



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE LJUBLJANA 2025–2032





Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija

Naročnik: Mestna občina Ljubljana, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana

Projektna skupina Mestne občine Ljubljana (ožja delovna skupina): mestna uprava MOL – Vita Kontić Bezjak, Rok Žnidaršič, Maja Žitnik, Katarina Konda, Nataša Jazbinšek Seršen, Sania Huskić Hočevar; Ljubljanski potniški promet – Rok Vihar

Izdelovalci:



RRA LUR



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

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

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

Ostali sodelujoči:

člani širše delovne skupine (ključni deležniki): Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, ELEA iC, Inštitut Jožef Stefan, JP Ljubljanska parkirišča in tržnice, Javni stanovanjski sklad MOL, Krajinaris, Ljubljanska kolesarska mreža, mestna uprava MOL (Kabinet župana, Mestno redarstvo, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje, Oddelek za urejanje prostora, Služba za digitalizacijo, Služba za lokalno samoupravo), mestni svetnik, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (Sektor za prometno politiko), PNZ svetovanje in projektiranje d.o.o., Prometnotehniški inštitut Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani, Prostoroz, Slovenske železnice – Potniški promet, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, Urbanistični inštitut RS, Znanstvenoraziskovalni center SAZU;

mestni svetniki in ostali sodelujoči na delavnicah, javnih razpravah, v anketah, intervjujih, spletnem portalu in drugih dogodkih;

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

Posebna omemba: Del procesa vključevanja javnosti smo izvedli v okviru 28. mednarodnega festivala uličnega gledališča Ana Desetnica 2024. Za prijazno podporo in sodelovanje se iskreno zahvaljujemo organizatorju festivala – Gledališču Ane Monro.

Fotografije: Dunja Wedam, Nik Rovar, Nino Kolarev, Miran Kambič, Vita Kontić Bezjak, Luka Draskobler, Blaž Pogačar, LPP d.o.o., Nea Culpa, agencija za marketing d.o.o., Štaderzen, zavod za kulturne in umetniške dejavnosti, arhiv RRA LUR

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.)

Leto izida: oktober 2025



Kazalo

Uvodni nagovor župana.....	4
Povzetek.....	6
Ljubljana v gibanju: skupaj za mesto kratkih poti in dobrih povezav.....	9
Mestna občina Ljubljana v številkah.....	18
Z dosežki na področju mobilnosti in javnega prostora do višje kakovosti življenja v Ljubljani.....	27
Vizija razvoja prometa v Mestni občini Ljubljana.....	38
Stebri mobilnosti	39
Strateški cilji	39
Steber I: Celostno prometno načrtovanje	44
Steber II: Hoja.....	48
Steber III: Kolesarjenje	52
Steber IV: Javni potniški promet	59
Steber V: Motorni promet	70
Akcijski načrt.....	81
Slovar izrazov	90
Viri	93



Uvodni nagovor župana



Na poti k ogljični nevtralnosti

Na Mestni občini Ljubljana (MOL) smo se že leta 2007 zavezali trajnostnemu, okolju in ljudem prijaznemu razvoju mesta. V skoraj dveh desetletjih smo prehodili dolgo pot in izvedli številne projekte in ukrepe, s katerimi smo pomembno prispevali k višji kakovosti življenja meščank in meščanov, Ljubljano pa pripeljali v sam vrh trajnostnih mest. Za naše dosežke smo prejeli številna mednarodna priznanja, Evropska komisija pa nas je uvrstila tudi v Misijo 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest do leta 2030. Na uvrstitev med pionirska mesta, ki utiramo pot k podnebni nevtralnosti, smo zelo ponosni, hkrati pa smo se naše naloge lotili z največjo mero odgovornosti.

Mobilnost ima pri doseganju podnebne nevtralnosti izjemen pomen in vesel sem, da smo v zadnjem desetletju in pol na tem področju naredili velike korake naprej. Trajnostna mobilnost, spodbujanje pešačenja, kolesarjenja in drugih trajnostnih oblik premikanja po mestu so v središču naše pozornosti in dosedanje rezultati nam dajejo zagon za nadaljnje delo.

V prvi Celostni prometni strategiji MOL, ki smo jo sprejeli leta 2017, smo si zadali ambiciozen cilj, da bosta do leta 2027 dve tretjini poti po mestu opravljene na trajnostni način, samo ena pa z avtomobilom. Raziskava iz leta 2024 je pokazala, da je trenutno skoraj 62 % notranjih potovanj opravljenih na trajnostni način, kar je zelo blizu zastavljenemu cilju. Ob tem posebej veselijo podatki, da je skoraj 70 % uporabnikov mestnih avtobusov (zelo) zadovoljnih s storitvijo, da je enak odstotek kolesarjev (zelo) zadovoljnih z razmerami za kolesarjenje po Ljubljani in da je skoraj 86 % pešcev (zelo) zadovoljnih s pogoji za pešačenje.



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija

V Celostni prometni strategiji MOL 2025–2032 bomo na podlagi dosedanjih dosežkov še naprej gradili trajnostno in podnebno nevtrarno Ljubljano. Pred nami so novi izzivi, predvsem pri nadgradnji javnega potniškega prometa. Tudi tu že izvajamo številne projekte – flota LPP se vztrajno posodablja, v letu 2025 so po Ljubljani zapeljali prvi avtobusi na vodik, prihodnje leto se jim bodo pridružili še električni avtobusi, medtem ko kartica Urbana omogoča vse boljšo uporabniško izkušnjo. Kljub temu se zavedamo, da moramo narediti še več, da bo naš javni potniški promet hiter, učinkovit, privlačen in dostopen za vse.

V novi strategiji smo si ponovno zastavili ambiciozne cilje, za katere pa sem trdno prepričan, da jih bomo s skupnim delom, strokovnostjo in predanostjo uspešno uresničili. Pri tem računamo tudi na vas, Ljubljančanke in Ljubljančani: ko je le mogoče, se odpravite na pot trajnostno in soustvarjajte mesto, v katerem je življenje prijetnejše, dobro počutje ljudi pa na prvem mestu.

Zoran Janković
župan Mestne občine Ljubljana



Povzetek

Ključna sporočila CPS MOL 2025–2032

Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana (CPS MOL) 2025–2032 nadgrajuje strategijo prve generacije iz leta 2017 in načrtuje jasno, merljivo ter vključujočo pot do varnejše, dostopnejše in podnebno odgovorne mobilnosti v Ljubljani do leta 2032. Med ključnimi novostmi so sistematična uveljavitev koncepta **15-minutnega mesta**, okrepljen **poudarek na javnem potniškem prometu (JPP)**, več ukrepov za povečanje **kakovosti in dostopnosti javnih prostorov zunaj ožjega mestnega središča**, neposredna navezava na uresničevanje ciljev **Misije 100 – ogliščno nevtralne Ljubljane** ter usklajenost s posodobljenimi evropskimi smernicami vseevropskega prometnega omrežja **TEN-T**.

CPS MOL 2025–2032 ohranja glavni cilj iz leta 2017: doseči približno **dvotretjinski delež trajnostnih načinov** (hoja, kolesarjenje, JPP) in **tretjinski delež uporabe osebnega avtomobila**. Dva horizontalna cilja – **15-minutno mesto** in **ogliščno nevtralna Ljubljana** – usmerjata vsebine v petih stebrih mobilnosti. Akcijski načrt združuje **79 ukrepov**, oblikovanih na osnovi **19 strateških vodil**, z določenimi prioritetami, okvirnimi sredstvi, nosilci izvedbe, časovnim okvirom, zahtevnostjo in stopnjo vpliva. Zajeti so v pet stebrov mobilnosti:

Celostno prometno načrtovanje. Krepitev usklajevanja prostorskega in prometnega načrtovanja na ravni četrtnih skupnosti; stalna, razumljiva komunikacija z javnostmi in soustvarjanje ukrepov; dosledno merjenje učinkov za sprotne prilagajanje politik in transparentno poročanje.

Hoja. Poudarek na varnosti, udobju in neprekinjenosti peš povezav, posebej v stanovanjskih soseskah in šolskih okoliših (umirjanje prometa, odprava nevarnih točk, kampanje za samostojno pot v šolo), ozelenitvah ter na kakovostni dostopnosti osnovnih storitev v soseskah.

Kolesarjenje. Razvoj kakovostnih, hitrih in varnih kolesarskih povezav po mestu in do sosednjih občin Ljubljanske urbane regije (LUR); varna parkirišča za kolesa; okrepitev večmodalnih točk za enostavno kombiniranje kolesa in JPP.

Javni potniški promet. Prilagoditev linij in frekvenc Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) novim vzorcem poselitve in lokacijam delovnih mest; integracija sistemov JPP in P+R (parkiraj in se pelji) v regionalno in državno shemo; razvoj v smeri zagotavljanja hitrih, zanesljivih in pretočnih koridorjev, s prednostjo avtobusov na vpadnicah v konicah ter izboljšano uporabniško izkušnjo.

Motorni promet. Zmanjšanje števila kratkih avtomobilskih voženj po mestu; zamejitev dnevnih migracij na obrobju oziroma bliže izvoru; postopno zmanjševanje površin za osebni promet v korist pešcev, kolesarjev in JPP; celovita parkirna politika, ki omejuje rast ponudbe in zmanjšuje privlačnost dolgotrajnega parkiranja v mestnem jedru.



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija

Dokument je nastal v sodelovanju s konzorcijem strokovnjakov v sestavi Ljubljanskega urbanističnega zavoda d.d. (LUZ), Inštituta za politike prostora (IPoP) in Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije (RRA LUR). Velik poudarek je bil na obsežnem vključevanju javnosti: sodelovalo je **4.887 oseb** (ob pripravi CPS MOL 2017 je sodelovalo 1.013 oseb), prek portala je prispelo **2.967 predlogov** (ob pripravi CPS MOL 2017 1.409). Mnenja in predloge smo zbrali na klasične in inovativne načine (klasična javna razprava in ulične javne razprave ob boku gledališča **Ane Desetnice 2024**, razstava v točki **Misije 100, ETM 2024**), na **5 delavnicah** z ožjo ali širšo delovno skupino, sestavljeno iz predstavnikov strokovne javnosti, civilne družbe in resornih državnih institucij, v **2 spletnih anketah** za splošno javnost, na **6 terenskih ogledih** s fokusnimi skupinami ter v **41 intervjujih** s ključnimi deležniki.

Priprava **CPS MOL 2025–2032** je temeljila na širokem vključevanju javnosti in doslednem upoštevanju državnih smernic ter zahtev za pripravo, kar utrjuje legitimnost in izvedljivost zastavljenih ciljev do leta 2032.



Mestna občina
Ljubljana



I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

Boljši promet, prijetnejše mesto, lepša prihodnost



Foto: agencija Nea Culpa



Ljubljana v gibanju: skupaj za mesto kratkih poti in dobrih povezav

Mesto, ki povezuje

Mestna občina Ljubljana (MOL) si že zadnji dve desetletji intenzivno prizadeva za razvoj mesta, prijetnega za bivanje vseh generacij. Z občinsko celostno prometno strategijo (OCPS) za obdobje 2025–2032 nadgrajuje uspešno delo na področju trajnostne mobilnosti in se odločno zavezuje k uresničevanju vizije mesta, v katerem so osnovne storitve in kakovostni javni prostori vsem prebivalcem dostopni brez uporabe avtomobila.

Kaj je OCPS in kakšen je pomen celostnega prometnega načrtovanja?

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je strateški dokument za celostno načrtovanje mobilnosti, katerega osrednji cilj je **preobrazba mestnega prometnega sistema v bolj dostopen, varen, učinkovit in trajnosten sistem, v katerem so enakopravno obravnavani vsi prometni načini**. Ključno izhodišče je prehod od avtomobilskemu prometu prilagojenega mesta k **mestu za ljudi** – mestu, kjer lahko vsak prebivalec varno hodi, kolesari, uporablja učinkovit javni prevoz in izbira med raznovrstnimi oblikami mobilnosti, ki so prijazne do okolja, prostora in zdravja.

Dolgoletna praksa načrtovanja, osredotočena na povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa in širitev cestne infrastrukture, je kot v številnih mestih po svetu tudi pri nas spodbudila rast prometa ter utrdila potovalne navade, ki temeljijo na vsakodnevni uporabi osebnega avtomobila in prepričanje, da je to najudobnejše in najbolj zanesljivo prevozno sredstvo. Vse večja dostopnost avtomobilov, gospodarska rast in vlaganja v cestno infrastrukturo so dodatno spodbudili prostorsko razpršeno gradnjo ter privzemanje življenjskega sloga, v katerem je avtomobil skoraj samoumeven del gospodinjstva. Trend povečevanja dnevnih migracij so dodatno okrepili rast nepremičninskega trga in razmere med epidemijo Covid-19, kar je še povečalo odmik od uporabe javnega potniškega prometa. Posledice so prometni zastoji, hrup, onesnaženje in slabšanje kakovosti bivalnega okolja. Te razmere krepijo tudi prevozno revščino – stanje, v katerem posameznik nima dostopa do ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privošči.

Z osnovnim vodilom zagotavljanja varnosti vsem udeležencem v prometu **celostno prometno načrtovanje daje prednost aktivni mobilnosti, različnim oblikam souporabe vozil ter razvoju javnega potniškega prometa in zmanjšuje zastoje na cestah**. To ne nazadnje omogoča prihranke v proračunih gospodinjstev, občinam pa bolj smotrne investicije. S celostnim prometnim načrtovanjem si prizadevamo za mesto, v katerem bo promet manj invaziven, dostopen vsem skupinam prebivalcev, podprt z dostopnimi digitalnimi rešitvami in nadgrajen tako, da bo infrastruktura bolje izkoriščena in omogočala večjo kakovost bivanja v vseh soseskah mesta.



Zakaj potrebujemo OCPS in kako se umešča v niz strateških dokumentov?

Promet ni zgolj vprašanje poti – je vprašanje **kakovosti bivanja, podnebne odgovornosti, dostopnosti storitev in pravične družbe.**

Celostna prometna strategija (CPS) MOL 2025–2032 **nadgrajuje prometno strategijo, ki jo je MOL sprejela leta 2017** in jo vsa leta aktivno izvaja. Z mehкими in infrastrukturnimi ukrepi so se bistveno izboljšale razmere za kolesarjenje in hojo. S tem se strinja strokovna javnost, ki je bila intenzivno vključena v pripravo nove strategije, kot tudi meščanke in meščani, kar potrjujejo raziskave, izvedene v okviru priprave strategije. Podobno velja za številne ukrepe, izvedene za optimizacijo uporabe avtomobila v mestu. Manj spodbudna pa je slika na področju javnega potniškega prometa: kljub prenovi voznega parka Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) in izboljšani uporabniški izkušnji z enotno mestno kartico in mobilno aplikacijo Urbana, njegova uporaba ostaja prenizka. Po izrazitem padcu med epidemijo Covid-19 se število potnikov še vedno ni vrnilo na raven pred njo, čeprav se od takrat vseskozi povečuje. Zato MOL v novi strategiji ohranja osnovni cilj prometne delitve – **dve tretjini poti v Ljubljani se opravi z javnim potniškim prometom ali aktivnimi oblikami mobilnosti, tretjina poti pa z avtomobilom** – a težišče premešča na **krepitev zmogljivosti in privlačnosti javnega potniškega prometa.**

CPS MOL 2025–2032 odgovarja tudi na nekatere druge potrebe in izzive, nastale v času od sprejetja pretekle celostne prometne strategije. **Več pozornosti usmerja v četrtne skupnosti** in si prizadeva za uravnotežen razvoj celotnega mesta. S tem tlakuje pot k uresničitvi **Vizije Ljubljane 2045** – mesta dobre dostopnosti, ki je odporno na podnebne spremembe. Ukrepi še posebej podpirajo razvoj **15-minutnega mesta**, koncepta, kjer so osnovne storitve (šola, trgovina, zdravstveni dom, zelene površine, javni promet in podobno) dostopne v največ 15 minutah hoje ali kolesarjenja. Takšno mesto zmanjšuje potrebo po uporabi avtomobila, krepi lokalno gospodarstvo in skupnost, spodbuja zdrav življenjski slog ter povečuje občutek varnosti in pripadnosti.

Strategija je pomemben korak k podnebni nevtralnosti. Cilji in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti in usmeritev v ogljično nevtralno javno mobilnost do leta 2030 podpirajo pot Ljubljane v **Misiji 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest.**

Z izvajanjem strategije upravičeno pričakujemo pomemben **napredek na področju prostorskega načrtovanja.** Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bosta omogočila zasnovo ustrežnejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt (OPN) bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti, javni prostor pa bo spodbujal dobro povezanost skupnosti.

Tudi sicer velja poudariti izjemen nabor vpogledov v mnenja javnosti in podatkov, ki ga je MOL pridobila v teku priprave celostne prometne strategije. Ta močno presega okvir tega dokumenta in bo občinski upravi lahko služil pri širokem naboru odločitev.



CPS MOL 2025–2032 predstavlja neposreden vzvod za doseganje ciljev, saj bo občini omogočil **dostop do evropskih in nacionalnih sredstev za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti**, zapisanih v njenem akcijskem načrtu.

CPS MOL 2025–2032 je sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike.¹

Promet presega občinske meje – Ljubljana kot del regijskega, državnega in evropskega prostora

Ljubljana se zaveda svoje vloge **osrednjega urbanega vozlišča v državi** in vpetosti v **vseevropsko prometno omrežje TEN-T**², obenem pa odgovornosti do lokalnega prebivalstva, ki vsak dan doživlja mesto na ulici, pločniku, postajališču, kolesarski stezi ali v parku. S strategijo kot **celovitim okvirom za spremembe** naslavlja predvsem **lokalne cilje**, povezane s koristmi uvedbe trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja, med drugim:

- izboljšati kakovost zraka in zmanjšati emisije,
- zmanjšati število prometnih nesreč in izboljšati občutek varnosti,
- povečati delež aktivne mobilnosti,
- izboljšati dostop do osnovnih storitev v vseh delih mesta, s poudarkom na dobri dostopnosti z uporabo javnega prometa in aktivno mobilnostjo,
- ustvariti bolj povezano, zeleno in zdravo mestno okolje.

Te ambicije pa so tudi **gradniki širših razvojnih usmeritev na področju mobilnosti**. Ljubljana je kot prestolnica in kulturno in gospodarsko središče cilj večine delovnih migracij v regiji in državi, zato se sooča s številnimi prometnimi izzivi, ki jih povzročajo tokovi, ustvarjenih zunaj njenih meja. Strateško mora nasloviti tudi te izzive s cilji:

- zmanjšati zastoje, predvsem v prometnih konicah,
- s funkcionalnim, ugodnim in integriranim sistemom mikromobilnosti učinkovito dopolnjevati ne le mestni, temveč tudi medobčinski javni potniški promet,
- omogočiti udobno presedlanje z osebnega vozila na robu mesta na trajnostne oblike mobilnosti za opravljanje poti znotraj obvoznice.

¹ Mestna občina Ljubljana 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.

² Vseevropsko prometno omrežje TEN-T predstavlja zanesljivo, nemoteno in visokokakovostno prometno omrežje, katerega cilj je zagotoviti trajnostno povezljivost po vsej Evropi brez fizičnih prekinitev, ozkih grl in manjkajočih povezav. Cilji razvoja TEN-T so določeni v novi Uredbi (EU) 2024/1624 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), ki jo je 13. junija 2024 sprejel Svet Evropske unije.



Ugotovitve CPS MOL 2025–2032 bodo predstavljale pomemben vsebinski prispevek pri pripravi **Regijske celostne prometne strategije Ljubljanske urbane regije**, ki bo ena od dvanajstih regijskih strategij v Sloveniji, in **Državne celostne prometne strategije**.

Proces priprave: sodelovanje, podatki in kakovost

Strategija je bila pripravljena v sodelovanju s konzorcijem izbranih strokovnjakov ter v skladu z vsemi aktualnimi nacionalnimi smernicami, pravilnikom in minimalnimi standardi za OCPS, ki jih je izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.³ V pripravi so sodelovale:

- **ožja delovna skupina** MOL,
- **širša delovna skupina**, sestavljena iz predstavnikov strokovne javnosti, civilne družbe in resornih državnih institucij,
- **člani fokusnih skupin** za področje hoje, kolesarjenja, parkiranja, javnega potniškega prometa, avtomobilskega prometa in mestne logistike, v sestavi predstavnikov relevantnih organizacij in strokovnjakov ter predstavnikov MOL,
- **prebivalke in prebivalci Ljubljane** v neposrednih interakcijah ali preko spleta, v manjšem delu pa tudi obiskovalke in obiskovalci Ljubljane in
- **konzorcij zunanjih izvajalcev**, izbran preko javnega naročila, v sestavi strokovnjakov iz Ljubljanskega urbanističnega zavoda d.d. (LUZ), Inštituta za politike prostora (IPoP) in Regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije (RRA LUR).

Priprava strategije je trajala leto in pol. Proces priprave je vključeval naslednje ključne korake:

- oblikovanje **vizije in strateških ciljev** v sodelovanju z ožjo, predvsem pa širšo delovno skupino, ki so jih na javnih razpravah legitimirali še prebivalci in prebivalke Ljubljane,
- izvedbo **analiz potovalnih navad, štetij prometa in terenskih ogledov s fokusnimi skupinami**,
- oblikovanje **strateških vodil in nabora ukrepov**, ki so povezani v ciljno usmerjene svežnje,
- vzpostavitev **kvantificiranih ambicij in kazalnikov**, ki bodo omogočali spremljanje učinka ukrepov skozi celotno obdobje strategije.

Kakovost vsebin CPS MOL 2025–2032 je bila dvakrat v procesu neodvisno ocenjena s strani presojevalke, ki jo je usposobilo in določilo ministrstvo. Ob upoštevanju priporočil je obakrat podala **pozitivno strokovno oceno**, da je strategija skladna z vsemi normativnimi in vsebinskimi zahtevami.

³ Vsebine CPS MOL 2025–2032 so skladne z Minimalnimi standardi za OCPS, Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: Smernice) in Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (v nadaljevanju: Pravilnik), ki jih je Ministrstvo za okolje, podnebje, energijo izdalo v letu 2023, minimalne standarde pa še posodobilo novembra 2024. Dokumenti so dostopni na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (<https://sptm.si>) in povsem natančno določajo korake izdelave strategije.



Časovna premica procesa CPS MOL 2025–2032

Faza 1: Začetek priprave CPS MOL 2025–2032 (april 2024)

Predstavitev namena in ciljev OCPS županu ter občinskemu svetu

Faza 2: Vizija in cilji (maj–julij 2024)

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

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 56 članov.

Javne razprave o viziji in ciljih

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

Faza 3: Analiza obstoječega stanja (julij 2024–april 2025)

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli 1.732 izzivov o prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

Prejeli smo 797 izpolnjenih anket in opravili 41 intervjujev.

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

Izvedli smo kordonsko štetje prometa na 5 lokacijah, 6 terenskih ogledov s fokusnimi skupinami, ankete med šolarji v 5 osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 5 podjetjih/ustanovah.

Faza 4: Oblikovanje nabora ukrepov (september 2024–junij 2025)

Delavnici za oblikovanje strateških vodil z ožjo in širšo delovno skupino

Na dveh delavnicah je sodelovalo skupno 32 članov.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli 1.288 predlogov za izboljšanje prometa v občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 24 članov.

Faza 5: Priprava akcijskega načrta (julij–avgust 2025)

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 31 odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija

Faza 6: Priprava končne CPS MOL 2025–2032 (avgust–september 2025)

Priprava publikacije CPS MOL 2025–2032 z akcijskim načrtom ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in širšo delovno skupino

Faza 7: Obravnava CPS MOL 2025–2032 na seji Mestnega sveta MOL (oktober 2025)

Obravnava dokumenta OCPS na seji Mestnega sveta MOL

Faza 8: Spremljanje rezultatov in poročanje (oktober 2025–oktober 2032)

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja CPS MOL 2025–2032

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

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe CPS MOL 2025–2032

Preko spletnega portala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju CPS MOL 2025–2032.



Do strategije v tesnem dialogu s strokovno in splošno javnostjo

Strategije, ki jih ljudje sooblikujejo, imajo bistveno večje možnosti, da polno zaživijo. Mestna občina Ljubljana se zaveda, da nihče ne pozna izzivov in priložnosti svojega okolja bolje kot tisti, ki tam živijo, delajo in ustvarjajo. Zato je bilo **vključevanje javnosti v pripravo CPS MOL 2025–2032 eno ključnih vodil procesa** tako v fazi prepoznavanja izzivov kot tudi pri oblikovanju rešitev. Z veliko večino so meščanke in meščani potrdili tudi **zastavljene strateške cilje in vizijo razvoja prometa** v Ljubljani.

Strokovna javnost – predstavniki četrtnih skupnosti, policije, redarstva, zavodov s področja vzgoje, izobraževanja in zdravstva, predstavniki ranljivih skupin, nevladnih organizacij, prometni strokovnjaki in številni drugi – je bila vključena preko **intervjujev, delavnic, fokusnih skupin in spletnih posvetov**. Sodelovali so kot **širša delovna skupina**, katere vloga je večplastna – poleg sooblikovanja vsebin tekom nastanka strategije bodo ti predstavniki civilne družbe in strokovnjaki tudi pomembni zagovorniki ukrepov, ko se bodo ti izvajali.

Splošna javnost je bila vključena preko **anket, javnih razprav in participativne spletne platforme**, posebej vzpostavljene za namen priprave strategije, ki bo ostala dostopna vsaj ves čas veljavnosti strategije: <https://cps.projekti.si/ljubljana>. Tu so lahko Ljubljančanke in Ljubljančani spremljali razvoj priprave strategije, sledili aktualnim anketam in **prispevali svoje izkušnje prometa v mestu**. V spletni zemljevid Ljubljane so lahko vnesli izzive, s katerimi se srečujejo kot pešci, kolesarji, uporabniki javnega potniškega prevoza in drugih prevoznih sredstev ter vozniki avtomobilov, nazadnje pa še predloge ukrepov, za katere verjamejo, da bi pripomogli k izboljšanju prometa. Številne ideje za izboljšave so bile smiselno vključene v zasnovo ukrepov. Pomembna ugotovitev anket s splošno javnostjo je, da ta zelo podpira **ukrepe za izboljšanje pogojev trajnostne mobilnosti, precej manj pa je naklonjena nadaljnji širitvi infrastrukture za automobile**.

Ker smo želeli pritegniti čim širši krog javnosti, smo v času Evropskega tedna mobilnosti izvedli tudi **terensko zbiranje predlogov mobilnostnih ukrepov** v mestnem središču. Na Prešernovem trgu smo se večkrat z mimoidočimi pogovarjali o prometu v Ljubljani in jih povabili k oddaji mnenj, jim pomagali pri vnosu predlogov prometnih ukrepov v spletno platformo ter jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti. Mesec in pol je v Info točki *Misije 100 – Ljubljana na poti do ogljične nevtralnosti* na Pogačarjevem trgu potekala tudi **razstava dobrih praks trajnostne mobilnosti**, ki jih je MOL že izvedla in je nazorno prikazovala, kako so ukrepi izboljšali kakovost življenja in podobo mesta Ljubljane.

Da bi pritegnili še več meščank in meščanov, smo šli še korak dlje in uporabili tudi **inovativne metode vključevanja javnosti**. Javno razpravo smo iz sejnih sob preselili na ulice – v okviru **uličnega festivala Ana Desetnica**, ki vsako leto napolni mesto s kulturo, umetnostjo in sproščenim druženjem, smo na neformalen način v proces vključili javnosti, ki jih klasične oblike participacije običajno ne dosežejo. Povratne informacije, pridobljene v tem okolju, so bile številčnejše, kot so na običajnih javnih razpravah, dragocene pa so predvsem zaradi njihove neposrednosti in izvirnih predlogov, ki temeljijo na vsakodnevnih izkušnjah uporabnikov prostora. Večina sodelujočih je povedala, da udeleževanje na klasičnih oblikah razprav o prometu ni v njihovi navadi, kar priča o tem, da smo s to metodo k sodelovanju pritegnili ljudi, katerih mnenj sicer najverjetneje ne bi pridobili.



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija

Z inovativnimi pristopi in odprtostjo do novih načinov sodelovanja je MOL pokazala, da sodobno načrtovanje prometa presega okvire dokumentov in je **živ proces, ki ga sooblikuje skupnost**. Z vključevanjem prebivalstva se gradi širše razumevanje za prometne politike in podpora za njihovo uresničevanje. Pridobljeni nabor mnenj, podatkov in pogledov pa bo mestni upravi koristil tudi pri nadaljnjem načrtovanju, izvajanju in komunikaciji ukrepov v okviru CPS MOL 2025–2032 ter širših strateških dokumentov na regijski in državni ravni.



Dogodki vključevanja javnosti v procesu priprave CPS MOL 2025–2032
(Foto: Luka Draskobler in arhiv RRA LUR)



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija

Mestna občina Ljubljana – kje smo danes?



Foto: Blaž Pogačar



Mestna občina Ljubljana v številkah

MOL je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 275 km² površin uvrščena na 11. mesto med slovenskimi občinami. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za MOL značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Ljubljana je osrednje prometno vozlišče Slovenije, kjer se srečujeta avtocestno in železniško omrežje državnega in mednarodnega pomena. Ljubljanski avtocestni obroč povezuje mesto z vsemi ključnimi smerni, kar omogoča enostaven dostop do drugih slovenskih regij ter sosednjih držav. To Ljubljano postavlja v središče dnevnih migracij, saj se vanjo vsakodnevno steka velik del prometa iz širše LUR in celotne države.

Poleg cestne povezanosti ima Ljubljana pomembno vlogo tudi kot glavno železniško vozlišče. Tu se križajo mednarodne in domače železniške povezave, ki zagotavljajo dostop do ostalih regij znotraj Slovenije in širše. MOL zato aktivno podpira posodobitev železniške infrastrukture in razvoj novih potniških kapacitet, saj železnica predstavlja hrbtenico trajnostne mobilnosti v prihodnosti. Preplet avtocestnega in železniškega omrežja daje Ljubljani poseben strateški pomen, hkrati pa predstavlja izziv, saj zahteva skrbno načrtovanje za zmanjšanje prometnih obremenitev v mestnem prostoru, izboljšanje dostopnosti javnega prometa ter zagotavljanje boljših pogojev za pešce in kolesarje.

Potovalne navade prebivalcev Mestne občine Ljubljana

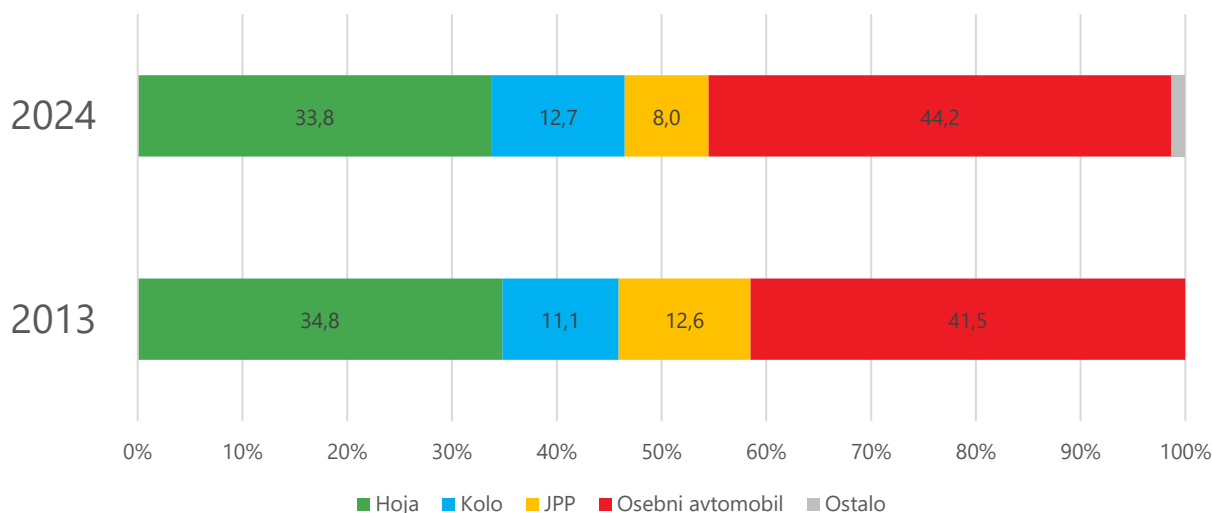
Veliko prebivalcev MOL za vsakodnevne poti v službo, do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar potrjuje tudi podatek, da se je število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) v MOL med leti 2013 in 2023 povečalo za 8,5 %. Spodbudno pa je dejstvo, da je bila rast v tem obdobju v Ljubljani nižja kot na ravni celotne države, kjer je ta znašala 12,2 %.

Deset let po zadnji raziskavi potovalnih navad prebivalcev MOL in LUR (2013) je bila v letu 2024 izvedena nova, v kateri so člani 2.000 gospodinjstev (4.036 oseb in v drugi fazi še 1.000 oseb) z območja MOL in ostalih občin Ljubljanske urbane regije odgovarjali na vprašanja o svojih potovalnih navadah, lastništvu osebnega avtomobila, številu dnevnih potovanj, namenih potovanj, uporabljenih prevoznih načinov, času in trajanju potovanja ipd.

Za vrednotenje dosežkov mesta in uspešnosti ukrepov je pomembna predvsem primerjava rezultatov, ki kaže na spreminjanje potovalnih navad. Takšna primerjava deležev potovanj v MOL po prevoznih sredstvih glede na kraj prebivališča potovalcev, pridobljenih v letih 2013 in 2024, kaže na rahel porast potovanj z osebnimi vozili in kolesi, po drugi strani pa so se nekoliko znižali deleži uporabe javnega potniškega prometa ter pešačenja. Absolutno število potovanj v tem obdobju se je povečalo za približno 8 %.



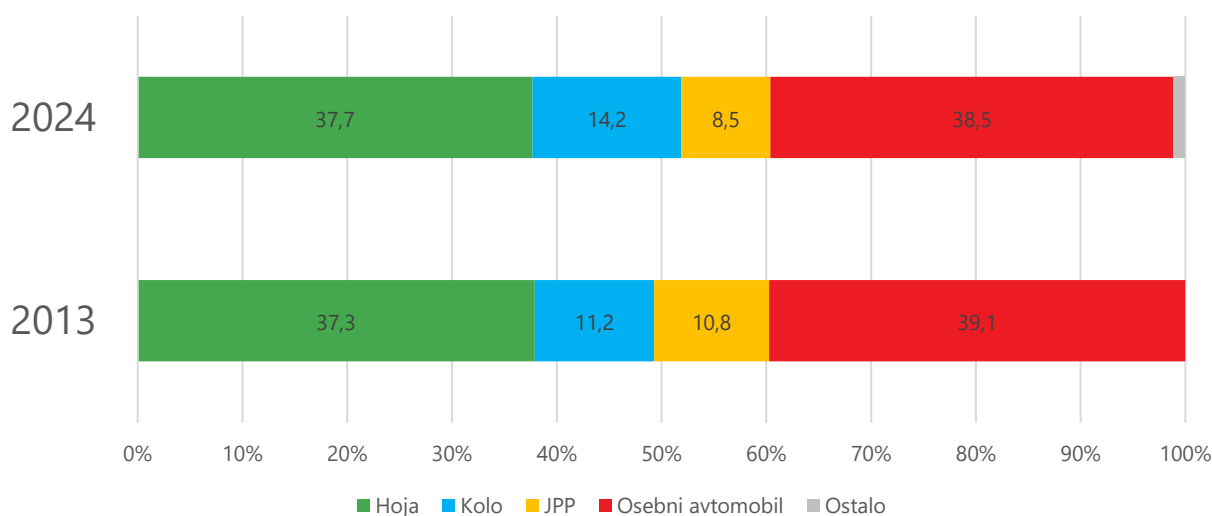
Deleži potovanj prebivalcev MOL po prevoznih sredstvih v letih 2013 in 2024



Deleži potovanj prebivalcev MOL po prevoznih sredstvih glede na kraj prebivališča potovalcev v letih 2013 in 2024 (vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2024)

Še ugodnejše razmerje v strukturi mobilnosti je bilo ugotovljeno pri analizi notranjih potovanj, ki so imela na območju MOL tako svoj začetek kot konec. Prebivalci MOL na delovni dan opravijo skoraj 650.000 notranjih potovanj, pri čemer sta se v zadnjem desetletju deleža pešcev in kolesarjev še povečala, nekoliko pa sta se zmanjšala deleža uporabe osebnega avtomobila in javnega potniškega prometa.

Deleži notranjih potovanj prebivalcev MOL v letih 2013 in 2024



Deleži potovanj prebivalcev MOL, ki so bila v celoti opravljena na območju MOL (notranja potovanja) v letih 2013 in 2024 (vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2024)



Izdatna uporaba osebnih vozil se odraža tudi v težavah na področju mirujočega prometa, zlasti v večjih stanovanjskih soseskah in v središču Ljubljane, kjer je na nekaterih območjih tudi zaradi manj reguliranega upravljanja s parkiranjem zasedenost parkirnih mest zelo visoka, v popoldanskem in nočnem času pa je kapaciteta parkirnih mest marsikje celo presežena. Zaradi velikih potreb po parkiranju parkirne površine zasedajo dragocen javni prostor, ki bi bil lahko sicer namenjen skupnosti, drugim družbenim dejavnostim ali oblikam mobilnosti (npr. površinam za pešce in kolesarje).

Kljub obstoječi strukturi mobilnosti, kjer še vedno prevladuje uporaba osebnega avtomobila, pa je spodbudno dejstvo, da se velika večina prebivalcev, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu v okviru CPS MOL 2025–2032, strinja, da je treba v Ljubljani izboljšati razmere 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.

Več prebivalcev, več poti – a tudi več mladih, ki lažje spreminjajo potovalne navade

Število prebivalcev MOL se je v zadnjih desetih letih povečalo za približno 5 %, kar pomeni dodatnih 15.000 ljudi, število prebivalcev v LUR pa se je v istem obdobju povečalo za približno 4 %. Povečanje števila prebivalcev v MOL in LUR je predvsem posledica pozitivnega selitvenega prirasta, ki presega povprečje celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov MOL 43,1 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Tako kot v večini slovenskih občin je bilo tudi v Ljubljani več starejših kot najmlajših: na 100 oseb, starih do 14 let, je prebivalo 145 oseb, starih 65 let ali več. Indeks staranja je za MOL nekoliko nižji od indeksa za celotno Slovenijo (ta je v letu 2024 znašal 148), kar pomeni, da se prebivalstvo v Ljubljani stara nekoliko počasneje, kot je to značilno za celotno državo.

Relativno mlajša in rastoča populacija predstavlja pomemben potencial za preusmeritev v trajnostne oblike mobilnosti, saj je bolj dovzetna za novosti in spremembe potovalnih navad.



Kazalnik	Leto	Mestna občina Ljubljana	Slovenija
Število prebivalcev	2024	297.575	2.123.949
Število moških	2024	144.220	1.068.429
Število žensk	2024	153.355	1.055.520
Število rojstev	2023	2.232	16.989
Število umrlih	2023	2.527	21.540
Skupni naravni prirast	2023	-295	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	-1,0	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	2.117	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	-478	0
Skupni selitveni prirast	2023	1.639	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	5,5	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	43,1	44,2
Indeks staranja	2024	145,4	147,8

Osnovni demografski kazalniki za Mestno občino Ljubljana (SURs, 2024)

Mestna občina Ljubljana je izrazito delovna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

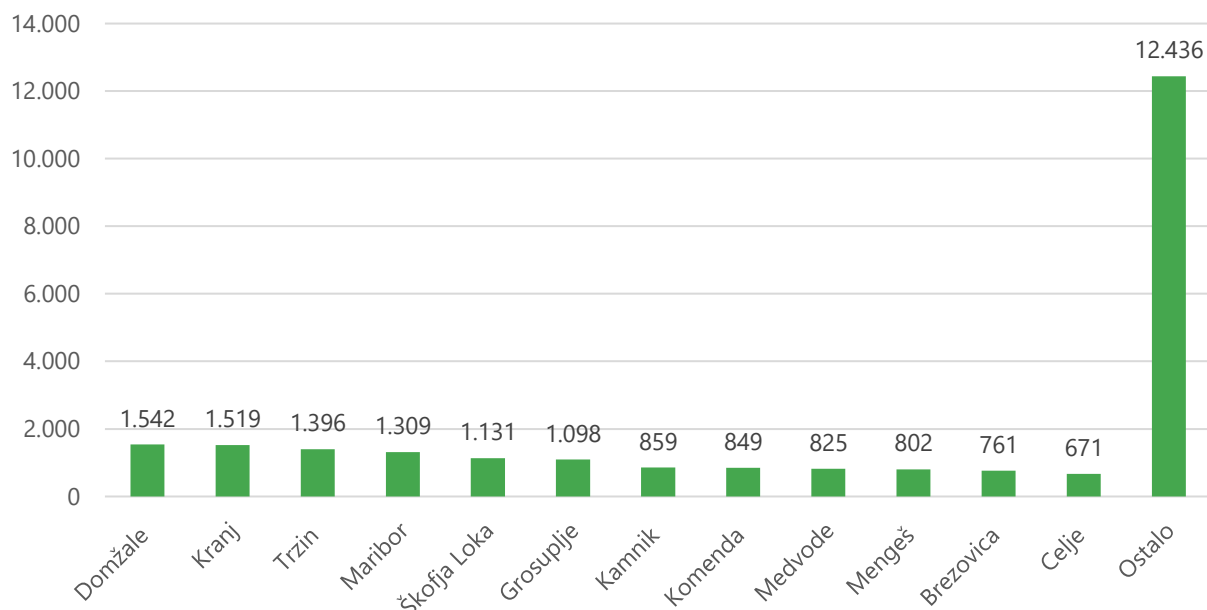
V letu 2023 je bilo v MOL med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 69 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar sovпада s slovenskim povprečjem, ki je v letu 2023 prav tako znašalo 69 %.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je MOL izrazito delovna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Približno 80 % zaposlenih občanov in občank delo opravlja v Ljubljani, ostali pa se na delo vozijo v druge slovenske občine, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 130.595 delovno aktivnih prebivalcev Mestne občine Ljubljana delo znotraj občine opravlja 105.397 prebivalcev, 25.198 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru MOL dvosmeren, saj delo na območju Ljubljana poleg 105.397 prebivalcev občine opravlja še 142.444 zaposlenih, ki se v Ljubljano pripeljejo iz drugih občin.

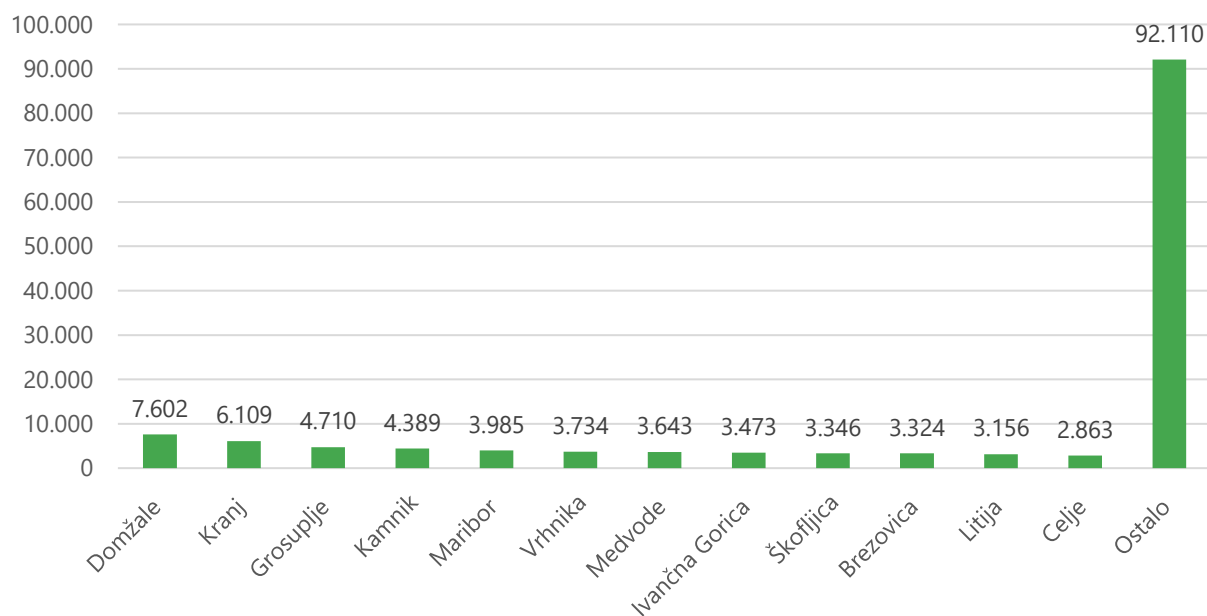


Število dnevnih delovnih migracij iz MOL



Število dnevnih delovnih migracij iz mestne občine Ljubljana (SURS, 2023)

Število dnevnih delovnih migracij v MOL



Število dnevnih delovnih migracij v mestno občino Ljubljana (SURS, 2023)



Stanje prometne varnosti v Ljubljani

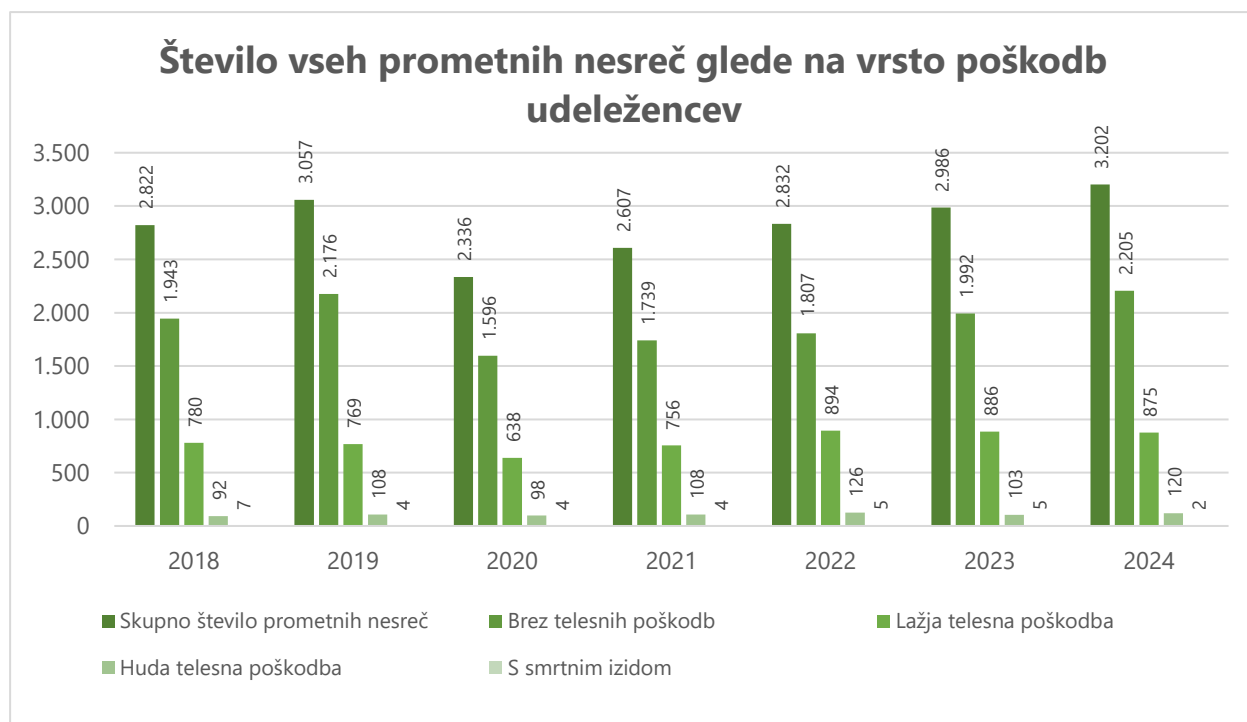
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v MOL zaznanih 19.842 prometnih nesreč. V letu 2020 je število prometnih nesreč zaradi epidemije Covid-19 znatno upadlo, že v letu 2021 pa je bila zaznana ponovna rast, ki se je stopnjevala do leta 2024. Absolutno število prometnih nesreč je v letu 2024 tako že preseгло številke iz leta 2019.

Kljub vsemu pa je pri analizi števila prometnih nesreč treba upoštevati tudi dejstvo, da se je v zadnjih letih znatno povečalo število potovanj. Predvsem zaradi ukrepov, ki jih je MOL z namenom izboljšanja prometne varnosti sprejela v zadnjih letih, se delež prometnih nesreč glede na število potovanj v zadnjem obdobju ni bistveno povečal.

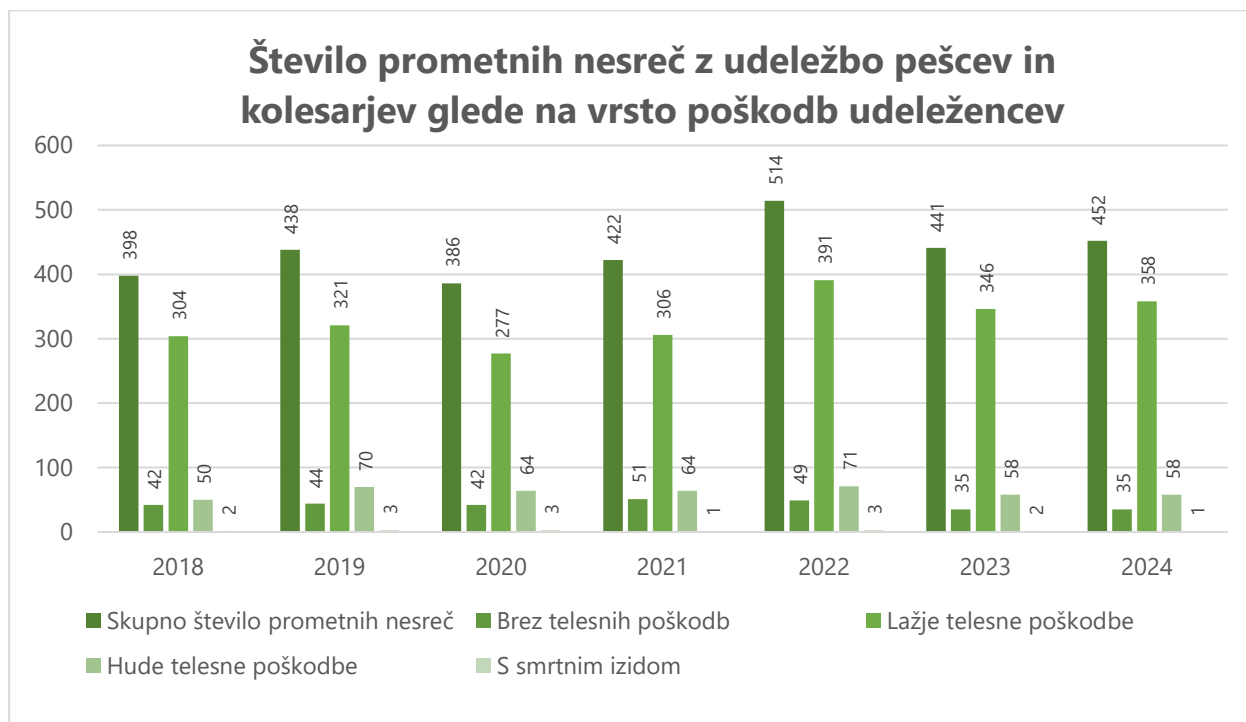
Z vidika prometne varnosti je v zadnjih letih zaskrbljujoča predvsem rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami udeležencev, medtem ko je število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in smrtjo med udeleženci, z rahlimi odkloni v posameznih letih, skozi zadnje obdobje bolj ali manj na enaki ravni.

Podobna dinamika z rastjo števila prometnih nesreč v zadnjem obdobju je zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženci pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 15 % vseh prometnih nesreč, ki se v MOL 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 brez poškodb ali s hudimi telesnimi poškodbami udeležencev. V obravnavanem obdobju je bila vsako leto zaznana vsaj ena smrtna žrtev med pešci in kolesarji, kar je z vidika prometne varnosti neugoden podatek.



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



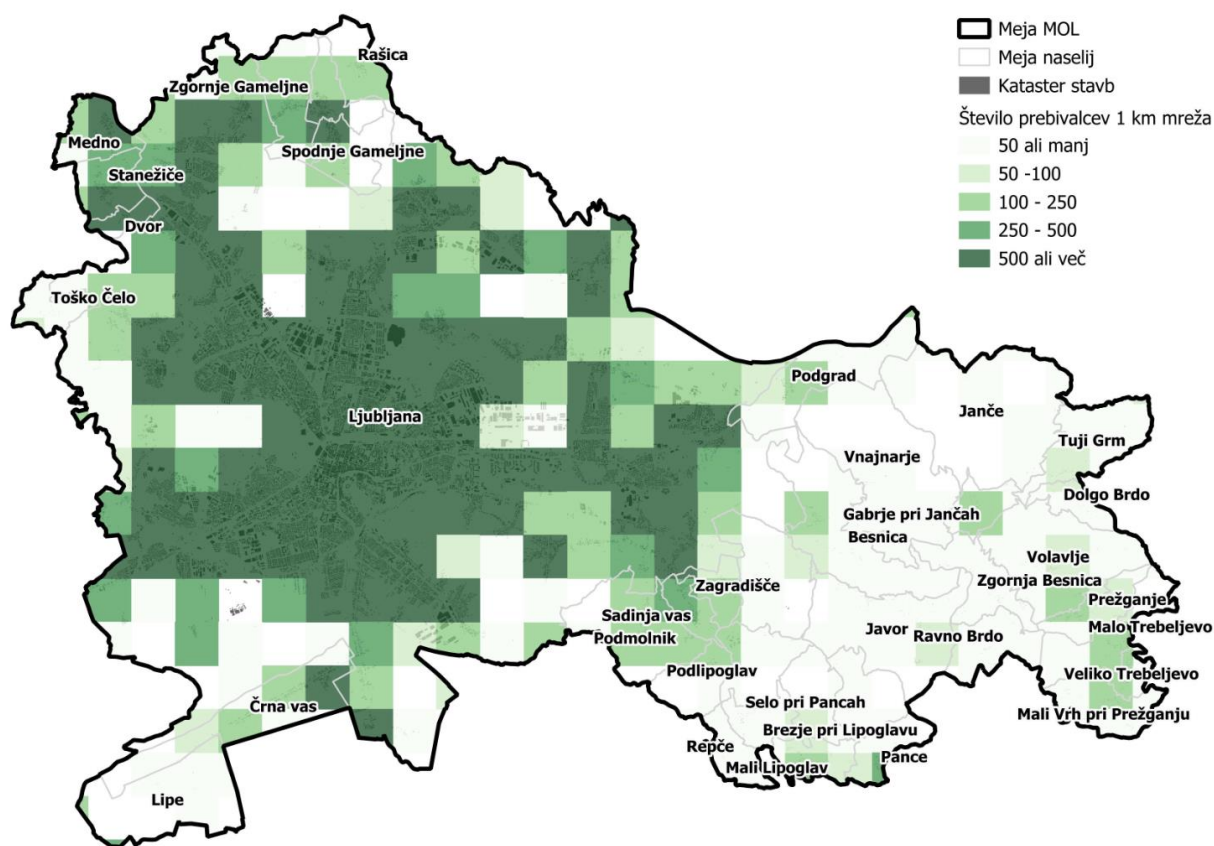
Število prometnih nesreč v MOL z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev
(Agencija za varnost prometa RS, 2025)



Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v MOL je v letu 2024 znašala 1.082 prebivalca/km², kar je bistveno več kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

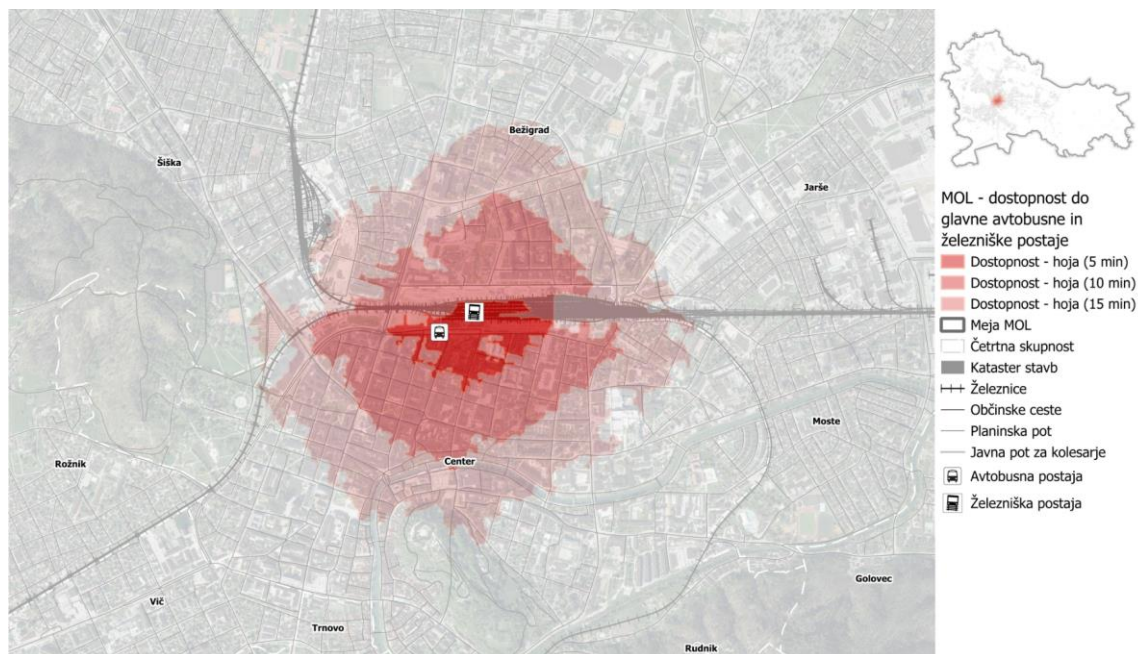
Poselitev prebivalcev MOL je skoncentrirana na mesto Ljubljana oziroma na širše območje znotraj avtocestnega obroča. Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.



Gostota poselitve prebivalstva Mestne občine Ljubljana na 1 km² (LUZ d.d., 2024)

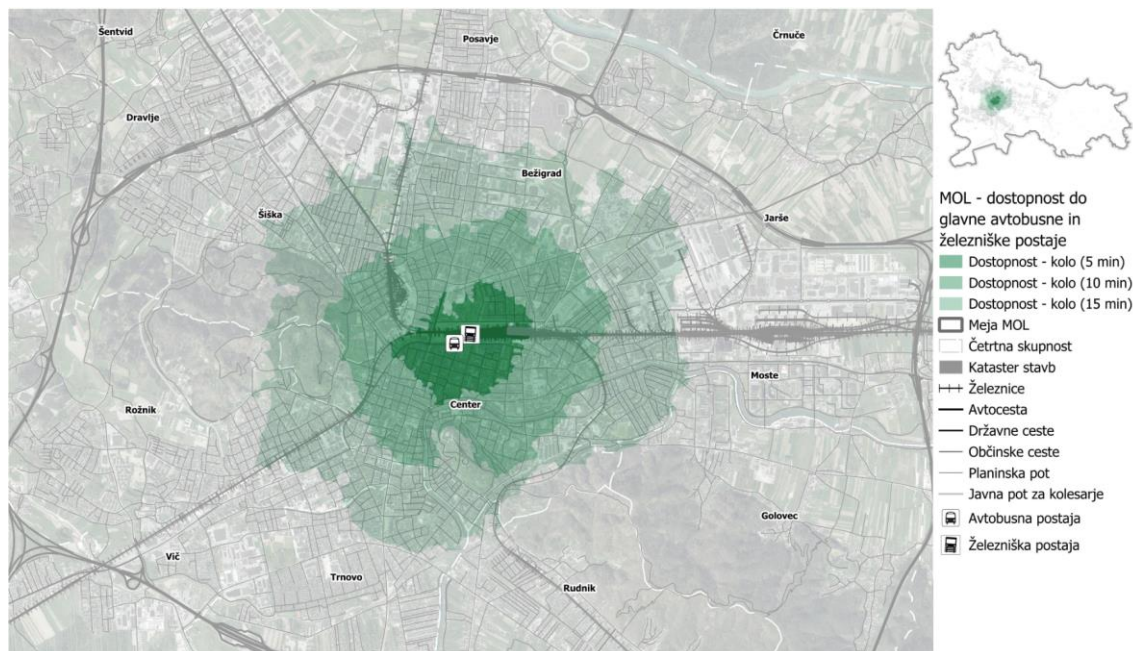
Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na širšem območju mesta Ljubljana, kjer lahko prebivalci dokaj enostavno dostopajo do storitev avtobusnega in železniškega potniškega prometa ter prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti.

Glavna avtobusna postaja in železniška postaja Ljubljana sta locirani druga ob drugi, v neposredni bližini mestnega središča. Bližina obeh glavnih postaj javnega potniškega prometa omogoča enostavno prestopanje med avtobusi in vlaki, kar je ključno za vzpostavitev učinkovite večmodalne mobilnosti v občini. Ta bo še izboljšana z izgradnjo Potniškega centra Ljubljana (PCL) in obnovo okoliške infrastrukture po meri uporabnikov javnega potniškega prometa, kolesarjev in pešcev.



Peš dostopnost do glavne železniške in glavne avtobusne postaje Ljubljana v času 5, 10 in 15 minut (LUZ d.d., 2024)

Območje peš dostopnosti do glavne avtobusne in železniške postaje Ljubljana v času 15 minut zajame približno 24.600 prebivalcev.



Dostopnost do glavne železniške in glavne avtobusne postaje Ljubljana z uporabo kolesa v času 5, 10 in 15 minut (LUZ d.d., 2024)

Območje dostopnosti do glavne avtobusne in železniške postaje Ljubljana v času 15 minut z uporabo kolesa zajame približno 94.000 prebivalcev.



Z dosežki na področju mobilnosti in javnega prostora do višje kakovosti življenja v Ljubljani

S številnimi projekti, ukrepi in dejavnostmi smo v Ljubljani od leta 2007 že dosegli napredek: mesto je postalo dostopnejše, prijetnejše in prijaznejše, ljudje preživljajo več časa na prostem, saj so javne površine bolj urejene, bolj zelene in bolj varne, več se vozijo s kolesom in rajši hodijo, se pogosteje srečujejo na prenovljenih odprtih javnih prostorih, obiskujejo dogodke, nakupujejo, uživajo. Skupnostne vrednote se krepijo, trajnostna mobilnost se razvija, kakovost življenja se izboljšuje. V nadaljevanju predstavljamo nekaj najvidnejših dosežkov v tem obdobju.

Omogočamo dostopnost za vse in kratke poti do različnih vsebin

Preurejanje, obnavljanje in oživljanje ljubljanskega mestnega središča je dobra praksa, ki je mednarodno priznana in po svetu znana kot vzor, ki ga je vredno posnemati. Od leta 2007, ko smo vzpostavili območje za pešce in ga od takrat širimo, sproti poleg javnih površin obnavljamo tudi fasade stavb in celovito prenavljamo nekoč zapuščene objekte ob nabrežjih Ljubljanice, vzpostavljamo nove poti, mostove in povezujemo bregove reke. S tem povezujemo tudi ljudi, deležnike in vsebine. Dobili smo »mestno dnevno sobo« – kakovosten, urejen, ličen prostor za različne prireditve, druženje, sproščanje, razvajanje ob bogati ponudbi gostincev in trgovcev.



Foto: Nik Rovar

Slovenska cesta je prvi primer skupnega prometnega prostora v Sloveniji in krepi sožitje med udeleženci v prometu ter smotrno porablja prostor. Zmanjšanje motornega prometa in hrupa je omogočilo razcvet družbenih dejavnosti in dvig kakovosti javnega prostora. Z nizkimi prehodi, klančinami in taktičnimi oznakami smo poskrbeli, da je dostopen za vse. Cesta, ki je bila zasnovana za hitro potovanje avtomobilov, je dolga leta neugodno vplivala na razvoj mesta, od leta 2015 dlje pa je njen utrip vse živahnejši.



Foto: Nino Kolarev

S celovito ureditvijo javnega prostora in umikom motornega prometa s Petkovškovega nabrežja med Resljevo in Rozmanovo ulico smo mestno življenje obogatili z novo sprehajalno in družabno cono. Ta smiselno dopolnjuje prenovljeni, večnamenski kreativni Center Rog in vodi do območja obnovljene Cukrarne. S transformacijo območij po meri pešcev in kolesarjev spodbujamo preživljanje časa na prostem in aktivno mobilnost v mestu.



Foto: Nik Rován

Kongresni trg smo iz parkirišča preoblikovali v odprt mestni trg in eno osrednjih prizorišč mestnega dogajanja. Mirujoči motorni promet smo preselili v podzemno garažo, s premišljeno arhitekturno prenovo pa je trg zaživel kot en najimpresivnejših odprtih javnih prostorov v prestolnici. V območjih za pešce v mestnem središču, pa tudi v nekaterih stanovanjskih soseskah, omogočamo dostavo blaga v določenem časovnem razponu z dovolilnico MOL. Dostavljavce spodbujamo k trajnostnim oblikam prevoza tovora, npr. s kolesi, vozički, manjšimi električnimi vozili. Z namenom izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev in varnosti v prometu s prometno signalizacijo tudi omejujemo promet težkih tovornih vozil na nekaterih cestah po Ljubljani.



Gradimo udobno in varno infrastrukturo

Izvajamo obsežne investicije v celovite rekonstrukcije in prenove cest ter javnega prostora, pri čemer več prostora in prednost dajemo pešcem, kolesarjem, uporabnikom javnega prometa ter ozelenitvi. Izboljšujemo in dograjujemo infrastrukturo za pešce in kolesarje, beležimo že okoli 400 km kolesarskih poti različnih tipov. Z rednimi izboljšavami prometnih ureditev, infrastrukture in prometne signalizacije ter ukrepi za znižanje hitrosti vozil izboljšujemo varnost v prometu. Infrastrukturo urejamo tako, da je dostopna vsem, tudi osebam z oviranostmi in drugim ranljivejšim udeležencem v prometu.



Foto: Miran Kambič

Dunajska cesta po uvedbi rumenega pasu za JPP omogoča hitrejše potovanje v mesto z JPP ter udobnejše in varnejše pešačenje in kolesarjenje. Pasovi so povsod, kjer je prostor dopuščal, ločeni od vozišča. Kolesarji in pešci imajo udobnejše in varnejše površine.

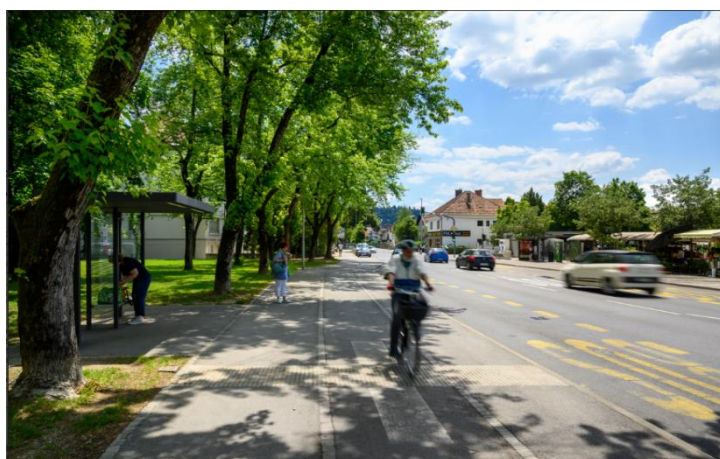


Foto: Miran Kambič

Prenovljena Vodnikova cesta na odseku med ulico Na jami in koseško tržnico je prostornejša, udobnejša in varnejša za kolesarje in pešce. Zoženje vozišča je vplivalo na zmanjšano hitrost vožnje, obenem pa je ponudilo potreben prostor za razširitev površine za pešce in kolesarje, ki je fizično ločena od cestišča. Rekonstruirali smo tudi avtobusna postajališča, prehode za pešce in križišča.



Foto: arhiv RRA LUR

S tematskim preходом za pešce pred Botaničnim vrtom Ljubljana smo izboljšali varnost v prometu, obenem pa popestrili javni prostor in poudarili pomen biotske raznovrstnosti. Tovrstne prehode urejamo tudi drugod po mestu, kar pripomore k znižanju hitrosti vozil in večji pozornosti udeležencev v prometu.

Ustvarjamo prijetno bivalno okolje in kakovosten javni prostor

V Ljubljani imamo 20 ha veliko območje za pešce, ki se vsako leto povečuje – najbolj obiskano je tisto v mestnem središču, poleg tega pa uvajamo in urejamo območja za pešce oziroma območja z omejenim motornim prometom v soseskah. Tako prostor osvobodimo pločevine, površine pa namenimo druženju prebivalcev. Stanovalcem nudimo pridobitev parkirne dovolilnice po ugodni ceni na območjih, kjer se plačuje parkirnina, kar vozače iz drugih krajev odvrača od parkiranja v soseskah in prednostno daje prostor tistim, ki tam živijo.



Foto: Vita Kontić Bezjak

Javni prostor v Kosezah je znova odprt in varen za vse – tudi za otroke in starejše. Zaradi naraščajoče motorizacije so v soseski avtomobili zavzemali vse več odprtega prostora, vožnja in parkiranje sta kljub omejitvam s prometno signalizacijo segla tudi v družabni javni prostor (na fotografiji). Z namestitvijo potopnega količka v letu 2023 smo obnovili kakovost javnega prostora v soseski. Po vzoru Kosez bomo urejali tudi nekatere druge stanovanjske soseske po Ljubljani.



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija



Foto: Vita Kontić Bezjak

Čufarjeva ulica po rekonstrukciji zagotavlja varno in prijetno okolje za vrtčevske in šolske otroke ter okoliške prebivalce. Osrednji pas z urbano opremo in zasaditvijo je namenjen posedanju, oddihu in igri, stranska pasova pa za prehajanje, pešce, kolesarje, intervencijo in dostavo oziroma nadzorovan dostop z vozili z dovolilnicami prek potopnih stebričkov. Nameščenih je tudi več stojal za priklenitev koles, pitnik ter pršilnik za osvežitev v vročih dneh.



Foto: Nik Rovar

Četrtni center Golovec – novi medgeneracijski prostor krepi lokalno skupnosti in zmanjšuje potrebo po potovanjih z avtomobilom. S klubskimi prostori, zunanjo teraso, večnamensko dvorano, športnim centrom, knjižnim kotičkom in okrepčevalnico ter zunanjim baliniščem ustvarja odprto, toplo in prijazno okolje za druženje in povezovanje okoličanov. Z načrtovanim Doživljajskim mostom čez Ljubljano, ki bo povezal Štepanjsko naselje in Fužine, bo izboljšan še dostop do objekta iz smeri Fužin. V bližini gradimo tudi nova stanovanja Javnega stanovanjskega sklada MOL. S pristopi vključevanja javnosti se lotevamo tudi urejanja celotnega naselja za višjo kakovost bivanja.



Oblikujemo učinkovit javni prevoz

Razvijamo in nadgrajujemo storitve javnega potniškega prometa v Ljubljani, izboljšujemo infrastrukturo in opremljamo postajališča. Podaljšujemo in optimiziramo linije LPP v MOL in LUR skladno s potrebami potnikov, ponujamo cenovno ugoden prevoz z avtobusom. Posodabljammo vozni park javnega prevoza – približno polovico voznega parka LPP poganjata metan oz. stisnjen zemeljski plin, elektrika in po novem tudi vodik. Izvajamo prevoz na klic – posebej uspešna so e-vozila Kavalir, storitvi Klinko Kavalir in Prijatelj Kavalir na območju Sostra. Na mestnih vpadnicah in pomembnejših cestah urejamo rumene pasove, ki so prednostno namenjeni avtobusom, vstop na avtobus pa je možen tudi pri 2. vratih, s čimer skrajšujemo potovalne čase.



Foto: Nino Kolarev

Prenovljena Linhartova cesta je bolj varna in udobna za pešce in kolesarje, preglednejša za voznike motornih vozil in hitrejša za avtobusni promet. Vključuje širitev na štiripasovnico z rumenimi pasovi za JPP in prijetnejše in ozelenjene površine za pešce in kolesarje. Rekonstrukcija je del širše prenove prometne infrastrukture, ki spremlja razvoj novega PCL. Ta bo preko rumenih pasov dobro vpet v sistem mestnega javnega prometa in bo prebivalkam in prebivalcem Ljubljane in širše regije omogočil učinkovitejše potovanje.



Foto: Nik Rovan

Po uspešni uvedbi Kavalirja kot okolju in ljudem prijazni obliki prevoza je na območju klinik Univerzitetnega kliničnega centra Ljubljana (UKC) zapeljal še Klinko Kavalir. Brezplačen prevoz znotraj območja UKC Ljubljana je med obiskovalci in zaposlenimi sprejet z navdušenjem, še najbolj pa med bolniki, saj jim olajša premagovanje krajših razdalj med stavbami UKC.

Bogatimo izbiro trajnostnih oblik mobilnosti

Razvijamo, vzdržujemo in vzpostavljamo nove sisteme souporabe prevoznih sredstev. Najbolj znan in priljubljen je javni sistem izposoje mestnih koles BicikeLJ, v Ljubljani je od junija 2022 vzpostavljena mreža souporabe e-koles Nomago, dobro razširjena pa je tudi storitev souporabe električnih avtomobilov Avant2Go. Zaživela je tudi uporaba e-skirojev ponudnikov Bolt in Kvik. Vzpostavljamo večmodalne točke za spodbujanje prestopa na (druga) trajnostna prevozna sredstva in razvijamo tehnološko napredne ter digitalne storitve, ki to olajšujejo.



Foto: Miran Kambič

Sistem javne izposoje koles BicikeLJ šteje že 86 postajališč in 860 koles in pomembno prispeva k povečanemu kolesarjenju. Sistem je leta 2011 obsegal tretjino današnjih zmogljivosti. Do danes je BicikeLJ uporabljalo okoli 370.000 registriranih uporabnikov. Poleg sistema BicikeLJ so v mestu na voljo za izposajo tudi e-kolesa Nomago Bikes, ki omogočajo udobno opravljanje daljših poti. Novo priložnost za še več opravljenih poti v Ljubljano brez avtomobila predstavlja projekt vzpostavitve javnega sistema izposoje električnih koles širom Ljubljanske urbane regije, ki je že v teku.



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija



Foto: Nino Kolarev

Širimo mrežo parkirišč po sistemu P+R za ugodno ceno – teh je v Ljubljani že sedem: Barje, Dolgi most, Stanežiče, Ježica, Stožice, Letališka, Studenec. P+R Barje je eno od najbolj priljubljenih parkirišč in večmodalnih točk v Ljubljani in omogoča prestop na avtobus, lastno kolo ali kolo v souporabi sistemov BicikeLJ in Nomago Bikes ali peš pot v mesto. To parkirišče bo s popolno rekonstrukcijo Barjanske ceste z ureditvijo ločene površine za udobno kolesarjenje in pešačenje ter zarisom rumenih pasov za prednostno vožnjo avtobusov še bolj zaživelo.

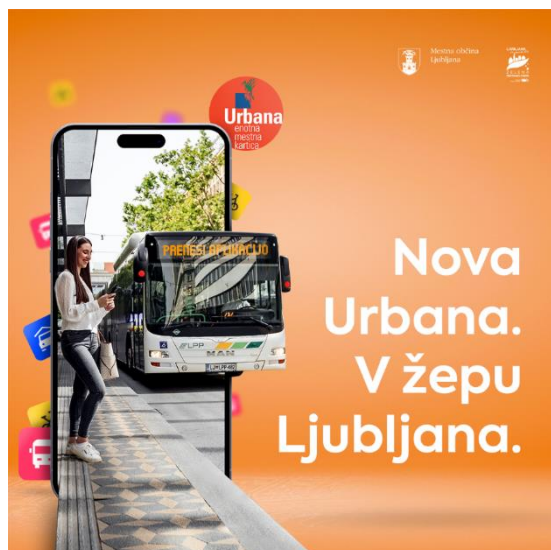


Foto: LPP d.o.o.

Prenovljena mestna kartica Urbana izboljšuje uporabniško izkušnjo in z naborom novosti pomembno povečuje privlačnost uporabe JPP. Mobilna aplikacija Urbana od prenove leta 2023 omogoča brezstično validacijo na avtobusih LPP, polnitev dobroimetja neposredno s plačilnimi karticami Visa, MasterCard ali mobilno denarnico Valu, načrtovanje poti preko multimodalnega vmesnika, brezstično plačilo parkirnine in druge storitve. Enotna mestna kartica Urbana je vključena tudi v sistem Integrirane vozovnice JPP, ki omogoča vožnjo z avtobusi, vlaki in mestnim prometom po vsej Sloveniji – z eno kartico. Dostopnost do informacij o prometu zagotavljamo tudi prek spletnega portala PromInfo, v pripravi pa je tudi Digitalna platforma MOL, ki bo nudila še več informacij in odprte podatke ter olajšala postopek pridobivanja raznih dovoljenj in dovolilnic.



Širimo zelene površine in ustvarjamo odporno mesto

Ljubljana je zeleno mesto ne le zaradi ukrepov na področju trajnostnega razvoja, ampak tudi dobesedno: tri četrtine površine mesta je zelene. Urejammo parke, zelenice, mestne grede, ozelenjujemo odprti javni prostor, sadimo drevoreda in posamezna drevesa, negujemo mestni gozd, urejamo in obnavljamo otroška igrišča, vzpostavljamo nove športnorekreativne površine in poligone za urjenje v kolesarjenju ter vožnji drugih mikromobilnostnih prevoznih sredstev »na lasten pogon«. Nameščamo pitnike s kakovostno pitno vodo, teh je že 61, urbani prostor osvežujejo fontane in vodnjaki.



Foto: Miran Kambič

Po prenovi je Trg mladinskih delovnih brigad privlačen prostor za preživljanje prostega časa, zanimivejši pa je tudi za ponudnike poslovnih storitev. Prevozno območje je bilo leta 2021 spremenjeno v območje za pešce in kolesarje, dostop za motorna vozila pa je zamejen s preprekami. Tako je nastal prijeten manjši park z urejenimi tlakovanimi in zelenimi površinami ter markantnimi dolgimi kamnitimi klopi in okroglimi zelenicami za drevesa, ki ustvarjajo prijeten prostor za posedanje. Izvedba nizkih robnikov omogoča udobno premikanje tudi osebam z oviranostmi. Na voljo so kolesa za izposajo sistema BicikeLJ in e-kolesa Nomago.



Foto: Nik Rovanič



Mestna občina
Ljubljana



Sofinancira
Evropska unija

Ozelenjene prometne površine so dejavnik, ki pomembno spodbuja ljudi k izbiri aktivne mobilnosti in bogatijo javni prostor, zato mesto pri vseh prenovah ozelenjevanju posveča posebno pozornost. Posebej pomembni so drevoredi ob cestah, saj omogočajo prijetnejše kolesarjenje in pešačenje. Drevored japonskih češenj na Aljaževi ulici je bil leta 2023 s strani meščank in meščanov izbran za »drevored leta«, vsako leto pa izbirajo tudi »drevo leta«.



Foto: Vita Kontić Bezjak

Ob ribniku v parku Tivoli smo leta 2022 uredili dobro dostopno otroško igrišče za sonaravno in varno igro otrok, dodali še vodna igrala ter namestili pitnike in klopi za sproščeno druženje vseh generacij. Parki kot zelene mestne oaze zagotavljajo boljšo kakovost zraka, uravnavajo klimatske razmere v mestu in odtok padavinskih voda, številnim ljudem pa služijo za kakovostno preživljanje prostega časa in športno rekreacijo.



Mestna občina
Ljubljana



I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

**V Ljubljani je bivalno okolje
prijetno, kakovost življenja pa na
zelo visoki ravni.**



Foto: Dunja Wedam



Vizija razvoja prometa v Mestni občini Ljubljana

Vizijo razvoja prometa v MOL so na začetku procesa priprave CPS MOL 2025–2032 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 predstavlja temelj za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, skladnih s celostnim prometnim načrtovanjem.

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

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

Vizija razvoja prometa v občini Ljubljana

V Ljubljani je bivalno okolje prijetno, kakovost življenja pa na zelo visoki ravni. Učinkovit javni prevoz, pestra izbira trajnostnih oblik mobilnosti ter udobna in varna infrastruktura zagotavljajo dobro dostopnost za prebivalke in prebivalce ter obiskovalke in obiskovalce mesta.

Ureditve na področju mobilnosti podpirajo utrip mesta kratkih poti, kjer so prebivalkam in prebivalcem posamezne skupnosti osnovne storitve zagotovljene na razdaljah, dostopnih peš. Stalno širjenje vsem dosegljivih zelenih površin ustvarja pestro, povezano in na podnebne spremembe odporno mesto. Ljubljančanke in Ljubljančani živijo v zdravem, zelenem, kreativnem, participativnem, gospodarsko uspešnem in do različnih generacij prijaznem mestu, kjer kakovostni javni prostori, utemeljeni na skupnih vrednotah, spodbujajo druženje in socialno vključenost. To je Ljubljana 21. stoletja.



Stebri mobilnosti

CPS MOL 2025–2032 gradi na dosedanjih prizadevanjih občine za trajnostno mobilnost, s ciljem povečati delež hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa ter smiselno omejiti rabo motornih vozil.

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanih prebivalcev je bilo v okviru priprave tega dokumenta oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so bili podrobneje obravnavani prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru CPS MOL 2025–2032

Steber I: Celostno prometno načrtovanje

Steber II: Hoja

Steber III: Kolesarjenje

Steber IV: Javni potniški promet

Steber V: Motorni promet

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

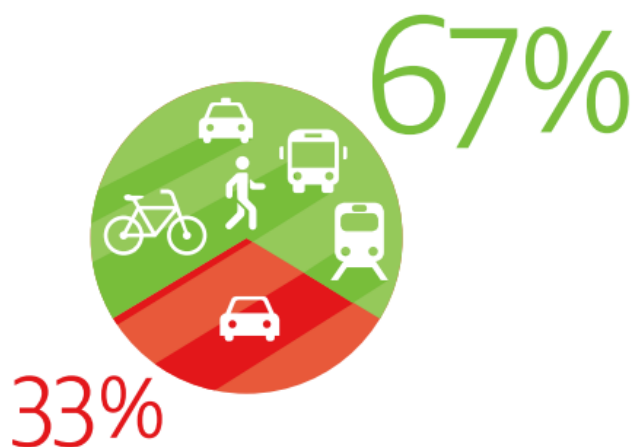
Strateški cilji

Z namenom uresničevanja zastavljene vizije razvoja prometa so bili v procesu priprave CPS MOL 2025–2032 določeni strateški cilji, ki predstavljajo rdečo nit strategije in služijo kot smerokaz za oblikovanje ukrepov. Strateške cilje za razvoj prometa v MOL so podobno kot vizijo oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili potrjeni tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti.

Krovni cilj

Prometna politika MOL s součinkovanjem različnih ukrepov in ustrezno infrastrukturo spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet tako, da na drugi strani omejuje osebni motorni promet.

CPS MOL 2025–2032 tako ohranja glavni cilj celostne prometne strategije iz leta 2017, ki predvideva dvotretjinski delež uporabe trajnostnih načinov potovanja (hoja, kolo, javni potniški promet) in tretjinski delež uporabe avtomobila.



Krovni cilj CPS MOL 2025–2032 v izbiri načina potovanja

Horizontalna cilja

Za doseganje krovnega cilja sta bila v okviru strategije določena dva ključna horizontalna cilja, saj omogočata celostno obravnavo vseh obravnavanih stebrov mobilnosti (celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet). V izbrana horizontalna cilja so vključeni vsi obvezni cilji, ki jih je predpisalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. 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.

Horizontalna cilja CPS MOL 2025–2032 sta:

- Mesto kratkih poti (15-minutno mesto).
- Oglijično nevtralna Ljubljana.

Horizontalni cilj »Oglijično nevtralna Ljubljana« je povzet iz dokumentov, povezanih z Misijo 100, njegov namen v CPS MOL 2025–2032 pa je spodbuditi razvoj mobilnosti v MOL tako, da bo ta čim bolj oglijično nevtralna. MOL ima v okviru Misije 100 že izdelan akcijski načrt ukrepov razogljčenja mesta do leta 2030, zato je za doseganje zastavljenega horizontalnega cilja, poleg ukrepov iz CPS MOL 2025–2032, ključno sočasno izvajanje ukrepov tudi tega akcijskega načrta.



Strateška vodila

Izbrani specifični strateški cilji so bili v procesu priprave strategije nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila, ki so jim bile dodane tudi t. i. kvantificirane ambicije, ki predstavljajo ciljne vrednosti posameznega strateškega vodila. Tem so bili nadalje pripisani še kazalniki z določenimi izhodiščnimi vrednostmi, preko katerih bo možno merjenje napredka skozi celotno obdobje veljavnosti strategije.

V procesu priprave CPS MOL 2025–2032 je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih 19 strateških vodil, ki so prikazana v nadaljevanju:

Krovni cilj	Horizontalna cilja	Steber mobilnosti	Strateško vodilo
SPREMEMBA STRUKTURE MOBILNOSTI 2/3 poti opravljenih peš, s kolesi ali javnim prometom, 1/3 poti opravljenih z avtomobilom	Horizontalni cilji 1: Mesto kratkih poti (15-minutno mesto) Horizontalni cilj 2: Ogljično nevtralna Ljubljana	Celostno prometno načrtovanje	Strateško vodilo 1 Z usklajevanjem prostorskega in prometnega načrtovanja na ravni četrtnih skupnosti spodbujati razvoj četrtnih središč s storitvami vsakdanjega življenja, ki so prebivalcem varno in udobno dostopne peš, s kolesom ali javnim prevozom
			Strateško vodilo 2 Komunikacija prometnih vsebin in vključevanje lokalnih prebivalcev v oblikovanje ukrepov trajnostne mobilnosti
			Strateško vodilo 3 Merjenje in zbiranje podatkov o učinkih ukrepov in strategij za spremljanje njihove uspešnosti ter oblikovanje podlage za komunikacijo prometnih vsebin
		Hoja	Strateško vodilo 4 Večja varnost in zadovoljstvo pešcev na ravni celotnega mesta s poudarkom na varnih ter udobnih povezavah v stanovanjskih soseskah in naseljih
			Strateško vodilo 5 Urejanje varnih, udobnih in neprekinjenih povezav za hojo do lokalnih središč in boljša opremljenost lokalnih središč s storitvami, pomembnimi za vsakdanje življenje



Krovni cilj	Horizontalna cilja	Steber mobilnosti	Strateško vodilo
SPREMEMBA STRUKTURE MOBILNOSTI 2/3 poti opravljenih peš, s kolesi ali javnim prometom, 1/3 poti opravljenih z avtomobilom	Horizontalni cilji 1: Mesto kratkih poti (15-minutno mesto) Horizontalni cilj 2: Ogljično nevtralna Ljubljana	Hoja	Strateško vodilo 6 Izvedba kampanj, urejanje nevarnih točk v šolskih okoliših ter umirjanje in zmanjševanje prometa na ulicah ob šolah za izboljšanje pogojev samostojne hoje otrok v šolo
		Kolesarjenje	Strateško vodilo 7 Zagotavljanje kakovostnih pogojev za varno in udobno kolesarjenje na ravni celotnega mesta s poudarkom na stanovanjskih soseskah in naseljih
			Strateško vodilo 8 Zagotavljanje hitrih in zmogljivih kolesarskih povezav za kolesarjenje iz sosednjih občin LUR
			Strateško vodilo 9 Zagotavljanje pogojev za kolesarjenje v šole, fakultete in na delo z urejanjem varnih, udobnih in hitrih kolesarskih povezav ter možnosti za varno parkiranje koles
			Strateško vodilo 10 Opremljanje večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst prometa (JPP, kolesarjenje ...) – <i>povezava s strateškim vodilom 15</i>
		Javni potniški promet	Strateško vodilo 11 Prilagoditev linij in frekvenc LPP novim potrebam (spremembam v poselitvi, novim lokacijam delovnih mest ...)
			Strateško vodilo 12 Integracija vseh sistemov JPP ter parkirišč P+R v regionalno in državno shemo JPP



Krovni cilj	Horizontalna cilja	Steber mobilnosti	Strateško vodilo
SPREMEMBA STRUKTURE MOBILNOSTI 2/3 poti opravljenih peš, s kolesi ali javnim prometom, 1/3 poti opravljenih z avtomobilom	Horizontalni cilji 1: Mesto kratkih poti (15-minutno mesto) Horizontalni cilj 2: Ogljično nevtralna Ljubljana	Javni potniški promet	Strateško vodilo 13 Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov kot osebnih vozil
			Strateško vodilo 14 Hitrejše, okolju prijaznejše in udobnejše potovanje do cilja ter izboljšanje uporabniške izkušnje JPP
			Strateško vodilo 15 Opremljanje večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst prometa (JPP, kolesarjenje ...) – <i>povezava s strateškim vodilom 10</i>
		Motorni promet	Strateško vodilo 16 Manj voženj, opravljenih z osebnim vozilom, še posebej za kratke poti znotraj mesta – z umirjanjem in omejevanjem motornega prometa
			Strateško vodilo 17 Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom – zaustavitev na obrobju Ljubljane oziroma čim bližje izvoru
			Strateško vodilo 18 Zmanjšanje površin, namenjenih osebnemu motornemu prometu; te se namenijo drugim udeležencem v prometu (pešcem, kolesarjem, JPP)
			Strateško vodilo 19 Vzpostavitev parkirne politike, ki uravnava število ter pogoje za uporabo parkirnih mest, omejuje rast njihove skupne ponudbe, zmanjšuje privlačnost dolgotrajnega parkiranja v mestnem jedru in hkrati spodbuja ozelenitev parkirnih površin



Steber I: 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 izzivu 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 CPS, ki občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe in posledično izboljšati kakovost bivanja.

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

Analiza obstoječega stanja na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje je v MOL dobro politično sprejeto. Načela celostnega prometnega načrtovanja so vključena v občinski prostorski načrt, prav tako pa bodo vključena v pripravo regionalnega prostorskega plana. To namreč pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj v administrativnih postopkih, predvsem pa k zadovoljstvu občanov in občanov ter lažjemu sprejemanju sprememb.

Skupaj s strokovno javnostjo, širšo delovno skupino, je bila na začetku procesa ocenjena uspešnost realizacije CPS MOL 2017–2027. Ocenjevanje uspešnosti realizacije je bilo razčlenjeno na 21 strateških ciljev CPS MOL 2017, hkrati pa je bilo preverjeno, ali so, po mnenju širše delovne skupine, ti strateški cilji pomembni tudi za nov dokument – CPS MOL 2025.

Izzivi na področju celostnega prometnega načrtovanja

MOL se po mnenju vključene strokovne javnosti in na osnovi analiz, opravljenih v procesu priprave te strategije, sooča z nekaterimi izzivi, ki otežujejo prehod v trajnostno mobilnost. Med ključnimi izzivi sta razvoj trgovskih središč in upad storitev v stanovanjskih soseskah, kar zmanjšuje pomen četrtinskih središč ter spodbuja uporabo avtomobila. Vsakodnevna potovanja meščank in meščanov so še vedno v veliki meri odvisna od uporabe avtomobilov, kar vodi v velike potrebe po parkirnih površinah, zaradi česar se zmanjšuje kakovost bivanjskega okolja. Tako so v nekaterih stanovanjskih soseskah ulice in trgi še vedno bolj kot kolesarskemu in peš prometu prilagojeni avtomobilom.

Nerešena vprašanja glede lastništva v stanovanjskih soseskah vplivajo na upravljanje in vzdrževanje površin, namenjenih hoji in drugim oblikam trajnostne mobilnosti, ki so zaradi zasebnega lastništva mestoma prekinjene ali ograjene.

Večina izvedenih ukrepov trajnostne mobilnosti je bila pred sprejemom prve CPS MOL (2017) uvedena le v mestnem središču, medtem ko so bila druga območja pri uvajanju ukrepov večinoma izvzeta. V zadnjih letih se je ta koncept spremenil, kljub temu pa še vedno obstajajo nekateri družbeni izzivi: splošno nasprotovanje ukrepom, nerazumevanje njihovega namena ter nepoznavanje novih rešitev. Pomanjkanje vključevanja lokalnih specifik in premalo merjenja učinkov ukrepov dodatno otežujeta njihovo zagovarjanje in dolgoročno izvajanje.



Priložnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja

MOL lahko z ukrepi trajnostne mobilnosti izboljša dostopnost do večjih generatorjev prometa peš, s kolesom oziroma uporabo javnega potniškega prometa, hkrati pa omeji razvoj območij, ki so odvisna zgolj od uporabe avtomobila. Ključna je krepitev stanovanjskih sosesk z vsakodnevnimi storitvami in razvoj mešanih rab prostora, ob hkratnem zmanjševanju števila avtomobilov in deleža prostora, ki je namenjen izključno tej obliki mobilnosti (npr. parkirišča na nivoju terena).

Uvajanje ukrepov za izboljšano hodljivost, varno kolesarjenje in učinkovitejšo uporabo javnega prevoza mora zajeti tudi območja izven mestnega jedra (npr. stanovanjske soseske), pri čemer je ključna aktivna vključenost prebivalcev v različne faze načrtovanja, saj to prispeva k boljšemu razumevanju konteksta trajnostne mobilnosti in manjšim političnim tveganjem.

Za uspešnost načrtovanja ukrepov trajnostne mobilnosti so potrebne redne raziskave o potovalnih navadah, parkiranju in zadovoljstvu uporabnikov ter merjenje učinkov sprejetih ukrepov z jasnimi primerjavami podatkov pred in po njihovi uvedbi.

66 % meščank in meščanov se strinja s trditvijo, da je avtomobilov preveč, zato naj se jim omeji dostop in s tem izboljša razmere za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032

Prioritete na področju celostnega prometnega načrtovanja

Spodbujanje trajnostne mobilnosti in omejevanje motornega prometa v stanovanjskih soseskah⁴, s čimer ustvarja boljše pogoje za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega prometa, je ključna prioriteta MOL na področju celostnega prometnega načrtovanja.

Med ostale prioritete na tem področju spadajo še nove komunikacijske akcije in inovativni načini sodelovanja z meščankami in meščani, sistematično zbiranje podatkov in spremljanje kazalnikov o učinkih ukrepov, posebej tistih, ki so v javnosti deležni večje pozornosti oziroma nasprotovanja ter uvajanje začasnih, manj zahtevnih in nizkocenovnih ukrepov za izboljšanje prometnih razmer po principu taktičnega urbanizma, s katerimi se preveri, kako okoliški prebivalci sprejemajo nove ureditve, še preden se MOL loti trajnih in dražjih projektov.

71 % meščank in meščanov podpira omejevanje motornega prometa na javnih površinah v strnjenih stanovanjskih soseskah (vožnja, parkiranje).

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032

⁴ MOL se je omejevanja motornega prometa v stanovanjskih soseskah bolj sistematično lotila leta 2023, ko je v Kosezah na Ulici bratov Učakar tudi s fizičnimi preprekami omejila dostop motornim vozilom na območje za pešce. Po tem vzoru, ki je prinesel višjo kakovost življenja za tamkajšnje prebivalce, se podobni ukrepi načrtujejo tudi v nekaterih drugih soseskah, kot sta Štepanjsko naselje in Fužine.



Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 1: Z usklajevanjem prostorskega in prometnega načrtovanja na ravni četrtnih skupnosti spodbujati razvoj četrtnih središč s storitvami vsakdanjega življenja, ki so prebivalcem varno in udobno dostopne peš, s kolesom ali javnim prevozom

Za MOL je usmerjeno prostorsko in prometno načrtovanje ključno načelo, ki bo v prihodnje omogočilo uravnotežen razvoj četrtnih središč, učinkovito rabo prostora in bo spodbujalo povezovanje prebivalcev znotraj četrtnih skupnosti in celotne občine. Samo z načrtnim umeščanjem novih stanovanjskih sosesk ter trgovskih, gospodarskih in javnih objektov v prostor se namreč preprečuje stihijska pozidava ter ohranja zelene površine, naravne vire in kulturno krajino.

Na področju prometa usmerjeno načrtovanje vseh prometnih načinov zagotavlja varno, hitro in trajnostno povezovanje, saj omogoča razvoj javnega potniškega prometa, kolesarskih povezav in pešpoti ter zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov. S tem se zmanjšujejo prometne obremenitve, hrup in onesnaženje zraka, hkrati pa se povečuje kakovost bivanja.

Za usmerjeno prostorsko in prometno načrtovanje je ključna vpeljava koncepta TOD (ang. »Transit Oriented Development« ali »razvoj ob prometnih koridorjih«) v strateške in izvedbene občinske prostorske akte ter v projektno dokumentacijo. TOD je urbanistični koncept, ki povezuje prostorsko in prometno načrtovanje z namenom ustvarjanja mestnih območij oziroma stanovanjskih sosesk, ki so tesno povezane z javnim potniškim prometom, kolesarskimi povezavami in infrastrukturo ostalih trajnostnih oblik mobilnosti. Koncept temelji na razvoju goste mešane rabe prostora v bližini prometnih vozlišč, kot so železniška in avtobusna postajališča oziroma večmodalne točke, kjer se združujejo stanovanjske, poslovne, trgovske, storitvene in druge javne rabe, ki jih ljudje vsakodnevno potrebujejo.

Prebivalci tako urejenih stanovanjskih sosesk imajo vse osnovne storitve blizu doma in se lahko za večino opravkov odpravijo peš ali s kolesom, za daljše poti pa hitro in udobno uporabijo vlak, avtobus ali zmožljive kolesarske povezave.

Takšen način načrtovanja prostora zmanjšuje potrebo po uporabi avtomobila, gnečo na cestah in onesnaževanje zraka ter ustvarja prijetnejše okolje za življenje. Namen koncepta je graditi soseske, kjer je javni prevoz enostavno dostopen, ulice so varne in prijazne za hojo ter kolesarjenje, skupnosti pa živahne in povezane.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 1:

- Zmanjšanje števila registriranih osebnih vozil v MOL s 539 vozil na 1.000 prebivalcev na 475 vozil na 1.000 prebivalcev v času izvajanja strategije – do leta 2032 (vir: SURS).



Strateško vodilo 2: Komunikacija prometnih vsebin in vključevanje lokalnih prebivalcev v oblikovanje ukrepov trajnostne mobilnosti

79 % meščank in meščanov podpira celovite prenove cest, v sklopu katerih se uredi tudi površine za pešce in kolesarje ter infrastrukturo za javni potniški promet (kot se je že uredilo npr. na Tržaški, Dunajski, Vodnikovi, Poljanski, Drenikovi, Letališki, Kajuhovi, Cesti dveh cesarjev, Industrijski, Lžanski cesti, cesti Črna vas ...).

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032

Za MOL je komunikacija prometnih vsebin in vključevanje meščank in meščanov v oblikovanje ukrepov trajnostne mobilnosti izjemno pomembno. Prometni ukrepi, kot so širjenje peš con, omejevanje prometa v mestnem središču ali spodbujanje uporabe javnega prevoza, vplivajo na vsakodnevno življenje ljudi. Če prebivalci razumejo cilje in koristi teh ukrepov – na primer čistejši zrak, večja prometna varnost in prijetnejši javni prostori –, jih lažje sprejmejo.

Sodelovanje meščank in meščanov v procesu oblikovanja ukrepov omogoča, da se upoštevajo njihove izkušnje in potrebe, kar pripomore k bolj praktičnim in učinkovitim rešitvam. Vključujoč pristop krepi tudi zaupanje v občinske odločevalce, saj imajo ljudje občutek, da so slišani. Poleg tega odprta in jasna komunikacija zmanjšuje možnost nesporazumov ali nasprotovanja spremembam.

Trajnostna mobilnost pa ni le stvar prometne infrastrukture, temveč zahteva spremembo potovalnih navad v bolj trajnostne, kar je tudi odgovornost vsakega posameznika. Zato je ozaveščanje in vključevanje skupnosti nujno za spodbujanje prehoda iz uporabe osebnega avtomobila na druge trajnostne oblike mobilnosti. Ljubljana s takšnim pristopom gradi ne le sodoben in trajnostni prometni sistem, ampak tudi prijaznejše, bolj zdravo in povezano mesto.

Ciljni vrednosti za strateško vodilo 2:

- Izvedba najmanj 7 komunikacijskih, informacijskih in promocijskih akcij s področja mobilnosti za splošno javnost v času izvajanja strategije – do leta 2032 (vir: podatki MOL).
- Izvedba najmanj 7 dogodkov oziroma drugih metod za vključevanje javnosti v oblikovanje ukrepov s področja mobilnosti v času izvajanja strategije – do leta 2032 (vir: podatki MOL).

Strateško vodilo 3: Merjenje in zbiranje podatkov o učinkih ukrepov in strategij za spremljanje njihove uspešnosti ter oblikovanje podlage za komunikacijo prometnih vsebin

Merjenje in zbiranje podatkov o učinkih ukrepov trajnostne mobilnosti je za MOL ključnega pomena, saj omogoča spremljanje uspešnosti posameznih rešitev in njihovo prilagajanje potrebam mesta. Le z natančnimi podatki lahko MOL ugotovi, ali sprejeti ukrepi resnično prispevajo k zmanjšanju emisij, večji prometni varnosti in boljšim življenjskim pogojem. Zbrani podatki so tudi osnova za načrtovanje prihodnjih projektov in investicij, saj pokažejo, katere rešitve prinašajo najboljše rezultate in kje so še potrebne izboljšave.



Poleg tega objektivno merjenje učinkov krepi transparentnost in legitimnost odločitev, saj lahko občina prebivalcem z dejstvi pokaže koristi ukrepov in s tem okrepi njihovo zaupanje. Pomembno je tudi, da so kakovostni prometni podatki nujni pri prijavi na evropske in državne razpise za sofinanciranje projektov, kjer je poraba sredstev pogosto pogojena z merljivimi rezultati. Prikaz pozitivnih učinkov ukrepov spodbuja vedenjske spremembe, saj ljudje ob jasnih dokazih o boljšem zraku, izboljšani prometni varnosti ali povečanih deležih uporabe trajnostnih oblik mobilnosti lažje sprejmejo nove navade. Merjenje učinkov sprejetih ukrepov mora tako postati nepogrešljiv del dolgoročne strategije trajnostne mobilnosti v Ljubljani.

Ciljni vrednosti za strateško vodilo 3:

- Vsakoletna priprava poročila o spremljanju kazalnikov CPS MOL 2025–2032 ter njegovo poročanje v času izvajanja strategije – do leta 2032 (vir: podatki MOL).

Steber II: 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 na področju hoje

Površine za pešce so v središču Ljubljane že danes urejene razmeroma dobro, na območjih izven mestnega središča pa je še prostor za izboljšanje. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev MOL, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Iz ankete je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje že danes peš opravlja 63 % anketirancev, ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene – npr. širši pločniki, več sence (46 %) oziroma, če bi bile le bolj smiselno umeščene in bolj direktne (26 %).

Manjši delež anketirancev bi se odločil za hojo, če bi bilo na cestah manj avtomobilskega prometa (22 %), oziroma če bi imeli na cilju potovanj več težav s parkiranjem avtomobila (12 %), kar kaže na neposredno povezavo z zmanjševanjem avtomobilskega prometa. Le 6 % anketirancev je izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš, kar kaže na majhno navezanost na avtomobil za opravljanje kratkih razdalj.



Štetje prometa, ki je bilo v MOL izvedeno oktobra 2024 na petih lokacijah na Celovski, Tržaški in Barjanski cesti ter na Drenikovi in Kajuhovi ulici, je pokazalo, da pešci predstavljajo 8,5 % vseh udeležencev v prometu. V anketi med zaposlenimi v izbranih podjetjih in ustanovah je bil delež nekoliko višji, 10-%. Pri šolarjih pa so rezultati pričakovano drugačni: v izbranih osnovnih šolah je kar 52 % otrok navedlo, da v šolo prihajajo peš – sami ali v spremstvu odraslih. Če prištejemo še tiste, ki uporabljajo skiro, rolerje ali rolko, se delež otrok, ki se v šolo odpravijo na aktiven način, poveča na 60 %.

vir: štetje prometa, ankete v osnovnih šolah in med zaposlovalci v okviru CPS MOL 2025–2032

Izzivi na področju hoje

V Ljubljani je po mnenju vključene strokovne javnosti in na osnovi analiz, opravljenih v procesu priprave te strategije, hoja na nekaterih območjih izven mestnega središča otežena zaradi nevarne in pomanjkljive peš infrastrukture. Pločniki so ponekod preozki oziroma manjkajo, nekateri prehodi in podhodi za pešce so slabo osvetljeni in vzdrževani, semaforji niso vedno prilagojeni potrebam pešcev, manjkajo tudi ustrezno izvedene klančine za gibalno ovirane osebe⁵. Poseben izziv so šolske poti, kjer mestoma še vedno ni ustreznih pločnikov, hitrosti vozil so pogosto previsoke, parkiranje na območjih šol pa je večkrat neurejeno.⁶

Prometna infrastruktura je običajno še vedno podrejena avtomobilom – visoke hitrosti, težavna prehodnost železniških tirov in mestnih vpadnic ter pomanjkanje mostov in peš brvi omejujejo varno pešačenje. Dodatne težave povzročajo vožnje koles in e-skirojev po pločnikih ter parkiranje motornih vozil na površinah za pešce. Posledično je peš dostopnost do lokalnih središč na obrobju občine pogosto otežena, še posebej za ranljive skupine (otroci, starejši, gibalno ovirani).

Kljub temu, da je Ljubljana zeleno mesto – tako po prizadevanjih za trajnostni razvoj kot dobesedno, saj je kar $\frac{3}{4}$ površine MOL zelene -, so meščanke in meščani v anketah, izvedenih v procesu priprave strategije, navedli tudi pomanjkanje urbane opreme, osenčenja, mestnih parkov in gozdov v bližini bivališč. Zaradi gradnje novih trgovskih površin na robu naselij oziroma izven strnjenih poselitvenih območij ter neusklajenosti zasebnih in javnih investicij se slabša peš dostopnost do lokalnih središč, kar zmanjšuje kakovost življenja in spodbuja dodatno uporabo avtomobilov.

⁵ Zagotavljanje dostopnosti je ena od prednostnih nalog MOL, zato že vrsto let izvaja aktivnosti za povečevanje in izboljševanje dostopnosti grajenega okolja, javnih (zelenih in prometnih) površin, javnih prevozov, storitev in programov ter informacij. Mesto je že štirikrat prejelo priznanje na nagradnem natečaju za dostopnost - Access City Award, s čimer si Ljubljana utrjuje položaj na samem vrhu evropskih mest na področju dostopnosti osebam z oviranostmi in starejšim.

⁶ MOL skupaj s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in drugimi deležniki izvaja številne aktivnosti za zagotavljanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, posebno pozornost pa posveča ranljivim skupinam, kot so pešci, otroci, starejši in osebe z oviranostmi. Med ukrepe, ki jih MOL poudarjeno izvaja v povezavi s šolami in vrtci, sodijo izboljšave na obstoječi infrastrukturi, prenove, dograditve in novogradnje površin, zlasti pločnikov in kolesarskih površin, umirjanje hitrosti in omejevanje dostopa motornim vozilom, izobraževanje, ozaveščanje, vzgoja in preventivne dejavnosti za izboljšanje varnosti v prometu.



Priložnosti na področju hoje

MOL ima na področju hoje vrsto priložnosti za izboljšanje kakovosti bivanja in prometne varnosti. Z uvajanjem novih peš con in območij umirjenega prometa v mestnem središču in stanovanjskih soseskah, postopnim umikanjem motornega prometa iz stanovanjskih sosesk, zniževanjem hitrosti ter rekonstrukcijo ulic lahko bistveno poveča varnost pešcev in prijetnost prostora. Pomemben poudarek mora biti tudi na urejanju infrastrukture – od zagotavljanja mreže zveznih peš povezav, dvignjenih prehodov in boljšega osvetljevanja površin za pešce do novih prehodov čez železniške tire, tudi v obliki podhodov.

Poleg infrastrukturnih ukrepov je pomembno izboljšati nadzor nad upoštevanjem prometnih predpisov na površinah za pešce, vzdrževanje peš površin, povečati ozelenitev ulic in spodbujati hojo v šolo z rednim pregledovanjem šolskih poti ter urejanjem varnih šolskih dostopov. Že zdaj namreč večina otrok v Ljubljani v šolo potuje aktivno, kar potrjuje velik potencial za nadaljnji razvoj mesta kot pešcem prijaznega okolja.

Prioritete na področju hoje

Rezultati anket kažejo visoko podporo ukrepom za zmanjševanje motornega prometa v stanovanjskih soseskah in krepitev hoje kot primarnega načina premikanja. Večina meščank in meščanov tako podpira širitev območij za pešce tudi na obrobje mesta.

Iz anket je razvidno, da prebivalci dajejo prednost ureditvam, ki omogočajo kakovostno življenje v bližini doma – v radiju 15 minut želijo imeti dostop do osnovnih storitev in trgovin. Podpora izboljšavam peš infrastrukture je povezana tudi z varnostjo, saj anketiranci izpostavljajo pomen varnih poti za pešce in kolesarje, zlasti v okolici šol in vrtcev. Skupni pogled anketiranih jasno kaže: prednost pred avtomobilskim prometom v stanovanjskih soseskah naj imajo varne, dostopne in lokalno povezane pešpoti.

80 % meščank in meščanov, ki so sodelovali pri oblikovanju CPS MOL 2025–2032, meni, da je treba na območju MOL izboljšati razmere za hojo. Po drugi strani pa je 85,8 % anketirancev iz raziskave o potovalnih navadah prebivalcev MOL in LUR (2024), ki so se že sprehajali po Ljubljani, izrazilo mnenje, da so v splošnem (zelo) zadovoljni z razmerami za hojo, samo 3,9 % pa jih je (zelo) nezadovoljnih.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032 in raziskava Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljani in Ljubljanski urbani regiji, 2024

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 4: Večja varnost in zadovoljstvo pešcev na ravni celotnega mesta s poudarkom na varnih ter udobnih povezavah v stanovanjskih soseskah in naseljih

Za večjo varnost in zadovoljstvo pešcev v MOL je ključno izboljšati infrastrukturo za hojo v stanovanjskih soseskah in obrobnihih naseljih, kar vključuje širitev pločnikov, gradnjo novih pešpoti ter urejanje varnih in dobro osvetljenih prehodov čez železniške tire, mestne vpadnice in glavne ceste.



Za celovito izboljšanje razmer za hojo je treba ukrepe izvajati tudi na državni infrastrukturi, kjer mora MOL skupaj s pristojnimi državnimi institucijami poiskati optimalne rešitve za izboljšanje obstoječih razmer.

Obenem je pomembno tudi dosledno umirjanje motornega prometa – z razširitvijo območij umirjenega prometa in peš con, znižanjem omejitev hitrosti ter uvedbo fizičnih ukrepov, kot so grbine, dvignjeni prehodi in zožitve vozišč. S tem se pešcem zagotovi varnejše gibanje, ranljivim skupinam (otrokom, starejšim, gibalno oviranim) pa prijaznejše in dostopnejše poti.

87 % meščank in meščanov podpira izvedeno širitev in preureditev območja za pešce v mestnem središču (npr. Petkovškovo nabrežje, Trg MDB, Čufarjeva ulica), 59 % pa podpira širitev območij za pešce tudi na obrobje mesta.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032

Poleg infrastrukturnih ukrepov za izboljšanje peš površin pa je treba poseben poudarek nameniti tudi kakovosti javnih prostorov. Več zelenih površin, parkov in ozelenjenih pešpoti, skupaj s klopmi in osenčenimi počivališči, povečuje udobje hoje in spodbuja lokalno povezano življenje. Krepitev lokalnih središč z osnovnimi storitvami v radiju 15 minut hoje dodatno zmanjšuje odvisnost od avtomobila ter prispeva k bolj zdravemu in trajnostnemu življenju v mestu.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 4:

- Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev na največ 350 prometnih nesreč v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je bilo v MOL zaznanih 452 prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev (vir: Agencija za varnost prometa RS).

Strateško vodilo 5: Urejanje varnih, udobnih in neprekinjenih povezav za hojo do lokalnih središč in boljša opremljenost lokalnih središč s storitvami, pomembnimi za vsakdanje življenje

Urejanje varnih, udobnih in neprekinjenih povezav za hojo do lokalnih središč je strateškega pomena za trajnostni razvoj MOL. Temu konceptu prilagojena prometna infrastruktura zmanjšuje odvisnost od motornega prometa ter prispeva k nižjim emisijam in večji prometni varnosti. Hkrati krepi kakovost bivanja, saj omogoča bolj zdrave življenjske navade, spodbuja družbene stike in zagotavlja enakovredno dostopnost do storitev vsem prebivalcem, zlasti ranljivim skupinam.

Boljša opremljenost lokalnih središč z osnovnimi storitvami vsakdanjega življenja je temelj za uresničevanje koncepta »15-minutnega mesta«. Prebivalcem omogoča, da lahko večino opravkov opravijo v neposredni bližini doma, kar zmanjšuje prometne obremenitve, krepi lokalno gospodarstvo in ohranja vitalnost sosesk. Tak pristop podpira dolgoročne cilje MOL na področju podnebne nevtralnosti, prostorske kohezije in socialne vključenosti ter zagotavlja usklajen razvoj med javnimi in zasebnimi investicijami.



Problematico s področja peš dostopnosti v posameznih mestnih četrtih in stanovanjskih soseskah bo MOL podrobneje naslavljala in reševala v okviru lokalnih načrtov hodljivosti.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 5:

- Povečanje deleža pešcev na izbranih merilnih mestih na najmanj 15,0 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je ta delež znašal 8,5 % (vir: štetje prometa).

Strateško vodilo 6: Izvedba kampanj, urejanje nevarnih točk v šolskih okoliših ter umirjanje in zmanjševanje prometa na ulicah ob šolah za izboljšanje pogojev samostojne hoje otrok v šolo

S kampanjami in promocijskimi akcijami, ki ozaveščajo o pomenu varne hoje v šolo, se spodbuja starše in otroke, da izberejo trajnostne načine prihodov v šole, hkrati pa se krepí kultura hoje kot zdrave in okolju prijazne izbire. Takšni programi otrokom dajejo znanje in samozavest za samostojno vključevanje v promet, staršem pa večje zaupanje v varnost šolskih poti.

Ključno vlogo pri doseganju zelenega cilja ima urejanje nevarnih točk v neposredni bližini šol – od zagotavljanja preglednejših prehodov in boljšega označevanja do osvetlitve ter fizičnih ukrepov, kot so dvignjeni prehodi in varnostne ograje. S tem se zmanjšajo tveganja za prometne nesreče, ob enem pa se pogoji izboljšajo za vse udeležence v prometu, ne le za pešce.

Dodatno k večji varnosti prispeva umirjanje in zmanjševanje prometa na ulicah ob šolah. Z omejitvami hitrosti vozil, zapiranjem ulic zlasti ob prihodu in odhodu otrok ter s preusmerjanjem motornega prometa se ustvarja okolje, kjer lahko otroci varno in samostojno hodijo v šolo. Takšna ureditev ne le zmanjšuje prometne obremenitve posameznih ulic, ampak tudi dviguje kakovost življenja v šolskih okoliših.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 6:

- Povečanje deleža aktivnih samostojnih prihodov šolarjev v osnovne šole (peš, s kolesom, rolerji, rolko, skirojem) na najmanj 60,0 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je ta delež znašal 51,0 % (vir: anketa med šolarji).

Steber III: Kolesarjenje

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti v naseljih in med njimi ter izboljšanje povezav s sosednjimi občinami je ključnega pomena za trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost življenja prebivalcev Ljubljane. 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 Medvode, Mengeš, Trzin, Domžale, Grosuplje, Škofljica, Ig, Brezovica in druge, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Analiza obstoječega stanja na področju kolesarjenja

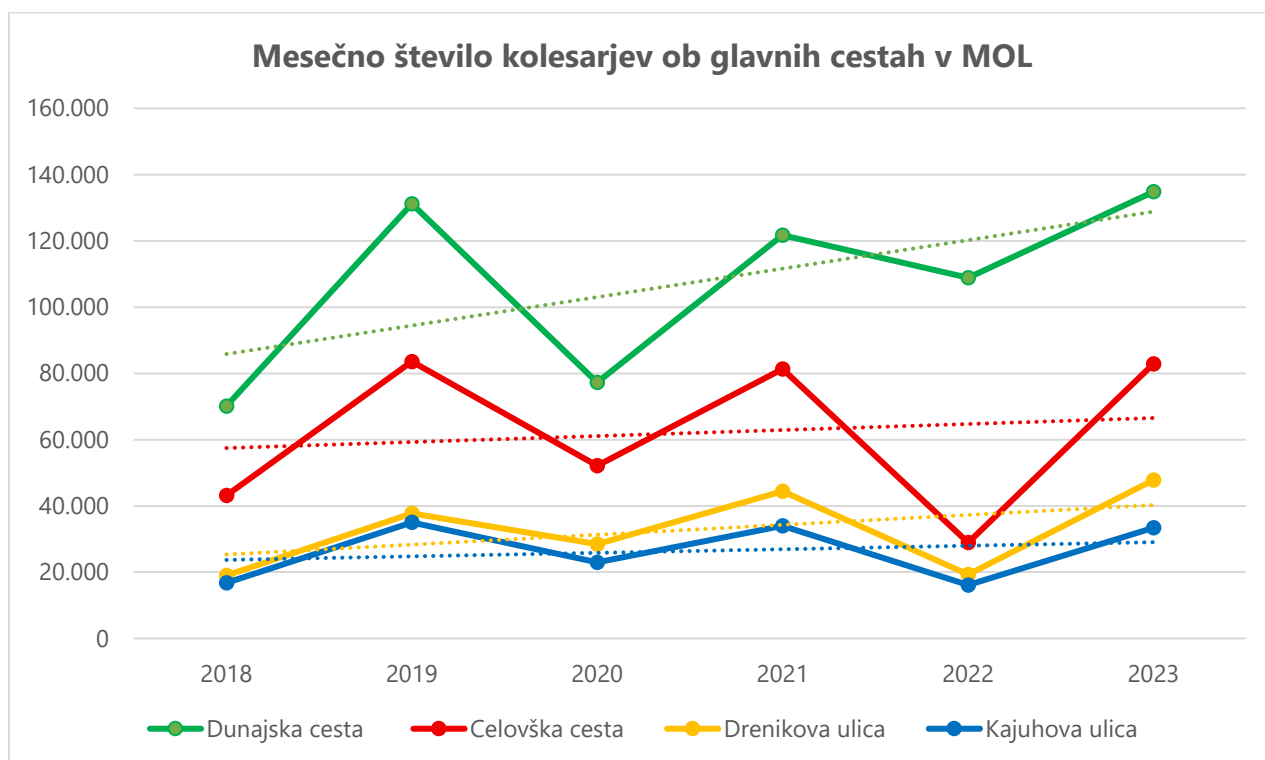
Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 57 % anketirancev, kar kaže na dobro sprejemanje kolesarjenja kot oblike mobilnosti v mestu. 45 % jih navaja, da bi se pogosteje odločali za kolesarjenje, če bi bile kolesarske poti varnejše (npr. več kolesarskih površin, ločenih od motornega prometa), kar poudarja pomen varnosti kot ključnega dejavnika za spodbujanje kolesarjenja. 31 % anketiranih bi pogosteje kolesarilo, če bi bila infrastruktura bolj urejena (npr. širše kolesarske poti z več sence).

Relativno manjši delež anketirancev bi kolesaril pogosteje, če bi bile vzpostavljene varne javne kolesarnice na železniških ali avtobusnih postajah (14 %) oziroma če bi bila omogočena varna hramba koles v večstanovanjskih stavbah (7 %), kar kaže na nekoliko manjši pomen infrastrukture za varno shranjevanje koles pri odločitvi za kolesarjenje. Le 5 % anketirancev je izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati s kolesom, kar nakazuje, da obstaja prostor za povečanje deleža kolesarjev ob ustreznih infrastrukturnih izboljšavah.

S štetjem prometa na izbranih lokacijah ob glavnih cestah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 4,2 %. Podoben delež kolesarjev je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah (5 %), medtem ko so bili na podlagi ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih ugotovljeni boljši rezultati, saj poti na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom danes opravi 17 % zaposlenih.

Podobno visok delež kolesarjev kot v primeru ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih je bil ugotovljen tudi v okviru raziskave o potovalnih navadah prebivalcev MOL in LUR (2024), ki pri notranjih potovanjih na območju MOL znaša 13,7 %.

vir: štetje prometa, ankete v osnovnih šolah in med zaposlovalci v okviru CPS MOL 2025–2032 in raziskava Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljani in Ljubljanski urbani regiji, 2024



Povprečno število kolesarjev na lokacijah stacionarnih merilnikov (obe smeri) v obdobju enega meseca – podatki za mesec marec v posameznem obravnavanem letu (vir: JP LPT d.o.o.)

Izzivi na področju kolesarjenja

Po mnenju vključene strokovne javnosti in na osnovi analiz, opravljenih v procesu priprave te strategije, se MOL, kljub številnim izboljšavam v zadnjih letih, še vedno sooča s pomanjkljivostmi v kolesarski infrastrukturi, ki vplivajo na varnost, udobje in privlačnost kolesarjenja. Med največjimi izzivi so manjkajoče in preozke kolesarske steze, nezvezne povezave, nevarna in zamudna prečkanja križišč, krožišč in uvozov, kjer tudi zaradi visokih hitrosti najpogosteje prihaja do konfliktnih situacij z motornimi vozili, neustrezno postavljeni stebrički, zapornice in druge tehnične prepreke, ki ovirajo poti kolesarjev, ter parkiranje osebnih vozil na kolesarskih površinah.

Kolesarske povezave so na posameznih območjih slabo vzdrževane (poškodovana vozna površina, listje, pesek, ovire, slabo označevanje), mestoma pa neustrezno prilagojene različnim vrstam koles (npr. električnim in tovornim kolesom).

Primanjkuje hitrih in direktnih kolesarskih povezav, tako znotraj mesta kot proti sosednjim občinam. Obstoječe kolesarske povezave ob vpadnicah in drugih bolj prometnih cestah niso dovolj udobne in varne za sodobne oblike mobilnosti, sploh v primeru, da so urejene v obliki ozkih kolesarskih pasov na vozišču. Na območju MOL manjkajo tudi zmogljive kolesarske povezave do sosednjih občin v regiji. Nezvezne mreže kolesarskih poti so značilne tudi za stanovanjske soseske in okolice šol, kar starše odvrča, da bi otroci pogosteje samostojno kolesarili.



Poleg kolesarske infrastrukture so velik izziv tudi podporne storitve. Premalo je varovanih kolesarnic⁷, stojal, servisnih točk in polnilnic za e-kolesa, zlasti pri šolah, vrtcih, večjih delodajalcih in ob avtobusnih ter železniških postajališčih. Javni sistemi za izposajo koles so ponekod premalo razširjeni. Vse to, skupaj s pomanjkanjem kampanj za ozaveščanje in spodbujanje kolesarjenja, zmanjšuje možnosti za doseganje potenciala, da bi več prebivalcev izkoristilo kolesarjenje kot vsakodnevni način prevoza.

Priložnosti na področju kolesarjenja

V Ljubljani se kaže veliko priložnosti za nadaljnji razvoj kolesarjenja kot trajnostne oblike mobilnosti. Meščanke in meščani so zadovoljni z izboljšavami v zadnjem desetletju, MOL pa ima v svojih strateških dokumentih že opredeljene prioritete kolesarske povezave po celotni občini, tudi izven obvoznice oziroma v stanovanjskih soseskah. S celovitimi rekonstrukcijami prometnic se lahko pomembno prispeva k bolj varni in udobni kolesarski infrastrukturi, vključno z razvojem in vzpostavitvijo zmogljivih kolesarskih povezav, povezav ob železnicah ter prilagoditvijo poti za najranljivejše udeležence v prometu (otroci, starejši in gibalno ovirane osebe).

Velik potencial se kaže v izboljšanju pogojev za hitro in varno kolesarjenje – z zagotavljanjem od ostalega prometa ločenih zveznih povezav brez višinskih skokov, prednostnimi zelenimi lučmi, širšimi kolesarskimi stezami na glavnih prometnih koridorjih in ob vzporednih cestah ter varnim in enostavnim vodenjem skozi križišča. Dodatno priložnost predstavljajo varovane in dovolj velike kolesarnice ob javnih stavbah, na območjih večjih delodajalcev, ob železniških in avtobusnih postajališčih ter točkah P+R, skupaj z razširitvijo mreže javnih sistemov za izposajo koles na obrobje občine.

Sodobna infrastruktura za e-kolesa, redno vzdrževanje kolesarskih povezav ter spodbujanje delodajalcev k zagotavljanju pogojev za kolesarjenja na delo (kolesarnice, tuši, garderobe) dodatno prispevajo k povečanju privlačnosti kolesarjenja. Z doslednim nadzorom nad upoštevanjem cestnih predpisov tako s strani avtomobilistov kot tudi kolesarjev pa se lahko neposredno vpliva na izboljšanje prometne varnosti, kar bo še okrepilo pogoje, da kolesarjenje postane najbolj razširjena in vsakdanja oblika prevoza v mestu.

93 % meščank in meščanov se strinja, da je treba izboljšati razmere za kolesarjenje, kar je vsaj dvakrat več od tistih, ki se strinjajo, da je s širitvijo in/ali gradnjo novih cest treba omogočiti hitrejšo potovanje z avtomobilom. V raziskavi o potovalnih navadah prebivalcev MOL in LUR (2024) pa je med tistimi, ki so že kolesarili po Ljubljani, 69,8 % (zelo) zadovoljnih s kakovostjo razmer za to dejavnost, samo 8,9 % pa (zelo) nezadovoljnih.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032 in raziskava Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljani in Ljubljanski urbani regiji, 2024

⁷ Prvo javno varovano kolesarnico je MOL vzpostavila leta 2022 v parkirni hiši Kongresni trg, v kateri je prostora za 78 navadnih koles in 14 električnih (parkiranje koles je brezplačno). Nove pokrite kolesarnice se bodo urejale v okviru projektov, kot so Potniški center Ljubljana, prenova ljubljanskih tržnic in nekaterih drugih javnih objektov.



Prioritete na področju kolesarjenja

Rezultati ankete kažejo, da je večina meščank in meščanov naklonjena pogostejši uporabi kolesa, a le ob izboljšanju varnosti in kakovosti kolesarskih povezav. Kar 87 % anketirancev podpira izboljšanje pogojev za kolesarjenje v mestnem središču, 93 % pa izven njega. Med ključnimi prioritetami so ureditev varnih kolesarskih ulic, izboljšanje pogojev za kolesarjenje v stanovanjskih soseskah in ob šolskih poteh ter povečanje števila varovanih kolesarnic in stojal, kar podpira 90 % vprašanih. Prav tako 88 % prebivalcev podpira širitev javnih sistemov za izposajo koles in e-koles, kar potrjuje veliko zanimanje za vsaj občasno kolesarjenje tudi med prebivalci, ki nimajo lastnega kolesa.

Kot dolgoročna prioriteta pa se kaže tudi razvoj večmodalnih prestopnih točk, ki bi združevale različne oblike mobilnosti (npr. vlak, avtobus, kolo, pešačenje, souporabo vozil in P+R sisteme). To bi omogočilo bolj povezano, varno in trajnostno mobilnost v mestu ter zmanjšalo vsakodnevno odvisnost od osebnih avtomobilov.

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 7: Zagotavljanje kakovostnih pogojev za varno in udobno kolesarjenje na ravni celotnega mesta s poudarkom na stanovanjskih soseskah in naseljih

Zagotavljanje kakovostnih kolesarskih povezav na ravni celotne občine je strateška usmeritev MOL, saj samo varne in neprekinjene kolesarske poti omogočajo, da se kolesarjenje razvije v eno od osrednjih oblik vsakodnevne mobilnosti za širši krog prebivalcev. Kolesarske povezave morajo biti ustrezno prostorsko umeščene, dovolj široke, na prometno bolj obremenjenih odsekih ločene od motornega prometa ter povezane v enotno mrežo, ki omogoča hitro, varno in udobno vožnjo na območju celotne Ljubljane. Poseben poudarek pri urejanju je treba nameniti stanovanjskim soseskam in obrobim naselij, kjer je v primerjavi z mestnim središčem kolesarska infrastruktura v obstoječi prometni ureditvi slabše urejena oziroma sploh ni izvedena. Za povečanje privlačnosti kolesarjenja je tako nujno zagotoviti kakovostno kolesarsko infrastrukturo tudi v naseljih zunaj avtocestnega obroča.

Na območju celotne Ljubljane je treba urediti varna in udobna križanja oziroma prehode preko prometno najbolj obremenjenih cest in železniških tirov, hkrati pa zagotoviti hitre in direktne povezave do večmodalnih točk, kjer je uporabo kolesa možno kombinirati z ostalimi trajnostnimi oblikami mobilnosti, na primer javnim potniškim prometom.

Za podrobnejšo opredelitev izboljšanja obstoječe kolesarske infrastrukture na območju celotne občine bo MOL naročila izdelavo strokovnih podlag s področja kolesarjenja.

83 % meščank in meščanov podpira uvedbo kolesarskih ulic (kot so npr. Ob Ljubljani in na Brdu).

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025-2032



Celovit razvoj kolesarskih povezav v Ljubljani lahko prispeva k večji povezanosti mesta, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter dolgoročno izboljšuje kakovost bivanja. Varne in udobne kolesarske poti niso le prometna rešitev, ampak tudi pomemben element zdravega življenjskega sloga, družbene povezanosti in prostorskega razvoja, ki Ljubljano postavljajo med vodilna evropska mesta na področju trajnostne mobilnosti.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 7:

- Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev na največ 350 prometnih nesreč v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je bilo v MOL zaznanih 452 prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev (vir: Agencija za varnost prometa RS).

Strateško vodilo 8: Zagotavljanje hitrih in zmogljivih kolesarskih povezav za kolesarjenje iz sosednjih občin LUR

Dnevne migracije proti Ljubljani ustvarjajo velike prometne obremenitve, kar se kaže v zastojih na cestah, višjih emisijah in slabši kakovosti zraka. Zagotavljanje hitrih in zmogljivih kolesarskih povezav iz sosednjih občin LUR do Ljubljane je tako eden ključnih ukrepov za trajnostno preoblikovanje mobilnosti, še posebej v času, ko moderna e-kolesa omogočajo udobno premagovanje daljših razdalj.

E-kolesa spreminjajo navade uporabnikov, saj omogočajo učinkovito in lahkotno vožnjo tudi na razdaljah dvajset in več kilometrov. Sodobne kolesarske površine, zasnovane kot zmogljive kolesarske povezave (večkrat omenjene tudi kot »kolesarske avtoceste«) bi prebivalcem Ljubljane in okoliških občin omogočile hitro, varno in neposredno vožnjo s kolesom, ki je primerljiva uporabi avtomobila. Ključno je, da gre v primeru zmogljivih kolesarskih povezav za neprekinjene in dovolj široke kolesarske površine, ki so ločene od motornega prometa. S tem bo varno in udobno kolesarjenje zagotovljeno za vse skupine uporabnikov – od vsakodnevnih vozačev z običajnimi oziroma e-kolesi, občasnih rekreativnih kolesarjev in uporabnikov tovornih koles. Pomemben dejavnik pri zagotavljanju zmogljivih kolesarskih povezav je tudi premišljeno prostorsko umeščanje, saj morajo biti takšne kolesarske površine povezane s ključnimi prometnimi vozlišči, kot so železniške in avtobusne postaje ter sistemi P+R, kar uporabnikom omogoča enostavno kombiniranje različnih oblik trajnostne mobilnosti.

Takšna infrastruktura bi vsem prebivalcem LUR ponudila privlačno alternativo avtomobilu, obenem pa prispevala k razbremenitvi mestnih vpadnic, zmanjšanju emisij ter izboljšanju kakovosti zraka in življenja. Ljubljana bi s takšno prometno infrastrukturo utrdila svoj status vodilnega mesta na področju trajnostne mobilnosti v regiji, hkrati pa bi tudi prebivalcem okoliških občin omogočila, da postanejo del celovite mreže trajnostnega prometa.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 8:

- Povečanje deleža zaposlenih, ki na delovno mesto dostopajo z uporabo kolesa ali e-kolesa na najmanj 25,0 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je ta delež znašal 17,0 % (vir: anketa med zaposlenimi).



Strateško vodilo 9: Zagotavljanje pogojev za kolesarjenje v šole, fakultete in na delo z urejanjem varnih, udobnih in hitrih kolesarskih povezav ter možnosti za varno parkiranje koles

Zagotavljanje ustreznih pogojev za kolesarjenje v šole, na fakultete in delo je eden najbolj pomembnih dejavnikov pri spodbujanju trajnostne mobilnosti v Ljubljani. Samo varne in od motornega prometa ločene kolesarske povezave omogočajo, da kolo kot vsakodnevno obliko prevoza, poleg zaposlenih in študentov, v večji meri samostojno uporabljajo tudi učenci in dijaki.

Poleg ustrezno zasnovanih kolesarskih povezav je za povečanje deleža kolesarjev med zaposlenimi, učenci, dijaki in študenti ključno zagotoviti tudi vso ostalo podporno infrastrukturo. Tudi najboljša kolesarska infrastruktura namreč izgubi del svoje vrednosti, če kolesarji nimajo možnosti, da svoje kolo varno pustijo na cilju.

Zato je treba v Ljubljani vzpostaviti dovolj gosto mrežo stal in varovanih kolesarnic, zlasti pri šolah, univerzah, na delovnih mestih, ob javnih ustanovah ter prometnih vozliščih. Varne kolesarnice, ki omogočajo zaklepanje in zaščito pred vremenskimi vplivi, so posebej pomembne za uporabnike dražjih koles in e-koles, ki postajajo vse bolj razširjena. Ustrezna parkirna infrastruktura za kolesa povečuje zaupanje v kolesarjenje kot zanesljivo obliko mobilnosti in spodbuja več ljudi, da kolo uporabljajo tudi na daljših razdaljah.

S sistematičnim vlaganjem v varno parkiranje koles Ljubljana ne zagotavlja le boljših pogojev za posameznike, temveč gradi celovit in privlačen kolesarski ekosistem. V kombinaciji z urejenimi, hitrimi in varnimi kolesarskimi povezavami bodo varne kolesarnice in stojala zagotovo postale pomemben element prehoda v bolj trajnosten, zdrav in učinkovit prometni sistem mesta.

Ciljni vrednosti za strateško vodilo 9:

- Povečanje deleža zaposlenih, ki na delovno mesto dostopajo z uporabo kolesa ali e-kolesa na najmanj 25,0 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je ta delež znašal 17,0 % (vir: anketa med zaposlenimi).
- Povečanje deleža šolarjev, ki v osnovne šole dostopajo z uporabo kolesa (sami ali v spremstvu odraslih) na najmanj 10,0 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je ta delež znašal 5,0 % (vir: anketa med šolarji).

Strateško vodilo 10: Opremljanje večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst prometa (JPP, kolesarjenje ...) – povezava s strateškim vodilom 15

Za spodbujanje uporabe kolesa kot ključnega dela trajnostne mobilnosti v Ljubljani je izredno pomembno tudi ustrezno urejanje in opremljanje večmodalnih točk. Če so prestopne točke zasnovane tako, da omogočajo varen in udoben prihod s kolesom ter enostaven prehod na avtobus, vlak ali druge oblike prevoza, se poveča privlačnost kolesarjenja tudi na daljših razdaljah. S tem kolo postane učinkovit del vsakodnevnih poti v kombinaciji z javnim potniškim prometom.



Za kolesarje je ključno, da so večmodalne točke opremljene z varnimi kolesarnicami, stojali in polnilnicami za e-kolesa, saj to krepi zaupanje v kolo kot zanesljivo obliko prevoza. Prav tako morajo parkirne kapacitete zagotavljati dovolj prostora za večje število koles, saj prav kombinacija kakovostne infrastrukture in varnega parkiranja omogoča, da se več prebivalcev odloči za kolesarjenje do postajališč javnega potniškega prometa.

Na ta način večmodalne točke ne zmanjšujejo zgolj odvisnosti od avtomobilov, temveč aktivno spodbujajo, da kolo postane osrednji element povezovanja različnih oblik mobilnosti.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 10:

- Vzpostavitev najmanj 4 novih ali izboljšanje obstoječih večmodalnih točk, ki združujejo vsaj 4 različne modalitete na območju MOL v času izvajanja strategije – do leta 2032 (vir: podatki MOL).

Steber IV: 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, tudi z vzpostavitvijo hitrega avtobusnega sistema (ang. BRT – Bus Rapid Transit), bi znatno izboljšala dostopnost do mestnega središča in drugih lokacij za prebivalce naselij na obrobju občine, drugih občin v Ljubljanski urbani regiji in širše. Boljše povezave bi omogočile lažje izvajanje 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 do osebnih avtomobilov, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometa, manjši porabi energije in čistejšemu okolju, pa tudi k zmanjšanju prevozne revščine. 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 sosjednimi kraji.



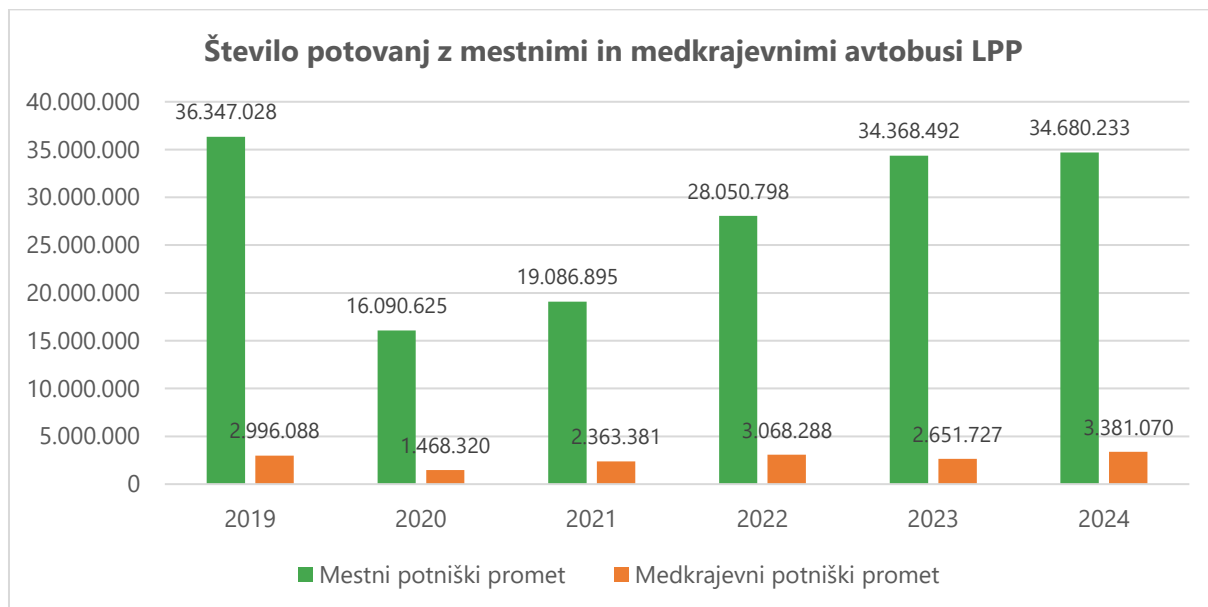
Analiza obstoječega stanja na področju javnega potniškega prometa

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da le 24 % anketirancev že danes uporablja mestni avtobus kot dnevno obliko prevoza po mestu, kar kaže na relativno nizko osnovno uporabo javnega potniškega prometa. Največji delež anketirancev (58 %) bi se pogosteje odločil za uporabo avtobusa, če bi bile vožnje pogostejše, kar kaže na ključen pomen frekvence voženj. 51 % jih poudarja potrebo po hitrejših povezavah, kar nakazuje, da počasnost javnega potniškega prometa v primerjavi z avtomobilom ostaja ključna ovira za dvig deleža uporabnikov. 35 % anketirancev bi pogosteje uporabljalo avtobus, če bi linije neposredno povezovala naselja in soseske, kar dodatno nakazuje potrebo po izboljšanju omrežja linij LPP. Relativno manjša, a še vedno pomembna skupina (22 %) bi javni potniški promet v večji meri uporabljala v primeru boljše povezljivosti med različnimi oblikami prevoza (kolesa, avtobusi, železnica) ter uporabe enotnega plačilnega sistema. Le 4 % anketirancev ne razmišlja o menjavi avtomobila za avtobus, kar nakazuje, da večina anketirancev v izboljšanju javnega potniškega prometa vidi smiselno alternativo obstoječim potovalnim navadam.

Ankete v izbranih osnovnih šolah so pokazale, da javni potniški promet (avtobus ali vlak) za prihod v šolo danes uporablja 5 % šolarjev, še dodatnih 5 % pa se vozi z organiziranim šolskim prevozom. Podoben delež uporabe javnega potniškega prometa (13 %) je bil ugotovljen tudi v sklopu anket med zaposlenimi v izbranih podjetjih/ustanovah, pri čemer se 8 % na delo vozi z avtobusom, 5 % pa z vlakom.

vir: ankete v osnovnih šolah in med zaposlovalci v okviru CPS MOL 2025–2032

Na območju MOL avtobusni javni potniški promet izvaja družba Ljubljanski potniški promet d.o.o. (LPP), pri čemer so v sistem vključeni tako mestni kot medkrajevni linijski prevozi potnikov. Število potovanj z mestnimi in medkrajevnimi avtobusi po občutnem padcu v času epidemije Covid-19 v zadnjih letih ponovno narašča.



Število potovanj z mestnimi in medkrajevnimi avtobusi LPP v posameznih letih (vir: LPP, 2024)

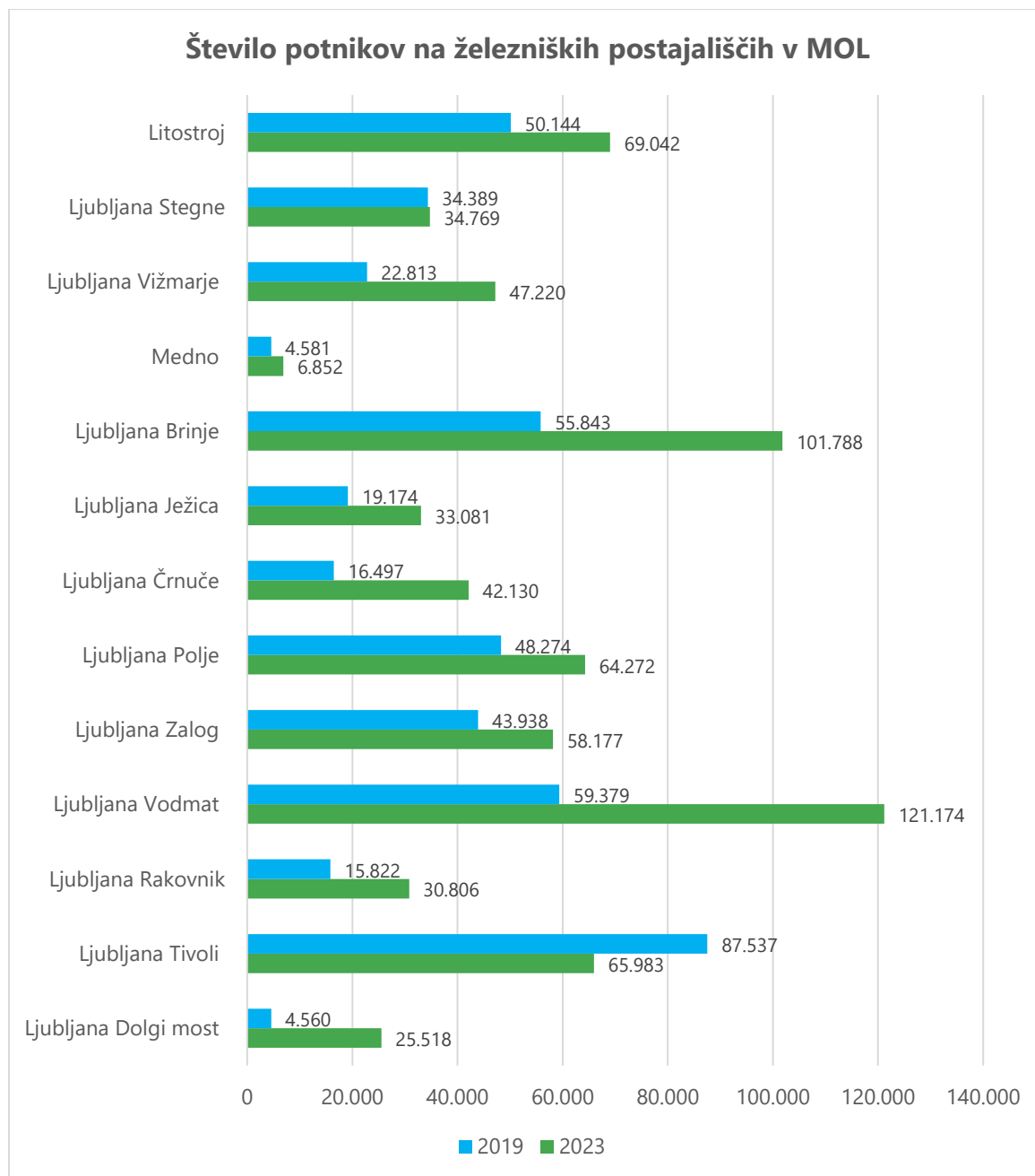
Javni potniški promet v MOL poleg avtobusnega obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba v obdobju po epidemiji Covid-19, podobno kot v primeru avtobusnega javnega prometa, ponovno narašča.



Število odpravljenih potnikov na Železniški postaji Ljubljana (vir: Slovenske železnice, 2024)



Rast števila potnikov je bila v obdobju 2019–2023 zaznana tudi na večini ostalih železniških postajališč na območju MOL.



Število odpravljenih potnikov na železniških postajališčih na območju MOL (vir: Slovenske železnice, 2024)



Izzivi na področju javnega potniškega prometa

Ljubljana se po mnenju vključene strokovne javnosti in na osnovi analiz, opravljenih v procesu priprave te strategije, sooča z več težavami, povezanimi s pogostostjo, kapaciteto in zanesljivostjo javnega potniškega prometa. Linije LPP so premalo frekventne, zlasti ponoči, ob vikendih in v času počitnic, avtobusi pa so v prometnih konicah pogosto preveč zasedeni. Težave predstavljajo tudi zastarela vozila, pomanjkanje voznikov ter dolgi potovalni časi avtobusov zaradi pomanjkanja rezerviranih (rumenih) vozniških pasov. Prebivalci pogosto izpostavljajo še pomanjkanje hitrih direktnih tangencialnih linij LPP, ki bi med seboj povezale posamezne mestne četrti in na ta način razbremenile mestno središče.

Na področju železniškega potniškega prometa je na ravni regije izziv pomanjkanje direktnih povezav med sosednjimi občinami in Ljubljano ter omejena zmogljivost železniških prog, kjer tovarni promet ovira pogostejše vožnje potniških vlakov. Manjkajo večmodalna vozlišča na obrobju mesta, npr. v Črnučah ali Stanežičah, ki bi na enem mestu povezala avtobusne, železniške in kolesarske povezave. Obstoječa parkirišča P+R so neenakomerno zasedena, poleg tega pa pogostejšo uporabo različnih oblik javnega potniškega prometa ovirajo še neusklajeni vozni redi avtobusov in vlakov ter posledično časovno zamudno prestopanje, nepovezani plačilni sistemi in pomanjkanje enotnih informacij o različnih oblikah javnega prevoza.

Dodatna težava, povezana z javnim potniškim prometom, so neustrezno urejena postajališča, tudi na širšem območju glavne železniške in avtobusne postaje Ljubljana, kjer so dostopi, predvsem dostopnost peronov za kolesarje in gibalno ovirane, oteženi, razsvetljava nezadostna, manjkajo pa tudi osnovna urbana oprema (nadstrešnice, klopi) in informacijski prikazovalniki. Z vidika zagotavljanja večmodalnosti posebej izstopa pomanjkanje varnih in pokritih kolesarnic na avtobusnih in železniških postajališčih, pomanjkanje postajališč javnih sistemov za izposajo koles v bližini železniških postajališč in omejene možnosti prevoza koles na vlakih.

Kljub temu, da reševanje izpostavljenih izzivov na železniških postajališčih, infrastrukturi in storitvah ni v neposredni pristojnosti MOL, pa vse to vpliva na uporabniško izkušnjo, znižuje konkurenčnost javnega potniškega prometa v primerjavi z avtomobilom in ovira njegov razvoj kot hrbtenice trajnostne mobilnosti v Ljubljani.

Priložnosti na področju javnega potniškega prometa

Ljubljana ima veliko priložnosti za razvoj sodobnega in privlačnega javnega potniškega prometa, ki bi postal hrbtenica trajnostne mobilnosti. Ključni koraki so sistemska prenova linij LPP, povečanje števila avtobusov ter kadrovske okrepitve voznikov in podpornega osebja. Velik potencial prinaša izgradnja Potniškega centra Ljubljana (PCL), ki zajema novo avtobusno in železniško postajo Ljubljana ter razvoj mreže regionalnih in lokalnih večmodalnih vozlišč, ki bi povezovala avtobuse, vlake ter druge trajnostne oblike mobilnosti (hoja, kolesarjenje, e-mobilnost in parkirišča P+R).

Povečanje učinkovitosti avtobusnih prevozov je mogoče doseči z vzpostavitvijo novih rezerviranih (rumenih) pasov na vpadnicah, dinamičnim upravljanjem prometa, prednostnim vodenjem avtobusov v križiščih, vzpostavitvijo direktnih tangencialnih linij in uvedbo sistema hitrega avtobusnega prometa (BRT). Posodobitev voznega parka z novimi, okolju prijaznimi vozili ter višja frekvenca avtobusov in vlakov bi dodatno izboljšali zanesljivost in udobje potovanja.



Dodatne priložnosti predstavljajo tudi uvedba nočnih avtobusnih linij, rečnega potniškega prometa na Ljubljani ter integracija vozovnic in plačilnih sistemov med različnimi oblikami javnega potniškega prometa.

Uporabniška izkušnja se lahko bistveno izboljša z digitalizacijo in boljšo opremo postajališč in vozil – več udobne urbane opreme, urbanomatov, prikazovalnikov prihodov avtobusov in vlakov, jasnih informacijskih tabel in zemljevidov ter hitre povezave brezžičnega interneta. Poleg tega več varnih kolesarnic in širitev javnih sistemov za izposajo koles v bližini avtobusnih in železniških dodatno spodbuja uporabo javnega potniškega prometa, v kombinaciji z drugimi trajnostnimi oblikami mobilnosti.

94 % meščank in meščanov se strinja, da je treba izboljšati mestni avtobusni javni potniški promet, kar je vsaj dvakrat več od tistih, ki se strinjajo, da je s širitvijo in/ali gradnjo novih cest omogočiti hitrejša potovanja z avtomobilom. Po drugi strani pa se je v raziskavi o potovalnih navadah prebivalcev MOL in LUR (2024) pokazalo, da je izmed anketirancev, ki imajo izkušnjo z mestnimi avtobusi LPP, 69,1 % zelo zadovoljnih (ocena 5) ali zadovoljnih (ocena 4) s kakovostjo teh storitev, samo 8,4 % pa zelo nezadovoljnih (ocena 1) ali nezadovoljnih (ocena 2).

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032 in raziskava Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljani in Ljubljanski urbani regiji, 2024

Največ priložnosti za izboljšanje javnega potniškega prometa v Ljubljani se kaže na področju vzpostavitve zmogljivega avtobusnega sistema. V evropskem prostoru take sisteme označujemo s kratico **BRT**, ki okrajšuje angleški termin Bus Rapid Transit. Gre za **učinkovit, hiter in zanesljiv sistem javnega avtobusnega prevoza**, ki se po kakovosti storitve približa železniškemu ali tramvajskemu prometu, a je z vidika investicij bistveno dostopnejši.

Sistem temelji na naslednjih ključnih elementih:

- **ločeni vozni pasovi za avtobuse mestnega in primestnega prometa** (t. i. rumeni pasovi), ki preprečujejo zastoje avtobusov v mestnih gnečah,
- **prednost avtobusov v križiščih** s pomočjo pametnih semaforjev ali posebnih uvozov v križišča,
- **urejene postaje** z višjim standardom, obvezno nadstrešnico in drugo urbano opremo ter dostopnostjo za vse uporabnike,
- **hiter vstop in izstop potnikov** pri več vratih,
- **plačevanje in validiranje vozovnic na postaji ali na daljavo** namesto pri vozniku, kar skrajša čas postankov,
- **visoka frekvenca voženj** in zanesljiv urnik,
- **sodobna vozila na okolju prijazen pogon**,
- **dobra integracija z drugimi prometnimi sredstvi na večmodalnih prestopnih točkah** (vlak, P+R – sistem *parkiraj in se pelji*, sistemi mikromobilnosti).



Časovni okvir veljave CPS MOL 2025–2032 ne zadostuje za izvedbo polno delujočega sistema BRT v Ljubljani, vendar **akcijski načrt ukrepov že vključuje korake, ki vodijo v funkcionalen BRT sistem**, ki bo meščankam in meščanom omogočil, da bodo z mestnim potniškim prometom potovali hitreje in ugodneje kot z osebnim avtomobilom.

Prioritete na področju javnega potniškega prometa

Rezultati splošne ankete o prometu v MOL jasno kažejo, da prebivalci največji poudarek namenjajo prav razvoju javnega potniškega prometa. Največ podpore imajo ukrepi za izboljšanje mestnega avtobusnega sistema in železniškega prometa, pri čemer večina anketirancev poudarja potrebo po pogostejših in hitrejših vožnjah, ki bi bile časovno konkurenčne avtomobilu.

Med ključnimi prioritetami so prenova sheme linij LPP, vzpostavitev rumenih pasov na mestnih vpadnicah ter izgradnja PCL. Visoko podporo ima tudi ureditev večmodalnih prestopnih točk, ki bi omogočile povezovanje avtobusa in vlaka z ostalimi trajnostnimi oblikami mobilnosti (hoja, kolesarjenje, e-mobilnosti in parkirišča P+R).

86 % meščank in meščanov podpira rekonstrukcijo cest z rumenimi pasovi.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032

Poleg tega anketiranci močno podpirajo nadaljnjo posodobitev voznega parka LPP z novimi, okolju prijaznejšimi avtobusi, kar bi zmanjšalo emisije in hrup. Skupna usmeritev tako kaže, da je večina prebivalcev pripravljena uporabljati javni promet pogosteje, če bo ta hitrejši, zanesljivejši in bolje povezan s stanovanjskimi soseskami ter regionalnimi povezavami.

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 11: Prilagoditev linij in frekvenc LPP novim potrebam (spremembam v poselitvi, novim lokacijam delovnih mest ...)

Prilagoditev poteka linij in frekvenc LPP novim potrebam je ena izmed ključnih nalog za dolgoročno učinkovit in privlačen javni potniški promet v Ljubljani. Mesto se stalno spreminja – razvijajo se nova stanovanjska območja, odpirajo se nova delovna mesta in poslovne cone, spreminjajo se nakupovalne navade ter obiski izobraževalnih in zdravstvenih ustanov.

Vse to zahteva, da se javni potniški promet prilagaja dejanskim potrebam prebivalcev, saj lahko le tako ostane konkurenčen osebnemu avtomobilu. Priložnost za izboljšave so predvsem v posodobitvi mreže LPP in dinamičnem upravljanju frekvenc, kar omogoča prilagajanje števila voženj dejanskim prometnim razmeram in potrebam potnikov.

Na območjih z rastjo prebivalstva in delovnih mest je potrebno okrepiti obstoječe linije ali uvesti nove, tudi direktne tangencialne linije, ki bodo med seboj povezale posamezne mestne četrti, brez vožnje skozi mestno središče. V času prometnih konic je nujno povečati število vozil oziroma zagotoviti večja vozila, s čimer se bo bistveno izboljšala uporabniška izkušnja.



80 % meščank in meščanov podpira uvedbo novih linij LPP (npr. št. 10, 16, linija do Postojne).

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032

Ciljni vrednosti za strateško vodilo 11:

- Povečanje števila potovanj na avtobusih mestnega potniškega prometa LPP na minimalno 50.000.000/leto v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je število potovanj znašalo 34.680.233/leto (vir: podatki LPP).
- Povečanje frekvence odhodov avtobusov LPP na dveh najbolj obremenjenih linijah (liniji 1 in 6) v času jutranje in popoldanske prometne konice za najmanj 2 odhoda avtobusov med delovniki in 1 odhod avtobusov v sobotah, nedeljah ter med prazniki v času izvajanja strategije – do leta 2032 (vir: podatki LPP).

Strateško vodilo 12: Integracija vseh sistemov JPP ter parkirišč P+R v regionalno in državno shemo JPP

Integracija različnih sistemov javnega potniškega prometa ter parkirišč P+R v Ljubljani v širšo regionalno in državno shemo je ključna za vzpostavitev sodobnega in učinkovitega javnega prometnega sistema, ki mora prebivalcem in obiskovalcem omogočati enostavno prehajanje med avtobusi, vlaki, sistemi za izposajo koles in souporabo vozil, ne glede na prevoznika oziroma ponudnika storitve. S tem bi se bistveno izboljšala dostopnost do Ljubljane za širši krog prebivalcev LUR in celostne države, kar bi neposredno vplivalo na zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov.

Osrednjega pomena je uvedba enotne integrirane vozovnice za različne oblike javnega potniškega prometa ter poenotenje plačilnih sistemov, kar bi uporabnikom omogočalo uporabo enega medija ali digitalne aplikacije za vse oblike javnega prevoza.

Skupaj z usklajenimi voznimi redi in enotnimi informacijskimi platformami bi se na ta način bistveno izboljšala preglednost ter zanesljivost celotnega sistema. Tako bi bila potovanja hitrejša, bolj predvidljiva in uporabnikom prijaznejša.

78 % meščank in meščanov podpira gradnjo parkirišč po sistemu P+R.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032

Ciljna vrednost za strateško vodilo 12:

- Vzpostavitev najmanj 4 novih ali izboljšanje obstoječih večmodalnih točk, ki združujejo vsaj 4 različne modalitete na območju MOL v času izvajanja strategije – do leta 2032 (vir: podatki MOL).



Strateško vodilo 13: Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov kot osebnih vozil

Na ljubljanskih vpadnicah se v prometnih konicah ustvarjajo daljši zastoji, kar je predvsem posledica, da večina prebivalcev in obiskovalcev za dnevna potovanja še vedno uporablja osebni avtomobil. Da bi javni potniški promet postal resnična alternativa, je ključno zagotoviti, da imajo avtobusi tudi v času prometnih konic hitrejši in zanesljivejši potovalni čas kot osebna vozila. To je mogoče doseči uvedbo rezerviranih (rumenih) prometnih pasov, prednostnim vodenjem v križiščih in pametnim upravljanjem semaforjev, ki dajejo prednost avtobusom.

Še posebej velik potencial predstavlja uvedba sistema hitrega avtobusnega prevoza (BRT)), ki na vpadnicah deluje kot hrbtenica javnega prometa. V tem konceptu avtobusi vozijo po ločenih koridorjih, s hitrim vstopom in izstopom potnikov in racionaliziranim številom postankov. Tak sistem zagotavlja kratke in predvidljive potovalne čase, kar omogoča, da javni promet postane privlačnejši in konkurenčen vožnji z osebnim avtomobilom.

Uvedba BRT na glavnih mestnih vpadnicah bi pomembno prispevala k razbremenitvi mestnega prometa, zmanjšanju zastojev in nižjim emisijam. Obenem bi prebivalcem zagotovila sodobno, udobno in okolju prijazno obliko mobilnosti, ki bi povezovala obrobje mesta in regijo z mestnim središčem. Na ta način bi Ljubljana naredila odločilen korak k trajnostni prometni politiki in postala zgled na področju razvoja javnega potniškega prometa.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 13:

- Skrajšanje povprečnih potovalnih časov avtobusov LPP na dveh najbolj obremenjenih linijah (liniji 1 in 6) v času jutranje in popoldanske prometne konice oziroma na nivoju celotnega dne za najmanj 10 % v času izvajanja strategije – do leta 2032 (vir: podatki LPP).

Strateško vodilo 14: Hitrejše, okolju prijaznejše in udobnejše potovanje do cilja ter izboljšanje uporabniške izkušnje JPP

Hitrejša in udobnejša potovanja z javnim potniškim prometom v Ljubljani so tesno povezana s posodobitvijo in povečanjem voznega parka avtobusov LPP, kar pa je pogojeno tudi s kadrovskimi okrepitevami voznikov. Prebivalci namreč pričakujejo, da bo avtobus konkurenčen avtomobilu tako po času vožnje kot tudi po udobju.

Zato je ključno, da se tisti del voznega parka, ki še ne dosega zelo visokih standardov, nadomesti z novimi, sodobno opremljenimi avtobusi, ki zagotavljajo prijetno uporabniško izkušnjo, hkrati pa so dostopni vsem potnikom, tudi starejšim in osebam z oviranostmi.

Poseben poudarek mora biti na uvajanju avtobusov na alternativna goriva, kot so elektrika, vodik ali biometan. Takšna vozila ne le zmanjšujejo emisije toplogrednih plinov in hrupa v mestu, temveč tudi izboljšujejo podobo Ljubljane kot trajnostne prestolnice. Poleg okoljske učinkovitosti pa sodobni avtobusi ponujajo tudi večje udobje – klimatizirane prostore, digitalne prikazovalnike, brezžični internet in možnost polnjenja mobilnih naprav.



S kombinacijo udobne opreme in okolju prijazne tehnologije se javni potniški promet krepi kot privlačna in sodobna alternativa avtomobilu. Novi avtobusi omogočajo tišjo, čistejšo in prijaznejšo vožnjo, kar spodbuja večje število uporabnikov in dolgoročno zmanjšuje prometne obremenitve. Tako Ljubljana z investicijami v sodoben vozni park povezuje cilje trajnostnega razvoja z višjo kakovostjo življenja svojih prebivalcev.

V letu 2024 je imelo podjetje LPP v voznem parku za izvajanje javnega prevoza potnikov 281 avtobusov, od tega 214 avtobusov v mestnem in 67 avtobusov v medkrajevnem linijskem prevozu potnikov, 20 električnih osebnih vozil, 10 kavalirjev, 2 večnamenski vozili (kombi) in 2 turistična vlakca. Vsi avtobusi razen enega imajo klimatske naprave, 228 avtobusov ima ploščad za invalide in otroške vozičke, v 205 avtobusih so vgrajeni notranji vizualni prikazovalniki postajališč, 210 avtobusov je opremljenih z zvočnimi napovedniki postajališč, ki vožnjo olajšajo slepim in slabovidnim potnikom.

vir: podatki LPP, 2024

Ciljne vrednosti za strateško vodilo 14:

- Povečanje povprečne ocene storitev LPP na podlagi ankete med potniki na avtobusih na najmanj 3,90 v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je povprečna ocena storitev LPP znašala 3,20 (vir: podatki LPP).
- Znižanje povprečne starosti avtobusov LPP na največ 8 let v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je povprečna starost avtobusov znašala 12 let in 4 mesece (vir: podatki LPP).
- Povečanje deleža avtobusov LPP na alternativna goriva na minimalno 60,0 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je delež avtobusov LPP na alternativna goriva znašal 35,0 % (vir: podatki LPP).
- Povečanje deleža avtobusov LPP, opremljenih s ploščadjo za gibalno ovirane osebe in otroške vozičke na 100 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je delež tako opremljenih avtobusov znašal 81 % (vir: podatki LPP).

Strateško vodilo 15: Opremljanje večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst prometa (JPP, kolesarjenje ...) – povezava s strateškim vodilom 10

Opremljanje večmodalnih točk je pomembno predvsem z vidika krepitve infrastrukture javnega potniškega prometa, saj mora prav ta predstavljati hrbtenico trajnostne mobilnosti v Ljubljani. Prestopna vozlišča morajo biti zasnovana tako, da omogočajo hitro, udobno in pregledno povezovanje avtobusov in vlakov z drugimi oblikami prevoza, kot so pešačenje, kolesarjenje, uporaba e-mobilnost ali parkirišč P+R.

Poleg urejene infrastrukture za kolesarje, kar je podrobneje opisano v sklopu Strateškega vodila 10, so ključni del infrastrukture večmodalnih točk tudi sodobno urejena avtobusna in železniška postajališča, ki morajo biti opremljena z nadstrešnicami, digitalnimi prikazovalniki prihodov, jasnimi usmerjevalnimi tablami ter enotnimi plačilnimi in informacijskimi sistemi.



Z razvojem takšne infrastrukture se izboljšata dostopnost in preglednost za uporabnika, obenem pa se skrajša čas prestopanja med različnimi oblikami javnega potniškega prometa.

Ključna prioriteta pri vzpostavljanju novih večmodalnih točk mora biti umeščanje le-teh ob glavnih koridorjih avtobusnega in železniškega prometa, saj prav tam nastajajo največje koncentracije potnikov.

Ciljni vrednosti za strateško vodilo 15:

- Povečanje števila potnikov na Železniški postaji Ljubljana na najmanj 2.750.000/leto v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je število potnikov znašalo 2.625.263 (vir: podatki Slovenskih železnic).
- Povečanje števila potnikov na železniškem postajališču Ljubljana Vodmat na najmanj 180.000/leto v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je število potnikov znašalo 144.806 (vir: podatki Slovenskih železnic).

Opomba: MOL nima neposredne pristojnosti pri izvajanju infrastrukturnih in drugih ukrepov na področju železniškega potniškega prometa, zato lahko na povečanje potnikov na železniških postajališčih vpliva zgolj posredno – z izboljšano dostopnostjo do železniških postajališč, vzpostavitvijo večmodalnih vozlišč ob železniških postajališčih ter z informacijskimi in promocijskimi kampanjami, ki bodo spodbujale uporabo železniškega javnega prometa.



Steber V: Motorni promet

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

Analiza obstoječega stanja na področju motornega prometa

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbrani lokaciji je razvidno, da prebivalci MOL za opravljanje vsakodnevnih potovanj še vedno v večini uporabljajo osebne avtomobile. Čeprav se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, pa se 35 % anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejšo potovanje z osebnimi avtomobili. Anketiranci se v večjem deležu (47 %) ne strinjajo, da je v Ljubljani preveč parkirnih mest, oziroma da so ta premalo upravljana, obenem pa 34 % anketirancev meni, da je parkirišč trenutno premalo in da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete.

Dve tretjini anketirancev (66 %) se sicer strinjata, da je v Ljubljani avtomobilov preveč, zato naj se jim na posameznih lokacijah omeji dostop in s tem izboljša razmere za druge oblike mobilnosti. Hkrati se enak delež anketirancev strinja tudi, da je treba izboljšati dostopnost informaciji o možnostih parkiranja osebnih vozil v mestnem središču, 50 % pa jih meni, da je treba v Ljubljani izboljšati ponudbo storitev souporabe električnih vozil.

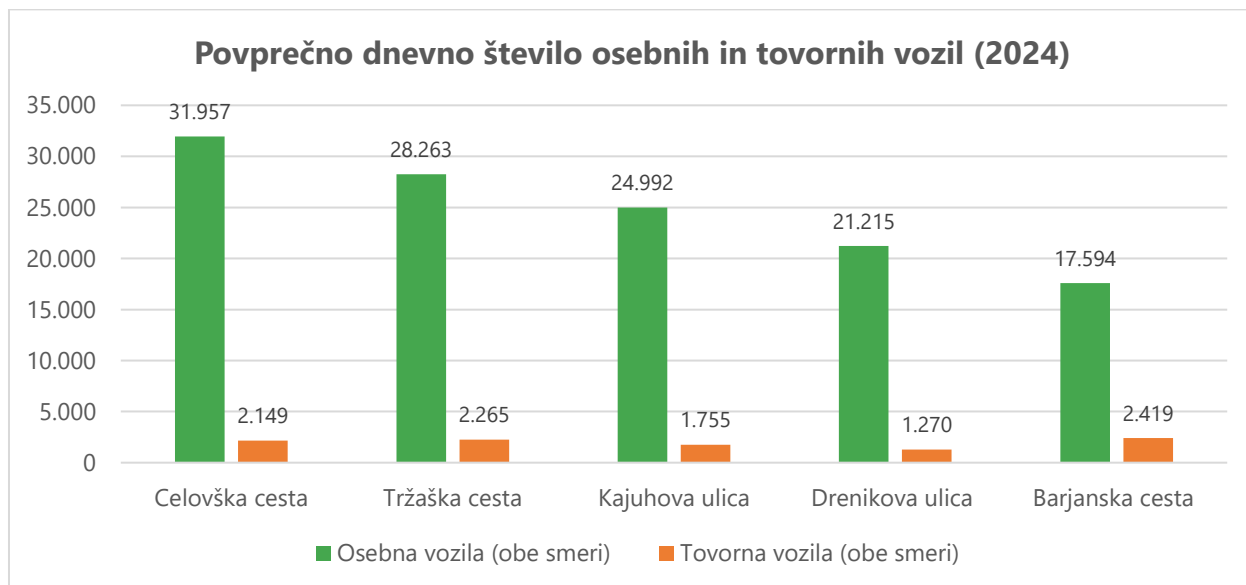
S štetjem prometa oziroma analizo avtomatskih števec prometa na petih glavnih cestah v Ljubljani je bilo ugotovljeno, da delež osebnih motornih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 78,9 %. Če temu deležu prištejemo še delež lahkih in težkih tovornih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 85,5 %.

vir: štetje prometa v okviru CPS MOL 2025–2032

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih in ustanovah v MOL, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebnem avtomobilu pripelje samih (38 %), 11 % zaposlenih v osebnem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike, enak delež zaposlenih (11 %) pa se v avtomobilu pripelje kot sopotnik. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 25 % osnovnošolcev.

Bolj optimistično sliko kaže analiza deležev notranjih in ciljno-izvornih potovanj na območju MOL po prevoznih načinih na delovni dan, ki so jih opravili prebivalci MOL, prebivalci ostalih občin LUR in prebivalci preostale Slovenije. Ta kaže, da je na območju MOL slaba polovica (49,3 %) potovanj opravljenih z osebnim avtomobilom, preostali delež pa z drugimi trajnostnimi oblikami mobilnosti.

Vir: raziskava Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljani in Ljubljanski urbani regiji, 2024



Povprečno število osebnih in tovornih vozil v enem dnevu na lokacijah stacionarnih merilnikov – podatek PLDP za mesec oktober 2024 (vir: podatki Mestne občine Ljubljana, JP LPT d.o.o.)

Gibanje prometnih obremenitev v MOL je razvidno tudi iz analize podatkov avtomatskih števecv prometa na avtocestnem obroču. Prometne obremenitve PLDP (povprečen letni dnevni promet) so se po letu 2020, ko je bil na nivoju celotne države zaznan občuten upad prometnih obremenitev zaradi epidemije Covid-19, na vseh štirih krakih avtocestnega obroča ponovno znatno povečale.

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 174 Ljubljana (Savlje – Ind. Cona Šiška) – severna obvoznica									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	71.184	178	60.714	190	6.152	620	420	518	2.392
2020	60.932	162	50.266	90	5.774	674	492	524	2.950
2021	66.000	158	54.786	96	6.378	672	482	524	2.904
2022	67.656	176	57.004	132	6.454	592	436	472	2.390
2023	65.110	188	56.028	118	6.022	530	402	366	1.456

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

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 178 Ljubljana (Peruzzijska – Barjanska) – južna obvoznica									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	72.000	53	57.240	335	6.916	911	465	1.143	4.937
2020	55.619	49	43.505	130	5.606	829	417	1.034	4.049
2021	65.000	160	50.635	170	6.800	845	470	1.070	4.850
2022	72.328	139	57.167	268	6.824	791	471	1.084	5.584
2023	77.393	181	60.366	329	7.655	818	553	1.298	6.193

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



Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 180 Ljubljana (Litijška – razcep Malence) – vzhodna obvoznica									
Leto	PLDP	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	67.229	72	54.861	155	6.428	830	557	716	3.610
2020	51.514	84	41.763	45	5.451	628	448	499	2.596
2021	57.633	126	46.310	67	6.281	655	454	565	3.175
2022	65.315	146	51.702	132	7.121	831	544	785	4.054
2023	67.900	164	53.296	161	7.357	852	599	930	4.541

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

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 855 Ljubljana (Brdo – Kozarje) – zahodna obvoznica									
Leto	PLDP	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	78.610	114	64.949	330	7.840	975	468	747	3.187
2020	65.184	85	52.069	137	6.833	1.025	499	799	3.737
2021	73.578	223	58.332	154	8.131	1.077	594	859	4.208
2022	78.224	277	63.560	218	8.763	860	522	701	3.323
2023	77.620	286	63.980	236	8.592	777	542	644	2.563

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

Hitrosti motornih vozil v MOL je možno spremljati preko stacionarnih merilnikov hitrosti, ki so postavljeni na lokalnem cestnem omrežju. Z analizo je bilo ugotovljeno, da so hitrosti motornih vozil v Ljubljani pogosto še vedno previsoke.

V procesu priprave CPS MOL 2025–2032 so bili analizirani podatki o hitrostih motornih vozil na 24 stacionarnih merilnikih hitrosti v Ljubljani (podatki za oktober 2024), pri čemer je bilo ugotovljeno, da v povprečju več kot tretjina voznikov (38 %) mimo merilnih mest vozi nad omejitveno hitrostjo.

vir: podatki stacionarnih merilnikov hitrosti v MOL, 2024

Izzivi na področju motornega prometa

MOL se po mnenju vključene strokovne javnosti in na osnovi analiz, opravljenih v procesu priprave te strategije, sooča z velikim deležem uporabe motornega prometa, kar povzroča zastoje in slabšo kakovost zraka. Težave izhajajo iz velikega števila dnevnih migrantov in tranzitnega prometa ter nizke zasedenosti vozil. Prometno varnost vseh udeležencev v prometu na eni strani poslabšujejo previsoke hitrosti, objestna vožnja in premalo nadzora, na drugi strani pa mestoma slabo urejena in vzdrževana prometna infrastruktura, s premalo ozelenitve.



Kljub temu da MOL v številnih projektih izboljšuje infrastrukturo za vse udeležence v prometu, vključno s površinami za pešce, kolesarje in javni potniški promet ter s spremembami prometnih režimov otežuje ali preprečuje tranzitni promet⁸, nekateri anketiranci izpostavljajo, da se v sklopu obnov prometne infrastrukture prednost pogosto še vedno daje motornemu prometu, kar še dodatno povečuje dnevni pritok vozil v Ljubljano.

Promet dodatno obremenjujejo tovorna in dostavna vozila, ki zlasti v času jutranje prometne konice poslabšujejo prometne razmere v pešconah in drugih območjih z omejenim motornim prometom. Izkoriščenost dostavnih vozil je nizka, kar povečuje število voženj in s tem prometne obremenitve na mestnem cestnem omrežju.

Tovorna vozila, ki v mestih izvajajo dostave, so v povprečju zasedena manj kot 40 %. Več kot 20 % vseh voženj v mestih se opravi s praznimi tovarnimi vozili.

vir: Načrt upravljanja mestne logistike za središče Ljubljane do leta 2030 – osnutek (2023)

Med ključnimi težavami mestne logistike so še pomanjkanje dostavnih mest, ekološka zastarelost in dimenzijska neprilagojenost voznega parka dostavljavcev, pomanjkanje logistične infrastrukture (predvsem skladišč in pretovornih točk na primernih lokacijah), nedoločenost dostavnih poti, neoptimalen dostavni čas glede na potrebe prebivalcev, tehnološko zastarel sistem izdajanja dovolilnic za dostavo v območjih za pešce ter pomanjkljiv nadzor.

Velik izziv predstavlja tudi manj učinkovita parkirna politika. Zaradi neoptimalnega upravljanja in parkirnih režimov so parkirišča, zlasti na širšem območju mestnega središča in v stanovanjskih soseskah, pogosto polno zasedena, kar povečuje število nepotrebnih voženj motornih vozil pri iskanju prostega parkirnega mesta. Pogosti so tudi primeri nepravilnega parkiranja na pločnikih, kolesarskih poteh in zelenicah, nadzor pa je tudi zaradi kadrovskih težav pristojnih služb omejen. Garažne hiše, ki so večinoma v zasebni lasti, so predrage, zato se vse več površin na terenu spreminja v parkirišča, ki so pogosto slabo opremljena (manjkajo na primer parkirni prostori za električna vozila, motorje).

Priložnosti na področju motornega prometa

MOL ima priložnost za celovito preoblikovanje obstoječih potovalnih navad prebivalcev in prebivalcev z ukrepi, ki zmanjšujejo prevlado motornega prometa in hkrati spodbujajo druge trajnostne oblike mobilnosti. Med ukrepe za omejevanje motornega prometa in izboljšanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu spadajo nižje omejitve hitrosti znotraj obvoznice, spremembe krmilnih programov semaforjev, ki se jih v večji meri prilagodi pešcem in kolesarjem, omejitve tranzitnega in tovarnega prometa, vključno z ureditvijo nizkoemisijских con, ter ureditve sistemov enosmernih ulic z namenom prekinitev obvozov, ki jih tranzitni promet uporablja v času zastojev na glavnih cestah.

⁸ Z namenom zmanjšanja tranzitnega prometa je MOL v letu 2025 uvedla spremembe prometnega režima na nekaterih območjih v mestu, na primer v Stanežičah in v Šiški. Z omejitvami za motorni promet, preoblikovanjem dvosmernih ulic v enosmerne, zarisom novih kolesarskih površin, ureditvijo hitrostnih ovir in drugih ukrepov za znižanje hitrosti, so pridobili predvsem tamkajšnji stanovalci, pešci in kolesarji.



Preureditev dvosmernih cest v sistem enosmernih ulic in vzpostavitev nizkoemisijskih con bosta izvedeni na podlagi izdelanih strokovnih podlag za določitev območij prijaznega prometa, Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP), v povezavi z omejevanjem dostopa za avtomobile in ukinjanjem parkirnih mest na površini, ter dokumenta Vizija Ljubljane 2045, ki je trenutno v zaključni fazi.

Dodatna priložnost za ukinjanje parkirnih mest na terenu oziroma preoblikovanje le-teh v javne zelene površine ter površine za pešce in kolesarje je tudi gradnja javnih garažnih hiš v upravljanju MOL.

54 % meščank in meščanov podpira omejitve hitrosti na 30 km/h na vseh ulicah znotraj notranjega cestnega obročja (znotraj območja, ki ga definirajo Bleiweisova, Tivolska, Trg OF, Masarykova, Njegoševa, Roška, Karlovška, Zoisova in Aškerčeva cesta) – za izboljšanje varnosti in kakovosti zraka, medtem ko predloga tega ukrepa ne podpira 28 %.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru OCPS MOL, 2025

Med ključne strateške ukrepe za zmanjševanje deleža rabe motornih vozil spada tudi omejevanje vstopa motornih vozil v mesto z uvedbo plačila vstopne takse (koncept UVAR, ang. Urban Vehicle Access Regulations), pri čemer se bo z izdelavo študij preverila smiselnost tega ukrepa oziroma pod kakšnimi pogoji bi se tak sistem v Ljubljani lahko vzpostavil (dolgoročni učinki, prednosti, izzivi ...).

Drugi pomembnejši strateški ukrepi za zmanjšanje deleža rabe motornih vozil so še spodbude k pripravi mobilnostnih načrtov za ustanove, predvsem velike generatorje prometa, uvajanje maksimalnih parkirnih normativov v prostorske akte ter organizacija kampanj in promocijskih akcij za manj voženj z motornimi vozili.

46 % meščank in meščanov podpira uvedbo takse za vstop v mesto (od ljubljanske obvoznice proti mestnemu središču) za nerezidente Ljubljane, 36 % pa tega ukrepa ne podpira.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru OCPS MOL, 2025

Posebno pozornost v stebru motorni promet je treba nameniti ukrepom s področij parkiranja in mestne logistike. Veliko priložnost pri spreminjanju obstoječih potovalnih navad predstavljajo ukrepi parkirne politike, kot so npr. strožji parkirni režimi v mestnem središču in stanovanjskih soseskah, višje cene parkiranja, zlasti za nerezidente, vzpostavitev sistema digitalnega nadzora nad nepravilnim parkiranjem in višje globe za nespoštovanje predpisov. Hkrati je pričakovati postopno zmanjševanje parkirišč v mestnem središču in soseskah ter njihovo preurejanje v javne in zelene površine.

Na področju mestne logistike se priložnosti kažejo v novem sistemu regulacije dostav, razvoju dostavnih konsolidacijskih centrov, razširitvi mreže paketomatov, uvedbi dostavnega vozila po vzoru potniškega »Kavalirja« ter vzpostavitvi sistema izposoje tovornih koles na širšem območju Ljubljane.



Prioritete na področju motornega prometa

Anketni rezultati kažejo, da prebivalci Ljubljane v večini ne podpirajo širitve cest in posledično izboljševanja dostopa do mestnega središča in stanovanjskih sosesk z uporabo motornega prometa. Namesto tega večina izpostavlja, da je v mestu preveč avtomobilov in da bi bilo treba soseske v določenem obsegu zapreti za motorni promet ter vzpostaviti skupne javne površine. Poudarek je na omejevanju avtomobilov, saj 60 % anketirancev meni, da to bistveno izboljšuje razmere za trajnostno mobilnost, kar se sklada tudi z visoko podporo (86 %) rekonstrukcijam cest s poudarkom na infrastrukturi za pešce, kolesarje in javni potniški promet.

Med prioritetami je jasno izražena podpora razvoju parkirne politike, ki zmanjšuje privlačnost vožnje z motornimi vozili v mestno središče. Kar 76 % vprašanih podpira dodatna parkirišča P+R na obrobju, ankete pa kažejo tudi, da si prebivalci bolj kot nova parkirišča želijo več parkov in zelenih površin. Ključna prioriteta MOL je izdelava in sprejetje NIPP, ki bo celovito obravnaval področje parkiranja, vključno z določitvijo pogojev parkiranja, upravljanja parkirnih površin in nadzora.

Spreminjanje vsakodnevnih potovalnih navad prebivalcev bo MOL naslavljala tudi s spodbujanjem izdelave mobilnostnih načrtov za ustanove, predvsem velike generatorje prometa, s katerimi se bo na podlagi izvedenih analiz pripravilo ustanovam prilagojene akcijske načrte ukrepov za zmanjšanje deleža uporabe osebnega avtomobila za prihod na delo.

Na področju tovornega prometa in mestne logistike je kratkoročna prioriteta vezana na izdelavo in sprejetje področnega Načrta upravljanja mestne logistike (NUML), dolgoročna (do 2040) pa vzpostavitev konsolidacijskega tovornega terminala, skladno z revidirano uredbo o smernicah EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T). NUML se izdela skladno z strateškimi cilji MOL, pri čemer naj akcijski načrt ukrepov v NUML upošteva tudi oba horizontalna cilja v CPS MOL 2025–2032 (npr. razširitev mreže paketomatov znotraj MOL, s čimer se sledi horizontalnemu cilju »Mesto kratkih poti (15-minutno mesto)« ter uvedba okolju prijaznih dostavnih vozil in sistema izposoje tovornih koles, s čimer se sledi horizontalnemu cilju »Ogljično nevtralna Ljubljana«).

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 16: Manj voženj, opravljenih z osebnim vozilom, še posebej za kratke poti znotraj mesta – z umirjanjem in omejevanjem motornega prometa

Velik del vsakodnevnih potovanj na območju MOL je mogoče brez težav opraviti peš, s kolesom ali z javnim potniškim prometom, kar bi bistveno zmanjšalo prometne zastoje in obremenitev cest. Spodbujanje alternativ osebnemu avtomobilu pa brez dvoma zahteva vlaganja v kakovostno infrastrukturo za pešačenje, kolesarjenje in javni potniški promet. To pomeni predvsem širitev pločnikov, gradnjo neprekinjenih in varnih kolesarskih povezav, ozelenjevanje in osenčenje javnih površin ter širitev javnih sistemov izposoje koles in e-mobilnosti tudi izven mestnega središča. Ob tem je treba izboljšati ponudbo javnega potniškega prometa s pogostejšimi in hitrejšimi linijami, ki bodo časovno konkurenčne vožnji z osebnim avtomobilom. Alternativo lastništvu osebnega avtomobila predstavljajo tudi sistemi souporabe vozil.



Kljub izboljšanju infrastrukture za trajnostne oblike mobilnosti pa je v želji po spreminjanju obstoječih potovalnih navad ključno tudi omejevanje motornega prometa tam, kjer to najbolj vpliva na kakovost življenja. Uvajanje območij umirjenega prometa, širitev območij za pešce ter učinkovitejše upravljanje parkiranja z višjimi cenami parkirnine v središču mesta in večjo ponudbo parkirišč P+R na obrobju zmanjšujejo privlačnost vožnje po mestu.

Ob tem je nujno zagotoviti, da so storitve vsakdanjega življenja (trgovine, šole, vrtci in zdravstvene ustanove) dobro dostopne v vseh stanovanjskih soseskah in mestnih četrtih, s čimer se zmanjšujejo potrebe prebivalcev po vsakodnevnih daljših potovanjih.

Pomembno vlogo pri doseganju zastavljenega cilja imajo tudi ozaveševalne kampanje, ki spodbujajo prebivalce k trajnostni mobilnosti in poudarjajo zdravstvene, okoljske ter ekonomske koristi manjše uporabe avtomobilov. Le s kombinacijo infrastrukturnih ukrepov, prometnega upravljanja in spremembe navad lahko Ljubljana zmanjša odvisnost od avtomobila in se približa cilju trajnostno naravnane, bolj zdravega in prijaznega mesta.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 16:

- Zmanjšanje deleža osebnih vozil na merilnih mestih na največ 65,0 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je ta delež znašal 78,9 % (vir: podatki avtomatskih števecv prometa na lokalnih cestah).

Strateško vodilo 17: Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom - zaustavitev na obrobju Ljubljane oziroma čim bližje izvoru

Dnevne migracije z avtomobili v Ljubljano predstavljajo enega največjih izzivov za prometno pretočnost, kakovost zraka in splošno bivalno okolje. Veliko število zaposlenih se vsak dan vozi v Ljubljano iz okoliških občin ter širše, pri čemer večina potuje z lastnim osebnim vozilom, kar pomeni, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj malenkost večja kot 1 oseba na vozilo. To ustvarja prometne zastoje na vpadnicah, povečuje emisije in zmanjšuje privlačnost javnih površin v mestnem središču. S tega vidika je pomembno spodbujati sopotništvo (skupno potovanje več oseb v enem vozilu).

Ključ do rešitve je zaustavljanje dnevnih migrantov čim bližje izvoru potovanja oziroma na obrobju Ljubljane. Z razvojem parkirišč P+R ter kakovostnimi povezavami do mesta z javnim potniškim prometom, sistemi za izposajo koles ali souporabo vozil je mogoče zmanjšati dnevno število avtomobilov, ki vstopajo v mesto. Ob tem je nujna tudi boljša usklajenost regionalnih avtobusnih in železniških povezav, saj lahko le z zanesljivimi, pogostimi in cenovno dostopnimi alternativami prebivalci Ljubljane in drugih občin izberejo drugačne oblike mobilnosti za prihod na delovno mesto.



Kot dolgoročen ukrep lahko MOL razmišlja tudi o uvedbi plačila takse za vstop v mesto, kar bi dnevne migrante dodatno odvrčalo od nepotrebnih voženj z avtomobilom v Ljubljano. V kombinaciji z razvojem večmodalnih vozlišč, integracijo vozovnic in podporo delodajalcem pri izvajanju njihovih ukrepov za spodbujanje trajnostnih prihodov na delo, bi tak ukrep bistveno pripomogel k zmanjšanju prometa, izboljšanju kakovosti zraka ter ustvarjanju bolj zdravega in prijaznega mestnega okolja.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 17:

- Zmanjšanje deleža osebnih vozil na merilnih mestih na največ 65,0 % v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je ta delež znašal 78,9 % (vir: podatki avtomatskih števecv prometa na lokalnih cestah).

Strateško vodilo 18: Zmanjšanje površin, namenjenih osebnemu motornemu prometu; te se namenijo drugim udeležencem v prometu (pešcem, kolesarjem, JPP)

Zmanjšanje površin, namenjenih osebnemu motornemu prometu, je eden ključnih ukrepov za ustvarjanje bolj trajnostnega in prijaznega mestnega okolja v Ljubljani. Prevelik delež javnega prostora trenutno zasedajo ceste in parkirišča za avtomobile, kar spodbuja njihovo uporabo ter zmanjšuje kakovost bivanja. S celovitimi prenovami teh površin lahko mesto učinkovito omeji rast prometa z osebnimi vozili in spodbudi alternativne oblike mobilnosti.

Prenovljene in motornega prometa osvobodjene javne površine se lahko v večji meri namenijo pešcem, kolesarjem in javnemu potniškemu prometu. To pomeni širše pločnike, varne in neprekinjene kolesarske povezave, več rezerviranih (rumenih) pasov za avtobuse ter več zelenih površin, ki izboljšujejo udobje in varnost vseh udeležencev v prometu. Takšne spremembe prinašajo tudi pozitivne učinke na zdravje prebivalcev, saj spodbujajo dnevna aktivna potovanja z uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Drugi pomembni vidik celovitih prenov cest in drugih javnih prostorov je izboljšanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu. V sklopu celovitih prenov, zlasti na območju mestnega središča in stanovanjskih sosesk, je treba več pozornosti nameniti ukrepom za umirjanje prometa, kot so znižanje omejitev hitrosti, postavitve grbin, dvignjenih ploščadi, cestnih otokov, merilnikov hitrosti ter uporaba drugačnih talnih oblog. Z zmanjšanjem hitrosti motornih vozil se poveča preglednost, zmanjša število nesreč ter izboljša občutek varnosti pešcev in kolesarjev, hkrati pa takšni ukrepi ustvarjajo bolj mirno in prijetno urbano okolje, ki spodbuja trajnostne oblike mobilnosti.

78 % meščank in meščanov podpira izvajanje ukrepov za umirjanje prometa (znižanje omejitve hitrosti, grbine, ploščadi, cestni otoki, tlakovanje, merilniki hitrosti ...).

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL 2025–2032



Celovite prenovе prometnega prostora v korist trajnostne mobilnosti dolgoročno povečujejo učinkovitost celotnega prometnega sistema. Manj avtomobilov na cestah pomeni manj zastojev, hrupa in emisij, hkrati pa več prostora za kakovostne javne prostore, druženje in razvoj mestne identitete. Ljubljana lahko s tem pristopom postane zgled trajnostne preobrazbe, kjer je javni prostor namenjen ljudem in ne avtomobilom.

Ciljna vrednost za strateško vodilo 18:

- Celovita rekonstrukcija najmanj dveh mestnih vpadnic v času izvajanja strategije – do leta 2032. Do leta 2024 so bile celovito rekonstruirane tri mestne vpadnice – Dunajska, Tržaška in Litijska cesta (vir: podatki MOL).

Strateško vodilo 19: Vzpostavitev parkirne politike, ki uravnava število ter pogoje za uporabo parkirnih mest, omejuje rast njihove skupne ponudbe, zmanjšuje privlačnost dolgotrajnega parkiranja v mestnem jedru in hkrati spodbuja ozelenitev parkirnih površin

Vzpostavitev celovite, strožje parkirne politike v MOL je nujna za učinkovito upravljanje prometa in javnega prostora. Prekomerno število parkirnih mest, zlasti na nivoju terena, spodbuja uporabo osebnih avtomobilov, kar povečuje zastoje, emisije in prometne obremenitve v mestnem jedru in širše. Z uravnavanjem števila parkirnih mest in pogojev za njihovo uporabo se lahko omeji rast uporabe osebnih vozil, hkrati pa se razvoj preusmeri v trajnostne oblike mobilnosti.⁹

Pomemben element takšne parkirne politike je omejevanje privlačnosti dolgotrajnega parkiranja v mestu. To se lahko doseže z višjimi cenami parkirin, časovnimi omejitvami in usmerjanjem dolgotrajnega (celodnevnega) parkiranja na obrobje mesta, kjer so na voljo parkirišča P+R z neposrednimi povezavami do središča. Na ta način se zmanjšuje število vozil v centru, sprošča javni prostor ter izboljšuje prometna pretočnost in kakovost zraka.

NIPP, ki ga bo MOL v skladu z načrtom pripravila v prvih letih izvajanja strategije, mora temeljiti na jasnih ciljih zmanjšanja odvisnosti od avtomobila, omejevanja števila parkirnih mest v mestnem jedru ter spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa, kolesarjenja in hoje. Načrt naj določi konkretne ukrepe, kot so širitev območij plačljivega parkiranja, postopno zviševanje cen parkirin, časovne omejitve parkiranja, širitev sistema P+R na obrobju mesta, digitalno spremljanje zasedenosti parkirišč, ozelenjevanje parkirnih površin, hkrati pa naj natančno definira upravljanje in nadzor nad parkirnimi površinami.

Več meščank in meščanov podpira širitev območij plačljivega parkiranja na javnih površinah, nova javna parkirišča in garažne hiše, kot pa ne podpira.

vir: anketa o prometu s splošno javnostjo v okviru CPS MOL, 2025–2032

⁹ Kljub usmeritvi k zmanjševanju števila parkirnih mest se od mesta pričakuje, da omogoči parkiranje za občane, zato so na voljo parkirne dovolilnice za stanovalce posameznih območij. S tem MOL daje prednost parkiranju vozil prebivalcev dotičnega območja in odvrta dnevne migrante, da tam parkirajo svoja vozila za daljši čas.



V novi parkirni politiki MOL naj ima optimizacija upravljanja in uporabe obstoječih parkirnih površin prednost pred gradnjo novih, vključno z možnostjo preoblikovanja parkirišč na nivoju terena v bolj kakovostne urbane zelene javne prostore, ki so prvenstveno namenjeni ljudem in ne avtomobilom. S tem se poveča estetska vrednost mesta, izboljšuje mikroklima in krepi identiteta Ljubljane kot zelene prestolnice ter mesta v Misiji 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest.

Ciljni vrednosti za strateško vodilo 19:

- Izdelava in sprejetje Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP MOL) do konca leta 2027.
- Izvajanje ukrepov Načrta izvajanja parkirne politike, skladno s pripadajočim akcijskim načrtom (po sprejetju NIPP).



Mestna občina
Ljubljana



I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija



Nabor ukrepov za izboljšanje prometa v Mestni občini Ljubljana

Foto: zavod Štaderzen



Akcijski načrt

Akcijski načrt v okviru CPS MOL je izdelan za sedemletno 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 MOL v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, vire financiranja, odgovornost za izvajanje ukrepov, zahtevnost ukrepa, časovnico izvajanja in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov. Dodatno vsebuje tudi oceno vpliva na emisije v luči doseganja ciljev ogljične nevtralnosti.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v neposredni pristojnosti MOL (to je v akcijskem načrtu jasno označeno). Izvajanje teh ukrepov s strani države in drugih pristojnih institucij bo bistveno pripomoglo k izboljšanju prometnih razmer na širšem območju Ljubljane, zato je njihova vključenost v akcijski načrt z vidika celostne obravnave prometa smiselna.

Ukrepe iz akcijskega načrta lahko MOL realizira na površinah, ki so v njeni lasti oziroma v upravljanju.

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



Pomen kratic v akcijskem načrtu:

AP	Avtobusno postajališče/postaja
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DRSV	Direkcija Republike Slovenije za vode
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
JHL	Javni holding Ljubljana
JP LPT	Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice
JPP	Javni potniški promet
K+R	Poljubi in se odpelji (ang. »kiss and ride«)
KŽ	Mestna občina Ljubljana, Kabinet župana
LPP	Ljubljanski potniški promet
MOL	Mestna občina Ljubljana
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
MR	Mestno redarstvo
MU MOL	Mestna uprava Mestne občine Ljubljana
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
NIPP	Načrt izvajanja parkirne politike
NUML	Načrt upravljanja mestne logistike
OGDP	Mestna občina Ljubljana, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet
OPVI	Mestna občina Ljubljana, Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje
OŠ	Osnovne šole
OUP	Mestna občina Ljubljana, Oddelek za urejanje prostora
OVO	Mestna občina Ljubljana, Oddelek za varstvo okolja
OZSV	Mestna občina Ljubljana, Oddelek za zdravje in socialno varnost
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. »park and ride«)
RRA LUR	Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije
SD	Mestna občina Ljubljana, Služba za digitalizacijo
SLS	Mestna občina Ljubljana, Služba za lokalno samoupravo
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana
SŽ	Slovenske železnice
ŽP	Železniško postajališče/postaja



STEBER	STRATEŠKO VODILO	OPIS UKREPOV	OCENA VREDNOSTI Z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA (enostavni, srednje zahtevni, zelo zahtevni)	ROK IZVEDBE (P = prioritetni ukrep)	Ocena vpliva na emisije (majhen, srednji, velik vpliv)
		CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE						
I.	1	Ukrep 1: Analiza ponudbe in potenciala s koraki za vzpostavitev koncepta 15-minutnega mesta na ravni četrtnih središč.	50.000 eur	MOL	OGDP, OUP, SLS	* (enostavno)	2026	* (majhen vpliv)
I.	2	Ukrep 2: Načrtovanje in izvajanje promocijskih kampanj, izobraževalnih dogodkov in sodelovanj z lokalnimi deležniki (šole, podjetja, društva), ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in uporabo JPP kot alternativo avtomobilu za potovanja po mestu (tudi za obiskovalce), do mesta ter za prihod na delo, v šolo in po opravkih – vključevanje deležnikov in splošne javnosti v proces celostnega prometnega načrtovanja.	15.000 eur/leto	MOL	OGDP, OPVI, SLS, KŽ	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I.	3	Ukrep 3: Merjenje, zbiranje, spremljanje prometnih podatkov in njihova uporaba za odločanje ter nadaljnje ukrepanje (števcji, digitalna tehnologija ...).	50.000 eur/leto	MOL	OGDP, SD, JP LPT	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I.	2	Ukrep 4: Kampanje ozaveščanja o prednostih trajnostne mobilnosti, splošni kulturi voznikov in udeležbi v prometu ter koristih učinkov načrtovanih oz. izvedenih ukrepov.	10.000 eur/leto	MOL	OGDP, KŽ	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I.	2	Ukrep 5: Promocija, ozaveščanje in izobraževanje o uporabi JPP in drugih storitvah mestne mobilnosti; izboljšanje mobilnosti starejših in najmlajših.	10.000 eur/leto	MOL	OGDP, KŽ, OPVI, OZSV	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I.	3	Ukrep 6: Spremljanje učinkovitosti izvajanja CPS: delež izvedenih ukrepov, monitoring in evalvacija.	5.000 eur/leto	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I.	1, 2	Ukrep 7: Zagotavljanje in posodabljanje pametnih informacijskih sistemov za izkoriščanje večmodalnosti in načrtovanja poti v MOL (in RS)	100.000 eur/leto	MOL, JHL (RS)	JHL, OGDP, (MOPE)	*** (zelo zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
I.	1, 2, 3	Ukrep 8: Testno vpeljevanje prometnih ukrepov in preureditev javnega prostora z metodami taktičnega urbanizma.	15.000 eur/leto	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
I.	1	Ukrep 9: Celovita preureditev glavnih mestnih cest po meri pešca in kolesarja (Šmartinska cesta, Dolenjska cesta, Jurčkova cesta, Tbilisijska ulica, Barjanska cesta, PCL...) ter gradnja novih povezav v skladu z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	15.000.000 eur/leto	MOL	OGDP	*** (zelo zahtevno)	2032	*** (velik vpliv)
I.	1	Ukrep 10: Urejanje kakovostnega javnega prostora (umik prometa, ozelenitev, prostori za druženje, vodni elementi, prosti čas, igro).	2.500.000 eur	MOL	OGDP, OVO	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
I.	1	Ukrep 11: Urejanje območij prijaznega prometa, preusmerjanje prometnih tokov, omejitev motornega prometa znotraj enot (superbloki, circulation plan ...).	1.500.000 eur	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
I.	1	Ukrep 12: Ureditev rekreacijskih poti z vsebinami ob njih: površine za pešce in kolesarje, zelene površine, igrišča in telovadna oprema.	1.500.000 eur	MOL	OGDP, OŠ	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I.	1	Ukrep 13: Posodobitev parkirnih normativov (OPN MOL ID) skladno z načeli trajnostnega prometnega in prostorskega načrtovanja.	/	MOL	OUP	* (enostavno)	2029	** (srednji vpliv)



STEBER	STRATEŠKO VODILO	OPIS UKREPOV	OCENA VREDNOSTI Z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA (enostavni, srednje zahtevni, zelo zahtevni)	ROK IZVEDBE (P = prioritetni ukrep)	Ocena vpliva na emisije (majhen, srednji, velik vpliv)
		CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE						
I.	2	Ukrep 14: Omogočanje izvedbe programov na področju prometne vzgoje, izobraževanja, usposabljanja in varne mobilnosti	10.000 eur/leto	MOL	SPVCP, OGD, OPVI, MR	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I.	1	Ukrep 15: Preureditve ulic po načelu skupnega prometnega prostora.	500.000 eur/leto	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
I.	1	Ukrep 16: Izdelava strokovnih podlag za določitev območij prijaznega prometa (obvezne strokovne podlage za prostorsko načrtovanje po ZCPN).	50.000 eur	MOL	OGDP, OUP	** (srednje zahtevno)	2026	** (srednji vpliv)
I.	1, 2, 3	Ukrep 17: Preveritev ustreznosti oblikovanih kazalnikov v kontekstu novih zakonskih aktov, dokumentov in smernic na nivoju Evropske unije.	10.000 eur	MOL	OGDP	* (enostavno)	V koordinaciji z MOPE	* (majhen vpliv)
I.	1	* Ukrep 18: Sodelovanje MOL pri vzpostavitvi Ljubljanskega prometnega vozlišča , ki zajema: širitev avtocestnega obroča in priključnih krakov, severna tangenta, Železniško omrežje ljubljanskih postaj, dvotirnost vseh železniških prog v MOL, ureditev Ljubljanskega železniškega vozlišča, državne kolesarske povezave.	/	MZI, DRSI, DARS	MZI, DRSI, DARS	*** (zelo zahtevno)	kontinuirano	*** (velik vpliv)
		HOJA						
II.	4, 5, 6	Ukrep 19: Izboljšanje dostopnosti do večmodalnih in drugih pomembnih točk, javnih ustanov ter lokalnih središč, ureditev nevarnih točk in boljše vzdrževanje površin za pešce: širši pločniki, umik ovir (zapornice, oglasni panoji), ureditev dotrajanih peš površin, dodatna urbana oprema, ureditev klančin, taktilnih označb in drugih ureditev za osebe z oviranostmi.	750.000 eur/leto	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
II.	4, 5, 6	Ukrep 20: Ureditev manjkajočih peš povezav, pločnikov ter prehodov za pešce (in kolesarje) na območju lokalnih središč, ob postajališčih JPP, na območju šol in vrtcev, ob rekreacijskih poteh in ob vpadnicah.	500.000 eur/leto	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
II.	6	Ukrep 21: Urejanje varnih šolskih poti in urejanje ter umirjanje prometa v okolici vrtcev in šol (sistem določanja varnih šolskih poti, opredelitev neurejenih točk, omejitve hitrosti, šolske ulice - zapore za motorni promet v času prihoda v šolo ...).	200.000 eur/leto	MOL	OGDP, SPVCP, OPVI	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
II., III.	4, 5, 6, 7, 8, 9	Ukrep 22: Izboljšanje obstoječih prehodov za pešce (in kolesarje): boljša preglednost za vse udeležence, krajši in širši prehodi, umik ovir iz preglednega polja pešca (npr. parkirana vozila), ureditev prehodov na dvignjeni grbini ali ploščadi, optimizirani programi semaforjev po meri pešca (in kolesarja) primerna osvetljenost, urejene površine za pešce na obeh straneh prehoda, označitev prehodov čez kolesarske steze.	100.000 eur/leto	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)



STEBER	STRATEŠKO VODILO	OPIS UKREPOV	OCENA VREDNOSTI Z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA (enostavni, srednje zahtevni, zelo zahtevni)	ROK IZVEDBE (P = prioritetni ukrep)	Ocena vpliva na emisije (majhen, srednji, velik vpliv)
		HOJA						
II., III.	4, 5, 6, 7, 8, 9	Ukrep 23: Nadgradnja in optimizacija semaforiziranih križišč in prehodov za pešce in kolesarje: krajši čakalni čas za pešce in kolesarje, daljši zeleni časi, prednostna zelena luč za pešce in kolesarje na povezavah do osnovnih šol in vrtcev, lokalnih središč, na pomembnejših peš povezavah.	70.000 eur/leto	MOL	OGDP, JPLPT	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I., II.	1, 4, 5	Ukrep 24: Širitev območij za pešce v središču Ljubljane in posameznih četrtnih skupnostih.	2.000.000 eur	MOL	OGDP, SLS	*** (zelo zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
II., III.	4, 5, 6, 7, 8, 9	Ukrep 25: Novi premostitveni objekti (brvi) za pešce in kolesarje.	1.500.000 eur	MOL	OGDP, DRSV, DRSI, DARS	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
I., II.	1, 4	Ukrep 26: Lokalni načrti hodljivosti: priprava strokovnih podlag s področja peš dostopnosti, evidentiranje nevarnih točk, potrebnih preureditve.	20.000 eur	MOL	OGDP	* (enostavno)	2027	* (majhen vpliv)
II.	6	Ukrep 27: Izvajanje Pešbusa in Bicivlaka na izbranih OŠ.	10.000 eur/leto	MOL	OGDP, SPVCP, OPVI	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
II., III.	4, 7	Ukrep 28: Več pozornosti in nadzora pri ureditvi vodenja pešcev in kolesarjev na območjih gradbišč.	/	/	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
II.	4, 5, 6	Ukrep 29: Preureditve ulic po meri pešca (načrtovanje direktnih, udobnih, kratkih peš povezav, načrtovanje zelene infrastrukture ob peš povezavah, urbana oprema, javna razsvetljava...).	1.000.000 eur/leto	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
		KOLESARJENJE						
I., III.	1, 7	Ukrep 30: Izdelava strokovnih podlag s področja kolesarjenja: določitev kolesarskega omrežja oziroma manjkajočih odsekov, kategorizacija kolesarskih povezav, predviden planski kolesarski promet, določitev primernih karakterističnih prerezov.	50.000 eur	MOL	OGDP, OUP	* (enostavno)	2027	* (majhen vpliv)
III.	7, 8, 9	Ukrep 31: Izboljšanje varnosti, kakovosti in zmogljivosti obstoječih kolesarskih povezav in križišč.	500.000 eur/leto	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	*** (velik vpliv)
III.	7, 8, 9	Ukrep 32: Ureditev manjkajočih kolesarskih povezav in odsekov ter vzpostavitev novih kolesarskih povezav do osnovnih šol in vrtcev, lokalnih središč, ob pomembnejših prometnih povezavah, do večmodalnih točk.	1.000.000 eur/leto	MOL	OGDP, SLS	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	*** (velik vpliv)
III.	7, 8, 9	Ukrep 32: Vzpostavitev več kolesarskih ulic.	200.000 eur/leto	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)



STEBER	STRATEŠKO VODILO	OPIS UKREPOV	OCENA VREDNOSTI Z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA (enostavni, srednje zahtevni, zelo zahtevni)	ROK IZVEDBE (P = prioritetni ukrep)	Ocena vpliva na emisije (majhen, srednji, velik vpliv)
		KOLESARJENJE						
III.	7, 8, 9	Ukrep 34: Ureditev in označitev kolesarskih povezav na Fabianijevem obroču (notranji cestni obroč).	1.250.000 eur	MOL	OGDP	*** (zelo zahtevno)	2030	*** (velik vpliv)
III.	7	Ukrep 35: Redno vzdrževanje kolesarskih površin: barvanje označb, odprava poškodb zaradi korenin, pogreznjeni jaški, razpoke, sneg, listje, pesek ...	V sklopu rednega vzdrževanja	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
III., IV.	9, 10, 15	Ukrep 36: Postavitev naslonov za priklapljanje koles in varnih ter pokritih kolesarnic v okviru gradnje družbene infrastrukture: zlasti ob izobraževalnih ustanovah, pri večjih zaposlovalcih, na postajah in postajališčih JPP, na P+R parkiriščih ter v večjih soseskah.	80.000 eur/leto	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
III., IV.	10, 15	Ukrep 37: Širitev sistemov souporabe koles (BicikeLJ), e-koles ter optimizacija sistemov souporabe skirojev v MOL.	V sklopu pogodbe JZP	MOL, zasebni partner	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	*** (velik vpliv)
III., IV.	10, 15	Ukrep 38: Vzpostavitev javnega sistema za izposajo e-koles, ki je kompatibilen s sistemi v sosednjih občinah oziroma na nivoju regije LUR.	100.000 eur/leto	/	OGDP, RRA LUR	** (srednje zahtevno)	2026	*** (velik vpliv)
III., IV.	10, 15	Ukrep 39: Omogočanje vzpostavitve in širitve polnilne infrastrukture za e-kolesa.	/	MOL, zasebni partner	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
III.	8, 9	* Ukrep 40: Vzpostavitev zmogljivih kolesarskih povezav ob glavnih prometnih koridorjih – ob avtocestah, železnicah, glavnih državnih in lokalnih cestah (v sodelovanju z MzI / DRSI).	4.000.000 eur	RS, MOL	MzI (DRSI), OGDP	*** (zelo zahtevno)	2032	*** (velik vpliv)
III.	8, 9	* Ukrep 41: Ureditev državnih kolesarskih povezav do sosednjih občin v LUR (v sodelovanju z MzI / DRSI in okoliškimi občinami).	2.500.000 eur	RS, občine	MzI (DRSI), OGDP, RRA LUR	*** (zelo zahtevno)	2030	*** (velik vpliv)
		JAVNI POTNIŠKI PROMET						
IV.	11	Ukrep 42: Prenova LPP linij in optimizacija frekvenc voženj: prilagoditev linij poselitvi in delovnim mestom, podaljšanje mestnih linij v sosednje občine, vključitev obvozne AC v shemo linij, uvedba tangencialnih, hitrih in nočnih linij.	2.500.000 eur	MOL	OGDP, LPP	** (srednje zahtevno)	2026	*** (velik vpliv)
IV.	13, 14	Ukrep 43: Vzpostavitev zmogljivih avtobusnih linij (BRT - Bus Rapid Transit) na pomembnejših vpadnicah v mestu.	5.000.000 eur	MOL	OGDP	*** (zelo zahtevno)	2032	*** (velik vpliv)
IV.	14, 15	Ukrep 44: Nadgradnja avtobusnih postajališč LPP z nadstrešnicami, urbano opremo, stojali za kolesa in prikazovalniki prihodov avtobusov in vlakov.	300.000 eur/leto	MOL	OGDP, LPP	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
IV.	13, 14	Ukrep 45: Prednostno vodenje vseh oblik JPP v križiščih.	200.000 eur	MOL	OGDP, LPP, JPLPT	*** (zelo zahtevno)	2030	*** (velik vpliv)



STEBER	STRATEŠKO VODILO	OPIS UKREPOV	OCENA VREDNOSTI Z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA (enostavni, srednje zahtevni, zelo zahtevni)	ROK IZVEDBE (P = prioritetni ukrep)	Ocena vpliva na emisije (majhen, srednji, velik vpliv)
		JAVNI POTNIŠKI PROMET						
IV.	14	Ukrep 46: Izboljšanje uporabniške izkušnje JPP: klimatizirani avtobusi, večja vidljivost oziroma zmanjšanje z oglasi polepljenih steklenih površin, možnost plačila vožnje s plačilno kartico in prestopanja, uvedba družinskih vozovnic in cenejših letnih vozovnic ...	500.000 eur	MOL	LPP	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
IV.	14	Ukrep 47: Nadgradnja, povečanje in posodobitev voznega parka LPP: povečanje flote avtobusov z brezemisijскими avtobusi in pripadajočo polnilno infrastrukturo (uporaba do okolja prijaznih alternativnih goriv – elektrika, vodik ...).	30.000.000 eur	MOL	LPP	** (srednje zahtevno)	2027	*** (velik vpliv)
IV.	12	Ukrep 48: Integracija vseh vrst JPP: medkrajevni avtobusi, vlaki, mestni avtobusi): integracija vozovnic, voznih redov, skupna aplikacija za pregled voznih redov, možnost plačevanja na enem mestu.	V okviru IJPP	MOPE	MOPE (DUJPP), OGDP, LPP	*** (zelo zahtevno)	/	*** (velik vpliv)
IV.	11, 12, 14	Ukrep 49: Razširitev območja delovanja Kavalirja in/ali vzpostavitev več območij (tudi uvedba tovornega Kavalirja).	200.000 eur/leto	MOL	OGDP, LPP	* (enostavno)	2029	* (majhen vpliv)
IV.	11, 12, 14	Ukrep 50: Zagotavljanje prevozov na klic oziroma prilagojenih prevozov za območja z manj povpraševanja.	300.000 eur/leto	MOL	LPP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
III. IV.	10, 12, 15	Ukrep 51: Vzpostavitev novih in nadgradnja obstoječih P+R točk: razširitev, povečanje zmogljivosti, postavitve dodatnih P+R na obrobju mesta, ureditev prikazovalnikov zasedenosti (tudi preko spleta), integracija P+R v regionalno in državno shemo JPP, ureditev večmodalne točke P+R z storitvami izposoje koles, e-koles, vozil za souporabo, možnosti prestopa na LPP.	10.000.000 eur	MOL, MzI	OGDP	*** (zelo zahtevno)	2032	** (srednji vpliv)
IV.	15	Ukrep 52: Ureditev prestopnih točk (večmodalna potniška vozlišča na pomembnejših lokacijah in vpadnicah z minimalnim prestopnim časom).	1.500.000 eur/leto	MOL, MzI (DRSI)	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	*** (velik vpliv)
IV.	11, 12, 14, 15	Ukrep 53: Ureditev Potniškega centra Ljubljana (PCL) in vzpostavitev LPP vozlišča na Masarykovi cesti.	80.000.000 eur	MOL, MzI, SŽ	OGDP, MzI (DRSI), LPP, SŽ	*** (zelo zahtevno)	2029	* (majhen vpliv)
IV.	12	Ukrep 54: Premik remize LPP na obrobje mesta (Stanežiče).	10.000.000 eur	MOL	OGDP, LPP	*** (zelo zahtevno)	2030	* (majhen vpliv)
IV.	11, 12	Ukrep 55: Vzpostavitev LPP linije in vstopno-izstopnih mest po Ljubljani v okviru energetske izrabe Ljubljane.	35.000.000 eur	MOL, MNVP, JHL	OGDP, OUP, JHL	*** (zelo zahtevno)	2032	** (srednji vpliv)
IV.	14	Ukrep 56: Vzpostavitev finančnih okvirov za definiranje cen vozovnic LPP v soodvisnosti s ceno parkiranja v MOL (cenovna politika v prid LPP).	/	/	OGDP, LPP, JP LPT	*** (zelo zahtevno)	2028	** (srednji vpliv)
IV.	11	Ukrep 57: Brezplačen JPP ob večjih dogodkih in promocija uporabe brezplačnega JPP.	100.000 eur	MOL	LPP	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)



STEBER	STRATEŠKO VODILO	OPIS UKREPOV	OCENA VREDNOSTI Z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA (enostavni, srednje zahtevni, zelo zahtevni)	ROK IZVEDBE (P = prioritetni ukrep)	Ocena vpliva na emisije (majhen, srednji, velik vpliv)
		JAVNI POTNIŠKI PROMET						
IV.	12, 14	Ukrep 58: Izboljšanje dostopa za turistične avtobuse , vzpostavitev in ureditev vstopno-izstopnih točk na notranjem cestnem obroču ter uvedba plačljivih e-dovolilnic za turistične avtobuse.	700.000 eur	MOL	OGDP, Turizem Ljubljana, SD	** (srednje zahtevno)	2026	** (srednji vpliv)
IV.	12, 14, 15	* Ukrep 59: Ureditev in nadgradnja vseh potniških železniških postajališč v MOL (v pristojnosti države) z nadstrešnicami, urbano opremo, stojali za kolesa, postajališči javnih sistemov za izposajo koles in e-vozil ter prikazovalniki prihodov vlakov.	500.000 eur	MzI (DRSI), SŽ	MzI (DRSI)	** (srednje zahtevno)	2030	** (srednji vpliv)
IV.	14	* Ukrep 60: Povečanje kapacitet za prevoz koles na regionalnih (medobčinskih) linijah JPP (avtobusi in vlaki) v sodelovanju s MzI in SŽ ter ponudniki avtobusnih prevozov.	500.000 eur	MOPE (DUJPP)	DUJPP, SŽ, LPP in ostali avtobusni	*** (zelo zahtevno)	2030	* (majhen vpliv)
IV.	12	* Ukrep 61: Razvoj in uvedba enotne vozovnice (integriran JPP) ter uskladitev vozniških redov na občinski, regijski in državni ravni	100.000 eur	MOPE	DUJPP, LPP	*** (zelo zahtevno)	2030	*** (velik vpliv)
		MOTORNİ PROMET						
V.	16	Ukrep 62: Uvedba enotne omejitve hitrosti na ulicah znotraj Fabianijevega obroča (notranji cestni obroč) in v stanovanjskih soseskah na 30 km/h ter uvedba enotne omejitve hitrosti na vseh vpadnicah na 50 km/h.	300.000 eur	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	2029	** (srednji vpliv)
V.	17	Ukrep 63: Preveritev možnosti omejitve dostopa osebnim avtomobilom v mestno središče (znotraj Fabianijevega obroča) z izjemami: prebivalci, dostava ipd. oziroma preveritev možnosti uvedbe plačljive uporabe osebnega motornega vozila znotraj določenega območja (coniranje, UVAR - Urban Vehicle Access Regulations).	50.000 eur	MOL	OGDP	*** (zelo zahtevno)	2028	** (srednji vpliv)
V.	16, 18	Ukrep 64: Umirjanje motornega prometa (zoženje cestišča, zamik vozišča, tlakovane površine in talne obeležbe, ki zmanjšujejo občutek cestne širine ...) v okolici osnovnih šol in vrtcev, lokalnih središč, na pomembnejših peš in kolesarskih povezavah ter na prometnicah, ki predstavljajo alternativo glavnim prometnim koridorjem.	2.000.000 eur/leto	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
V.	16, 17, 18	Ukrep 65: Omejevanje (npr. s preoblikovanjem prometne mreže) oziroma prepoved vožnje za tovorni/tranzitni promet ter omogočanje vožnje samo za lokalni promet na cestah, na katere se v času zastojev na glavnih cestah preusmerja tranzitni promet.	500.000 eur	MOL, DRSI	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
V.	16, 17, 18	Ukrep 66: Preureditev dvosmernih cest v sistem enosmernih ulic z namenom preprečevanja tranzita oziroma z namenom izboljšanja pogojev za okoliške stanovalce (površine za pešce, kolesarje, ozelenitve ...).	500.000 eur	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
V.	18	Ukrep 67: Izgradnja javnih garažnih hiš v upravljanju MOL in postopno ukinjanje parkirišč na nivoju terena z namenom pridobitve površin za pešce in kolesarje (skladno z določili oziroma akcijskim načrtom NIPP).	Skladno z akcijskim načrtom NIPP	MOL	OGDP	*** (zelo zahtevno)	po izdelavi NIPP (2027)	* (majhen vpliv)



STEBER	STRATEŠKO VODILO	OPIS UKREPOV	OCENA VREDNOSTI Z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA (enostavni, srednje zahtevni, zelo zahtevni)	ROK IZVEDBE (P = prioritetni ukrep)	Ocena vpliva na emisije (majhen, srednji, velik vpliv)
		MOTORNI PROMET						
V.	19	Ukrep 68: Povečanje nadzora glede upoštevanja CPP in parkiranja (nadzor policije in občinskega redarstva): zvišanje kazni, uvedba avtomatskega skeniranja kršiteljev (ScanCar) v primeru, da področna zakonodaja to omogoča - nadzor na vpadnicah, v soseskah, na peš poteh, kolesarskih površinah, na poljskih in gozdnih poteh.	Že upoštevano v proračunu MOL	MOL	MR, Policija	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
V.	19	Ukrep 69: Vzpostavitev točk K+R (poljubi in odpelji) na lokacijah, ki generirajo veliko prometa (na območju šol, glavne avtobusne in železniške postaje ...).	75.000 eur/leto	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
V.	/	Ukrep 70: Pametno vodenje prometa (pametni semaforji, vodenje do prostih parkirnih mest na javnih površinah, P+R ...).	350.000 eur/leto	MOL	OGDP, JPLPT	*** (zelo zahtevno)	2030	* (majhen vpliv)
V.	17	Ukrep 71: Vzpostavitev javnega sistema souporabe vozil (car sharing) in širitev storitve/lokacij.	V okviru JZP	MOL, zasebni partner	OGDP	** (srednje zahtevno)	2026 in kontinuirano	** (srednji vpliv)
V.	19	Ukrep 72: Omogočanje širitve ter nadgradnje polnilne infrastrukture in povezanih ukrepov za razvoj elektromobilnosti v MOL.	/	MOL, zasebni partner	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
V.	19	Ukrep 73: Ureditev novih parkirnih mest za električna vozila v sklopu obstoječih parkirnih mest in spodbujanje vzpostavitve polnilne infrastrukture ob stanovanjskih stavbah, stanovanjskih soseskah in v okviru javnih programov MOL.	50.000 eur/leto	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
V.	19	Ukrep 74: Ureditev dodatnih parkirnih mest za osebe z oviranostmi ob stanovanjskih stavbah, stanovanjskih soseskah in v okviru javnih programov MOL.	75.000 eur/leto	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)
V.	/	Ukrep 75: Nakup in uporaba brezemisijjskih službenih vozil mestne uprave in mestnih služb (izvajalci gospodarskih javnih služb).	1.000.000 eur/leto	MOL	MU MOL	** (srednje zahtevno)	kontinuirano	** (srednji vpliv)
V.	/	Ukrep 76: Izdelava in izvajanje Načrta upravljanja mestne logistike (NUML) in konsolidacija dostave (manjša prometna in ekološka obremenitev mesta zaradi voženj, povezanih z dostavo / konsolidacijski centri ipd.).	80.000 eur	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	Izdelava NUML do 2027, izvajanje kontinuirano od 2027 dalje	** (srednji vpliv)
V.	19	Ukrep 77: Prenova in izvajanje restriktivne parkirne politike z izdelavo Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP).	250.000 eur	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	Izdelava NIPP do 2027, izvajanje kontinuirano od 2027 dalje	*** (velik vpliv)
V.	16, 17, 18	Ukrep 78: Kontrola vstopa in umikanje motornega prometa v soseskah (npr. Štepanjsko naselje, Fužine ipd.), na podlagi izdelanih analitičnih ali strokovnih podlag za določitev območij prijaznega prometa.	250.000 eur	MOL	OGDP	** (srednje zahtevno)	od 2026 dalje	** (srednji vpliv)
V.	/	Ukrep 79: Redno vzdrževanje občinskih cest ter drugih prometnih in javnih površin v MOL.	V sklopu rednega vzdrževanja	MOL	OGDP	* (enostavno)	kontinuirano	* (majhen vpliv)



Slovar izrazov

TEN-T (vseevropsko prometno omrežje)

Vseevropsko prometno omrežje TEN-T predstavlja zanesljivo, nemoteno in visokokakovostno prometno infrastrukturo, katere cilj je zagotoviti trajnostno povezljivost po vsej Evropi – brez fizičnih prekinitev, ozkih grl in manjkajočih povezav. Osnovna načela omrežja določa Uredba (EU) 2024/1624, sprejeta junija 2024, ki postavlja temelje za usklajen razvoj železniškega, cestnega, pomorskega in zračnega prometa v EU. TEN-T vključuje jedrno in celovito omrežje, s poudarkom na interoperabilnosti, trajnostnih oblikah mobilnosti in čezmejni dostopnosti.

BRT (Bus Rapid Transit)

Sistem hitrega avtobusnega javnega prevoza, ki z ločenimi voznimi pasovi, prednostjo na križiščih, nadstandardno urejenimi postajami in hitrim vstopom ter izstopom potnikov omogoča hitro, zanesljivo in pogosto storitev, primerljivo z železniškim ali tramvajskim prometom, a z bistveno nižjimi stroški vzpostavitve. Namenjen je predvsem mestnim in primestnim koridorjem z velikimi tokovi potnikov, kjer železniški sistemi niso izvedljivi.

Tangencialne linije

Prometne povezave, ki potekajo vzporedno z obročem okoli centra ali med obrobnimi območji, ne da bi prečkale mestno središče. Uporabljajo se za kolesarske poti in avtobusne linije, ki skrajšajo poti, izboljšujejo dostopnost in razbremenjujejo mestno jedro. Tangencialne povezave dopolnjujejo radialne linije (z obrobja proti središču) in prispevajo k bolj učinkoviti mreži. Možnost enotnega sistema vozovnic, hitrega prestopanja in dobre povezljivosti z drugimi oblikami prevoza (vlak, kolo, P+R ipd.).

Radialne linije

Prometne povezave, ki potekajo iz obrobnih območij proti mestnemu središču. So osnova večine tradicionalnih prometnih sistemov, a pogosto povzročajo preobremenitev centra. Tangencialne linije predstavljajo njihovo funkcionalno dopolnitev.

P+R – Parkiraj in se pelji (ang. Park & Ride)

Sistem, ki omogoča, da uporabniki parkirajo svoje avtomobile na obrobju mesta in pot nadaljujejo z javnim prevozom. Cilj je zmanjšati število avtomobilov v središču in spodbujati uporabo javnega potniškega prometa in aktivne mobilnosti. Ključni elementi so:

- dostopna lokacija blizu avtocest ali vpadnic,
- kakovostna povezava z mestnim prometom,
- primerno število parkirnih mest,
- varnost, udobje in digitalna podpora.



K+R – Poljubi in se odpelji (ang. Kiss & Ride)

Namensko postajališče ali parkirno mesto, kjer voznik ustavi le za kratek čas, da potnik hitro izstopi ali vstopi v vozilo.

Glavne značilnosti K+R:

- lokacija: običajno ob železniških in avtobusnih postajah, šolah ali drugih javnih ustanovah,
- čas ustavljanja: dovoljen je le kratek postanek (npr. nekaj minut), parkiranje pa ni dovoljeno,
- namen: izboljšati pretočnost prometa, omogočiti varno in hitro izmenjavo potnikov brez zastojev,
- označitev: navadno s prometnimi znaki in talnimi označbami "K+R".

Mikromobilnost

Oblike individualne mobilnosti na kratke razdalje z običajnimi ali električnimi vozili: kolesa, rolke, rolerji, skiroji. Mikromobilnost dopolnjuje javni prevoz in omogoča okolju prijazne premike, še posebej na zadnjem kilometru poti.

Večmodalnost

Pojem, ki označuje kombinacijo več različnih načinov prevoza v okviru ene potovalne poti. Npr. potnik pride z avtom do P+R, nadaljuje z avtobusom v center, do cilja pa gre nato peš ali s kolesom. Ključno je, da je prestopanje enostavno, časovno usklajeno in cenovno povezano (npr. enotna vozovnica).

Večmodalno vozlišče

Prometna točka (železniška ali avtobusna postaja ali druga frekventna lokacija), kjer se združujejo različne oblike mobilnosti: avtobusi, vlaki, kolesa, taksiji, vozila delitvenih sistemov ipd. Multimodalna vozlišča morajo biti dostopna, pregledna, urejena in varna, z enostavnim prestopanjem med prevoznimi sredstvi.

Trajnostna mobilnost

Načelo mobilnosti, ki spodbuja okolju, prostoru in družbi prijazne načine potovanja: hoja, kolesarjenje in drugi aktivni načini potovanja, javni promet in deljene oblike mobilnosti. Temelji na zmanjševanju rabe avtomobilov, zmanjševanju emisij in ustvarjanju mest za ljudi, ne za avtomobile.

Deljena mobilnost (ang. shared mobility)

Sistemi, ki omogočajo souporabo prevoznih sredstev: skupni avtomobili (car sharing), skupna kolesa (bike sharing), električni skiroji, prevoz na zahtevo ipd. Deljena mobilnost zmanjšuje potrebo po lastništvu vozila in povečuje učinkovitost rabe prostora.



Prevozna revščina

Pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privošči. Najpogostejše je posledica kombinacije slabe dostopnosti javnega prevoza, prostorske razpršenosti, nizkih dohodkov in visokih stroškov mobilnosti, kar lahko vodi v omejeno mobilnost, socialno izključenost in slabšo kakovost življenja.



Viri

- Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana, Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije in Ljubljanski urbanistični zavod d.d., 2017.
- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018.
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (OPN MOL ID – Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18 78/19 – DPN in 59/22).
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (OPN MOL SD – Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 72/13 – DPN, 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 12/18 – DPN in 42/18).
- Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji – 2024, UM Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, EPISCENTER tržne raziskave in direktni marketing d.o.o., NINAMEDIA organizacija za raziskovalno dejavnost, založništvo in distribucijo, d.o.o., 2024.
- Načrt upravljanja mestne logistike za središče Ljubljane do leta 2030 – osnutek, Pošta Slovenije d.o.o., ZUM urbanizem, planiranje projektiranje d.o.o., UM Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, 2023.
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024.
- Plevnik, Aljaž idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022.
- Plevnik, Aljaž idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023.
https://sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf.
- Tiran, Jernej idr. Opredelitev prevozne revščine v Sloveniji, 2023.
<https://omp.zrc-sazu.si/zalozba/catalog/view/2076/8528/2164>
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo. Dostopno na naslovu: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>.
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče, 2025.
<http://nesrece.avp-rs.si/>
- LPP: Podatki o številu validiranih vozovnic na mestnih avtobusih LPP.



Mestna občina
Ljubljana



- SŽ: Podatku o številu potnikov na železniških postajališčih.
- Statistični urad Republike Slovenije, 2024. <https://www.stat.si/statweb>