39 ukrepov v pristojnosti Občine Log – Dragomer + 13 dodatnih ukrepov	1.386.500,00 € v času izvajanja strategije

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
ŽP	Železniško postajališče/postaja
AP	Avtobusno postajališče/postaja
JPP	Javni potniški promet

PEKP	Program evropske kohezijske politike
PLDP	Povprečen letni dnevni promet
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
AVP RS	Javna agencija Republike Slovenije za varnost v prometu

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1., 2.	<b>Ukrep 1: Izgradnja najmanj dveh manjkajočih pešpoti in pločnikov:</b> npr. na odseku Šolska ulica – Na Grivi, na ozkih prometnih cestah (Dragomerška cesta in Pot na Plešivico), do osnovnih šol in vrtcev (od osnovne šole do Dragomera čez travnik, iz vseh naselij do vrtca).	300.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Zelo zahtevno (++++)	2025–2032
I.	2.	<b>Ukrep 2: Boljše vzdrževanje in urejenost površin za pešce:</b> pešpot pri športnem parku Na Grivi, okolica športnega paka Odonata, sprotno vzdrževanje žive meje v bližini križišč ali nepreglednih ovinkov, redno obnavljanje že zarisanih cestnih oznak npr. (prehodi za pešce, cona 30).	35.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
I.	2.	<b>Ukrep 3: Označitev šolskih poti s tablam, oprema s senzoriko, osvetlitvijo,</b> dvigniti križišča na šolskih poteh na nivo pločnika, talne označbe za pešce.	10.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
I.	1., 2.	<b>Ukrep 4: Ureditev dveh manjkajočih prehodov za pešce:</b> križišče Šolske in Molske ceste.	3.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
I.	2.	<b>Ukrep 5: Postavitev manjkajoče urbana oprema:</b> koši za odpadke in klopi (Pod Gradom in na Poti na Plešivico), zasaditev dreves.	3.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
I.	2.	<b>Ukrep 6: Ureditev nevarnih točk:</b> izboljšanje preglednosti oziroma vidnosti pešcev pri prečkanju cestnih priključkov (npr. na ulicah, ki se priključujejo na Dragomerško cesto).	4.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I., IV.	2., 7., 9.	<b>Ukrep 7: Omejitev motornega prometa ter postopno uvajanje cone brez prometa</b> v bližini OŠ.	7.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Zahtevno (+++)	2025–2032
I.	2.	<b>Ukrep 8: Postavitev manjkajoče javne razsvetljave:</b> od Mercatorja do pokopališča na Logu.	90.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Zahtevno (+++)	2025–2032
I., V.	1., 2., 10.	<b>Ukrep 9: Vsakoletne akcije za ozaveščanje o pomenu hoje v šolo</b> (za otroke in starše), izvedba Pešbusa ipd. Ukrep se lahko izvede tudi v okviru ukrepa 45 (povezana ukrepa).	4.000,00 €	Občinski proračun	OŠ + Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
II.	3.	<b>Ukrep 10: Ureditev obstoječih makadamskih kolesarskih poti</b> – Pot na Plešivico, pot stare železnice do Ljubljane, Pod gradom na delu skozi gozd (treba je tudi razširiti cestišče).	70.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
II.	3.	<b>Ukrep 11: Ureditev talnih označb na cestišču:</b> sharrow oziroma kolesarski pas s prekinjeno črto, če je prostorsko možno (npr. Dragomerška cesta, ulice v naseljih Dragomer, Log, Lukovica).	4.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
II.	4.	<b>Ukrep 12: Postavitev kolesarnic in stojal z nadstreškom:</b> postavitev varnih kolesarnic oziroma stojal za bočno priklapljanje koles na izbranih lokacijah, ki se jih po potrebi opremi tudi z nadstrešnicami, varnostnim nadzorom ter senzoriko (npr. pri OŠ, vrtcu, trgovini, pošti, pekarni, AP, pred javnimi institucijami ter na lokacijah obeh športnih parkov).	40.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
II.	3.	<b>Ukrep 13: Postavitev kolesarskih počivališč, servisnih točk ter pitnikov.</b>	10.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
II.	3.	<b>Ukrep 14: Vzpostavitev in redno izvajanje Bicivlaka</b> za pot v OŠ.	/	Ni dodatnih stroškov za Občino (prostovoljci)	OŠ + Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	vzpostavitev 2026, izvajanje 2026–2032
II.	3.	<b>Ukrep 15: Zasaditev dreves na rekreacijskih poteh</b> (na barju).	2.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032

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

II.	4.	<b>Ukrep 16: Vzpostavitev javnega sistema za izposajo koles in e-koles</b> , kompatibilnega s sosednjimi občinami oziroma občinami v Ljubljanski urbani regiji (vzpostavitev postajališč na štirih bolj frekventnih lokacijah – 2 lokaciji na Logu, 1 lokacija v Dragomeru in 1 lokacija v Lukovici).	300.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	RS, Občina Log – Dragomer, zunanji izvajalec	Lahko (+)	»P« 2026–2027
-----	----	---	--------------	---------------------------------------	--	-----------	------------------

II.	3.	<b>*Ukrep 17: Ureditev obstoječe kolesarske povezave:</b> med Vrhniko in Brezovico (odstranitev rodeo uvozov), med Dragomerom in Ljubljano (boljša ureditev in udobnost, saj je moteče speljana ob regionalni cesti), na Loški cesti 7A (ureditev boljše preglednosti), od Ljubljane do Vrhnike (ločena od cestišča), od ŠP Dragomer do Dragomerške pri šoli, ki je v pristojnosti Občine.		Državni proračun, občinski proračun, kohezijska sredstva	DRSI, Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
-----	----	--	--	--	-----------------------------	-----------------------	-----------

II.	3.	<b>*Ukrep 18: Boljše vzdrževanje</b> varnostnega pasu med cestiščem in kolesarsko stezo na Loški cesti.		Državni proračun	DRSI	Lahko (+)	2025–2032
-----	----	---	--	------------------	------	-----------	-----------

II.	3.	<b>*Ukrep 19: Dodatni zavarovani prehodi kolesarjev</b> čez glavno državno cesto.		Državni proračun + kohezijska sredstva	DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
-----	----	---	--	--	------	----------------	-----------





STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
III.	6.	<b>Ukrep 20: Dodatne oblike JPP:</b> izvajanje prevozov z vozilom za prevoz potnikov na relacijah med ŽP na Brezovici do vseh AP postajališč v občini (vozni red usklajen z voznim redom vlaka). V okviru tega ukrepa se lahko izvede tudi Ukrep 21 (povezana ukrepa).	30.000,00 € + nakup vozila	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer, zunanji izvajalec	Zahtevno (+++)	2025–2032
III.	/	<b>Ukrep 21: Uvedba in izvajanje prevozov na klic</b> za čim širši krog uporabnikov (vsaj za starejše). V okviru tega ukrepa se lahko izvede tudi Ukrep 20 (povezana ukrepa).	50.000,00 € (nakup vozila + tekoči stroški)	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer, zunanji izvajalec	Zahtevno (+++)	2026–2032
III.	5.	<b>Ukrep 22: Ureditev parkirišča P+R</b> , ki se opremi tudi z infrastrukturo za polnjenje električnih vozil (Žrimškova hiša v Dragomeru, pri Občini na Logu).	120.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	»P« 2026
III.	5.	<b>Ukrep 23: Vsakoletne pobude izvajalcem (prevoznikom) javnega potniškega prometa v občini</b> (npr. za izboljšanje frekvence voženj, večja in udobnejša vozila, prilagoditev voznega reda in podobno).	/	Ni dodatnih stroškov za Občino	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
II., III.	4., 5.	<b>*Ukrep 24: Ureditev avtobusnih postajališč:</b> z digitalnimi prikazovalniki prihodov, ustrezno nadstrešnico (kjer je še ni), urbano opremo, varnimi stojali za kolesa ob avtobusnih postajališčih.		Državni proračun + kohezijska sredstva	RS DRSI, DUJPP	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
III.	5.	<b>*Ukrep 25: Povezava mestnega LPP in medkrajevnega avtobusa</b> z integrirano vozovnico ter podaljšanje linij LPP do Log– Dragomera.		Občinski proračun + državni proračun	DUJPP, MOL, Občina Log – Dragomer, prevozniki	Srednje zahtevno (++)	2025–2032

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

III.	5.	<b>*Ukrep 26: Uporaba večjih avtobusov ali večja frekvenca avtobusov</b> v konicah (6–8h in 14–16h).		Državni proračun, sredstva prevoznikov	DUJPP, LPP	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
III.	5., 6.	<b>*Ukrep 27: Ureditev boljših povezav z Ljubljano in Vrhniko</b> , večja frekvenca voženj avtobusov ter izboljšanje (skrajšanje) potovalnega časa (avtobusni promet do Ljubljane, železniški promet s postaje Brezovica).		Državni proračun	RS, DUJPP, prevozniki	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
III.	5.	<b>*Ukrep 28: Vzpostavitev rumenega pasu</b> na avtocesti Vrhnika–Ljubljana (ob gradnji dodatnega voznega pasu).		Državni proračun + kohezijska sredstva	RS DRSI	Zelo zahtevno (++++)	dolgoročno
III.	6.	<b>*Ukrep 29: Vzpostavitev nove železniške povezave med Brezovico in Vrhniko</b> , s postajo v Brezovici z dovolj parkirišči (večmodalna točka).		Državni proračun + kohezijska sredstva	RS DRSI	Zelo zahtevno (++++)	dolgoročno
III.	5., 6.	<b>*Ukrep 30: Subvencije javnega prevoza.</b>		Državni proračun	RS, DUJPP	Zahtevno (+++)	2025–2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV.	9.	<b>Ukrep 31: Uvedba časovne omejitve motornega prometa pri osnovni šoli</b> (omejitev motornega prometa v času prihodov in odhodov iz šole ter postopno popolna ukinitve motornega prometa – vzpostavitev peš cone) ter uvedba Poljubi in odpelji (ang. Kiss & ride) točke na območju šole.	1.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
IV.	8.	<b>Ukrep 32: Vzpostavitev enosmernega prometa:</b> v naseljih Dragomer, Log pri Brezovici, na Dragomerški cesti, na sistemu ulic Rožna pot, Vrtna pot in Prečna pot.	3.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Srednje (++)	»P« 2025–2032
IV.	8.	<b>Ukrep 33: Ukrepi za umirjanje prometa:</b> fizične ovire (grbine), radarji, dodatni merilniki "Vi vozite", opozorilni semaforji z rdečo lučjo ob prekoračitvi omejitve hitrosti, talna signalizacija (zarisi in lučke), postavitve šikan na šolski cesti, dvignjena križišča na nivo pločnika.	50.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Srednje (++)	2025–2032
IV.	/	<b>Ukrep 34: Ureditev nevarnih točk:</b> preureditev nevarnih grbin (na Poti ob Snežaku, Na Grivi), asfaltiranje vozišča (Pot na Plešivico, Vrhovčeva, Rimska, Ob gozdu, Pod Gradom), razširitev vozišča in sanacija bankine (Pot na Plešivico), ureditev neustreznih jaškov na Cesti 8. maja, ureditev prometa s semaforjem na poti do obeh pokopališč, postavitve odbojnih ograj na nevarnih odsekih (Pot na Plešivico).	30.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032



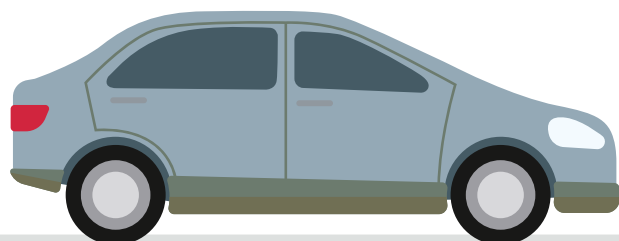
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
IV.	/	<b>Ukrep 35: Ureditev točk s slabo preglednostjo:</b> uvoz v naselje z glavne ceste, križišče med Dragomerško in Ob gozdu, ovinek Na Grivi, Stara cesta, del Ceste Dolomitskega odreda (38–42) in križišče Pod Gradom – Na pobočju.	30.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	»P« 2025–2032
IV.	/	<b>Ukrep 36: Ureditev manjkajoče/neustrezne prometne signalizacije:</b> manjkajo znaki za slepo ulico (Rimska in Partizanska), manjka zelena puščica za zavijanje na desno ob rdeči luči (na križišču med Dragomerško in Ljubljansko), nejasne krajevne table za začetek in konec naselij (Dragomer in Log pri Brezovici).	2.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
IV.	/	<b>Ukrep 37: Vzpostavitev sistema izposoje vozil v občini.</b>	50.000,00 €	Občinski proračun, lastna sredstva ponudnika	Občina Log – Dragomer	Srednje (++)	2025–2032
IV.	/	<b>Ukrep 38: Ureditev dodatnih parkirišč in tabel za označbo rekreacijskih poti</b> (ob začetnih točkah rekreacijskih poti, označbe dolžin poti v minutah).	2.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Srednje (++)	2025–2032
IV.	/	<b>Ukrep 39: Postavitev količkov oz. tehničnih ovir,</b> ki bi preprečile nepravilno parkiranje na ali ob cestišču, lekarna, pošta	2.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2026
I., II., IV.	2., 3., 7.	<b>Ukrep 40: Nadzor in odstranitev mirujočega prometa</b> v naseljih, ki ovira kolesarski in peš promet (nepravilno parkirana vozila na kolesarski stezi in pločniku).	500,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer + MIRED	Lahko (+)	2025–2032

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

IV.	8., 9.	<b>*Ukrep 41: Omejitev oz. prepoved tranzitnega tovornega prometa po regionalni cesti.</b>		/	RS DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
-----	--------	--	--	---	---------	-------------------	-----------

IV.	7.	<b>*Ukrep 42: Zmanjševanje omejitev hitrosti:</b> na glavni regionalni cesti (Loška, Ljubljanska, Vrhnjska).		/	RS DRSI	Srednje (++)	2025–2032
-----	----	--	--	---	---------	-----------------	-----------

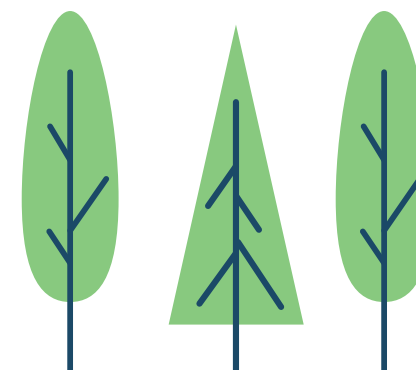
IV.	/	<b>*Ukrep 43: Dosledno izvajanje nadzora</b> na regionalni cesti.		/	Policija	Lahko (+)	2025–2032
-----	---	---	--	---	----------	--------------	-----------



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	10.	<b>Ukrep 44: Preureditev parkirišča pri upravnem centru</b> v trg, park ali vsaj v urejeno parkirišče.	100.000,00 €	Občinski proračun + sredstva EU in RS	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
V.	10.	<b>Ukrep 45: Vsakoletne promocijske in izobraževalne aktivnosti na temo mobilnosti</b> , z organizacijo dogodkov v vrtcu, osnovni šoli oziroma za splošno javnost ter z objavami v različnih medijih (npr. možnost uporabe JPP, kolesarjenje, e-mobilnost, prevozi na delo v sopotništvu in podobno). V okviru tega ukrepa se lahko izvede tudi Ukrep 9 (povezana ukrepa).	5.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
V.	10.	<b>Ukrep 46: Zbiranje in spremljanje prometnih podatkov</b> ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa v občini.	7.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
V.	10.	<b>Ukrep 47: Sprotno (vsakoletno) vključevanje javnosti v faze načrtovanja</b> z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov.	/	Ni dodatnih stroškov za Občino	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	10.	<b>Ukrep 48: Vsakoletno izvajanje Evropskega tedna mobilnosti (ETM)</b> kot osrednje občinske prireditve za promocijo izvajanja CPS in trajnostne mobilnosti.	15.000,00 €	Občinski proračun, proračun RS	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	10.	<b>Ukrep 49: Smiselno in premišljeno prostorsko umeščanje</b> dejavnosti v prostor.	/	Ni dodatnih stroškov za Občino	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032



STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
V.	10.	<b>Ukrep 50: Redno izobraževanje</b> odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti – udeležba na najmanj 5 izobraževanjih v času izvajanja strategije.	7.000,00 €	Občinski proračun	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	2025–2032
V.	10.	<b>Ukrep 51: Priprava uravnoteženega proračuna za investicije</b> v posamezne potovalne načine.	/	Ni dodatnih stroškov za Občino	Občina Log – Dragomer	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
V.	10.	<b>Ukrep 52: Imenovanje mobilnostnega koordinatorja na Občini Log – Dragomer</b> , ki v okviru svojih delovnih nalog skrbi za teme s področja mobilnosti in implementacije ukrepov OCPS	/	Ni dodatnih stroškov za Občino	Občina Log – Dragomer	Lahko (+)	»P« 2026



- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018.
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Log – Dragomer (Uradno glasilo e-občina, št. 23/2022).
- Strategija razvoja Občine Log – Dragomer 2016 – 2025.

