

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽELEZNIKI



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA







CELOSTNA **PROMETNA** STRATEGIJA

Občina Železniki

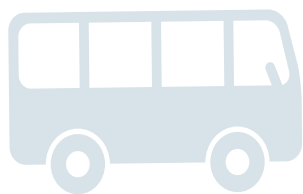
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



Sofinancira
Evropska unija



junij 2025



KAZALO

Nagovor župana	4
1 Celostno načrtovanje prometa v občini Železniki	6
1.1 Analiza obstoječe strategije	7
1.2 Proces in priprava nove generacije OCPS	9
2 Celostno načrtovanje prometa	11
3 Vizija, cilji in ciljne vrednosti	15
4 Analiza obstoječega stanja	17
4.1 Demografski in socioekonomski trendi v občini	17
4.2 Uporaba posameznih prometnih načinov v občini	17
4.3 Varnost pešcev v prometu	19
4.4 Želje in ovire, kot jih vidijo ključni deležniki	20
4.5 Več prostora, namenjenega pešcem	20
4.6 Napredek na področju kolesarjenja	21
4.7 Potrebne izboljšave javnega potniškega prometa	21
4.8 Težave motornega prometa	22
5 Pregled dosežkov, izzivov in priložnosti	23
6 Pet stebrov ukrepanja za varno, dostopno in zeleno občino	25
6.1 Krovni steber: celostno prometno načrtovanje	27
6.2 Drugi steber: hoja	30
6.3 Tretji steber: kolesarjenje	33
6.4 Četrty steber: javni potniški promet	35
6.5 Peti steber: motorni promet	37
7 Akcijski načrt	40
8 Viri	46



NAGOVOR ŽUPANA

Občina Železniki je v letu 2024 uspešno kandidirala na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki je podlaga za nadaljnji razvoj mobilnosti v občini in tudi eden izmed pogojev za to, da bo lahko v prihodnjih letih kandidirala za javna sredstva za izgradnjo infra- strukture in izvedbo ostalih konkretnih ukrepov s področja trajnostne mobilnosti.

Verjamemo, da moramo ustvariti okolje, ki je varno, dostopno in prijazno za vse prebivalce. Naš cilj je izboljšati kolesarske povezave in varne pešpoti, povečati odgovornost vseh udeležencev v prometu in izboljšati kakovost življenja občanov.

S spodbujanjem trajnostne mobilnosti bomo zmanjšali negativne vplive na okolje ter promovirali zdrav in dejaven življenjski slog. Iskreno se zahvaljujemo vsem občanom in ostalim deležnikom, ki ste dejavno sodelovali pri oblikovanju te strategije. Želimo si, da bi jo realizirali skupaj, kar pa bo mogoče le, če bomo odgovorni udeleženci v prometu in če bomo s svojimi dejanji drug drugemu zgled.

Marko GASSER,
župan Občine Železniki





01

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA V OBČINI ŽELEZNIKI

Občina Železniki se, podobno kot mnoge druge občine, na področju prometa sooča z izzivi, ki izhajajo iz številnih dejavnikov. Med ključnimi so razpršena struktura poselitve, razgibanost terena ter potovalne navade prebivalcev, ki so med drugim povezane tudi s kraji zaposlitve in izobraževanja. Te značilnosti so del kompleksnega sistema, ki ga ni mogoče učinkovito obravnavati zgolj z enim samostojnim ukrepom, pač pa je potreben celosten pristop.

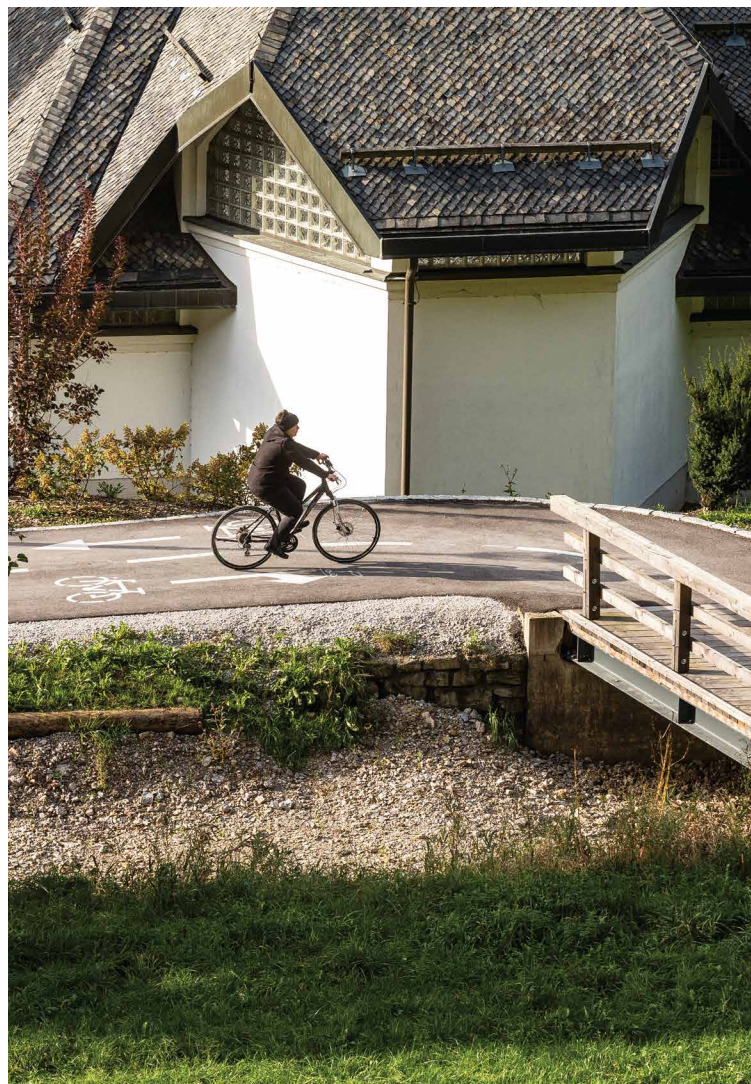
Celostno razumevanje in upravljanje prometa sta ključna temelja za izboljšanje kakovosti

sti življenja v skupnosti ter ustvarjanje ugodnih pogojev za njen razvoj. Pomembno je ravnati strateško premišljeno, finančno učinkovito in s podporo prebivalcev. Urejen promet ne prinaša le boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov mobilnosti za prebivalce, manjših prometnih zastojev ter učinkovitejših investicij, temveč tudi večje zadovoljstvo prebivalcev in zmanjšanje onesnaževanja. Poleg tega celostna obravnava prometa prispeva k opaznemu izboljšanju kakovosti življenja in krepi razvojne možnosti občine.



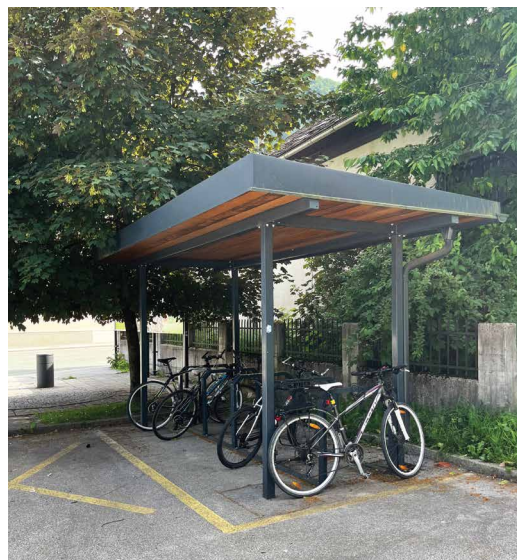
Občinska celostna prometna strategija poudarja potrebo po bolj proaktivnem pristopu in vpeljevanju sodobnih trendov trajnostne mobilnosti. V ospredju so redno spremljanje izvajanja ukrepov, vključevanje javnosti in uporaba naprednih podatkovnih analiz za oblikovanje učinkovitih rešitev. Ključno je tudi večje povezovanje med različnimi deležniki, kot so lokalna skupnost, regijske institucije in podjetja. Poleg tradicionalnih ukrepov, kot so infrastrukturne izboljšave, so pomembne tudi mehke rešitve, kot sta spodbujanje aktivne mobilnosti in prilagoditev storitev javnega prevoza sodobnim potrebam uporabnikov.

Prve nacionalne smernice za pripravo OCPS so v Sloveniji izšle leta 2012 in so postavile pomemben mejnik pri uvajanju sodobnih načinov načrtovanja prometa. V letu 2023 so smernice prenovili – dodane so bile konkretne izkušnje in sveža spoznanja, ki so se nabrali v desetih letih dinamičnega razvoja na številnih področjih mobilnosti in skozi izvajanje tega koncepta pri nas. Prenovljene smernice upoštevajo posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (denimo Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019).



1.1 ANALIZA OBSTOJEČE STRATEGIJE

V okviru obstoječe OCPS, ki je bila sprejeta leta 2017, je občina izvedla več ukrepov, ki so bistveno pripomogli k izboljšanju trajnostne mobilnosti.





CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



Občina Železniki je bila pri izvajanju ukrepov iz obstoječe celostne prometne strategije (2017) uspešna. Z analizo realizacije ukrepov smo prišli do naslednjih ugotovitev:

1. STEBER

NAČRTOVANJE IN UPRAVLJANJE PROMETA

Od skupno šestih načrtovanih ukrepov jih je bilo realiziranih pet.

2. STEBER

PEŠAČENJE

Od osmih zastavljenih ukrepov jih je bilo realiziranih šest.

3. STEBER

KOLESARJENJE

Na področju kolesarjenja je bilo realiziranih šest od sedmih načrtovanih ukrepov.



4. STEBER

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Od šestih predvidenih ukrepov sta bila izvedena dva, kar kaže na omejen napredek na tem področju.



5. STEBER

MOTORNI PROMET

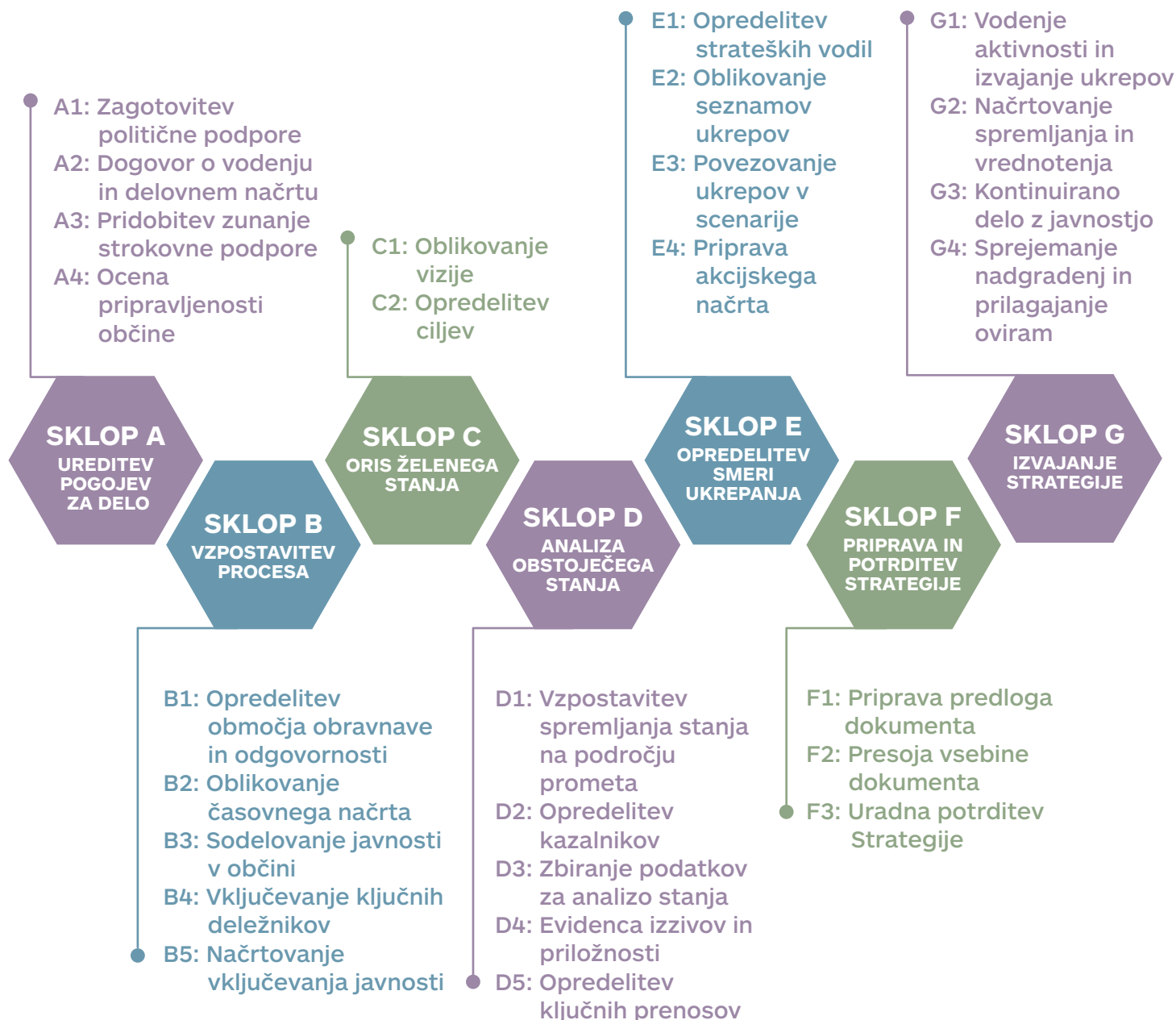
Na področju motornega prometa je bilo realiziranih pet od dvanajstih načrtovanih ukrepov.



1.2 PROCES IN PRIPRAVA NOVE GENERACIJE OCPS

Občina Železniki je v letu 2024 začela pripravo nove občinske celostne prometne strategije (OCPS), pri čemer njen osrednji del sestavljajo premišljeno zasnovani ukrepi in akcijski načrt. Dokument je bil pripravljen v skladu z veljavno zakonodajo, pravilniki, smernicami in minimalnimi standardi, ki zagotavljajo strokovno podlago in skladnost z nacionalnimi cilji. V procesu izdelave je bil poseben poudarek namenjen vključevanju javnosti kot ključnega segmenta načrtovanja.

Priprava dokumenta je potekala v sedmih sklopih, ki so si sledili sistematčno:





V sklopu procesa izdelave strategije je bila vzpostavljena tudi večfazna zunanja presoja, ki jo je izvedel usposobljen presojevalec, s čimer sta bili zagotovljeni ustreznost in kakovostna izdelava strateškega dokumenta.

02

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Celostno načrtovanje prometa temelji na izkušnjah uspešnih praks številnih evropskih mest, ki z odmevnimi rezultati uresničujejo njegova temeljna načela. Takšen pristop presega tradicionalne načrtovalske metode z osredotočanjem na raznovrstnost prometnih načinov, izboljšanje mobilnosti prebivalcev ter dostopnost območij in storitev. Ključni korak v smeri celostnega načrtovanja je priprava OCPS – strateškega dokumenta, s katerim občina določi premišljeno

zaporedje ukrepov za posamezno prometno področje. Ti ukrepi omogočajo uresničitev celovitih sprememb, kar vodi k višji kakovosti življenja prebivalcev.

Celostno prometno načrtovanje obstoječih načrtovalskih praks ne zavrača, temveč jih nadgrajuje. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih prednosti uporabe tega pristopa v lokalnem okolju prepozna vedno več odločevalcev.

Ključne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost gibanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Značilnosti celostnega prometnega načrtovanja (vir: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023)

Kadar se mesta odločijo za celostno načrtovanje prometa, želijo s tovrstnim pristopom povečati svojo učinkovitost (pa tudi zmanjšati tveganja) pri doseganju naslednjih koristi:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile ter promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobnem.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, ublažiti podnebne spremembe in doseči aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom), smo ustvarili pogoje za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva.

Izboljšana prometna varnost

Dokazano je, da umirjanje avtomobilskega prometa, zmanjševanje njegovega obsega ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

Izboljšani mobilnost in dostopnost

Celostno prometno načrtovanje vsem prebivalcem zagotovi boljšo mobilnost. S tem lajša dostopnost posameznih območij in storitev, kar (ob drugih koristih) krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost.



Izboljšana podoba občine

Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti vedno prepoznana kot bolj inovativna in napredna.

Odločitve, ki jih javnost podpira

S pomočjo vključevanja javnosti lahko odločitve za ukrepe na področju prometa (ali proti njim) v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito obravnavanje obveznosti

Izdelava celostnih prometnih strategij je učinkovit način obravnave različnih obveznosti občine (npr. direktive Evropske komisije o kakovosti zraka ali nacionalnih predpisov glede nadzora nad hrupom).

Nove in celovite politične vizije

Celostna obravnava področja prometa omogoča nastanek premišljene dolgoročne vizije glede zagotavljanja mobilnosti. Posebni odliki takšne vizije sta vključenost vidikov sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter usklajenost s ključnimi cilji občine (gospodarskimi, socialnimi, okoljskimi).

Izboljšanje dostopa do sredstev

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za nacionalna in evropska finančna sredstva.

(Vir: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023)





Kot primer dobre prakse celostnega in trajnostnega prometnega načrtovanja pri nas lahko izpostavimo občino Ljutomer (3.344 preb.), kjer so s preureditvijo soseske Juršovka uredili območje prijaznega prometa (Prlekija, 2025).



03

VIZIJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Vizija in cilji predstavljajo dolgoročen pogled na razvoj občine in vlogo prometa v prostoru. Ključni korak je oblikovanje in usklajevanje vizije, saj postavlja osnovo za vse nadaljnje odločitve in ukrepe.

Vizija občine Železniki

»Občina Železniki se zavezuje k ustvarjanju dostopne, povezane in varne prometne mreže, ki podpira cilje trajnostne mobilnosti. Naša prioriteta bo zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu in izboljšanje kakovosti življenja občanov. S spodbujanjem javnega prevoza in trajnostnih prevoznih sredstev bomo zmanjšali negativne vplive na okolje ter promovirali zdrav in aktiven življenjski slog.«

Cilji so opis konkretnih izboljšav, ki jih želi občina doseči, in se navezujejo na zastavljeno vizijo. Obravnavajo širše izzive, na katere promet vpliva.

Cilji občine Železniki

1. večanje odgovornosti vseh udeležencev v prometu ter spodbujanje k samozaščitnemu vedenju in uporabi varnostnih sredstev,
2. večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
3. izboljšanje kolesarskih povezav in varnih peš poti s sosednjimi občinami,
4. vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
5. bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
6. izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
7. izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti,
8. okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
9. znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.



V sklopu priprave celostne prometne strategije je bila izdelana celostna analiza obstoječega stanja prometa na območju občine Železniki. Na podlagi tega smo določili ciljne vrednosti, izzive, prioritete, priložnosti, strateška vodila, ukrepe in akcijski načrt.

	CILJ	CILJNA VREDNOST	KAZALNIK
1.	večanje odgovornosti vseh udeležencev v prometu ter spodbujanje k samozaščitnemu vedenju in uporabi varnostnih sredstev	število prebivalcev, ki za prevoz na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati na 13 % (izhodišče: 7 %)	<i>deleži uporabe posameznih potovalnih načinov pri poteh na delo</i>
2.	večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	dolžino varnih pešpoti in kolesarskih poti do leta 2032 povečati za 10 km (izhodišče: 7 km)	<i>dolžina novih povezav s sosednjimi občinami za kolesarje in pešce</i>
3.	izboljšanje kolesarskih povezav in varnih pešpoti s sosednjimi občinami	na letni ravni izvesti vsaj 4 delavnice na temo trajnostne mobilnosti s poudarkom na varnosti v prometu (izhodišče: 3)	<i>število izvedenih delavnic in aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti</i>
4.	vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	do leta 2032 doseči, da za prihod na delo vsaj 2 % ljudi uporablja javni prevoz (izhodišče: 0 %)	<i>deleži uporabe posameznih potovalnih načinov pri poteh na delo</i>
5.	bolj zdravi in aktivnejši prebivalci	delež prebivalcev, ki hodijo v šolo peš, do leta 2032 povečati na 57 % (izhodišče: 51 %)	<i>deleži uporabe posameznih potovalnih načinov pri poteh v šolo</i>
6.	izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	število prebivalcev, ki za prevoz na delo uporabljajo kolo, do leta 2032 povečati na 13 % (izhodišče: 7 %)	<i>deleži uporabe posameznih potovalnih načinov pri poteh na delo</i>
7.	izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	delež aktivnih načinov mobilnosti (hoja in kolesarjenje) do leta 2032 povišati na 15 % (izhodišče: 5 %)	<i>deleži in obseg uporabe posameznih prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini</i>
8.	okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	delež prebivalcev, ki imajo do delovnega mesta več kot 30 km poti, do leta 2032 znižati na 3 % (izhodišče: 7 %)	<i>dolžine poti na delo</i>
9.	znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	delež uporabe avtomobila kot načina prevoza na delo do leta 2032 znižati na 75 % (izhodišče: 82 %)	<i>deleži uporabe posameznih potovalnih načinov pri poteh na delo</i>

Cilji, ciljne vrednosti in kazalniki

04

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

Analiza obstoječega stanja je obsegala aktivnosti, kot so izvedba anket, intervjujev in javnih razprav, ocena širšega vpliva, meritve obveznih kazalnikov ter terenski ogledi. Vključevala je tudi kabineto delo in analizo statističnih podatkov, relevantnih za celostno načrtovanje prometa (izbrani demografski in socioekonomski podatki).

4.1 DEMOGRAFSKI IN SOCIOEKONOMSKI TRENDI V OBČINI

Število prebivalcev občine v zadnjem desetletju upada, leta 2014 je štela 6.760 prebivalcev, v letu 2024 pa 6.672 prebivalcev. Demografska slika je zelo podobna slovenskemu povprečju, z zrelim prebivalstvom (15–64 let) kot najmočneje zastopano starostno skupino. Povprečna starost v občini znaša 41,7 leta. Gostota prebivalstva je najvišja v naseljih Železniki, Selca in Dolenja vas.

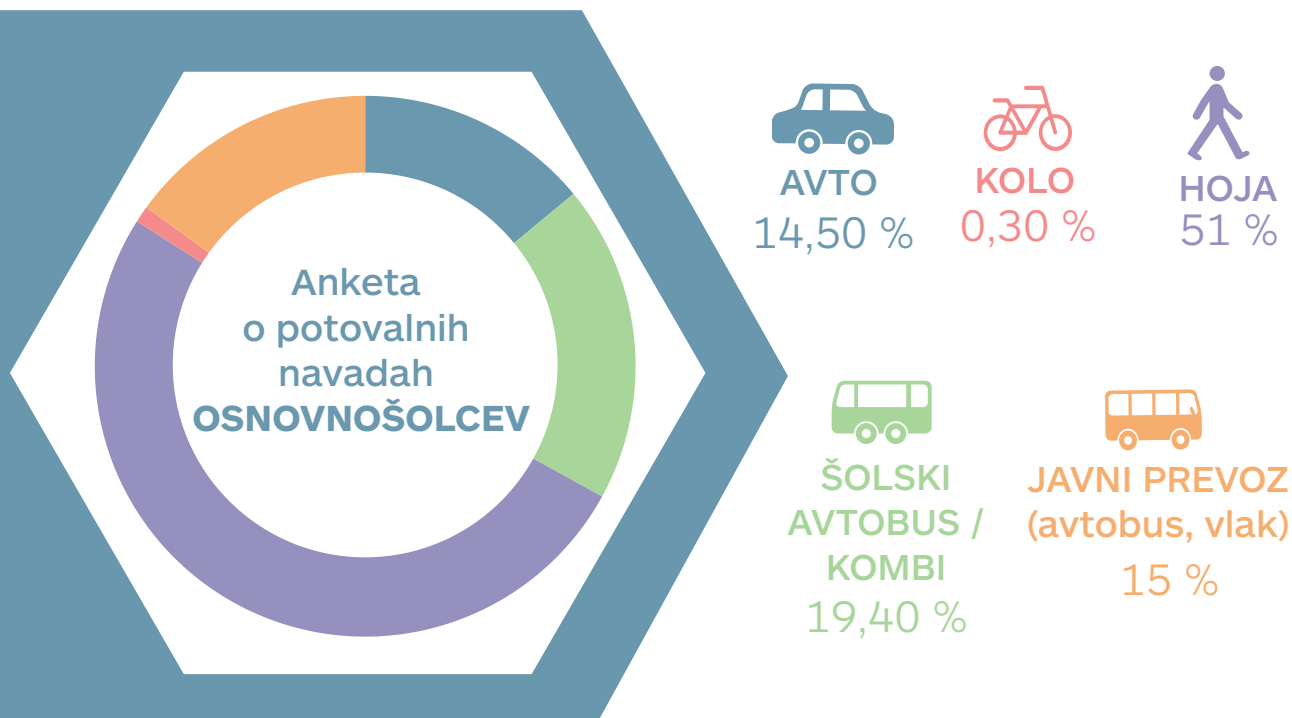
Delež prebivalcev, ki hodijo na delo v druge občine, znaša 48,6 %, kljub temu pa ima občina nekaj večjih zaposlovalcev, npr. Domel, d. o. o., Niko, d. o. o., Mebor d.o.o., Lotrič, d. o. o., in Alples, d. d. Od zaposlenih, ki na delo prihajajo od drugod, zavzemajo največji delež prebivalci občin Škofja Loka, Kranj in Gorenja vas - Poljane.

4.2 UPORABA POSAMEZNIH PROMETNIH NAČINOV V OBČINI

V okviru merjenja kazalnikov je na dveh lokacijah v občini potekalo kordonsko štetje; analiza je pokazala nizek delež aktivnih oblik mobilnosti (5 %) in visok delež rabe osebnega avtomobila (82 %).



Drugačen je trend uporabe posameznih potovalnih načinov pri poteh v šolo (N = 66): visok delež učencev (51 %) v šolo prihaja peš, z avtomobilom se jih pripelje zgolj 14,5 %, visok pa je tudi delež uporabe avtobusa, šolskega ali javnega.

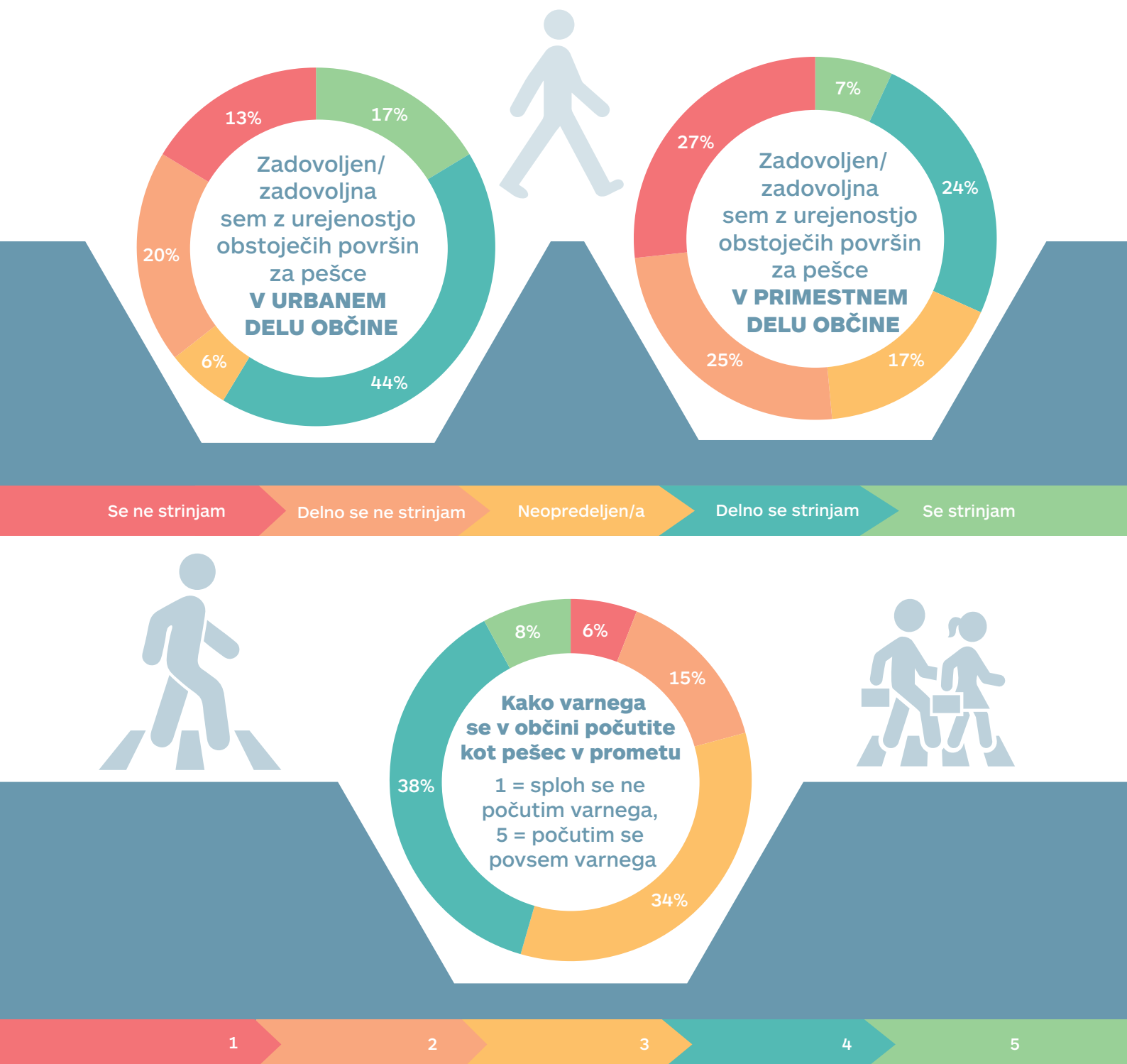


Pri poteh na delo (N = 235) kot potovalni način spet prevladuje uporaba avtomobila (82 %), z 11 % ji sledi hoja in s 7 % kolesarjenje. Javnega prevoza za prihod na delo tako ne uporablja nihče.



4.3 VARNOST PEŠCEV V PROMETU

Anketa za splošno javnost (N = 456) je obravnavala tudi urejenost infrastrukture za pešce, tako v urbanem kot tudi v primestnem delu občine. V urbanem delu je s površinami za pešce zadovoljnih 61 % anketiranih, v primestnem pa zgolj 31 %. Odgovori na vprašanje, kako varne se občani počutijo kot pešci v prometu, so bili deljeni.



4.4 ŽELJE IN OVIRE, KOT JIH VIDIJO KLJUČNI DELEŽNIKI

Ključni deležniki so bili intervjuvani glede problematike v občini in stanja trajnostne mobilnosti. Slednje ocenjujejo kot povprečno, a menijo, da se postopoma izboljšuje. Kot oviro pri nadaljnjem razvoju so izpostavili finančno in prostorsko stisko. Več jih je izrazilo željo po obsežnejših kolesarskih površinah in več kolesarnicah ter boljših avtobusnih povezavah; te naj bi potekale tudi po lokalnih cestah, ki pa so potrebne obnove. Izražena je bila želja po izboljšavi varnosti z osvetljavo površin, namenjenih pešcem, neprekinjenimi kolesarskimi in pohodnimi površinami ter ukrepi za umirjanje prometa.

4.5 VEČ PROSTORA, NAMENJENEGA PEŠCEM

Ceste v naselju Železniki so s površinami za pešce ustrezno urejene, mestoma pa niso ustrezno vzdrževane obcestne zasaditve, saj segajo na pločnike, s čimer ovirajo varno in udobno gibanje pešcev. Problematici deli občine, ki infrastrukturno niso primerno urejeni za peš promet, so cesta do Rudnega, cesta Selca–Dolenja vas, Zali Log ter območje Na Plavžu. Eden ključnih problemov v občini je pomanjkanje površin brez motornega prometa, zaradi česar so možnosti za varno gibanje pešcev omejene.



4.6 NAPREDEK NA PODROČJU KOLESARJENJA

Občina Železniki je od zadnje sprejete celostne prometne strategije bistveno izboljšala kolesarsko infrastrukturo. Kolesarska pot tako poteka od Selc pa do Jesenovca. Načrtovana pa je tudi povezava od Selc do Dolenje vasi ter od Jesenovca naprej do konca zadrževalnika pod Sušo, izdelana je bila tudi študija razvoja kolesarskih površin, postavljena je bila kolesarnica pri pošti v Železnikih, prav tako pa so vseskozi potekale promocijske in izobraževalne akcije za promocijo kolesarjenja.



4.7 POTREBNE IZBOLJŠAVE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Avtobusni promet v občini Železniki je organiziran s strani podjetja Arriva. Glavne linije javnega avtobusnega prometa povezujejo Železnike s Škofjo Loko in nato Kranjem ali Ljubljano. Lokalni avtobusni promet z Železniki povezuje tudi naselja Zali Log, Sorica, Dražgoše in Rudno. Glavni problem v občini je predvsem premajhna frekvenca voženj, zlasti ob koncu tedna.

Občina Železniki se je konec septembra 2020 priključila projektu Prostofer (»Prostovoljni šofer«), ki ponuja brezplačne prevoze starejšim in jim tako omogoča dostop do nujnih opravkov in javnih ustanov, trgovskih centrov ipd. Poleg praktične pomoči jim ta storitev omogoča ohranjanje socialnih stikov in sklepanje novih poznanstev, kar je še posebej pomembno za tiste, ki zaradi pomanjkanja prevoza ostajajo odrezani od širše skupnosti.



4.7 TEŽAVE MOTORNEGA PROMETA

Motorni promet je omejen na regionalne ceste, ki povezujejo občino z večjimi mesti, kot so Škofja Loka, Kranj in Ljubljana. Zaradi specifičnega terena so številne ceste ozke in zavite, kar mestoma omejuje prepustnost prometa in povečuje nevarnost nesreč. Zaradi industrije, predvsem lesno in kovinsko predelovalnih obratov, je prisoten tovorni promet, težka tovorna vozila pa dodatno obremenjujejo cestno omrežje.

Parkirišča so predvsem ob glavni cesti, ki vodi skozi občino. V naselju Železniki jih je največ ob vozlišču obeh regionalnih cest, kjer je tudi pošta. Parkirišča so predvsem pred trgovinami, zdravstvenim domom, pri cerkvi ter pred občino in pokopališčem. Zasebna parkirišča so umeščena pred večja podjetja (Niko, d. o. o., Alples, d. d., in Domel, d. o. o., ki ima za zaposlene dvonadstropno parkirno hišo).



05

PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

Od sprejetja prve občinske celostne strategije je občina Železniki na področju trajnostne mobilnosti storila velik korak naprej. S sprejetjem strategije so za potrebe izvajanja ukrepov pričeli izobraževati kader, pripravljen je bil večletni načrt razvojnih programov, vseskozi pa so potekale promocijske in izobraževalne akcije na temo trajnostne mobilnosti ter javne razprave in delavnice ob pomembnejših ukrepih na tem področju. Na območju Dašnice in Loga so vzpostavili območja oz. površine za pešce, v naselju Studeno uredili varen prehod, OŠ Železniki je po smernicah agencije za varnost v prometu (AVP) izdelala načrt šolskih poti, v Dolenji vasi, Selcih in pri osnovni šoli v Železnikih so bili postavljeni merilniki hitrosti. V naselju Železniki so vzpostavili kolesarske površine, deloma so bile zgrajene kolesarske povezave skozi dolino, prav tako so pri pošti v Železnikih uredili pokrito kolesarnico. Urejeni so bili varni dostopi do avtobusnih postajališč, vzpostavili so storitev prevoza na klic – Prostofer. Potekale so tudi promocijske in izobraževalne akcije za povečanje varnosti motornega prometa, za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev so urejali križišča ter uvajali ukrepe za umirjanje hitrosti v naseljih.

STEBER I: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE



Izzivi:

- slaba informiranost pešcev o pravilih samozaščite, zlasti med ranljivimi skupinami, kot so otroci in starejši

Priložnosti:

- promocija prometne varnosti

STEBER II: HOJA



Izzivi:

- neurejeni prehodi čez ceste (za vse udeležence)

Priložnosti:

- izboljšana dostopnost (za vse vrste udeležencev v prometu)

STEBER III: KOLESARJENJE



Izzivi:

- ponudba ob kolesarskih poteh – večanje privlačnosti
- pomanjkanje varnih kolesarskih poti za otroke in mladostnike
- pomanjkanje kolesarskih poti, ki bi povezoval regionalne turistične točke
- slaba signalizacija in označenost kolesarskih poti med občinami

Priložnosti:

- zgraditev novih medobčinskih povezav
- izboljšanje varnosti kolesarske mreže
- razvoj kolesarskih stez in krepitev lokalnega gospodarstva
- izboljšanje regionalnih povezav, ki bi okrepile tudi lokalne izboljšanje varnosti kolesarske mreže
- razvoj kolesarskih stez in krepitev lokalnega gospodarstva
- izboljšanje regionalnih povezav, ki bi okrepile tudi lokalne

STEBER IV: JAVNI POTNIŠKI PROMET



Izzivi:

- nevarne poti do avtobusnih postaj, zlasti na obrobju večjih krajev mest
- nepokritost območja z ustreznimi linijami in frekvencami JPP

Priložnosti:

- krepitev intermodalnosti

STEBER V: MOTORNI PROMET



Izzivi:

- pomanjkanje ozaveščenja o koristih hoje za okolje

Priložnosti:

- souporaba vozil (carpooling)

PRIORITETE OBČINE ŽELEZNIKI:

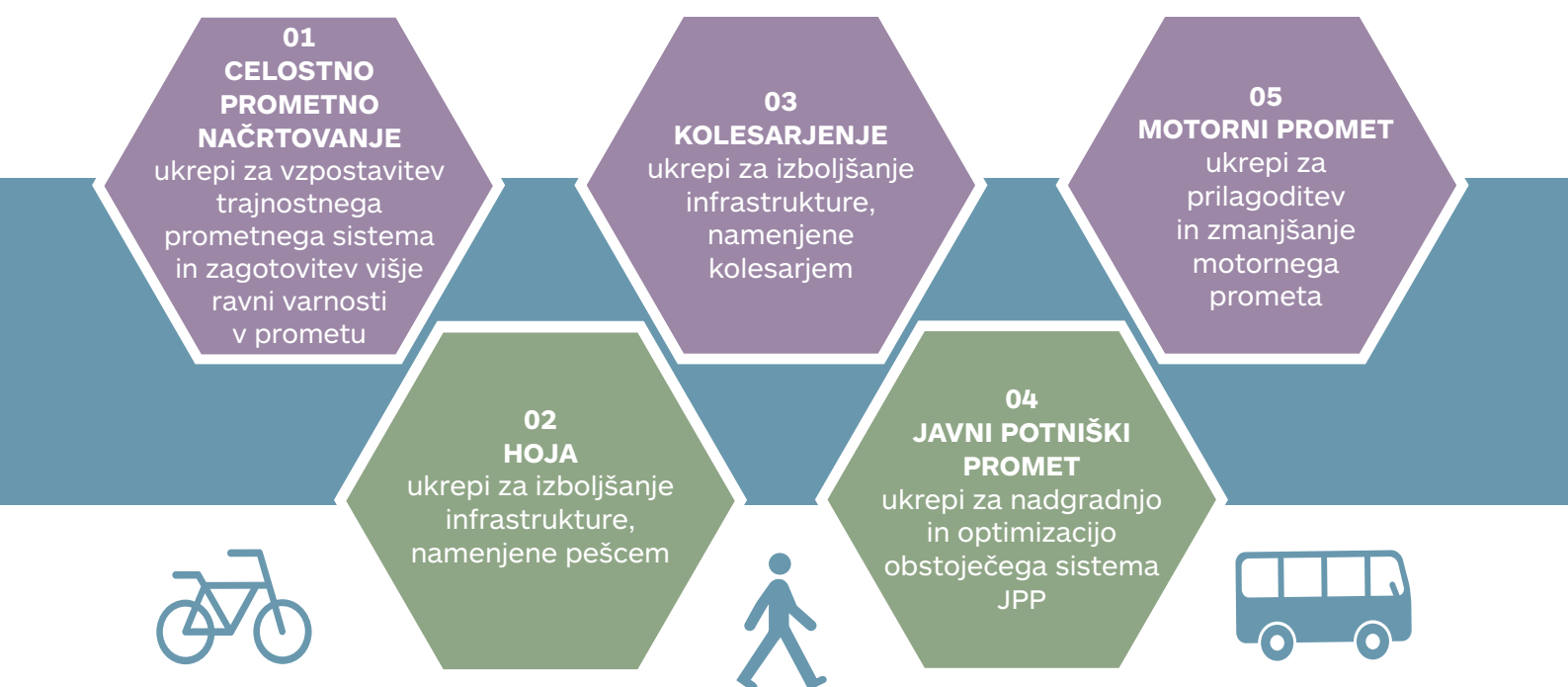
- zagotavljanje varnosti v prometu s poudarkom na boljši informiranosti o samozaščiti,
- povezava Železnikov s sosednjimi naselji in občinami prek kolesarske infrastrukture,
- z izboljšanjem dostopnosti zagotavljati enakovredne pogoje vsem udeležencem v prometu in s tem krepiti trajnostne oblike mobilnosti.



06

PET STEBROV UKREPANJA ZA VARNO, DOSTOPNO IN ZELENO OBČINO

V sklopu priprave OCPS je bilo opredeljenih pet ključnih stebrov, med katere so bili nato razporejeni zasnovani ukrepi.



Ukrepi so bili oblikovani na podlagi jasno opredeljenih ciljev in vizije ter temeljite analize obstoječega stanja v občini.

Proces izbire ukrepov je bil izjemno natančen, saj ta vsebinski del pomeni osrednji in hkrati tudi najzahtevnejši element priprave strategije. Pri oblikovanju ukrepov so bila upoštevana načela trajnostnega razvoja, v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS, ki izpostavljajo pomen zmanjševanja negativnih vplivov na okolje, povečevanja dostopnosti in zagotavljanja varnosti za vse uporabnike prometnega

sistema. Proces oblikovanja ukrepov je bil vseskozi podprt s širokim vključevanjem deležnikov, kar je prispevalo k večji usklajenosti strategije z dejanskimi potrebami in pričakovanji občanov. Vsak steber v strategiji je zasnovan tako, da odraža celovito usmeritev v prihodnost in obravnava ključne izzive mobilnosti, s katerimi se sooča občina.

Namen oblikovanja ukrepov je postaviti trdne temelje za izvedbo učinkovitih, družbeno odgovornih in dolgoročnih rešitev, ki bodo prispevale k bolj povezani, vključujoči in trajnostno naravnani skupnosti.

STRATEŠKA VODILA PO STEBERIH

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
CPN	spodbujanje ukrepov, ki zmanjšujejo uporabo osebnih motornih vozil in povečujejo uporabo trajnostnih načinov potovanja, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, uvedba programov za ozaveščanje prebivalcev o pomenu aktivnega načina življenja	• izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	na letni ravni izvesti vsaj 4 delavnice na temo trajnostne mobilnosti s poudarkom na varnosti v prometu
HOJA	razvoj površin, ki prednostno vključujejo zelene površine, pešpoti in kolesarske steze, s poudarkom na dostopnosti in povezanosti z vsemi deli skupnosti	• izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti • bolj zdravi in aktivnejši prebivalci • zagotovitev povezanosti obstoječe kolesarske infrastrukture in pešpoti	delež zaposlenih, ki na delo prihajajo peš, do leta 2032 povečati na 18 %
KOLESARJENJE	razvoj mreže dobro označenih in varnih kolesarskih poti in pešpoti	• izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti • znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	dolžino varnih pešpoti in kolesarskih poti do leta 2032 povečati za 10 km
JPP	uvedba prilagodljivega javnega prevoza, ki pokriva tudi oddaljene podeželske predele in ranljive skupine prebivalstva	• vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost • bolj razvejan in časovno ekonomičen javni prevoz	do leta 2032 doseči, da za prihod v šolo vsaj 20 % ljudi uporablja javni prevoz
MOTORNI PROMET	izvajanje ukrepov za umirjanje prometa in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	• večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	do leta 2032 vzpostaviti vsaj eno območje za kratkotrajno parkiranje

6.1 KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

V steber celostnega prometnega načrtovanja so umeščeni mehki ukrepi, ki postavljajo temelje za izvajanje ukrepov po ostalih stebrih in pomenijo izhodišče strateškega dokumenta.

Celostno prometno načrtovanje (CPN) je ključni pristop k oblikovanju trajnostnih prometnih rešitev, ki izboljšujejo kakovost življenja, spodbujajo gospodarski razvoj in zmanjšujejo negativne vplive na okolje.

Do leta 2017, torej do sprejetja prve strategije v občini, celostni pristop v sklopu načrtovanja prometa ni bil v praksi. Tako se je sčasoma pojavila potreba po oblikovanju dokumenta, ki bi promet obravnaval celostno in v proces izdelave vključil tako ključne deležnike kot tudi splošno javnost.

V preteklosti je bilo načrtovanje prometa usmerjeno investicijsko, s poudarkom na motornem prometu, kar je zanemarjalo bolj trajnostne vidike ter ukrepe, namenjene pešcem in kolesarjem.

Do izdelave dokumenta Analiza obstoječega stanja občine so v sklopu vključevanja javnosti potekale različne aktivnosti, kot so ankete, delavnice in javne razprave, ki so na tak ali drugačen način sistematično obravnavale prometni sistem v občini.

ŠT.	UKREP	ZAHTEV-NOST	STOPNJA UČINKOVI-TOSTI
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih	srednja	++
A2	Vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente	majhna	+
A3	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvajanjem javnih razprav in delavnic v okviru CPN	majhna	++
A4	Vključevanje v programe evropskega teritorialnega sodelovanja	majhna	+
A5	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	majhna	++
A6	Sistemska odprava nevarnih točk (2 nevarni točki letno)	srednja	+++
A7	Mobilnostni načrti za večje delodajalce	majhna	+
A8	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS	srednja	+

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra CPN

PREDLAGANI UKREPI

A1: Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih

Spodbujanje in promocija trajnostnih oblik mobilnosti, kot so pešačenje, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa (JPP), sta ključnega pomena. Poseben poudarek bo namenjen mladostnikom, saj so ciljna skupina za oblikovanje trajnostnih potovalnih navad v prihodnosti. Delavnice bodo zasnovane tako, da bodo mlade ozaveščale o koristih trajnostne mobilnosti za zdravje, okolje in skupnost.

A2: Vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente

Integracija trajnostne mobilnosti (kot osrednjega vidika) v vse strateške dokumente občine, vključno s prostorskimi, razvojnimi in okoljskimi načrti, z namenom povezovanja ter zagotavljanja skladnosti politik, ki spodbujajo okolju prijazno, varno in učinkovito mobilnost. S tem se trajnostna mobilnost ne bo obravnavala zgolj sektorsko, temveč bo postala temeljni del občinskega načrtovanja. Tak pristop bo omogočal boljše usklajevanje ukrepov, učinkovitejšo rabo virov ter zagotavljanje dolgoročnih koristi za prebivalce, gospodarstvo in okolje.

A3: Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru CPN

Aktivno sodelovanje javnosti in ključnih deležnikov pri CPN s pomočjo javnih razprav, delavnic in posvetov, z namenom zagotavljanja transparentnosti procesa ter vključevanja mnenj, predlogov in potreb prebivalcev, podjetij, institucij in drugih. Delavnice omogočajo usklajevanje različnih interesov in spodbujanje diskusij ter pomagajo oblikovati rešitve, ki bodo prilagojene dejanskim potrebam in izzivom lokalnega okolja. Tak način sodelovanja bo prispeval k boljšim rešitvam in večji podpori za izvajanje ukrepov.

A4: Vključevanje v programe evropskega teritorialnega sodelovanja (v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov) ter v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnotežen razvoj celotne Evropske unije s ciljem iskanja konkretnih rešitev glede trajnostne mobilnosti

Občina se bo aktivno vključevala v programe evropskega teritorialnega sodelovanja, vključno s čezmejnimi, transnacionalnimi in medregionalnimi programi ter drugimi evropskimi kohezijskimi politikami. Namen je izvajati projekte, ki spodbujajo trajnostno mobilnost ter obravnavajo konkretne izzive v lokalnem prostoru. S sodelovanjem bo občina pridobila dostop do finančnih sredstev in izkušenj, ki omogočajo izvajanje inovativnih rešitev. Povezovanje z drugimi regijami in državami bo prispevalo k uravnoteženemu razvoju ter krepitvi integriranih pristopov k mobilnosti, kar bo omogočalo trajnosten in usklajen razvoj celotne Evropske unije.

A5: Analiza in izdelava registra nevarnih točk

Opravljen bo sistematična analiza in nato izdelava registra nevarnih točk; te so opredeljene kot območja, ki so za vse udeležence v prometu prometno najbolj tvegana. Register, ki bo vzpostavljen na podlagi analize, bo omogočal prednostno razvrščanje točk glede na stopnjo tveganja in pripravo ciljno usmerjenih rešitev za njihovo odpravo. Namen je zagotoviti večjo varnost vseh udeležencev v prometu.

A6: Sistemska odprava nevarnih točk (2 nevarni točki letno)

Ukrep sistemske odprave nevarnih točk se povezuje z ukrepom A5. Cilj je izboljšati varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev, kolesarjev in drugih, z uvajanjem ustreznih infrastrukturnih rešitev, kot so dodatna signalizacija, preurejanje križišč ali postavitve zaščitnih ukrepov. Na področju kolesarjenja bosta prednostno odpravljena nevarni točki v Selcih (pri Lotriču – prehod čez cesto do kolesarske steze) ter na Jesenovcu (prehod čez cesto), na področju motornega prometa pa nevarne točke na križiščih na Racovniku, na Studenem, kjer se zavije k zbirnemu centru, ter pri Niku.

A7: Mobilnostni načrti za večje delodajalce

Razvoj dokumenta za spodbujanje trajnostne mobilnosti zaposlenih z urejanjem prometne dostopnosti. Poudarek je na dostopnosti s trajnostnimi potovalnimi načini – s kolesom, peš ali z javnim prevozom. Eno ključnih področij ukrepanja pa je upravljanje parkiranja. Ukrepi praviloma niso finančno zahtevni in imajo ugodno razmerje med koristmi in stroški.

A8: Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS

Po sprejemu OCPS bo občina vsako leto izdelala poročilo o izvajanju in učinkih strategije. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja bo spremljala obvezne in druge izbrane kazalnike ter o njih poročala pristojnemu ministrstvu.



6.2 DRUGI STEBER: HOJA

Hoja je osnovna in najbolj trajnostna oblika mobilnosti, dostopna vsem. Z ukrepi, namenjenimi spodbujanju hoje, bomo ustvarjali varnejšo, bolj povezano in okolju prijazno skupnost.

Hoja je pogosto podcenjen način potovanja. Ne glede na to, ali se ljudje vozijo s kolesom, avtobusom, motorjem ali avtom, prvi in zadnji meter poti vedno prehodijo peš. Poleg tega lahko hoja zavzema pomemben delež vsakodnevnih potovanj – naj bo to jutranja pot v šolo, sprehod do restavracije med kosilom, obisk trgovine po službi ali večerni izhod.

Občine bi morale spodbujati hojo ne le zaradi njene prometne vloge, temveč tudi zaradi njenih številnih pozitivnih učinkov na zdravje in kakovost življenja.

Zato je nujno ustrezno načrtovanje hoje, tudi v naseljih, kjer kljub močni tradiciji pešačenja to pogosto upada. Načrtovanje hoje je tesno povezano z varno mobilnostjo šolarjev, urejanjem stanovanjskih območij in upravljanjem parkirišč, a hkrati vključuje tudi širši nabor ukrepov. Ključni cilj je ustvariti pogoje, ki bodo omogočali prijetno in preprosto pešačenje.

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
B1	Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave	srednja	++
B2	Razširitev povezanosti omrežja pešpoti	velika	+++
B3	Vzpostavitev novih povezav prek Selške Sore	velika	++
B4	Odstranitev ovir za funkcionalno ovirane	srednja	++
B5	Zgraditev dvignjenega prehoda za invalide (Trnje)	srednja	++
B6	Izboljšanje označitev mešanih površin za pešce in kolesarje	majhna	+
B7	Uvedba območij za pešce	velika	++
B8	Izdelava načrta varnih šolskih poti in njegovo vsakoletno posodabljanje	majhna	+
B9	Označitev varnih šolskih poti	majhna	+

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra hoja

PREDLAGANI UKREPI

B1: Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave

Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave sta ključni za zagotavljanje večje varnosti vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev in kolesarjev, ter za spodbujanje vsakodnevne mobilnosti. Ustrezno osvetljena infrastruktura bo izboljšala kakovost bivanja, povečala občutek varnosti ter prispevala k privlačnosti urbanih in podeželskih območij za prebivalce in obiskovalce. Prednostno območje obravnave bo okolica OŠ Železniki.

B2: Razširitev povezanosti omrežja pešpoti

Izboljšanje dostopnosti in spodbujanje hoje kot trajnostne oblike mobilnosti. Cilj je povezati obstoječe pešpote v celovito in varno omrežje, ki bo pešcem omogočalo neprekinjeno gibanje med ključnimi točkami v občini, kot so šole, parki, delovna mesta in storitve. Prek tega bo občina spodbujala zdrav življenjski slog, zmanjševala prometno obremenitev in izboljševala kakovost javnega prostora. Prioritetno bodo urejena območja Na Kresu, Domel – most na Racovnik, Dolenja vas, OŠ Železniki, Rudno, Studeno in Dašnica.

B3: Vzpostavitev novih povezav prek Selške Sore

Vzpostavitev novih povezav prek Selške Sore je ključna za izboljšanje prometne povezanosti in dostopnosti območij na obeh straneh reke. Boljše povezave za pešce, kolesarje in motorna vozila bodo zmanjšale prometne obremenitve na obstoječih prehodih. Poseben poudarek bo namenjen celostni umestitvi novih povezav v prostor, z upoštevanjem naravnih značilnosti in potreb lokalnega prebivalstva. Urejena bo povezava prek mosta na Racovnik (Žumer – zdravstveni dom), ki bo predvsem izboljšala dostopnost zdravstvenih storitev za prebivalce z levega brega Selške Sore.

B4: Odstranitev ovir za funkcionalno ovirane

Zagotovljena bo dostopna in vključujoča infrastruktura za vse prebivalce, ne glede na njihove gibalne ali senzorne omejitve. Javne površine, kot so pločniki, prehodi za pešce in javne zgradbe, bodo prilagojene z odstranitvijo fizičnih ovir ter postavitvijo klančin, taktilnih oznak in ustrezne signalizacije. Na ta način bomo prispevali k večji samostojnosti funkcionalno oviranih oseb, povečali varnost in udobje pri gibanju ter hkrati izboljšali kakovost javnega prostora za celotno skupnost. Ovine bodo sanirane predvsem na območju naselja Železniki.

B5: Zgraditev dvignjenega prehoda za invalide (Trnje)

Zgraditev dvignjenega prehoda za invalide bo izboljšala dostopnost in varnost za osebe z omejeno mobilnostjo. Tako bo omogočen lažji prehod čez cesto, hitrost vozil bo manjša, prometna varnost vseh pešcev pa se bo izboljšala.



B6: Izboljšanje označitev mešanih površin za pešce in kolesarje

Poudarek na povečanju varnosti in preglednosti na območjih skupne rabe. Z jasno označitvijo prometnih pasov, talnimi oznakami in ustrezno signalizacijo bo občina preprečila konflikte med uporabniki ter zagotovila boljšo orientacijo za vse udeležence. Prednostno bo opravljen pregled mešanih površin na območju naselja Železniki.

B7: Uvedba območij za pešce

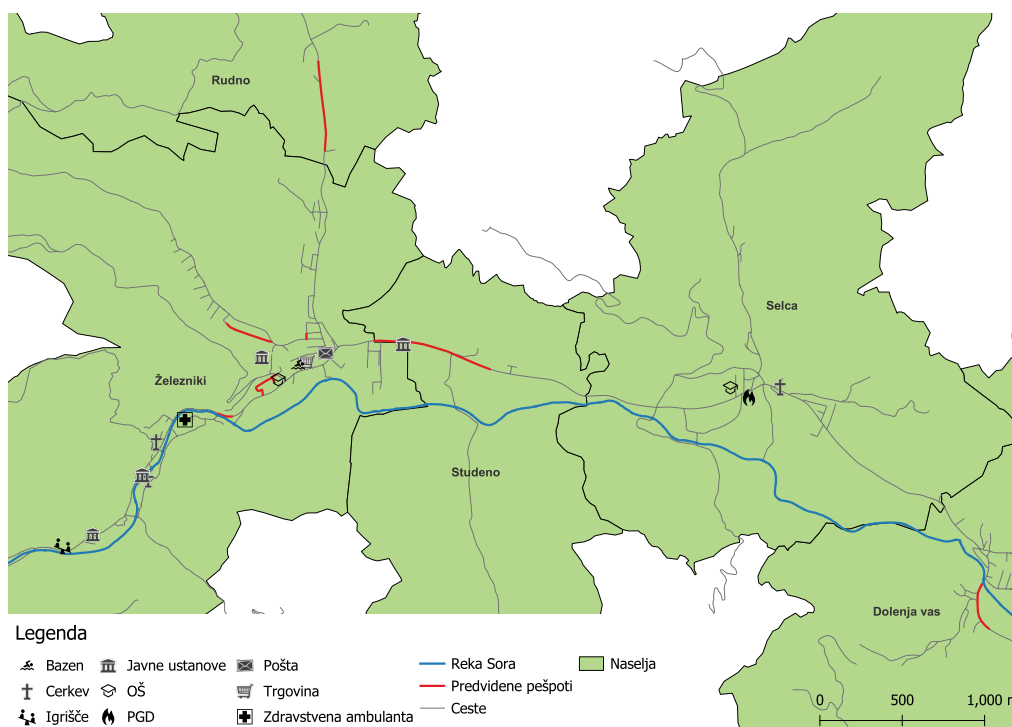
S preoblikovanjem urbanih območij v cone, namenjene izključno pešcem, bodo ustvarjene varnejše, dostopnejše in privlačnejše javne površine, ki bodo spodbujale hojo in druženje. S tem se bo zmanjšala prometna obremenitev, izboljšala kakovost zraka ter povečala kakovost bivanja. Območja za pešce so ključna za trajnostni razvoj, saj spodbujajo lokalno gospodarstvo, krepijo skupnost ter prispevajo k bolj zdravemu in trajnostnemu načinu življenja. Prioritetno bodo obravnavane potencialne lokacije na območju naselja Železniki.

B8: Izdelava načrta varnih šolskih poti in njegovo vsakoletno posodabljanje

Načrt vključuje analizo obstoječe infrastrukture, prepoznavanje nevarnih točk ter predloge za izboljšave, kot so postavitve signalizacije in prehodov za pešce ter urejanje pločnikov. Letno posodabljanje zagotavlja sprotne prilagajanje spremembam v prometu ali infrastrukturi, kar ohranja učinkovitost načrta. Namen ukrepa je povečati varnost otrok, spodbuditi hojo in kolesarjenje ter zmanjšati uporabo osebnih vozil pri šolskih poteh.

B9: Označitev varnih šolskih poti

Jasna označitev priporočenih poti z ustrezno horizontalno in vertikalno signalizacijo ter namestitvijo opozorilnih tabel.



Shematski prikaz predvidenih pešpoti

6.3 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje je trajnostna oblika mobilnosti, okolju prijazen način gibanja, ki pripomore k zmanjšanju onesnaženja in izboljšanju telesne kondicije uporabnikov ter povečuje učinkovitost prevoza.

Kolesarjenje je način prevoza, ki ga je smiselno spodbujati v naseljih, kjer so razdalje razmeroma kratke. Vendar pa pri tem morda ni prva prioriteta pot v službo, saj številni prebivalci delajo v sosednjih krajih ali mestih. Učinkovitejši pristop je osredotočanje na šolske poti in druga potovanja, ki niso povezana z delom. Številne otroke v šolo še vedno vozijo z avtomobilom, čeprav bi spodbujanje kolesarjenja lahko prispevalo k njihovi večji samostojnosti, boljšemu zdravju in celo boljšim učnim rezultatom. Poleg šolskih poti imajo za kolesarjenje velik potencial tudi druga vsakodnevna opravila, kot so nakupovanje ter športne in rekreacijske aktivnosti.

Zato je pomembno zagotoviti varne in privlačne kolesarske povezave do mestnega središča ter do športnih in rekreacijskih objektov.

Ključni ukrepi za izboljšanje pogojev vključujejo umirjanje prometa, zmanjšanje hitrosti in vzpostavitev varnih kolesarskih površin. Varne in dobro urejene površine lahko postanejo hrbtenica kakovostnega omrežja za pešce in kolesarje, ki ga je mogoče po potrebi strateško dopolnjevati z ločenimi kolesarskimi stezami.

ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI
C1	Ureditev varnih kolesarnic s polnilnicami električnih koles in skirojev	srednja	+
C2	Označitev kolesarskih površin za zagotavljanje varnosti	majhna	++
C3	Vzpostavitev novih kolesarskih povezav	velika	+++
C4	Vzpostavitev novih povezav prek Selške Sore	velika	++
C5	Avtomatski števec kolesarjev	majhna	+

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra kolesarjenje

PREDLAGANI UKREPI

C1: Ureditev varnih kolesarnic s polnilnicami električnih koles in skirojev

Varne kolesarnice so zasnovane za zaščito koles in drugih osebnih prevoznih sredstev, kot so električni skiroji. Poleg zagotavljanja zaščite pred krajo in poškodbami bodo opremljene tudi s polnilnicami za električna kolesa in skiroje, kar bo uporabnikom omogočalo udobno in učinkovito polnjenje njihovih prevoznih sredstev. Prioritetne lokacije za kolesarnice so pri cerkvi v Železnikih, pri pošti (povečanje obstoječe kolesarnice) in v Selcih (spominski park v centru).

C2: Označitev kolesarskih površin za zagotavljanje varnosti

Jasne in vidne talne oznake, ki ločujejo kolesarske steze od drugih prometnih površin, zagotavljajo varno gibanje kolesarjev. S pravilno označenimi kolesarskimi pasovi, križišči in prehodi bo zagotovljeno zmanjšanje tveganja za nesreče med kolesarji, pešci in vozili. Kolesarje bo vodila vertikalna in horizontalna prometna signalizacija. Prioritetno bodo obravnavane vse kolesarske površine v občini Železniki.

C3: Vzpostavitev novih kolesarskih povezav

Z zgraditvijo in nadgradnjo kolesarskih površin bodo povezane ključne točke v občini, kot so delovna mesta, šole, rekreacijska območja in točke javnega prevoza. Povezave bodo zasnovane tako, da bodo zagotovile varno, udobno in preprosto kolesarjenje ter zmanjšale potrebo po uporabi motornih vozil. Prioritetno bosta vzpostavljeni povezavi Selca–Dolenja vas–Ševlje (meja z občino Škofja Loka) in Jesenovec–Zali Log.

C4: Vzpostavitev novih povezav prek Selške Sore

Vzpostavitev novih povezav prek Selške Sore je ključna za izboljšanje kolesarske prometne povezanosti celotne Selške doline. Nove povezave in prehodi za kolesarje bodo izboljšali prometno varnost in zagotovili bolj kontinuiran potek tras, ločenih od motornega prometa. Poseben poudarek bo namenjen celostni umestitvi novih povezav v prostor, z upoštevanjem naravnih značilnosti in potreb lokalnega prebivalstva. Prioritetno bosta urejena mostova pri Plenšaku in Zalogarju v Dolenji vasi.

C5: Avtomatski števec kolesarjev

Avtomatski števec kolesarjev bo omogočal natančno spremljanje števila kolesarjev, ki prečkajo določene točke na kolesarskih poteh. Namenjen bo zbiranju podatkov o prometu kolesarjev, kar bo omogočilo analizo uporabe kolesarskih stez, prepoznavanje prometnih vzorcev in določanje potreb po nadaljnji infrastrukturi. Števec bo občini in načrtovalcem omogočil boljše načrtovanje kolesarskih poti ter optimizacijo prometa in varnosti za kolesarje. Njegovi podatki bodo uporabni tudi za spremljanje učinkovitosti ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Prioritetno bo števec nameščen na območju Jesenovca in naselja Studeno.



6.4 ČETRTE STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet (JPP) omogoča prevoz večjega števila ljudi po določenih trasah z uporabo avtobusov, tramvajev, vlakov ali drugih prevoznih sredstev.

Javni prevoz v sistemu mobilnosti igra ključno vlogo, saj vsem prebivalcem zagotavlja dostop do javnih storitev, zaposlitvenih priložnosti, izobraževanja in usposabljanja. Kljub njegovemu pomenu pa zagotavljanje privlačnih in učinkovitih prevoznih storitev v manjših mestih pogosto pomeni velik izziv.

Zaradi nižje gostote prebivalstva je vzpostavitev vzdržnega in prilagodljivega javnega prevoza zahtevnejša, pri čemer se storitve pogosto ne odzivajo na dejanske potrebe uporabnikov.

To se kaže v nezadostnem številu postajališč ali njihovi neustrezni lokaciji, uporabi vozil, ki niso primerna za starejše osebe, ter v neustreznih voznih redih in frekvencah prevozov. Poleg tega so potencialni uporabniki zaradi pomanjkljivih informacij s storitvami pogosto premalo seznanjeni.

Demografski trendi, kot sta staranje in krčenje prebivalstva, dodatno prispevajo k zmanjšanju števila potnikov in prihodkov, kar v manjših mestih pogosto vodi v ukinjanje ali zmanjševanje storitev javnega prevoza. Kljub temu pa ta negativni trend ni neizogiben.

Številni javni organi po Evropi razvijajo inovativne oblike javnega prevoza ter dopolnilne mehke ukrepe, s katerimi skušajo ponovno oživiti prometna omrežja v manjših mestih in skupnostih. Z ustreznim načrtovanjem in prilagoditvijo storitev je mogoče izboljšati dostopnost in privlačnost javnega prevoza ter zagotoviti njegovo dolgoročno vzdržnost.

ŠT.	UKREP	ZAHTEV-NOST	STOPNJA UČINKOVI-TOSTI
D1	Celovita študija razvoja JPP	majhna	+
D2	Ureditev avtobusnih postajališč	srednja	++
D3	Celovita ureditev šolskih postajališč (na podlagi izdelanega elaborata) za zagotovitev večje varnosti in boljše dostopnosti za šolarje	srednja	+++
D4	Označitev šolskih postajališč na občinskih cestah	majhna	+
D5	Javni prevoz na klic (srednje velika vozila)	srednja	++

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra JPP

PREDLAGANI UKREPI

D1: Celovita študija razvoja JPP

Celovita študija razvoja JPP je strateški dokument, ki analizira obstoječi sistem JPP ter predlaga ukrepe za njegovo izboljšanje in dolgoročni razvoj. Študija bo vključevala analizo potreb uporabnikov ter predloge za optimizacijo obstoječih linij, uvedbo novih povezav in povečanje učinkovitosti prevozov. Poleg tega bo preučila trajnostne vidike, kot so zmanjšanje emisij, uvajanje energetske učinkovitih vozil in izboljšanje dostopnosti za vse uporabnike.

D2: Ureditev avtobusnih postajališč

Izboljšanje obstoječih in postavitve novih postajališč bosta zagotovila večjo varnost, udobje in dostopnost vsem uporabnikom javnega prevoza. Ureditve bodo zajemale postavitve zaščitenih nadstreškov in klopi, izvedbo jasnih označb in izboljšanje dostopa za osebe z omejeno mobilnostjo. Namen ukrepa je spodbujanje uporabe javnega prevoza ter zagotavljanje kakovostne in trajnostne infrastrukture, kar bo prispevalo k večji dostopnosti in udobju za vse potnike. Prioritetno bo potekala ureditev avtobusnih postajališč Češnjica, Studeno, Jesenovec, Zali Log, Dolenja vas (v smeri Škofje Loke) in Selca (v smeri Železnikov) ter ustreznih varnih dostopov do njih.

D3: Celovita ureditev šolskih postajališč (na podlagi izdelanega elaborata) za zagotovitev večje varnosti in boljše dostopnosti za šolarje

Celovita ureditev šolskih postajališč bo potekala na podlagi že izdelanega elaborata. Vključevala bo postavitve nadstreškov, označitev prehodov za pešce, izboljšanje osvetlitve ter zagotovitev primerne signalizacije za voznike in pešce. Poleg tega bo poskrbljeno za dostopnost za funkcionalno ovirane osebe in za ustrezno ureditev čakalnih površin. Prioritetno bodo urejena šolska postajališča na območju Davče, Rudnega, Loga in Dražgoš.

D4: Označitev šolskih postajališč na občinskih cestah

Označitev šolskih postajališč na občinskih cestah bo izboljšala varnost na mestih, kjer šolarji vstopajo v prevozna sredstva in iz njih izstopajo. Ustrezna horizontalna in vertikalna signalizacija bo voznike opozarjala na prisotnost otrok ter jih spodbudila k prilagoditvi hitrosti. Prioritetno bodo obravnavana vsa šolska postajališča v občini.

D5: Javni prevoz na klic (srednje velika vozila)

Sistem javnega prevoza na klic, ki uporablja srednje velika vozila (do 8 ljudi), omogoča boljšo povezljivost podeželskih območij z občinskimi centri. Prevoz na klic bo omogočil večjo prilagodljivost, saj se ga naroči po potrebi, kar bo zmanjšalo število »praznih« voženj in povečalo učinkovitost sistema. Takšen sistem bo omogočil boljšo mobilnost tistim, ki živijo v podeželskih predelih, ter jim zagotovil dostop do ključnih storitev in dejavnosti (šole, zdravstvene ustanove, službe in trgovine).



6.5 PETI STEBER: MOTORNI PROMET

Motorni promet vključuje uporabo motornih vozil, kot so avtomobili, tovornjaki, motocikli ... Je najpogostejše uporabljena oblika prevoza, vendar povzroča številne okoljske težave, vključno z onesnaževanjem zraka, hrupom in prometnimi zastoji.

Motorni promet je pomemben del prometnega sistema, vendar prinaša številne izzive, kot so zastoji ter onesnaževanje zraka z izpusti toplogrednih plinov in škodljivih snovi, kar prispeva k slabši kakovosti zraka.

Povečanje števila vozil na cestah vodi v preobremenitev cestne infrastrukture, kar vpliva na kakovost življenja in povečuje tveganje za prometne nesreče.

Reševanje teh težav zahteva uvajanje trajnostnih rešitev, kot sta spodbujanje javnega prevoza, kolesarjenja in pešačenja ter izboljšanje prometne infrastrukture za povečanje varnosti in zmanjšanje obremenitev.

ŠT.	UKREP	ZAHTEV-NOST	STOPNJA UČINKOVI-TOSTI
E1	Ureditev parkirišč za gibalno ovirane osebe	majhna	++
E2	Odprava vsaj enega območja divjega parkiranja letno	srednja	+
E3	Izvedba celovite študije mirujočega prometa, ki bo obsegala analizo obstoječih parkirnih zmogljivosti in potreb uporabnikov ter predloge za optimizacijo mirujočega prometa (načrt izvajanja parkirne politike)	srednja	+++
E4	Povečanje območij za kratkotrajno parkiranje pri zdravstvenem domu za izboljšanje njegove dostopnosti (načrt izvajanja parkirne politike)	srednja	++
E5	Preureditev križišča Češnjica v krožišče, da se izboljša prepustnost prometa in poveča varnost za vse udeležence v prometu	velika	+++
E6	Ureditev priključevanja območja okrog plavalnega bazena Železniki na državno cesto ter s tem zagotovitev večje prepustnosti prometa in izboljšanja varnosti za vse udeležence v prometu	velika	++
E7	Razvoj in implementacija mobilne aplikacije, ki bo omogočala souporabo avtomobilov na lokalni ravni, s ciljem spodbujanja trajnostne mobilnosti in zmanjšanja števila vozil na cestah	srednja	++
E8	Ureditev parkirišč in prometa na več lokacijah	velika	++

Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra motorni promet

PREDLAGANI UKREPI

E1: Ureditev parkirišč za gibalno ovirane osebe

Parkirišča bodo označena z jasno vidnimi prometnimi znaki in simboli za gibalno ovirane osebe. Vzpostavitev širših parkirnih mest bo omogočila lažjo dostopnost in varno parkiranje za uporabnike invalidskih vozičkov, invalidskih skirojev in drugih pomagala. Prioritetno bodo tovrstne parkirne površine urejene v okolici zdravstvenega doma in občinske stavbe v Železnikih.

E2: Odprava vsaj enega območja divjega parkiranja letno

Ukrep bo prispeval k večji prometni urejenosti, izboljšanju varnosti pešcev in kolesarjev ter ohranjanju javnega prostora. S tem se bo zmanjšala škoda na zelenih površinah, pločnikih in drugih infrastrukturnih elementih. Ukrep lahko vključuje fizične ovire (stebričke, zelenice, ureditve s klopami), jasno prometno signalizacijo ter vzpostavitev alternativnih parkirnih rešitev, kot so urejena parkirišča, pa tudi spodbujanje trajnostnih oblik prevoza.

E3: Izvedba celovite študije mirujočega prometa, ki bo obsegala analizo obstoječih parkirnih zmogljivosti in potreb uporabnikov ter predloge za optimizacijo mirujočega prometa

Študija bo zajemala podrobno analizo obstoječih parkirnih zmogljivosti in potreb uporabnikov ter predloge za optimizacijo sistema parkiranja. Vključevala bo zbiranje podatkov o trenutnem stanju parkirnih mest, njihovi lokaciji, zasedenosti in dostopnosti, pa tudi analizo potrebnosti parkirišč za različne vrste uporabnikov, vključno z gibalno oviranimi osebami, stanovalci, zaposlenimi in obiskovalci posameznih območij. Na podlagi teh podatkov bodo nato pripravljene predlogi za izboljšanje učinkovitosti in dostopnosti parkirišč.

E4: Povečanje območij za kratkotrajno parkiranje pri zdravstvenem domu za izboljšanje njegove dostopnosti

Povečanje območja za kratkotrajno parkiranje pri zdravstvenem domu bo zagotovilo boljšo dostopnost ZD za uporabnike zdravstvenih storitev ter omogočilo hitrejše in lažje parkiranje za paciente.

E5: Preureditev križišča Češnjica v krožišče, da se izboljša prepustnost prometa in poveča varnost za vse udeležence v prometu

Namen ukrepa, ki vključuje prenovo obstoječega križišča, je izboljšanje prepustnosti prometa in povečanje varnosti za vse udeležence v prometu. Krožno križišče bo omogočilo boljši pretok prometa, skrajšalo čakalne dobe in zmanjšalo hitrost vozil, kar bo pripomoglo k večji varnosti pešcev, kolesarjev in voznikov.

E6: Ureditev priključevanja območja okrog plavalnega bazena Železniki na državno cesto ter s tem zagotovitev večje prepustnosti prometa in izboljšanja varnosti za vse udeležence v prometu

Ukrep bo prispeval k večji prepustnosti prometa in izboljšanju varnosti za vse udeležence. S tem se bo zmanjšala možnost zastojev, povečala preglednost priključevanja ter izboljšala dostopnost bazena, trgovine in stanovanjskih blokov.

E7: Razvoj in implementacija mobilne aplikacije, ki bo omogočala souporabo avtomobilov na lokalni ravni, s ciljem spodbujanja trajnostne mobilnosti in zmanjšanja števila vozil na cestah

Razvoj aplikacije bo vključeval vzpostavitev digitalne platforme za preprosto povezovanje uporabnikov, ki želijo souporabljati vozila. Aplikacija jim bo tako omogočila preprosto iskanje, rezervacijo in deljenje vozil znotraj lokalne skupnosti, s čimer se bosta zmanjšala potreba po lastništvu osebnih vozil in posledično število vozil na cestah.

E8: Ureditev parkirišč in prometa na več lokacijah

Ukrep bo vključeval prenovo obstoječih parkirnih površin in optimizacijo prometne infrastrukture z namenom zagotavljanja večje varnosti za vse udeležence v prometu. Prioritetno bodo ureditve potekale na območjih OŠ Železniki, Plavža in pokopališča na Trnju.



07

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt je ključnega pomena za ureničevanje strateških izhodišč občine na področju prometa. V njem so opredeljeni ukrepi, ki zagotavljajo uravnotežen razvoj vseh potovalnih načinov in prometnih pod-sistemov. Načrt zajema obdobje sedmih let (za morebitna daljša obdobja so podane le splošne usme- ritve), vključuje pa podroben seznam ukrepov, razvrščenih po posameznih stebrih strategije.

Poseben poudarek je namenjen jasno določenim odgovornostim, virom financiranja in časovnici izvedbe, s čimer bo za-

gotovljena učinkovitost izvajanja ukrepov. Vsak ukrep zato vsebuje informacije o odgovornosti, zahtevnosti, stroških občine, virih financiranja in rokih izvedbe. Financiranje ukrepov temelji na razpoložljivih sredstvih iz proračuna občine in proračuna Republike Slovenije, pri čemer se upoštevajo možnosti so- financiranja in pridobivanja dodatnih virov. Vsebina načrta je bila pred potrditvijo preverjena v krogu ožje in širše delovne skupine ter vodstva občine, kar je prispevalo k njegovi uskla- jenosti in izvedljivosti.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEV- NOST	ODGOVO- RNOST	VIR FINAN- CIRANJA	ROK IZVEDBE
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja in JPP v sklopu različnih delavnic in promocij, s poudarkom na mladostnikih	2.000 €	srednja	OŽ, izo- braževalne ustanove, SPVCP	OŽ, EU, RS	2026–2032
A2	Vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinske strateške dokumente	3.000 €	majhna	OŽ	OŽ, EU, RS	2026–2032
A3	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvajanjem javnih razprav in delavnic v okviru CPN	3.000 €	majhna	OŽ	OŽ, EU, RS	2026–2032
A4	Vključevanje v programe evropskega teritorialnega sodelovanja (v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov) ter v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnotežen razvoj celotne Evropske unije s ciljem iskanja konkretnih rešitev glede trajnostne mobilnosti	3.000 €	majhna	OŽ	OŽ, EU, RS	2026–2032
A5	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	15.000 € (cena celotne študije za vse stebre prometa)	majhna	OŽ, SPVCP, DRSI, Policija	OŽ, RS	2026
A6	Sistemska odprava nevarnih točk (2 nevarni točki letno)					
A6.1	<i>Pri Lotriču v Selcih – prehod čez cesto do kolesarske steze</i>	40.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027
A6.2	<i>Prehod čez cesto na Jesenovcu</i>	40.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2028
A6.3	<i>Križišče na Racovniku</i>	5.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2027–2028
A6.4	<i>Križišče na Studenem, kjer se zavije k zbirnemu centru</i>	5.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2028–2032
A6.5	<i>Križišče pri Niku</i>	5.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2026–2027
A7	Mobilnostni načrti za večje delodajalce	6.000 €	majhna	OŽ, večji delodajalci	večji delodajalci	2027
A8	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS	3.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2025–2032

HOJA						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEV- NOST	ODGOVO- RNOŠT	VIR FINAN- CIRANJA	ROK IZVEDBE
B1	Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave					
B1.2	<i>Okolica OŠ Železniki</i>	20.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2026
B2	Razširitev povezanosti omrežja pešpoti					
B2.1	<i>Na Kresu</i>	30.000 €	majhna	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2031
B2.2	<i>Domel – most na Racovnik</i>	250.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2032
B2.3	<i>Dolenja vas</i>	125.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2029
B2.4	<i>OŠ Železniki</i>	30.000 €	majhna	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2025–2026
B2.5	<i>Rudno</i>	250.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2029
B2.6	<i>Studeno</i>	125.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2026
B2.7	<i>Dašnica</i>	80.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2032
B3	Vzpostavitev novih povezav prek Selške Sore					
B3.1	<i>Most na Racovnik (Žumer – zdravstveni dom)</i>	300.000 €	srednja	OŽ, DRSV	OŽ, RS	2030
B4	Odstranitev ovir za funkcionalno ovirane					
B4.1	<i>Naselje Železniki (vsi pločniki, kjer je potrebno)</i>	30.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027
B5	Zgraditev dvignjenega prehoda za invalide (Trnje)	40.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2026
B6	Izboljšanje označitev mešanih površin za pešce in kolesarje					
B6.1	<i>Naselje Železniki</i>	10.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2028
B7	Uvedba območij za pešce					
B7.1	<i>Naselje Železniki</i>	5.000 €	velika	OŽ	OŽ	2030
B8	Izdelava načrta varnih šolskih poti in njegovo vsakoletno posodabljanje	10.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2026
B9	Označitev varnih šolskih poti	6.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2028

KOLESARJENJE						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEV- NOST	ODGOVO- RNOŠT	VIR FINAN- CIRANJA	ROK IZVEDBE
C1	Ureditev varnih kolesarnic s polnilnicami električnih koles in skirojev					
C1.1	<i>Okolica OŠ Železniki</i>	20.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027–2028
C1.2	<i>Pri pošti (povečanje obstoječe)</i>	20.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2026–2028
C1.3	<i>Selca (spominski park v centru)</i>	20.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2028–2030
C2	Označitev kolesarskih površin za zagotavljanje varnosti					
C2.1	<i>Celotne kolesarske površine v občini Železniki</i>	25.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2026–2028
C3	Vzpostavitev novih kolesarskih povezav					
C3.1	<i>Selca–Dolenja vas–Ševlje (meja z občino Škofja Loka)</i>	1.400.000 €	velika	OŽ	OŽ	2026–2031
C3.2	<i>Jesenovec–Zali Log</i>	1.000.000 €	velika	DRSI	RS	2027–2029
C4	Vzpostavitev novih povezav prek Selške Sore					
C4.1	<i>Most Plenšak</i>	1.015.000 €	velika	OŽ, DRSV	OŽ, RS	2026
C4.2	<i>Dolenja vas – Zalogar</i>	1.000.000 €	velika	OŽ, DRSV	OŽ, RS	2028–2032
C5	Avtomatski števec kolesarjev					
C5.1	<i>Studeno</i>	4.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2027
C5.2	<i>Jesenovec</i>	4.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2029

JPP						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEV- NOST	ODGOVO- RNOŠT	VIR FINAN- CIRANJA	ROK IZVEDBE
D1	Celovita študija razvoja JPP	10.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2027
D2	Ureditev avtobusnih postajališč					
D2.1	Češnjica	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2027
D2.2	Studeno	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2027
D2.3	Jesenovec	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2028
D2.4	Zali Log	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2028
D2.5	Dolenja Vas – smer Škofja Loka	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2029
D2.6	Selca – smer Železniki	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2029
D3	Celovita ureditev šolskih postajališč (na podlagi izdelanega elaborata) za zagotovitev večje varnosti in boljše dostopnosti za šolarje					
D3.1	Davča	10.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027–2029
D3.2	Rudno	10.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027–2029
D3.3	Log	10.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027–2029
D3.4	Dražgoše	10.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027–2029
D4	Označitev šolskih postajališč na občinskih cestah					
D4.1	Vsa šolska postajališča v občini Železniki	10.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2028
D5	Vzpostavitev sistema javnega prevoza na klic (srednje velika vozila – za do 8 ljudi)	40.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2029

MOTORNI PROMET						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEV- NOST	ODGOVO- RNOST	VIR FINAN- CIRANJA	ROK IZVEDBE
E1	Ureditev parkirišč za gibalno ovirane osebe					
E1.1	Občinska stavba	5.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2026–2028
E1.2	ZD	5.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2029–2032
E2	Odprava vsaj enega območja divjega parkiranja letno	5.000 € letno	srednja	OŽ	OŽ	2025–2032
E3	Izvedba celovite študije mirujočega prometa, ki bo obsegala analizo obstoječih parkirnih zmogljivosti in potreb porabnikov ter predloge za optimizacijo mirujočega prometa (načrt izvajanja parkirne politike)	20.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2026
E4	Povečanje območja za kratkotrajno parkiranje pri zdravstvenem domu za izboljšanje njegove dostopnosti (načrt izvajanja parkirne politike)	15.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2028
E5	Preureditev križišča Češnjica v krožišče, da se izboljša pretočnost prometa in poveča varnost za vse udeležence v prometu	300.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2030
E6	Ureditev cestnih povezav v okolici plavalnega bazena Železniki ter s tem zagotovitev večje pretočnosti prometa in izboljšanja varnosti za vse udeležence v prometu	125.000 €	majhna	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2026–2027
E7	Razvoj in implementacija mobilne aplikacije, ki bo omogočala souporabo avtomobilov na lokalni ravni, s ciljem spodbujanja trajno- stne mobilnosti in zmanjšanja števila vozil na cestah	8.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2026
E8	Ureditev parkirišč in prometa na več lokacijah					
E8.1	OŠ Železniki	150.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2027
E8.2	Na Plavžu	60.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2028
E8.3	Trnje	150.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2026–2028

08

VIRI

- Ljutomer. URL:
<https://www.prlekija-on.net/lokalno/12431/jursovka-ks-salinci-kristanci-grlava-dva-svetova-v-isti-obcini.html>
(citirano 19. 2. 2025).
- Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (2023). Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje:
Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (prenovljena izdaja, usklajena z
novo zakonodajo). Slovenska platforma za trajnostno mobilnost;
https://www.sptm.si/application/files/6016/8474/0372/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf.

mag. Goran Jovanović, David Lavrič, Peter Lovšin, Eva Malić, Uroš Pust, Jure Dolenc
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽELEZNIKI

Naročnik: Občina Železniki
Češnjica 48, 4228 Železniki

Izdelovalec: Appia d.o.o., Ljubljana

Oblikovanje: Bogomila Gros

Fotografije: Uroš Zagožen

Lektor: Katja Paladin

Tisk: Tisk24 d.o.o.

Naklada: 50 izvodov

Založnik: Občina Železniki

Leto izida: 2025

Cena: brezplačno

Izdelava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) občine Železniki je potekala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.





