



Celostna prometna strategija
Občine Mengeš



Sofinancira
Evropska unija



Foto: arhiv RRA LUR

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MENGEŠ

**Gradivo za obravnavo na seji Občinskega sveta Občine Mengeš,
september 2025**



RRA LUR



IPOP



Celostna prometna strategija
Občine Mengeš



Sofinancira
Evropska unija

Naročnik: Občina Mengeš, Slovenska cesta 30, 1234 Mengeš

Projektna skupina Občine Mengeš: Bogo Ropotar, Urban Kolar, Tina Štrukelj, Uroš Drobež, Robert Špenko

Izdelovalci:



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

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

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

Ostali sodelujoči:

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

člani širše delovne skupine (ključni deležniki)

in

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

Avtorji fotografij: arhiv RRA LUR, arhiv LUZ d.d., arhiv Občine Mengeš

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.) - *oblikovanje bo izvedeno pred potrditvijo na seji OS*

Izid: september 2025





Kazalo

Uvodni nagovor župana.....	4
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za zadovoljnejše in bolj zdravo prebivalstvo.....	7
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev.....	8
Skupaj do boljše prometne ureditve	9
Občina Mengeš v številkah.....	16
Vizija razvoja prometa v občini Mengeš.....	24
Stebri mobilnosti in cilji	25
Steber I: Hoja	28
Steber II: Kolesarjenje	31
Steber III: Javni potniški promet.....	36
Steber IV: Motorni promet.....	39
Steber V: Celostno prometno načrtovanje.....	44
Akcijski načrt.....	48
Viri	52





Uvodni nagovor župana

Spoštovane občanke, spoštovani občani,

Mengeš je občina z bogato zgodovino in izjemno kakovostjo bivanja, ki temelji na sodelovanju, raznolikosti ter spoštovanju naravnega in družbenega okolja. V zadnjih letih smo skupaj naredili več pomembnih korakov za boljšo prometno ureditev in večjo varnost v središču mesta, vendar se zavedamo, da so izzivi še vedno številni. Prav zato smo se odločili, da pristopimo k pripravi Občinske celostne prometne strategije (OCPS) – dokumenta, ki bo v naslednjih letih usmerjal razvoj mobilnosti v naši občini. V njem so namreč zapisani konkretni ukrepi za povečanje učinkovitosti prometa in varnosti za vse udeležence v njem.

Naša vizija je jasna: razvijati prometni sistem, ki bo dostopen vsem skupinam prebivalcev, spodbujal trajnostne načine mobilnosti, izboljšal povezave znotraj občine ter z okoliškimi kraji in hkrati zagotovil privlačno, varno in zeleno bivalno okolje. Želimo si, da se lahko vsak izmed nas v službo, šolo ali po opravkih odpravi peš, s kolesom ali z javnim prevozom – varno, udobno in brez nepotrebnih zastojev.

V procesu priprave strategije smo prisluhnili vašim mnenjem in izkušnjam. Na delavnicah in preko spletne ankete ste izpostavili, da si želite več varnih in udobnih poti za hojo in kolesarjenje ter boljših povezav z javnim potniškim prometom. Opozorili ste na previsoke hitrosti motornih vozil na nekaterih cestah ter tranzitni promet, ki pogosto obremenjuje središče Mengša. Jasno je, da spremembe potrebujemo in da jih lahko dosežemo le skupaj.

Večina si nas želi izboljšanja pogojev za aktivno mobilnost, več varnosti v prometu in boljšega javnega prevoza – kar v celoti sovпада s cilji strategije: vzpostaviti prometni sistem, ki bo dostopen vsem, ter s tem dodatno izboljšati kakovost življenja v naši skupnosti.

Celostna prometna strategija je načrt, ki smo ga soustvarili skupaj. Temelji na vaših pogledih, znanju strokovnjakov in zavezanosti občine k odgovornemu razvoju. Saj lahko le v sodelovanju drug z drugim gradimo okolje, kjer bo dobro živeti in ustvarjati – ne le danes, temveč tudi v prihodnje.

Bogo Ropotar, župan Občine Mengeš





Boljši promet, prijetnejši prostor, lepša prihodnost!



Foto: arhiv Občine Mengeš





Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in druge okolju prijaznejše oblike mobilnosti, da bi dosegla zmanjšanje prekomernega osebnega motornega prometa ter spremembo potovalnih navad prebivalcev in prebivalcev v smeri bolj trajnostnih izbir. S pripravo OCPS občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov, ki vodijo k trajnostnemu razvoju prometa in večji dostopnosti.

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

Nov strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse in omogoča boljše izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine.

S pomočjo OCPS Mengeš bo pomembno napredovalo tudi prostorsko načrtovanje v občini. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovano ustrežnejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt (OPN) Mengeš bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo vse bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

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





Trajnostna mobilnost za zadovoljnejše in bolj zdravo prebivalstvo

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

- **Prijaznejše in bolj vključujoče javne prostore** – več zelenih površin in boljši pogoji za druženje na prostem izboljšujejo pogoje za bolj povezano skupnost in medgeneracijsko sožitje.
- **Bolj zdravi prebivalci in manjši okoljski vplivi** – več možnosti za aktivno mobilnost rezultira v prometu z manj emisij in hrupa ter bolj zdravi družbi.
- **Večja prometna varnost** – manj prometnih nesreč zaradi umirjanja prometa in boljše infrastrukture.
- **Izboljšana dostopnost** – lažji dostop do storitev in povezovanje območij s kakovostnimi prometnimi rešitvami.
- **Bolj prepoznavna in inovativna podoba občine** – kraji, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejša za prebivalce in obiskovalce.

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





Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev

Evropska unija za doseganje okoljskih ciljev namenja obsežna nepovratna sredstva državam članicam, pri čemer imajo celostne prometne strategije ključno vlogo pri usmerjanju lokalnih prometnih politik. Cilj je uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti, zmanjšanje emisij in omejitev negativnih vplivov prometa na okolje ter zdravje ljudi.

Ti cilji so skladni z nacionalnimi usmeritvami, opredeljenimi v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, ki jo spremlja tudi resolucija (sprejeta leta 2016 in novelirana leta 2021) ter je podprta z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju. Skupaj z nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij uvajajo celovit pristop, ki presega parcialne, med seboj nepovezane rešitve. V ospredju so povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa, zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov na fosilna goriva, izboljšanje prometne varnosti ter zmanjšanje vplivov prometa na okolje.

Na lokalni ravni se bodo cilji odrazili v varnejših šolskih poteh, urejenih površinah za hojo in kolesarjenje, umirjanju prometa v središču, izboljšani dostopnosti do javnega prevoza ter večji povezanosti med naselji. S tem se bodo zmanjšale emisije in izboljšala kakovost zraka, prebivalci pa bodo pridobili bolj zdravo in prijazno bivalno okolje.

OCPS Mengeš upošteva lokalne posebnosti in izzive občine ter je skladna z državnim in evropskim strateškim okvirjem, kar zagotavlja povezavo in usklajenost med lokalno, regionalno, državno in evropsko ravno. Strategija bo upoštevana pri pripravi regionalne celostne prometne strategije (RCPS) Ljubljanske urbane regije, vse občinske in regionalne strategije pa skupaj predstavljajo temelj za oblikovanje državne celostne prometne strategije (DCPS). Strategija bo Občini omogočila dostop do nacionalnih in evropskih sredstev, s katerimi bodo ukrepi trajnostne mobilnosti dejansko izvedeni.

OCPS Mengeš je sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike*.

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





Skupaj do boljše prometne ureditve

Kako je potekala priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Mengeš?

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

V proces priprave strategije so bili vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. Hkrati so bili preko različnih metod (ankete, javne razprave, spletna orodja za vključevanje javnosti) v proces priprave strategije vključeni tudi prebivalke in prebivalci Občine Mengeš. Ti so izpostavili izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v Mengšu soočajo, ter dodali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov. Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Namen vključevanja javnosti v proces priprave strategije je bil tudi predstavitev širšega konteksta urejanja prometa in razprava o možnih ukrepih, kar javnosti omogoča boljše razumevanje, zakaj so bili posamezni ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so povezani s cilji in vizijo strategije.

Dobro je znano, da imajo rešitve, pri katerih je sodelovala javnost, bistveno večje možnosti, za uspešno uresničitev tudi v praksi. To je pri OCPS še posebej pomembno, saj so v ospredju mehki ukrepi, ki lahko uspejo le, če jih ljudje, katerim so namenjeni, tudi sprejmejo. Mengša ne nazadnje nihče ne pozna bolje kot tisti, ki tam živijo.

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

Občina in izdelovalci so že na samem začetku procesa skupaj s širšo in ožjo delovno skupino oblikovali strateške cilje in vizijo OCPS Mengeš. Splošna javnost je v naslednjem koraku ocenila vizijo in cilje. Analiza stanja ciljno obravnava elemente, prepoznane kot ključne v kontekstu postavljenih strateških ciljev. Na podlagi številnih pridobljenih podatkov, meritev, raziskav javnega mnenja in intervjujev z deležniki se v zaključni fazi pripravi akcijski načrt konkretnih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti v občini. Ukrepi so tesno vezani na uresničevanje vizije in doseganje zastavljenih ciljev. Pri izboru imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele, če ti ne rešijo težav, se pristopi z infrastrukturnimi posegi.





Ključni koraki v procesu priprave so:

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

Nadzor kakovosti OCPS: Dvakrat tekom procesa (po opredelitvi strateških vodil, pred obravnavo OPCS na občinskem svetu in po izvedbi vseh aktivnosti) je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalca kakovosti je občini dodelilo ministrstvo, ta pa je izdelal neodvisno strokovno oceno OPCS in vsakokrat izdal pozitivno mnenje.

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



Časovna premica procesa OCPS Mengeš

(besedilo se v fazi oblikovanja oblikuje v grafični prikaz)

Aktivnosti OCPS Mengeš

Faza1: Začetek priprave OCPS Mengeš (maj 2024)

Predstavitve namena in ciljev OCPS županu ter občinskemu svetu

Faza2: Vizija in cilji (maj 2024–junij 2024)

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno **17** članov.

Javna razprava o viziji in ciljih

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

Faza3: Analiza obstoječega stanja (junij 2024–oktober 2024)

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli **286** izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

Prejeli smo **437** izpolnjenih anket in opravili **15** intervjujev.

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

Izvedli smo kordonsko štetje prometa na **2** lokacijah, terenske ogleda **4** lokacij, ankete med šolarji v **1** osnovni šoli ter med zaposlenimi v **2** ustanovah.

Faza4: Oblikovanje nabora ukrepov (september 2024–junij 2025)

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

Na dveh delavnicah je sodelovalo skupno **6** osebe.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli **127** predlogov za izboljšanje prometa v občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo **7** članov ŠDS.

Faza5: Priprava akcijskega načrta (maj 2025–junij 2025)

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je **41** odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

Faza6: Priprava končne OCPS (julij 2025–avgust 2025)

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom ukrepov





Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in širšo delovno skupino

Faza7: Sprejetje OCPS (september 2025)

Sprejetje dokumenta OCPS Mengeš na občinskem svetu

Javna objava rezultatov OCPS Mengeš

Faza8: Izvajanje OCPS, spremljanje rezultatov in poročanje (september 2025–september 2032)

Izvajanje OCPS

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

Preko spletnega portala vsako leto do 15. marca v času izvajanja strategije (za preteklo leto).

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

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





Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov

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

Prvi razlog je dejstvo, da nihče ne pozna kraja tako dobro kot tisti, ki tam živijo in delajo. Že vse pogostejše opremljanje mest z različnimi senzorji za pridobivanje podatkov o prometu kaže na to, da mesta za upravljanje in načrtovanje prometa potrebujejo več podatkov. Prevečkrat pa spregledamo, kako dober vir podatkov so v resnici ljudje. Prostor, v katerem prebivajo, opazujejo na vsakdanji ravni, poznajo njegove značilnosti in hitro zaznajo spremembe ter s svojim sodelovanjem lahko ključno prispevajo k razumevanju dejanskega stanja na terenu.

Drugi razlog je, da prebivalci promet ne le opazujejo, temveč so tudi njegov pomemben del, saj ga s svojimi potovalnimi navadami soustvarjajo. Zato so tudi ključni pri oblikovanju prometne strategije. Eden izmed ključnih ciljev strategije je namreč prav spreminjanje teh navad, zato je smiselno, da prebivalci razumejo kontekst ukrepov in cilje, ki jih ti zasledujejo. Če ukrepe sooblikujejo, je veliko večja verjetnost, da jih bodo sprejeli, upoštevali in uporabljali.

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

Vključevanje različnih skupin javnosti

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

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

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

Največji del splošne javnosti smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da je ta v večini naklonjena ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želi izboljšanja





pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah je opredelila številne ključne prometne izzive. Ker ti dogodki ne pritegnejo vseh, smo, da bi zbrali čim več odzivov in pobud, razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine. Na namenski spletni platformi <https://cps.projekti.si/menges>, zasnovani za pripravo strategije, so bili javnosti predstavljeni vizija in cilji OCPS Mengeš, poleg tega pa so bile tam objavljene tudi povezave do anket, ko so bile te v teku. V prvi fazi so lahko prebivalci vnašali izzive, s katerimi se srečujejo, v nadaljevanju pa še konkretne predloge ukrepov za njihovo reševanje in za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi tistim, ki niso večji uporabe spleta ter pritegnili še naključne občanke in občane, ki se še niso vključili sooblikovanje razvoja prometa, smo v času Evropskega tedna mobilnosti pred Kulturnim domom Mengeš, zainteresiranim pomagali pri vnosih izzivov in ukrepov v platformo. Obenem smo jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu nastajanja strategije. Ob tem je bila tako pred kulturnim domom kot športno dvorano Mengeš na ogled tudi informativna razstava, ki je prikazovala celoten proces priprave OCPS, vizijo in cilje razvoja prometa ter primere dobrih praks trajnostne mobilnosti.

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



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



Občina Mengeš – kje smo danes?

Foto: arhiv LUZ



RRA LUR



IPOP



Občina Mengeš v številkah

Občina Mengeš je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 22 km² površin uvrščena na 197. mesto med slovenskimi občinami. Leži na zahodnem delu Kamniškobistriške ravnine, zahodno od Domžal ob cesti Trzin–Kamnik. Od prestolnice je občina Mengeš oddaljena približno 15 km. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Mengeš značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Območje občine prečkajo pomembne prometne povezave, med katerimi izstopa glavna povezava Mengeš–Trzin, kar omogoča hiter in enostaven dostop do širšega območja ter prispeva k večji povezanosti občine z regijskim središčem.

Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

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

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci občine Mengeš v procesu priprave OCPS osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 35 % prebivalcev, za poti na delo 88 %, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 59 %, na obrobju občine pa 86 % prebivalcev, za poti v Ljubljano 93 %, v Domžale 93 %, v Komendo 94 % in v Kamnik 95 % prebivalcev.

Visok delež uporabe osebnih vozil se odraža tudi v težavah na področju mirujočega prometa, predvsem v večjih stanovanjskih soseskah in v središču Mengša. Tu je tudi zaradi neustreznega upravljanja parkirnih površin zasedenost parkirnih mest zelo visoka, v popoldanskem in nočnem času pa razpoložljive kapacitete ponekod celo presežene. Zaradi velikih potreb po parkiranju, površine namenjene mirujočemu prometu, zasedajo dragocen javni prostor, ki bi sicer lahko bil namenjen drugim družbenim dejavnostim oziroma oblikam mobilnosti (npr. površine za pešce in kolesarje).

Visok delež uporabe osebnih vozil in s tem povezane težave s parkiranjem so tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Anketa o potovalnih navadah med prebivalci Mengša je pokazala, da je delež uporabe javnega potniškega prometa za poti v Ljubljano zgolj 6 %, medtem ko je za potovanja znotraj občine, v središče občine, do trgovin in storitev v okolici doma in na obrobju ta nekoliko višji, in sicer 11 %.

Anketa je pokazala tudi ugodnejšo strukturo mobilnosti predvsem pri poteh v središče občine in pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil nižji na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem hoje ter uporabe kolesa oziroma e-kolesa.





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

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

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je posledica pozitivnega selitvenega prirasta.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Mengeš 42,7 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Tako kot v večini slovenskih občin je bilo tudi v Mengšu število najstarejših prebivalcev večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih od 0 do 14 let, je prebivalo 119 oseb, starih 65 let ali več. Ta podatek pomeni, da je bila vrednost indeksa staranja v občini Mengeš nižja od državnega povprečja, ki znaša 148. Čeprav razmerje med mlajšo in starejšo populacijo ni povsem ugodno, pa indeks staranja v Mengšu ostaja občutno nižji od slovenskega povprečja. To kaže, da se povprečna starost prebivalcev v tej občini zvišuje počasneje kot na ravni celotne države.

Kazalnik	Leto	občina Mengeš	Slovenija
Število prebivalcev	2024	8.654	2.123.949
Število moških	2024	4.326	1.068.429
Število žensk	2024	4.328	1.055.520
Število rojstev	2023	60	16.989
Število umrlih	2023	106	21.540
Skupni naravni prirast	2023	-46	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	-5,3	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	32	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	71	0
Skupni selitveni prirast	2023	103	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	11,9	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	42,7	44,2
Indeks staranja	2024	118,5	147,8

Osnovni demografski kazalniki za občino Mengeš (SURs, 2024)



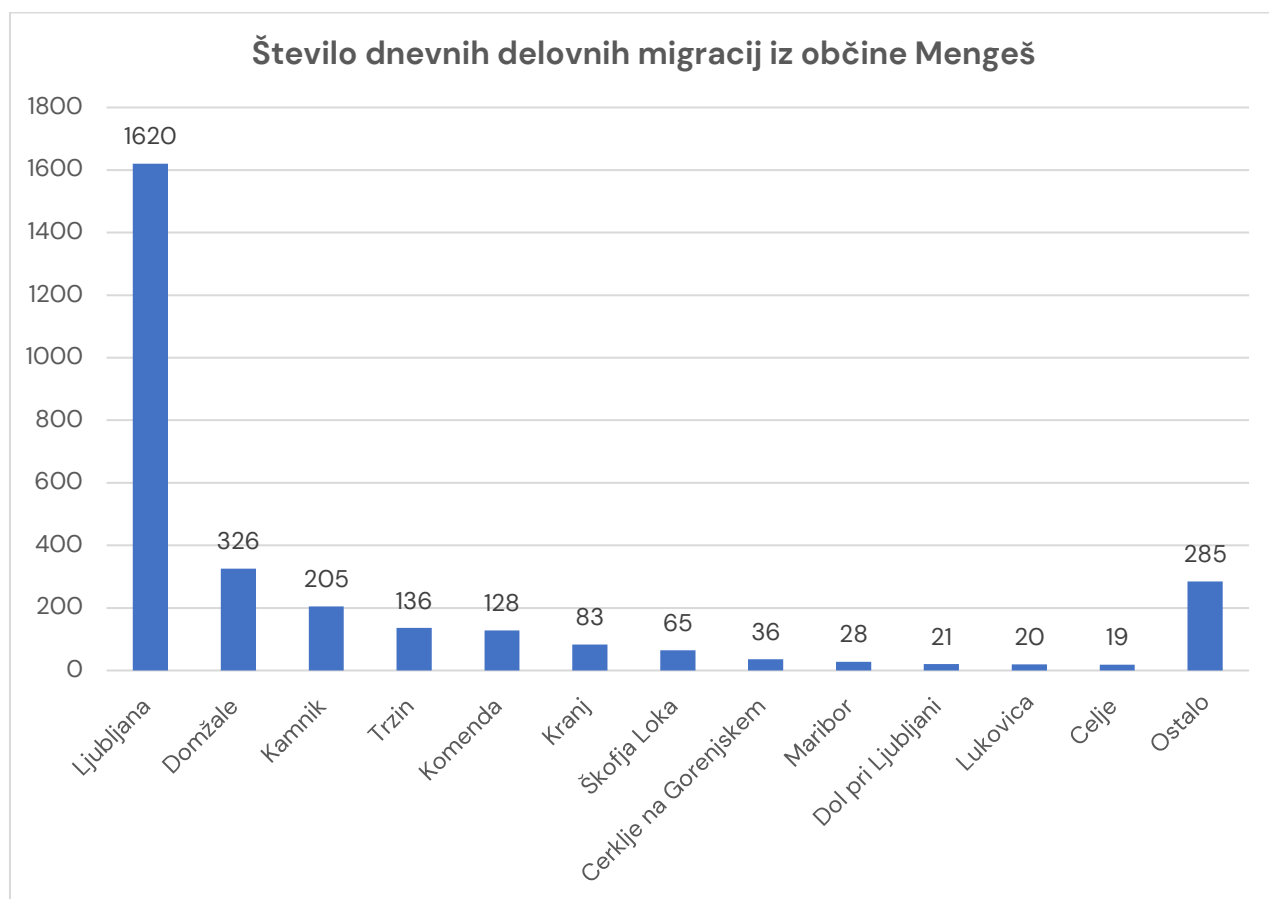


Občina Mengeš ima visok delež delovno aktivnega prebivalstva

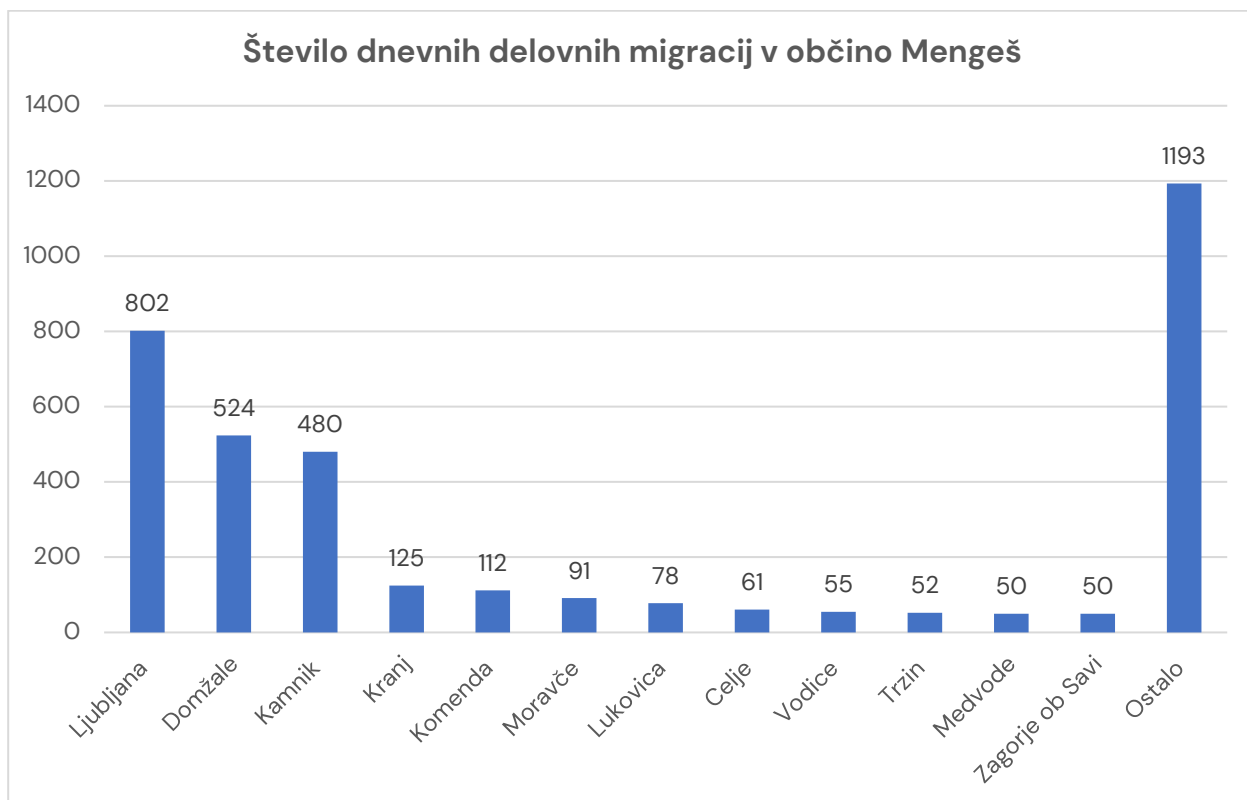
V letu 2023 je bilo v občini Mengeš med osebami v starosti 15 do 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 73,2 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je nekoliko več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3 %.

Občina Mengeš se glede na indeks delovnih migracij uvršča med izrazito delovno aktivne občine z visokim deležem zaposlenega prebivalstva. Kar okoli 75 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 3.954 delovno aktivnih prebivalcev občine Mengeš delo znotraj občine opravlja 982 prebivalcev, 2.972 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij je tudi v občini Mengeš dvosmeren, saj se na delo v Mengeš pripelje 3.673 zaposlenih, ki živijo v drugih občinah.



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Mengeš (SURS, 2023).



Število dnevni delovnih migracij v občino Mengeš (SURs, 2023).

Prometna varnost se v zadnjem obdobju bistveno ne izboljšuje

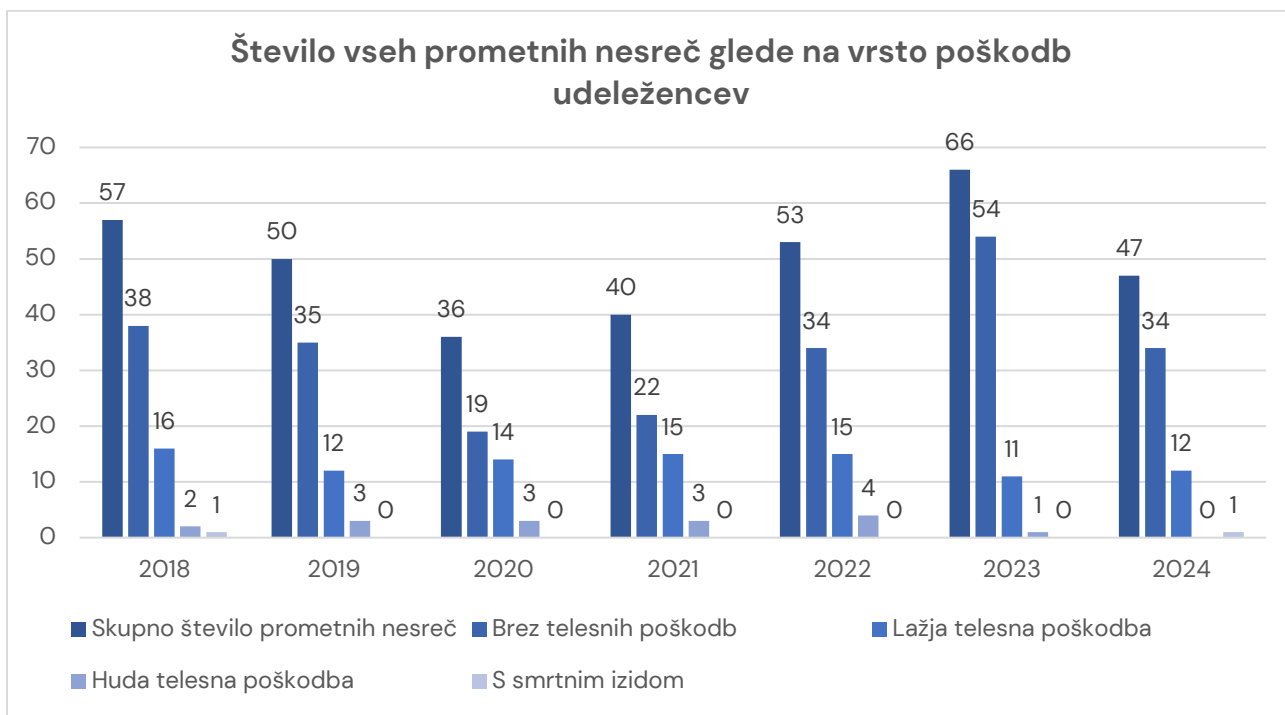
Iz rezultatov ankete o potovalnih navadah je razvidno, da je pri načrtovanju novih prometnih ureditev anketirancem najbolj pomembna varnost ljudi. Rezultat daje pomembno sporočilo, da je treba v prihodnje vse ukrepe s področja mobilnosti intenzivno komunicirati s stališča izboljšanja prometne varnosti,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

Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Mengeš zabeleženih 350 prometnih nesreč. Po letu 2018 je število prometnih nesreč sicer upadlo, vendar je bila že v letu 2021 zabeležena ponovna rast, ki je leta do leta 2023 še naraščala. V letu 2024 je zaznan upad prometnih nesreč. Z vidika prometne varnosti je tako v zadnjih letih zaskrbljujoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami udeležencev, medtem ko je število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom z rahlimi odkloni v posameznih letih skozi zadnje obdobje bolj ali manj enako.

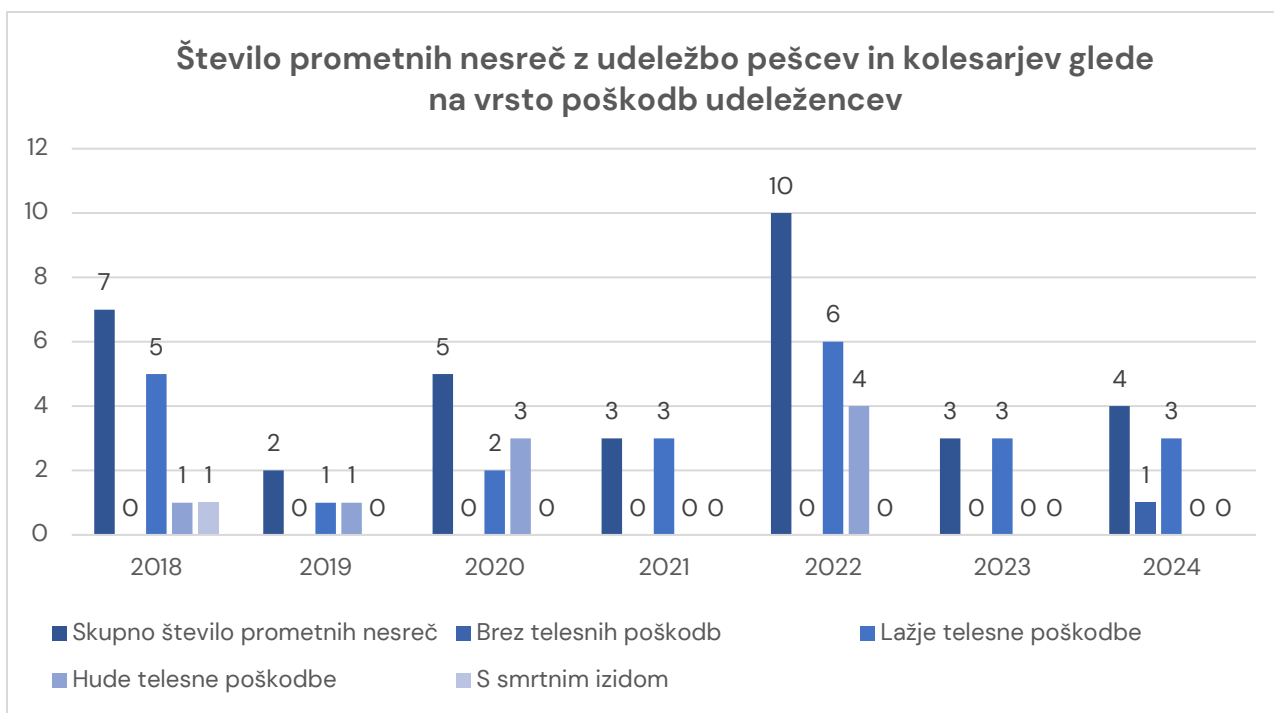
Podobna dinamika rahle rasti števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 9,7 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Mengeš zgodijo v posameznem letu.

Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami. Prometni nesreči s smrtnim izidom v občini Mengeš sta bili zabeleženi v letih 2018 in 2024.





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



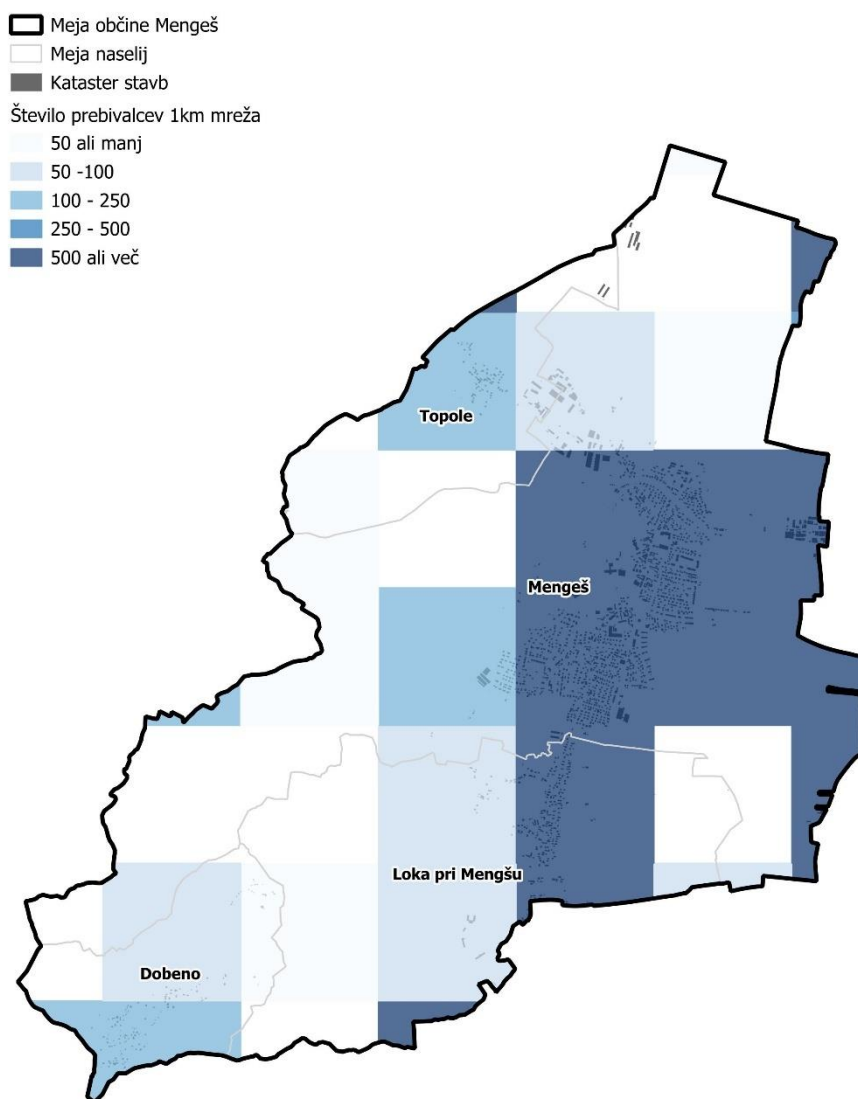
Število prometnih nesreč v občini Mengeš z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev
(Agencija za varnost prometa RS, 2025)



Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Mengeš je v letu 2024 znašala 385 prebivalcev/km², kar je bistveno več, kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Mengeš je skoncentrirana na istoimensko naselje Mengeš ter naselje Loka pri Mengšu. Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.

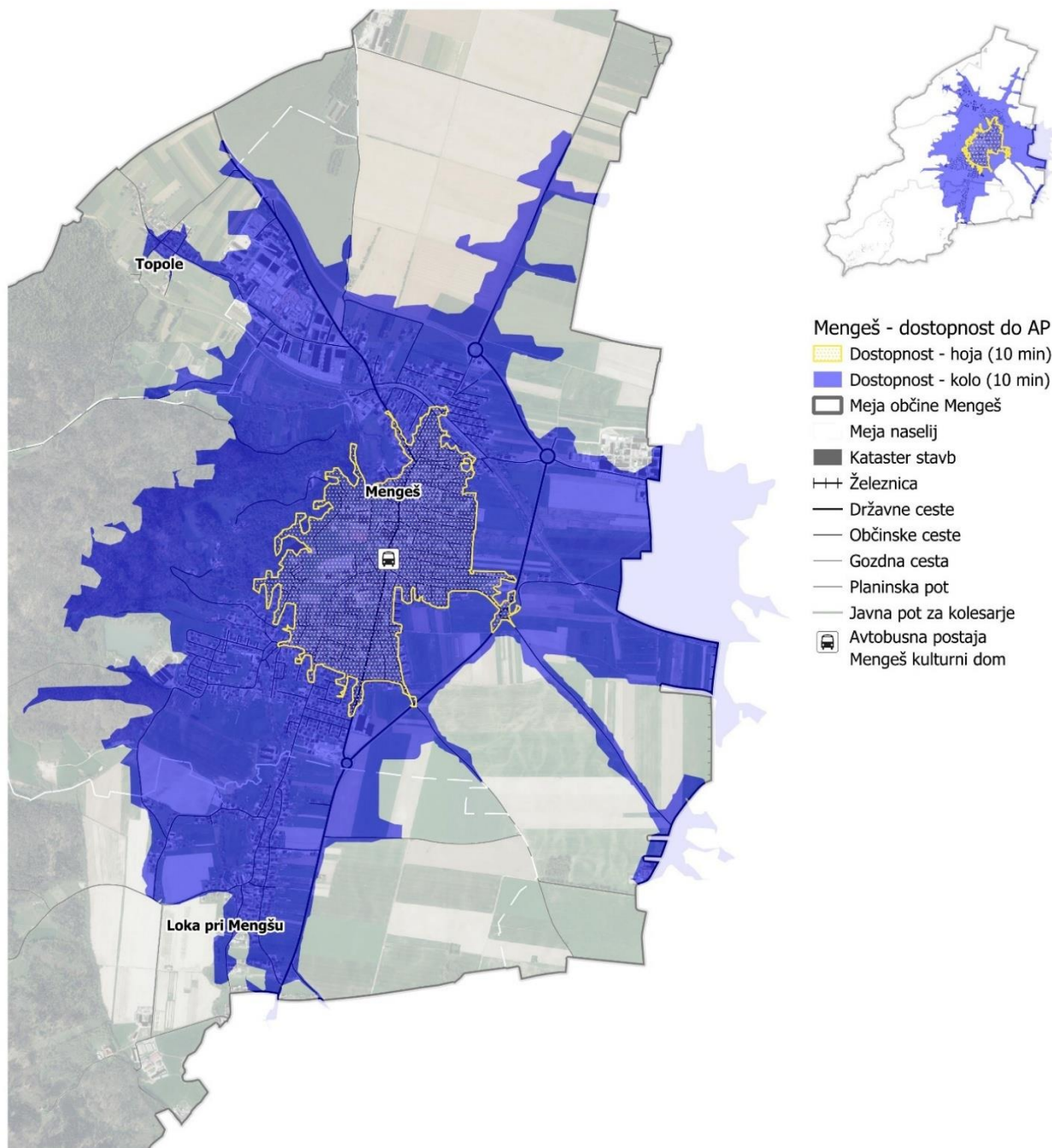


Gostota poselitve prebivalstva občine Mengeš na 1 km² (LUZ d.d., 2025)





Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta najbolj izraziti na širšem območju naselja Mengeš, kjer imajo prebivalci omogočen razmeroma enostaven dostop tako do storitev avtobusnega potniškega prometa kot prometne infrastrukture za motoriziran promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti. Peš dostopnost v 10-minutnem dosegu do avtobusne postaje Mengeš - Kulturni dom je omejena predvsem na območje osrednjega naselja. Z uporabo kolesa pa se 10-minutni doseg bistveno poveča in zajema tudi Topole na severozahodu, občino Domžale na vzhodu ter Loko pri Mengšu na jugozahodu.



Dostopnost do avtobusne postaje Mengeš kulturni dom z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d.d., 2025)





**Mengeš je prostor zadovoljnih in
srčnih ljudi, ki bivajo v zelenem
in privlačnem okolju.**

Foto: arhiv Občine Mengeš





Vizija razvoja prometa v občini Mengeš

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

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru Občinske celostne prometne strategije predstavlja temelj za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, skladnih s celostnim prometnim načrtovanjem. Spodbujanje trajnostne mobilnosti prispeva k višji kakovosti življenja prebivalcev in obiskovalcev, hkrati pa vodi v bolj zeleno prihodnost ter izboljšuje varnost in zdravje ljudi.

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

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

Vizija razvoja prometa v občini Mengeš

Novi načini trajnostne mobilnosti, izboljšana infrastruktura kolesarskih in pešpoti bodo občini Mengeš zagotovili, da bo še naprej rasla in se razvijala na način, ki je prijazen do ljudi in okolja ter dostopen vsem skupinam prebivalcev.

Občanke in občani bodo lahko v službo ali po dnevni opravi potovali trajnostno. To bomo dosegli tudi z vzpostavitvijo kakovostnega sistema alternativnih povezav z vsemi kraji v občini ter s sosednjimi občinami, nadgrajenim sistemom javnega potniškega prometa do regionalnih središč in s preobrazbo mestnega središča na način, da bodo optimizirani prometni tokovi, umirjen promet brez zastojev, površine pa bodo namenjene predvsem pešcem in kolesarjem. Najlepši deli Mengša in okolice bodo tako lahko zasijali v vsem svojem sijaju.





Stebri mobilnosti in cilji

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

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

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Mengeš je:

Steber I: Hoja

Steber II: Kolesarjenje

Steber III: Javni potniški promet

Steber IV: Motorni promet

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

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

Strateški cilji

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

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

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





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

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

Strateška vodila

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

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

Steber mobilnosti	Strateški cilj	Strateško vodilo
Steber I Hoja	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s poudarkom na varnih pogojih za aktivno mobilnost	1. Vzpostavitev varnega in povezanega omrežja pešpoti (z dograjevanjem in obnovo pločnikov) znotraj naselij, do ključnih storitev, postajališč JPP in ob glavnih prometnicah 2. Spodbujanje aktivnega prihoda v šolo z urejanjem šolskih poti, umirjanjem prometa v okolici šol ter ozaveščanjem otrok, staršev in šole
Steber II Kolesarjenje	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s poudarkom na varnih pogojih za aktivno mobilnost	3. Spodbujanje kolesarjenja z razvojem varnega in povezanega kolesarskega omrežja za vsakodnevne poti (do šole, službe, postajališč JPP), vzpostavitvijo sistema izposoje koles ter zagotavljanjem varnega parkiranja koles
Steber III Javni potniški promet	Učinkovitejši javni potniški promet za vse dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	4. Vzpostavitev bolj dostopnega, hitrejšega in povezanega sistema javnega potniškega prometa z izboljšanjem frekvence, medobčinskih povezav in infrastrukture postajališč, ob hkratnem sodelovanju s sosednjimi občinami
Steber IV Motorni promet	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z bolj umirjenim motornim prometom in več prostora za pešce in kolesarje	5. Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na kakovost bivanja z umirjanjem hitrosti (fizični ukrepi in nadzor), odvrčanjem tranzita (prostorske in prometne rešitve) ter



		premišljenim upravljanjem parkiranja na ključnih lokacijah
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Učinkovito in povezano načrtovanje prometa in prostora za višjo kakovost življenja in dostopnost vsem prebivalcem	6. Več sodelovanja med pristojnimi za načrtovanje prometa in prostora na ravni Občine 7. S krepitvijo kompetenc zaposlenih, večjim sodelovanjem med oddelki in spremljanjem prometnih podatkov do vključevanja načel celostnega prometnega načrtovanja v strateške dokumente in vsakodnevno upravljanje občine



Steber I: Hoja

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

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

Analiza obstoječega stanja

Površine za pešce so v naseljenih predelih občine Mengeš že danes urejene razmeroma dobro, vendar ostaja še veliko prostora za nadaljnje izboljšave. To potrjujejo tudi rezultati splošne ankete o prometu, v kateri je 62 % anketiranih prebivalcev izrazilo mnenje, da je v občini nujno izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

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

Anketa je pokazala, da polovica anketirancev (50%) že danes krajše razdalje do 2 km oziroma do 25 minut hoje opravi peš. Številni med njimi bi se za hojo odločali še pogosteje, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, smiselno umeščene in varnejše. Na drugi strani je 17 % anketirancev navedlo, da teh krajših poti peš ne bi zmogli ali jih ne bi želeli opravljati.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Mengeš na dveh lokacijah izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 6,6 %, še nekoliko manjši delež pešcev pa je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 4 %. V sklopu anket med šolarji v izbrani osnovni šoli na območju Mengša so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu odraslih), pričakovano bistveno višji, in sicer je kar 58 % šolarjev navedlo, da v šolo prihajajo peš. Če pa temu deležu prištejemo še šolarje, ki poti v šolo opravijo s skirojem, rolerji ali rolko, se ta delež poveča na 68 %.

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

- Neurejene in nevarne peš povezave v naseljih in ob avtobusnih postajah – večje tveganje za prometne nesreče in manjša dostopnost do JPP.
- Nevarni prehodi za pešce (Ropretova, Slovenska, Liparjeva) – povečana nevarnost za pešce.
- Premalo prehodov čez Slovensko cesto – zmanjšana dostopnost do storitev.
- Manjkajoča javna razsvetljava na cestah med naselji – zmanjšana vidljivost najranljivejših udeležencev v prometu.
- 73 % anketiranih stanuje do 2 km od šole, v šolo jih hodi peš 43 % (splošna anketa).





- Preveč hitrega prometa ob OŠ Mengeš – zmanjševanje hitrosti oz. omejevanje prometa v okolici šole.
- Neudobna rekreativna pešpot ob Pšati, težava so vožnje s skiroji.

Dosežki Občine Mengeš na področju hoje

Posebno pozornost v občini Mengeš namenjajo izboljševanju pogojev za hojo. Eden vidnejših ukrepov je bila celovita prenova Loške ceste, ki poteka mimo cerkve sv. Primoža in Felicijana ter ima za krajanje in obiskovalce velik simbolni in praktični pomen. Po letih načrtovanja je cesta zasijala v novi, varnejši in širši podobi. Poseben poudarek je namenjen pešcem – vzdolž ceste je umeščen moder pas, ki izboljšuje vidnost pešcev in s tem njihovo varnost. Prenova predstavlja pomemben korak v smeri večje prometne varnosti in prijaznejšega javnega prostora za najranjlivejše udeležence v prometu.



Ureditev novih varnih površin za pešce (Foto: arhiv LUZ)

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Vzpostavitev varnega in povezanega omrežja pešpoti (z dograjevanjem in obnovo pločnikov) znotraj naselij, do ključnih storitev, postajališč JPP in ob glavnih prometnicah

Vzpostavitev kakovostnega, varnega in medsebojno povezanega sistema pešpoti predstavlja temelj za spodbujanje hoje kot trajnostne vsakodnevne oblike mobilnosti. Ključnega pomena je zagotovitev neposrednih, varnih in dostopnih povezav med ključnimi točkami, kot so šole, vrtci, zdravstvene ustanove, trgovine ter postajališča javnega potniškega prometa. Takšna infrastruktura ne prispeva le k zmanjšanju odvisnosti od osebnih avtomobilov, temveč tudi k večji prometni varnosti in kakovosti bivanja. Poseben poudarek je namenjen zaščiti najbolj ranljivih skupin – otrok, starejših in oseb z različnimi oblikami oviranosti – ter ustvarjanju prijetnega in privlačnega javnega prostora za vse prebivalce.

Dograjevanje manjkajočih odsekov in obnova dotrajanih pločnikov mora biti načrtovana tako, da se poti logično navezujejo na obstoječe prometne tokove in omogočajo čim bolj neprekinjeno gibanje. Ob glavnih prometnicah je nujna ustrezna ločitev pešpoti od motornega prometa ter uvedba dodatnih varnostnih ukrepov (ograje, osvetlitev, talne označbe).



Strateško vodilo 2: Spodbujanje aktivnega prihoda v šolo z urejanjem šolskih poti, umirjanjem prometa v okolici šol ter ozaveščanjem otrok, staršev in šole

Za zagotavljanje varnega in spodbudnega okolja za aktivni приход otrok v šolo (peš, s kolesom, s skirojem ipd.) je ključno celostno urejanje šolskih poti. Te morajo biti načrtovane z jasnim poudarkom na prometni varnosti, preglednosti, neprekinjenosti in s primerno infrastrukturo, kot so pločniki, prehodi za pešce, kolesarske poti ter usmerjevalna signalizacija.

V okolici šol je treba izvajati ukrepe za umirjanje prometa, kot so omejitve hitrosti, varnostni elementi (ležeči policaji, zožitve vozišča), začasne zapore za motorni promet ob prihodu in odhodu učencev ter izboljšanje preglednosti križišč in dovoznih poti. Ti ukrepi pomembno prispevajo k zmanjšanju tveganj in povečanju občutka varnosti pri otrocih in njihovih starših.

Poleg prostorskih in prometnih ureditev ima pomembno vlogo tudi ozaveščanje. Redne izobraževalne aktivnosti v šolah, vključevanje staršev in sodelovanje z lokalno skupnostjo krepijo zavedanje o pomenu aktivnega prihoda ter dolgoročno spreminjajo potovalne navade. Šolske skupnosti lahko pri tem aktivno sodelujejo z načrtovanjem »šolskih poti«, označevanjem varnih koridorjev ter spodbujanjem otrok z dnevi aktivne hoje in drugimi pobudami.

Zastavljena cilja:

- Povečanje št. pešcev za 5 % v času izvajanja strategije. Oktobra 2024 je delež znašal 6,6 % (vir: meritve na števnih mestih)
- Povečanje deleža otrok, ki gre v šolo peš, s skirojem, rolko, rolerji za najmanj 3 %. Oktobra 2024 je delež znaša 68 % (vir: anketa med šolarji)



Steber II: Kolesarjenje

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

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

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Vodice, Komenda, Kamnik, Domžale, Trzin in do Ljubljane, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Analiza obstoječega stanja

Prebivalci občine Mengeš kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (21 %), za obisk središča Mengša (14 %), za poti do trgovine v bližini doma (9 %) ter za poti v šolo (8 %). V splošni anketi o prometu je kar 65 % anketirancev izpostavilo, da je treba v občini Mengeš izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev.

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

Splošna anketa o prometu je pokazala, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja slaba tretjina anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolje urejene (31 %) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejšo potovanje (23 %). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 8 % anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah oziroma 10 %, če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklopljanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa. 12 % anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Mengeš na voljo javni sistem za izposajo koles. Iz ankete je razvidno tudi, da 18 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 2,8 %. Delež kolesarjev je bil nekoliko višji v sklopu ankete med šolarji v izbrani osnovni šoli, s katero je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s





kolesom opravi 5 % osnovnošolcev, v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih pa je bilo ugotovljeno, da pot na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravi 7 % zaposlenih.

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

- Nizek delež kolesarske mobilnosti (23 % stanuje v oddaljenosti 5 km do službe, aktivno jih potuje le 10 %) – preobremenjenost cest in večja onesnaženost.
- Pomanjkanje varnih kolesarskih povezav med naselji (Loka, bajer Šinkov Turn, Lek) in v naseljih – kolesarji so prisiljeni uporabljati cesto, kar pa povečuje tveganje za nesreče.
- Pomanjkanje ločenih kolesarskih stez na cestah z visoko omejitvijo hitrosti – povečano tveganje za nesreče med kolesarji in vozniki motornih vozil.
- Konflikti med kolesarji in vozniki na novi Slovenski cesti (ker ni nivojske ločitve).
- Premalo nadzora nad upoštevanjem CPP s strani kolesarjev in voznikov skirojev – zmanjšana varnost vseh udeležencev v prometu.
- Pomanjkanje sistema za izposajo koles – omejena dostopnost in zmanjšana spodbuda za uporabo kolesa.

Dosežki Občine Mengeš na področju kolesarjenja

Občina Mengeš je v zadnjih letih izvedla več pomembnih ukrepov za izboljšanje pogojev za kolesarjenje.

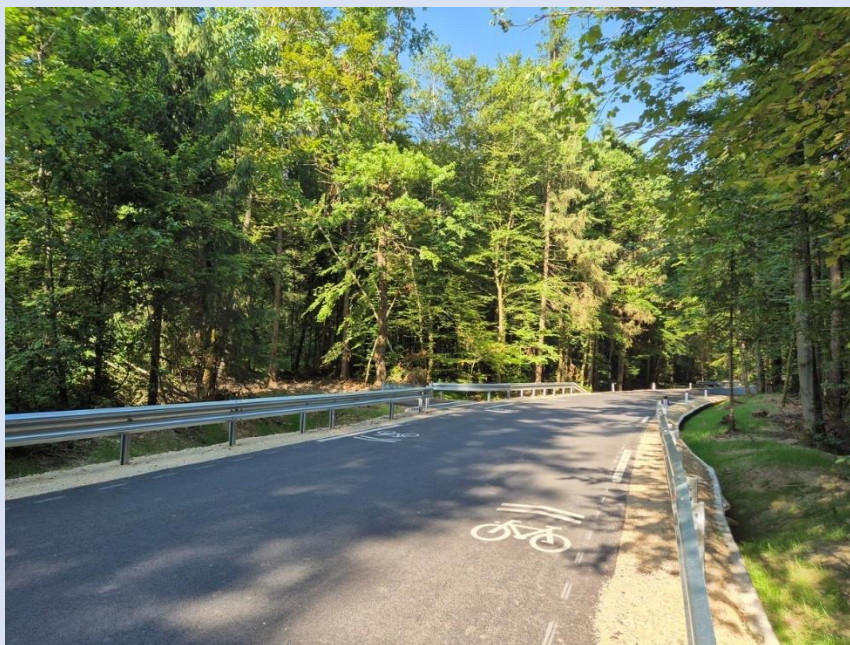
Slovenska in Kamniška cesta ter Glavni trg so opremljeni z obojestranskimi pločniki in kolesarskimi pasovi na vozišču, kar kolesarjem omogoča varnejšo in udobnejšo vožnjo po mestu.



Ureditev novih varnih in udobnih površin za kolesarje na Glavnem trgu (Foto: arhiv LUZ)



V sodelovanju z Občino Vodice je bila izvedena celovita obnova približno 420 metrov dolgega cestnega odseka na cesti Mengeš–Vodice. Urejeno je bilo novo vozišče z asfaltno prevleko, posodobljeno prometno signalizacijo in kolesarsko stezo. Projekt predstavlja pomemben mejnik tako v smislu prometne varnosti kot tudi medobčinskega sodelovanja.



Ureditev novih varnih in udobnih površin za kolesarje v sodelovanju z občino Vodice (Foto: arhiv Občine Mengeš)

V okviru Evropskega tedna mobilnosti je občina od podjetja MM IBIS prejela električno kolo, ki ga bodo uporabljali učenci Osnovne šole Mengeš za pridobivanje praktičnih znanj o varni uporabi e-koles. Pridobljeno občinsko e-kolo v okviru Evropskega tedna mobilnosti. (Foto: arhiv Občine Mengeš)





Odprt je bil nov kolesarski poligon, ki spodbuja mlade k uporabi trajnostnih oblik mobilnosti. Primeren je za vožnjo s kolesi, rolkami, rolerji in skiroji, hkrati pa predstavlja prostor druženja in gibanja za vse generacije.



Nov kolesarski poligon (Foto: arhiv Občine Mengeš)

Strateško vodilo na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Spodbujanje kolesarjenja z razvojem varnega in povezanega kolesarskega omrežja za vsakodnevne poti (do šole, službe, postajališč JPP), vzpostavitvijo sistema izposoje koles ter zagotavljanjem varnega parkiranja koles

Za spodbujanje trajnostne mobilnosti in zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil je ključno razviti varno, udobno in povezano kolesarsko omrežje, ki omogoča enostaven dostop do ključnih destinacij, kot so šole, službe in postajališča javnega prevoza. Poleg tega je pomembno vzpostaviti sisteme izposoje koles ter zagotoviti varna parkirna mesta, kar spodbuja vsakodnevno kolesarjenje kot alternativo motoriziranemu prometu.

Razvoj kakovostnih kolesarskih povezav med naselji in znotraj njih omogoča varno gibanje kolesarjev ter povečuje privlačnost kolesarjenja kot načina prevoza. Urejene in dobro povezane kolesarske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče ter prispevajo k večji pretočnosti prometa in zmanjšanju onesnaževanja. Pomembno je, da so kolesarske poti zasnovane tako, da so dostopne različnim uporabnikom, vključno z otroki, starejšimi in osebami z omejeno mobilnostjo.



Vzpostavitev sistema izposoje koles omogoča enostaven dostop do kolesa brez potrebe po lastništvu. Sistem izposoje koles povečuje mobilnost prebivalcev ter spodbuja uporabo kolesa kot prevoznega sredstva, kar pripomore k zmanjšanju prometa in emisij CO₂.

Zagotavljanje varnega parkiranja koles je ključno za povečanje števila kolesarjev. Urejena in varovana parkirna mesta preprečujejo kraje koles ter omogočajo uporabnikom, da brez skrbi shranijo svoja kolesa. Povečanje števila parkirnih mest na ključnih lokacijah, kot so postajališča javnega prevoza, trgovine in rekreacijske površine, spodbuja uporabo kolesa kot prevoznega sredstva.

Celovit pristop k razvoju varnega in povezanega kolesarskega omrežja, vzpostavitvi sistema izposoje koles ter zagotavljanju varnega parkiranja koles prispeva k trajnostnemu razvoju občine ter izboljšanju kakovosti življenja njenih prebivalcev. S temi ukrepi bomo povečali delež kolesarjev v vsakodnevem prometu, zmanjšali emisije CO₂, izboljšali pretočnost prometa ter spodbudili zdrav način življenja med prebivalstvom.

Zastavljen cilj:

- Povečanje deleža občanov in občank, ki vsakodnevne poti opravljajo s kolesom, za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Oktobra 2024 je ta delež znašal 2,8 % (vir: meritve na števnik mestih)





Steber III: Javni potniški promet

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

Boljša povezljivost znotraj občine in širše, na primer z razširitvijo rednih avtobusnih linij potniškega prometa, bi znatno izboljšala dostopnost prebivalcev do Mengša in drugih občinskih središč. Boljše povezave bi omogočile lažje opravljanje vsakodnevnih opravkov in dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev, kar bi povečalo socialno vključenost in izboljšalo kakovost življenja vseh prebivalcev, tudi tistih iz bolj oddaljenih krajev.

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

Analiza obstoječega stanja

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Mengša je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež uporabe javnega potniškega prometa znaša 6 %. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo, manj pa za poti na delo. Iz ankete med šolarji v izbrani osnovni šoli v občini Mengeš pa je razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 8 % anketiranih šolarjev. Nizki deleži uporabe javnega potniškega prometa za poti na delo so razvidni tudi iz ankete v izbranih podjetjih, kjer zaposleni javnega potniškega prometa za prihod na delovno mesto skoraj ne uporabljajo.

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Mengeš je zagotovo lahko boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 76 % vprašanih meni, da bi bilo treba povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij mestnih in medkrajevnih avtobusnih prevozov.

Na območju občine Mengeš je organiziran zgolj medkrajevni avtobusni prevoz, katerega izvaja prevoznik Arriva d.o.o. Po podatkih avtobusnega prevoznika je bilo na dan kordonskega štetja prometa v mesecu oktobru v občini Mengeš, na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega JPP, v vseh terminih voženj skupaj zaznanih 384 potnikov oziroma validacij vozovnic.

Občina Mengeš je od leta 2023 vključena v nacionalni projekt Prostofer, ki je namenjen starejšim prebivalcem brez lastnega prevoza ali tam, kjer so povezave javnega potniškega prometa omejene. Storitve uporabnikom omogoča brezplačne prevoze do javnih ustanov, zdravstvenih storitev, trgovskih





središč in drugih ključnih destinacij, pri čemer se vožnja predhodno rezervira preko klicnega centra. V Mengšu v projektu sodeluje 7 prostovoljnih voznikov, ki z enim vozilom najpogosteje izvajajo prevoze v Domžale, Ljubljano ter v bolnišnice po vsej Sloveniji. Projekt pomembno prispeva k večji socialni vključenosti, samostojnosti in kakovosti življenja starejših občanov.

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

- Počasna vožnja avtobusov – podaljšan čas potovanja, kar zmanjšuje privlačnost JP.
- Umeščanje postaj na cestišče ovira voznike in povzroča zastoje – deljena mnenja.
- Le 3 % anketirancev potuje v službo z avtobusom/vlakom.
- Ob OŠ neugodne možnosti za parkiranje avtobusa – ogroža varnost otrok v okolici šole.

Dosežki Občine Mengeš na področju javnega potniškega prometa

Mengeš je z Ljubljano, Domžalami, Kamnikom in drugimi središči povezan prek primestnega potniškega prometa, ki zagotavlja dostop do srednjih šol, zdravstvenih storitev in drugih pomembnih dejavnosti. V sklopu prenove Slovenske ceste sta bili prenovljeni avtobusni postajališči Mengeš–Veliki Mengeš (Mengeš Pavovec) in Mengeš–Kulturni dom (Mengeš Lovec), ki sta s talnimi oznakami urejena tudi za dostop slepih in slabovidnih.



Prenovljeno avtobusno postajališče Veliki Mengeš (Foto: arhiv LUZ)

Za izboljšanje dostopnosti prevozov za ranljive skupine v občini že deluje sistem brezplačnih prevozov za starejše »Prostofer«, ki zagotavlja prevoze do zdravnika, trgovine ali drugih ključnih storitev ter pomembno prispeva k socialni vključenosti starejših občanov.



Prostofer (Foto: arhiv Občine Mengeš)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 4: Vzpostavitev bolj dostopnega, hitrejšega in povezanega sistema javnega potniškega prometa z izboljšanjem frekvence, medobčinskih povezav, ob hkratnem sodelovanju s sosednjimi občinami

Za učinkovito spodbujanje trajnostne mobilnosti in zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil je ključno vzpostaviti javni potniški promet, ki je dostopen, hiter in dobro povezan. To vključuje izboljšanje frekvence prevozov, vzpostavitev medobčinskih povezav ter tesno sodelovanje med občinami za zagotavljanje usklajenih in učinkovitih prevoznih storitev. Dostopnost javnega prevoza je ključnega pomena za uporabnike predvsem v podeželskih in obmestnih območjih. Zagotavljanje rednih in dostopnih prevozov omogoča prebivalcem enostaven dostop do služb, šol, zdravstvenih ustanov in drugih pomembnih destinacij. Povečanje frekvence prevozov pripomore k večji prilagodljivosti uporabnikov in zmanjšanju čakalnih dob, kar povečuje privlačnost javnega prevoza. Medobčinske povezave so ključne za zagotavljanje celovite mobilnosti prebivalstva. Sodelovanje med občinami omogoča usklajevanje voznih redov, optimizacijo poti in povečanje učinkovitosti prevoznih storitev. To pripomore k večji pokritosti območja in večji dostopnosti javnega prevoza za vse prebivalce. Sodelovanje s sosednjimi občinami je nujno za vzpostavitev enotnega in usklajenega sistema javnega potniškega prometa. Skupno načrtovanje in izvajanje prevoznih storitev omogoča racionalizacijo virov, zmanjšanje podvajanja storitev ter zagotavljanje boljše pokritosti in dostopnosti za uporabnike.

Zastavljena cilja:

- Povečanje deleža potnikov na JPP, za najmanj 5 %. Oktobra 2024 je delež znašal 12,1 % (vir: meritve na števnih mestih)
- Večji delež zaposlenih na delo potuje z JPP, za najmanj 2 %. Oktobra 2024 je delež znašal 7 % (vir: podatki o potovalnih navadah zaposlenih)





Steber IV: Motorni promet

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

Analiza obstoječega stanja

Splošna ankete o prometu in štetje prometa na dveh izbranih lokacijah sta pokazala, da prebivalci občine Mengeš za vsakodnevna potovanja še vedno v veliki meri uporabljajo osebne avtomobile. Čeprav se večina anketirancev strinja, da bi bilo treba več vlagati v izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, skoraj tri četrtine anketiranih hkrati podpira širitev in gradnjo cestne infrastrukture za hitrejša potovanja z osebnimi vozili.

Glede parkiranja se 77 % vprašanih ne strinja s trditvijo, da je v Mengešu parkirnih mest preveč ali da so ta slabo upravljana, medtem ko več kot polovica (53 %) meni, da je parkirnih površin premalo oziroma da bi bilo treba zagotoviti dodatne kapacitete. Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 36 % anketiranih, 40 % pa temu ukrepu nasprotuje. Podobno razmerje je zaznано tudi pri vprašanju o znižanju hitrosti motornega prometa, kjer se s tem strinja 44 %, medtem ko 41 % vprašanih tovrstne ukrepe zavrača.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti dosega 72,3 %. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 77,9 %, kar predstavlja skoraj tri četrtine vseh dnevnih potovanj.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Mengeš. Večina (63 %) zaposlenih se na delovno mesto v osebem avtomobilu pripelje sama, 9 % kot sopotniki, 9 % zaposlenih pa v osebem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 19 % osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbranih dveh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic 1,3 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Stopnja motorizacije v občini Mengeš je leta 2023 znašala 541 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je pod slovenskim povprečjem, ki dosega 579 vozil na 1.000 prebivalcev. To kaže, da imajo prebivalci občine Mengeš v lasti nekoliko manj osebnih avtomobilov kot prebivalci Slovenije v celoti. Kljub temu pa je v zadnjem desetletju zaznan porast motorizacije za 5,5 %, kar pomeni, da se število registriranih vozil postopno povečuje tudi na območju občine Mengeš.





Trend rasti prometnih obremenitev v občini Mengeš je razviden iz analize podatkov avtomatskih števecv prometa na državnih cestah v občini. Prometne obremenitve PLDP (povprečen letni dnevni promet) po letu 2020, ko je bil na nivoju celotne države zaznan upad prometnih obremenitev zaradi epidemije Covid-19, naraščajo na vseh pomembnejših državnih regionalnih cestah v občini Mengeš, kar je razvidno iz preglednic v nadaljevanju:

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 116 Loka									
Leto	PLDP	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	17.212	107	14.893	64	1.329	196	152	67	404
2020	14.126	90	12.009	44	1.217	178	161	60	367
2021	15.672	96	13.342	59	1.336	200	179	65	395
2022	16.363	111	13.949	64	1.355	196	201	71	416
2023	16.343	113	13.954	64	1.359	188	190	64	411

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

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 918 Mengeš									
Leto	PLDP	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	11.723	69	10.110	19	926	135	114	50	300
2020	12.732	84	10.281	17	1.203	251	219	105	572
2021	14.610	90	11.793	24	1.396	290	242	118	657
2022	16.238	102	13.155	34	1.529	296	286	132	704
2023	19.420	121	16.065	42	1.813	308	271	120	680

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

Povprečne hitrosti na cestnih odsekih v občini Mengeš je možno spremljati preko stacionarnega merilnika hitrosti (radarja), ki je postavljen na lokalnem cestnem omrežju. V procesu priprave OCPS Mengeš so bili pridobljeni podatki enega stacionarnega merilnika hitrosti, pri čemer je bilo ugotovljeno, da v obravnavanem obdobju (19. 11. 2024 do 3. 12. 2024) povprečne hitrosti motornih vozil na merilnem mestu ne presežejo omejitvene hitrosti.

Na Slovenski cesti v Mengšu je hitrost vozil omejena na 30 km/h. Povprečna hitrost na merilnem mestu je v obravnavanem obdobju v letu 2024 znašala 27,3 km/h, najvišja zabeležena hitrost pa je bila 76 km/h.

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

- Prekomerni tranzitni promet v središču Mengša (Liparjeva, Ropretova, Jelovškova, Testenova...) in v stanovanjskih območjih (Omejčeva) – povečana obremenitev cest in dolgi zastoji.
- Prehitra vožnja v naseljih (Zavrti, Dobeno) in na ulicah središča – ogroža varnost vseh udeležencev v prometu.
- Previsoke omejitve hitrosti na cestah, kjer so šolarji, dijaki (tudi v okolici postaj JPP) – ogrožajo šolarje na poti v šolo.





- Premalo nadzora nad prehitro vožnjo na obvoznici in v stanovanjskih območjih – povečuje število prekrškov in ogroža vse udeležence v prometu.
- Dotrajano vozišče – zmanjšuje udobje vožnje.
- Različna stališča o prenovljeni Slovenski cesti (deljene in povečane površine za pešce in kolesarje).
- Težave s parkiranjem, predvsem pri Kulturnem Domu, Zavrti in Bognarjevi ulici – zmanjšujejo udobje prebivalcev.
- Avtomobilskemu prometu naklonjena občina - anketiranci se močno strinjajo s trditvijo, da je treba izboljšati pogoje za potovanje z osebnim avtomobilom.
- Urejanje enosmernih ulic v Mengšu nima močne podpore anketirancev: 30 % za, 52 % proti.

Dosežki na področju motornega prometa v preteklem obdobju

Za izboljšanje pretočnosti motornega prometa je bila leta 2019 odprta dolgo pričakovana obvozna cesta, ki je bistveno razbremenila promet skozi središče mesta. Ta infrastruktura je del širšega projekta za boljšo povezavo med štajersko in gorenjsko avtocesto, ki bo omogočila izogib ljubljanskemu obroču in bo izboljšala regionalno povezljivost.



Obvoznica Mengeš (Foto: arhiv LUZ)

V okviru prenove Slovenske ceste je okrepljen nadzor nad nepravilnim parkiranjem in z nameščenim stacionarnim radarjem nadzor nad prehitro vožnjo, kar dodatno prispeva k večji prometni varnosti.



Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 5: Zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na kakovost bivanja z umirjanjem hitrosti (fizični ukrepi in nadzor), odvrčanjem tranzita (prostorske in prometne rešitve) ter premišljenim upravljanjem parkiranja na ključnih lokacijah

Za izboljšanje kakovosti bivanja v občini je ključno zmanjšati negativne vplive motornega prometa. To vključuje umirjanje hitrosti, odvrčanje tranzitnega prometa in premišljeno upravljanje parkiranja na ključnih lokacijah.

Umirjanje hitrosti je učinkovita metoda za izboljšanje varnosti in kakovosti življenja v naseljih. Uvedba ukrepov, kot so hitrostne grbine, zožitve vozišča in sprememba prometne signalizacije, lahko zmanjša hitrost vozil ter poveča varnost pešcev in kolesarjev. Poleg tega umirjanje prometa prispeva k zmanjšanju hrupa in onesnaževal v zraku ter spodbuja trajnostno mobilnost.

Odvračanje tranzitnega prometa iz naselij je ključen ukrep za razbremenitev lokalnih cest in izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev. Učinkovito ga je mogoče doseči z usmerjanjem prometnih tokov na primernejše prometnice, uvedbo enosmernih režimov vožnje ter z namestitvijo fizičnih preprek, ki onemogočajo prehod tranzitnih vozil skozi naseljena območja. S takšnimi ukrepi se povečuje prometna varnost pešcev in kolesarjev ter hkrati zmanjšujejo negativni vplivi prometa na okolje, predvsem emisije in hrup.

Storitve souporabe avtomobilov, torej deljenje vozil med več uporabniki, omogočajo boljšo izrabo zasedenosti osebnih vozil, obenem pa prispevajo k zmanjšanju števila avtomobilov na cestah. Ta pristop ne le zmanjšuje potrebo po parkirnih prostorih, temveč pripomore tudi k izboljšani mobilnosti in dostopnosti prevozov, še posebej za tiste, ki osebni avtomobil uporabljajo le občasno.



Učinkovito upravljanje parkiranja je ključno za zagotavljanje prostorskega reda in zmanjšanje zastojev v mestnih središčih. Načrt izvajanja parkirne politike (NIPP) omogoča celovit pristop k ocenjevanju trenutnega stanja, analizi potreb po parkirnih mestih in uravnoveženju ponudbe ter povpraševanja. Temelji na načelih racionalne rabe prostora, zmanjševanja prometnih obremenitev ter varovanja okolja in družbene kohezije. Osrednji cilj je zmanjšanje deleža voženj z osebnim vozilom predvsem na krajših razdaljah, kar neposredno prispeva k večji pretočnosti prometa, zmanjšanju zastojev, izboljšanju kakovosti zraka in zmanjšanju stroškov. Uvedba parkirnih con z ustreznimi cenami, uvedba sistema »parkiraj se in pelji« (P+R) ter uporaba pametnih parkirnih sistemov omogočajo boljše izkoriščanje obstoječih kapacitet in zmanjšujejo potrebo po iskanju prostih parkirnih mest. Takšni ukrepi pripomorejo k večji pretočnosti prometa in izboljšanju kakovosti bivanja v urbanih območjih.

Zastavljena cilja:

- Manj avtomobilskega in tovornega prometa, zmanjšanje za najmanj 4 %. Oktobra 2024 je delež znašal 77,9 % (vir: meritve na števnih mestih)
- Nižja povprečna hitrost vozil, ki vozijo nad omejitvijo za najmanj 2 km/h (vir: merilec hitrosti na Slovenski cesti v Mengšu)





Steber V: Celostno prometno načrtovanje

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

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

Analiza obstoječega stanja

Celostno prometno načrtovanje je v občini Mengeš dobro politično sprejeto. Vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja je treba vključevati v občinski in regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se o prometnih vsebinah z javnostjo komunicira jasno in strateško, saj lahko pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

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

- Pomanjkanje strateškega načrtovanja prometa – vodi v neskladje med potrebami prebivalcev in razpoložljivo infrastrukturo.
- Neuskladenost obstoječih strateških dokumentov z načeli trajnostnega razvoja – povečujejo se negativni vplivi prometa na okolje, zdravje in kakovost življenja.
- Omejeno razumevanje koncepta CPN med zaposlenimi – neučinkovito izvajanje ukrepov.
- Pomanjkanje kapacitet za sistematično spremljanje podatkov o stanju prometa – težko sprejemanje odločitev.
- Celostno prometno načrtovanje ni sistemsko povezano s prostorskim načrtovanjem – neučinkovita raba prostora in povečanje prometnih težav.

Dosežki Občine Mengeš na področju celostnega prometnega načrtovanja

Ključni korak v smeri trajnostne preobrazbe središča Mengeš je bila prenova Slovenske ceste. V skladu s sodobnimi smernicami urbanega razvoja je cesta preurejena po meri pešcev in kolesarjev. Uvedena je bila cona 30, s čimer se najvišja dovoljena hitrost zmanjšuje na 30 km/h, več prostora pa je namenjenega ne-motoriziranim udeležencem. Cilj ukrepov je preusmeriti glavni prometni tok mimo mestnega središča na obvoznico ter tako ustvariti prijetnejše bivanjsko okolje v središču mesta.





Prenovljena Slovenska cesta (Foto: arhiv LUZ)

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 6: Več sodelovanja med pristojnimi za načrtovanje prometa in prostora na ravni Občine

Za učinkovito in trajnostno urejanje prometnih tokov je ključno, da na občinski ravni poteka sodelovanje, ki povezuje načrtovanje prometa in prostorskega razvoja. S tem se zagotovi usklajen pristop, ki upošteva tako prometne kot prostorske potrebe ter omogoča celostno obravnavo izzivov.

Povečano sodelovanje med pristojnimi službami prispeva k učinkovitejšemu izmenjevanju informacij, skupnemu reševanju problemov ter usklajenemu načrtovanju ukrepov, ki vplivajo na razvoj občine. S tem se izboljšajo tudi procesi odločanja, saj se upoštevajo vsi relevantni vidiki razvoja in se zmanjšujejo konflikti med različnimi področji.

Celovito sodelovanje med pristojnimi organi je torej osnova za uspešno implementacijo trajnostnih prometnih strategij in usklajen razvoj občine, kar dolgoročno pripomore k boljši mobilnosti, varnosti in kakovosti življenja prebivalcev.

Strateško vodilo 7: S krepitvijo kompetenc zaposlenih, večjim sodelovanjem med oddelki in spremljanjem prometnih podatkov do vključevanja načel celostnega prometnega načrtovanja v strateške dokumente in vsakodnevno upravljanje občine

Za učinkovito uresničevanje trajnostnih prometnih ciljev je ključno, da občina vzpostavi notranje zmogljivosti, ki omogočajo celostno in usklajeno obravnavo prometa. To vključuje krepitev strokovnih kompetenc zaposlenih, spodbujanje medsebojnega sodelovanja ter vzpostavitev sistematičnega spremljanja prometnih podatkov.



Krepitev kompetenc zaposlenih omogoča, da občina razvije notranje strokovno znanje in sposobnosti za načrtovanje, izvajanje in spremljanje prometnih ukrepov. To vključuje usposabljanje zaposlenih na področju celostnega prometnega načrtovanja, trajnostne mobilnosti, analize prometnih podatkov in vključevanja javnosti. Medsebojno usklajevanje in sodelovanje zaposlenih pripomore k usklajenemu načrtovanju in izvajanju ukrepov, ki upoštevajo vse relevantne vidike in potrebe.

Spremljanje prometnih podatkov omogoča občini, da pridobi ažurne in natančne informacije o stanju prometa, potrebah uporabnikov in učinkih sprejetih ukrepov. Na podlagi teh podatkov lahko občina sprejema informirane odločitve, prilagaja ukrepe in spremlja njihov napredek ter učinkovitost.

Z vključevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja v strateške dokumente in vsakodnevno upravljanje občine se zagotovi dolgoročna usklajenost in trajnostni razvoj prometa. S tem se prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja, zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje in zdravje ter povečanju zadovoljstva uporabnikov prometnega sistema.

Zastavljena cilja:

- Do zaključka izvajanja strategije vsaj 50 % zaposlenih, ki delajo na področjih, povezanih s prostorom, okoljem, prometom in komunalno, sodeluje na izobraževanjih o CPN.
- Do leta 2026 vzpostavitev sistema za spremljanje podatkov o prometu ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa.



Nabor ukrepov za izboljšanje prometa v občini



Foto: arhiv LUZ





Akcijski načrt

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

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

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

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

SŽ	Slovenske železnice
LPP	Ljubljanski potniški promet
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
JPP	Javni potniški promet
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. »park and ride«)
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
CPP	Cestnoprometni predpisi
LUR	Ljubljanska urbana regija





STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA HOJA	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
I.	1.	Ureditev in gradnja novih brvi za pešce (najmanj 1 ureditev v času trajanja strategije): med parkirnim prostorom in drevoredom pri pokopališču, čez Pšato pri cerkvi do Trdinovega trga, čez Pšato ob industrijski coni	100.000 EUR/ureditev	Občinski proračun	Občina Mengeš	Zahtevno (+++)	2025–2032
I.	1., 2.	Izboljšanje obstoječih prehodov za pešce , da bodo primerni tudi za ranljive skupine: na Trdinovem trgu, na Mengeški cesti (postavitev semaforja na poziv za pešce), na Ropretovi, na Slovenski, na Liparjevi cesti, boljša označitev prehoda (pri Petrolu na obvoznici)	5.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občina Mengeš	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
I.	1., 2.	Ureditev novih pešpoti (najmanj 5 ureditev v času trajanja strategije): od športnega parka po Muljavi do bajerja, ob Pšati (npr. v okolici šole), do skakalnice v Mengšu, v naseljih ob glavnih cestah do avtobusnih postaj (npr. Loka pri Mengšu), na mostu na Kolodvorski cesti	60.000 EUR/ureditev	Občinski proračun	Občina Mengeš	Zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
I.	1., 2.	Izboljšanje obstoječih pešpoti (najmanj 5 ureditev v času trajanja strategije): Loka–Mengeš ob Liparjevi in Gasilski cesti, Topole–Mengeš, razširitev pločnika (na Slovenski in Kolodvorski cesti, ob stanovanjskih naseljih in javnih objektih na vsaj eni strani ulice), ureditev poškodovanega mostu čez Pšato, na Mejčevi, na obeh straneh kolesarskega dela Slovenske ceste, Groblje–Jablje, v naseljih in ob avtobusnih postajališčih, ureditev infrastrukture za hojo in rekreacijo ob Pšati ter Grajske ceste od občine Trzin (do Gradu Jablje)	40.000 EUR/ureditev	Občinski proračun	Občina Mengeš	Zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
I.	1., 2.	Ureditev novih prehodov za pešce (najmanj 5 ureditev v času trajanja strategije): na Prešernovi cesti, na Zavrtih, na Slovenski cesti med Trubarjevo ulico in gasilskim domom (vsaj dodatna dva prehoda), na območju rondoja Lek–Petrol	40.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
I.	1., 2.	Urejanje infrastrukture za pešce - dodajanje pločnikov, razsvetljave: Loka, Topole, Dobeno ter ureditev razsvetljave na cestah med naselji, v manjših naseljih in na prehodih	5.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
I.	1.	Ureditev povezav do rekreacijskih poti : okrog jezera Pristava z urbano opremo, rekreacijska pot na Dobeno	5.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA KOLESARJENJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
II.	3.	Ureditev podvoza za kolesa v rondoju pri Petrolu Mengeš	?	Občinski proračun, proračun RS	Občina Mengeš in DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
II.	3.	Vzpostavitev kolesarske povezave (najmanj 3 ureditve v času trajanja strategije): Mengeš–Domžale, do ŽP Jarše–Mengeš, Mengeš–Trzin, Mengeš–Kamniška Bistrica, ob obvoznici, v središču Mengša, med in v naseljih (do Leka, v Loku pri Mengšu, do bajerja v Šinkovem Turnu), rekreacijska pot do Dobenega	200.000 EUR	Občinski proračuni občin	Občine Mengeš, Domžale in Trzin DRSI	Zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
II.	3.	Redno vzdrževanje kolesarske poti ob Pšati pri industrijski coni	500 EUR/leto	Občinski proračun	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	2025–2032
II.	3.	Vzpostavitev sistema izposoje koles in/ali e-koles ter povezava skupne mreže z občinami Kamnik, Domžale, Trzin oz. na ravni LUR	60.000 EUR vzpostavitev in 12.200 EUR/leto za vzdrževanje	Občinski proračun	Občina Mengeš	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
II.	3.	Povečanje nadzora nad vozniki koles in skirojev, ki ne upoštevajo CPP	/	Občinski proračun in proračun RS	Medobčinsko redarstvo, policija	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
II.	3.	Ureditev nevarnih točk na kolesarski povezavi z Ljubljano	5.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
II.	3.	Izboljšanje varnosti kolesarjev na kolesarskih stezah : nivojska ločitev kolesarske steze od vozišča, v primeru kolesarske steze na vozišču - zmanjšanje hitrosti vozil na odseku in/ali razširitev vozišča	10.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
II.	3.	Izboljšanje kolesarske infrastrukture v občini (stojala/naslone/kolesarnice za zaklepanje koles) - najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije	30.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
II.	3.	Postavitev kolesarskega počivališča na Drnovem z urbano opremo in primerno ozelenitvijo (dreves ali grmovnic)	6.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	2025–2032
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA JAVNI POTNIŠKI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
III.	4.	*Uvedba krožne linije (kombi/avtobus) med sosednjimi občinami: med Trzinom, Mengšem, Komendo, Kamnikom in Domžalami (tudi Radomlje oz. Rodica) ter do železniške postaje Jarše–Mengeš	/	Občinski proračuni in proračun RS	Občina Kamnik, sosednje občine in prevozniki	Srednje zahtevno (++)	/



III.	4.	Prenova in posodobitev avtobusnih postajališč (najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije)	60.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
III., IV.	4., 5.	Ureditev avtobusnega parkirnega prostora za šolarje	500,00 €	Občinski proračun	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
III.	4.	*Vzpostavitev taktnega voznega reda , ki bo usklajen z vlakom	/	Proračun RS, prevozniki	SŽ, Arriva in DUJPP	Zahtevno (+++)	/
III.	4.	*Vzpostavitev železniške postaje v Mengšu, odcep v Trzinu	/	Proračun RS	DRSI	Zelo zahtevno (++++)	/
III.	4.	*Podaljšanje LPP linij do Mengša in dodatne avtobusne linije (npr. Dobeno–Loka–Mengeš–Topole)	/	Proračun RS, prevozniki, občinski proračun	LPP, Arriva in Občina Mengeš	Zahtevno (+++)	/
III.	4.	*Višja frekventnost šolskih avtobusnih povezav z Domžalami in večje kapacitete avtobusov v času prometnih konic	/	Proračun RS, prevozniki	Arriva in DUJPP	Srednje zahtevno (++)	/
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA MOTORNI PROMET	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
IV.	5.	Omejevanje motornega prometa (najmanj 1 ureditev na leto): enosmerne ulice (Slovenska, Slamnikarska, Zadržniška, Zoranina, Testenova, v okolici OŠ Mengeš, v južnem delu Mengša in na Muljavi), omejevanje preko dovolilnic (v stanovanjskem naselju Zavrti in Dobeno), prepoved tovornega in avtobusnega prometa po Muljavi, omejitev samo za lokalni promet (Omejčeva ulica in stanovanjske soseske)	35.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Zahtevno (+++)	2025–2032
IV.	5.	Umirjanje motornega prometa: na Liparjevi cesti v središču Mengša, na Testenovi ulici v Loki pri Mengšu, v stanovanjskem naselju Zavrti, pri Bajerju in Dobeno, na Slovenski cesti pri trgovini Tuš, na Gorenjski cesti pri industrijski coni, v okolici OŠ Mengeš in vrtcev (dodajanje talnih in drugih oznak), na Kamniški cesti, ob Pšati, na Grajski cesti pri cerkvi, na Jelovškovi, Kolodvorski in Omejčevi cesti	10.000 EUR/leto	Občinski proračun	Občina Mengeš	Srednje zahtevno (++)	2025–2032
IV.	5.	Urejanje nevarnih točk in križišč z namenom izboljšanja prometne varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu (najmanj 2 ureditvi v času trajanja strategije): Murnova-Slovenska, Testenova ulica, Gorenjska cesta pri Teh-Maxu, pri Hramu Rožice (v malo krožišče)	160.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Zahtevno (+++)	»P« 2025–2032
IV.	5.	Izvajanje nadzora kršitev prometnega režima (tudi z radarji): na Testenovi ulici, na Gorenjski cesti, na obvoznici, v stanovanjskih območjih, v okolici šole, na križišču Gasilske in Testenove ulice, ob ekološkem otoku na Dobenem ter na Slovenski cesti	40.000 EUR	Občinski proračun in proračun RS	Občina Mengeš, Medobčinski inšpektorat in Urad RS za meroslovje	Manj zahtevno (+)	2025–2032
/	/	Nova cestna povezava: od krožnega križišča na Slovenski cesti do Liparjeve ceste	250.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Zahtevno (+++)	2025–2030
IV.	5.	Vzpostavitev car-share točke v okolici blokov na Slamnikarski in Levčevi ulici	40.000 EUR	Občinski proračun, sredstva investitorja	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	2025–2032
IV.	5.	*Namestitev protihrupnih ograj na obvoznici	/	Proračun RS	DRSI	Srednje zahtevno (++)	/
IV.	5.	*Ureditev P+R parkirišča na postaji Jarše in Rodica v Domžalah	/	Občinski proračuni občin	Občina Domžale	Zahtevno (+++)	/
IV.	5.	Priprava mobilnostnega načrta v času dogodkov in predstav v Špas teatru	10.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
IV.	5.	Sprejeta parkirna politika (NIPP) - izdelava, sprejetje in izvajanje	35.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREPI IZ STEBRA CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
I., II.	2., 3.	Akcije za ozaveščanje in izboljšanje vedenja voznikov ter pešcev in kolesarjev glede na prometno varnost ter spodbujanje aktivnih prihodov v šolo (najmanj 3 komunikacijske kampanje s področja trajnostne mobilnosti v času trajanja strategije)	5.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš, OŠ Mengeš, vrtec, društva	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
I., II.	2., 3.	Zbiranje in spremljanje prometnih podatkov ter vsakoletno poročanje o izvedenih ukrepih in stanju prometa v občini	7.000 EUR	Občinski proračun	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
V.	6.	Uskladitev OCPS in občinskega prostorskega načrta	/	/	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032



V.	6., 7.	Imenovanje občinskega koordinatorja za zadeve s področja prometa, ki v okviru svojih nalog skrbi tudi za komuniciranje z javnostjo	/	/	Občina Mengeš	Manj zahtevno (+)	2025–2032
V.	7.	Priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine	/	/	Občina Mengeš	Srednje zahtevno (++)	2025–2032



Viri

- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018, str. 70
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče, 2025, <http://nesrece.avp-rs.si/>
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Mengeš, Ur. vestnik Občine Mengeš, št. 5/13
- Plevnik, Aljaž, idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022, str. 36
- Plevnik, Aljaž, idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, [https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice OCPS 2023 uskladitev ZCPN.pdf](https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf)
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>
- DUJPP: Podatki o številu validiranih vozovnic prevoznika Arriva d.o.o.
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>

