



## RAZVOJ MOBILNOSTI, PROMETNE INFRASTRUKTURE IN PROMETNE VARNOSTI V OBČINI BOROVNICA

### Izhodiščno stanje

#### **Lega ob pomembnem prometnem koridorju z dobro železniško in slabimi cestnimi povezavami**

Skozi občino poteka trasa evropsko pomembne železniškega proge Dunaj/Budimpešta-Ljubljana-Trst/Koper, v bližini občine pa prav tako evropsko pomembna avtocesta (Ljubljana – Koper/Trst), ki sta del V. evropskega prometnega koridorja Barcelona – Kijev. V Borovnici ima poleg lokalnih in regionalnih postankov tudi večina mednarodnih vlakov, tako da so železniške povezave z Ljubljano relativno pogoste in hitre, kar je ena od pomembnih primerjalnih prednosti glede na večino drugih krajev v osrednjeslovenski regiji. Vendar predvsem tovorni železniški prevoz Borovniško dolino obremenjuje s hrupom in pomeni tudi tveganja za nesreče večjih razsežnosti, vzdrževanje proge pa tveganja kemičnega onesnaženja tal in podtalnice ter širjenja invazivnih tujerodnih, tudi strupenih rastlin.

Dostopnost po cesti je bistveno slabša. Do najbližjega avtocestnega priključka vodi pot skozi naselja po ovinkasti in nevarni regionalni cesti Borovnica-Vrhniko, kjer je bilo zlasti na odseku med Borovnico in Pakom že več smrtno ponesrečenih, zlasti med pešci in kolesarji. Čeprav na sami cesti, razen v primeru večjih gradbenih in/ali vzdrževalnih del, ne prihaja do zastojev, pa le ti nastajajo v času prometnih konic na sami Vrhniko ob priključku na državno cesto Ljubljana-Vrhniko-Logatec. Tudi odsek regionalne ceste, ki preko Borovnice, Podpeči in Iga povezuje Škofljico in Vrhniko sodi med najslabše in najnevarnejše cestne povezave v državi. Cesti, ki vodita od Podpeči proti Ljubljani skozi Brezovico in Črno vas pa sta prav tako ozki in prometno obremenjeni, saj skoraj v celoti potekata skozi strnjena naselja, v katerih število prebivalcev in uporabnikov motornih vozil narašča, zaradi česar v času prometnih konic na ob priključitvi na državno magistralno cesto Vrhniko-Ljubljana oz. cesto Ljubljana-Iga prihaja do zastojev. Neposredna povezava z občino Cerknica poteka samo po makadamskih in gozdnih cestah.

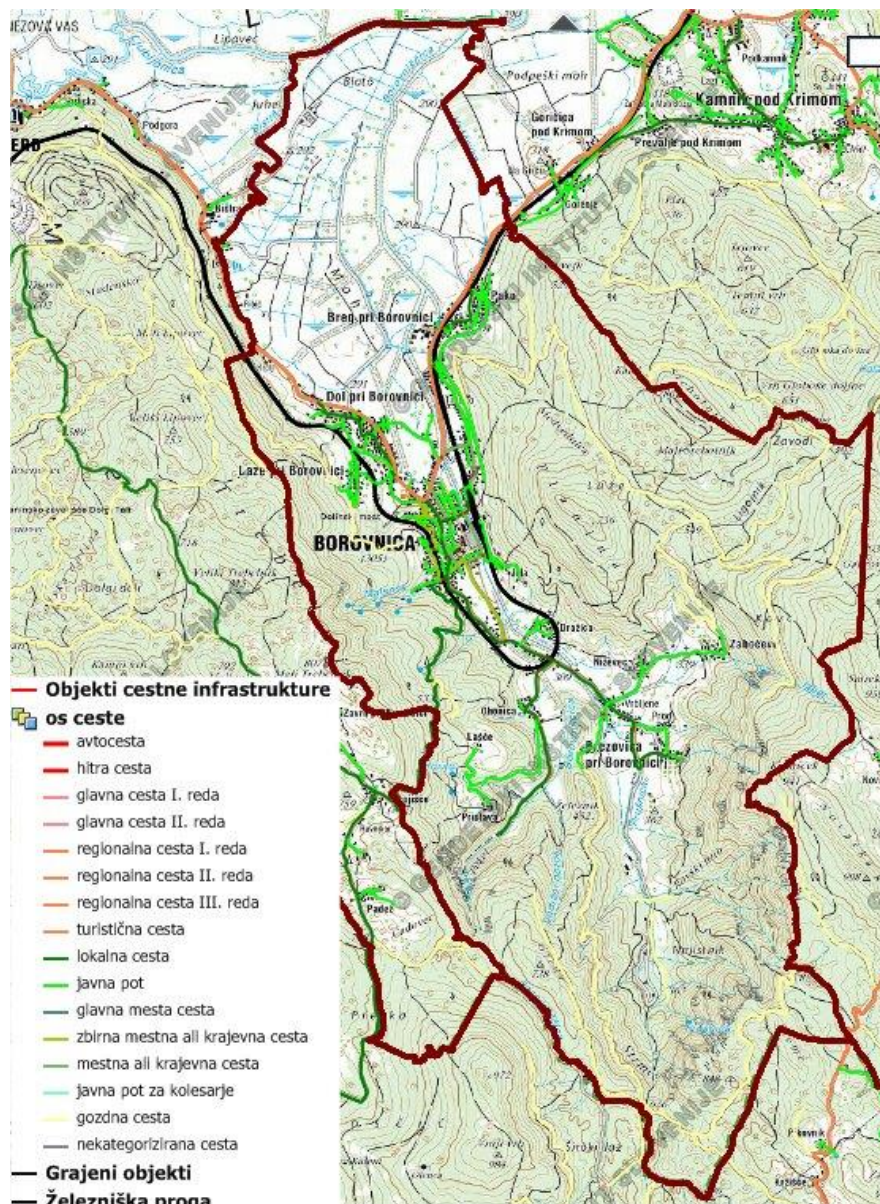
Kljub slabi kakovosti cestišča pa preko Borovnice zlasti ob koncih tedna v toplejšem delu leta poteka relativno gost kolesarski promet in ne glede na to, da daljinske kolesarske povezave iz Ljubljane proti Primorski poteka ob magistralni cesti Ljubljana – Vrhniko, številni kolesarski turisti in popotniki rajši izberejo povezavo preko Podpeči in Borovnice, ker poteka v veliko bolj privlačnem okolju.

#### **Cestna infrastruktura**

V občini je samo eno naselje, ki ima urbane značilnosti. V Borovnici poteka ves promet dvosmerno kljub nekaterim zelo ozkim ulicam oz. zelo ozkih odsekih nekaterih cest. Kljub neustrezni širini in profilu je na večini prometnih površin dovoljena največja hitrost 50 km/h, kar je pogojeno s tem, da na številnih stranskih ulicah in cestah zaradi ozkega in ovinkastega cestišča tako ali tako ni mogoče normalno voziti hitreje kot 30 km/h in se tako smatra, da hitrosti ni potrebno urejati s prometnim režimom, deloma pa s tem, da nekatere ceste služijo kot glavna ali edina povezava med zaselki v zgornjem delu Borovniške kotline ter regionalno cesto Vrhniko-Borovnica-Podpeč. Omejitev hitrosti na manj kot 50 km/h je nesprejemljiva za del voznikov, ki se iz teh naselij in zgornjega dela Borovnice vozijo na delo v Ljubljano in na Vrhniko, čeprav so ceste skozi naselje ozke, vijugaste in nepregledne



ter večinoma brze pločnikov. Na nekaterih najbolj nevarnih mestih so postavljene grbine za zmanjševanje hitrosti vozil. V občini Borovnica ni semaforiziranih križišč niti krožišč.



Vir: Spletni GIS portal iObčina.

Kategorija ceste	Dolžina (km)
Državne ceste	6,8
- regionalne ceste III - R3	6,8
Občinske ceste	41,2
- lokalne ceste - LC	12,4
- zbirne mestne ceste - LZ	2,6
- mestne (krajevne) ceste - LK	2,1



- javne poti - JP	24,1
<b>Skupaj (km):</b>	<b>48,0</b>

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2012.

## Kolesarske poti

V občini ni nobene kolesarske steze ali označenih kolesarskih pasov na vozišču, po trasi opuščene železniške proge pa poteka 600 metrov dolga pot za kolesarje in pešce, ki je obenem tudi dovozna pot za stanovalce, lahko pa se jo uporablja tudi kot jahalno pot. Kolesarji in pešci pa ja uporabljajo predvsem kot površino za rekreacijo. Kolesarski promet poteka po obstoječih cestah, ki so večinoma ozke in imajo večinoma neustrezen vzdolžni in prečni profil ter vozne površine v slabem stanju. Le redke ceste so dovolj široke, da bi imele označen kolesarski pas, vendar ga tudi te nimajo. Z namenom dostopa do vrtov in kmetijskih površin ter rekreacije poteka kolesarski promet tudi po makadamskih cestah, kolovozih in poteh na Ljubljanskem barju. Večino kolesarskih poti bi kazalo urediti kot poti za konjenike, kolesarje in pešce, ob tem pa uporabnike ozavestiti, da imajo na teh površinah prednost šibkejši udeleženci oz. da morajo konjeniki dati prednost peščem in kolesarjem, slednji pa peščem.

## Pešpoti in pločniki

V občini je nekaj krajših in med sabo nepovezanih poti, ki bi jih lahko obravnavali kot pešpoti. Takšni sta npr. pot ob športnem igrišču do vhoda v osnovno šolo, ki pa se žal deloma uporablja kot dostop do parkirišča ob osnovni šoli za telovadnico ter pot, ki vodi skozi pokopališče in povezuje Rimsko cesto s cesto ob Borovniščici. V kategorijo varnih poti za pešce bi lahko šteli tudi povezovalno pot med križiščem Paplerjeve ulice in Zalarjeve ceste ter Molkovim trgom, ki sicer služi tudi kot dovozna cesta do redkih stanovanjskih hiš na tem območju. Skupaj z že omenjeno potjo ob športnem igrišču v središču Borovnice je del varne šolske poti, ki vodi od starega in novega blokovskega naselja na SV Borovnice do osnovne šole, ki se nahaja v središču naselja. Poleg po Gradišnikovi ulici poteka v celoti pločnik na eni strani vozišča le še po Mejačevi cesti. Na večini osrednje, Paplerjeve ulice v jedru Borovnice je sicer pločnik na obeh straneh vozišča, vendar na nobeni strani ne poteka po celi ulici. Pločnik ob desni strani vozišča poteka med Borovnico in odcepom za Laze v naselju Dol pri Borovnici, v ostalem delu omenjenega naselja, ki večinoma leži ob odseku prometno obremenjene regionalne ceste Borovnica – Vrhnika, pa ni ne pločnika ne ostalih ločenih površin za pešce. Prav tako pločnika ali poti za pešce ni v naseljih Pako in Breg, med obema naseljema, ki ležita ob prometno obremenjeni regionalni povezavi Borovnica-Podpeč, ter med Bregom in Borovnico. Na drugem koncu pa tudi ni pešpoti ali pločnikov do naselij Dražica, Ohonica, Niževce, Zabočevo in Brezovica pri Borovnici. Na Lazah se je nad železniškim podvozom ob izboljšanju ceste zaradi večjih hitrosti poslabšala varnost pešcev, še zlasti otrok, ki se igrajo ob oz. na cesti. Pešačenje ob vseh omejenih cestah oz. v naseljih je tako zlasti v času slabe vidljivosti zelo nevarno, kar bi bilo mogoče vsaj deloma izboljšati z ustrezno javno razsvetljavo.

## Javni potniški promet

Dobre in hitre so železniške potniške povezave z Ljubljano, saj se ob delavnikih v Borovnici ustavi približno 20 potniških vlakov, vožnja do Ljubljane pa traja od 15 - 20 minut. Zadnji vlak iz Ljubljane



skladno z voznimi redi v zadnjih desetih letih odpelje ob 22.25, zato bi bilo smiselno uvesti tudi kakšnega kasneje, zaradi morebitnega vračanja iz prestolnice po obisku kulturnih ali drugih prireditev, ki se običajno končajo kasneje. Veliko slabša pa je dostopnost glavnega mesta z vlakom ob sobotah, nedeljah in praznikih, saj se število potniških vlakov, ki se ustavijo v Borovnici, zmanjša za okoli 2/3. Redna avtobusna povezava na relaciji Vrhnika-Borovnica-Breg pri Borovnici poteka dvakrat dnevno v obe smeri in je v funkciji prevoza delavcev v zgodnjih jutranjih urah do tovarne Fenolit in v zgodnjih popoldanskih urah njihovega prevoza nazaj. Enkrat dnevno iz Ljubljane v Borovnico obratno pelje tudi linija primestnega javnega potniškega prometa, za katero ima koncesijo prav tako LPP, vendar je slabo zasedena, saj je v primerjavi z železniškim prevozom stroškovno, predvsem pa časovno nekonkurenčna. Za prevoz na Vrhniko, kjer so sedež upravne enote, okrajno sodišče, zdravstveni dom in druge javne inštitucije, na katerih občani Borovnice urejajo svoje zadeve oz. koristijo javne storitve, je ob sredah organiziran brezplačen javni avtobusni prevoz.

### **Parkiranje motornih vozil**

Parkiranje na Molkovem trgu pri pošti in trgovini Mercator ter nasproti gostišča Godec je časovno omejeno, pred vrtcem pa je v enem delu časovno omejeno, v drugem pa ne. Ob šoli je večje parkirišče s časovno neomejenim režimom parkiranja, do katerega pa edini dovoz poteka po delu varne šolske poti, na kateri promet z motornimi vozili sicer ni dovoljen. Zaradi pomanjkanja parkirnih mest v starem vaškem jedru se kot javno parkirišče uporablja tudi parkirišče ob cerkvi, ki je zasebno parkirišče, kar pa zaenkrat ne povzroča večjih konfliktov, saj se uporabniki, ki se ne udeležujejo verskih obredov, izogibajo parkiranju v času, ko v cerkvi potekajo verski obredi. Kljub temu ni zadostnega števila parkirnih mest na območju knjižnice, občinske stavbe in Galerije HUD Karel Barjanski, kar je zlasti problematično ob prireditvah. Še slabši je položaj pred poslovalnico Ljubljanske banke na Gradišnikovi cesti, kjer vozniki praviloma ustavljajo kar na cesti pred samo poslovalnico. Prostor ob železniški postaji se uporablja kot parkirišče, večinoma za vozila, katerih potniki potem nadaljujejo pot z vlakom proti Ljubljani. V tem smislu gre za P+R, vendar gre spet za pragmatično in tolerirano, ne pa za sistemsko urejeno rešitev, saj prostor nima uradnega statusa parkirišča ne ustreznih vertikalnih in horizontalnih prometnih oznak, parkirna mesta pa niso označena. Poleg tega na njem občasno dalj časa parkirajo tudi večja tovorna vozila in avtobusi. Na tem prostoru tudi ni jasno označena površina za pešce oz. povezava za pešce od mostu preko Borovniščice do železniške postaje.

V ostalih naseljih v občini ni večjih težav s parkiranjem, z izjemo vhoda v sotesko Pekel sredi poletne turistične sezone, kjer bi bilo treba parkirišče bolje urediti.

### **Parkiranje koles**

V neposredni bližini železniške postaje je zaščitenoz. pokrito parkirišče za kolesa, vendar stojala za kolesa ne omogočajo zaklepanja okvirjev koles na stojala, izgled parkirišča pa ne ustreza sodobnim zahtevam. Sicer tudi to parkirišče nima uradnega statusa. Pri OŠ dr. Ivana Korošca je nekaj stojal za kolesa, vendar bi šola potrebovala pokrito kolesarnico. Pred trgovskimi in gostinskimi lokali stojal bodisi ni bodisi jih je premalo ali so neustrezna. Tudi na parkirišču pri vhodu v sotesko Pekel bi bilo treba sedanja stojala zamenjati s takšnimi, ki omogočajo zaklepanje okvirja kolesa na stojalo ter povečati število stojal.



## **Prometna varnost v občini**

V samem naselju Borovnica je z vidika prometa, še zlasti pešačenja in kolesarjenja, najbolj nevarna Zalarjeva cesta od križišča s Paplerjevo cesto pa do konca naselja, saj tam ni pločnika. Situacija na Zalarjevi cesti je še posebej nevarna na odseku med odcepom za Paplerjevo ulico in križiščema z Rimsko cesto, saj je cesta ne le ozka, temveč tudi zaradi ovinkov nepregledna in to na mestih, kjer se iz nekaterih hiš izstopa direktno na cesto. Ker gre za cesto, ki povezuje naselja v zgornjem koncu Borovniške kotline z občinskim središčem in je v funkciji povezave na regionalno cesto, po kateri se odvija vse promet tako v smeri proti Vrhniki kot tudi v smeri proti Ljubljani, je na Zalarjevi cesti v celoti dovoljena maksimalna hitrost 50 km/h. V naselju Borovnica se je na omejeni cesti zgodilo tudi največ nesreč in nesreč z mrtvimi in hudo telesno poškodovanimi.

V naseljih v zgornjem delu Borovniške kotline (Brezovica pri Borovnici, Ohonica, Dražica, Niževac in Zabočevo) ter med njimi in občinskim središčem ni ne pločnikov ne poti za pešce. Odsotnost varnih povezav za pešce in kolesarje z občinskim središčem je tudi v tem delu občine velika ovira za spreminjanje navad občanov v smeri večje izbire pešačenja in kolesarjenja kot najbolj zdravega in okolju prijaznega prometnega načina na krajših razdaljah. Prav tako je tudi ovira za razvoj varnih rekreacijskih in turističnih povezav v tem delu občine.

Izjemno kritična je odsotnost pločnikov v naseljih Breg in Pako ter pešpoti, ki bi povezala obe naselji z občinskim središčem. Obe naselji ležita ob odseku regionalne ceste Borovnica-Podpeč, po kateri potekajo glavne dnevne migracije z motornimi vozili na delo v Ljubljano. Zato je promet gost, omejitev hitrosti na 50 km/h pa pogosto presežena. Na križišču z regionalno cesto pri podvozu pod železniško progo na Bregu je potreba po vzpostavitvi prehoda za pešce, še posebej, ker je na nasprotni strani ceste tudi podružnična enota vrtca. Vendar Direkcija RS za ceste ni pripravljena pristopiti k označitvi prehoda za pešce, s formalno utemeljitvijo, da povprečni dnevni promet vozil na cesti ne dosega števila, ki bi zahtevalo označitev prehoda za pešce.

---

4

## **Dostopnost delovnih mest in storitev za prebivalce**

Težav za dostopnost delovnih mest z osebnimi avtomobili ni. Tovarna LIKO, ki je bila nekoč največji zaposlovalec v občini, je v stečaju in število parkirnih mest pred njo je večje od števila še zaposlenih. Drugi večji zaposlovalec v občini – tovarna Fenolit, locirana na Bregu pri Borovnici, pa ima znotraj tovarniške ograje in med njo in regionalno cesto zadostno število parkirnih mest.

Večjih težav z dostopnostjo storitev za prebivalce z osebnimi avtomobili v občini Borovnica ni, z delno izjemo starega vaškega jedra v Borovnici, v katerem je glavni problem dostopnosti sedeža občinske uprave in knjižnice oz. pomanjkanje ustreznega števila parkirnih mest v neposredni bližini. Ob večjih prireditvah v osnovni šoli in v cerkvi kot tudi ob prireditvah v Galeriji HUD Karel Barjanski pa nastanejo težave s parkiranjem, kar vodi do parkiranja na Paplerjevi in Rimski cesti ter na nezasedenih zasebnih parkiriščih v bližini, kar občasno povzroča konfliktne situacije. Težave so tudi s parkiranjem avtomobilov neposredno pri banki in bankomatu na Gradišnikovi ulici, kjer pa gre v glavnem za razvado parkiranja čim bližje bankomatu oz. vhodu v banko in ne za pomanjkanje parkirnih mest v bližini. Zmogljivosti javnih parkirnih mest na Molkovem trgu pred trgovino Mercator zadostujejo, prav tako zmogljivosti zasebnega parkirišča pred trgovino Jurček. Razen že opisanih težav s pomanjkanjem varnih povezav za pešce v občini pešci drugih problemov z dostopnostjo storitev nimajo.



Poleg pomanjkanja varnih kolesarskih povezav je, z izjemo železniške postaje, za kolesarje dostopnost ovirana tudi zaradi pomanjkanja ali premajhnega števila stojal za kolesa pred občinsko stavbo, javnimi ustanovami ter pošto, trgovskimi in gostinskimi lokali. Tudi pri osnovno šoli ni kolesarnice.

### **Trenutna stopnja onesnaževanja in emisij toplogrednih plinov**

Ker so razdalje med kraji v občini majhne, ker skozi občino ne poteka tranzitni potniški in tovorni cestni promet, ker na cestah ni vsakdanjih prometnih zastojev in ker se velik del prebivalcev v Ljubljano v šolo, na delo in po opravkih vozi z vlaki, ocenjujemo, da so emisije TGP na prebivalca bistveno nižje od slovenskega povprečja. Ti dejavniki vplivajo tudi na manjšo onesnaženost zunanjega zraka z izpusti iz prometa. Zaradi pomanjkanja podatkov o prometnih tokovih v občini, strukturi vozil in prevoženih kilometrih pa lahko podamo zgolj oceno oz. mnenje, da zaradi kurjenja lesne biomase oz. drv v številnih pečeh in kotlih, ki ne odgovarjajo sodobnim emisijskim standardom, za ogrevanje stavb v občini, promet ni najbolj pomemben dejavnik onesnaženja zunanjega zraka z izpusti prašnih delcev, NO<sub>x</sub>, CO in SO<sub>2</sub>.

### **Situacija glede izkoriščenosti prometne infrastrukture in zastojev**

Prometna infrastruktura je v povprečju srednje izkoriščena, problemi v prometu pa niso povezani s pretirano izkoriščenostjo prometne infrastrukture temveč z njeno slabo kakovostjo.

Rednih prometnih zastojev v prometu v občini ni. Do zastojev prihaja ob večjih oz. daljših obnovitvenih in vzdrževalnih delih na državni cesti ter Zalarjevi cesti v naselju Borovnica.

5

### **Trenutne rešitve in dejavnosti na področju trajnostne mobilnosti**

Pri železniški postaji je neuraden P+R, ki pa je neurejen in katerega zmogljivosti so že skoraj polno zasedene ter zastarela pokrita kolesarnica v bližini železniške postaje. Osnovna šola Borovnica je vključena v projekt oz. kampanjo Prometna kača, s katero motivira osnovnošolce k bolj zdravemu in do okolja prijaznemu prihodu v šolo. Drugih dejavnosti do sedaj ni bilo, kolesarjenje in pešačenje pa je v občini težko promovirati, saj velika večina cestne prometne infrastrukture ni prijazna za kolesarjenje in pešačenje, vozniška kultura pa pri delu voznikov motornih vozil ni naravnana k prednostnemu upoštevanju šibkejših udeležencev v prometu.

### **Splošni trendi:**

- obravnavanje prometa v kontekstu mobilnosti oz. dostopa do storitev in dejavnosti
- informatizacija in digitalizacija prometa,
- povečevanje deleža javnega in nemotoriziranega prevoza,



- povečanje deleža vozil z alternativnimi pogoni,
- širjenje sistemov primestne železnice kot hrbtnice regionalnega javnega transporta,
- izboljšanje povezav in prehodov med enim in drugim načinom prevoza s ciljem najbolj optimalne prevozne verige (intermodalnost),
- integracija storitev (skupna vozovnica za celoten sistem javnega prometa, alternativne možnosti plačila),
- ponudba storitev individualiziranega javnega prevoza za cilje skupine s posebnimi potrebami,
- dajanje prednosti nemotoriziranemu in javnemu prevozu pri razvoju prometne infrastrukture in prometnih režimov v mestih oz. kolesarjem, pešcem in javnemu prevozu prijazna prometna infrastruktura in prometni režimi v urbanih središčih,
- povečana pozornost varni integraciji kolesarskega prometa v prometni sistem,
- širjenje območij umirjenega in nemotoriziranega prometa v urbanih središčih,
- uvajanje koncepta »skupnega prostora« (shared space) v urbanih središčih.

## Promet in mobilnost v Regionalnem razvojnem programu LUR

Strategija ugotavlja, da je za regijo značilno veliko migracij, pri katerih ob slabi prometni infrastrukturi prevladujejo migracije z osebnimi avtomobili. Po napovedih Direkcije RS za ceste bo pod mejno vrednostjo kakovosti leta 2017 že 75% vseh cest, leta 2020 pa že skoraj 85% vseh cest v regiji. Neučinkovito prostorsko in prometno načrtovanje, nezadovoljiv JPP, pomanjkljiva integracija sistemov JPP med seboj in z drugimi sistemi so bile identificirane kot glavne razvojne slabosti regije na področju prometa in mobilnosti. Kot priložnost pa je bila na področju uvajanja zelenih tehnologij identificirana možnost prehoda k bolj trajnostnemu prometnemu sistemu zaradi spremenjenih potovalnih navad in porasta cene goriv, na področju povečanja kakovosti bivanja v regiji pa spodbujanje uporabe javnega prevoza. Znotraj razvojne prioritete 2: Ohranjeno okolje in trajnostna raba virov si bo regija prizadevala spodbujati pospeševanje uporabe biogoriv in drugih obnovljivih virov energije za pogon motornih vozil ( v okviru Ukrep 2.1.1.: Obnovljivi viri energije), izboljšano energetska učinkovitost prometa (Ukrep 2.1.2.: Energetska učinkovita regija). Znotraj Prioritete 3: Ljudem prijazna regija pa ima posebno mesto program 3.1. Trajnostna mobilnosti, pri katerem so najpomembnejši cilji znižati visoke stopne emisij in hrupa v prometu in prometne zastoje, izboljšati kakovost bivanja v regiji z večjo mobilnostjo, zmanjšati uporabo osebnih vozil ter spodbujati prehod na javni prevoz in nemotorizirane načine potovanja. Ukrep 3.1.1.: Spodbujanje uporabe javnega prometa poudarja pomen izgradnje intermodalne prometne verige, ki bo omogočala prehode med osebnim prevozom, javnim prevozom in nemotoriziranim prometom z dokončanjem izgradnje intermodalnih in medmodalnih prestopnih točk ter usklajene vozne rede regijske železnice in sistema mestnih avtobusov s skupnim cenovnim in plačilnim sistemom. Ukrep 3.1.2: Posodobitev in optimizacija železniškega omrežja je ima za cilj posodobitev in modernizacijo železniškega omrežja, dograditev in elektrifikacijo regionalnih prog za uvedbo taktnega prometa v vseh smereh, gradnjo drugega tira železnice proti Jesenicam z navezavo letališča Jožeta Pučnika, ureditev ljubljanskega železniškega vozlišča in osrednje železniške postaje. Ukrep 3.1.3.: Spodbujanje nemotorizirane mobilnosti pa bo na ravni regije usmerjen k izgradnji mreže kolesarskih poti, ki bo kakovostno



povezala urbana središča znotraj in med sabo ter z vzpostavitvijo kakovostne infrastrukture in storitev za kolesarjenje spodbujala tudi kolesarski turizem.

## Promet in mobilnost v strategiji LAS Ljubljansko barje z zaledjem

Strategija ugotavlja, da je močan element povezanosti tega območja njegova lega v **mednarodnem prometnem koridorju**, ki povezuje Ljubljano in preko nje srednjo Evropo s Tržaškim in Koprskim pristaniščem. Ta odpira posebne razvojne možnosti tudi na področju turizma. Zaradi neposredne bližine Ljubljane, zelo pestrih in dragocenih naravnih danosti Ljubljanskega barja, Polhograjskega in Krimskega hribovja ter drugih hribovitih območij je LAS Barje z zaledjem tesno povezano z vizijo nadaljnjega razvoja jugozahodnega dela zaledja Ljubljane, kar bo narekovalo sodelovanje s sosednjimi LAS na območju osrednjeslovenske in notranjske regije.

### 5.2.3 Stanje infrastrukture in opremljenosti z osnovnimi storitvami

**Prometna infrastruktura in povezanost** sta razmeroma dobri. Območje prečkata primorski krak avtoceste in tržaška deželna cesta, ki sta dobro urejeni in vzdrževani. Druga pomembna cestna povezava je regionalna cesta Brezovica (Ig) – Rakitna – Cerknica, ki predstavlja alternativno prometno povezavo med Dolenjsko in Notranjsko oz. Primorsko. Ta cesta na odseku Dolnja Brezovica – Podpeč še ni v primerno urejena vendar trenutno še ustreza lokalnim potrebam. Zlasti za občino Borovnica je pomembna državna cesta Vrhnika-Borovnica – Podpeč (z nadaljevanjem preko Iga do Škofljice), ki je v zelo slabem stanju, poleg vse bolj številnih motornih vozil jo v toplejšem delu leta ob vikendih uporablja tudi vedno več rekreativnih in turističnih kolesarjev. Zelo pomembna cestna povezava povezuje območje s Poljansko dolino oz. Gorenjsko, preko Vrhnike in Horjula oz. Dobrove in Polhovega Gradca do Gorenje vasi. Vendar so zaradi **vedno gostejšega prometa tudi turističnega** in poseljenosti na tem območju ob prometnih konicah ceste slabo prepustne, **kar zmanjšuje prometno varnost na območju**. Zato je **nujna ureditev varnih kolesarskih poti** na celotnem območju LAS, ki omogočajo varne in hitre povezave in razvoj trajnostno mobilnost.

Občina Brezovica načrtuje na svojem območju še en priključek na avtocesto. Pomembno prometno povezavo seveda predstavlja južna železnica, ki pa je za lokalne transportne potrebe – z izjemo občine Borovnica - premalo izkoriščena, tudi z vidika razvoja turizma in razvoja okolju prijazne (trajnostne mobilnosti). Drug problem se pojavlja na hribovitem območju, ki ima zaradi redke in razpršene poseljenosti razmeroma slabo prometno infrastrukturo, brez postajališč za avtobuse in druge prometne infrastrukture, ki omogočajo varnost v prometu (vir: Občine na območju LAS).

Še slabše je stanje na hribovitem **območju v pogledu javnih prometnih povezav**, zato morajo prebivalci teh krajev uporabljati pretežno osebna prevozna sredstva. Z uvedbo integriranih avtobusnih linij Ljubljanskega potniškega prometa, v letu 2013, se je na območju občine Brezovica in Dobrova-Polhov Gradec prometna povezava bistveno izboljšala. Integracija zagotavlja povečano število odhodov avtobusov in enotno plačilno sredstvo, ki omogoča prestopanje na mestne linije LPP ter nižje cene prevoza (vir: Občine na območju LAS).

Strategija LAS LB ne predvideva neposrednih ukrepov na področju prometne infrastrukture in prometne varnosti. V okviru **CILJA 4: Zmanjšanje onesnaženosti okolja in ohranjanje naravnih virov** pa predvideni **Ukrep 4.1 Zmanjšanje onesnaženosti okolja** vključuje tudi spodbujanje okolju prijaznejše mobilnosti preko izobraževanja in osveščanja lokalnega prebivalstva in obiskovalcev o okolju prijaznejši (trajnostni) mobilnosti. Podprte bodo tudi operacije, ki razvijajo okolju prijaznejšo mobilnost, ki bo povezovala različne oblike prevoza (javna prevozna sredstva, železnica, kolesarstvo, ipd), vključno z manjšimi vlaganji v okoljsko infrastrukturo in obnovo sistemov tematskih, kolesarskih in drugih poti, ki vplivajo na zmanjševanje emisij toplogrednih plinov.







## SWOT Analiza

<b>Prednosti</b>	<b>Slabosti</b>
•	•
<b>Priložnosti</b>	<b>Tveganja</b>
•	•

## Ključne dejavnosti in projekti:

## Strateški pristop: