

Datum: 13. 2. 2018

OBČINSKEMU SVETU OBČINE BOROVNICA

ZADEVA: Predlog Celostne prometne strategije Občine Borovnica

PRAVNA PODLAGA: Statut Občine Borovnica (Ur. l. RS, št. 67/16)
Poslovnik o delu Občinskega sveta Občine Borovnica (Ur. l. RS, št. 56/2017)

POROČEVALEC: Andrej Klemenc, višji svetovalec za razvoj in razvojne projekte

I. OBRAZLOŽITEV:

Namen Ministrstva za infrastrukturo RS je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov – CPS. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije. S pomočjo CPS pomagamo vzpostaviti trajnostni prometni sistem tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza ter izboljša privlačnost in kakovost mestnega okolja. Celostno urejen promet ne pomeni zgolj bolje izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj. S pripravo CPS in njihovim doslednim izvajanjem bodo slovenske občine stopile na pot trajnostne mobilnosti. Proces spreminjanja načina dela in drugačen pristop k reševanju prometnih problemov sta bistvena za spremembe, tako na ravni urejenosti mest, ki bodo postala prijazna pešcem in kolesarjem, kot na ravni spreminjanja potovalnih navad občanov, ki bodo na račun manjše uporabe avtomobilov prispevali k večjemu deležu trajnostnih oblik mobilnosti. Občine, ki ne bodo imele izdelane CPS ter potrjenega akcijskega načrta za njeno izvedbo, se ne bodo mogle potegovati za sredstva, ki bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov. Ti bodo namenjeni izvedbi ukrepov v okviru potrjenih CPS ter predstavljajo ukrepe trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. Izdelana CPS mora biti skladna s Smernicami za pripravo CPS, z vsemi potrebnimi spremljevalnimi aktivnostmi ter sprejetim akcijskim načrtom za izvedbo CPS.

Občina Borovnica se je odločila za pripravo dokumenta CPS, ker je le-ta pogoj za uspešno kandidiranje na prihajajočih razpisih MzI za sofinanciranje projektov trajnostne mobilnosti. Da bi lahko omenjena sredstva črpali čim prej se je Občinska uprava marca 2017 odločila, da ne čaka na nov razpis MzI za sofinanciranje priprave CPS, temveč da dokument izdela sama ob pomoči podjetja z ustreznimi znanji in referencami. Kot najbolj ugoden ponudnik je bilo izbrano podjetje LOCUS, prostorske rešitve d. o. o., s katerim je bila sklenjena pogodba za izvajanje tehnične in komunikacijske podpore pri pripravi CPS Občine Borovnica v vrednosti znaša 9.800,00 EUR, skupaj z 22% DDV pa 11.956,00 EUR.

S sklepom št. 543/4 -2017 je župan Bojan Čebela v aprilu 2017 imenoval *Odbor za pripravo Celostne prometne strategije Občine Borovnica*, v sestavi: Andrej Podržaj, Dajana Jovanović, Matevž Snoj, Dean Stipančič, Viljem Jereb, Jernej Nučič, Andrej Klemenc in Blaž Kovač. Slednji je julija 2017 podal izstopno izjavo, v delo odbora pa sta se dodatno vključila tudi Bojan Kovačević in Vlado Žerjav. Pri delu odbora sta sodelovali tudi Nina Lipušček iz podjetja *Locus d. o. o.* in Milena Marega iz *Centra za vodenje participativnih procesov*. Obe sta sodelovali tudi pri pripravi in vodenju štirih tematskih posvetov z občani ter pri pripravi vseh gradiv in samega predloga CPS Občine Borovnica, ki ga je v osnovi izoblikoval višji svetnik za razvoj in razvojne projekte Občine Borovnica Andrej Klemenc.

Občani so bili z napovedmi in potekom dogodkov seznanjeni preko medobčinskega glasila *Naš časopis*, preko spletnega portala *Moja občina* ter preko spletne in FB strani občine Borovnica, na kateri so objavljena tudi vsa poročila in gradiva.

Poleg udeležbe na **javnih razpravah** o namenu in procesu priprave CPS Borovnica (23. 3. 2017), stanju prometa v občini in zasnov treh scenarijev mobilnosti (25. 4. 2017), osnutku vizije mobilnosti v občini Borovnica (20. 6. 2017) ter obravnavi osnutka akcijskega načrta za izvedbo vizije (19. 9. 2017) so občani pri oblikovanju strategije lahko sodelovali tudi v aprilu 2017 preko **ankete o stanju prometa in mobilnosti v občini** ter konec leta 2017 preko ankete, s katero so ocenili ustreznost predlagane vizije občine na področju prometa in mobilnosti.

Predlog CPS Občine Borovnica je dne 6. 2. 2018, na svoji 6. seji, obravnaval in potrdil *Odbor za pripravo CPS Borovnica*.

II. PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Borovnica potrjuje **Predlog Celostne prometne strategije Občine Borovnica**.

Župan
Bojan Čebela





Celostna
prometna
strategija
Občine Borovnica

**BOLJ VARNO, PESTRO IN
ZDRAVO OD DOMA DO CILJA**

Osnutek

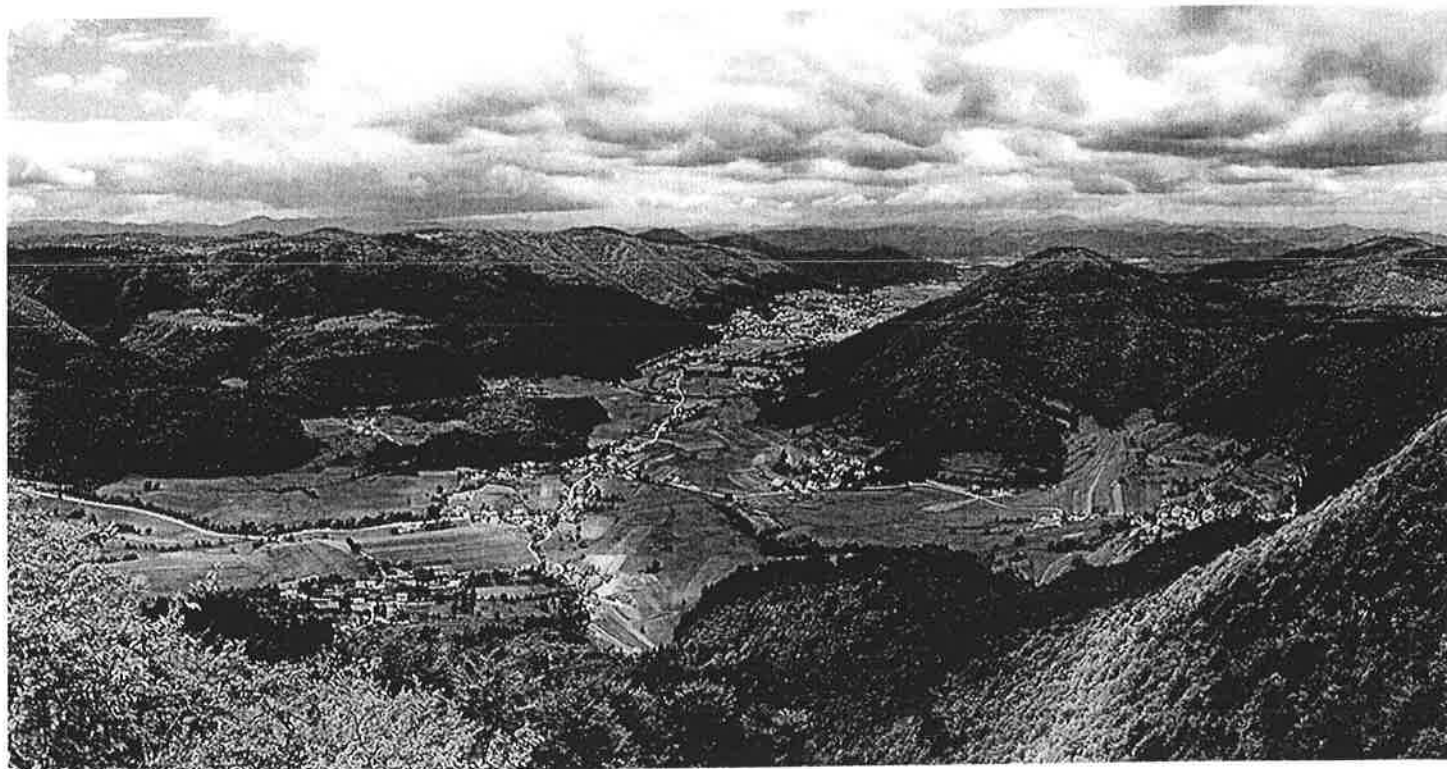


Foto: Jože Pristavec

Celostna prometna strategija Občine Borovnica

Naročnik in založnik:
Občina Borovnica
Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica

Izvajalci:

Občina Borovnica
Paplerjeva ulica 22, 1353 Borovnica
LOCUS prostorske informacijske rešitve, d.o.o.
Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Center za vodenje participativnih procesov
Mlinska pot 12, 1231 Ljubljana Črnuče

Skrbnik pogodbe v imenu Občine Borovnica:
Andrej Klemenc, Občina Borovnica

Vodja strokovne skupine:

Maja Šinigoj, univ. dipl. inž. arh., LOCUS d. o. o.

Izdelovalci:

Občina Borovnica
mag. Jernej Nučič, univ. dipl. ing. grad.
Krune Stevanovski, univ. dipl. ing. arh.
Andrej Klemenc, univ. dipl. politolog
LOCUS d. o. o.:
Leon Kobetič, univ. dipl. inž. grad.
Nina Lipušček, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Tjaša Petelin Bača, spec. za posl.
Tosja Vidmar, univ. dipl. geog.

Avtorji fotografij:

Jože Pristavec
Bojan Čebela
Slavica Peševska
Andrej Klemenc
arhiv LOCUS d. o. o.

Jezikovni pregled:

Simona Stražišar

Oblikovanje in postavitvev:
Tisk:

Naklada: 50 izvodov

Borovnica, februar 2018

Kazalo:

1	POVZETEK CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE BOROVNICA	2
	»SKUPAJ ZA BOLJŠO MOBILNOST IN VARNEJŠI PROMET!«.....	2
2	DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA .	4
2.1	Kaj prinaša Celostna prometna strategija? . Napaka! Zaznamek ni definiran.	
2.2	Proces priprave Celostne prometne strategije ... Napaka! Zaznamek ni definiran.	
3	ŽIVLJENJE IN MOBILNOST V OBČINI BOROVNICA DANES	6
3.1	»Uživamo prednosti življenja na podeželju, do urbane mobilnosti pa nam še precej manjka!«	6
3.2	Prometna varnost v občini Borovnica	7
3.3	Kaj o stanju prometa menijo prebivalci občine Borovnica?	9
3.3	Stanje peš prometa	12
3.4	Stanje na področju kolesarskega prometa	14
3.5	Stanje na področju javnega potniškega prometa.....	16
3.6	Stanje na področju motornega in mirujočega prometa.	17
4	SCENARIJI	21
5	VIZIJA	26
6	HOJA	27
7	KOLESARJENJE	28
8	JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	34
9	MOTORNI PROMET.....	37
10	PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI..	39
11	AKCIJSKI NAČRT	45
	Seznam virov in literature.....	45

POVZETEK CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE BOROVNICA

Namen:

Občina Borovnica se je izdelave **Celostne prometne strategije (CPS)** lotila z namenom, da pride do dokumenta, ki bo pod usmeritve za bolj varne in udobne prometne povezave v njej, bolj pestro izbiro načina s katerim občani dostopajo do najbolj pogostih prometnih ciljev v občini ter bolj pogosto izbiro tistih načinov, ki krepijo zdravje in ne povzročajo emisij hrupa, onesnaževal zraka in toplogrednih plinov. Obenem je občina želela tudi izpolniti enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za kohezijska sredstva EU in sredstva iz proračuna Republike Slovenije, namenjena izboljšanju prometne varnosti ter povečanjem deležev nemotoriziranega in javnega prevoza. Da bi bil ta pogoj izpolnjen čim prej Občina Borovnica ni čakala na nov razpis *Ministrstva za infrastrukturo za sofinanciranje CPS*, temveč je skladno s *Smernicami za izdelavo CPS*, ki jih je pripravilo ministrstvo, dokument izdelala sama ob strokovni pomoči podjetja *Locus – prostorske rešitve d. o. o.*

Proces priprave CPS Občine Borovnica

Marca 2017 je župan *Bojan Čebela* imenoval **Odbor za pripravo CPS Občine Borovnica** v katerem so sodelovali *Andrej Podržaj* kot predsednik *Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu*, *Kruno Stevanovski* kot občinski urbanist, *Dean Stipančič* kot predstavnik MIREd, *Viljem Jereb* kot predstavnik Policijske postaje Vrhnika, *Matevž Snoj* v imenu koncesijskega upravljavca občinskih cest JP KPV d. o. o., *mag. Jernej Nučič* in *Andrej Klemenc* v imenu občinske uprave, *Dajana Jovanović* kot predstavnica OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica in *Blaž Kovač* kot predstavnik staršev. Slednji je poleti 2017 izstopil, v delo odbora pa sta se vključila *Bojan Kovačević* in *Vlado Žerjav*. Pri delu odbora sta sodelovali *Nina Lipušček* iz podjetja *Locus* in *Milena Marega* iz Centra za vodenje participativnih procesov. Obe sta sodelovali tudi pri pripravi in vodenju štirih tematskih posvetov z občani ter pri pripravi vseh gradiv in samega predloga CPS Občine Borovnica. Občani so bili z napovedmi in potekom dogodkov seznanjeni preko medobčinskega glasila *Naš časopis*, preko spletnega portala *Moja občina* ter

preko spletne in FB strani občine Borovnica, na kateri so objavljena tudi vsa poročila in gradiva.

Poleg udeležbe na **javnih razpravah o namenu in procesu priprave CPS Borovnica** (23. 3. 2017), **stanju prometa v občini in zasnovi treh scenarijev mobilnosti** (25. 4. 2017), **osnutku vizije mobilnosti v občini Borovnica** (20. 6. 2017) ter obravnavi **osnutka akcijskega načrta za izvedbo vizije** (19. 9. 2017) so občani pri oblikovanju strategije lahko sodelovali tudi v aprilu 2017 preko **ankete o stanju prometa in mobilnosti v občini** ter konec leta 2017 preko ankete, s katero so ocenili ustreznost predlagane vizije občine na področju prometa in mobilnosti.

Predlog CPS Občine Borovnica je 6. 2. 2018 obravnaval in potrdil **Odbor za pripravo CPS Borovnica**.

Ključne ugotovitve in scenariji razvoja prometa in mobilnosti v Občini Borovnica

Ključne ugotovitve glede stanja prometa v občini so, da cest v občini ne primanjkuje in da v občini ni zastojev ter večjih težav s parkiranjem vozil, da pa so tako **regionalna kot občinske ceste** preozke, slabo vzdrževane ter na številnih mestih neustrezno speljane in nepregledne, zato so **potrebne temeljite in celovite obnove** ter v številnih primerih tudi rekonstrukcije. Zaradi dokaj številnih ter relativno hitrih in udobnih vlakov ima javni potniški promet proti Ljubljani zelo velik delež pri prevozu na delo in izobraževanje, njegove storitve pa občani ocenjujejo kot solidne, vendar potrebne izboljšanja. Občani pa so zelo nezadovoljni z zelo omejenimi možnostmi javnega potniškega prevoza proti Vrhniki. Prav tako kot neustrezno ocenjujejo tudi prometno kulturo, poleg **varnosti kolesarjev in pešcev** pa **kot največjo vrednoto ocenjujejo** hiter in ekonomičen JPP ter udobnost in hitrost potovanja ter dostopnost do pomembnih ustanov in ciljnih točk v občini. Glede slednje glavne kritike niso namenjene omejenim možnostim parkiranja v neposredni bližini, temveč neustreznemu oz. prekratnemu času obratovanja pošte, banke in knjižnice, pa tudi trgovin v občini.

Analize podatkov so pokazale, da so se v zadnjih desetih letih kljub občutnem povečanju prebivalstva in nekoliko manjšem povečanju registriranih motornih vozil **prometne obremenitve cest nekoliko zmanjšale**, se je pa za dobrih 20% **povečalo število potnikov na vlakih** v Ljubljano in iz Ljubljane. Trend povečane rabe osebnih motornih vozil pa se je začel ponovno vzpenjati leta 2015. **Izboljšala se je tudi prometna varnost** in sicer ne toliko kar se tiče števila prometnih nesreč nasploh,

temveč predvsem zmanjšanja števila prometni nesreč z mrtvimi in huje poškodovanimi udeleženci. V zadnjih treh letih ni bila zabeležena nobena tovrstna nesreča.

Scenariji

Pri pripravi CPS Občine Borovnica so bili oblikovani **trije scenariji**. Vsi vključujejo **temeljito izboljšanje cestne infrastrukture**. V t. i. ničelnem scenariju je to tudi vse, **scenarij 1** pa v prid večje pretočnosti in krajših potovalnih časov predvideva **gradnjo obvozne ceste** ob Borovniščici med regionalno cesto in Dražico, kar bi omogočilo tudi uvedbo enosmernega prometnega režim v večjem delu vaškega jedra Borovnice. Izgradnja obvozne ceste pa bi zahtevala od 2 -3 milijone €, zato je realizacija odvisna od sicer ne najbolj obetavnih možnosti državnega sofinanciranja. **Scenarij 2** pa stavi ob posodobitvi cest predvsem na **izgradnjo ustrezne infrastrukture za kolesarje in pešce**, izboljšanje možnostim JPP, zlasti z **uvedbo fleksibilnega JPP »na klic« do Vrhnike** ter **spremembo potovalnih izbir in navad** v prid večjemu deležu hoje, kolesarjenja in JPP ter kombinacij le teh. V vseh scenarijih ima ustrezno mesto tudi elektrifikacija cestnega prometa oz. **izgradnja infrastrukture za polnjenje e-vozil**.

Vizija

Občina Borovnica je tako po cestah kot predvsem po železnici dobro dostopna in ima razvito visoko kulturo sobivanja ter medsebojnega upoštevanja različnih udeležencev v prometu. To ob temeljito posodobljenih cestah in železnici ter pametno oblikovanem in s pametnimi tehnologijami opremljenem prometnem prostoru vsem omogoča varne poti v službo in šolo ter po različnih opravkih v službenem in prostem času. Obenem pa zagotavlja pestro izbiro kombinacij potovalnih načinov, zmanjšanje obremenitev s hrupom, izpusti onesnaževal zraka in toplogrednimi plini ter podpira razvoj turizma in novih oblik podjetništva.

V nadaljevanju so izdelane konkretne vizije za področja hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in motoriziranega prometa ter presečna vizija spreminjanja mobilnostnih vzorcev in navad. Vse vizije vsebujejo navedbo konkretnih ciljev in ukrepov, s katerimi bodo ti doseženi za odboji prvih pet in nadaljnjih pet let po sprejemu strategije.

Akcijski načrt

Celostni prometni strategiji Občine Borovnica je na koncu dodan tudi akcijski načrt po posameznih

področjih, ki opredeljuje cilje, ukrepe, njihove nosilce, obdobje predvidene realizacije, okvirne vsote potrebnih sredstev ter indikativno navedbo virov teh sredstev

Več o procesu priprave CPS Občine Borovnica, vključno z vsemi predstavami in gradivi ter **Predlogom CPS Občine Borovnica** si lahko preberete na:
<http://www.borovnica.si/projekti/cps-borovnica/>

SKUPAJ ZA BOLJŠO MOBILNOST IN VARNEJŠI PROMET!



Slika 1: V letu 2017 je Borovnica dobila prvo javno polnilno mesto za električna vozila.

Foto: A. Klemenc

V občini Borovnica se trudimo bistveno izboljšati cestnoprometno infrastrukturo, saj je ta v osnovi še iz časov, ko so bili avtomobili redki, glavna prevozna sredstva pa konjske vprege in kolesa. A to je le nujen, ne pa tudi zadosten korak k boljši mobilnosti in varnejšemu prometu. Ob posodobitvi infrastrukture moramo zagotoviti varnejši prometni prostor za šibkejše udeležence v prometu, izboljšati kakovost storitev železniškega potniškega prometa in zmanjšati negativne vplive železnice na življenje in okoljska tveganja v občini, omogočiti večjo izbiro prometnih načinov in več možnosti kombiniranja različnih prometnih sredstev. Spremeniti moramo tudi naše prometne razvade oz. oblikovati navade, ki nas bodo vodile k uporabi tiste kombinacije prevozov, ki bo najbolj optimalna tako z vidika naših časovnih in finančnih stroškov in zdravja kot tudi z vidika varstva okolja in podnebja. A pri vsem tem, predvsem pri slednjem, ne gre brez aktivnega sodelovanja občanov. Le tako bomo dosegli, da bomo deležni vseh prednosti

življenja v naši lepi Borovniški kotlini ter urbane mobilnosti, ki nam bo omogočila, da bomo marsikam in marsikdaj hitro in udobno prišli na cilj, ne da bi za to nujno rabili (svoj) osebni avto.

Zaradi majhnega števila prebivalcev na prvem razpisu Ministrstva za infrastrukturo za sofinanciranje Celostnih prometnih strategij (CPS) nismo imeli možnosti, da za njeno izdelavo pridobimo nepovratna sredstva. Ker želimo čim prej izkoristiti sredstva, ki so na voljo za trajnostno mobilnost iz evropskih in nacionalnih virov, nismo čakali nove priložnosti, da pridobimo državno podporo za izdelavo CPS. Strategijo smo s pomočjo podjetja Locus d. o. o., ki ima na tem področju ustrezne izkušnje, pripravili za približno enako vsoto, kot bi jo morali pripevati za izdelavo državno sofinanciranega dokumenta. Kljub temu je naša CPS tako glede procesa kot tudi same strukture in vsebine končnega dokumenta in *Akcijskega načrta* popolnoma skladna s predpisanimi *Smernicami Ministrstva za infrastrukturo za izdelavo CPS*.

V nasprotnem primeru bi se lahko zgodilo, da ne bi mogli izkoristiti možnosti kandidiranja za evropska sredstva za gradnjo parkirišča »parkiraj in prestopi« (P+R) pri železniški postaji Borovnica ter za gradnjo kolesarskih povezav, ki povezujejo urbano središče s podeželskim zaledjem v sklopu *Dogovora za razvoj Ljubljanske urbane regije*.

Z angažiranjem občinske uprave, članov Odbora za pripravo CPS Občine Borovnica ter ne nazadnje tudi vseh občanov, ki so izpolnili ankete in/ali se udeležili tematskih posvetov, nam je s podporo strokovnjakov iz podjetja Locus prostorske informacijske rešitve d. o. o. uspelo pravočasno izdelati dokument, ki je pred vami.

Z njegovo pomočjo bomo pospešili in nadgradili naša prizadevanja za bolj varen in udoben promet ter bolj trajnostno mobilnost v naši občini.

Bojan Čebela, župan Občine Borovnica

1 »BOLJ VARNO, PESTRO IN ZDRAVO OD DOMA DO CILJA!«



Slika 2: Borovnica se je v zadnjem stoletju in pol razvila zlasti zaradi lege ob strateški železniški povezavi; na sliki je ostanek nekdanjega mogočnega Borovniškega viadukta na progi Dunaj–Trst.

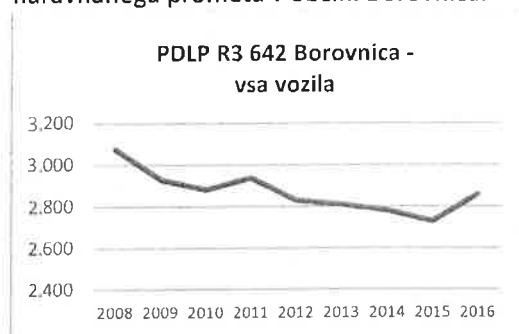
Foto: Andrej Klemenc

Naše občine ne bo nikoli neposredno prečil noben evropski cestni koridor in o neposrednem priključku na avtocestni križ ne kaže več niti sanjati. Celo sodobna cestna povezava po spodobno široki regionalni cesti do Ljubljane in do Vrhnike je, vsaj kratkoročno, le pobožna želja. A to še ne pomeni, da smo že zaradi tega obsojeni na zaostalost in slabo mobilnost. V dobrem in slabem smo na pomembnem železniškem prometnem koridorju, kljub vsemu smo na Vrhniki z avtom lahko v manj kot četrt ure in v Ljubljani v slabe ali dobre tri četrt ure. V dobre pol ure, kot jih nekdo v Ljubljani z mestnim avtobusom potrebuje od končne postaje do centra, lahko v normalnih vremenskih in prometnih razmerah dosežemo center Ljubljane, Logatec, Horjul, Ig ali Grosuplje. In le malo več potrebujemo do Domžal, letališča Brnik, Postojne ali Cerknice. Ko bosta narejena nova priključka na avtocesto na Vrhniki in na Logu, bomo marsikje lahko še pet ali deset minut prej.

Ne smemo pa pozabiti, da so za številne med nami, zlasti za najmlajše in tiste, ki so stopili v sedmo desetletje življenja in čez, najbolj pogoste vsakodnevne poti dolge od nekaj sto metrov do nekaj kilometrov. In da jih na teh poteh, ki jih je najhitreje in najbolj zdravo opraviti peš ali na kolesu, ne bi smeli ogrožati

tisti, ki se jim mudi v službo ali drugam. Bolj mobilni so tisti, ki v krajšem času opravi več opravkov in ne tisti, ki je čim hitreje na enem cilju.

Do sedaj smo promet načrtovali predvsem tako, da bi bili lahko vsi čim prej z avtomobilom na čim bolj oddaljenih ciljih. Kako pa se bo prometni sistem razvijal in katere možnosti izbire potovalnih načinov bodo imele prednost, je odvisno od strateškega odločanja in načrtovanja. Na nekaterih območjih prevladajo obsežna parkirišča ter usmeritev v nove in širše ceste, drugod odločevalci postavijo v središče možnosti, da večino poti opravimo peš ali s kolesom in/ali z javnim prevozom. Na vprašanje, kaj je bolj v skladu s potrebami prebivalcev, lahko odgovorijo le oni sami! Vendar ne tako, da upoštevajo zgolj obstoječe možnosti in sedanje stanje, ki jih le-to ponuja. **Potrebno si je znati in upati predstavljati tudi alternativne možnosti. Pri vsem skupaj pa se zavedati prostorskih, tehničnih in finančnih omejitev.** To je pristop, na osnovi katerega so pripravljene smernice za razvoj trajnostno naravnane prometa v občini Borovnica.



Graf 1: Obremenitve prometno najbolj obremenjene ceste v občini – regionalne ceste R3 642 na odseku Vrhnika–Podpeč – so se od leta 2008 do 2015 zmanjševale, nato pa se nakazuje ponoven trend povečanja (PDRP-povprečni letni dnevni promet). Vir: Ministrstvo za infrastrukturo RS

Celostna prometna strategija Občine Borovnica je dokument, ki določa usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti na osnovi poglobljenega sodelovanja s prebivalci. Dokazuje, da ima občina dovolj priložnosti, da postane **privlačno podeželsko območje** v neposrednem zaledju slovenskega glavnega mesta, ki na osnovi **solidne cestne infrastrukture in dobrih železniških povezav ponuja raznolike in uravnotežene oblike možnosti uporabe različnih potovalnih**

načinov, kar je sicer značilnost urbanih območij. Ustrezno zasnovan prometni sistem lahko ponudi nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja in bivanja. Tudi v občini Borovnica lahko poleg avtomobilov **dobijo pravo veljavo pešci in kolesarji ter ranljive skupine** prebivalcev, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi. Z urejenim parkiranjem ob železniški postaji, njeno boljšo in varnejšo dostopnostjo s kolesom in peš, enotno vozovnico, bolj pogostimi povezavami ter novimi postajališči pa bo mogoče **z vlakom opraviti še večji delež poti** v Ljubljano na delo in izobraževanje ter po opravkih.



Slika 3: Bolje organiziran, inovativen in fleksibilen javni prevoz in elektrifikacija vozil obetata tudi manj hrupa, onesnaževanja zunanjega zraka in izpustov toplogrednih plinov iz prometa.
Foto: Anderj Klemenc

V občini, ki bi na ta način postala tudi zgled sodobne prometno načrtovane manjše podeželske občine, bi prebivalci imeli na voljo **raznovrstne udobne in kakovostne možnosti prevoza**: hiter, udoben in pogost železniški potniški prevoz, nadgrajen s prevozi na klic za starejše občane za nujne poti v občini in do Vrhnike, z izboljšano mrežo cestnih povezav v občini in do sosednjih občin ter – upoštevajoč značilnosti poselitve in velikost občine – razvejano mrežo varnih, udobnih, neprekinjenih ter čim bolj neposrednih povezav za kolesarje in pešce. Prebivalci bi se tudi pogosteje odločali za skupno vožnjo oz. deljeni najem vozil ter za kombiniranje lastne vožnje z javnim potniškim prevozom, zlasti z vlakom.

Kako uresničiti te možnosti? **Ključ za spremembe je v spremembi predstav in vrednot ter v drugačnem načrtovanju prometa.** Z dolgoročnimi ukrepi se lahko

skupnost zavestno odmakne od pričakovanja vse večjega avtomobilskega prometa in se usmeri v bolj trajnostne oblike mobilnosti. Ustrezno načrtovanje vzpostavlja **varne, privlačne in za vse prebivalce dostopne javne odprte prostore**, hkrati pa poskrbi za boljšo izkoriščenost **obstojećih prometnih površin**, ki pa so brez dvoma potrebne **temeljite obnove**, ponekod pa tudi **rekonstrukcije**.

Ne kaže pozabiti tudi na to, da so ne le razdalje znotraj občine in do Vrhnike, temveč tudi do Ljubljane z okolico že danes povsem obvladljive tudi z vozili z električnim pogonom. Zato ne nameravamo biti samo zapozneli sledilci tako v Evropi kot v Sloveniji vse močnejšega in vse bolj prodornega **trenda elektrifikacije cestnega prometa**, temveč tudi na tem področju narediti bolj odločne in hitrejše korake.

Celostna prometna strategija Občine Borovnica si zastavlja cilje, ki uresničujejo načela trajnostne mobilnosti in večje prometne varnosti v kakovostno urejenem javnem prostoru. **Doseženi cilji bodo zagotovili bolj zdrav način življenja in povečali kakovost bivanja v naši občini.**

2 DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA

Celostna prometna strategija je prvi in ključni korak k drugačnemu prometnemu načrtovanju. Z njo Občina Borovnica oblikuje učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi bo dosegla celostne spremembe na področju mobilnosti. Te spremembe bodo posledično povečevale kakovost bivanja v občini.

2.1 Zakaj je Celostna prometna strategija tako pomembna?

Celostna prometna strategija prinaša drugačen način prometnega načrtovanja. Od samega začetka upošteva, da so v prometu različni udeleženci, ne samo vozniki osebnih motornih vozil. Pozornost namenja potrebam vseh deležnikov. Načrtovanje ni namenjeno prevoznemu sredstvu, temveč temu, da ljudje lahko dosežejo različne cilje svojih potovanj z raznolikimi prevoznimi sredstvi oz. kombinacijami njihove uporabe. Pri tem pa dobijo prednost tisti potovalni načini, ki so ob primerljivih časovnih stroških in finančnih izdatkih bolj zdravi in manj obremenjujejo okolje.

Priprava *Celostne prometne strategije* temelji na **boljšem vključevanju in obveščanju javnosti**. V celoten proces načrtovanja aktivno vključuje širok krog udeležencev, tako splošno javnost kot ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti zelo dobro poznajo. Zato je *Celostna prometna strategija* dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, tudi zainteresirani občani. Ti so zaradi tega bolj pripravljeni in motivirani, da sodelujejo tudi pri njenem uresničevanju.



Slika 4: Prva javna razprava za pripravo CPS Občine Borovnica
Foto: Nina Lipušček

Celostna prometna strategija pripomore k **dvigu kakovosti bivanja**. Preko ukrepov se zagotavlja **boljša varnost udeležencev v prometu** in dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom. **Zmanjšujejo se škodljivi vplivi prometa na zdravje**, kot so **onesnaženost zraka**, hrup in izpusti toplogrednih plinov. Izboljšuje se razmerje med stroški in učinkovitostjo, kar pomeni, da za opravljene poti plačujemo manj oz. so manjši celotni, tudi tako imenovani **eksterni stroški** potovanj (stroški, ki vključujejo škode za zdravje in okolje). Povečuje se **tudi privlačnost in kakovost urbanega prostora**, v katerem je manj grožen prometnih nesreč in v večji meri ta spet postaja prostor srečevanj ljudi in dogodkov, ki so namenjeni njim.

Zaradi zaznavanja in upoštevanja potrebe različnih deležnikov ter njihovega aktivnega vključevanja v oblikovanje vizije, usmeritev in ukrepov se ne izboljšajo le tehnični parametri prometnega sistema, temveč posredno tudi prometna kultura in upravljanje prometnega sistema.

2.2 Kako je potekala priprava Celostne prometne strategije?



Občina Borovnica je pripravo *Celostne prometne strategije* v celoti izvedla s sredstvi iz občinskega proračuna za leto 2017. Izdelana strategija in potrjen akcijski izvedbeni načrt sta pogoj za pridobitev sredstev, ki bodo na voljo na nadaljnjih razpisih. Sredstva s teh razpisov bodo spodbujala uresničitev ukrepov za trajnostno mobilnost, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. Izdelana je v skladu z vsemi strokovnimi smernicami, kakor jih opredeljujeta dokumenta *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost* in *Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*, ki ju je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

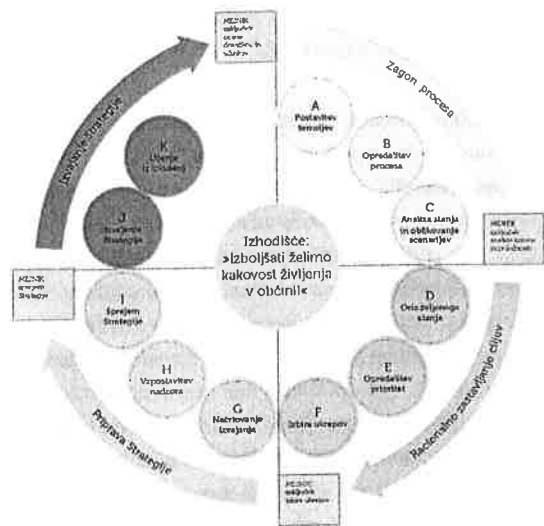
Priprava strategije se je začela marca 2017 in se zaključila v februarju 2018.

Pomembna novost pri pripravi celostne prometne strategije je participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah procesa. Prebivalce so k sodelovanju spodbujale številne komunikacijske aktivnosti: spletne ankete, posveti, delavnice, predstavitve dobrih praks itd. Z izražanjem svojih mnenj, stališč in potreb so vplivali na aktivnosti in na vsebino strategije.

»Kakšna bo občina leta 2030? Kako bi se radi gibali in potovali znotraj občine ter kakšne možnosti za doseganje ciljev potovanja zunaj njenih meja bi želeli imeti? Kako naj oblikujemo prometni prostor, ki je bil zasnovan za konjske vprege, da bo ustrezal tako voznikom motornih vozil kot kolesarjem in pešcem in bodo institucije, trgovski in gostinski lokali ipd. dostopni tudi starejšim, otrokom in ljudem z različnimi omejitvami?« To so bila vprašanja, na katera so pripravljavci iskali odgovore skupaj z občani. Vse pridobljene informacije in analize stanja ter želje, potrebe in predlogi prebivalcev so bili osnova za pripravo vizije razvoja občine.

Vizija je vodila v oblikovanje strateških in specifičnih ciljev, ti pa v izdelavo akcijskega načrta, ki združuje svežnje ukrepov.

Participativno ustvarjena strategija in vizija ter dosledno izvajanje ukrepov samo po sebi še ne zagotavlja tudi uresničevanja ciljev. K rezultatom bodo vodila tudi revidiranja v času izvajanja ukrepov, ki so predvidena v obdobjih od dveh do petih let in s katerimi bomo spremljali, ali se približujemo načrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo tudi osnova za ustrezna nadgrajevanja oz. spremembe strategije.



3 ŽIVLJENJE IN MOBILNOST V OBČINI BOROVNICA DANES

Analiza stanja je ključ do poznavanja obstoječih dobrih in slabih praks, opozarja na nevarnosti in razgalja slabosti. Podaja jasno sliko izzivov občine in priložnosti, na katerih se lahko gradijo nadaljnje rešitve.

3.1 »Uživamo prednost podeželskega okolja, do urbane mobilnosti pa nam še precej manjka!«

Dolgoročni trend rasti prebivalstva v občini Borovnica je pozitiven. Od zaključka izgradnje novega naselja stanovanjskih blokov je v zadnjih petih letih prirast prebivalstva izrazito pozitiven, tako da občina Borovnica beleži enega največjih prirastov prebivalstva v državi. Od konca leta 2012 do konca leta 2017 se je po podatkih *Statističnega urada Republike Slovenije (SURS)* število prebivalcev povečalo s 3.392 na 4.408, kar pomeni skoraj **30 % prirast prebivalstva**. Število otrok do vključno 14. leta starosti je doseglo 778 in za okoli 10 % presegló število starejših od 65 let. S povečevanjem števila mladih lahko tako ob velikem številu starejših občanov pričakujemo povečane potrebe po kakovostnih in varnih urbanih površinah ter območjih, ki bodo namenjena samo pešcem in kolesarjem na eni strani ter po fleksibilnih in individualiziranih načinih javnega prevoza na drugi.

Skupni prirast prebivalstva
Dimenzije: LETO
Borovnica, skupni prirast. (število)

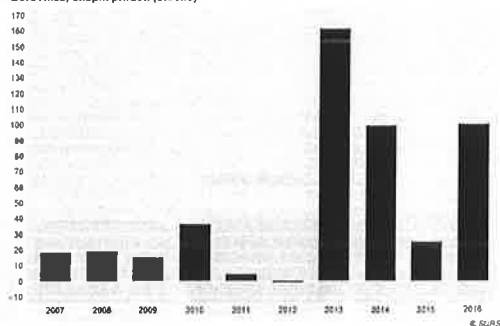


Diagram 1: Skupni prirast števila prebivalcev v občini Borovnica med letoma 2007 in 2016 (po letih)

Vir: SURS

Po večletnem upadanju se postopoma spet zvišuje tudi število delovno aktivnih prebivalcev, vendar njihovo število, še manj pa njihov delež, še ne

dosegata ravni pred začetkom zadnje finančno-gospodarske krize.



Graf 2: Delovno aktivno prebivalstvo v občini Borovnica v mesecu decembru med letoma 2007 in 2016

Vir: SURS

Občina z delovnimi migracijami močno gravitira na Ljubljano. Dobra polovica delovno aktivnega prebivalstva občine se vozi na delo v Ljubljano, dobra petina pa v druge občine, tako da se delež tistih, ki so zaposleni zunaj meja občine, giblje okoli 85 %. **Znotraj občine Borovnica je tako zaposlenih le okoli 15 % delovno aktivnih prebivalcev občine.** Tistih, ki bivajo izven občine Borovnica in se sem vozijo na delo, je bilo konec leta 2016 357 in so predstavljali 57 % zaposlenih v občini. K vsakodnevnim migracijam veliko prispevajo tudi srednješolci in študentje, med katerimi se večina z vlakom vozi v šolo oz. na študij v Ljubljano.

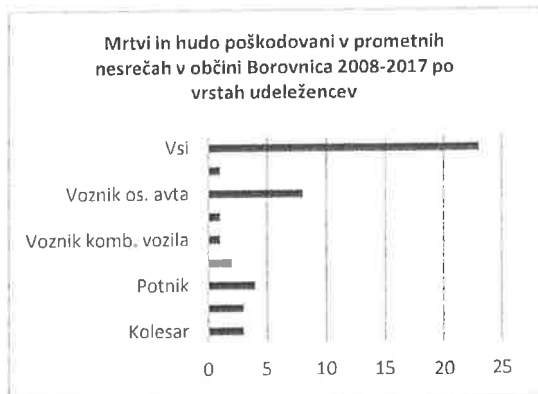


Slika 5: Glavni prometni tokovi v občini

Vir: lastna kompilacija

Znaten del tistih, ki dnevno migrirajo na delo v Ljubljano, z osebnim avtomobilom v prestolnico potuje prek Vrhnike, zato je to potrebno upoštevati pri obravnavi oz. interpretaciji podatkov o številu oz. deležu osebnih vozil, ki dnevno vozijo v smeri Vrhnike.

3.2 Prometna varnost v občini Borovnica



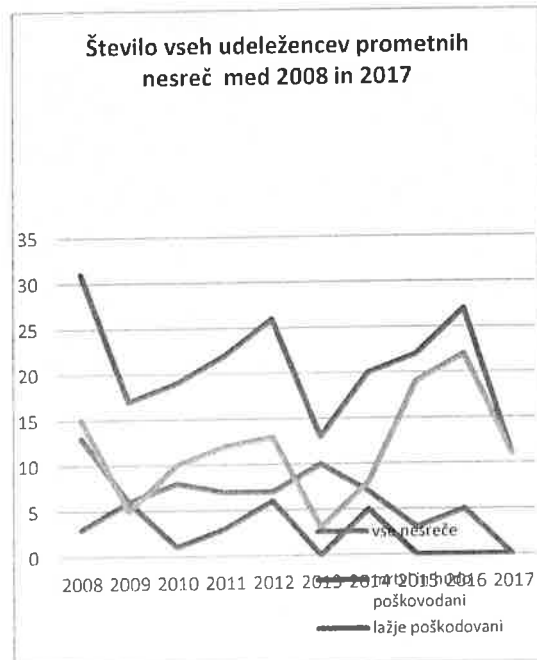
Graf 2: Število mrtvih in hudo poškodovanih po vrsti prometnih udeležencev v občini Borovnica med letoma 2008 in 2017

Vir: Prometna policija

V zadnjih desetih letih sta na območju občine Borovnica v prometnih nesrečah izgubila življenje po en voznik osebnega avtomobila in pešec, huje pa je bilo poškodovanih osem voznikov osebnih avtomobilov, štirje potniki, trije kolesarji, po dva pešca in voznika motornih koles ter po en voznik specializiranega vozila, kombiniranega vozila in motorist. Skupaj je bilo mrtvih ali huje poškodovanih 24 oseb, pri čemer po letu 2014 ni bilo nobene tovrstne nesreče, manjše je bilo tudi število nesreč z lažje poškodovanimi. Je pa znatno poraslo število nesreč z materialno škodo. Podobno velja tudi za število vseh udeležencev v prometnih nesrečah v tem obdobju, ki je bilo z 31 najvišje leta 2008, z 11 pa najnižje v letu 2017.

Potrebno je upoštevati, da zaradi majhnega števila dogodkov ne moremo z zanesljivostjo sklepati, da gre za značilen dolgoročni trend, saj je bilo npr. leto 2016 drugo po številu vseh udeležencev prometnih nesreč. Kljub temu lahko sklenemo, da se je ob občutnem povečanju števila vozil stanje prometne varnosti v občini v zadnjih letih izboljšalo. Prav tako moramo izpostaviti, da v vsem obdobju ni bilo niti

enega mrtvega ali huje poškodovanega voznika traktorja ali delovnih strojev.



Graf 3: Število vseh udeležencev nesreč, mrtvih in hudo ter lažje poškodovanih in udeležencev v nesrečah z zgolj materialno škodo v občini Borovnica po letih - med 2008 in 2017

Vir: Prometna policija

Nesreča, v kateri je leta 2014 izgubil življenje pešec, se je zgodila na odseku regionalne ceste R3 642 Vrhnika–Podpeč. Na tej cesti sta se v tem obdobju zgodili še dve prometni nesreči s huje poškodovanimi osebami. V naselju Borovnica pa šest, poškodovana pa sta bila dva pešca. Ostalih 9 nesreč se je zgodilo izven regionalne ceste v ostalih naseljih v občini. Od treh hudo poškodovanih kolesarjev v tem obdobju se je eden poškodoval pri spustu na cesti s Pokojišča, eden v naselju Borovnica in eden v naselju Brezovica pri Borovnici.



Slika 6 Večina glavnih kritičnih točk v prometu v občini Borovnica
Vir: Lastna kompilacija na osnovi podatkov Prometne policije

Za bolj celovito sliko bi bilo potrebno analizirati statistiko prometnih nesreč v 20-letnem ali daljšem obdobju, v katerem – kar se mreže cestnih povezav in kakovosti cestnoprometne povezave tiče – ni prišlo do bistvenih sprememb oz. izboljšav. Za bolj podrobno sliko glede kritičnih mest pa je potrebno vzeti v ozir mikrolokacije prometnih nesreč. Predvsem nesreč, v katerih je prišlo do smrtnih izidov in hujših poškodb.



Sliki: 7 in 8 Med najbolj nevarne prometne površine v občini – zlasti za pešce in kolesarje - spada Zalarjeva cesta, predvsem odsek skozi vaško jedro Borovnice. Foto: Andrej Klemenc

S smrtnim izidom	Pešec	10. 1. 2014	VRHNIKA-PODPEČ-LJ (PERUZ.)
S hudo telesno poškodbo	Kolesar	20. 3. 2010	PADEŽ-VRHNIKA
		13. 6. 2014	BREZOVICA PRI BOROVNICI
	Pešec	18. 6. 2011	BOROVNICA
		27. 2. 2012	BOROVNICA
	Potnik	27. 9. 2009	DOL PRI BOROVNICI
		13. 10. 2012	VRHNIKA-PODPEČ-LJ (PERUZ.)
	Voznik kolesa z motorjem	26. 6. 2008	BOROVNICA
		17. 2. 2011	BOROVNICA
	Voznik kombiniranega vozila	7. 7. 2014	PRISTAVA-BOROVNICA
	Voznik motornega kolesa	6. 9. 2009	BREG PRI BOROVNICI
	Voznik osebnega avtomobila	5. 4. 2008	PAKO
		6. 9. 2009	BREG PRI BOROVNICI
		27. 9. 2009	DOL PRI BOROVNICI
		18. 6. 2011	BOROVNICA
		27. 2. 2012	BOROVNICA
		19. 10. 2012	PAKO
		7. 7. 2014	PRISTAVA-BOROVNICA
		13. 10. 2012	VRHNIKA-PODPEČ-LJ (PERUZ.)
	Voznik specialnega vozila		

Preglednica 1: Umrli in hujše poškodovani na območju občine Borovnica v letih od 2008 do 2017 glede na vrsto udeleženca, datum in cesto/kraj nesreče

Vir: Prometna policija

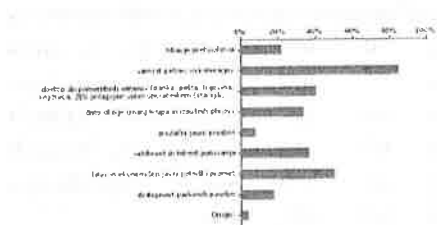
VRSTA NESREČE VRSTA UDELEŽENCA DATUM NASELJE/CESTA

3.3 Kaj o stanju prometa menijo prebivalci Borovnice?

Za potrebe analize stanja prometa je bila v aprilu 2017 izvedena anketa. Občani Borovnice so lahko izrazili svoje mnenje ter stališča o stanju prometa in prometnih površin v občini. Med tistimi, ki so izpolnili anketo, je bila skoraj polovica starih med 27 in 40 let, tretjina pa med 40 in 65 let.

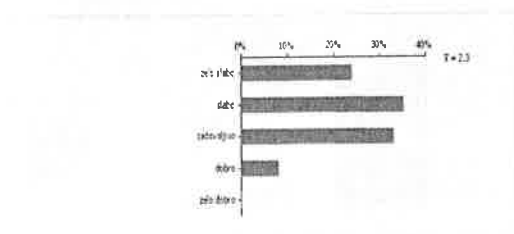
Anketa je pokazala, kako so s stanjem prometa zadovoljni ter s kakšnimi ovirami se na različnih poteh srečujejo prebivalci občine, katere vrednote so pri prometnem načrtovanju za njih najbolj pomembne ter podala odgovore na druga vprašanja s področja prometa.

Iz ankete je razvidno, da – glede vrednot, ki naj usmerjajo načrtovanje prometa – prebivalci daleč pred vsem ostalim izpostavljajo varnost pešcev in kolesarjev, sledijo ji hiter in ekonomičen JPP ter dostop do pomembnih ustanov ter udobnost in hitrost potovanja.



Graf 4: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v občini Borovnica
Vir: Anketni vprašalnik

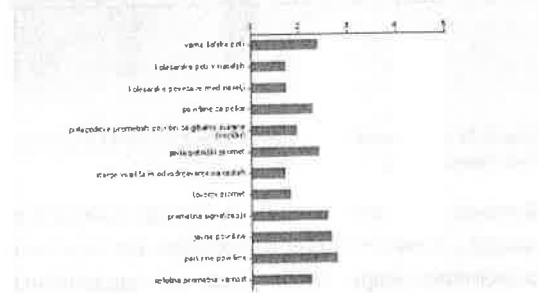
Prebivalci občine Borovnica so zelo nezadovoljni s stanjem prometa v občini. Da je stanje slabo ali zelo slabo, meni dobrih 60 % anketirancev.



Graf 5: Ocena stanja prometa v občini Borovnica
Vir: Anketni vprašalnik

Občani si želijo izboljšav na vseh področjih, saj nobeno na ocenjevalni lestvici med 1 (zelo slabo) in 5 (zelo dobro) v povprečju ni doseglo ocene 3 oz. zadovoljivo. Še najbolj so se ji približale: stanje parkirnih in javnih površin, prometna signalizacija ter varnost šolskih poti. Najslabše je ocenjeno stanje

voznih površin in odvodnjavanja cestišč, sledijo mu površine za kolesarje v naseljih in zunaj naselij, tovorni promet in prilagoditev prometnih površin za gibalno ovirane. Nekoliko presenetljivo je, glede na ostalo, relativno dobro ocenjeno stanje površin za pešce. Pri tem pa je potrebno upoštevati, da je anketo izpolnilo daleč največ prebivalcev naselja Borovnica (72 %), kjer je to stanje veliko boljše kot v ostalih naseljih v občini.



Graf 6: Največje ovire na vsakdanjih poteh
Vir: Anketni vprašalnik

Pod »drugo« in pri odprtih vprašanjih so prebivalci predvsem izpostavili slabo kakovost cestne infrastrukture oz. nujnost njenega izboljšanja, potrebo po gradnji površin za kolesarje in pešce ter izboljšanje javnega potniškega prometa, predvsem do Vrhnike. Opozorili so tudi na hrup, ki ga povzroča železniški promet, uničevanje cest zaradi vožnje težkih tovornih vozil, hojo pešcev po zasebnih zemljiščih, neustrezen oz. prekratek čas delovanja banke, pošte, knjižnice in trgovin v kraju ter neustrezen vozni red vlakov (zlasti v večernem času in ob koncih tedna ter praznikih).

V vlogi župana bi najprej izboljšali ceste in zgradili kolesarske steze in pločnike ter uvedli bolj pogost JPP do Vrhnike. Omejili bi tovorni promet, v delu Borovnice uvedli enosmerni promet, v naseljih dodatno omejili hitrost. Nekateri pa bi tudi poostri nadzor nad prekoračitvami hitrosti in poskušali izboljšati kulturo voznikov. Kar se parkiranja tiče, bi najprej uredili parkirišče in kolesarnico pri železniški postaji.

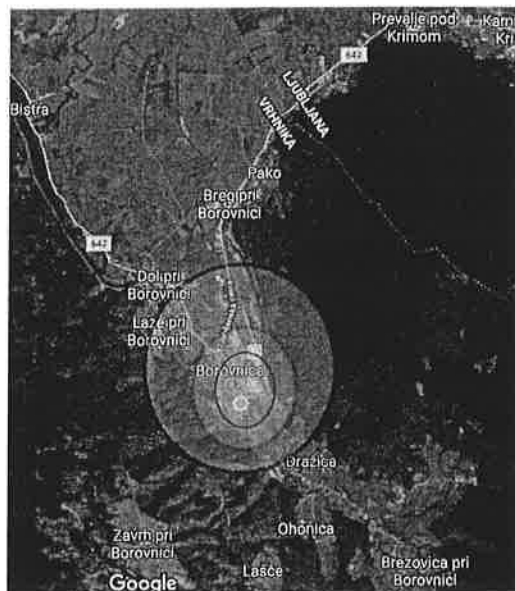
3.4 Stanje peš prometa



Slika 9: Za varno pešačenje v občini primanjkuje ločenih površin
Foto: Andrej Klemenc.

Borovnica je urbanizirano in precej kompaktno naselje s pretežno ravno topografijo, kjer ima hoja pomembno vlogo. Večjo vlogo pri zagotavljanju vsakdanje mobilnosti pa bi lahko imelo tudi kolesarjenje. Osnovne funkcije v občini so dosegljive peš znotraj ene ure, saj z izjemo dveh zaselkov (Pristava in Lašče) nobeno izmed naselij v občini od občinskega središča ni oddaljeno več kot 4 km. Poleg naselij Laze in Zabočevo pa je le manjši del naselij Borovnica, Dol pri Borovnici, Breg pri Borovnici in Pako na vzpetinah.

Izrazito območje peš prometa je v samem občinskem središču, predvsem v starem vaškem jedru, Novi vasi in naseljih stanovanjskih blokov ter do železniške postaje Borovnica. Vendar v naselju ni sklenjene mreže pločnikov in poti, ki bi omogočala varno in udobno pešačenje. Zlasti na Zalarjevi cesti, ki predstavlja najdaljšo in najbolj pomembno prometno os v naselju, je pešačenje zelo nevarno zlasti v starem vaškem jedru. Pločnikov tam ni, cestišče pa je ozko, nepregledno in prometno obremenjeno tudi s težkimi tovornimi vozili in kmetijsko mehanizacijo. Celo na osrednji Paplerjevi ulici, ki omogoča dostop do sedeža občine, šole, vrtca, knjižnice, cerkve, župnišča ter gostinskega in trgovskega lokala, niti na eni strani ni pločnika v njeni celotni dolžini. Od šole do Molkovega trga je sicer speljana varna šolska pot, vendar krajši odsek kot edino možnost dostopa do šolskega parkirišča s svojimi avtomobili uporabljajo tudi zaposleni v šoli in obiskovalci treningov in prireditev v šoli ter šolski telovadnici. Po Mejačevi ulici, ki služi tudi za dostop do železniške postaje, poteka v celotni dolžini do mostu čez Borovniščico pločnik samo po eni strani, od mostu do železniške postaje pa se pešci gibljejo po cestišču, ki je tudi neurejeno parkirišče. Poti za ljudi z oviranostmi niso ustrezno urejene, kar jim onemogoča enakopravno uporabo uslug, ki jih nudi občinsko središče.



Slika 10: Dosegljivost središča Borovnice (peš) v 5, 10 in 15 minutah

Vir: Lastna kompilacija

Problemske točke v naseljih v zaledju se nanašajo predvsem na vodenje pešcev ob nevarni regionalni cesti ter na pešačenje na cesti med Borovnico in Brezovico pri Borovnici do odcepa za Niževcec ter od tu do Niževca in Zabočevega. Pločnikov ni, profili cest pa so ozki in ne omogočajo niti sočasnega varnega srečanja dveh nasproti vozečih osebnih vozil in pešca, ki hodi ob robu vozišča. Na nekaterih mestih je pomanjkljiva tudi prometna signalizacija, ki opozarja na prisotnost pešcev.



Slika 11: Manjše območje za pešce v vaškem jedru Borovnice
Foto: Andrej Klemenc

Varna pešpot poteka samo med Molkovim trgom in parkiriščem pred OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica ter na manjšem območju za pešce med Rimsko in Paplerjevo ulico, postopoma pa se odpravljajo najbolj nevarna mesta za pešačenje v naselju Borovnica.

KAJ SO POVEDALI OBČANI?

Občani so zadovoljni s površinami za pešce v naseljih, če pa bi bile poti bolj varne, direktne in atraktivne, bi več prebivalcev krajše razdalje opravilo peš.



Graf 7: Pogoji, pod katerimi bi prebivalci krajše razdalje namesto z osebnim avtomobilom opravili peš.

Vir: Anketni vprašalnik

»Še v Borovnici je komajda kje kakšen pločnik, zunaj nje pa razen v delu Brezovice ni nikjer. To je treba absolutno čim prej spremeniti.«

»Na regionalni cesti med Dolom in Pakim bi bilo treba narediti pločnik in kolesarsko stezo, saj drugače ni mogoče peš ali s kolesom varno priti do šole, knjižnice, pošte, banke, trgovine in železniške postaje, čeprav razdalje niso daljše od 3 km.«

»Več pozornosti je treba posvetiti urejanju dostopnosti za invalide ter boljše poskrbeti za varnost in preglednost na poteh pešcev.«

Ob nalivih, ko zalije podvoz pod železniško progo, bi morali pešci, ki gredo iz naselja Jele v Borovnico, tudi otroci, ki gredo v šolo, do središča Borovnice po trikrat daljši obvozni poti. Seveda gre vsak raje čez železniško progo in tvega, da ga bo povozil vlak. Se bodo občina, država in Slovenske železnice zganile šele, ko bo vlak nekoga povozil?«

3.5 Stanje na področju kolesarskega prometa



Slika 12: Tudi za kolesarjenje v občini primanjkuje urejenih in varnih površin.

Foto: Andrej Klemenc

Kolesarjenje je kljub kratkim razdaljam in dejstvu, da je večina naselij v občini na ravnini, zaradi slabe infrastrukture oz. ozkih cest z veliko motornega prometa, slabo razvito. Izreden kolesarski potencial predstavljajo predvsem vzpostavitev varnih, direktnih in udobnih kolesarskih povezav med Brezovico pri Borovnici, Dolom pri Borovnici in Pakim do Borovnice. Zaradi manjše intenzivnosti prometa je prvo mogoče vzpostaviti z vzpostavitvijo kolesarskih pasov na rekonstruirani (ustrezno razširjeni) cesti med Brezovico pri Borovnici in Borovnico, ob tem pa bo potrebno tudi bistveno izboljšati prometno kulturo, predvsem z vidika upoštevanja šibkejših udeležencev v prometu. Zaradi intenzivnega prometa in višjih hitrosti motornih vozil pa je med naseljem Pako ter Dolom pri Borovnici in Borovnico varne povezave in direktne povezave za kolesarje mogoče vzpostaviti samo na od motornega prometa ločenih površinah oz. kolesarskih stezah ob regionalni cesti.

Možnost ravninske navezave do bližnjih središč, predvsem Vrhnike in Ljubljane, je v kombinaciji z izgradnjo kolesarskih povezav ob regionalni in glavnih občinskih cestah ter mreže rekreacijsko-turističnih poti za kolesarje na Ljubljanskem barju. V smeri proti Vrhniki so ključna prečenja Bistre in Ljubije ter Ljubljance, v smeri Ljubljane pa vzpostavitev kolesarske povezave ob železniški progi.

Za rekreacijsko-turistično kolesarjenje je v občini treba vzpostaviti tudi poti za kolesarje in pešce ob Borovniščici ter vsaj eno prečenje Borovniščice tudi na območju *Krajinskega parka Ljubljansko barje* v občini.



Slika 13: Dostopnost do središča Borovnice s kolesom: 5 minut (znotraj črnega kroga), 10 minut in 26 minut, pri povprečni hitrosti 17 km/h

Vir: lastna kompilacija

Zaradi pomanjkanja prostora je v večini naselja Borovnica pogoje za varno kolesarjenje mogoče vzpostaviti le z ustreznimi omejitvami hitrosti in/ali uvedbo deljenega prometnega prostora («shared space»). Za varno povezavo do železniške postaje je na Mejačevi ulici potrebno vzpostaviti vsaj kolesarska pasova, brv za kolesarje in pešce čez Borovniščico pri naselju stanovanjskih blokov in kolesarsko povezavo ob Borovniščici med regionalno in Mejačevo ulico. Velik izziv za zagotavljanje varnosti kolesarjev (in pešcev) predstavlja ureditev križišča Ljubljanske in Zalarjeve ceste.



Slika 14: Obstoječa kolesarnica pri OŠ nima nadstreška in ne omogoča varnega parkiranja koles. Ob gradnji prizidka k OŠ bo postavljena nova.

Foto: Andrej Klemenc

Glede parkiranja koles je potrebno pri OŠ in pri vrtcu zagotoviti pokrite kolesarnice z večjo kapaciteto parkiranja koles, ob železniški postaji pa sodobno kolesarnico za vsaj 50 koles z možnostjo varnega

zaklepanja koles ter polnilno postajo s priključki za polnjenje vsaj 10 e-koles.

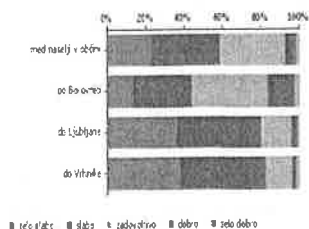
Pričakovati je, da se bo z ureditvijo kolesarske infrastrukture v občini ter padajočimi cenami za e-kolesa povečal tudi interes za uporabo e-koles, s katerimi je mogoče brez večjega napora doseči tudi prebivališča v hribovitih predelih.

Z izgradnjo mreže varnih, udobnih in atraktivnih kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju bi Občina Borovnica z nasadi borovnic, sotesko Pekel in železniško tehniško dediščino postala tudi privlačna kolesarska destinacija za Ljubljančane in obiskovalce Ljubljane. V tem smislu so predvsem pomembne kolesarske povezave ob železniški progi oz. na opuščeni trasi Južne železnice ter vzpostavitev prečenja Ljubljanice pri Kaminu za nadaljevanje kolesarjenja od Tehniškega muzeja Slovenije v Bistri do Vrhnike ali (povratno) kolesarjenje v smeri proti Ljubljani.

Precejšen turistični potencial imajo tudi ceste in poti v hribovitem zaledju Menišije in pogorja Krma, ki potrebujejo predvsem ustrezno ureditev signalizacije in počivališč.

Kaj so povedali občani?

Prebivalci občine niso zadovoljni z možnostmi kolesarjenja v občini ter do regionalnih središč. Kot relativno dobro je ocenjeno samo stanje v naselju Borovnica, najslabše pa je ocenjeno stanje kolesarske povezave do Vrhnike, vendar tudi ocena stanja povezave do Ljubljane ni dosti boljša.



Graf 8: Ocena ustreznosti dostopnosti s kolesom do pomembnejših središč, med naselji v občini in v občinskem središču
Vir: Anketni vprašalnik

»Ob regionalni cesti potrebujemo kolesarsko stezo.«

»Najbolj pogrešam hitro kolesarsko povezavo do Vrhnike, prav pa bi prišla tudi varna povezava v smeri proti Ljubljani.«

»Kako naj grem z otroki kam s kolesom, ko pa ni kolesarskih stez, ceste pa so ozke in na njih številni divjajo in se za kolesarje sploh ne zmenijo!«

»Ob Borovniščici bi bilo treba zgraditi poti za kolesarje in pešce, ki bi omogočale varen dostop do Borovnice, obenem pa tudi rekreacijske poti oz. povezave do neprometnih cest in poti v zaledju občine in na Ljubljanskem barju.«

»Nujno bi bilo zgraditi kolesarsko brv pri Kaminu, saj bi se s tem odprle izredne možnosti za kolesarjenje na Z delu Ljubljanskega barja, obenem pa bi pridobili tudi večinoma varno kolesarsko povezavo do Vrhnike.«

»V Borovnici bi bilo potrebno za bolj varno kolesarjenje zmanjšati hitrost motoriziranega prometa.«



Slika 15: Poleg dovozne ceste in kolesarske poti na opuščeni trasi železniške proge Borovnica–Pako so za kolesarjenje v občini zlasti privlačne ceste in kolovozi na Ljubljanskem barju (na sliki).
Foto: Jože Pristavec-Joc

3.6 Stanje na področju javnega potniškega prometa

Avtobusni potniški promet:

Obstoječi klasični linijski avtobusni prevoz v smeri proti Ljubljani ne more konkurirati železniškemu in tega ne bi bil sposoben niti v primeru bistvenega povečanja frekvence, zato se postavlja vprašanje njegove smiselnosti.

V smeri proti Vrhniki je javni prevoz premalo pogost in urejen tako, da v glavnem služi prevozu zaposlenih v podjetje Fenolit d. o. o. na delo in nazaj. Da bi bile morebitne nove povezave v tej smeri kolikor toliko zasedene, bi bilo potrebno podrobneje preučiti, ob katerih urah bi dosegli največjo zasedenost, obenem pa bi morali z linijskim javnim avtobusnim prometom pokriti tudi naselja Brezovica pri Borovnici, Pako in Breg pri Borovnici. Zaradi prostorske razporeditve z isto linijo v smeri proti Vrhniki ni mogoče pokriti tako Pakega in Brega kot tudi ne Brezovice, saj bi se čas potovanja s tem preveč podaljšal. Zato bi bilo v primeru novih linij priporočljivo sinhronizirati prevoz s kombijem iz Brezovice do Borovnice, kjer bi prestopili na avtobus v smeri Vrhnike in obratno.



Slika 16: Kljub majhnemu številu potnikov in nizki frekvenci linij se v občini urejajo postajališča za avtobuse.
Foto: Andrej Klemenc

Redni tedenski prevoz do Vrhnike, ki ga Občina Borovnica z namenom dostopa do Upravne enote Vrhnika organizira vsako sredo, bi bilo prav tako, ob upoštevanju zgornjih priporočil, potrebno podaljšati do Brega in Brezovice pri Borovnici.

Ker se zaradi staranja prebivalstva pričakuje, da se bo povečalo število oseb, ki bodo potrebovale individualizirane prevoze do občinskega središča in do Vrhnike, bo potrebno v perspektivi urediti javni prevoz na klic in ob tem določiti kriterije, po katerih bodo občani upravičeni do brezplačnega prevoza ter možnosti, da se tovrstna storitev opravlja v obliki

organiziranega prostovoljstva in javnih del (po zgledu www.sopotniki.org).

V kontekstu razvoja avtonomnih in električnih vozil pa bo okoli leta 2025 potreben tudi razmislek o možnostih vpeljave električnih vozil, ki bi redno oz. »na klic« zagotavljala povezave med naselji v občini, občinskim središčem, železniško postajo in Vrhniko.



Slika 17: Organiziran prevoz otrok v šolo s šolskim avtobusom oz. kombiji se ne opravlja zaradi prevelikih razdalj, temveč zaradi zagotavljanja varnosti učencev OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica.
Foto: Andrej Klemenc

Železniški promet:

Direktna železniška povezava z Ljubljano je za Borovnico velika prednost. Časovna dosegljivost Ljubljane z direktnim vlakom je med 18 in 21 minutami. Borovnica in Ljubljana sta v jutranji konici povezani z vsaj dvema linijama med 5.00 in 8.00, v popoldanskem času pa med 14.00 in 17.00. Večina tistih, ki potuje iz Borovnice in okoliških naselij na delo ali izobraževanje v center Ljubljane, se do tja vozi z vlakom.

Od leta 2012, se pravi v času, ko se je v zadnjih treh desetletjih v Borovnico zaradi izgradnje večjega naselja stanovanjskih blokov priselilo največ prebivalcev in se je število prebivalcev povečalo za 14 %, se je na relaciji Borovnica–Ljubljana in obratno število prepeljanih potnikov povečalo za skoraj 22 %. Do izrednega porasta je prišlo pri prodaji cenovno najbolj ugodnih letnih vozovnic. Leta 2012 je bila prodana samo ena, štiri leta kasneje pa kar 120.

Še večji delež izbire vlaka pri izbiri potovalnega načina na delo in/ali izobraževanje bi bilo mogoče zagotoviti predvsem z možnostjo prestopanja in nadaljevanja potovanja do drugih delov Ljubljane, deloma pa tudi z izgradnjo postajališč na Dolgem mostu. Srednje in dolgoročno pa največje možnosti povečanja deleža z vlakom opravljenih poti

predstavlja uvedba taktnega in sinhroniziranega železniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji, v katerem bo Borovnica ena od končnih postaj mreže.



Slika 18: Največ tistih, ki se šolajo ali delajo v središču Ljubljane, se tja in od tam vozi z vlakom, vendar dostop do peronov potniškega prometa na ŽP Borovnica ni ustrezno urejen. Foto: Andrej Klemenc

Povečanje je mogoče doseči tudi s povečanjem števila linij, zlasti ob koncih tedna ter z uvedbo kasnejše zadnje linije iz Ljubljane v večernem času, kar je v anketi izrazil velik delež anketirancev.

Občutno lahko k povečanju prometa prispeva tudi uvedba enotne vozovnice za primestni in mestni promet za vse uporabnike.

Hitrejši železniški prevoz do Ljubljane bo mogoče doseči ob posodobitvi železniške proge na hitrosti do 160 km/h, vendar bo zaradi dodatnega ustavljanja vlaka na postajališčih na Dolgem mostu in v Vnanjih Goricah časovni prihranek očitno predvsem pri tistih ne zelo pogostih povezavah, ki so vzpostavljene z medmestnimi in mednarodnimi linijami. S sodobnimi vlakovnimi garniturami bo ob tovrstni rekonstrukciji prog mogoče razdaljo prevoziti v okoli desetih minutah. Ob rekonstrukciji železniške proge je nujno zagotoviti tudi izgradnjo ustreznega podhoda za nemotoriziran in motorni promet za dostop do naselja Jele ter postaviti protihrupne ograje.

Železniška postaja v Borovnici ne ustreza zahtevam varnega dostopa potnikov do peronov potniških vlakov, saj na njej poteka daljinsko vodenje vlakov, potniki pa morajo prečkati tire. Zato je nujno čim prej zgraditi izvenmestni dostop (tudi za osebe z oviranostmi – dvigalo) oz. podhod do peronov za potniški promet, in sicer z obeh strani železniške proge, na način, da se bo s tem izboljšala tudi dostopnost občinskega središča peš in s kolesom za prebivalce ob Cesti pod goro.

Previdni in previdni varnostniki in fizični potniki na relaciji Borovnica-Ljubljana za obdobje od leta 2012 do 2016

leto	relacija	število potnikov											
		ankonane			ledenec			marec/feb			julij		
		1. sept.	30. sept.	1. okt.	31. okt.	1. nov.	30. nov.	1. dec.	31. dec.	1. avg.	31. avg.	1. sept.	30. sept.
2012	Borovnica-Ljubljana	26.179	18.202	300	6.814	2.141	5.180	11	2.100	1	102	1	302
	Ljubljana-Borovnica	15.811	16.699	395	5.757	2.376	5.874	10	2.100	1	109	1	309
	Borovnica-Ljubljana-Trajni	18.817	15.141	541	3.044	1.044	1.044	10	1.500	1	100	1	300
	Ljubljana-Trajni-Borovnica	13.122	13.947	495	3.098	613	23.275	24	1.500	1	100	1	300
	SKUPAJ	58.079	48.089	1.731	18.713	11.074	18.471	54	8.800	4	302	4	1.002
2013	Borovnica-Ljubljana	14.612	12.793	340	5.668	4.051	65.141	11	2.125	1	112.175	1	312.175
	Ljubljana-Borovnica	13.827	11.254	750	4.300	1.814	76.130	11	2.110	1	109	1	309
	Borovnica-Ljubljana-Trajni	12.224	14.711	444	2.664	302	11.214	10	1.545	1	100	1	300
	Ljubljana-Trajni-Borovnica	11.581	12.130	291	1.757	548	2.211	1	1.120	1	100	1	300
	SKUPAJ	52.244	40.889	1.826	14.433	6.715	153.700	44	6.900	4	312.175	4	1.011
2014	Borovnica-Ljubljana	15.852	10.534	114	3.044	2.344	56.381	41	2.100	1	110.000	1	310.000
	Ljubljana-Borovnica	14.300	14.821	354	4.240	2.280	79.011	41	2.100	1	110.000	1	310.000
	Borovnica-Ljubljana-Trajni	14.396	12.514	523	3.042	174	6.404	1	1.170	1	100	1	300
	Ljubljana-Trajni-Borovnica	12.220	14.291	411	2.464	319	6.870	1	1.170	1	100	1	300
	SKUPAJ	56.768	40.060	1.402	13.790	5.127	146.066	84	5.540	4	440.000	4	1.330
2015	Borovnica-Ljubljana	15.400	10.202	163	3.104	2.403	58.454	31	2.100	1	110.000	1	310.000
	Ljubljana-Borovnica	14.296	15.002	444	4.094	2.404	58.454	31	2.100	1	110.000	1	310.000
	Borovnica-Ljubljana-Trajni	14.411	12.284	111	3.044	470	10.571	1	1.100	1	100	1	300
	Ljubljana-Trajni-Borovnica	13.323	14.474	461	2.716	347	4.476	1	1.100	1	100	1	300
	SKUPAJ	57.430	42.362	1.179	13.358	5.630	132.055	74	5.400	4	440.000	4	1.330
2016	Borovnica-Ljubljana	15.604	10.100	104	4.904	2.210	54.200	50	2.100	1	110.000	1	310.000
	Ljubljana-Borovnica	13.096	15.500	414	3.564	2.100	54.200	50	2.100	1	110.000	1	310.000
	Borovnica-Ljubljana-Trajni	14.100	10.400	424	3.344	391	9.270	1	1.100	1	100	1	300
	Ljubljana-Trajni-Borovnica	13.018	14.301	410	2.508	270	4.904	1	1.100	1	100	1	300
	SKUPAJ	55.826	40.301	1.448	14.320	5.083	128.574	104	5.400	4	440.000	4	1.330

Preglednica 2: Število prodanih vozovnic na relacijah Borovnica-Ljubljana in Ljubljana-Borovnica. Vir: SŽ Potniški promet d. o. o.

Parkirne površine pred železniško postajo so neurejene, a zaenkrat še zadoščajo. Ob nadaljnji rasti prebivalstva ter ukrepih MO Ljubljana za zmanjšanje prevozov na delo z avtomobili v osrednji del mesta pa bodo kapacitete parkirišča postale premajhne. Zato je potrebno pravočasno zagotoviti parkirišče »parkiraj in presedi« (P+R) za vsaj 100 vozil z ustrežno veliko ter pred vplivi vremena zavarovano kolesarnico, ki bo za razliko od obstoječe omogočala tudi varno zaklepanje koles na stojala, imela video nadzor in omogočala tudi polnjenje e-koles.



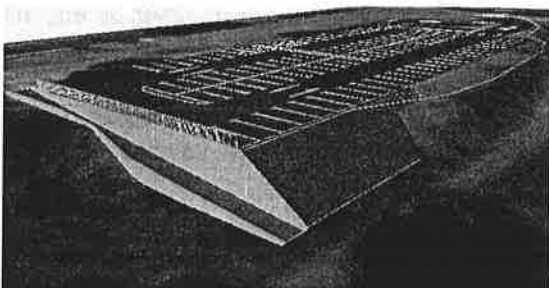
Slika 19: Kapacitete kolesarnice in parkirišča pri ŽP Borovnica zaenkrat še zadostujejo, a ne nudijo storitev po meri časa. Foto: Andrej Klemenc

Občina bo glede na kratke razdalje zlasti spodbujala uporabo vlaka v kombinaciji s hojo in kolesarjenjem z zagotovitvijo varnih povezav za pešce in kolesarje do železniške postaje in bo skladno s tem tudi povečevala zmogljivosti kolesarnice na železniški postaji.

Parkirišče P+R mora biti že ob izgradnji opremljeno tako, da bo imelo ustrezno število parkirišč za invalide, vsaj 10 % parkirnih mest mora omogočiti polnjenje e-vozil, vsa parkirna mesta pa morajo imeti izvedeno predpripravo za polnjenje tovrstnih vozil.

Ob povečanju števila prebivalcev, posodobitvi železniške proge ter uvedbi taktnega potniškega železniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji pa bo potrebno razmisliti tudi o uvedbi dodatnih postajališč za potniške vlake v občini (Breg-Pako, Dol-Laze).

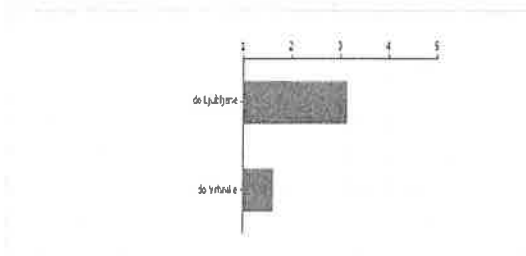
Za povečanje zmogljivosti vlakov za prevoz koles je občina zainteresirana predvsem z vidika razvoja turizma in turističnih produktov. Ob uspešnem razvoju kolesarskih povezav na JZ in Z delu Ljubljanskega barja in njegovega hribovitega zaledja pa bo v sodelovanju z Občino Vrhnika oz. *Zavodom Ivana Cankarja* in *Tehniškim muzejem Slovenije* potreben tudi razmislek o ureditvi izposoje koles in e-koles na železniški postaji v Borovnici s ciljem omogočiti Ljubljančanom in obiskovalcem Ljubljane obisk TMS v Bistri ter Vrhnike s prevozom z vlakom in najemom (e)kolesa v Borovnici.



Slika 20: Idejna zasnova P+R pri ŽP Borovnica

Kaj so povedali občani?

Sodelujoči v anketi so v povprečju z oceno 3,1 ocenili povezave z JPP prometom do Ljubljane, JPP do Vrhnike pa je dobil oceno samo 1,6.



Graf 9: Ocena stanja povezav z JPP do glavnih destinacij
Vir: Anketni vprašalnik

»Javni avtobusni prevoz v občini je pravzaprav samo prevoz delavcev v podjetje Fenolit in nazaj na Vrhniko in si tega imena niti ne zasluži!«

»Vlaki do Ljubljane bi morali biti bolj pogosti, predvsem ob koncih tedna, iz Ljubljane pa bolj pogosti zlasti v večernih urah.«

»Neudobno in sramotno je, da postajališče v Tivoliju nima nadstrešnice in smo zato ob čakanju na vlak izpostavljeni dežju, snegu ali žgočim sončnim žarkom.«

»Če nimaš avta, potem imaš konec tedna v Borovnici občutek, da živiš nekje v provinci.«

»Taktni prevoz z vlaki, ki bi omogočal tudi hiter dostop do različnih koncev Ljubljane in njene okolice, bi bil odlična rešitev tudi za prebivalce naše občine.«

»Boljši javni prevoz do Vrhnike je za starejše občane nujen, saj so tam upravna enota, zdravstveni dom in trgovine z veliko bolj bogato ponudbo, kot je v Borovnici.«

»Mladi iz Borovnice se v Ljubljano radi vozimo z vlakom, ampak tisti zadnji iz Ljubljane za Borovnico odpelje vsaj eno uro prezgodaj.«

Stanje na področju motornega in mirujočega prometa

Tudi v občini Borovnica temelji promet na uporabi osebnih vozil. Znotraj občine je glede na razdalje in značilnost terena to tudi posledica neustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje, prav tako pa tudi mobilnostnih navad oz. razvad občanov, ki so posledica avtomobilizacije družbe. Kar se tiče dostopnosti do drugih krajev v Sloveniji, pa bo z izjemo Ljubljane, s katero so vzpostavljene dobre železniške povezave, uporaba osebnih motornih vozil oz. avtomobilov ostala tudi ob uvedbi ukrepov spodbujanja trajnostne mobilnosti najboljša in v večini primerov edina možna opcija. Vendar je cestna infrastruktura v zadnjih treh desetletjih krepko zaostala za razvojem avtomobilskega prometa. Ne smemo pozabiti tudi razvoja kmetijske mehanizacije in tovarnega prometa. Traktorji so danes precej večji in hitrejši kot pred desetletji, enako velja za tovorna vozila. Vse skupaj je temeljito prehitelo razvoj cestne infrastrukture. Nekoliko literarno povedano: **V občini se vozimo na z asfaltom prevlečenih cestah, ki so bile zgrajene za konjske vprege in kolesa.**

V občini Borovnica je kljub precejšnjemu deležu potovanj na delo in izobraževanje v Ljubljano z vlakom izbira prometnega sredstva naklonjena osebnim vozilom, kar je v soglasju z ostalimi občinami v okolici in splošnimi značilnostmi potovalnih navad v Sloveniji. Na splošno je izbira načina potovanja pogojena z dolžino oziroma časom potovanja, ki je za tiste prebivalce občine, katerim je cilj potovanja center Ljubljane, v številnih primerih krajši, če se peljejo v vlakom.

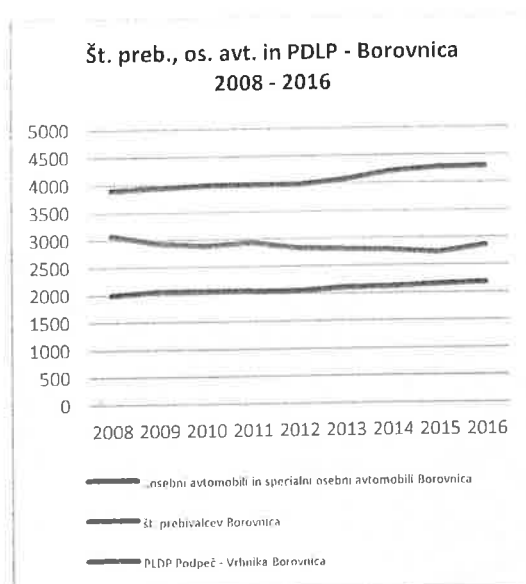


Slika 20: Zalarjeva cesta v Borovnici predstavlja nevarno ozko prometno grlo.

Foto: Andrej Klemenc

Stopnja motorizacije je bila konec leta 2016 sicer z 1,97 prebivalca na osebni avto nekoliko nižja od

slovenskega povprečja (1,87 preb./os. avto), se je pa število osebnih avtomobilov od konca leta 2001 do konca leta 2016 povečalo za 34 % oz. s 1633 na 2182 vozil. V istem času se je število traktorjev povečalo s 135 na 204 oz. za 54 %. Zelo velik je bil porast tovornih vozil, katerih število se je povečalo s 56 na 140 oziroma za 2,5-krat.



Graf 10: Gibanje števila prebivalcev in registriranih vozil v občini ter povprečne letne dnevne prometne obremenitve na cesti R3 642 na merilnem mestu Borovnica med letoma 2008 in 2016

Vir: Lastna kompilacija na podlagi podatkov SURS in Ministrstva za infrastrukturo RS

Kljub povečanju voznega parka v občini pa lahko iz podatkov števnege mesta v Borovnici sklepamo, da se je promet na glavni cestni prometni žili v občini – odseku regionalne ceste R3 642 Vrhnika–Podpeč – med letoma 2006 in 2015 celo zmanjšal. In to kljub znatnemu povečanju tako števila prebivalstva kot osebnih avtomobilov. Povprečni letni dnevni promet na regionalni cesti R3 642 na odseku Vrhnika–Podpeč v Borovnici je bil največji leta 2007, ko je znašal 3.091 vozil. Ta vrednost je do leta 2015 padla na 2.729 oz. za 13 %, vendar se je v letu 2016 povečala na 2.858. oz. za 4,7 %. Enak trend lahko vidimo pri osebnih vozilih, katerih število je v letu 2007 doseglo 2.815 in do leta 2015 padlo na 2.474, da bi se v naslednjem letu povečalo na 2.579. Število lahkih tovornih vozil je z izjemo leta 2013 ves čas raslo, v obdobju 2007–2015 s 131 na 161. Je pa v tem obdobju upadlo število srednje težkih tovornih vozil s 46 na 19, medtem ko se je število težkih tovornjakov, tovornjakov s priklopniki in vlačilcev povečalo s 50 na 52.

Na podlagi teh podatkov lahko sklepamo, da se **kljub znatnemu povečanju števila prebivalcev**

avtomobilski promet do drugih občin oz. v smeri proti Vrhniki in Ljubljani ni povečal, temveč celo **nekoliko zmanjšal**. Po skoraj desetletju upadanja je začel ponovno rasti v letu 2016. Temu so verjetno botrovali tako ukrepi restriktivnejše prometne politike v Ljubljani kot tudi gospodarska kriza in struktura priseljenega prebivalstva, v kateri prevladujejo družine z majhnimi otroki, med delovno aktivnimi priseljenci pa samozaposleni in zaposleni v javnem sektorju v Ljubljani. Po drugi strani pa se je povečalo tudi število starejših od 65 let, ki praviloma avtomobil uporabljajo manj pogosto ali pa ga sploh ne uporabljajo.



Slika 21: Regionalna cesta Vrhnika–Podpeč v občini Borovnica sicer ni prometno preobremenjena, je pa ozka, neudobna in še posebej za pešce in kolesarje tudi nevarna.
Foto: Andrej Klemenc

Manjše število voženj med Borovnico in drugimi kraji z avtomobili pa še ne pomeni, da se je mobilnost v občini zmanjšala. Spomniti se je treba, da se je od začetka zadnjega priseljskega »booma«, torej po letu 2012, zelo povečalo število z železnico pripeljanih potnikov. Po drugi strani pa lahko predvsem družine z manjšimi otroki večino potreb po vzgoji in izobraževanju ter (aktivnem) preživljanju prostega časa v Borovnici zadovoljujejo ne da bi bila za to potrebna uporaba motoriziranega prevoza oz. s prevozom po občinskih cestah.

Zaradi spleta okoliščin se je v občini Borovnica brez aktivne politike v tej smeri v zadnjih letih torej že zgodilo to, kar si za cilj postavlja ta (in druge) CPS – ob nezmanjšani mobilnosti povečati delež poti, opravljenih z javnim prevozom ter peš ali s kolesom.

Ker pa se na splošno v Sloveniji zaradi konca gospodarske recesije ponovno znatno povečuje avtomobilski promet na eni in ker z odraščanjem otrok naraščajo potrebe, ki jih (še) ni mogoče zadovoljiti v občini Borovnica, podobno pa velja tudi za starejši del populacije, se ta trend brez ukrepov na področju prostorskega razvoja, razvoja infrastrukture za aktivno preživljanje prostega časa,

razvoja zdravstvenih storitev ter seveda izboljšanja prometnega sistema - v prvi vrsti za nemotorizirane uporabnike - ne bo nadaljeval.

Čeprav nikjer v občini ni prometnih zastojev in cestnoprometna infrastruktura tako po podatkih iz avtomatskega kot tudi na osnovi ročnega štetja prometa ni še nikjer preobremenjena (kar se tiče števila vozil), pa strateški cilj CPS Občine Borovnica ni le povečanje deleža nemotoriziranega in javnega potniškega prometa ob zmanjšanju negativnih vplivov prometa na zdravje in okolje, temveč tudi **izboljšanje cestnoprometne infrastrukture in prometnega sistema za vse udeležence** – vključno (ne pa izključno) za voznike motornih vozil.

Že na prvi pogled in laiku je namreč jasno, da ceste v občini glede števila vozil sicer res niso preobremenjene, so pa neustreznega profila, nimajo utrjenih bankin, vrhnji sloj oz. asfaltna prevleka je bolj kot ne v slabem stanju, na številnih mestih je preglednost slaba ipd. Večinoma so skratka neprimerne za varno in udobno vožnjo. Predvsem pa na področju cestne infrastrukture primanjkuje (kakovostnih) površin za pešce in kolesarje, pri tem pa zlasti v vaških jedrih naselij, vključno z Borovnico, primanjkuje tudi prostora za ločeno infrastrukturo za nemotorizirane udeležence v prometu.



Slika 22: Prevoz hlodovine, prav tako pa tudi nevarnih eksplozivnih sredstev obremenjuje in uničuje ceste ter ogroža zlasti prebivalce vaškega jedra in južnega zaledja Borovnice.
Foto: Andrej Klemenc

Zato je eden od prioritetenih in ključnih ukrepov CPS Občine Borovnica **izboljšanje cestnoprometnega sistema s posodobitvijo in rekonstrukcijo cest, širjenjem ločenih površin za kolesarje in pešce** (te so lahko zunaj območij goste poselitve tudi skupne) ter **spremembo oblikovanja prometnega prostora in uvedbo oz. širjenjem prometnih režimov, ki ščitijo šibkejše udeležence v prometu**. Zlasti tam,

kjer zaradi pomanjkanja prostora prometa ni mogoče ločevati glede na vrste udeležencev in obstajajo velike potrebe po varnem nemotoriziranem prometu.

Z vidika financ oz. investicij prav ta ukrep zahteva tudi največ sredstev, in sicer ne glede na izbrani scenarij. Ob tem se je potrebno zavedati, da niti kadrovske niti finančno **Občina Borovnica ni v stanju, da se sama loti najbolj zahtevnih izzivov**, kot so posodobitev regionalne ceste, izgradnja novega cestnega podhoda pod železniško progo za v vsakem vremenu neoviran dostop do zaselka Jele ali izgradnja obvoznice za dostop do Kotov. V prvem primeru je to v prvi vrsti odgovornost *Družbe RS za infrastrukturo*, v drugem *Direkcije za železniški promet*, v tretjem pa je nujno sodelovanje s *Slovensko vojsko oz. Ministrstvom za obrambo RS*. To kaže, da lahko ključne izzive na področju obnove, posodobitve in/ali rekonstrukcije v občini občina reši le v sodelovanju s pristojnimi državnimi institucijami. V zadnjem času se prizadevanja občine na tem področju krepijo, rezultati pa so odvisni tudi od uspeha Slovenije pri pridobivanju evropskih sredstev za razvoj transportnih omrežij.

Čeprav večjih težav s parkiranjem v občini ni, pa je na tem mestu potrebno omeniti tudi problematiko parkiranja v občini. Slabosti na tem področju so predvsem pomanjkanje parkirnih prostorov pri nekaterih atrakcijskih prometnih točkah v občini (knjižnica, banka, občinska upravna stavba, trgovina Mercator), neurejen status in neurejenost parkirišča pri železniški postaji, ki bo ob nadaljevanju dosedanjih trendov brez povečanja zmogljivosti kmalu postalo tudi premajhno, neustrezen dostop do parkirišča za zaposlene v OŠ ter neurejenost parkirišč za obiskovalce Ljubljanskega barja in soteske Pekel. Ob reševanju izzivov na tem področju bo potrebno zagotoviti tudi **infrastrukturo za polnjenje električnih vozil**.

Ob pričakovani gradnji P+R pri železniški postaji ter novih trgovskih centrov v njeni bližini na Mejačevi ter potrebi po varni kolesarski povezavi med Molkovim trgom in železniško postajo bo potrebno na tem odseku Mejačeve ulice zmanjšati zmogljivosti javnih parkirnih površin, ki jih bodo verjetno več kot nadomestile parkirne površine pri novih trgovskih centrih, na račun vzpostavitve kolesarskih pasov ali izgradnje kolesarske steze.

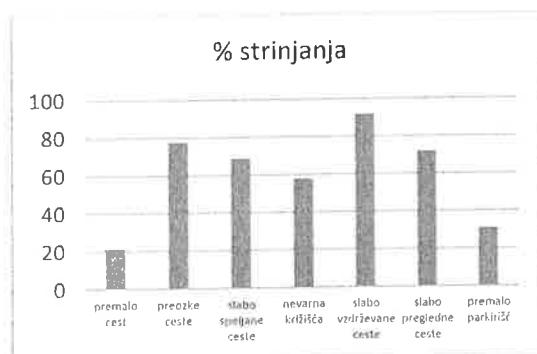
Ob izboljšanju možnosti za pešačenje in kolesarjenje v občini pa bo potrebno razmisliti tudi o **uvedbi**

plačljivega parkiranja v vaškem jedru Borovnice oz. možnosti **dolgoročnega najema nekaterih parkirnih mest** za tiste, ki bi želeli za stanovanjsko rabo prenoviti naselbinsko stavbno dediščino, pa ob samih stavbah za to nimajo prostora za parkirna mesta, ki jih zahteva OPN oz. jih bo zahteval OPPN Vaško jedro Borovnica.

Ne nazadnje bo z vidika pospeševanja razvoja turizma v občini potrebno zagotoviti tudi **parkirna mesta** (dolgoročno pa tudi **počivališča**) za **avtodome**. Zlasti slednje poleg ustrezne lokacije, ki mora biti hkrati atraktivna, varna in dovolj blizu komunalni infrastrukturi (elektrika, voda, kanalizacija oz. greznica) in možnostim javnega prevoza (za obisk Ljubljane), zahteva drago dodatno infrastrukturo (vstopno-izstopne rampe, naprave za praznjenje WC kaset, obračun parkirnine in turistične takse).

Kaj so povedali občani?

Prebivalcem občine se zdi stanje infrastrukture za motoriziran promet v občini slabo, predvsem zaradi neustreznega poteka in profila ter slabega vzdrževanja in preglednosti cest. Delež tistih, ki želijo nove cestne povezave in več površin za parkiranje, pa je bistveno manjši.



Graf 11: Pomanjkljivosti infrastrukture za motorna vozila v občini Borovnica
Vir: Anketni vprašalnik

»Ceste v občini so v zelo slabem stanju in za večino bi bilo nujno, da se jih ne samo »zaflika«, temveč tudi razširi, ponekod pa tudi spelje na novo.«

»V Borovnici sicer ni prometnih zastojev, ampak ne glede na to, ali greš v jutranji konici proti Vrhniki ali proti Ljubljani čez Brezovico ali preko Dolge vasi, vedno obtičiš v dolgi koloni pred prvim semaforjem.«

»Dokler nam ne »zrihtate« cest, nam prosim ne težite s tem, da rabimo kolesarske steze!«

»Vaško jedro Borovnice je prometno ozko grlo, zaradi katerega je nujno potrebna obvozna cesta!«

»Pridelovalci borovnic in ostali kmetovalci na Ljubljanskem barju potrebujemo do nasadov oz. pašnikov in njiv vsaj spodoben makadam brez lukenj, če že Krajinski park ne dovoli asfaltirati ceste in občina za to nima denarja.«

»Če so v občini Brezovica lahko dosegli, da je država vsaj za silo »zrihtala« regionalno med Podpečjo in Goričico in če so jo na Verdu lepo rekonstruirali, bi morali doseči, da se čim prej nadaljuje z deli proti Borovnici – z obeh smeri!«

4 SCENARIJI

Scenariji so uporabljeni kot orodje, ki spodbuja razmišljanje o prihodnosti ter okolju, v kakršnem želimo živeti. Pomagajo nam ustrezno prikazati smeri razvoja vsebin, vezanih na trajnostno mobilnost ob različnih temeljnih odločitvah, ter učinke sprejetih ukrepov.

Oblikovani so bili trije možni scenariji. **Ničelni scenarij** nadaljuje sedanje trende in ne spreminja potovalnih navad. V praksi to pomeni vzdrževanje, rekonstrukcije ter obnovo obstoječih državnih in občinskih cest ter posamične odprave nevarnih točk. Osebni avtomobil ostaja najpomembnejše prevozno sredstvo. Uredijo se dodatne ločene površine za peš promet (predvsem v zaledju) in za kolesarski promet med glavnimi naselji v občini. V okviru regijskega projekta se z angažiranjem evropskih in državnih sredstev načrtuje ureditev točke mobilnosti (prestopne točke, P + R) pri železniški postaji v Borovnici, kar prispeva k ohranjanju visokega deleža vlaka pri izbiri potovalnega načina na delo in izobraževanje. Drugi ukrepi v podporo JPP ter hoji in kolesarjenju niso v načrtu. Načrtovani pa so ukrepi na področju širjenja infrastrukture za električna vozila. Zaradi hitrega razvoja informacijsko-komunikacijske tehnologije (IKT) ter vse večje raznolikosti ponudbe in konkurence na področju deljene uporabe osebnih vozil pa pričakujemo porast sopotništva, prav tako pa tudi vse več tistih, ki se bodo v Ljubljano vozili z vlakom, tam pa bodo, predvsem po uvedbi enotne vozovnice, prestopili na mestni JPP ali si izposodili mestno kolo ali storitev prevzema (električnega) avtomobila.

Scenarij 1 – OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Vozim se udobno, varčno in okolju prijazno

Scenarij ne spreminja potovalnih navad in ne spreminja izbire načina prevoza. Poudarek je na optimizaciji cestnega prometnega sistema v korist motornih vozil. Izboljšuje se cestna infrastruktura za motorna vozila z večanjem pretočnosti prometa in dostopnosti avtomobila do ključnih točk. V prvi vrsti z izgradnjo nove obvozne ceste ob vzhodnem delu naselja Borovnica oz. ob Borovniščici, ki bi vaško jedro Borovnice razbremenila večine tranzitnega prometa iz zaledja (Koti), turističnega prometa do soteske Pekel, prevozov (nevarnih) vojaških tovarov do vojaškega objekta za skladiščenje in deaktivacijo

eksplozivnih sredstev pod Strmcem ter večjega deleža prevoza hlodovine iz zalednih hribovitih območij. Izgradnja te obvoznice, ki jo je le v manjšem delu mogoče financirati s sredstvi občine, bo tudi omogočila uvedbo enosmernega prometa na območju starega vaškega jedra Borovnice, kar bo bistveno prispevalo k prometni varnosti ter urejenosti in privlačnosti tega dela občinskega središča. Scenarij tudi predvideva večja in hitrejša vlaganja v izboljšanje dostopnih cest do težje dostopnih zaselkov in delov naselij, ki ležijo na hribovitem terenu.

Tudi v tem scenariju je predvidena gradnja parkirišča »parkiraj in prestopi« P+R ter nove železniške postaje, ki skupaj tvorita privlačno lokalno intermodalno vozlišče regionalnega pomena. Prav tako predvideva postopno širjenje infrastrukture za polnjenje električnih vozil, ureditev neurejenih parkirnih površin v celi občini ter povečanje parkirnih površin v samem središču Borovnice.

Predvidene so tudi širitve in ureditve podhodov pod železniško progo, vendar ob pogoju, da to večinsko financirata država oz. Slovenske železnice, kar pa je pogojeno s pridobivanjem evropskih sredstev za rekonstrukcijo proge med Ljubljano in Divačo na odseku med Brezovico in Logatcem.

Tako kot v ostalih dveh scenarijih je tudi v tem predvidena ureditev nove dovozne poti do OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica skozi območje LIKO ter ureditev in vzdrževanje javnih prometnih površin v tej coni, za kar naj bi poskrbela Občina Borovnica.

Javni potniški promet se zaradi izboljšanih pogojev za osebna vozila ne razvija, vendar se ohranja velik delež potovanj z vlaki na delo in izobraževanje v Ljubljano.



Scenarij 2 – UČINKOVITA LOKALNA
MOBILNOST Z DOBRO REGIJSKO
POVEZLIVOSTJO

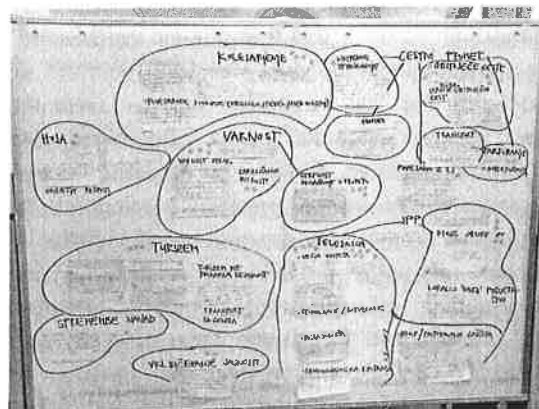
Poti znotraj občine se najlaže opravi s kolesom ali peš ter ustaljenimi in inovativnimi oblikami javnega prevoza

Osnovno vodilo scenarija je zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom na kratke in srednje razdalje, ki se nadomeščajo s hojo in kolesarjenjem. Scenarij zagotavlja udobne ureditve do ključnih atraktorjev prometa v občini za pešce in kolesarje ter ljudi z oviranostmi. Uredijo se udobne, varne, atraktivne in direktne poti za pešce in kolesarje z vso potrebno opremo. Ureditev teh poti se izvede tudi na račun površin motornega prometa, ki se načrtuje tako, da se podreja ranljivejšim skupinam. Promet v središču Borovnice se umiri in deloma spelje po enosmernih ulicah, vzpostavita se tudi eno ali dve manjši območji deljenega prostora («shared space»), ko zakonodaja to omogoči. Dodatno se uvedejo ukrepi umirjanja prometa tudi v drugih naseljih v občini. S tem se izboljšuje in omogoča več stikov med ljudmi na javnih površinah, kar prispeva k izboljšanju stikov med prebivalci. Nevarna mesta na šolskih poteh se odpravijo. Pri tem se dostopnost do ključnih točk z avtomobilom bistveno ne zmanjša.

Vzpostavitev varnih povezav za kolesarje in pešce je v tem scenariju predvidena s kombinacijo izgradnje ločene infrastrukture za kolesarje in pešce – zunaj območij goste poselitve je ta lahko tudi skupna – ob glavnih prometnicah, z rekonstrukcijami in spremembami prometnih režimov (umirjanje prometa) na občinskih cestah ter izgradnjo skupnih poti za kolesarje in pešce ob Borovniščici, ki bodo namenjene tudi rekreacijski in turistični rabi.

Poudariti je potrebno, da vse to ne pomeni, da se ne investira v izboljšanje cestne infrastrukture, ki bo omogočala bolj udobno in varno vožnjo tudi voznikom motornih vozil. Večino ukrepov za izboljšanje dostopnosti peš in s kolesom ter za varnejše in bolj udobno kolesarjenje in hojo je mogoče izvesti samo ob načrtovanju celovite rekonstrukcije in posodobitve glavnih cest. Ob regionalni cesti med Dolom in naseljem Pako, ki je glavna cestnoprometna žila v občini, je ukrepe mogoče izvesti le ob sodelovanju in po možnosti tudi s čim večjim deležem sofinanciranja, ki ga zagotovi Družba RS za investicije.

Ta scenarij torej ne pomeni alternative prejšnjima dvema scenarijema v smislu, da se *namesto* v ceste investira v pločnike, kolesarske steze in skupne površine za kolesarje in pešce ter spodbujanje JPP. V scenariju je predpostavljeno, da do tega pride **ob nujni posodobitvi cestnoprometnega sistema v občini** ter da se pri tem **bolj podrobno in v večji meri načrtuje ter sočasno ali prednostno tudi izvede ukrepe za spodbujanje izbire nemotoriziranega prometa in JPP.**



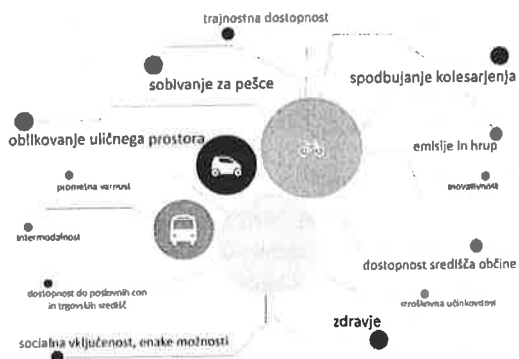
Slika 23: Oblikovanje razvojnih scenarijev na delavnici priprave CPS Občine Borovnica
Foto: Nina Lipušček

Scenarij tudi predvideva, da se bodo ob in poleg izboljšanja infrastrukture za hojo in kolesarjenje v večji meri oblikovali **prometni režimi, ki dajejo prednost pešcem in kolesarjem** in da se bodo ob tem intenzivno izvajali tudi mehki ukrepi oz. različne **kampanje ozaveščanja, informiranje in promocije bolj trajnostnih oblik mobilnosti**. Poleg tega pa se bodo hitreje in v večji meri izvedli tudi ukrepi za odstranjevanje ovir, ki osebam z različnimi oblikami oviranosti preprečujejo varen dostop do ključnih atraktorjev prometa v občini in možnost prestopa na JPP.

V zvezi z JPP scenarij poleg posodobitve parkirišč ob železniški postaji in zagotavljanja varnega in vsem dostopnega dostopa do peronov potniškega prometa zahteva tudi izboljšanje storitev JPP tako glede obsega kot tudi raznolikosti in kakovosti. To se ne nanaša le na več bolj točnih, hitrejših in udobnih povezav z vlakom (predvsem z Ljubljano), ampak tudi na **uvedbo individualiziranih oblik prevoza »na klica«**, v prvi vrsti za starejše občane in občane z različnimi oviranostmi. Na ta način bi jim, tudi ob angažiranju prostovoljstva, omogočili večjo dostopnost do zdravstvenih, upravno-administrativnih, socialnih, kulturnih in trgovskih storitev ne le v naši občini, temveč tudi na Vrhniki.

Osnovni namen scenarija pa je, da se ljudje, kadar morajo nekam iti, enostavno ne usedejo v avto ter od države in občine pričakujejo, da jim bosta zagotovili udobne in široke ceste brez zastojev ter parkirna mesta točno na cilju potovanja. Pač pa si lahko zamislijo različne načine potovanj z različnimi prevoznimi sredstvi in kombinacijami le-teh ter izberejo tiste, ki so v danem trenutku najbolj optimalne tako s stališča časovnih in finančnih stroškov kot tudi s stališča (lastnega) zdravja in (skupnega) okolja.

Brez spremembe mobilnostnega imaginarija in spodbujanja spremembe potovalnih navad v času, ko je uporaba avtomobila že postala »osnovna nastavitve« posameznikove mobilnosti, bodo tudi kolesarske steze in pločniki samevali, javni prevoz pa tudi ob večji pogostosti, hitrosti in udobju ne bo optimalno uporabljen.



5 VIZIJA

Bolj varno, pestro in zdravo od doma do cilja

Občina Borovnica je tako po cestah kot predvsem po železnici dobro dostopna in ima razvito visoko kulturo sobivanja ter medsebojnega upoštevanja različnih udeležencev v prometu. To ob temeljito posodobljenih cestah in železnici ter pametno oblikovanem in s pametnimi tehnologijami opremljenem prometnem prostoru vsem omogoča varne poti v službo in šolo ter po različnih opravkih v službenem in prostem času. Obenem pa zagotavlja pestro izbiro kombinacij potovalnih načinov, zmanjšanje obremenitev s hrupom, izpusti onesnaževal zraka in toplogrednimi plini ter podpira razvoj turizma in novih oblik podjetništva.

- 1) **VARNOST:** visoka raven medsebojnega upoštevanja in spoštovanja udeležencev v prometu, bolj varna prometna infrastruktura ter inteligentne rešitve za spremljanje prometa in prilagajanje prometnih režimov.
- 2) **DOBRA DOSTOPNOST:** hiter in za vse neoviran dostop do uradov, gostinskih in trgovskih lokalov ter turističnih točk v občini kot tudi do glavnih regionalnih prometnih vozlišč ter Vrhnike in Ljubljane.
- 3) **KOMBINIRANA IN AKTIVNA MOBILNOST:** večina poti na krajše razdalje se opravi peš, s kolesom ali fleksibilnimi oblikami javnega prevoza, večina poti na delo ali izobraževanje pa s kombinacijami aktivne mobilnosti ter hitrega in udobnega javnega potniškega prometa.
- 4) **INOVATIVNOST:** visok delež vozil z alternativnimi pogoni in nizkimi oz. ničelnimi izpusti, inovativni, fleksibilni in inteligentni prometni režimi, nezanemarljiv delež sopotništva in souporabe vozil ter fleksibilen javni prevoz v občini na osnovi prevozov na klic in samovozečih vozil.

- 5) **STRPNOST, MEDGENERACIJSKA POVEZANOST IN ZADOVOLJSTVO:** pozornost do in upoštevanje šibkejših udeležencev v prometu, visok delež kolesarjenja in pešačenja otrok v šolo v spremstvu starejših, javni prostori kot priložnosti za nova druženja, prometna infrastruktura tudi v funkciji rekreacije in doživljanja narave.

Kaj nam bodo leta 2030 o svojih vsakdanjih poteh povedali prebivalci?

»S svojim e-kolesom se vsak delovni dan pripeljem do kolesarnice pri železniški postaji, kjer ga varno shranim in polnim baterijo, da se potem, ko se vračam iz službe, ne potim, ko se vzpenjam domov na Laze. Prijatelj iz Zabočevega se je najprej iz mene norčeval, zdaj me pa posnema!«

»Odkar med naselji v občini in do Vrhnike vozi samovozeči električni kombi, mi ni treba vedno gnjaviti otrok in vnukov, naj me peljejo do zdravstvenega doma ali na kakšen dogodek.«

In kaj obiskovalci?

Moj dragi in jaz sva se naveličala, da se v turistični sezoni vsak konec tedna iz Ljubljane z avtom »drenjava« na morje ali proti Gorenjski. Pa sva šla z vlakom do Borovnice in nanj dala kolesi. No, glej ga zlomka, komaj sva prišla v Borovnico, je bicikel mojega ljubega »škripnil«. Ampak, hvala Bogu, sva si lahko tam izposodila lepo obnovljen »oldtajmer« in nadaljevala z izletom. Panoramska tabla pri železniški postaji naju je prepričala, da sva si najprej na stari progi ogledala čuvajnico 666, potem pa šla po opuščeni trasi do Pakega. Joj, kako čudovit je bil pogled s paškega viadukta na barje in hribe! Pot sva nadaljevala po barju, kjer sva si ogledala največje barjansko okno. Malo naprej je brv čez Borovniščico in kmalu si pri »remejku« starega kolišča ob nasadih barjanskih borovnic. Kdo bi se lahko odrekel slastnim borovnicam, borovničevemu zavitku in borovničevcu? Od tam je le streljaj do TMS. Nazaj sva se vrnila po kolesarski stezi ob glavni cesti. Drugič greva pa kar s kolesom čez Ljubljano v Bevke in potem nazaj v Ljubljano. Ali pa si v Borovnici sposodiva e-kolesi in greva do soteske Pekel in potem na Menišijo!«

6 HOJA

Bi šli peš?

Ob naraščajočem motornem prometu smo vrsto let pozabljali na najpomembnejše udeležence v prometu – pešce. Površine za pešce so ključna sestavina urbanih središč ter njihove povezave z bližnjimi naselji. V občini Borovnica pa je celo v občinskem središču razmeroma malo površin, ki so namenjene samo pešcem. Pešči so najbolj ranljivi udeleženci v prometu, zato je pomembno, da se v naseljih in tudi med njimi zagotovijo varne in udobne peš površine.

ZAKAJ BO LETA 2030 V BOROVNICI VEČ PEŠCEV?

VIZIJA

Občinsko središče je iz večine naselij v občini dosegljivo po varnih poteh za pešce in tudi v njem je mogoče pešačiti brez strahu pred drugimi udeleženci v prometu. Ureditve motornega prometa so v središču Borovnice prilagojene pešcem, hitrosti motornega prometa so zmanjšane. Enako velja tudi za tisti del naselja Breg pri Borovnici, ki leži za nasipom železniške proge. Ulični profili so urejeni pešcem prijazno, ulice so opremljene z urbano opremo, javna razsvetljava je izboljšana. Prometni prostor je s šikanami, otoki, tlakovanjem itd. urejen tako, da vozniki intuitivno zmanjšajo hitrost. Z varnostno prometno signalizacijo je poskrbljeno, da so vozniki ustrezno opozorjeni na prehode za pešce. Prečkanja prometno močno obremenjene regionalne ceste so za pešce in kolesarje v vseh naseljih varna.

V zaledju je promet znotraj naselij umirjen, v občinsko središče je mogoče varno priti po pločnikih in skupnih površinah za pešce in kolesarje ob glavnih cestah in/ali ob Borovniščici. Poti so ustrezno opremljene s signalizacijo. Poti v šolo so varne, nevarne točke so odpravljene. Število nesreč z udeleženiimi pešči se zmanjšuje.

Povsod, kjer so posebne površine za pešce ali skupne površine za pešce in kolesarje, le-te uporabljajo vsi pešči. V pogojih slabe vidljivosti vsi pešči uporabljajo oblačila, odsevnik ali svetilna telesa, ob cesti hodijo le tam, kjer zanje ni posebnih površin ter po pravilni strani cestišča. Nesreč, v katerih bi pešči izgubili življenje ali bili huje poškodovani, ni več. Pešcem je na voljo tudi mreža

označenih (rekreativnih) poti, ki je preprejena po celotnem območju občine.

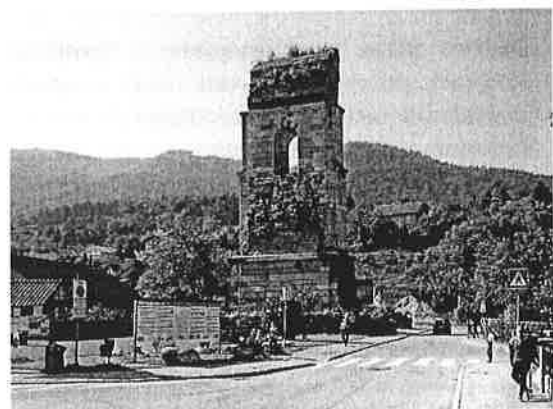
Pešpoti so urejene tako, da omogočajo enakopravno dosegljivost glavnih ciljev vsem ljudem. Ureditve omogočajo dostope tako gibalno oviranim kot tudi slepim in slabovidnim, hkrati pa so te ureditve prijazne vsem starejšim občanom, mamicam z vozički in najmlajšim. Take poti so privlačne tudi turistom.

Z izjemo Zalarjeve ceste je vaško jedro Borovnice prostor srečevanja, v katerem se varno počutijo vsi občani. Zlasti na območju med osnovno šolo in »staro pošto« (vključno s Košutovim vrtom, ki je dobil funkcije »mestnega parka«, ob tem pa ohranil značilnosti podeželskega meščanskega vrta) so pogosta spontana dogajanja in organizirane prireditve. S parkovnimi površinami je obogateno tudi območje Molkovega trga.

Ljudje opravijo krajše poti peš. V Borovnici je hoja ljudem osnovni način premagovanja razdalj. O prednostih hoje, njenem učinku na zdravje, okolje in predvsem na socialno življenje ljudi, so občani obveščeni, zato so visoko ozaveščeni. Pri vzgoji v prometu medsebojno sodelujejo različne generacije občanov.

Zaradi urejenih in privlačnih površin za pešačenje je občina bolj privlačna tudi za izletnike oz. turiste, ki lahko z železniške postaje, kjer je urejeno tudi parkirišče, peš varno raziskujejo oz. obiskujejo celotno območje občine.

ZAMETKI PRAVE (IH) POTI OBSTAJAJO ŽE DANES



Slika 24: Ob Mejačevi ulici v Borovnici so površine za pešce lepo urejene.

Foto: Andrej Klemenc

V Borovnici so pešču glavne urbane funkcije časovno primerno dosegljive.

Med Molkovim trgom in osnovno šolo je že vzpostavljena peš cona, v vaškem jedru Borovnice pa je še neizkoriščen prostorski potencial, ki ga je možno urediti v kakovostne prostore, namenjene druženju.

Na barju in v hribovitem zaledju je že sedaj veliko cest z malo prometa, kolovozov in poti, ki omogočajo varno hojo v privlačnem naravnem okolju. Čeprav poti v celoti niso urejene in prav tako tudi ne lastninska razmerja ter manjka še kakšna brv, pa se že danes da sprehajati tudi ob Borovniščici in Prušnici. Je pa z izjemo nekaj označenih planinskih poti večina teh poti neoznačena in tako uporabna le tistim, ki prostor že poznajo.

Ureditve za izboljšanje prometne varnosti in ureditve za ranljive skupine so glede na anketo med občani Borovnice prepoznane kot izredno pomembne.

Načrti varnih šolskih poti so narejeni in se posodablja skladno s spremembami infrastrukture in prometnih režimov.

OVIRE NA POTI DO ZMAGE

Omrežje pešpoti v občini obstaja samo v zametku, direktnih in urejenih poti iz večine naselij do občinskega središča pa večinoma ni. Prav tako ni sklenjene mreže poti za pešce v sami Borovnici. Širine ulic na številnih mestih ne omogočajo vzpostavitve ustreznega uličnega profila. Površine za motorni promet se pogosto urejajo prednostno v primerjavi s površinami pešcev.

Za ranljive skupine ni ustrezno poskrbljeno.

Zalarjeva cesta je obremenjena s tranzitnim prometom, ob regionalni cesti razen v naselju Borovnica ter med Borovnico in Dolom ni pločnika. Prometno obremenjene ceste so nevarne za prečkanje, poleg tega kultura voznikov motornih vozil ni na visoki ravni.

KAJ SI ŽELIJO PEŠCI V BOROVNICI IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti

Cilji

Do leta 2019 pridobiti rešitve za odpravo evidentiranih nevarnih točk na šolskih pešpoteh.

Do leta 2030 vsako leto odpraviti najmanj tri nevarne točke na poti v šolo in vrtec v Borovnici.

Do konca leta 2019 urediti varno in neposredno (brv) povezavo za pešce (in kolesarje) od naselij stanovanjskih blokov do železniške postaje, do konca leta 2020 pa ob Borovniščici med Ljubljansko in Mejačevo ulico, z navezavo na naselje »Pod goro«.

Najkasneje do konca leta 2020 urediti varno peš (in kolesarsko) povezavo od Borovnice do Brega, najkasneje do konca leta 2022 do konca naselja Pako in najkasneje do konca leta 2025 do konca naselja Dol ter pri tem urediti tudi nevarna prečkanja pešcev čez regionalno cesto.

Do leta 2025 urediti pločnik od križišča, na katerem se od ceste za Brezovico odcepita cesti za Niževce in Zabočevo ter cesta na Kopitov grič, do mostu čez Prušnico pred Dražico (oz. konca Rimske ceste).

Do leta 2025 v večjem delu Borovnice umiriti motorni promet.

Do leta 2030 zmanjšati število prometnih nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in na minimum zmanjšati možnost nesreč z mrtvimi ali hudo poškodovanimi pešci.

Povečanje privlačnosti peš površin

Cilji

Do leta 2020 označiti vse obstoječe pešpoti v občini.

Do leta 2025 preurediti Paplerjevo ulico v območje, namenjeno pretežno pešcem in kolesarjem.

Do leta 2030 omogočiti varno peš povezavo (podhod pod železniško progo) za prebivalce naselja Jele v vsakem vremenu.

Do leta 2030 urediti sprehajalno pot ob Borovniščici od zavoja železniške proge do tovarne Fenolit ter ob Prušnici od zavoja železniške proge do sotočja z Borovniščico.

Do leta 2030 doseči dvig števila pešcev na poteh do 1 km za 30 % glede na leto 2015.

Do leta 2030 doseči dvig števila učencev, ki hodijo v šolo, za 20 % glede na leto 2015.

Vsako leto urediti najmanj 300 m peš površin, ki smiselno dograjujejo mrežo poti.

Povečati vlogo peš površin pri izdelavi načrtov in projektne dokumentacije.

Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo za vse ljudi

Cilji

Do leta 2019 izdelati popis in načrt odprave neprimernih mest za dostop gibalno oviranih v naselju Borovnica. Vsako leto odpraviti ovire na peš dostopih do vsaj ene pomembne lokacije v Borovnici.

Do leta 2020 zagotoviti, da se zahteve po projektiranju, ki je prilagojeno ljudem z oviranostmi, vnese v prostorske akte in izvaja v postopku izdaje gradbenih dovoljenj.

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

V prvih petih letih:

Z vzpostavitvijo povezane mreže pešpoti, ki nastane z dograjevanjem manjkajočih pločnikov, prilagoditvijo uličnih profilov ter oživitvijo starih in gradnjo novih poti, ločenih od prometnih cest, z opremljanjem pešpoti (signalizacija, razsvetljava, urbana oprema) in rednim vzdrževanjem obstoječega. Izvedli se bodo različni ukrepi za umirjanje prometa, dogradile se bodo varne šolske pešpoti in zagotovili dostopi do pomembnih funkcij mesta za gibalno ovirane.

Po prvih petih letih:

Nadaljevanje v prvih petih letih začetih aktivnosti, dodatno pa ureditev manjkajočih pešpoti ob Borovniščici.

KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt pešbus in bicivlak, Slovenija

Aktivna pot v šolo je pomembna za zdravje, samostojnost in socialni razvoj otrok. Otroci, ki hodijo v šolo peš ali s kolesom, so telesno boljše pripravljene, saj se tudi sicer več gibljejo, in med drugim lažje sledijo pouku kot tisti, ki jih starši v šolo pripeljejo z avtomobilom.

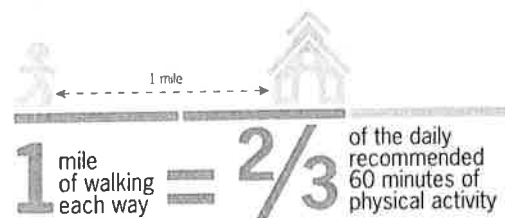
V okviru programa Zdrav šolar je potekala pilotna izvedba pešbusa in bicivlaka v Ljubljani in Novi Gorici. S pešbusom se učenci v šolo odpravijo peš v organiziranih skupinah po domišljeno začrtanih poteh in po stalnem urniku. Otroci uživajo v sprehodu s svojimi sošolci in v spremstvu odraslih, obenem pa naredijo nekaj dobrega za okolje. Podoben koncept, le da pot v šolo poteka s kolesom, predstavlja bicivlak.

Spremljana pot v šolo v obliki pešbusa in bicivlaka prinaša koristi za otroke in okolje, pa tudi za starše, ki so sicer ob pomanjkanju časa obremenjeni z jutranjim razvažanjem in gnečo na cestah.

<https://skupnostobcin.si/wp-content/uploads/pulikacije/12822/katalog-dobrih-praks-2016.pdf>

Za vmes

»150 minut telesne aktivnosti na dan ženski podaljša življenje za 1,5 leta in moškemu za 1,4 leta.«



»40 % večje trgovanje beležijo območja, kjer se večinoma hodi peš ali vozi s kolesom.«

7 KOLESARJENJE

Bi šli s kolesom?

Na razdaljah med 4 in 6 km je v urbanih naseljih kolo »od vrat do vrat« v večini primerov najhitrejše prevozno sredstvo, saj pri njegovi uporabi ne izgubljammo časa v prometnih zastojih in pri iskanju parkirnega mesta. Glede na to, da je Borovnica manjše urbano središče, v katerem ni prometnih zastojev in katerega del leži na hribovitem terenu, te prednosti kolesarjenja ne pridejo tako do izraza. Ker pa večina naselij v občini leži na ravnini ali na ne prestrmih pobočjih in ker do občinskega središča niso oddaljena več kot 4 km, bi lahko kolo, še posebej v lepem vremenu, imelo pomembno vlogo pri dostopu do šole, banke, pošte, železniške postaje, občinske uprave, zdravstvene postaje, trgovskih in gostinskih lokalov ter športnih objektov v Borovnici. Še posebej, ker tudi pri ne preveč intenzivnem kolesarjenju le-to prispeva h krepitvi zdravja, hkrati pa ne onesnažuje okolja ter povečuje energetske učinkovitost prometa.

Da temu ni tako, je v veliki meri krivo pomanjkanje ustrezne infrastrukture za direktne, varne, neprekinjene in udobne kolesarske povezave. Obseg površin za kolesarje je v naseljih in na krajših razdaljah med naselji pomemben dejavnik pri odločitvi posameznika, ali bo za prevozno sredstvo namesto avtomobila uporabil kolo.

LETA 2030 BO V OBČINI BOROVNICA VARNO POTOVATI S KOLESOM, ZATO BO TO MOŽNOST ZA POTI PO OBČINI UPORABLJALO VELIKO OBČANOV IN OBISKOVALCEV OBČINE.

VIZIJA

Kolesarske povezave v občini Borovnica so direktne, neprekinjene in varne. Večinoma so speljane ločeno od motornega prometa in tam, kjer ni večje gostote poselitve, služijo tudi pešcem. V južnem delu občine pa je zaradi manjših prometnih obremenitev mogoče kolesarske povezave vzpostaviti tudi v obliki (pomožnih) kolesarskih pasov na cestišču, ob pogoju, da je profil le-tega predhodno razširjen. Če oz. ko bo to dopuščala zakonodaja, pa se bodo na nekaterih glavnih občinskih cestah uvedli časovno fleksibilni prometni režimi, tako da bo določena cesta ob določenih časovnih obdobjih (npr. med 7.00 in 8.00 uro ter med 12.00 in 14.00 med šolskim letom) imela status »kolesarske ceste«. V tem času bodo imeli na cesti prednost kolesarji, hitrost pa bo

dodatno omejena. Na ta način bo predvsem mogoče zagotoviti varne poti do šole s kolesom.

V naselju je na odsekih, ki so preozki za razvoj ustreznega uličnega profila za vodenje kolesarjev po ločenih površinah, zagotovljeno umirjanje motornega prometa in postavljena signalizacija za varno vodenje kolesarjev. Prečkanja prometno obremenjenih cest so izvedena na kolesarju varen način. Pri osnovni šoli, pri vrtcu in železniški postaji so vzpostavljena pokrita in varna parkirišča za kolesa oz. kolesarnice, ki omogočajo tudi polnjenje koles oz. »pedalekov« z električnim pogonom. Na drugih ciljnih mestih potovanj v občini je postavljeno ustrezno število stojal za kolesa.

Kolesarska mreža je razvita tako, da povezuje vse kraje občine z Borovnico in se navezuje tudi na mrežo sklenjenih rekreacijsko-turističnih povezav v občini in na Ljubljanskem barju. Kolesarska povezava ob regionalni cesti je tudi sestavni del regionalne kolesarske povezave Gorenja vas–Horjul–Vrhnika–Podpeč–Ig. Prek teh povezav je mogoče varno kolesariti ne le do Vrhnike in Podpeči (ter dalje proti Ljubljani in Igu), temveč zaradi premostitve Ljubljanice pri Kaminu tudi neposredno do Bevk (ter dalje proti Vrhniki, Logu ali Brezovici). Kondicijsko boljše pripravljenim kolesarjem in tistim z e-kolesi pa so na voljo tudi označene kolesarske poti v hribovitem zaledju občine, po katerih je mogoče priti tudi na Rakitno ter do Logatca in Cerknice.

Mreža varnih in udobnih kolesarskih povezav v občini, ki v veliki večini potekajo stran od hrupa motornega prometa, je izredna dodana vrednost občinski turistični ponudbi.

Kolo se uporablja za dostop do potniškega železniškega prevoza in ga občani lahko varno parkirajo pred železniško postajo, veliko bolj pogosto kot sedaj pa ga lahko vzamejo tudi s sabo na vlak.

Večina ljudi se na delo, oddaljeno do 5 km, pelje s kolesom, delež tistih, ki se vozijo do 10 km oddaljenih ciljev, pa se poveča. Kolesarjenje se promovira, izvajajo se tečajni vzgoje in usposabljanji, namenjeni so vsem starostnim skupinam.

BOROVNICA JE ŽE DANES NA PRAVI POTI

Vzpostavitev kolesarskega omrežja je med deležniki in prebivalci prepoznana kot prednostna vsebina. Glavno cestnoprometno povezavo v občini – del odseka regionalne ceste R3 642 Vrhnika– Podpeč – ob koncih tedna v toplejšem delu leta uporabljajo številni rekreativni kolesarji. Prebivalci občine v rekreativne namene uporabljajo tudi s prometom malo obremenjene ceste in poti na Ljubljanskem barju, tisti z več kondicije pa tudi po Menišiji in pogorju Krma. Ob delovnikih se do železniške postaje pripelje in tam v pokriti kolesarnici kolo parkira od 20 do 40 občanov, približno prav toliko učencev pa se s kolesom pripelje v šolo.



Slika 25: Pridobivanje navad za aktivno in trajnostno mobilnost je nujno začeti že v rasnih letih.
Foto: Andrej Klemenc

KAJ MORAMO POPRAVITI?

Mreže varnih, direktnih in neprekinjenih kolesarskih povezav v občini ni. Če zaradi manjših prometnih obremenitev bolj izkušeni in usposobljeni kolesarji še lahko relativno varno kolesarijo po večinoma sicer preozkih občinskih cestah, pa je zaradi prometnih obremenitev, (pre)ozkega cestišča in visokih hitrosti izrazito nevarno kolesarjenje po regionalni cesti. Poleg varnih direktnih povezav z Dola ter s Pakega in Brega do Borovnice oz. iz Borovnice do Vrhnike in Podpeči, manjkajo tudi povezave za dnevne uporabnike v sami Borovnici kot tudi povezave z zaledjem Borovniške kotline oz. povezave do (izboljšanja potrebne) mreže poti in kolovozov na Ljubljanskem barju, ki bi lahko služile tudi turistom. Na vsakdanjih poteh uporablja kolo le malo prebivalcev.

Z izjemo (dovozne) ceste na trasi opuščene železniške proge med Borovnico in naseljem Pako ter kratke poti med Molkovim trgom in osnovno šolo v občini ni prometne površine, ki bi nudila

ustrezno raven uslug in varnosti tudi za neizkušene in slabše usposobljene kolesarje.

Tudi pri prečkanju regionalne ceste in vodenju kolesarjev po središču Borovnice, zlasti po Zalarjevi cesti, ni zadostno poskrbljeno za varnost kolesarjev.

Kolesarnica pri železniški postaji je sicer pokrita in ima zaenkrat zadostne zmogljivosti, ne omogoča pa varnega parkiranja koles in nima privlačnega videza. Možnosti za prevoz koles na vlakih so zelo omejene, za vsakdanjo rabo pravzaprav izključno na prevoz zložljivih koles manjših dimenzij.

KAJ SI ŽELITE KOLESARJI V BOROVNICI IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO ZASTAVILI?

Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje

Cilji:

Do leta 2030 doseči dvig števila kolesarjev na poteh do 4 km za 30 % glede na leto 2015.

Do leta 2030 povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo kolesarijo, za 30 % glede na leto 2015.

Do leta 2030 povečati delež zaposlenih v občini, ki na delo kolesarijo, za 20 % glede na leto 2015.

Do leta 2022 vzpostaviti povezavo od središča Borovnice do konca naselja Pako na eni ter do Brezovice pri Borovnici na drugi strani.

Do leta 2022 omogočiti varno kolesarjenje v večjem delu Borovnice, do leta 2026 pa v celotnem naselju.

Do leta 2022 vzpostaviti neposredno kolesarsko povezavo med brežanskim in dolanskim delom barja (brv čez Borovniščico), najkasneje do leta 2030 pa neposredno kolesarsko povezavo do Vrhnike, Bevk in Podpeči.

Do leta 2020 označiti vse rekreacijsko-turistične kolesarske povezave v občini.

Do leta 2020 postaviti novi, pokriti in varovani kolesarnici na železniški postaji in pri osnovni šoli, opremljeni tudi za polnjenje e-koles.

Do leta 2020 evidentirati in do leta 2022 na evidentirana mesta postaviti stojala za kolesa na ciljnih točkah poti.

Do leta 2022 izboljšati možnost prevoza koles na vlakih za 50 % glede na leto 2015.



Foto 26: Primerjava stroškov goriva
Vir: www.franz-joseph.at

Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih

Cilji:

Do leta 2022 urediti nevarna prečkanja regionalne ceste in vzpostaviti ločeno infrastrukturo za kolesarje in pešce med Borovnico in naseljem Pako, do leta 2026 pa tudi do konca Dola.

Do leta 2025 celovito umiriti motorni promet v središču Borovnice ter delu naselij Breg in Pako, ki ležita za železniško proggo.

Do leta 2030 zmanjšati število nesreč z udeleženci kolesarji za 50 %.

Dostopnost kolesarskih ciljev za vse.

Cilji:

Do leta 2025 zagotoviti ponudbo izposoje 10 običajnih in vsaj 4 električnih koles.

Do leta 2020 zagotoviti 10 polnilnih mest za električna kolesa, do leta 2030 pa število povečati na vsaj 30.

Do leta 2030 dvigniti število kolesarjev med starostniki za 20 % glede na stanje leta 2018.

Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav

Cilji:

Sprejeti med občinami na ravni Ljubljanskega barja usklajene dokumente, ki določajo investicije v kolesarsko omrežje.

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

V prvih petih letih:

V občinsko središče in v zaledje občine se bo prostorsko umestilo mrežo kolesarskih povezav ter na osnovi sredstev iz Dogovora za razvoj Ljubljanske urbane regije, sredstev za vzpostavitev regionalnih kolesarskih povezav v proračunu Republike Slovenije ter sredstev iz občinskega proračuna začelo z njeno izgradnjo, prednostno ob delu regionalne ceste med Borovnico in naseljem Pako, v jedru Borovnice in do železniške postaje.

Uredilo se bo varno vodenje kolesarjev na obstoječih, vendar prenovljenih uličnih profilih v Borovnici, tako da bodo, razen na Zalarjevi ulici, dobili kolesarji prednost pred avtomobili. Zagotovljeno bo varno prečkanje regionalne ceste v Borovnici, na Bregu, Dolu in na Pakem. Prenovila in razširila se bo cesta med Borovnico in Brezovico pri Borovnici. Na njej bo na vsaki strani zarisan (pomožni) kolesarski pas.

Vzpostavljena bo povezava za kolesarje in pešce med dolanskim in brežanskim delom barja.

Postavljeni bosta novi kolesarnici na železniški postaji in pri osnovni šoli. Glavne urbane točke bodo opremljene s stojali za kolesa.

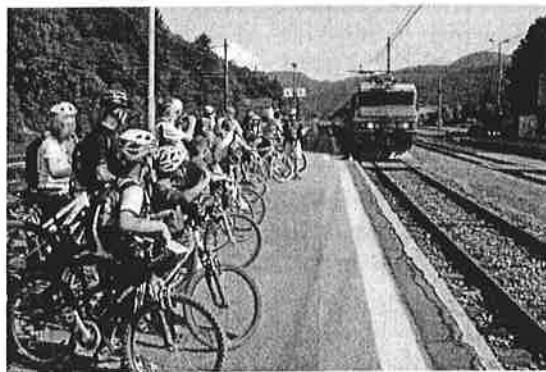
Po prvih petih letih:

Vzpostavljena bo ločena infrastruktura za kolesarje in pešce od Borovnice do konca naselja Dol.

Vzpostavljena bo mreža kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju, ki bo omogočala neposreden dostop do Bevk, Loga, Preserja in Vrhnike. Na opuščeni trasi proge bo na mestu porušenega mostu pri naselju Pako zgrajen most za kolesarje in pešce in do njega urejena kolesarska povezava, ki se bo nadaljevala vsaj do Goričice.

Za otroke bomo uredil kolesarski park.

Vzpostavljena bo izposoja koles in e-koles.



Slika 27: Kolesarji čakajo na vlak na železniški postaji v Borovnici.
Foto: Andrej Klemenc

Ob koncih tedna, med prazniki in v času počitnic bo do Ljubljane ter iz Ljubljane naprej proti Primorski vozil kolesarski vlak.



Slika 28: Na prostoru, ki ga za parkiranje potrebuje osebni avto, lahko parkiramo 8–10 koles.
Vir: FMG Amor

KOMU JE ŽE USPELO?

Hiter, enostaven, učinkovit in brezplačen ukrep za vzpostavitev varne kolesarske poti do šole v občini Gorje

Tudi v Gorjah pri Bledu so ugotovili, da se večina otrok tudi iz najbližjih naselij v šolo vozi z avtomobili, prevoz otrok v šolo pa občino stane okoli 30.000 € na leto. Da bi v času krize prihranili vsaj nekaj denarja ter spodbudili otroke k manj sedečemu načinu življenja, lokalno cesto Zgornje Gorje-Fortuna (LC012201) ob delovnikih med 7. in 8.30 ter med 12. in 15. uro enostavno zaprejo za motoriziran promet (razen za stanovalce) ter tako otrokom omogočijo, da v šolo in iz nje varno pridejo peš ali s kolesom.

Za vmes

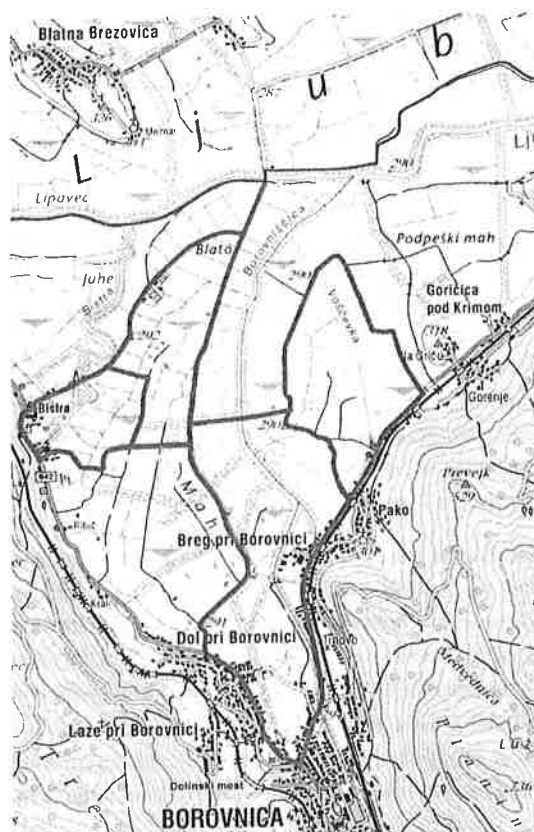
»Kolesarjenje in hoja sta bistvenega pomena za razvoj motoričnih in orientacijskih sposobnosti pri otrocih in najstnikih kot tudi za njihovo samozavest.«

»Odrasli med 18. in 65. letom naj bi se za ohranitev kondicije in zdravja v povprečju zmerno intenzivno gibali vsaj 20 minut na dan – s hojo ali kolesarjenjem kot načinom vsakodnevnega potovanja lahko to priporočeno stopnjo aktivnosti dosežemo pravzaprav 'spotoma'.«

»Mednarodne raziskave kažejo, da kolesarjenje vpliva na povečan občutek sreče, povečuje delovno učinkovitost ter posledično izboljšuje medsebojne odnose.«



Slika 29: Če obstaja primerna infrastruktura, je mogoče tudi majhne otroke s kolesom varno in udobno pripeljati v vrtec in šolo, na poti domov pa opraviti tudi kakšen večji nakup v trgovini.
Foto: Andrej Klemenc



Slika 30: Predlog kolesarskih povezav na Ljubljanskem barju v občini Borovnica in delu občine Brezovica pri Ljubljani
Vir: Lista za razvoj podeželja Občine Vrhnika

8 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Bi se peljali s samovozečim minibusom?

Tako kot drugod tudi v Sloveniji osebni promet prevladuje nad javnim. To dejstvo prinaša nemalo težav v mobilnosti prebivalcev. Zgostitve prometa so podaljšale potovalne čase, predvsem v mestnih središčih so pogoste negativne izkušnje z iskanjem parkirišča in prometnimi zamaški. Vse to je bolj kot ukrepi v sami občini privedlo do tega, da prebivalci Borovnice v še večji meri za prevoz na delo ali izobraževanje v Ljubljano uporabljajo povezave z vlakom, ki so relativno hitre in udobne, predvsem ob nekaterih delih dneva ter ob sobotah, nedeljah in praznikih pa premalo pogoste. Uvedba enotne vozovnice za JPP za vse uporabnike, izboljšanje možnosti za hiter prestop na druga sredstva JPP ali izposojajo mestnega kolesa ter boljša dostopnost drugih delov Ljubljane z vlakom bi ta delež še povečali. Ureditev varnih in udobnih povezav iz Borovnice in drugih naselij do železniške postaje Borovnica ter posodobitev kolesarnice ob njej pa bi omogočili povečanje deleža tistih, ki namesto z avtom do prestopne točke na JPP pridejo peš ali s kolesom.

LETA 2030 BO JPP UREJEN

VIZIJA

Javni potniški promet je hrbtenica mobilnosti med občino Borovnica in Ljubljano ter pomembna možnost izbira potovalnega načina do Vrhnike.

Železniške povezave z Ljubljano, ki v veliki meri nadomeščajo izbiro osebnega avtomobila na tej poti, so bolj pogoste, še posebej ob sobotah, nedeljah in praznikih, v smeri iz Ljubljane pa predvsem v večernih (tudi v poznih) urah.

Avtobusne povezave proti Vrhniki so bolj pogoste. Ker pa zaradi majhnega potenciala potnikov ni ekonomsko upravičljivo izvajati klasičnih storitev javnega prevoza potnikov z avtobusi, jih nadgrajuje sistem prevoza na klic, ki se za upokojene občane in občane z oviranostmi izvaja tudi znotraj meja občine in je za njih brezplačen. Opravljajo ga avtonomna vozila in prostovoljci z vozili z električnim pogonom, kar zaradi kratkih razdalj in razvite infrastrukture za njihovo polnjenje ne povzroča nobenih težav.

Železniška postaja je prenovljena ter omogoča izvenmivojski dostop do peronov potniškega prometa z obeh strani tudi za osebe s posebnimi

potrebami (osebe na vozičkih, otroci v otroških vozičkih, kolesarji) ter nakup vozovnic preko avtomatskih terminalov.

Tudi po prenovi železniške postaje imajo potniki možnost, da so z nadstreškom zaščiteni pred padavinami in sončnim sevanjem. Imajo tudi izboljšano možnost čakanja v ogrevani oz. hlajeni čakalnici. Potnikom, tudi tistim z oviranostmi, so sanitarije na železniški postaji dostopne ves dan vse dni v tednu.

Pri železniški postaji je urejeno parkirišče »parkiraj in presedi« (P+R), ki je za uporabnike javnega prevoza brezplačno oz. je cena vključena v ceno prevoza. Urejena je tudi sodobna pokrita in varovana kolesarnica, ki skupaj z urejenimi direktnimi, varnimi in udobnimi kolesarskimi povezavami iz vseh naselij do železniške postaje prispeva k temu, da velika večina potnikov do železniške postaje pride peš ali s kolesom oz. e-kolesom.

Med tistimi, ki pridejo z osebnim avtomobilom, pa je velik del takšnih, ki uporabljajo električne avtomobile, saj je za njihovo polnjenje na P+R zagotovljena ustrezna infrastruktura. K temu, da je čim večji delež polnjenju vozil namenjene električne energije pridobljen iz obnovljivih virov energije, prispeva tudi PV elektrarna, katere PV moduli so nameščeni nad parkirnimi mesti.

Avtobusna postajališča so urejena, čakajoče ščitijo pred vremenskimi vplivi in omogočajo možnost sedenja.

BOROVNICA JE ŽE DANES NA PRAVI POTI

Občani že danes veliko uporabljajo možnost prevoza z vlakom, predvsem do Ljubljane, saj je zasedenost linij v času prometnih konic dobra.

Večina vlakov, ki vozijo v Ljubljano oz. (vsaj) do Borovnice, je relativno sodobnih in udobnih (nizek pod in široka vstopno-izstopna vrata, klimatsko hlajenje).

Integrirana vozovnica za dijake in študente je že uveljavljena. Za vse uporabnike bo na voljo kmalu. Povečuje se število letnih vozovnic za prevoz z vlakom v Ljubljano.

KAJ MORAMO POPRAVITI?

Premalo povezav linij do Ljubljane (vlak) in Vrhnike (avtobus).

Vsa postajališča JPP niso ustrezno urejena (urbana oprema, avtobusne niše ...).

Intermodalne točke oz. parkirišče in kolesarnica pri ŽP nista urejena in bosta kmalu prezasedena.

Dostop do Vrhnike, ki je prilagojen potrebam občanov po urejanju zadev na upravni enoti, obisku zdravstvenega doma ipd., je z javnim prevozom sedaj mogoč le enkrat tedensko.

Druge oblike organiziranega prevoza (skupni prevozi, prevozi na klic, taksi ...) niso razvite.

KAJ SI ŽELITE UPORABNIKI JPP V BOROVNICI IN CILJI, KI SMO SI JIH ZATO ZASTAVILI?

Urejena postajališča

Cilji:

Do leta 2020 urediti in urbano opremiti vsa postajališča za avtobuse v občini.

Do leta 2026 urediti izvenmivojski dostop do peronov potniškega prometa na železniški postaji, tudi za potnike z oviranostmi. Na postaji posodobiti ogrevanje in hlajenje ter podaljšati čas obratovanja čakalnice ter urediti dostop do sanitarij ob vseh urah vse dni v tednu.

Do leta 2030 urediti izposojevalnico koles in e-koles na železniški postaji.

S prevozi na klic nadgrajene linijske avtobusne povezave do Vrhnike

Cilji:

Do leta 2020 dopolniti brezplačen tedenski avtobusni prevoz iz Borovnice do Vrhnike z navezovalnima prevozoma s kombiji iz smeri Pako in Brezovica pri Borovnici ter uvesti ustavljanje avtobusa na postajališču na Dolu.

Hiter in udoben javni potniški promet

Cilji:

Do leta 2020 zagotoviti dodatni dve liniji vlaka Borovnica–Ljubljana in Ljubljana–Borovnica ob največjih konicah, od tega eno iz Ljubljane med 23.00 in 24.00.

Do leta 2020 zagotoviti poskusno uvedbo javnega prevoza na klic na osnovi prostovoljstva.

Do leta 2025 zagotoviti sistem javnega prevoza na klic v občini in do Vrhnike.

Do leta 2030 zagotoviti ob delovnikih med 6.00 in 22.00 taktni prevoz z vlakom do Ljubljane in iz Ljubljane z vlakom – v koničnih urah ob delovnikih na 20 minut, zunaj konice pa na 40 minut.

Do leta 2030 zagotoviti ob sobotah, nedeljah in praznikih vsaj 12 linij dnevno do oz. iz Ljubljane ter uvedbo »kolesarskega vlaka«.

Spodbujanje intermodalnosti

Cilji:

Do leta 2020 urediti predvideno postajališče P + R in B+R pri železniški postaji.

Do leta 2022 vzpostaviti varne povezave za kolesarje in pešce do železniške postaje iz Borovnice, z Brega in s Pakega; evidentirati možnosti za vzpostavitev manjših parkirišč na prestopnih točkah za vlak in avtobus.

Do leta 2026 vzpostaviti varne povezave za kolesarje in pešce do železniške postaje iz ostalih naselij v občini ter podvojiti kapacitete za varno parkiranje koles pri železniški postaji in zagotoviti najmanj 20 polnilnih mest za e-kolesa.

Do leta 2030 urediti izposojevalnico koles in e-koles pri železniški postaji.



Slika 31: Potnikom s posebnimi potrebami prijazni vlaki
Foto: Andrej Klemenc

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

V prvih petih letih:

Izboljšala se bodo obstoječa postajališča JPP preko postavitve urbane opreme, izboljšanja varnosti na postajališčih šolskih prevozov in ureditve dostopov za gibalno ovirane.

Zgrajeni bosta sodobno parkirišče »parkiraj in presedi« in sodobna varna kolesarnica pri železniški postaji.

Izboljšane bodo obstoječe in vzpostavljene nove povezave za kolesarje in pešce do železniške postaje.



Slika 32: Samovozeča vozila tudi v javnem potniškem prometu počasi že postajajo realnost; na sliki: samovozeča minibusa v Parizu.

Foto: Airparif

Pilotno bo na podlagi dosedanjih izkušenj v Sloveniji uveden javni prevoz na klic, do katerega bodo najprej upravičeni starejši občani, občani z različnimi oviranostmi in tisti, ki si sami ali s pomočjo sorodnikov, sosedov in prijateljev ne morejo zagotoviti prevoza z avtomobilom.

Uvedeni bosta dve novi železniški povezavi dnevno do Ljubljane in nazaj.

Po prvih petih letih:

Prenovljena bo železniška postaja. Dostop do peronov potniškega prometa bo z obeh strani postaje zunajnivojski in omogočen tudi osebam z oviranostmi in drugim potnikom s posebnimi potrebami (dvigala).

Omogočene bodo direktne, neprekinjene, varne in udobne povezave za kolesarje in pešce do železniške postaje iz vseh naselij v občini.

Zagotovljen bo javni prevoz na klic z manjšimi prevoznimi sredstvi z električnim pogonom, ki bo za določene skupine občanov brezplačen, za druge pa plačljiv, a posredno subvencioniran.

Poskrbljeno bo za napajanje večjega števila električnih vozil na parkirišču in v kolesarnici pri železniški postaji.

KOMU JE ŽE USPELO?

Slovenija, Zavod Sopotniki

Zavod Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost, je nastal z namenom pomagati starostnikom pri vključevanju v aktivno družbeno življenje. Z medgeneracijskim sodelovanjem želi preprečiti ali prekiniti izoliranost in osamljenost starejših prebivalcev iz predvsem manjših, odročnejših krajev, ki zaradi oddaljenosti, odsotnosti avta ali slabih prometnih povezav skoraj ne zapuščajo doma.

Prostovoljni vozniki z brezplačnimi prevozi starostnikom omogočajo, da se udeležujejo kulturnih dogodkov, obiskujejo svoje prijatelje, gredo k zdravniku, v trgovino ipd. Tako lahko ne le samostojno in brez skrbi opravijo nujna opravila, temveč tudi spletajo nova poznanstva in prijateljstva ter ohranjajo družabne stike s širšo okolico, ki jim je sicer brez avta predaleč in s tem nedosegljiva.



Slika 33: Prevoz na klic na osnovi socialnega podjetništva
Foto: Zavod Sopotniki

Za vmes

»Razvita država ni tista, kjer imajo revni avtomobile. Je tista, kjer bogati uporabljajo javni prevoz.«
Petro Gustavo, župan Bogote

»1 % celotnega BDP v EU stanejo samo prometni zamaški na evropskih cestah.«

9 MOTORNI PROMET

S svojim (pre)hitrim širjenjem je osebni avto postal samemu sebi največja ovira!

Prometni tokovi so bili v preteklosti usmerjeni predvsem proti središču mest, danes pa so pomembni prometni tokovi prisotni tudi med različnimi deli obmestij in med manjšimi naselji. Naraščanje osebnega avtomobilskega prometa ima med drugim za rezultat slabšo kakovost zunanjega zraka in zastoje, ti pa močan vpliv na širitev obstoječih in gradnjo novih javnih prometnih površin ter s tem povezanih javnofinančnih izdatkov. Naraščanje prometa v urbanih naseljih posredno povzroča tudi krčenje javnih površin oz. spremembo njihove namembnosti. Območja, ki so bila namenjena družabnosti, so marsikje postala parkirišča. Javno življenje se je moralo zaradi tega tudi v Borovnici umakniti z ulic oz. tam poteka le občasno.

Kljub vsemu zgoraj navedenemu pa je prioriteten ukrep v občini izboljšanje cestnoprometne infrastrukture, v prvi vrsti zaradi izboljšanja varnosti prometa, ne nazadnje pa tudi zaradi škod, ki zaradi slabo urejenih oz. vzdrževanih cest nastajajo na avtomobilih in drugem premoženju.

KAKŠEN BO MOTORNI PROMET LETA 2030?

Promet bo potekal po obnovljenih in prenovljenih cestah, zato bo bistveno varnejši, kar bo skupaj z izboljšanim nadzorom in prometno kulturo voznikov motornih vozil in drugih udeležencev v prometu prispevalo, da se nesreče - predvsem tiste, ki se končajo s hujšimi poškodbami ali smrtjo - ne dogajajo več, pa tudi na splošno je prometnih nesreč zelo malo.

Uporaba osebnega avtomobila pri prevozih znotraj občine ne predstavlja več prve in edine izbire, saj so na voljo varne in udobne poti oz. površine za pešce in kolesarje, e-kolesa in mopedi pa so cenovno dostopni večini prebivalcev. Tako tudi pomanjkanje kondicije oz. krajši vzponi večini prebivalstva ne predstavljajo napora, ki ga ne bi zmogli.

Poleg tega je za dostop do ciljev v občini ter do Vrhnike urejen dobro organiziran prevoz na klic, bolj pogost, hitrejši in udobnejši pa je tudi prevoz z vlakom v Ljubljano, kjer so tudi na voljo številne alternative privatni rabi osebnega avtomobila.

Ker so možnosti raznolike ter cenovno ugodne, se je trend naraščanja prometnih obremenitev ter

lastništva vozil ustavil. Zaradi zmanjšanih potreb po pretočnosti in večji kapaciteti prometne infrastrukture je na voljo več možnosti za umirjanje prometa ter raznovrstne rešitve urejanja kritičnih in nevarnih točk v prometnem omrežju.

Električna vozila v občini predstavljajo četrtno voznega parka osebnih vozil. Zato so obremenitve s hrupom iz cestnega prometa manjše in tudi onesnaženja zraka je manj.

Motorni promet v središču Borovnice je omejen. Dovoljene hitrosti na večini ulic so zmanjšane, z območji umirjenega prometa in območji skupnega prometnega prostora pa je del vaškega jedra postal prostor, na katerem se družijo mladi in stari. Parkiranje je v središču Borovnice časovno omejeno in plačljivo, možnost daljšega in brezplačnega parkiranja je omogočena zunaj ožjega jedra naselja oz. na njegovem obrobju. To spodbuja pešačenje in kolesarjenje ter manjšo uporabo osebnih vozil v Borovnici.

Promet v stanovanjskih naseljih in soseskah je umirjen, število vozil se je zaradi spodbujanja trajnostne mobilnosti vsako leto zmanjšalo, saj zaradi drugih možnosti večina družin ne potrebuje več drugega ali tretjega avtomobila. Parkirana vozila ne zasedajo površin, namenjenih ljudem in preživljanju prostega časa na prostem.

Manjša uporaba osebnih vozil, bolj tekoč promet in več pešačenja in kolesarjenja ter vse večji delež vozil z električnimi in hibridnimi pogoni botruje izboljšanju kakovosti zraka. Dihalnih obolenj je posledično vedno manj, posebej pri najmlajših, pa tudi sicer se zdravstvena slika prebivalcev vsako leto izboljša tudi zaradi večje uporabe kolesa in pešačenja.

BOROVNICA JE NA PRAVI POTI

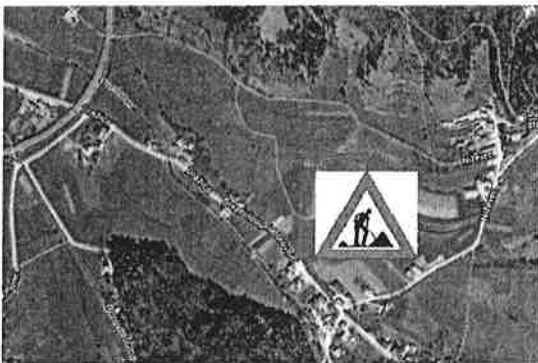
Vrednote občanov že danes temeljijo na načelih trajnostne mobilnosti, saj se jim zdijo najpomembnejše varnost in dostop, prilagojen vsem uporabnikom, skrb za čisto okolje ter udobnost in hitrost potovanja.

Delež javnega potniškega prometa oz. prevozov z vlakom je bil že pred letom 2012, ko se je začel zadnji trend povečanega priseljevanja in povečane rodnosti prebivalstva, velik in se je v tem času kljub povečanju števila osebnih vozil v absolutnem znesku in na prebivalca povečal. Promet po regionalni cesti pa se je povečal bistveno manj kot

bi to pričakovali glede na povečano število prebivalcev in osebnih vozil.

V jedru Borovnice je že vzpostavljena pešpot, z načrtovano novo dovozno cesto do osnovne šole pa se bo bistveno razbremenila Paplerjeva ulica. Fizične ovire za umiritev prometa so na večini ključnih mest že postavljene, vendar so ponekod zaradi neustrezne izvedbe potrebne rekonstrukcije.

Prometne obremenitve cest v občini so relativno nizke. Glavni izziv niso prevelike obremenitve, temveč neustrezni profili cest, voziščna konstrukcija in splošna kakovost vozišč.



Slika 34: Obnova odseka občinske ceste Dražica–Brezovica pri Borovnici
Vir: Jernej Nučič

KAJ MORAMO POPRAVITI IN OVIRE NA POTI DO ZMAGE?

Prometa v Borovnici ni mogoče umiriti, dokler skozi vaško jedro naselja poteka lokalni tranzitni promet ter prevoz vojaških eksplozivnih sredstev in hlovovine.

Profili cest so na regionalni cesti in večini glavnih občinskih cest neustrezni. Voziščna konstrukcija je v slabem stanju, »črnih točk« je veliko.

Kultura voznikov je na nizki ravni, prometni predpisi se ne upoštevajo.

Cesta do zaselkov Pristava in Lašče je zelo nevarna, čeprav po njej poteka tudi organiziran prevoz otrok v šolo.

Ob intenzivnih padavinah je zaradi neustreznega podvoza pod železniško progo dostop do naselja Jele mogoč samo po zasilni obvozni cesti. Tudi dostop večjih tovornih vozil je ne glede na vremenske razmere mogoč samo po tej cesti.

Cesta na Pokojišče je edina, ki lastnikom gozda v tem območju omogoča spravilo lesa, vendar zakonodaja na kategorizirani cesti tega ne dopušča.



Slika 35: Avant2go deljena raba električnih vozil
Vir: www.avantcar.si

KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI OBČINE BOROVNICA IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO ZASTAVILI?

Spremembo potovalnih navad

Cilji:

Do leta 2025 zmanjšati prometne obremenitve na regionalni cesti proti Vrhniku in Podpeči za 5 %, do leta 2030 pa za 10 % glede na leto 2017.

Do leta 2022 povečati delež tistih, ki iz okoliških naselij do železniške postaje namesto z avtom pridejo s kolesom za 10 %, do leta 2026 pa za 20 %, oboje glede na leto 2018.

Izboljšanje dostopnosti in splošne varnosti

Cilj

Ob rekonstrukciji oz. obnovi železniške proge zagotoviti neposreden dostop vozil, vključno z intervencijskimi in večjimi tovornimi vozili, do naselja Jele, ob pogoju, da je to sestavni del rekonstrukcije ali obnove železniške proge in se večinoma financira iz sredstev za ta namen.

Obnova/rekonstrukcija vseh mostov čez Borovniščico, Prušnico in Bistro.

Izgradnja obvozne ceste ob V delu naselja Borovnica od regionalne ceste do začetka naselja Dražica (»obvoznica Koti«), ob pogoju, da je mogoče vsaj polovico sredstev zagotoviti iz drugih virov in ne iz proračuna občine.

Povečanje prometne varnosti

Cilji:

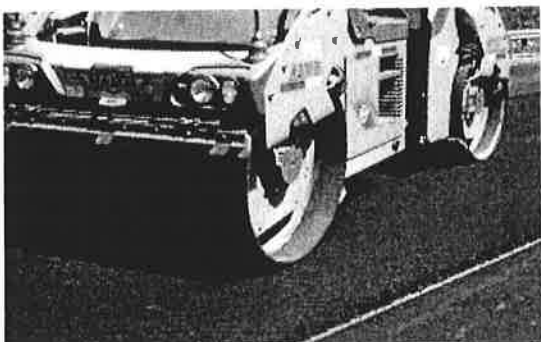
Vsako leto odpraviti eno nevarno točko. Prioritetno po ureditvi zemljiških razmerij in s sodelovanjem in

sovlaganjem v obliki zamenjave oz. prenosa zemljišč ceste od Ohonice do zaselkov Pristava in Lašče.

Po rekonstrukciji neustreznih hitrostnih ovir ob posodobitvah in rekonstrukcijah cest, ki bodo poleg varnosti omogočale tudi večje hitrosti, selektivno na kritičnih mestih uvesti nove ukrepe umirjanja prometa.

Stalno izboljševati reden nadzor nad spoštovanjem hitrostnih omejitev in drugih pravil, predvsem na tistih mestih, ki so kritična z vidika prometne varnosti.

Vsako leto izvesti najmanj po eno akcijo s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti (za različne ciljne skupine) ter sodelovanje v ETM, kjer so vključene različne ciljne skupine.



Slika 36: Obnova cest
Vir: www.majmajster.net

Umirjen promet v središču Borovnice in stanovanjskih soseskah

Cilji:

Do leta 2020 zagotoviti parkirišča pri obnovljeni »stari pošti«.

Do leta 2025 vzpostaviti manjše območje umirjenega prometa v vaškem jedru Borovnice.

Vsako leto vzpostaviti tri ukrepe umirjanja prometa na kritičnih mestih.

Do leta 2025 v vaškem jedru Borovnice v omejenem obsegu vzpostaviti režim enosmernih ulic.

Vzpostavljen parkirni režim v ožjem območju občinskega središča

Cilji:

V dveh letih izdelati študijo o izvedljivosti in implementaciji parkirnega režima v ožjem območju občinskega središča (lokacije, časovne omejitve in tarife).

Do leta 2022 vzpostaviti v študiji izbran model parkirnega režima.

Do leta 2020 zagotoviti vsaj dve parkirišči za avtodome.

KAKO BOMO TO DOSEGLI (KAKO JIH BOMO DOSEGLI)?

V prvih petih letih

Z *Direkcijo RS za infrastrukturo* bo dogovorjen terminski plan obnove in posodobitve odseka regionalne ceste R3 642 skozi našo občino.

Izvedene bodo predhodne študije, vključno s študijo poplavne ogroženosti, ki bodo preverile možnosti, variante in stroške izgradnje novega podvoza za Jele in obvoznice Koti.

Rekonstruirana in asfaltirana bo cesta iz Ohonice do zaselkov Pristava in Lašče.

Obnovljena bo cesta med Dražico in Brezovico ter dovozna cesta do Dražice.

Sprejet bo nov OPN, v katerega bo prostorsko umeščena nova prometna infrastruktura (poleg cest tudi infrastruktura za pešce in kolesarje).

Izdelale se bodo strokovne podlage za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejenih hitrosti ter izvedli administrativni in gradbeni ukrepi za zmanjšanje hitrosti.

V omejenem obsegu se bo v vaškem jedru Borovnice vzpostavil režim enosmernih ulic. Znotraj naselij bo poskrbljeno za umirjanje prometa.

Izvajal se bo nadzor in izvajalo sankcije za prekrške, predvsem na mestih, kjer kršitve pomenijo največje grožnje za varnost prometa oz. tveganja hujših nesreč.

Po prvih petih letih

Obnovljen in delno rekonstruiran bo celoten odsek regionalne ceste R3 642, ki poteka skozi občino.

Urejena bodo parkirišča za obisk soteske Pekel in Ljubljanskega barja.

Vzpostavljena so počivališča za avtodome na turističnih kmetijah, pri vходу v sotesko Pekel in na parkiriščih za obisk Ljubljanskega barja.

Če se izkaže, da ne bo mogoče zagotoviti sredstev iz drugih virov za izgradnjo obvozne ceste mimo Borovnice, se bo na Zalarjevi cesti preverila možnost izvedbe »pametnega režima«, ki bi omogočal, da bi glede na dejanske potrebe promet potekal izmenično enkrat v eno in drugič v drugo smer.

Obnovljena bo cesta med Bistro in nekdanjim posestvom Ljubljanskih mlekarn.

KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt Drive Green, aplikacija 1,2,3, Slovenija

V projektu Drive Green so CVS Mobile, ZRC SAZU in Fakulteta za elektrotehniko najprej pripravili aplikacijo, ki ugotavlja, kako ljudje vozijo avtomobil, saj lahko z mirno vožnjo prihranijo desetino emisij in goriva, obenem pa povečajo varnost v prometu. Nato pa so pomislili, da bi lahko vozniki emisije zmanjšali tudi za 100 odstotkov, če se preprosto ne bi usedli v avtomobil.

Ljudje sedimo več kot 9 ur dnevno, po nakupih ali na sestanek pa se najpogosteje odpravimo z avtomobilom, namesto da bi šli peš ali s kolesom ter se med potjo razgibali, prihranili gorivo in zmanjšali škodljive izpuste. Nova aplikacija za pametne telefone '1,2,3 Ljubljana' je namenjena spodbujanju zdravega načina življenja in zmanjševanju vpliva prometa na okolje. Aplikacija uporabniku pokaže, koliko je v zadnjem dnevu, tednu, mesecu in letu hodil, tekel, kolesaril, uporabljal javni prevoz ter se vozil z avtomobilom. Aplikacija osebne dosežke določi izključno s podatki, ki jih pridobi s senzorji telefona. Uporabnik zato ne potrebuje nobene športne zapestnice, pametne ure ali druge naprave za merjenje razdalje in trajanja gibanja, temveč le pametni telefon.

10 PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Odgovorni smo vsi!

Število prometnih udeležencev se z vsakim letom povečuje in z njim tudi število nesreč. Po uradni statistiki so pri nas za večino prometnih nesreč krivi vozniki in drugi udeleženci v prometu s svojim nepravilnim ravnanjem. Korak k izboljšanju stanja je prav gotovo proces vzgoje odgovornosti v prometu, ki se začne že pri otrocih in traja vse dokler so posamezniki sposobni biti samostojni udeleženci v prometu. Tudi tu gre pravzaprav za vseživljenjsko učenje.

KAKO SI PREDSTAVLJAMO LETO 2030?

Občina Borovnica vse probleme in izzive, vezane na mobilnost, vključuje v proces CPS in tako postopno gradi boljše bivalno okolje svojim občanom. Sredstev ne zagotavlja le iz lastnega proračuna, temveč tudi preko državnih in EU razpisov. Nekateri ukrepi izvajajo tudi privatni investitorji, ki so v procesu prepoznali poslovno priložnost.

Na podlagi spremljanja stanja lahko ukrepe, predvidene s CPS, izboljšuje. Pomembno vlogo pri tem imajo ljudje, ki so v načrtovanje investicij vedno celovito vključeni. Investicije, ki jih občina načrtuje v postopku CPS, so bolj učinkovite in med ljudmi dobro sprejete.

Ljudje so glede trajnostne mobilnosti ozaveščeni. Razmerje med posameznimi vrstami prevozov se spreminja v prid trajnostnim oblikam. Udeleženci v prometu so strpni in prijazni, število prometnih nesreč se zmanjšuje in nesreče s hujšimi posledicami so statistično vse bolj redke.

Spremembe potovalnih in drugih navad se kažejo tudi v boljšem zdravju ljudi in čistejšem okolju. Kljub povečanemu prirastu prebivalstva ter bolj varnim cestam v občini, ki omogočajo bolj udobno vožnjo ter tudi boljše povezave s sosednjimi občinami, se število osebnih avtomobilov in z njimi prevoženih kilometrov ne povečuje, saj prebivalci za doseganje svojih dnevnih ciljev uporabljajo tudi druge možnosti oz. izbirajo optimalne kombinacije uporabe različnih prometnih načinov. Število vozil z običajnim bencinskim ali dizelskim pogonom se

zmanjšuje v prid hibridnih in električnih vozil ter vozil z drugimi alternativnimi pogoni.

BOROVNICA JE NA PRAVI POTI

Občina povečuje delež proračunskih sredstev za področje trajnostne mobilnosti in je zaposlila ljudi z ustreznimi znanji, potrebnimi za pridobivanje sredstev in izvajanje CPS. Zainteresiranost osnovne šole in vrtca ter številnih občanov za sodelovanje na tem področju je zelo visoka.

Občina je obnovila sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti in namerava v njem redno sodelovati.

Okrepili so se stiki in dialog z Ministrstvom za infrastrukturo in Slovenskimi železnicami ter sosednjimi in ostalimi barjanskimi občinami, prav tako tudi s Krajinskim parkom Ljubljansko barje, Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije in nevladnimi organizacijami na področju trajnostne mobilnosti ter vzpostavil dialog z Direkcijo RS za infrastrukturo za iskanje optimalnih in izvedljivih rešitev na področju prometa in trajnostne mobilnosti.



Slika 37: Dan e-mobilnosti v okviru ETM 2017 v občini Borovnica
Foto: Andrej Klemenc

OVIRE NA POTI DO ZMAGE

Zahteve so velike, sredstva občinskega proračuna omejena, zaradi obrobne lege z vidika tokov cestnega prometa v regiji in na ravni države pa država na območju občine ne načrtuje prioriteten investicij v cestnoprometno infrastrukturo, investicije v železniško infrastrukturo pa so v veliki meri pogojene z uspehom države pri pridobivanju evropskih sredstev. Zaradi majhnega števila prebivalcev tudi v primeru uspeha na razpisih za evropska sredstva le-ta ne morejo predstavljati večinskega deleža pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti na vseh področjih v celi občini.

Ne nazadnje je velika ovira tudi mentaliteta nekaterih občanov, ki so še vedno prepričani, da je mobilnost odvisna edino od čim boljšega in hitrejšega avtomobila, cest, ki omogočajo čim hitrejšo vožnjo, in drznosti, da hitrost vožnje čim bolj približaš mejam zmogljivosti avtomobila in cestišča, ter tega, da občina in država poskrbita, da bodo vedno prosta parkirna mesta pred vrati cilja potovanja.

V programe ozaveščanja o trajnostni mobilnosti, vzgoje in izobraževanja o prometni varnosti ter usposabljanja za (ponovno) pridobitev znanj in spretnosti za varno vožnjo različnih prometnih sredstev niso vključeni odrasli in starejši občani.

Občina nima vzpostavljenega sistema rednega spremljanja celotnega prometa ter spremljanja stanja na področju trajnostne mobilnosti.

KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI BOROVNICE IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

Dvig kulture obnašanja v prometu, promocijo trajnostne mobilnosti in ozaveščanje ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti.

Sistematično spremljati področja mobilnosti.

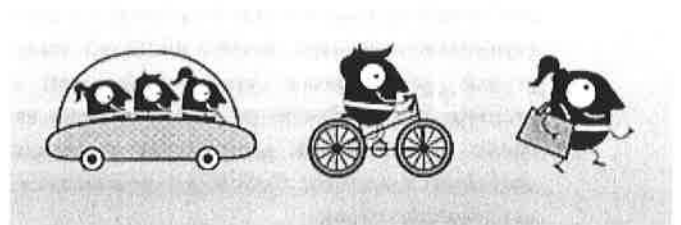
Povečati konkurenčnost občine s povečanjem možnosti pri prijavih na razpise.

Izvajati CPS in jo vzpostaviti v sistemске, finančne in upravne pogoje pri urejanju mobilnosti.

Uravnoteženo načrtovati investicije s spremembo načrtovalskih prioritete, a z upoštevanjem dejstva, da je potrebno poskrbeti za izboljšanje cestnoprometne infrastrukture v občini vsaj v isti meri kot za alternative uporabi osebne avtomobila.

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

16. - 22. SEPTEMBER



Slika 38: Plakat ETM 2017

Vir: Ministrstvo za infrastrukturo RS

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Občina bo sprejeto Celostno prometno strategijo redno revidirala in prenavljala ter zagotovila kader, ki bo pokrival izvajanje strategije in z njo povezanih projektov. V proračunu bo redno v okviru danih možnosti zagotavljala sredstva za izvajanje ukrepov. Najmanj vsakih pet let se bo prijavila na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti.

Vsako leto bo občina izvedla najmanj eno akcijo s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije za različne ciljne skupine.

Občina bo sodelovala pri vzpostavitvi regijskega načrtovanja in upravljanja prometa ter delovanja na področju trajnostne mobilnosti.

KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt »Cesta ni komedija«, Slovenija, Evropa

AMZS je v letu 2016 začel s projektom Cesta ni komedija; namenjen je mladim, ki sodijo v najbolj ogroženo in ranljivo skupino v prometu. Srednješolce so s pomočjo delavnic in stand up komedije na petih poklicnih srednjih šolah v Ljubljani, Mariboru, Celju, Novi Gorici in Kočevju spodbujali k razmišljanju o prometni varnosti in njihovi udeležbi v prometu.

Cilj projekta Cesta ni komedija je na inovativen in duhovit način spodbuditi mlade k razmišljanju o prometni varnosti in njihovi udeležbi v prometu. Cesta ni komedija je namreč del evropskega

projekta European Road Safety Tunes, ki ga financira Evropska unija. Projekt se izvaja v Sloveniji, Avstriji, Belgiji, Španiji, na Češkem, Madžarskem, Nizozemskem in Poljskem. Partnerji projekta so si v prvem letu izmenjali pozitivne izkušnje s področja izvajanja delavnic na temo prometne varnosti v srednjih šolah. Ob koncu projekta pa bo nastal še priročnik z metodami vključevanja mladih z namenom izboljšanja prometne varnosti.

ZA VMES

»Znižajte hitrost – z agresivno vožnjo pridobimo 10 minut na 100 km, pri čemer pa se povečujejo tveganja prometne nesreče, na cilj pridemo bolj utrujeni in v okolje izpustimo za 80 % več onesnaževal zraka in CO₂.«

11 AKCIJSKI NAČRT

STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

1. Izboljšanje pogojev za varen promet, predvsem za varno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih.
2. Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, predvsem kombinacije aktivne mobilnosti in JPP, v občini in za poti na Vrhniko in Ljubljano.
3. Izboljšanje somodalnosti in intremodalnosti ter storitev JPP in uvajanje novih oblik JPP
4. Ureditev varnih in privlačnih kolesarskih in peš poti Ljubljanskem barju in njegovem zaledju
5. Povečanje zmogljivosti za trajnostno mobilnost in njeno promocijo (horizontalni steber).

ZAHTEVNOST

zahteven	manj zahteven
----------	---------------

ČAS IZVEDBE

2017–2022	2023–2025	kontinuirano
-----------	-----------	--------------

Prioritetna področja	Strateški cilji	Svežnji ukrepov	Svežnji podukrepov	ČAS IZVEDBE	STROŠEK	NOSILEC
SKUPNI, PODPORNİ CILJI	Izboljšanje kakovosti življenja in povečana konkurenčnost občine Borovnica.	Na podlagi CPS se Občina vsako leto prijavljuje na vsaj en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti. Zagotavljanje kadra – tudi pogodbenih in projektnih sodelavcev - ki bo izvajal projekte na področju prijavljanja na razpise.		ves čas	/	
				ves čas	2000 €/leto	Občina Borovnica

Izboljšane zmogljivosti in možnosti za pridobivanje sredstev iz proračunov EU in RS za trajnostno mobilnost	<p>Sprejem CPS, revizije vsaki dve leti, prenove vsakih pet let.</p>	ves čas	5.000 € v petih letih	Občina Borovnica
	<p>Dosledno izvajanje CPS v praksi in redno zagotavljanje sredstev v proračunu za izvajanje ukrepov.</p>	ves čas	/	Občina Borovnica
	<p>Zagotavljanje kadra, ki bo pokrival izvajanje CPS – tudi pogodbenih in projektnih sodelavcev-, in sprejem ustreznih predpisov (predvsem na lokalni ravni), ki omogočajo izvajanje CPS.</p>	ves čas	2500 €/leto	Občina Borovnica
	<p>Vzpostavitev regijskega delovanja na področju trajnostne mobilnosti.</p>	2018–2020	/	RRA LUR
	<p>Načrtovanje in izgradnja »obvoznice Kotik« (od mostu regionalne ceste čez Borovnišičo do mostu čez Borovnišičo pri Dražici)</p>	2023 - 2025	2 – 3 mio €	Občina Borovnica, MORS,
	<p>Doseči uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine in zagotavljanje višjega deleža investicij v mehke ukrepe.</p>	ves čas	/	Občina Borovnica
	<p>Načrtovanje investicij v skladu s finančnimi možnostmi in izvajanje ukrepov, ki so predhodno analizirani.</p>	ves čas	/	Občina Borovnica
	<p>Vzpostavitev sistema spremljanja navad in števila udeležencev v prometu, lahko s spremljanjem stanja na končnih lokacijah (hoja v šolo, na občino, v trgovino ...), s številom ali s pomočjo anket. Na podlagi spremljanja stanja se izvaja evalvacija in načrtovanje novih ukrepov.</p>	2018–2019	1.500 €	Občina Borovnica, OŠ
	<p>Izvajanje spremljanja navad in števila udeležencev v prometu, vzdrževanje baze podatkov in njihovo javno objavljjanje.</p>	ves čas	1.000 €/leto	Občina Borovnica
	<p>Čim večje vključevanje v akcijo Evropski teden mobilnosti.</p>	ves čas	1800/leto	Občina Borovnica, OŠ dr. I.Korošca
Sprememba mobilnostnih navad in prometno-varnostne paradigme.	<p>Promocija trajnostne mobilnosti (več poudarka na celotni prometni vzgoji v zakonodaji oz. učnem načrtu), spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa, promocijske akcije, aplikacije, promocija trajnostne mobilnosti pri turističnih prevozih oz. produktih, poudarjanje prednosti kolesarjenja in hote (delavnice, natečaji, zloženke, nagrade, sofinanciranja in vplivanja na ceno vseh elementov trajnostne mobilnosti), spodbujanje trajnostne rabe motornega prometa itd.) ...</p> <p>Vzgoja in izobraževanje na temo trajnostne mobilnosti (delavnice, predavanja, zgibanke, izobraževanja, vključitve šole vrtca in društev, spodbujanje k opravljanju kolesarskega izpita, prilagoditev kolesarskega izpita).</p> <p>Vzgoja in izobraževanje pešcev, kolesarjev in voznikov motornih vozil na temo varnosti v prometu (spodbujanje nošenja odsevnikov in uporabe čelade, obnavljanje znanj iz CPP, vzpostavitev sistema opozorilnih mobilnih merilnikov hitrosti, brezplačni preventivni pregledi koles, akcije v zvezi z ustrezno opremo kolesarja, sofinanciranje nakupa koles šolam za opravljanje kolesarskega izpita, nadzor nad vsemi udeleženci v prometu itd.).</p> <p>Izdelava načrtov trajnostne mobilnosti.</p>	do 2020	4.000 €	Občina Borovnica, OŠ dr. I.Korošca
POVEZAVA Z STEBRI TRAJNSTNE MOBILNOSTI: 1, 2, 3, 4, 5	<p>Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za občinsko upravo in OŠ dr. Ivana Korošca</p>			

	<p>Aktivacija pobud deležnikov in aktivna udeležba vse akterjev Zagotavljanje transparentnosti odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti.</p>	<p>Zagotavljanje vključevanja javnosti ter posvetov s prebivalci in ključnimi deležniki o vseh večjih investicijah v prometni sistem v vseh ključnih fazah razvoja projekt ter aktivnega in inovativnega sodelovanja v pri informiranju, ozaveščanju, promociji in izobraževanju.</p> <p>Aplikacija za komunikacijo z občani.</p>	<p>Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za obrtno-industrijsko cono »LJKO« oz. podjetja v njej.</p> <p>Javne razprave, delavnice, okrogle mize ipd.</p> <p>Informiranje prek javnih sredstev in zagotovitev vključevanja javnosti. Javni dogodki.</p> <p>Vzpostavitev aplikacije za komunikacijo z občani in izvajanje aktivnosti, povezanih z njenim delovanjem.</p> <p>Izvajanje aktivnosti, povezanih z delovanjem aplikacije.</p>	<p>do 2022</p> <p>ves čas</p> <p>2019–2020</p> <p>ves čas</p>	<p>10.000 €</p> <p>/</p> <p>3.500 €</p> <p>1000 €/leto</p>	<p>Občina Borovnica, podjetja,</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p>
--	--	---	--	---	--	--

HOJA	Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev.	Izvedba natečaja.	2018 - 2020	Občina Borovnica
Izgradnja pločnikov oz. skupne ločene površine za kolesarje in pešce	ob regionalni cesti med Pakom in Borovnico ter med Borovnico in Dolom	Priprava študij glede celovitega urejanja površin za pešce v posameznih naseljih in občinskih smernic za urejanje površin za pešce.	2018-2020	18.000 €
Vzpostavitev poti za pešce in kolesarje ob Borovniški cesti med Ljubljansko in Mejačevo cesto, med cesto v Jele in Dražico ter od mostu čez Borovnišičico pri Dražici in cesto v Ohonico		Priprava poplavne študije, projektne dokumentacije urbanistično-prometne ureditve.	2020-2024	400.000 €
(Pre)ureditev oz. izboljšanje varnosti na vseh točkah (križiščih), kjer obstoječe in nove poti za pešce (in kolesarje) prečkajo površine za motorni promet		Celovita ureditev površin za pešce v vseh naseljih s funkcijami.	2019-2021	40.000 €
Spremembe prometnega režima v širšem starem vaškem jedru Borovnice (do Molkovega trga) z ureditev enosmernih ulic, kjer zagotovitev		Odkupl zemljišč in ureditev poti za pešce in kolesarje.	2023-2025	200.000 €
Priprava projektne dokumentacije urbanistično-prometne ureditve starega vaškega jedra Borovnice.		Priprava poplavne študije, projektne dokumentacije urbanistično-prometne ureditve.	2018-2022	50.000 €
Vzpostavitev peščne oz. cone mešanega prometa z jasno prednostjo pešca in izvajanje ureditev.		Priprava projektne dokumentacije urbanistično-prometne ureditve starega vaškega jedra Borovnice.	2018-2020	7.000 €
		Vzpostavitev peščne oz. cone mešanega prometa z jasno prednostjo pešca in izvajanje ureditev.	2023-2025	18.000 €

<p>zadostnega profila za varno vodenje pešca v primeru dvosmerne ulice ni mogoča.</p> <p>Vzpostavitev »skupnega deljenega prostora« (shared space), ko bo zakonodaja to omogočala, na delu Rimske ceste in Paplerjeve ulice v starem vaškem jedru Borovnice ter v delu naselja Breg pri Borovnici.</p>	<p>Celovite ureditve površin za pešce v ostalih naseljih.</p>	<p>2018–2030</p>		
<p>Ureditev peš povezav od okoliških naselij do Borovnice (z nadaljevanjem proti Vrhniki, Bevkam in Preserjami).</p>			<p>Priprava popisa neustreznih prehodov za pešce in njegovo ažuriranje.</p>	<p>50.000 – 100.000 €</p>
<p>Gradnja pločnikov na vseh prometno obremenjenih cestah (tudi s fizično ločenimi površinami od površin za motorna vozila).</p>	<p>Izvedba ureditev na vseh neustreznih prehodih za pešce.</p>	<p>ves čas</p>	<p>250.000 €/leto</p>	<p>Občina Borovnica</p>
<p>Celostna ureditev osvetljevanja površin za pešce (širitve pametne javne razsvetljave).</p>	<p>Izvedba ureditev na vseh neustreznih površinah za pešce in njegovo ažuriranje.</p> <p>Izvedba osvetljevanja na vseh neustrezno osvetljenih površinah za pešce s sodobnimi oblikami javne razsvetljave.</p>	<p>ves čas</p>	<p>500 €/leto</p>	<p>Občina Borovnica</p>
		<p>2018–2030</p>	<p>2.000 €/leto</p>	<p>Občina Borovnica</p>

POVEZAVA Z STEBRI TRAJNOSTN E MOBILNOST I: 1, 4, 5	<p>Varna ureditev dostopa do peronov za potniški promet (podhod) z obeh strani železniške proge.</p> <p>Varna ureditev podhodov pod železniško progo (pot v Jele)</p> <p>Noveliranje načrtov varnih šolskih poti do OŠ dr. Ivana Korošca</p> <p>Odrava nevarnih odsekov na šolskih poteh.</p>	<p>Sodelovanje s SZ Infrastruktura d. o. o. in Agencijo za železniški promet pri pripravi projekta prenove železniške postaje v Borovnici</p>	<p>ves čas</p>	<p>1.500.000 €</p> <p>SŽ Infrastruktura d. o. o.</p>
	<p>Izdelava projektne naloge in priprave projektne dokumentacije</p> <p>Izvedba ureditev na točkah, pomembnih z vidika prehodov za pešce in kolesarje.</p>	<p>2018–2020</p> <p>2019–2020</p> <p>2021–2022</p>	<p>10.000 €</p> <p>80.000 €</p>	<p>Občina Borovnica, DRI, SZ-Infrastruktura</p>
	<p>Urediti umirjanje prometa v neposredni okolici OŠ dr. Ivana Korošca in enota vrtca.</p> <p>Ustrezno urediti trase vseh šolskih poti in poti do vrtca.</p> <p>Nova dovozna pot do OŠ Ivana Korošca skozi poslovno-obrtno-industrijsko cono in do parkirišča OŠ.</p> <p>Nadaljevati poostreno kontrolo prometa v okolih osnovnih šol in vrtcev.</p>	<p>2018–2022</p> <p>2018–2022</p> <p>ves čas</p>	<p>8.000 €</p> <p>150.000 €</p> <p>/</p>	<p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Medobčinsko redarstvo, PP, Vrhnikarja</p>
	<p>Povečanje udobnosti z osvetlitvijo pešpoti, postavitvijo urbane opreme in ozelenitvijo, virtualnimi vsebinami in podobnim.</p> <p>Zagotavljanje rednega in ustreznega vzdrževanja na vseh peševih poteh v občini.</p> <p>(Dodatna) označitev (rekreacijsko-turističnih) pešpoti v občini ter spodbujanje dodatne ponudbe ob pešpoteh.</p>	<p>ves čas</p> <p>ves čas</p> <p>ves čas</p>	<p>1.500 €/leto</p> <p>500 €/leto</p>	<p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica, JP KPVD. o. o.</p> <p>Občina Borovnica</p>

	Vključevanje arhitekta ali urbanista v načrtovanje prometnih površin, s čimer se zagotovi tudi načrtovanje in izvajanje privlačnih površin za pešce.	ves čas	/	Občina Borovnica	
Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo vsem ljudem.	Popis nevarnih in problematičnih mest na poteh do pomembnih točk, vnos zahtev po ustreznem projektiranju in izvedbi v prostorske akte.	ves čas	500 €/leto	Občina Borovnica, OŠ	
	Odprava ovir za dostop do vseh pomembnih lokacij/funkcij v občini za ljudi z oviranostmi in odprava ovir ljudem z gibalno oviranostjo v vseh naseljih v občini – poglobitve robnikov, gradnja klančin, sodobni oz. alternativni načini vodenja slepih in slabovidnih (zanke).	2018	1000 €/leto	Občina Borovnica	
		Identifikacija ovir v Borovnici			2019
		Identifikacija ovir v drugih naseljih			2019-2020
		Odpravljanje ovir v Borovnici			2021-2022
Odpravljanje ovir v drugih naseljih.			a		

POVEZAVA Z STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI: 1, 4, 5 KOLESARIJENJE	Zagotovitev pogojev za varno, udobno in privlačno kolesarjenje.	<p>izgradnja kolesarskih stez oz. skupne, ločene površine za kolesarje in pešce ob regionalni cesti med Pakom in Borovnico ter med Borovnico in Dolom.</p> <p>Vzpostavitev pomožnega kolesarskega pasu na Ljubljanski cesti v naselju Borovnica ter na Zalarjevi cesti do križišča s Paplerjevo ulico.</p> <p>Umiritev prometa (30 km/h) v starem vaškem jedru Borovnice (Zalarjeva cesta in navezovalne ulice) in vzpostavitev »skupnega deljenega prostora« (shared space), ko bo zakonodaja to omogočala, na delu Rimske ceste in Paplerjeve ulice v starem vaškem jedru Borovnice ter v delu naselja Breg pri Borovnici. Ko bo to dopuščala zakonodaja uvedbo časovno fleksibilnih režimov (30 km/h) v času prihodov v šolo in odhodov iz šole domov.</p> <p>Ureditev mreže električnih polnilnic za potrebe električnih koles na vseh pomembnih mestih s funkcijo.</p> <p>Ureditev mreže polnilnic za potrebe električnih koles pri vseh večstanovanjskih območjih.</p> <p>Ureditev kolesarskih površin do OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica</p> <p>Ureditev dovolj velike, varne in pokrite kolesarnice pri OŠ. dr. Ivana Korošca</p>	<p>2018–2022</p> <p>2019–2020</p> <p>2020–2025</p> <p>2020–2025</p> <p>2021–2023</p> <p>2018–2025</p> <p>2018–2019</p> <p>2018–2020</p> <p>do 2020–2022</p> <p>do 2027</p>	<p>350.000 €</p> <p>3.000 €</p> <p>30.000 €</p> <p>1200 €/leto</p> <p>1500 €/leto</p> <p>Zajeto v drugih ukrepih</p> <p>10.000 €</p> <p>12.000 €</p> <p>80.000 €</p> <p>400.000 €</p>	<p>Ml, DRI, Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica, OŠ dr. Ivana Korošca</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p> <p>Občina Borovnica</p>
		<p>Ureditev kolesarskih povezav po borovniškem delu Ljubljanskega barja do Bistre, Kaminja, Goriskega mahu in Gorčiče s povezavo med »brežanskim« in »dolanjskim« delom v bližini Anžutovega rečja ter povezavi do Vrhnike, Bev, Notranjih gorc in Preseja pod Krimom.</p> <p>Odkup zemljišč oz. ureditev služnostne pravice za vzpostavitev manjkajočih povezav na Ljubljanskem barju v občini Borovnica.</p> <p>Vzpostavitev kolesarske povezave med »brežanskim« in »dolanjskim« delom Ljubljanskega barja.</p> <p>Vzpostavitev kolesarske povezave do Bev, z izgradnjo brvi za kolesarje in pešce čez Ljubljanico pri Kamnu in do Verda čez Bistvo pri nekdanjem posestvu Ljubljanskih mlekarj (oboje v sodelovanju z Občino Vrhnika)</p>			

	<p>Vzpostavitev »pomoznega kolesarskega pasu« ob obnovi in širitvi čiste Brezovice pri Borovnici – Borovnica na odseku med mostom čez Borovniško pri Dražici in Brezovico pri Borovnici, ter vzpostavitev »deljene cestne površine« (asphalt) na Rimski cesti od mostu čez Borovniško pri Dražici do Borovnice (kolesarji lahko vozijo po celotni širini voznega pasu in nišo pristiženi voziti meter od desnega roba cestišča).</p>	do 2021	5.000 €	Občina Borovnica
	<p>Označitev kolesarskih poti po občinskih in gozdnih cestah v Hribovitem zaledju (v sodelovanju z Inštitni in Zavodom za gozdarje)</p>	do 2020	3.000 €	Občina Borovnica
	<p>Priprava fizične in spletne zemljevida kolesarskih poti in zagotovitev ustrezne označbe na poteh.</p>	2018–2020	4.000 €	Občina Borovnica
	<p>Ureditev varnih in udobnih kolesarnic na ciljnih točkah z možnostjo polnjenja električnih koles ter parkiranja in polnjenja koles, prilagojenih invalidom.</p>	2018–2022	15.000 €	Občina Borovnica
	<p>Vzpostavitev sistema izposoje (električnih) koles na ravni Ljubljanskega barja (v sodelovanju s Turizmom Ljubljana), KP Ljubljansko barje, LAS Barje z zaledjem in LAS spoznanje mesta in podeželja)</p>	2020	10.000 €	RRA LUR
	<p>Dogovor o povečanju zmogljivosti za prevoz (zložljivi) koles na vlakih s SŽ – Potniški promet</p>	do 2025	5.000 €	Občina Borovnica, Elektro Ljubljana
	<p>Doseči dogovor z izvajalci javnega potniškega prometa glede možnosti prevozov koles (nabava potrebne opreme) in promocija intermodalnosti.</p>	2019-2020	3.000 €	Občina Borovnica, SŽ Potniški promet
<p>Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih.</p>	<p>Kjer so ceste preozke, vzpostavitev enosmernih ulic s protikom kolesarjev ali označbe kolesarja na cestišču z ustrežno ostalo signalizacijo, ki dovoljuje kolesarjem vožnjo po sredini voznega pasu (bsharrow)</p>	do 2025	3.000 €	Občina Borovnica
	<p>Osvetlitev prehodov kolesarskih poti čez ceste in uvedba »pametne signalizacije« na manj varnih križiščih kjer je redno ali občasno povečan kolesarski promet.</p>	do 2025	6.000 €	Občina Borovnica, DRI
	<p>Do izvedbe sanacije označitev nevarnih odsekov na kolesarskih poteh.</p>	do 2020	1.000 €	Občina Borovnica
<p>Sodelovanje z državo in med</p>	<p>Sprejem usklajenega ali skupne CPS z občinama Brezovica in Vrhnika, uskladitev na drugih dokumentih (OPN, proračun, prijave na razpise ...).</p>	ves čas	/	Občina Borovnica

občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav.	Redno sodelovanje z drugimi občinami glede gradnje kolesarskih povezav in izposojanja koles, predvsem z občinami Brezovica, Vrhnika, MOL, Log-Dragomer, Ig, Škofljica in Cerknica	ves čas	/	Občina Borovnica
	Skupno lobiranje z barjanskimi in ostalimi občinami za izboljšanje možnosti financiranja izvedbe ukrepov in proračuna EU in RS.	ves čas	/	Občina Borovnica

POVEZAVA Z STEBRI TRAJNSOTNE MOBILNOSTI: 2, 3, 5 JPP	Povečanje obsega JPP.	<p>Strokovne podlage, načrt za vpeljavo JPP na poziv za relacije znotraj občine ter do Vrhnike na osnovi socialnega podjetništva ali javno-zasebnega partnerstva oz. koncesije : poslovni model, vključno z linijami in postajališči, vozni redi, frekvencami, načinom plačevanja in vrstami prevoznih sredstev.</p>	2018–2019	4.000 €	Občina Borovnica
		<p>Poskusna (pilotska) vpeljava JPP na poziv v skladu z ugotovitvami strokovnih podlag.</p>	2019–2021	10.000 €	Občina Borovnica
		<p>Uvedba enotnega informacijskega sistema (mobilna aplikacija, spletne strani, socialna omrežja, portali ...), ki bo vključeval vse oblike javnega potniškega prometa in deljene uporabe vozil.</p>	2019	8.000 €	Občina Borovnica
		<p>Izgradnja sodobnega P+R in B+R (pokrita in varovana kolesarnica) pri železniški postaji Borovnica ter ureditev varnih in udobnih dostopnih poti za kolesarje in pešce iz Borovnice in ostalih naselij v občini do novega parkirišča</p>	2018–2019	200.000 €	Občina Borovnica
		<p>Komuniciranje z operaterji in pristojnimi organi upravljanja (železniškega) JPP: usklajevanje vozni redov in frekvenc javnega potniškega prometa z dejanskimi potrebami ter sodelovanje pri prilagajanju in spremembah nacionalne zakonodaje s področja cestnih prevozov, vezanih na JPP.</p>	ves čas	/	Občina Borovnica
		<p>Nadgradnja in integracija obstoječega sistema šolskih prevozov in javnega potniškega prometa, vključno z integracijo JPP na poziv.</p>	ves čas od 2020	1.000 €/leto	Občina Borovnica
		<p>Spodbujanje in promocija uporabe javnega potniškega prometa v primestnem prometu in izobraževanja na to temo (spodbude za zaposlene, ki uporabljajo javni potniški promet, promocijske akcije javnega potniškega prometa, povračilo prevoza na delo v obliki vozovnic za javni potniški promet...).</p>	ves čas	1000 €/leto	Občina Borovnica
		<p>Prestopne točke: označevanje točk za možnost prestopanja v potniškem prometu (JPP, sopotništvo), neprometna signalizacija.</p>	2020–2025	500 €/leto	Občina Borovnica

**Dostopnost
javnega
prometa
različnim
socialnim
skupinam.**

<p>Ureditev varnih in vsem dostopnih (invalidom prilagojenih) avtobusnih postajališč v občini (tudi šolski prevozi).</p>	<p>2018–2020</p>	<p>1.500 €/leto</p>	<p>Občina Borovnica</p>
<p>V sodelovanju s sosednjimi občinami uvajanje in promocija pisarne/servisa za prevoz na klic in drugih s prometom povezanih informacij (modra številka telefona): skupinski prevoz, taksi ...</p>	<p>2020</p>	<p>3.000 €/leto</p>	<p>Občina Borovnica, Občina Vrhnika, Občina Brezovica</p>
<p>Vzpostavitev prevoza na klic ali nadgradnja taksi služb z možnostjo subvencioniranja (za starejše in slabše mobilne občane, v zaledju, za prebivalce brez lastnega avtomobila) s primerno opremo (npr. za invalide) ali vzpostavitev (občasnega) skupinskega prevoza (angl. <i>shuttle</i>) od in do turističnih destinacij (soteska Pekel, Tehniški muzej Slovenije v Bistri, nasadi borovnic na »mahu«, tematska učna pot »Goriški mah«, pristajališče za rečni prevoz pri Kaminu, ostanke poznoantičnega rimskega zidu pod Pokojišče, turistične kmetije na Pristavi in v Zabočevem ipd).</p>	<p>2022</p>	<p>3.500 €</p>	<p>Občina Borovnica in ponudniki prevozov</p>

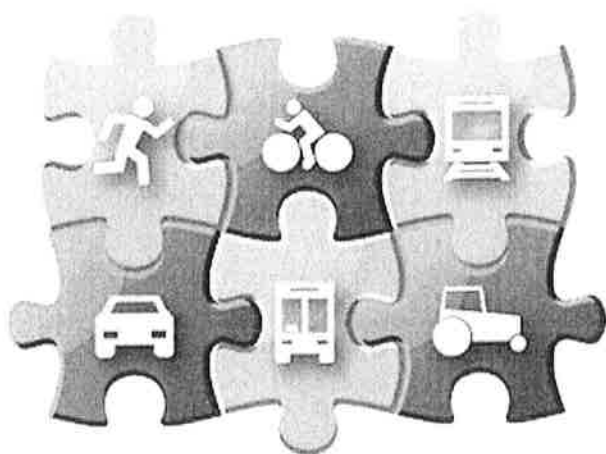
POVEZAVA Z STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI: 2, 3, 5	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom (OA) na poteh, dolgih do 4 km.	Mehki ukrepi iz podpornega stebra.			
Povečanje prometne varnosti.		Prenova večine cest v občini z izboljšanjem profilov, vozniških površin in odvodnjavanja ter širitvijo nekaterih odsekov (Brezovica – Borovnica, cesta v Dražico od odcepa ceste Brezovica pri Borovnici – Dražica), (delnimi) spremembami trase in asfaltacije (Ohonica – Pristava – Lašče ...)	2018 – 2027	3 – 4 mio €	MI, DRI, Občina Borovnica
Povečanje prometne varnosti.		Pogostejši nadzor motornega prometa v naseljih, posebej v območju šole in vrtca ter na kritičnih točkah varnih šolskih poti ter na najbolj nevarnih mestih za dostop do postajališč šolskega kombija v času odhoda v in prihoda iz pouka.	ves čas	/	Medobčinsko redarstvo, PP Vrhnika
Povečanje prometne varnosti.		Umirjanje motornega prometa z ustrežno (pre)ureditvijo prometnih površin znotraj naselij (hitrostne ovire, tlakovanje vozišč, majhni zavijalni radiji, prometni otoki ...), tudi začasnega značaja.	2018–2022	6.000 €/leto	Občina Borovnica
Povečanje prometne varnosti.		Vzpostavitev evidence nedostopnih mest za intervencijska vozila.	2018	1.000 €	Občina Borovnica
Povečanje prometne varnosti.		Vzpostavitev evidence potencialno nevarnih odsekov cest in križišč.	2018–2019	1.000 €	Občina Borovnica
Povečanje prometne varnosti.		Izdelava kapacitetnih in prometno-varnostnih študij ključnih križišč.	2020	6.000 €	Občina Borovnica
Povečanje prometne varnosti.		Rekonstrukcije nevarnih in kapacitetno podhranjenih križišč v vseh naseljih.	2020–2030	5.000 €/leto	Občina Borovnica
Povečanje prometne varnosti.		Opozorila o potencialno nevarnih odsekih cest.	2019–2020	500 €/leto	Občina Borovnica
Povečanje prometne varnosti.		Rekonstrukcije nevarnih in kapacitetno podhranjenih cest (investicijsko vzdrževanje) v vseh naseljih.	ves čas	Zajeto v drugih ukrepih	Občina Borovnica

Ureditev prometnih površin.	Smernice za načrtovanje in vzpostavitev sistema električnih polnilnic, ki so dostopne javnosti (Občina Borovnica – lokacije).	2019	2.500 €	Občina Borovnica, Elektro Ljubljana
	Prestopna točka za rečni transport - Kamin	2025–2027	15.000 €	Občina Borovnica, KP Ljubljansko barje
	Ureditev površin za mirujoči tovorni promet izven naselij	2021–2030	/	Občina Borovnica, lastniki tovornih vozil
	Lobiranje z ostalimi občinami oz. skupnostmi občin, gozdnimi gospodarstvi, zbornicami in iniciativami lastnikov za ureditev možnosti legalnega ustavljanja kmetijske mehanizacije in tovornih vozil z namenom spravila oz. odvoza lesa iz gozdov na kategoriziranih cestah	2018–	/	Občina Borovnica, lastniki gozdov, SOS, ZOS
Povečanje pretočnosti in dostopnosti.	Vzpostavitev nove dovozne ceste do OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica skozi cono LIKO ter prevzem in ureditev prometne infrastrukture v coni.	2018–2019	150.000 €	Občina Borovnica
		ves čas	/	Občina Borovnica
	Izboljšanje pretočnosti obstoječih cest s prenovo, širitvijo in rednim vzdrževanje, vključno s prometno signalizacijo in opremo.	2020–2025	30.000 €	Občina Borovnica
	Inteligentni transportni sistemi (ITS) v cestnem prometu: merilniki prometa in ureditev prikazovalnikov izmerjene hitrosti, nadzor nad parkirnimi površinami, umestitev ustrezne (spremenljive) prometne signalizacije za mirujoči promet, nadzor osnih obremenitev na izbranih lokacijah, npr. z uporabo tehtanja vozil med vožnjo, pametna signalizacija.			
	Ureditev parkirnišč za obiskovalce Ljubljanskega barja (na Bregu in na Dolu pri bifeju Škerpijon) in soteske Pelkel (ob vhodu v sotesko) ter parkirnišč za avtodome	2021–2025	20.000 €	Občina Borovnica, KP Ljubljansko barje
		2020–2025	30.000 €	Občina Borovnica

	<p>Večja privlačnost in kakovost urbanega okolja.</p>	<p>Vozni park javnih ustanov in drugih gospodarskih subjektov se nadomesti s hibridnimi in električnimi vozili.</p> <p>Pospešena ureditev in modernizacija javnih poti do vseh vasi in gospodinjstev v obdobju za ohranitev poseljenosti podeželja.</p>		/	Občina Borovnica
--	--	---	--	---	------------------

SEZNAM VIROV IN LITERATURE

- Agencija RS za varnost prometa, 2016. www.avp-rs.si
- Avto moto zveza Slovenije, 2017.
<https://www.amzs.si/o-amzs/medijsko-sredisce/sporocila-za-javnost/2016-09-21-amzs-in-pizama-zdruzila-moci-za-izboljsanje-prometne-varnosti-med-mladimi>
- Drivegreen, 2017. www.drivegreen.si
- Evropski teden mobilnosti, 2017. www.tedenmobilnosti.si
- Focus, društvo za sonaravni razvoj, 2017. www.focus.si
- Izbrana poglavja iz prometne geografije, Univerzitetni učbenik. Pelc, M., UM, Fakulteta za logistiko, Maribor, 2010.
- Karta prometnih obremenitev, 2017, Direkcija RS za infrastrukturo.
http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/
- Katalog dobrih praks skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri, Umanotera, 2016.
www.dovoljzavse.si
- Mobilizacija za javni potniški promet, Focus društvo za sonaravni razvoj, Ljubljana, 2012.
- Portal za slovenska mesta, 2017. <http://mesta.si/s-kolesom-na-vlak/>
- Safe Routes to School National Partnership, 2017
<http://www.saferoutespartnership.org/healthy-communities/101/facts>
- Statistični urad Republike Slovenije, 2017. www.stat.si
- Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, UIRS, Ljubljana, 2012.
- Zavod sopotniki, brezplačni prevozi za starejše, 2017. <http://www.sopotniki.org/>
- Kolesarjenje po mestu kot oblika vsakodnevnega prevoza
http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_si/downloads/Kolesarjenje_kot_nacin_vsakdanjega_prevoza.pdf
- Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva
http://www.mobile2020.eu/fileadmin/files_si/downloads/Mobile_prirocnik_small_01.pdf



Ce|lostna
prometna
strategija
Občine Borovnica

