



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KRANJSKA GORA 2025–2032



Naziv projekta:

Občinska celostna prometna strategija občine Kranjska Gora 2025–2032

Naročnik:

Občina Kranjska Gora

Kolodvorska ulica 1b

4280 Kranjska Gora

Predstavnik naročnika:

Henrika Zupan, županja

Neže Mežik, skrbnica naloge

Izvajalec:

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.

Vojkova cesta 65

1000 Ljubljana

Projektna skupina:

Katja Miklič (vodja projektne skupine)

Gregor Pretnar

Matija Nose

Lea Rikato Ružić

David Trošt

Jernej Vozelj

Avtorji fotografij:

Arhiv izvajalca OCPS

Izdelano:

junij 2025



OBČINA
KRANJSKA GORA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



sofinancira
Evropska unija



Spoštovane občanke, spoštovani občani, dragi obiskovalci Kranjske Gore

Občinska celostna prometna strategija 2025–2032 je nadgradnja Občinske celostne prometne strategije, ki jo je občina Kranjska Gora sprejela leta 2021. Zaradi spremembe zakonodaje smo se odločili za prenovo strateškega dokumenta in konec leta 2023 kandidirali na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS. Kandidatura je bila uspešna in spomladi 2024 smo pridobili izvajalca za njeno pripravo. (foto: Nik Bertoncelj)

Občinska celostna prometna strategija je pomemben dokument, ki usmerja in oblikuje razvoj trajnostne mobilnosti in izboljšuje kakovost življenja v naši skupnosti. Dokument je rezultat skupnega načrtovanja in sodelovanja z občani, ki so pri ustvarjanju strategije podajali predloge, sodelovali v anketi in na javnih razpravah. Prav v sodelovanju z občani smo želeli prisluhniti njihovim potrebam in željam in skupaj poiskati rešitve. Poleg občanov so pri pripravi prometne strategije sodelovale tudi občinske službe, urbanistični in prometni strokovnjaki, gospodarstvo in drugi. Strategija je živ dokument, ki se stalno prilagaja, nadgrajuje in predstavlja dolgoročno vizijo preoblikovanja prometnega sistema v občini Kranjska Gora. Izvajanje ukrepov bomo spremljali in jih prilagajali glede na dosežene rezultate, odzive javnosti in potrebe.

Z dokumentom želimo načrtovati pot do varnega in učinkovitega prometnega sistema, ki bo spodbujal hojo in kolesarjenje, bo varnejši, okolju prijaznejši, in bo zmanjšal vplive turističnih tokov. Čeprav smo občini Kranjska Gora v zadnjih letih na področju umirjanja prometa naredili pomembne korake, ostaja še vedno velik izziv krizno upravljanje prometnih tokov v poletni in zimski sezoni ter ob velikih dogodkih.

Uspeh Občinske celostne prometne strategije bo v prvi vrsti odvisen od vseh nas, ki bomo odgovorni v prometu in se bomo zavedali, da javni in prometni prostor ne pripadata samo voznikom in da je v njem treba upoštevati in ščititi šibkejšo uporabnike, ter se posluževati trajnostnih oblik prevoza, ki pozitivno vplivajo na zdravje in okolje ter na kakovost bivanja vseh.

Srečno in varno v prometu.

Henrika Zupan, županja



KAZALO

01	POVZETEK	6
02	IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS	7
	NAMEN PRIPRAVE OCPS	7
	VLOGA IN POMEN OCPS	7
	KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS, SPREJETO LETA 2021?	8
	METODOLOGIJA IN POSTOPEK PRIPRAVE OCPS	11
	ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS	11
03	V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?	12
	VIZIJA	12
	CILJI	12
04	IZZIVI DANES	14
05	STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV	18
06	PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	19
	DOSEŽKI	19
	IZZIVI	19
	PRILOŽNOSTI	20
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	20
	UKREPI	21
07	DRUGI STEBER: HOJA	22
	DOSEŽKI	22
	IZZIVI	22
	PRILOŽNOSTI	22
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	23
	UKREPI	24

08	TRETJI STEBER: KOLESARJENJE	26
	DOSEŽKI	26
	IZZIVI	26
	PRILOŽNOSTI	27
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	27
	UKREPI	27
09	ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	29
	DOSEŽKI	29
	IZZIVI	29
	PRILOŽNOSTI	29
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	30
	UKREPI	31
10	PETI STEBER: MOTORNI PROMET	32
	DOSEŽKI	32
	IZZIVI	32
	PRILOŽNOSTI	33
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	33
	UKREPI	33
11	AKCIJSKI NAČRT	35
12	NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA	40

01

POVZETEK

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Kranjska Gora je strateški dokument, ki določa smernice za trajnostno mobilnost v občini v obdobju 2025–2032. Gre za posodobitev prve strategije, sprejete leta 2021, pri čemer dokument upošteva nove zakonske zahteve ter smernice za celostno prometno načrtovanje.

Ključni cilji OCPS so izboljšanje kakovosti življenja z ustvarjanjem varnega in privlačnega okolja za prebivalce in obiskovalce, zmanjšanje negativnih vplivov turističnega prometa s spodbujanjem uporabe javnega potniškega prometa in trajnostnih oblik mobilnosti ter povečanje prometne varnosti, še posebej za ranljive skupine.

Glavne izzive predstavljajo velika obremenjenost s prometom, predvsem v turistični sezoni, slaba prometna varnost, zlasti za pešce in kolesarje, pomanjkanje ustrezne infrastrukture za hojo in kolesarjenje, nezadostna dostopnost javnega potniškega prometa in visoki stroški prevoza, nizka frekvenca avtobusnih prevozov in slaba povezanost bolj oddaljenih naselij z JPP ter velik delež prebivalcev, ki so odvisni od osebnega avtomobila.

Med predlaganimi ukrepi so gradnja novih pločnikov in izboljšanje obstoječih, ureditev obstoječih in novih prehodov za pešce z ustrezno osvetlitvijo, razširitev in povezava kolesarskih poti, izboljšanje avtobusnih povezav in povečanje števila linij, spodbujanje uporabe Prostoferja in drugih trajnostnih oblik prevoza, predvidena je uvedba ukrepov za zmanjšanje prometa

v turistično najbolj obremenjenih območjih in nadaljnje ozaveščanje o trajnostni mobilnosti.

Strateški stebri OCPS so:

- **celostno prometno načrtovanje**, s ciljem izboljšati izvajanja ukrepov za trajnostno mobilnost,
- **hoja**, kjer je poudarek na urejanju varnih in udobnih pešpoti ter izboljšanju šolskih poti in infrastrukture,
- **kolesarjenje**, kjer je najpomembnejša vzpostavitev povezanega kolesarskega omrežja, gradnja novih kolesarskih poti in povečanje varnosti kolesarjev,
- **javni potniški promet**, kjer se kaže potreba po povečanju frekvenca avtobusnih linij, izboljšanju povezljivosti in uvedbi enotnega plačilnega sistema ter
- **motorni promet**, ki med drugim obravnava umirjanje prometa, zmanjšanje uporabe avtomobilov v naseljih, optimizacijo parkirne politike in izboljšanje pretočnosti prometa.

Strategija predstavlja dolgoročno vizijo preoblikovanja prometnega sistema v občini Kranjska Gora. Cilj je vzpostaviti učinkovitejši, varnejši in okolju prijaznejši prometni sistem, ki bo izboljšal kakovost življenja prebivalcev in zmanjšal negativne vplive turizma. Izvajanje ukrepov bomo spremljali in ga prilagajali glede na dosežene rezultate ter odzive javnosti.

02

IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS

NAMEN PRIPRAVE OCPS

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju OCPS) za našo občino ni novost. Že leta 2021 smo sprejeli prvo strategijo in se s tem pridružili več kot 80 slovenskim občinam, ki so se odločile za način načrtovanja prometa in mobilnosti, ki v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja. Pred vami je torej prenovljena OCPS, ki nadgrajuje OCPS iz leta 2021. Občina Kranjska Gora se je za prenovo odločila iz več razlogov. V tem času je bil leta 2022 sprejet Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki določa, da je OCPS *sedemletni* temeljni strateški dokument občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju, kar pomeni, da je treba akcijski načrt za našo občino prenoviti. Čeprav za nemestne občine priprava OCPS ni obvezna, se je Ministrstvo za okolje, energijo in podnebje (MOPE) odločilo, da ponudi sofinanciranje priprave OCPS vsem občinam. Občina Kranjska Gora je konec leta 2023 uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS ter spomladi 2024 pridobila izvajalca za njeno pripravo. Občina Kranjska Gora se je izdelave OCPS lotila z namenom, da pride do najsodobnejšega dokumenta, ki bo vseboval usmeritve za varnejše in udobnejše prometne povezave na njenem območju, pestrejšo izbiro načinov za dostopanje do najbolj obiskanih ciljev v občini ter pogostejšo izbiro načinov, ki krepijo zdravje in povzročajo kar najmanj emisij hrupa, onesnaževal zraka in toplogrednih plinov. Hkrati je občina želela izpolniti enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za kohezijska sredstva EU in sredstva iz proračuna Republike Slovenije. Namen

prenove pa je tudi ovrednotenje preteklega dela, učenje iz uspehov in napak ter ponovni premislek o tem, na kakšen način lahko dosežemo zastavljene cilje v okviru danih pristožnosti ter finančnih in prostorskih zmožnosti.

VLOGA IN POMEN OCPS

Strateško urejanje področja prometa, kot je omenjeno tudi v Nacionalnih smernicah za pripravo Občinske celostne prometne strategije, ne prinaša zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih prebivalcev in organizacij v občini, krajših zastojev, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev in manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj. 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.

OCPS je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in z njimi izboljšati kakovost bivanja. Proces priprave in uresnitve OCPS odlikujejo:

- trajnosten pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- integralen pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- uravnotežen pristop, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Priprava OCSP temelji na boljšem vključevanju in obveščanju javnosti. V celoten proces načrtovanja aktivno vključuje širok krog udeležencev, tako splošno javnost kot ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti zelo dobro poznajo. Gre za dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, tudi zainteresirani občani. Ti so zaradi tega bolj pripravljeni in motivirani, da sodelujejo tudi pri njenem uresničevanju. Zaradi zaznavanja in upoštevanja potreb različnih deležnikov ter njihovega aktivnega vključevanja v oblikovanje vizije, usmeritev in ukrepov se ne izboljšajo le tehnični parametri prometnega sistema, temveč posredno tudi njegovo upravljanje in prometna kultura.

- **Občani in civilna družba** – njihovo sodelovanje zagotavlja, da strategija upošteva resnične potrebe prebivalcev in izboljšuje sprejemljivost ukrepov.
- **Organizacije, gospodarstvo in turizem** – mobilnost delovne sile, dostopnost poslovnih con, turističnih objektov in atrakcij so ključni za konkurenčnost lokalnega gospodarstva.
- **Prometni in urbanistični strokovnjaki** – prispevajo analize, strokovne predloge in načrtovanje inovativnih rešitev.
- **Občinske in državne institucije** – zagotavljajo politično podporo, pravni okvir in finančna sredstva za izvajanje ukrepov.

KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS, SPREJETO LETA 2021?

Prva OCPS, sprejeta leta 2021, je na področju prometa in dostopnosti prinesla številne izboljšave za občane in obiskovalce. Občina je s tem z dokumentom začela strateško in premišljeno načrtovanje prometa, z jasnimi cilji ter enakopravno obravnavo vseh udeležencev. Ambiciozna OCPS 2021 z obsežnim akcijskim načrtom je odprla dostop do državnih in evropskih sredstev, brez katerih bi bila izvedba ukrepov precej otežena.

Pomembno je, da se je ozaveščenost odločevalcev in javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti okrepila. Zavedanje, da javni in prometni prostor ne pripada le voznikom, temveč tudi šibkejšim udeležencem, pozitivno vpliva na varnost, zdravje, varovanje okolja in kakovost bivanja. Z izvajanjem teh ukrepov omogočamo dostopnost prometnega sistema za vse in hkrati izboljšujemo tudi razmerje med stroški in učinkovitostjo – znižujemo tako neposredne stroške potovanja kot tudi t. i. zunanje stroške, kot so škoda za zdravje in okolje. Ob tem se krepi privlačnost in kakovost urbanega prostora, ki postaja varnejši in ponovno prostor srečevanj ter družabnih dogajanj.



Občina Kranjska Gora, obdana z neokrnjeno alpsko naravo, je priljubljena destinacija tako kolesarjev kot pohodnikov.

Skupaj z državo smo uspešno izvedli več ključnih ukrepov:

- ✓ Urejanje in označevanje pločnikov ter prehodov za pešce
- ✓ Urejanje sprehajalnih poti, kot je pot ob Savi
- ✓ Povečevanje ozaveščenosti o pomenu hoje
- ✓ Izboljševanje šolskih poti za večjo varnost otrok
- ✓ Dodatno osvetljevanje prometne infrastrukture na ključnih lokacijah
- ✓ Vzpostavitev mednarodne kolesarske povezave z Italijo
- ✓ Ureditev kolesarskega parka za rekreacijo
- ✓ Označevanje kolesarske infrastrukture v naseljih
- ✓ Povečevanje možnosti za izposojanje koles
- ✓ Uvedba storitve Prostofer za brezplačne prevoze starejših in ranljivih skupin
- ✓ Uvedba turističnega avtobusa in ski busa
- ✓ Digitalizacija voznih redov za boljšo preglednost
- ✓ Urejanje in obnavljanje avtobusnih postajališč
- ✓ Brezplačni prevozi za prebivalce na dogodke in izlete
- ✓ Umirjanje prometa na določenih območjih
- ✓ Načrtovanje in izgradnja dodatnih parkirnih površin, vzpostavitev oz. ureditev parkirišč P+R (in P+B) ter parkirišč za avtodome
- ✓ Uvedba plačljivega parkiranja za obiskovalce in kratkotrajnega parkiranja (modre cone) pred javnimi ustanovami ter poostren nadzor nad kršitvami
- ✓ Prilagajanje robnikov in pločnikov ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe ter zagotavljanje zadostnih parkirnih mest za invalide
- ✓ Redno obnavljanje občinskih cest ter vzdrževanje in gradnja gozdnih cest
- ✓ Omejevanje individualnega motornega prometa po gozdnih cestah v zimskem času
- ✓ Umirjanje prometa s prometnimi znaki, preventivnimi radarskimi tablam, cestnimi grbinami in ploščadmi ter povečanje nadzora hitrosti na kritičnih odsekih
- ✓ Izvajanje ukrepov za zmanjšanje tovarnega prometa
- ✓ Širjenje omrežja električnih polnilnic
- ✓ Nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb
- ✓ Upoštevanje trajnostnega razvoja kot vodila pri pripravi strateških dokumentov
- ✓ Redno prijavljanje na financiranje ukrepov mehke mobilnosti
- ✓ Podpora občanov za uvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti

KAKŠNI IZZIVI OSTAJAJO ZA NOVO OCPS?

Ob številnih že izvedenih ukrepih, ostajajo še neizvedeni oz. drugi izzivi, s katerimi se soočamo tudi s pomočjo nove OCPS, npr. izvajanje nepriljubljenih ukrepov, kot so umik parkirišč iz območja TNP, vaških središč, umirjanje prometa idr. Ob tem nas pesti pomanjkanje finančnih sredstev za večje infrastrukturne projekte. Potrebno bo aktivnejše sodelovanje med različnimi deležniki (TNP, DRSI, MzL, MNVP, DUJPP, podjetja, turistični ponudniki, KS idr.). Parkirno politiko bo treba bolje povezati z javnim potniškim prometom (večmodalne točke, enoten plačilni sistem). Še naprej si bo treba prizadevati za izboljšanje kulture sobivanja nasploh in med udeleženci v prometu.

Na področju hoje še naprej predstavlja izziv pomanjkljiva infrastruktura, zlasti v vaseh ob državni cesti, kot sta Log in Gozd - Martuljek in do rekreacijskih destinacij, kot so Zelenci in Planica. Izziv ostajata onesnaženje zraka in hrup, predvsem v središču Kranjske Gore. Pešpoti niso povsod ustrezno prilagojene starejšim in gibalno oviranim (pločniki in prehodi za pešce, npr. na šolskih poteh v Ratečah in Logu). Izziv predstavlja hitra vožnja motornih vozil, npr. ob vrtcu v Ratečah in drugod. Pomanjkljiva je tudi javna razsvetljava, npr. v Podkorenu, Gozdu - Martuljku ...

Zaradi preobremenjenega središča Kranjske Gore prihaja do konfliktov med kolesarji, pešci in avtomobili. Kolesarske poti so ozke in slabo povezane, npr. na relaciji Mojstrana-Kranjska Gora, ki trenutno ni prijazna družinam, podobno velja za pot v Zelencih ... Infrastruktura za parkiranje koles npr. v bližini delovnih mest in turističnih točk je še vedno pomanjkljiva. Nejasna in neurejena je prometna signalizacija za kolesa in e-skiroje, pomanjkljiv pa je tudi nadzor. Gorski kolesarski park je neurejen. Zaskrbljujoč je delež kolesarskih nesreč, saj je bil njihov delež v obdobju 2018-2022 med vsemi 20 %, med hudimi in smrtnimi pa celo 56 % ter 48 % med vsemi s poškodovanimi.

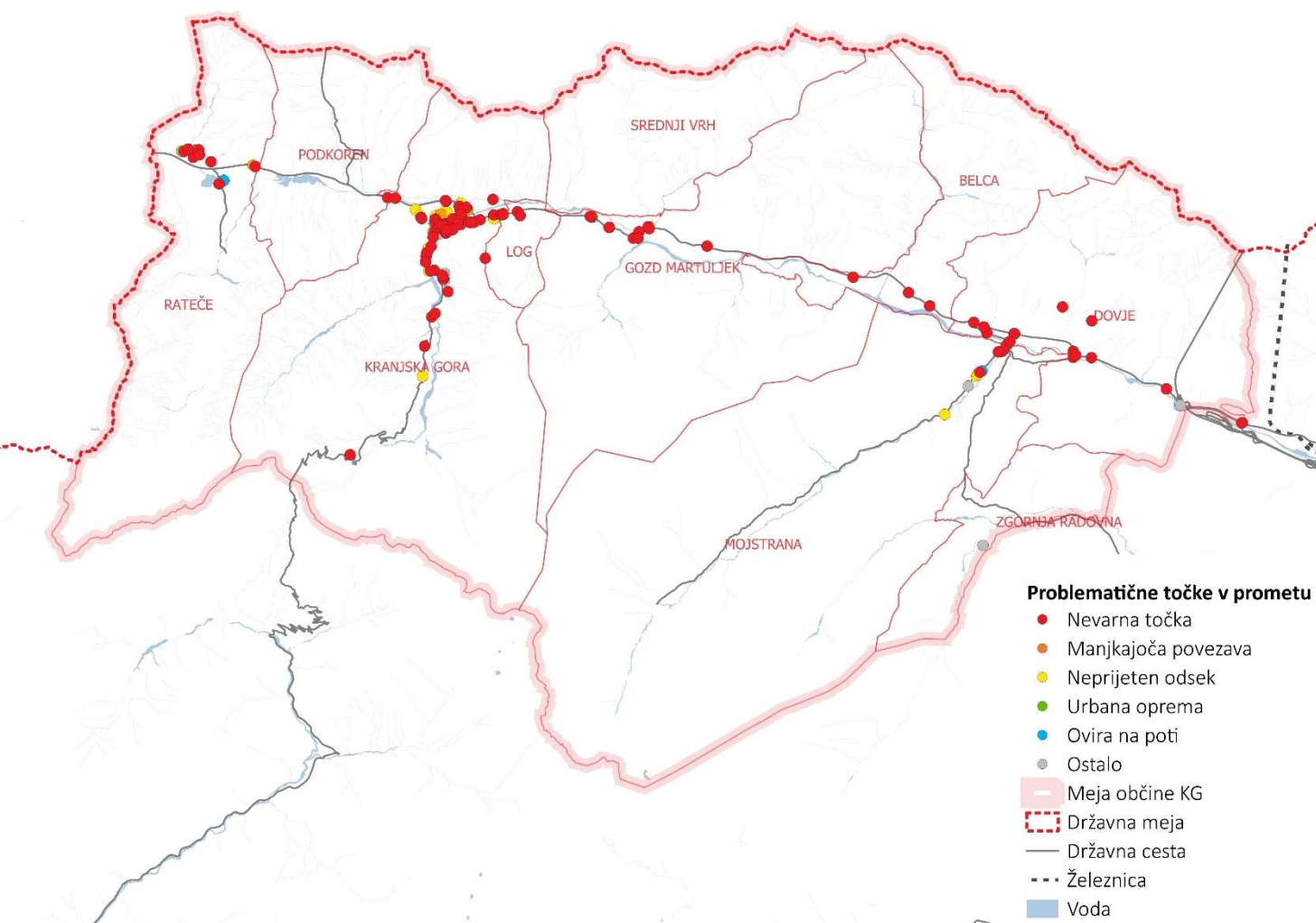
Povečati bo treba frekvenco in zanesljivost avtobusnih prevozov in bolje povezati oddaljenejša naselja (npr. Mojstrana, Dovje, Rateče) ter okrepiti turistične oz. sezone linije (Kot, Krma, prelaz Vršič). Javni potniški promet (v nadaljevanju JPP) bi bilo treba povezati z



Turizem kot glavna gospodarska panoga občine Kranjska Gora močno vpliva na prometno obremenjenost v turistični sezoni.

drugimi oblikami mobilnosti, dobrodošel pa bi bil tudi integriran plačilni sistem v JPP na celotnem območju Julijskih Alp. Težavo predstavljajo visoki stroški vozovnic za daljše relacije, npr. za Kranj in Ljubljano, še vedno pa je omejeno tudi ozaveščanje in informiranje.

Izziv na področju motornega prometa je njegova velika gostota v turistični sezoni, zlasti na glavni cesti na relaciji Hrušica–Rateče, ki povzroča zastoje oz. slabi pretočnost in povečuje emisije. Prihaja tudi do neoptimalne uporabe parkirnih zmogljivosti (divje parkiranje ob neizkoriščenih prostih parkiriščih). Prometna ureditev v vaških središčih ni ustrezna za povečan promet, parkirišča so nezadostno opremljena z infrastrukturo, kot so sanitarije, klopi, označene poti za pešce ipd. Omejiti je treba motorni promet na občutljivem območju TNP.



Prostorska razporeditev izzivov, kot jih zaznavajo občani.

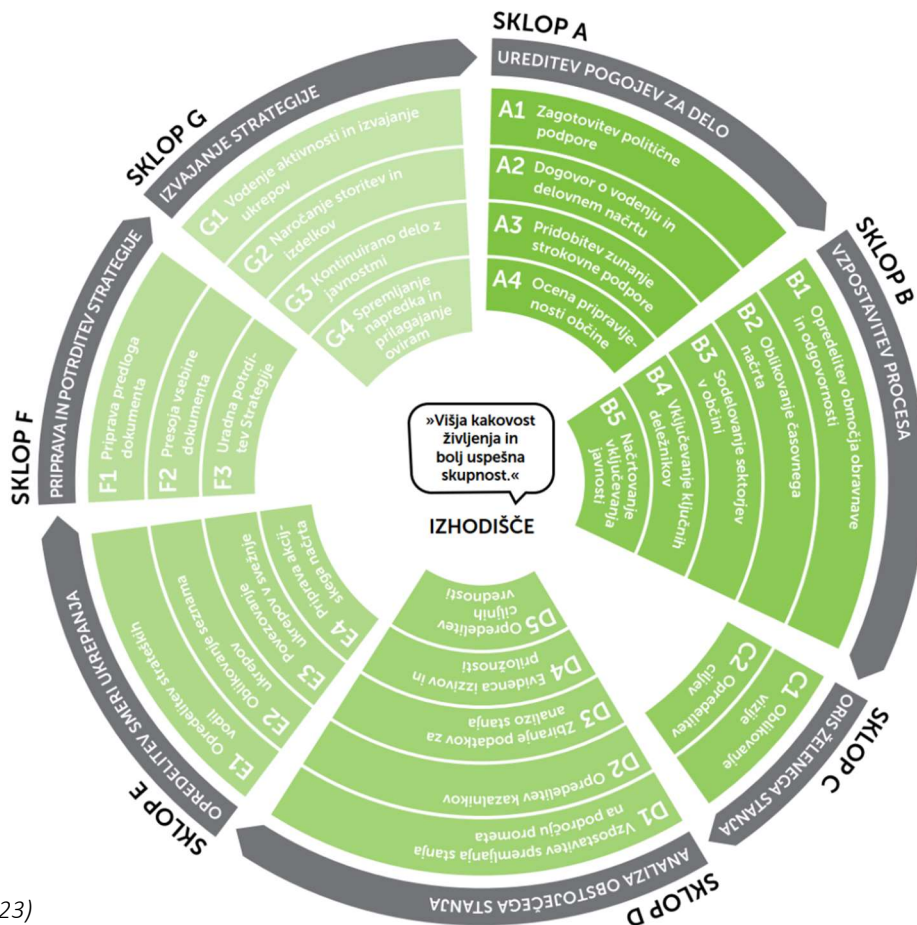
METODOLOGIJA IN POSTOPEK PRIPRAVE OCPS

Priprava strategije je trajala od junija 2024 do junija 2025. Postopek je potekal v skladu z metodologijo v Nacionalnih smernicah za pripravo Občinske celostne prometne strategije in minimalnimi standardi za občine z manj kot 6.000 prebivalci, kot jih določa sofinancer MOPE. Ker so bile prenovljene smernice objavljene leta 2023, je bil postopek priprave Strategije nekoliko drugačen kot v letu 2021. Spremenjen je bil vrstni red faz priprave, novo je bilo merjenje obveznih kazalnikov ter določitev strateških vodil, treba je bilo upoštevati obvezne nacionalne cilje itd. Priprava OCPS je obsegala šest sklopov: ureditev pogojev za delo, vzpostavitev postopka, oris zelenega stanja, analiza obstoječega stanja, opredelitev smeri ukrepanja ter priprava in potrditev Strategije. Tako kot za prejšnjo smo tudi za novo OCPS intenzivno in raznoliko vključevali javnost, kar je vključevalo izvajanje anket, javnih razprav in prireditev (za splošno javnost) ter organiziranje delavnic in intervjujev (za ključne deležnike). Ključni mejniki postopka priprave OCPS so grafično prikazani na sliki.

ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

V okviru OCPS Kranjska Gora so vizija in cilji zastavljeni dolgoročno, ciljne vrednosti in akcijski načrt pa so pripravljene za obdobje 2025–2032. Šestim sklopom priprave bo torej od leta 2025 dalje sledil 7., ključni sklop, izvajanje strategije. Med pomembne naloge tega sklopa sodi, poleg izvajanja ukrepov, kontinuirano delo z javnostmi ter obvezno spremljanje napredka in prilagajanje oviram, kar je zajeto tudi v akcijskem načrtu. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju občinam nalaga, da pristojnemu ministrstvu vsako leto poročajo o šestih izmerjenih obveznih kazalnikih, priporoča pa tudi poročanje o neobveznih.

Četudi OCPS predvsem obravnava območje znotraj občine Kranjska Gora, predvideva tudi ukrepe, ki zahtevajo usklajeno delovanje s sosednjimi občinami, z državo (zlasti DRSI) in ostalimi organizacijami, kot npr. Turizem Kranjska Gora.



Koraki priprave OCPS (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, 2023)

03

V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?

VIZIJA

Vizija nove OCPS je na osnovi ugotovitev in pobud z delavnice s širšo delovno skupino in dveh javnih razprav nekoliko preoblikovana vizija OCPS iz leta 2021. Nova vizija se glasi:

»Občino Kranjska Gora zaznamuje učinkovit in trajnosten prometni sistem, ki povezuje kraje in ljudi Zgornjesavske doline. Varna in dostopna infrastruktura omogoča udobno gibanje pešcem, kolesarjem in uporabnikom javnega prevoza. Umirjen promet v naseljih ter urejene kolesarske poti prispevajo k večji varnosti, boljšemu zdravju ter nižjim emisijam, kar ustvarja privlačno, zeleno skupnost za kakovostno bivanje v ohranjeni krajini.«

CILJI

Cilji OCPS, ki izhajajo iz ciljev prve OCPS, so za Občino Kranjska Gora izbrani na osnovi delavnice, javne razprave in sestankov z vodstvom občine, hkrati pa so v soglasju s cilji, opredeljenimi v nacionalnih smernicah. Kot prednostni so izbrani trije.

Prednostni cilj OCPS	Ciljna vrednost do leta 2032
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Povečati povprečno vrednost splošnega zadovoljstva na 60 % (izhodišče »stanje se je izboljšalo oz. ni sprememb«: 42 %, leto 2024).
Zmanjševanje negativnih vplivov turističnega prometa.	Povečati število prepeljanih potnikov, ki uporabljajo razne oblike JPP v občini za 30 % (izhodišče: Dolina Vrata: 8.268 (l. 2024), Vršič: 937 (junij 2024), Prostofer: 162 (l. 2023)). Opomba: Štetje potnikov za turistični avtobus, Ski bus, Krma, Kot se bo izvajalo v prihodnjih letih.
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, še posebej otrok.	Zmanjšati skupno število prometnih nesreč za 50 % (izhodišče: 34 vseh nesreč, od tega 2 nesreč s pešci in 19 s kolesarji, v petletnem drsnem obdobju (2018–22)).

OCPS zasleduje tudi preostale nacionalne cilje:

- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (zlasti JPP in kolo).
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Kar 72 % občanov meni, da se je kakovostjo življenja v občini v zadnjih letih poslabšala, le 4 % pa, da se je izboljšala. 74 % jih meni, da promet zdaj povzroča več hrupa. 53 %, da je se poslabšala varnost v prometu ter 48 %, da se je poslabšala kakovost zraka. 65 % je prepričanih, da je zdaj slabša tudi razpoložljivost osnovnih storitev, 69 % pa da so se povečali njihovi stroški za mobilnost. Za kakovost javnih površin za preživljanje prostega časa jih 51 % meni, da se je poslabšala, 32 % pa, da na tem področju ni sprememb.



Gibalno ovirani si želijo čim večje samostojnosti, zato je prilagajanje infrastrukture ključno za njihovo nemoteno in varno mobilnost.

04

IZZIVI DANES

V skladu s prednostnimi cilji OCPS je bila narejena analiza stanja, v okviru katere so bili izmerjeni obvezni kazalniki (štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev OŠ in zaposlenih), pregledani statistični podatki, opravljeni terenski ogledi, intervjuji, javne razprave, delavnice ipd. Na osnovi te analize so v nadaljevanju prikazani ključni izzivi v prometu v občini Kranjska Gora.

Polovica občanov meni, da se je varnost v prometu poslabšala

53 % občanov, ki so sodelovali v anketi, meni, da se je varnost v prometu v zadnjih 5 letih poslabšala, le 16 % pa da se je izboljšala. 21 % jih ocenjuje, da se je izboljšala varnost pešcev in 35 %, da se je poslabšala, samo 13 % pa jih meni, da je varnost kolesarjev zdaj boljša kot pred 5 leti in kar 41 %, da je slabša.

V 5-letnem obdobju med 2018 in 2022 je bilo med skupaj 338 9 nesreč z udeleženiimi pešci in kar 67 z udeleženiimi kolesarji in le v štirih od teh kolesar ni bil poškodovan. V 19 nesrečah so kolesarji utrpeli hude ali smrtne poškodbe, 7 od teh v letu 2019, 5 v letu 2020, 4 v letu 2021 in 1 v letu 2022. V opazovanem obdobju so bili kolesarji udeleženi v 20 % vseh nesreč in v kar 48 % vseh nesreč s poškodbami.

Potovalne navade še vedno temeljijo na pretežni uporabi avtomobila

V občini prevladuje uporaba osebne avtomobila. Štetje prometa na prerezu Vršiške ceste, severno od križišča z Borovško, v začetku septembra 2024, v jutranji in popoldanski konici, je pokazalo 87-odstotni delež osebne motorne prometa (dobrih 70 %

osebne avtomobilov, ostalo motociklov), manj kot pol odstotni delež javnega potniškega prometa in le malo nad 3-odstotni delež aktivne mobilnosti. Na avtomatskem števnem mestu DRSI 777 Kranjska Gora, ki zajame večino prometa proti Kranjski Gori oz. obratno, se je količina povprečnega letnega dnevnega prometa v obdobju med letoma 2016 in 2023, povečala za 14 % (v času pandemije se je sicer zmanjšala, a se je nato stanje hitro normaliziralo), količina tovornega prometa, predvsem lahkega, pa kar za 48 %.

Potovalne navade se vseeno razlikujejo glede na namen poti. Anketa za splošno javnost je pokazala, da je največji delež uporabe avtomobila pri opravljanju poti na delo (78 %) in po opravkih (83 %) ter na druženje (55 %), najmanj pa na rekreacijo (30 %). Z avtomobilom se vozi tudi 48 % tistih, ki potujejo na izobraževanje.

Tudi za poti na izobraževanje je torej avtomobil najpogostejše uporabljano prevozno sredstvo (48 %), sledita avtobus in hoja (po 24 %) ter kolesarjenje (3 %). Hoja in kolesarjenje sta sicer najbolj priljubljena za rekreacijo (43 oz. 25 %) in za druženje (27 oz. 14 %). Avtobus za poti na delo uporablja le 4 % občanov, ki so sodelovali v anketi.

Anketa med 32 zaposlenimi v OŠ Josipa Vandota Kranjska Gora in OŠ Mojstrana razkriva, da jih na delo 91 % prihaja z avtomobilom, 9 % pa peš. Potovalne navade učencev 3., 5., in 7. razreda OŠ Josipa Vandota Kranjska Gora so bolj trajnostne, kar je posledica krajših poti in organiziranega šolskega prevoza. 31 % v

anketi sodelujočih učencev v šolo pride s šolskim avtobusom ali kombijem, še 3 % pa z rednim avtobusom. 35 % jih pripeljejo z avtomobilom, 23 % jih v šolo pešači, s kolesom ali skirojem pa prihaja v šolo 9 % učencev. Na aktiven način torej v šolo prihaja 32 % učencev, si jih pa tega želi 41 %.

Negativen vpliv motornega prometa na prometno varnost in kakovost življenja

Na avtomatskem števnem mestu DRSI 777 Kranjska Gora se je torej v letih med 2016 in 2023 PLDP v povprečju povečeval po približno 2 % letno, zlasti lahki tovorni promet pa kar po 5,8 %. Največjo težavo za Kranjsko Goro sicer predstavljajo vozila enodnevnih obiskovalcev. Po podatkih Celostne prometne strategije za Julijske Alpe, regijo vsako leto obišče približno 1,8 milijona turistov, kar 70 % v poletnih mesecih (junij–september). Analiza podatkov za obdobje 2016–2023 kaže, da se je bil v juliju, glede na PLDP, promet v povprečju večji za 201 % (največji skok, 255 %, je bil zabeležen leta 2021), v avgustu pa v povprečju za 239 % (z rekordnim povečanjem 291 % v letih 2020 in 2021). V zadnjih letih (2022 in 2023) je sicer vozil v poletnih mesecih manj kot prej, a so prometne obremenitve v teh mesecih še vedno zelo visoke.

Četudi je občina Kranjska Gora v zadnjih letih napredovala na področju umirjanja prometa, ostaja največji izziv krizno upravljanje prometnih tokov v poletni in ob posameznih viških v zimski sezoni. Poslabšanje razmer v zadnjih letih potrjujejo rezultati ankete med splošno javnostjo. Kar 73 % vprašanih je ocenilo, da se je pretočnost prometa v zadnjih 5 letih poslabšala, 55 % jih je opozorilo na povečano količino tovornega prometa, 51 % na slabše stanje in vzdrževanje javnih cest, 44 % na slabšo razpoložljivost parkirišč za avtomobile, 22 % pa jih je opozorilo na slabšo razpoložljivost parkirišč za avtodome. Največji izziv predstavljajo prometne obremenitve znotraj naselij, kjer pogosto ni pločnikov ali kolesarskih poti, kar zmanjšuje varnost vseh udeležencev v prometu.

Občani glede na izide ankete menijo, da so se poslabšali tudi drugi vidiki kakovosti življenja. Največ nezadovoljstva izražajo glede ravni hrupa, ki ga povzroča promet, stroškov mobilnosti in splošne kakovosti življenja. Le 4 % anketirancev meni, da se je

kakovost življenja izboljšala, medtem ko jih 72 % ocenjuje, da se je poslabšala.



Ozke ceste v vaških naseljih zahtevajo večjo pozornost za varno sobivanje vseh udeležencev v prometu.



Kljub zapornici prometna gneča v dolini Vrat ostaja izziv za trajnostno upravljanje obiska.

V anketi so občani kot najnujnejše izpostavili te ukrepe: zmanjšanje števila osebnih vozil na cestah in parkiriščih, omejevanje dostopa z osebnimi vozili na

Vrši in vzpostavitev novih parkirnih mest ob turističnih izhodiščih. Med vsemi ukrepi je največ podpore prejel ukrep umirjanja prometa v naseljih. Podatki AŠM 777 Kranjska Gora v naselju Log kažejo, da hitrostnih omejitev izven sezone (npr. marca) ne upošteva približno 76 oz. 73 % voznikov (smer Gozd - Martuljek oz. smer proti Kranjski Gori). V poletnih mesecih (npr. avgusta) se delež kršiteljev zmanjša na 74 oz. 68 %, kar pa še vedno predstavlja pomemben varnostni problem.

Prebivalstvo se stara, motorizacija raste

Število prebivalcev v občini se je v zadnjih letih zmanjševalo, čeprav je zaradi ukrepov med pandemijo COVID-19 leta 2021 začasno naraslo za 43 %. Skupno število prebivalcev med letoma 2018 in 2024 se je tako zmanjšalo za 0,6 %. Delež starejših znaša 30,5 %, kar je več od slovenskega povprečja (22,0 %) in pomembno vpliva na načrtovanje javnega potniškega prometa ter spodbujanje aktivne mobilnosti. Stopnja motorizacije v občini Kranjska Gora, ki je višja od slovenskega povprečja (604 v primerjavi s 587 osebnimi vozili na 1.000 prebivalcev leta 2023), se je med letoma 2018 in 2023 povečala za 5,2 %. Lastništvo koles je visoko, saj ima kar 54 % gospodinjstev tri ali več koles, dodatnih 25 % gospodinjstev pa po dve, kar tem bolj podpira potrebo po krepitvi alternativnih prevoznih možnosti, ki niso vezane na avtomobile.



Občani si želijo bolj pogoste avtobusne linije in boljše povezave do oddaljenih naselij.

Zdravstveni trendi se nekoliko izboljšujejo, a izzivi ostajajo

Podatki o zdravju v občini kažejo, da sta deleža prekomerno hranjenih tako otrok kot odraslih v zadnjih letih nad slovenskim povprečjem, a se stanje nekoliko izboljšuje. 74 % občanov, ki so sodelovali v anketi, meni, da je hrupa več kot pred 5 leti, 48 % pa jih ocenjuje, da je kakovost zraka slabša. Pozitivno je, da po podatkih iz ankete 77 % občanov vsaj nekajkrat na teden za rekreacijo pešači, kot oblika mobilnosti pa je hoja tako pogosta pri 54 %. Kolesarjenja je nekaj, saj jih za rekreacijo vsaj nekajkrat na teden kolesari 31 %, za 24 % pa je to vsaj nekajkrat tedensko oblika mobilnosti. Glede na razmeroma veliko število koles po gospodinjstvih, bi lahko bilo kolesarjenja več.

Dostopnost je odvisna tudi od razdalj in razgibanosti terena

Občina Kranjska Gora se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 17. mesto, poselitev je zgoščena na 10 relativno strnjenih naselij, razporejenih vzdolž doline Save Dolinke. 29 % vseh prebivalcev živi v naselju Kranjska Gora, 21 % v Mojstrani ter po 12 % v naseljih Dovje, Gozd - Martuljek in Rateče. V ostalih naseljih je manj prebivalcev. Zaradi razgibanega terena je za nekatere prebivalce hoja omejen način dostopa do storitev. V naseljih z večjimi vzponi in daljšimi razdaljami je dostopnost peš manj priročna ali izvedljiva, zlasti za starejše in manj gibljivo prebivalstvo. V Občini Kranjska Gora ima znotraj 10-minutne hoje dostop do osnovnih storitev, kot so živilske trgovine, 64 % stalno prijavljenih prebivalcev, znotraj 15-minutne hoje pa 77 % prebivalcev. Delež prebivalcev z dobro dostopnostjo se med naselji razlikuje, največji delež je v naseljih Kranjska Gora (91 %), Mojstrana (98 %), Rateče (95 %) in Gozd Martuljek (55 %), v preostalih naseljih pa je ta delež nič.

Po podatkih Statističnega urada RS dobra tretjina delovno aktivnih prebivalcev občine Kranjska Gora (35 %) dela znotraj občine, 22 % na Jesenicah, 21 % v Ljubljani, 5 % v Kranju, 4 % v Radovljici, preostalih 13 % pa drugje. Anketa je pokazala, da ima 48 % občanov delovno mesto ali mesto izobraževanja oddaljeno več kot 20 km od doma, dodatnih 12 % pa med 10 in 20 km. Po drugi strani se 28 % občanov šola ali dela v razdalji do 5 km od doma.

Anketa med zaposlenimi v dveh osnovnih šolah v občini Kranjska Gora je pokazala, da 66 % zaposlenih prebiva več kot 10 km od svojega delovnega mesta, medtem ko jih le 13 % živi manj kot 5 km stran.

Občani si želijo boljših razmer za hojo in kolesarjenje

Dobra četrtina občanov ocenjuje, da so se v zadnjih petih letih izboljšali urejenost, varnost ter število šolskih poti (27 %). Kljub temu jih 34 % meni, da se je stanje v tem obdobju poslabšalo, zlasti zaradi hitrosti motornega prometa, ki jo kot težavo izpostavlja kar 66 % vprašanih. Med nujnimi ukrepi, ki jih občani prepoznavajo kot ključne, so prilagoditev prometnih površin za starejše in gibalno ovirane, izboljšanje šolskih poti, širitev površin za pešce, umirjanje prometa, zmanjšanje števila osebnih vozil na cestah in parkiriščih ter večja urejenost javnih površin. Dobra polovica jih podpira tudi povečanje površin, namenjenih kolesarjem, dve tretjini pa več parkirnih površin za kolesa in skiroje.

Socialna vključenost kot posledica dostopnosti JPP

V anketi je 34 % vprašanih ocenilo, da se je v zadnjih petih letih poslabšala dostopna mobilnost za vse uporabnike, ne glede na starost, zdravje ali socialni status. Poleg tega je 65 % menilo, da se je poslabšala razpoložljivost osnovnih storitev, 69 % pa je opozorilo na poslabšanje glede stroškov mobilnosti. To kaže na precejšen delež nezadovoljstva med občani, zlasti glede dostopnosti in stroškov. Pri interpretaciji teh rezultatov je treba upoštevati, da starejši občani, ki so pogosto bolj ranljivi, v anketi niso bili zadostno zastopani, kar bi lahko pomenilo še večjo potrebo po reševanju teh izzivov.

Poročilo o prevoznosti revščini v Sloveniji kaže, da je Občina Kranjska Gora leta 2023 spadala med občine, kjer ima dobrih 75 % prebivalcev v radiju 1 km od bivališča postajališče javnega potniškega prometa z vsaj zadovoljivo pogostostjo voženj (vsaj 8 parov voženj na dan). 12 od 16 avtobusnih postajališč ima primerno (vsaj 23 parov voženj dnevno), 4 pa imajo zadovoljivo pogostost voženj (med 8 in 22 parov voženj dnevno).

Pomanjkanje pogostih avtobusnih prevozov je javnost izpostavila kot ključno težavo. Občani so v anketi izrazili

željo po pogostejših medkrajevnih avtobusnih prevozih (69 %), pogostejše vožnje turističnih avtobusov (61 %), vzpostavitvi novih linij medkrajevnih avtobusov (73 %) in vzpostavitvi novih linij turističnih avtobusov (68 %).

Občina Kranjska Gora nima več železniške povezave. Prav tako nima neposrednega dostopa do hitre ceste ali avtoceste, zato je avtobusni prevoz časovno konkurenčen.

Prevoz na klic Prostofer, vzpostavljen konec leta 2020, je izboljšal dostopnost za socialno ogrožene občane in v največji meri omogoča prevoze do zdravstvenih ustanov.



Občani si želijo infrastrukture, ki bi omogočala varnejšo in udobnejšo hojo ter kolesarjenje.

05

STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV

OCPS Kranjska Gora predvideva pet glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Krovni steber je celostno prometno načrtovanje, ki horizontalno povezuje preostale štiri stebre: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa tudi strateška vodila in kvantifikacijo ambicij, ki izhajajo iz vizije in

ciljev. Z ambicijami, ki so jasne, merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Te ambicije niso pomembne le za izbiro ukrepov, ampak nam bodo pozneje omogočale spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov. Vsak steber vsebuje poleg ambicij tudi ukrepe, ki cilje zasledujejo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s splošnimi cilji in ambicijami po strateških stebrih, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi ter finančno smotni. Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:



06

PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Za Občino Kranjska Gora je ta OCPS druga po vrsti, vendar izkušnje iz Evrope kažejo, da prave učinke v prometnem sistemu in spremembe potovalnih navad prinaša šele druga ali tretja generacija takšnih dokumentov. Prva strategija običajno postavi temelje za drugačen način razmišljanja med občani, stroko, odločevalci in širšo javnostjo. Naslednje strategije ambicioznejše spodbujajo alternativne oblike mobilnosti, ob postopnem omejevanju prostora za avtomobile in zmanjševanju hitrosti prometa. Z več izkušnjami občina lažje uvaja učinkovitejše in drznejše ukrepe, kar dodatno prispeva k večji uspešnosti vsake naslednje strategije.

DOSEŽKI

S sprejemom OCPS v letu 2021 smo naredili velik korak k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa. Vsaj delno smo izvedli 60 % (v celoti 27 %) ukrepov iz omenjene Strategije, ki so izboljšali pogoje za opravljanje poti peš, s kolesom in z javnim prometom ter bolje uredili motorni promet, s čimer smo povečali prometno varnost in kakovost javnega prostora. Strateške dokumente pripravljamo tako, da sledijo trajnostnemu razvoju (OCPS, RCPS JA, Strategija Turizma). Redno se prijavljamo na financiranje ukrepov mehke mobilnosti, prav tako pa imamo podporo občanov za uvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

IZZIVI

Izvajanje nekaterih ukrepov predstavlja izziv, saj jih del javnosti težje sprejema, kot so umik parkirišč iz TNP in vaških jeder ter umirjanje prometa. Čeprav ti ukrepi

uživajo podporo tihe večine, nasprotovanje glasnejšega dela javnosti pogosto prevlada. Poleg tega pomanjkanje finančnih sredstev za večje infrastrukturne projekte predstavlja velik izziv pri izvedbi številnih nujnih ukrepov, kar še posebej upočasnjuje njihovo realizacijo v manjših občinah, kot je naša. Kritična infrastruktura je v veliki meri odvisna od državnih institucij, kot je Direkcija RS za infrastrukturo, zato je ključno aktivno sodelovanje vseh deležnikov. Pomembno bo tudi povezati parkirno politiko z javnim prevozom (vzpostavitev večmodalnih točk, enotni plačilni sistem) ter izboljšati kulturo sobivanja.



Delavnica s širšo delovno skupino o viziji in ciljih OCPS junija 2024

PRILOŽNOSTI

Ob krepitvi politične podpore se priložnosti kažejo v nadaljnjem pridobivanju evropskih oziroma državnih sredstev za izvajanje zastavljenih ukrepov. Intenzivno moramo vključevati tako splošno kot strokovno javnost v načrtovanje posameznih ukrepov in povezovati različne deležnike, ki imajo kot generatorji prometa tudi velik potencial za spreminjanje potovalnih navad. Sodelovanje moramo okrepiti na ravni regije, še posebej z občinami znotraj območja Julijskih Alp. Prav

tako moramo nadalje spodbujati razvoj javnega prevoza in trajnostne mobilnosti ter vključevanje novih tehnologij za spremljanje prometa.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavni cilj tega stebra je izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov, kar pomeni, da želimo uspešno izvesti še večji delež ukrepov, zastavljenih v akcijskem načrtu.

Strateško vodilo

Načrtovanje in izvajanje ukrepov, ki temeljita na podatkih in na primerih dobrih praks, ob dobrem medsektorskem povezovanju ter rednem sodelovanju in komunikaciji z občani in ključnimi deležniki.

Ambicija

Povečanje deleža izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS na 75 % do leta 2032 glede na 60 % leta 2024.



Pri pripravi OCPS so bile organizirane različne oblike vključevanja javnosti. Na sliki je javna razprava, ki je septembra 2024 potekala v dvorani Vitranc v Kranjski Gori.

Načrtovanje in financiranje

V občini bomo prenovili Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS), jo redno vrednotili in posodabljali, da bo odražala aktualne prometne potrebe in cilje trajnostnega razvoja (1.1). Za učinkovito izvajanje prometnih ukrepov bomo imenovali koordinatorja za celostno prometno načrtovanje, ki bo skrbel za usklajevanje projektov ter razvoj trajnostne mobilnosti (1.2).

Za spodbujanje trajnostnih oblik prevoza bomo zagotovili uravnotežene proračune, ki bodo namenjali več sredstev za izboljšanje infrastrukture in uresničevanje trajnostnih prometnih rešitev (1.3). Hkrati bomo spodbujali pripravo mobilnostnih načrtov za ključne obstoječe generatorje prometa, kot so občinske ustanove, šole, vrtci, zdravstveni domovi, hoteli in turistične znamenitosti, s čimer bomo zmanjšali odvisnost od osebnih vozil. Spodbujali bomo izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (1.4) ter si prizadevali, da bo vsaj en načrt pripravljen vsako leto. Ob naslednji prenovi Občinskega prostorskega načrta pa bomo uvedli obvezno izdelavo mobilnostnih načrtov tudi za vse bodoče generatorje prometa (1.5).

Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti

Za krepitev ozaveščenosti in znanja ključnih deležnikov bomo organizirali izobraževalne aktivnosti za občinsko upravo, projektante ter druge strokovnjake, ki sodelujejo pri načrtovanju prometa. Prizadevali si bomo, da bo potekal vsaj en tak dogodek letno (1.6).

Poleg tega bomo izvajali različne promocijske aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti, kot so Teden mobilnosti, Teden varnosti, Pešbus, Bicivlak, promocijski dnevi umirjanja prometa v alpskih dolinah ter promocija javnega potniškega prometa. Sodelovali bomo tudi pri razvoju turističnih produktov, ki spodbujajo uporabo JPP, na primer kolesarski vlak. Vzpostavili bomo sistem za spremljanje ogljičnega odtisa obiskovalcev in preizkusili različne metode merjenja vpliva turizma na okolje. Prizadevali si bomo, da bomo izvedli vsaj dva promocijska dogodka letno (1.7).

Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje

Za večjo vključenost javnosti bomo zagotovili transparentno prometno načrtovanje, pri čemer bodo vse ključne informacije javno dostopne. Občani bodo imeli možnost aktivnega sodelovanja pri oblikovanju prometnih rešitev, kar bo prispevalo k večjemu zaupanju in boljšemu sprejemanju ukrepov. Prizadevali si bomo, da bo javnost vključena v prav vse prometne projekte (1.8).

Sodelovali bomo v regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti, s čimer bomo omogočili izmenjavo dobrih praks ter pridobili dodatna finančna sredstva za razvoj občinske infrastrukture (1.9). Prav tako bomo okrepili sodelovanje s sosednjimi občinami, državo in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav ter izvajanju skupnih trajnostnih ukrepov (1.10).

Za zagotavljanje večje varnosti in reda v prometu bomo poostriili nadzor nad nepravilnim parkiranjem ter neustrezno uporabo skirojev in koles na neprimernih površinah, kot so pločniki, magistralne ceste in območja Triglavskega narodnega parka (1.11).

Vzpostavili bomo sistem spremljanja potovalnih navad prebivalcev in obiskovalcev, ki bo omogočal analizo uporabe različnih načinov prevoza in optimizacijo prometa glede na realne potrebe (1.12). Nadaljevali bomo z vzdrževanjem in posodabljanjem prometne infrastrukture, vključno z voziščno konstrukcijo, prometno signalizacijo in geodetskimi podatki, kar trenutno ureja občinska komunala (1.13).

Za večjo preglednost in dostopnost informacij bomo posodobili in redno vzdrževali spletno stran, kjer bodo na voljo podatki o parkiriščih, javnem prevozu, prevozih na klic, zaporah cest, turističnih točkah in digitalnih kolesarskih poteh v aplikacijah. Vse ključne informacije bodo usklajene in povezane s spletnimi stranmi Turizma in Občine, kar bo izboljšalo uporabniško izkušnjo (1.14).

07

DRUGI STEBER: HOJA

Hoja, najosnovnejše človekovo gibanje, je del vsake poti – hodimo tudi, kadar uporabljamo avtomobil (npr. do ali od parkirnega mesta) ali javni prevoz (do ali od postaje ali postajališča). Zato je zelo pomembno povsod zagotavljati dobro hodljivost. To ne pomeni le urejenih površin za pešce, ki so bistvene za urbana središča in njihove povezave z bližnjimi naselji, temveč tudi prijetno, čisto in mirno okolje za hojo. Pomembne so ozelenitve in senca, zadostna širina poti za hojo vstric ali uporabo vozičkov in drugih pripomočkov, urbana oprema za počitek ali druženje ter varna mesta za prečkanje cest. Pešci so najranljivejši udeleženci v prometu, zato je nujno, da se prometne ureditve prilagajajo njim in ne obratno.



Pomanjkanje pločnikov zmanjšuje privlačnost hoje in otežuje varno gibanje pešcev.

DOSEŽKI

Od sprejema prejšnje OCPS smo uredili in označili številne pločnike in prehode za pešce, uredili sprehajalne poti, kot je pot ob Savi, povečali splošno ozaveščenost o pomenu hoje, izboljšali šolske poti in s tem varnost otrok ter zagotovili dodatno osvetlitev prometne infrastrukture na ključnih lokacijah.

IZZIVI

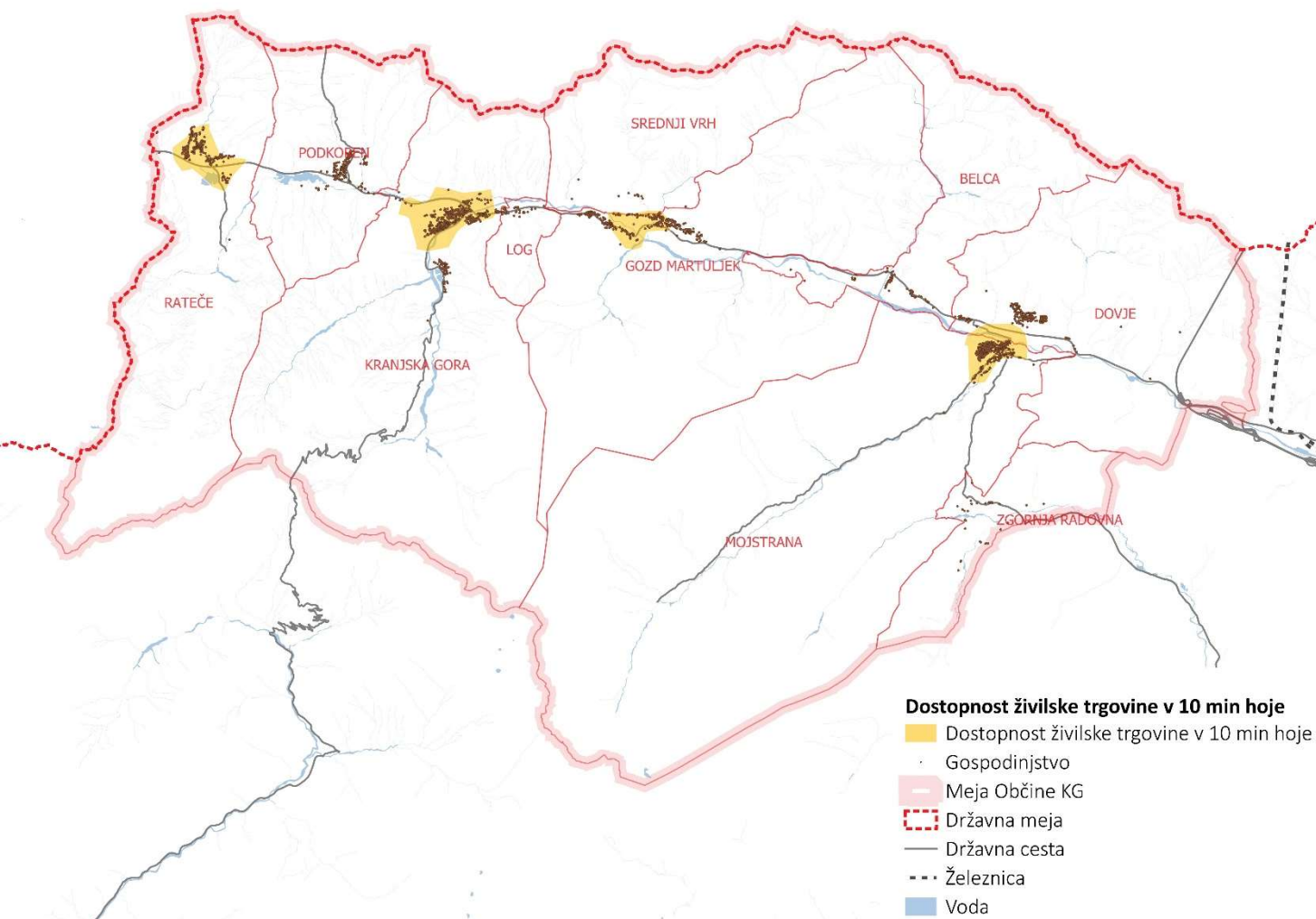
Ključni izzivi še naprej ostajajo pomanjkljiva infrastruktura za pešce, zlasti v vaseh ob državni cesti, kot sta Log in Gozd - Martuljek ter na poteh do rekreacijskih območij, kot so zelenci in Planica. Pomembne težave predstavljajo tudi onesnaženje zraka in hrup v vaških središčih, predvsem v Kranjski Gori, neustrezna prilagojenost pešpoti, pločnikov in prehodov starejšim ter gibalno oviranim, na primer na šolskih poteh v Ratečah in Logu. Izziv ostajata tudi prevelika hitrost motornega prometa, zlasti ob vrtcu v Ratečah, ter pomanjkljiva javna razsvetljava v Podkorenu, Gozdu - Martuljku in drugih naseljih.

PRILOŽNOSTI

Občina Kranjska Gora je razmeroma majhna in leži na razgibanem alpskem območju, pri čemer so naselja večinoma nanizana po Zgornjesavski dolini. Največji med njimi sta Kranjska Gora, ki predstavlja središče storitvenih, trgovskih in drugih dejavnosti, ter Mojstrana. Živilske trgovine ni v vseh naseljih, ima pa hoja v vseh pomembno vlogo. Približno dve tretjini (77 %) vseh občanov ima dostop do živilske trgovine v

15 minutah hoje, medtem ko jih ima 64 % dostop v 10 minutah. Anketa kaže, da se je v času po sprejetju prve OCPS delež prebivalcev, ki hodijo, povečal za 9 %, kar je lep dosežek in dokaz, da lahko z ustreznimi ukrepi ta delež še povečamo, zlasti pri poteh poti v šolo, na delo in po opravkih. Nadaljevati bi bilo treba gradnjo

pločnikov, zlasti na kritičnih odsekih, ter izboljševanjem prehodov za pešce. Prav tako bi bilo smiselno nadaljevati urejanje privlačnih pešpoti, ločenih od motornega prometa, prilagajanje poti za gibalno ovirane in starejše ter izboljšanje razsvetljave pešpoti za večjo varnost, zlasti med naselji.



Znotraj 10-minutne peš dostopnosti do živilske trgovine živi 77 % prebivalcev občine.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za hojo. Če bo okolje varno za otroke, bo varno tudi za ostale.

Strateško vodilo

Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo v šolo z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih povezav, z umirjanjem prometa ter zagotavljanje dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe do ključnih ciljev.

Ambicija

Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš ali s skirojem na 35 % do leta 2032, glede na 26 % leta 2024.

Izgradnja in ureditev povezav za pešce

Za izboljšanje varnosti in dostopnosti bomo gradili površine za pešce znotraj naselij, tako na občinskih kot državnih cestah. Med načrtovanimi ureditvami so odsek v Mojstrani od osnovne šole do Ulice Jakoba Aljaža 36, dokončanje poti v Zgornjih Rutah in izgradnja v Spodnjih Rutah do avtobusnega postajališča v Gozd Martuljku, povezava od KS Mojstrana do smučišča, ureditev pešpoti na Belci (zgornji in spodnji del pri postajališču), v Podkepi, pri križišču pri Lipu (uvoz Dovje) ter v Logu. Prizadevali si bomo, da bomo v sedmih letih uredili vsaj tri takšne odseke (2.1). Hkrati bomo gradili manjkajoče površine za pešce tudi izven naselij, tako na občinskih kot državnih cestah. Med načrtovanimi odseki so ulica Kurirska pot v naselju Spodnje Rute, območje avtobusnega postajališča Gobela, odsek med Žunovim mostom in Vlipcovim mostom ter povezava med Gozd Martuljkom in Kranjsko Goro. V sedmih letih načrtujemo ureditev vsaj dveh takšnih odsekov (2.2).

Za spodbujanje rekreacije in pohodništva bomo uredili in nadgradili tematske poti, ki bodo povezovale naravne in kulturne znamenitosti v občini. S tem bomo izboljšali dostopnost do turističnih točk in omogočili boljše doživetje narave. Med njimi so Slap Peričnik, Martuljski slapovi, Ledine, Zelenci, Jezero Jasna, Vršička cesta z Rusko kapelico in vrhom Vršiča (kot del Poti miru in TNP), Pot čez Kamen – pot kulturne dediščine, Rutarška pot ob Savi, Pot Triglavske Bistrice, pot po dolini v Planici, Turistična pot Tromeja, Tiha potka na desnem bregu Pišnice (od Kasinoja do Jasne), Romantična potka na levem bregu Pišnice, Pot Triglavskih pravljič (Mojstrana–Dovje) ter Tehnična pot v Fabrki v Mojstrani. V okviru teh prizadevanj bomo vsako leto uredili vsaj eno izmed navedenih lokacij (2.3).

Poleg tega bomo izvedli izgradnjo in sanacijo mostov ter brvi za pešce in kolesarje, kar bo zagotovilo varnejše prehode na ključnih lokacijah. Urejeni bodo tudi podhodi za dvoživke. Med načrtovanimi ureditvami so na primer brv za KS Mojstrana, brv pri Peričniku, podhod za dvoživke pri Zelencih, Vlipcov most v Martuljku ter brv Viharnik v Logu. Načrtujemo, da bomo vsako leto izvedli vsaj eno tovrstno premostitev (2.4).

Večja varnost pešcev

Za varnejšo pot v šolo bomo nadgradili šolske poti z izboljšano označbo, osvetlitvijo in drugimi varnostnimi elementi, da bodo otroci lahko varneje prihajali v šolo peš. Ukrepi bodo izvedeni na izbranih odsekih, kot so pot v Kranjski Gori od Borovške 1 do Petacovega mostu, v Logu, na Kurirski poti v Gozd Martuljku ter v Ratečah, od gostilne Mojmir do križišča z glavno cesto. Prizadevali si bomo, da bomo vsako leto nadgradili vsaj eno šolsko pot (2.5).

Na območjih z gostim prometom bomo uredili in vzpostavili nove, varnejše prehode za pešce ter izboljšali osvetlitev obstoječih, kar bo povečalo vidljivost in zmanjšalo tveganje za nesreče. Ukrepi bodo med drugim izvedeni v Logu, na križišču na glavni cesti Bezje, na Kurirski poti v Gozd Martuljku, na Cesti v Srednji Vrh, pri odcepu za žičnico v Martuljku, v Belci (zgornji in spodnji del pri avtobusnem postajališču), na križišču pri Kamrčnem mostu v Mojstrani ter v križišču v Ratečah. Načrtujemo, da bomo vsako leto uredili vsaj en tak prehod (2.6).

Poleg tega bomo dopolnili omrežje javne razsvetljave, pri čemer bomo na kritičnih točkah namestili zasenčene svetilke in senzorje za energetsko učinkovito in varno osvetljevanje pešpoti. Načrtujemo, da bomo vsako leto uredili vsaj en tak odsek (2.7).

Povečanje privlačnosti za hojo

Da bi izboljšali kakovost bivanja v naseljih, bomo uredili in ozelenili trge ter vzpostavili nova območja za pešce, ki bodo prispevala k lepšemu in prijaznejšemu urbanemu prostoru. Ureditve bodo med drugim vključene pred Gorenjsko banko v Kranjski Gori, pred dvorano Vitranc ter v obliki žepnih parkov, na primer pri avtobusnem postajališču v Ratečah in na drugih izbranih lokacijah. V sedmih letih načrtujemo ureditev vsaj treh takšnih trgov ali javnih površin (2.8).

Pripravili bomo nov katalog urbane opreme, ki bo omogočal usklajeno postavitve infrastrukture za hojo in urbane elementov, kot so klopi, koši za smeti in informacijske table (2.9).

Za povečanje privlačnosti pešačenja bomo na območju celotne občine izboljšali urbano opremo, postavili kažipote s časovnimi oznakami ter poskrbeli za ozelenitev pešpoti. Načrtujemo, da bomo letno uredili

vsaj dve takšni območji, kjer bomo izboljšali uporabniško izkušnjo pešcev (2.10).

Posebno pozornost bomo namenili tudi urejanju in vzdrževanju otroških igrišč in izgradnji koloparkov, kot je na primer predvideni kolopark Proda v Mojstrani, kar bo prispevalo k boljši dostopnosti rekreacije za otroke in mladino. V sedmih letih načrtujemo izgradnjo vsaj dveh novih igrišč ter redno vzdrževanje najmanj enega obstoječega igrišča letno (2.11).



Hoja je najpreprostejša in najbolj naravna oblika premagovanja razdalj.

08

TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Na kratkih razdaljah je kolo pogosto najhitrejše prevozno sredstvo, saj se izognemo prometnim zastojem in iskanju parkirnega mesta. Večina naselij v občini leži na ravnini ali zmerno strmih pobočjih, nekatera pa niso preveč oddaljena od občinskega središča, kar omogoča, da bi kolo ob ugodnih vremenskih razmerah lahko imelo pomembnejšo vlogo pri dostopu do šol, delovnih mest, storitev in rekreacijskih površin v občini Kranjska Gora. Poleg tega zmerno kolesarjenje prispeva k boljšemu zdravju, ne onesnažuje okolja in povečuje energetske učinkovitost prometa. Kolesarjenje je vse bolj priljubljena rekreacijsko-turistična dejavnost, za katero občina ponuja ugodne naravne pogoje in privlačno okolico. Bolj ustrezno urejena in povezana kolesarska infrastruktura bi dodatno spodbudila uporabo koles tako za dnevno mobilnost kot za rekreacijo. Ključna dejavnika pri odločitvi za kolo namesto avtomobila pa sta občutek varnosti med vožnjo in možnost varnega parkiranja koles.

DOSEŽKI

Od sprejema prve OCPS smo bogatejši za mednarodno kolesarsko povezavo z Italijo, uredili smo kolopark, označili kolesarsko infrastrukturo v naseljih, postavili stojala za kolesa na ključnih lokacijah ter izboljšali možnosti za izposajo koles.

IZZIVI

V občini še nimamo vzpostavljenega celovitega kolesarskega omrežja, saj so kolesarske poti ozke in slabo povezane. Preobremenjeno središče Kranjske Gore predstavlja poseben izziv, saj tam kolesarji

pogosto prihajajo v konfliktne situacije z drugimi udeleženci v prometu. Prav tako je infrastruktura za parkiranje koles pomanjkljiva in pogosto neustrezna, predvsem v bližini delovnih mest in turističnih točk. Prometna signalizacija za kolesarje in uporabnike e-skirojev je nejasna, nadzor pa nezadosten. Tudi gorski kolesarski park ni ustrezno urejen.



Manjkajoča kolesarska povezava od kampa Špik čez reko Savo otežuje varno in neprekinjeno kolesarjenje.

PRILOŽNOSTI

Kljub pomanjkljivim pogojem je kolesarjenje priljubljena oblika rekreacije, saj je okolje izjemno privlačno. V šolo trenutno kolesari le 5 % osnovnošolcev, čeprav bi si tega želelo kar 44 %, pri čemer ima 79 % gospodinjstev vsaj dve kolesi. Ta potencial moramo izkoristiti in otrokom ter drugim prebivalcem omogočiti pogoje za varno, zdravo in samostojno mobilnost – ne le za rekreacijo, temveč tudi za vsakodnevne poti. Večina anketiranih občanov podpira razvoj kolesarske infrastrukture, kot so varne kolesarske poti, primerne za družinsko kolesarjenje,

več parkirišč s kakovostnimi stojali ter integracija kolesarjenja v sistem mobilnosti. K večji uporabi koles bi prispevale tudi polnilnice in varovane kolesarnice za e-kolesa, ki so zaradi razgibanega terena v občini vse bolj priljubljena izbira.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za kolesarjenje. Varni pogoji za kolesarjenje otrok pomenijo tudi varno okolje za kolesarjenje starejših, gibalno oviranih in tudi vseh, ki ne sodijo med ranljivejše udeležence v prometu.

Strateško vodilo

Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje v šolo z urejanjem varnih, udobnih in neprekinjenih povezav, umirjenim prometom ter ustreznimi pogoji za varno parkiranje koles.

Ambicija

Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo na 20 % do leta 2032, glede na 5 % leta 2024.

UKREPI

Izgradnja in ureditev kolesarskih povezav

V občini bomo zagotovili varnejšo in bolj povezano kolesarsko infrastrukturo. Zgradili bomo ločene kolesarske površine, ki bodo omogočale udobnejše in varnejše povezave tako znotraj občine kot z okoliškimi kraji. Med načrtovanimi odseki sta na primer kolesarski »obvoznici« od smučišča Mojstrana do Savskega mosta ter mimo Kranjske Gore ter kolesarska povezava Kranjska Gora–Erika. Do leta 2032 načrtujemo ureditev vsaj enega takšnega kolesarskega odseka (3.1).

Za boljšo dostopnost bomo vzpostavili nove priključke na obstoječe kolesarske poti, ki bodo omogočili enostavnejši in varnejši prehod med posameznimi območji, na primer pri Kampu Špik, v Podkepi/Dovjah ter v Gozd Martuljku. V sedmih letih načrtujemo ureditev vsaj treh takšnih priključkov (3.2).

Obnovili bomo tudi obstoječo državno daljinsko kolesarsko pot med Mojstrano in Kranjsko Goro, kar bo izboljšalo povezave med naselji in prispevalo k večji varnosti ter udobju kolesarjev (3.3).

Za boljše upravljanje kolesarske infrastrukture bomo izvedli prenos lastništva občinskih zemljišč za državne

kolesarske poti na državo, kar bo omogočilo lažje vzdrževanje in nadgradnjo teh poti (3.4).

Večja varnost kolesarjev

Za večjo varnost kolesarjev v prometu bomo uredili kolesarske pasove ter oznake »sharrow« na voziščih, kjer ni mogoče zagotoviti ločenih kolesarskih stez – na primer skozi Mojstrano. S tem bomo povečali vidnost kolesarjev in izboljšali njihovo zaščito v mešanem prometu. Načrtujemo, da bomo vsako leto uredili vsaj en tak odsek (3.5).

Izboljšanje infrastrukture za kolesarje

Za lažjo dostopnost in varno shranjevanje koles bomo postavili dodatna parkirna mesta ter ostalo urbano opremo, ki bo namenjena kolesarjem. Parkirišča bodo predvsem na lokacijah z veliko obiskanostjo, kot so šole, trgovine, knjižnica, lekarna, krajevne skupnosti, športne in kulturne ustanove, turistične točke in avtobusna postajališča. Načrtujemo, da bomo vsako leto uredili parkirišča s kapaciteto vsaj 50 koles (3.6)



Ponekod so že nameščeni ustrezni nasloni za kolesa, marsikje pa jih ni ali pa so stojala neprimerna. Stojala, kot ta na sliki, onemogočajo varno priklepanje in lahko poškodujejo kolesa.



Kolesarjenje je priljubljena oblika rekreacije, kar pomeni, da lahko postane tudi pogostejša oblika splošne mobilnosti..

09

ČETRТИ STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni prevoz prinaša številne koristi posameznikom, skupnostim in lokalnemu gospodarstvu. Ključno prispeva k dostopnosti in mobilnosti vseh prebivalcev, ne glede na starost, zdravstveno stanje ali finančni položaj. Ocenjuje se, da več kot 30 % prebivalcev ne sme ali iz različnih razlogov ne more voziti avtomobila, zato javni prevoz igra ključno vlogo pri zagotavljanju socialne vključenosti in zmanjševanju prevozne revščine. Z vidika kapacitete je javni prevoz veliko učinkovitejši od osebnega avtomobila, obenem pa prispeva k zmanjšanju emisij izpušnih plinov in hrupa. Kljub temu, tako kot drugod po Sloveniji, tudi v naši občini osebni avtomobilski promet močno prevladuje. Z rednimi avtobusnimi linijami se vozi le majhen delež občanov, predvsem dijaki in študenti, organiziran šolski prevoz pa uporablja le slaba tretjina osnovnošolcev.

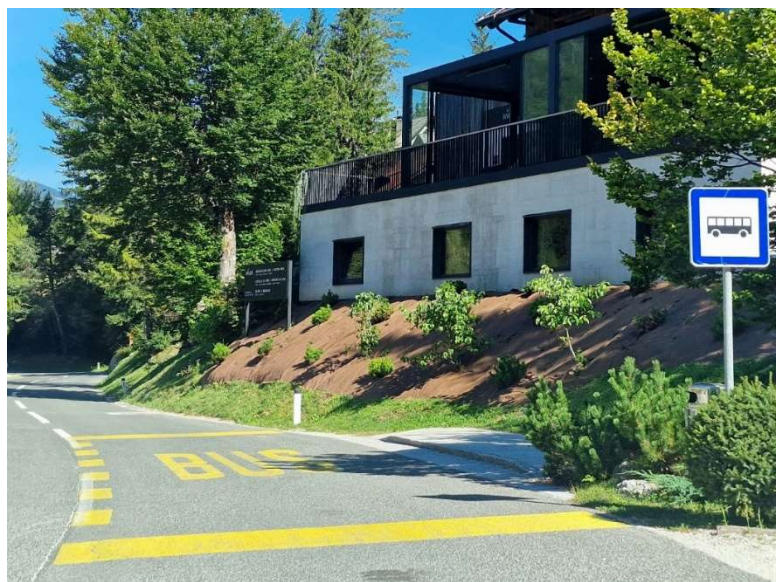
DOSEŽKI

V zadnjih letih smo uspeli povečati možnosti uporabe javnega prevoza. Uvedli smo storitev Prostofer, ki omogoča brezplačne prevoze za starejše in ranljive skupine, ter turistični avtobus in »ski bus«. Za boljšo preglednost smo digitalizirali vozne rede ter uredili in obnovili več avtobusnih postajališč. Poleg tega smo organizirali brezplačne avtobusne prevoze za prebivalce na različne dogodke in izlete.

IZZIVI

Obstoječi avtobusni promet v občini ni konkurenčen avtomobilskemu, saj manjkajo povezave do oddaljenih naselij (npr. Mojstrana, Dovje, Rateče) in turističnih sezonskih linij (npr. Kot, Krma, prelaz Vršič).

Medkrajevni avtobusi so nezanesljivi zaradi zamud in nepredvidenih odpovedi, kar ob že tako nizki frekvenci voženj dodatno otežuje uporabo. Javni potniški promet tudi ni ustrezno povezan z drugimi oblikami mobilnosti, ne omogoča prevoza koles, sistem plačevanja pa ni poenoten za celotno območje Julijskih Alp. Poleg tega so vozovnice drage, zlasti za daljše relacije, kot sta Kranj in Ljubljana, ozaveščanje in informiranje o JPP pa je pomanjkljivo.



Slabo urejena postajališča odvrčajo uporabnike javnega prometa.

PRILOŽNOSTI

Kljub izzivom obstajajo priložnosti za izboljšave, saj občani v anketah močno podpirajo pogostejše avtobusne prevoze. Uporabniško izkušnjo izboljšujejo

aplikacije za spremljanje prevozov v realnem času, digitalno plačevanje in integrirane vozovnice. Občina spodbuja prevoz koles z avtobusi ter uporabo nizkopodnih avtobusov, ki izboljšujejo dostopnost za invalide in ranljive skupine. Za učinkovitejše uvajanje izboljšav sodeluje z drugimi občinami v Julijskih Alpah in nadalje podpira prevoze na klic Prostofer.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo skrb za izboljšanje kakovosti vseh oblik JPP za večjo dostopnost.

Strateško vodilo

Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev, z boljšim povezovanjem vseh naselij, z rednimi in pogostimi odhodi z urejenih postajališč ter s sprejemljivim potovalnim časom.

Ambicija

Povečanje skupnega števila potnikov z različnimi oblikami JPP za 30 % do leta 2032, glede na leto 2024.



Občina je vzpostavila številna parkirišča P+R, kjer lahko obiskovalci parkirajo in nadaljujejo pot z organiziranim prevozom

UKREPI

Izboljšanje povezav in dostopnosti javnega prevoza

V občini bomo izboljšali dostopnost in povezljivost javnega prevoza med ključnimi turističnimi in lokalnimi središči. Zavzemali se bomo za nove hitre avtobusne linije med Ratečami, Jesenicami, Kranjem in Ljubljano ter tudi za čezmejne povezave v sistemu JPP (npr. Most na Soči–Bovec–Trbiž–Kranjska Gora, Jesenice–Kranjska Gora–Beljak) (4.1).

Nadaljevali bomo izvajanje poletnih turističnih "shuttle" prevozov in »ski busov«, ki bodo povezovali ključne destinacije, kot so Mojstrana, Kranjska Gora, Planica, Vrata in drugi pomembni turistični kraji (4.2).

Za še boljšo dostopnost bomo vzpostavili dodatne poletne turistične prevoze, kot so Kr. Gora–Vršič in Mojstrana–Peričnik, ki bodo obiskovalcem omogočili okolju prijazne prevozne možnosti (4.3).

V sistem enotne vozovnice IJPP bomo vključili vse trenutne in bodoče prevoznike, kar bo poenostavilo uporabo javnega prevoza in omogočilo enotno tarifno politiko (4.4).

Pristopili bomo k skupnemu organiziranju javnega sezonskega prevoza na ravni Julijskih Alp, s čimer bomo vzpostavili učinkovito in trajnostno povezovanje širšega območja (4.5).

Za izboljšanje mobilnosti ranljivih skupin bomo podprli sistem prevoza na klic, kot je Prostofer, ki bo omogočal prilagojen prevoz za starejše in manj mobilne občane (4.6).

Prilagoditev infrastrukture in trajnostni razvoj

Za večjo dostopnost bomo za gibalno in senzorično ovirane osebe prilagodili vozila javnega prevoza in postajališča ter zagotovili ustrezno infrastrukturo za enostavno in varno uporabo (4.7).

Spodbujali bomo trajnostne oblike prevoza, zato bomo prilagodili vozila javnega prevoza in postajališča za prevoz koles (parkirišča na avtobusnih postajališčih so zajeta v ukrepu 3.6), s čimer bomo omogočili boljše povezave med kolesarskimi in javnimi prevoznimi sistemi. Načrtujemo, da bo vsaj 30 % vozil v poletnem času prilagojenih za prevoz koles, prav tako bomo povečali število prilagojenih postajališč. Podprli bomo

tudi razvoj podporne logistike na kolesarskih poteh proti dolini Soče ter v okviru čezmejnih povezav med Slovenijo, Italijo in Avstrijo, z vključevanjem prevozov koles z vlakom z Jesenic ter na avtobusnih linijah (4.8).

Za zmanjšanje okoljskega vpliva bomo prilagodili vozne parke turističnih avtobusov, ki bodo postopoma prešli na električni ali vodikov pogon. S tem bomo prispevali k zmanjšanju emisij in izboljšanju kakovosti zraka. Do leta 2032 želimo zagotoviti, da bo vsaj 20 % turističnih avtobusov uporabljalo okolju prijazne pogone (4.9).

Digitalizacija in spodbujanje trajnostne mobilnosti v turizmu

Z digitalnimi prikazovalniki na postajališčih, aplikacijo za sledenje vozilom ter jasno označitvijo vozil javnega prevoza bomo izboljšali informiranost potnikov in olajšali načrtovanje poti. Za učinkovito delovanje sistema bomo zagotovili tudi ustrezno optično infrastrukturo, ki bo omogočala zanesljiv in hiter prenos podatkov (4.10).

V okviru mobilnosti in turizma bomo uvedli mobilnostno-turistično kartico, ki bo občanom in obiskovalcem omogočala uporabo občinskega javnega prevoza, turističnih avtobusov, ski busov, žičnic ter različne ugodnosti, kot so popusti za muzeje in turistične storitve (4.11).

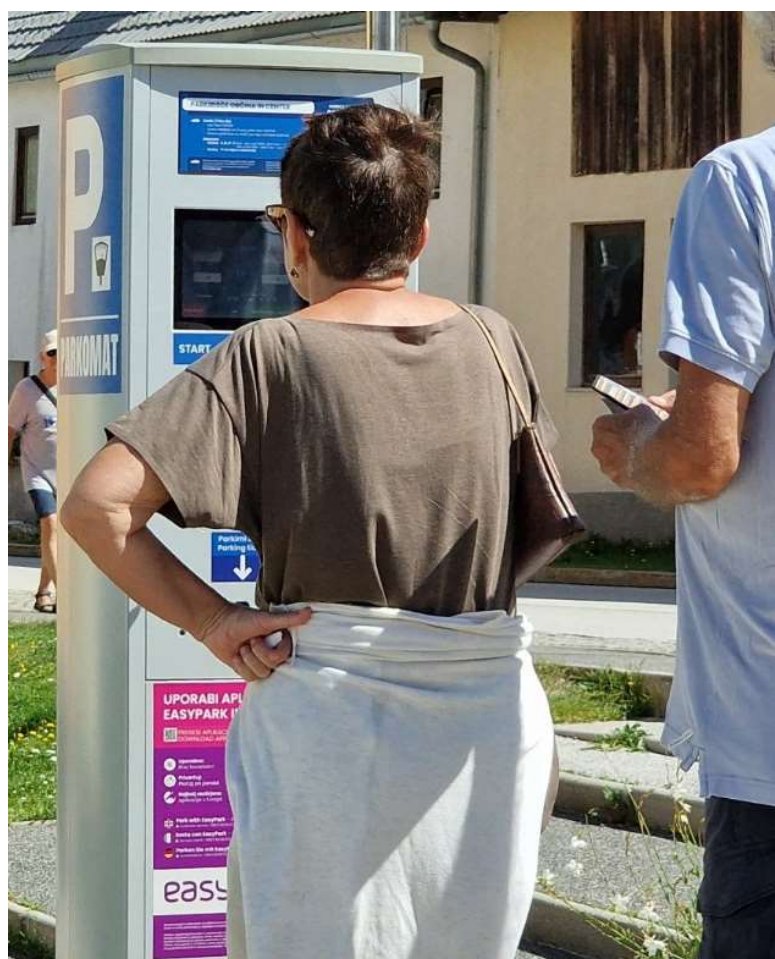
10

PETI STEBER: MOTORNI PROMET

Kljub številnim prednostim vožnje z avtomobilom je njegova pretirana uporaba prinesla številne težave. Naraščanje prometa povzroča hrup, slabši zrak in zastoje, kar pogosto vodi v zahteve po širitvi prometnih površin in dodatnih javnofinančnih izdatkih. V naseljih se zaradi motornega prometa spreminja namembnost javnih površin – zelena in družabna območja postajajo parkirišča. Prevlada avtomobilov in neprilagojene hitrosti zmanjšujejo varnost hoje in kolesarjenja. Starši otroke zaradi nevarnosti vozijo v šolo, s čimer dodatno prispevajo k prometni obremenitvi. Posledično so otroci manj samostojni in se manj gibljejo, kar negativno vpliva na njihovo zdravje. Naša dolžnost je omogočiti varno gibanje vsem udeležencem in dati prednost tistim, ki ne obremenjujejo prostora in prometa. Tak pristop koristi tudi voznikom, saj večji delež alternativnih oblik mobilnosti izboljšuje pretočnost in varnost.

DOSEŽKI

V zadnjih letih smo za umirjanje motornega prometa na glavni cesti in v nekaterih naseljih namestili prometne znake, preventivne radarske table in cestne grbine. Na kritičnih odsekih smo okrepili nadzor hitrosti. Obiskovalcem smo uvedli plačljivo parkiranje ter uredili dodatne parkirne površine, pri čemer smo poudarek namenili sistemom P+R in P+B ter parkiriščem za avtodome. Poleg tega izvajamo ukrepe za zmanjšanje tovarnega prometa.



Aplikacija EasyPark omogoča hitro in preprosto plačilo parkirnine brez gotovine.

IZZIVI

Največji izzivi v občini so prekomerna gostota prometa v turistični sezoni, zlasti na glavni cesti Hrušica–Rateče, prometni zastoji ter povečane emisije izpušnih plinov

in hrupa. Prometna ureditev v vaških središčih je neustrezna za povečan promet, dodatne težave pa povzroča neupoštevanje parkirnih zmogljivosti, saj vozniki pogosto parkirajo na neurejenih površinah namesto na urejenih parkiriščih. Hkrati številna parkirišča še vedno nimajo osnovne infrastrukture, kot so koši za smeti, sanitarije, klopi in označene poti za pešce. Poseben problem predstavlja motorni promet na občutljivih območjih TNP. Ob tem številni občani še vedno uporabljamo avtomobile za kratke razdalje, ki bi jih lahko opravili peš.

PRILOŽNOSTI

Za premagovanje izzivov na področju prometa je zelo dobrodošla in pomembna podpora skupnosti

Strateško vodilo

Zagotavljanje urejene in varne cestne infrastrukture, zmanjšanje preobremenjenosti občutljivih območij ter spodbujanje uporabe parkirišč P+R.

UKREPI

Urejanje cestne infrastrukture in parkirišč

V občini bomo vzpostavili trajnostno parkirno politiko, ki bo spodbujala uporabo parkirišč zunaj naselij in trajnostne oblike prevoza. V okviru tega bomo uvedli parkirne kartice Gost Julijskih Alp, ki bodo vključene v celovit sistem parkiranja (5.1).

Za boljše upravljanje prometa bomo uvedli digitalizirano spremljanje zasedenosti parkirišč in informacijske sisteme, ki bodo omogočali rezervacije in prikaz ključnih podatkov o prometu v realnem času. Tako bodo obiskovalci lažje načrtovali svoje poti in parkiranje (5.2).

Načrtovali bomo zelene parkirne površine, ki bodo skladne s sistemom P+R in P+B, kar bo zmanjšalo vpliv prometa na okolje. Pri tem bomo sledili načelu ozelenitve parkirišč in izboljšanja prostorskega videza. Načrtujemo, da bomo vsako leto uredili vsaj eno takšno zeleno parkirno površino (5.3).

Za izboljšanje dostopnosti bomo uredili in optimizirali obstoječa parkirišča, vključno s parkirišči P+R v Mojstrani, Ratečah, Kranjski Gori in Gozd Martuljku. Na

umirjanju in omejevanju motornega prometa, kar vključuje dodatne omejitve hitrosti v naseljih, omejitev motornega prometa na Borovski cesti skozi središče Kranjske Gore, omejevanje prometa na Vršič idr. Prav tako bo dobrodošlo uvajanje omejitev dostopa v središča vasi za težke tovornjake in turistične avtobuse, prenova občinskih cest, vzpostavitev dodatnih parkirišč P+R na strateških lokacijah in več redarskega nadzora nad hitrostmi ter nepravilnim parkiranjem avtomobilov (npr. pred Mercatorjem v centru Kranjske Gore) in avtodomov.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje urejenosti in digitalizacije parkirnih površin.

Ambicija

Skupno število parkirnih mest z leta 2024 (1.607 PM) se ne povečuje do leta 2032.

ta način bomo zmanjšali prometne obremenitve v središčih naselij. Načrtujemo, da bomo vsako leto izvedli optimizacijo vsaj enega parkirišča P+R (5.4).

V Kranjski Gori bomo, na primer pri Policiji ali pred Občino, zgradili garažno hišo z mobilnostno točko. Parkirna hiša bo postavljena na mestu obstoječih površinskih parkirnih mest, s čimer se skupno število parkirnih mest v občini ne bo povečalo; obenem bomo lahko ukinili razpršena parkirišča na terenu in bolje uredili prostor. Ta rešitev bo prispevala k razbremenitvi obstoječih parkirišč ter izboljšala dostopnost do turističnih lokacij in storitev javnega prevoza (5.5).

Dodatno bomo uredili parkirišča za avtodome in avtobuse, s čimer bomo omogočili boljše pogoje za turiste ter zmanjšali neredno parkiranje v občini. Parkirišča za avtodome bodo urejena ob smučišču Vitranc in pri Koroni, parkirišče za avtobuse pa pod starim FIS-om (5.6, 5.7).

V skladu z občinskimi načrti bomo izvajali redno obnovo in vzdrževanje občinskih in gozdnih cest, ki so ključne za prometno povezanost krajev in dostop do naravnih znamenitosti (5.8, 5.9).

Za izboljšanje pretočnosti prometa bomo izvedli nov cestni priključek v bližini bencinskega servisa, ki bo izboljšal dostop do komercialnih območij in zmanjšal prometne zastoje (5.10).

Za izboljšanje dostopnosti bomo prilagodili robnike in pločnike ob parkiriščih ter zagotovili dovolj parkirnih mest za invalide, s čimer bomo omogočili enakopravno mobilnost vsem skupinam prebivalcev. Cilj je, da so vse prilagoditve izvedene v celoti (5.11).

Umirjanje prometa in dostopa v naseljih

Za izboljšanje varnosti in urejenosti prometa bomo uvedli in upravljali nove prometne režime na ključnih turističnih in zavarovanih območjih, kot so cestni odsek na Vršič, Vrata, Krmo, Karavanke, Tromejo idr. To bo vključevalo omejitve prometa in prilagoditve dostopa glede na prometne obremenitve, pri čemer načrtujemo uvedbo vsaj enega novega prometnega režima na izbranem območju vsako leto (5.12).

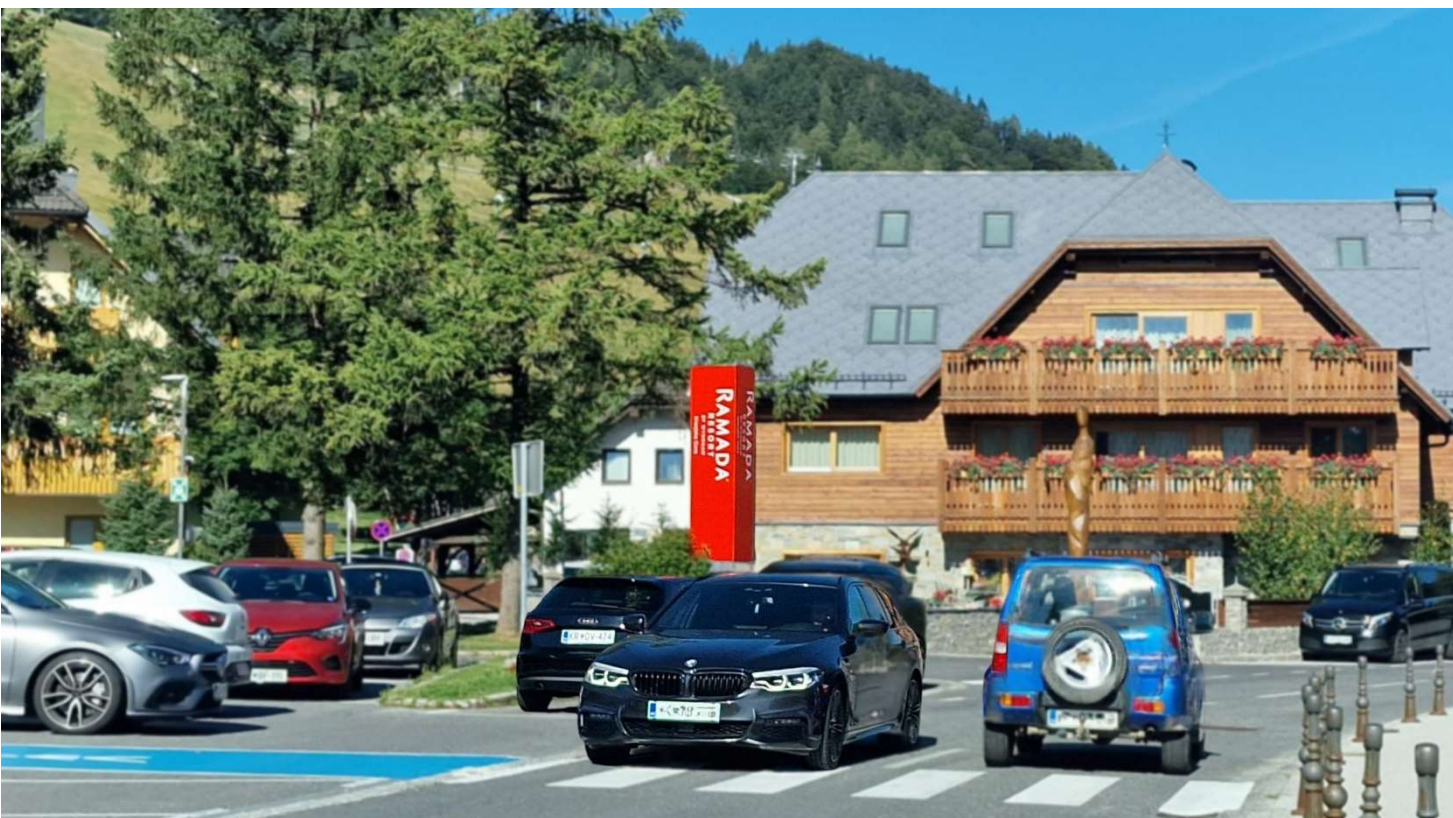
Vzpostavljali bomo območja prijaznega prometa ter prometne režime za varno dostopnost pešcev, kolesarjev in uporabnikov javnega prevoza. Z omejevanjem tranzita in kratkih voženj z osebni

vozili bomo razbremenili lokalne ceste in izboljšali pretočnost. Poseben poudarek bo na središčih naselij, kot so Kranjska Gora (Borovška cesta, Smerinje), Rateče, Mojstrana, Podkoren in Dovje. V sedmih letih bomo te ukrepe izvedli vsaj na treh območjih (5.13).

Za večjo varnost in prijetnejše bivalno okolje bomo promet umirjali s signalizacijo in fizičnimi ovirami, kot so hitrostne ovire, dvignjeni prehodi za pešce ter drugi ukrepi za zmanjšanje hitrosti. Ukrepi bodo med drugim uvedeni na Belci (dva prometna otoka), na Gobeli v Gozd Martuljku (omejite 20 km/h), v dolini Radovne, na cesti čez mokrišče Ledine (zaradi zaščite dvoživk), v Planici ter v Ratečah pred vrtcem in gasilskim domom. Omejili bomo tudi uporabo električnih vozil na kolesarskih poteh in gozdnih cestah (5.14).

Spodbujanje trajnostne uporabe motornih vozil

V podporo razvoju trajnostne mobilnosti bomo redno vzdrževali in po potrebi nadgradili obstoječe polnilnice za električna vozila na ključnih lokacijah, kot so parkirišča, prestopne točke, turistične znamenitosti ter namestitveni in gostinski obrati, pri čemer bomo vsako leto zagotovili vsaj tri takšne nadgradnje (5.15).



Priložnosti za ureditev motornega prometa na Borovški cesti v središču Kranjske Gore.

11

AKCIJSKI NAČRT

S svetlo zeleno barvo so označeni ukrepi z največjo prednostjo izvajanja. Zahtevnost ukrepa združuje ključne dejavnike izvedbe – finančne stroške, število in raznolikost deležnikov, organizacijsko in tehnično kompleksnost, potrebna dovoljenja ter časovni okvir.

Zap. št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE													
Načrtovanje in financiranje													
1.1	Zagon, vrednotenja in prenova OPCS.	Vrednotenje: 2.000 €/leto, prenova: 30.000 €/7 let	Občina KG, država, EU	Srednja	Občina KG, zunanji izvajalec								
1.2	Imenovanje koordinatorskega celostno prometno načrtovanje (trajnostno mobilnost).	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Nizka	Občina KG								
1.3	Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost.	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Visoka	Občina KG								
1.4	Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Nizka	Občina KG								
1.5	Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.	10.000 €/leto	Občina KG, država, EU	Srednja	Občina KG, zunanji izvajalec								
Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti													
1.6	Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom.	1.000 €/leto	Občina KG, država, EU in donatorji	Nizka	Občina KG								
1.7	Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad.	5.000 €/leto	Občina KG, država, EU in donatorji	Nizka	Občina KG, šola, vrtec, Turizem KG, MZI								
Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje													

Zap. št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.8	Transparentno prometno načrtovanje z večjim vključevanjem javnosti in javno dostopnimi informacijami.	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Nizka	Občina KG								
1.9	Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti.	Redno poslovanje Občine KG	EU, država, Občina KG	Srednja	Občina KG, zunanji partnerji								
1.10	Povezovanje s sosednjimi občinami, državo in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti.	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Srednja	Občina KG, sosednje občine, DRSI idr.								
1.11	Poostren nadzor nad kršitvami parkiranja in vožnjo skirojev in kolesarjev.	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG, MIR, Policija	Nizka	Medobčinsko redarstvo, Policija Komunalni nadzor,								
1.12	Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in analiza zasedenosti parkirišč.	1.500 €/leto	Občina KG, država, EU	Srednja	Občina KG, zunanji izvajalec								
1.13	Vzdrževanje sistema spremljanja stanja infrastrukture.	5.000 €/leto	Občina KG	Srednja	Občina KG, zunanji izvajalec								
1.14	Posodobitev in vzdrževanje spletne strani z vsemi informacijami na temo prometa v občini.	1.000 €/leto	Občina KG	Srednja	Občina KG, Turizem KG								

DRUGI STEBER: HOJA

Izgradnja in ureditev povezav za pešce

2.1	Gradnja površin za pešce znotraj naselij (na občinskih in državnih cestah).	260.000 €/km pločnika, 100.000 €/km pešpoti	Občina KG, država, EU	Visoka	Občina KG, DRSI								
2.2	Gradnja manjkajočih površin za pešce izven naselij (na občinskih in državnih cestah).	260.000 €/km pločnika, 100.000 €/km pešpoti	Občina KG, država, EU	Visoka	Občina KG, DRSI								
2.3	Ureditev obstoječih in novih tematskih poti.	30.000 €/leto	Občina KG, država, EU	Srednja	Občina KG, zunanji izvajalci								
2.4	Izgradnja/sanacija mostov in brvi za pešce in kolesarje ter izgradnja podhodov za dvoživke.	50.000 €/sanacija, 300.000 €/novogradnja	Občina KG, država, EU	Visoka	Občina KG, zunanji izvajalci								

Večja varnost pešcev

2.5	Nadgradnja šolskih poti (talne in vertikalne označitve, osvetlitev ...).	10.000 €/leto	Občina KG, država	Majhna	Občina KG, OŠ, vrtci								
2.6	Ureditev in vzpostavitev novih varnejših prehodov za pešce (na območjih velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij).	5.000 €/varen prehod za pešce, 30.000 €/dvignjen prehod za pešce	Občina KG, država	Srednja	Občina KG, DRSI, zunanji izvajalci								

Zap. št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
2.7	Dopolnitev omrežja javne razsvetljave po potrebi z zasenčenimi svetilkami.	15.000 €/leto	Občina KG	Srednja	Občina KG, DRSI								
Povečanje privlačnosti za hojo													
2.8	Ureditev in ozelenitev trgov.	300.000 €/trg	Občina KG, država, EU	Nizka	Občina KG, zunanji izvajalci								
2.9	Izdelava novega Kataloga urbane opreme.	30.000 €	Občina KG	Nizka	Občina KG								
2.10	Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje (urbana oprema, kačipot s časovnimi oznakami, ozelenitev).	40.000 €/leto	Občina KG, država, EU	Visoka	Občina KG								
2.11	Urejanje in vzdrževanje otroških igrišč, izgradnja kolopark oz. »pumptrack«.	40.000 €/izgradnja, 7.000 €/vzdrževanje	Občina KG	Nizka	Občina KG								
TRETJI STEBER: KOLESARJENJE													
Izgradnja in ureditev kolesarskih povezav													
3.1	Gradnja površin za kolesarje ločenih od glavnih cest.	1.500.000 €/odsek	Občina KG, država, EU	Visoka	Občina KG, DRSI								
3.2	Vzpostaviti nove priključke na kolesarsko pot.	200.000 €/priključek	Občina KG, država, EU	Srednja	Občina KG, DRSI								
3.3	Posodobitev obstoječe državne daljinske kolesarske poti med Mojstrano in KG.	Upoštevano pri ukrepu 3.2	Občina KG, država, EU	Visoka	Občina KG, DRSI								
3.4	Prenos lastništva občinskih zemljišč državne kolesarske poti na državo.	Redno poslovanje Občine	Občina KG, država	Visoka	Občina KG, DRSI								
Večja varnost kolesarjev													
3.5	Zaris kolesarskih pasov in »shrarow« oznak na vozišču kjer ni kolesarske steze.	10.000 €/odsek	Občina KG, država	Nizka	Občina KG, DRSI								
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje													
3.6	Postavitev parkirišč za kolesa (parkirnih naslonov/obešal) in ostale urbane opreme za kolesa zlasti ob javnih objektih, turističnih točkah in avtobusnih postajališčih.	10.000 €/leto	Občina KG, druge institucije, država, EU	Srednja	Občina KG in druge institucije								
ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET													
Izboljšanje povezav in dostopnosti javnega prevoza													
4.1	Izboljšanje povezav oz. frekvenc med turističnimi kraji.	Redno poslovanje Občine KG	MZI, koncesionar	Visoka	MZI (DUJPP)								
4.2	Nadaljevanje obstoječih organiziranih poletnih turističnih "shuttle" prevozov in ski bus.	300.000 €/leto	Občina KG, država	Srednja	Občina KG, država								
4.3	Vzpostavitev novih poletnih turističnih "shuttle" prevozov.	250.000 €/leto	Občina KG, država	Srednja	Občina KG, država								
4.4	Vključitev vseh trenutnih in bodočih prevoznikov v sistem enotne vozovnice IJPP.	Redno poslovanje Občine KG	država	Visoka	MZI (DUJPP), Občina KG, Občine v JA, koncesionarji								

Zap. št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
4.5	Pristop k skupnemu organiziranju javnega sezonskega prevoza na ravni Julijskih Alp.	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Visoka	Občina KG, Občine v JA								
4.6	Podpora sistemu prevoza na klic.	4.000 €/leto	Občina KG, država	Srednja	Občina KG								
Prilagoditev infrastrukture in trajnostni razvoj													
4.7	Prilagoditev vozil javnega prevoza in postajališč za gibalno in senzorično ovirane osebe.	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG, država, koncesionarji	Srednja	Občina KG, DRSI, koncesionarji								
4.8	Prilagoditev voznih parkov za prevoz koles.	Redno poslovanje Občine KG	država, koncesionarji	Srednja	država, koncesionarji								
4.9	Prilagoditev voznih parkov turističnih avtobusov glede na okoljske standarde.	Redno poslovanje Občine KG	država, koncesionarji	Srednja	država, koncesionarji								
Digitalizacija in spodbujanje trajnostne mobilnosti v turizmu													
4.10	Izboljšanje prikaza informacij o JPP.	200.000 €	Občina KG, država	Nizka	MZI (DUJPP), Občina KG, Občine v JA								
4.11	Mobilnostno-turistična kartica za občane in obiskovalce KG.	10.000 €/leto (za promet)	Občina KG, država	Visoka	Občina KG								
PETI STEBER: MOTORNI PROMET													
Urejanje cestne infrastrukture in parkirišč													
5.1	Sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike.	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Nizka	Občina KG								
5.2	Digitalizacija usmerjanja in spremljanje obiska.	Upoštevano pri ukrepu 1.11	Občina KG	Visoka	Občina KG								
5.3	Načrtovanje zelenih parkirnih površin s poudarkom na sistemu P+R in P+B (projektne dokumentacija).	25.000 €/parkirišče	Občina KG	Nizka	Občina KG								
5.4	Izgradnja/ureditev/optimizacija parkirišč (tudi P+R).	30.000 €/ureditev (peščeno)	Občina KG, Občina Jesenice	Visoka	Občina KG, Občina Jesenice								
		150.000 €/ureditev (asfalt, tlakovci ...)											
		50.000 €/nakup zemljišča (Rateče)											
5.5	Izgradnja garažne hiše Kranjska Gora z mobilnostno točko.	36.000 €/projektne dokumentacija	Občina KG, EU, zasebna sredstva	Visoka	Občina KG, zasebni izvajalec								
		1.000.000 €/izgradnja											
5.6	Izgradnja/ureditev parkirišč za avtodome.	100.000 €/parkirišče	Občina KG, zasebna sredstva	Visoka	Občina KG, zasebni izvajalec								
5.7	Izgradnja/ureditev parkirišč za avtobuse.	Upoštevano pri ukrepu 5.10	Občina KG	Nizka	Občina KG								
5.8	Obnove občinskih cest.	500.000 €/leto	Občina KG	Visoka	Občina KG								
5.9	Vzdrževanje in gradnja gozdnih cest.	80.000 €/leto	Občina KG, država	Visoka	Občina KG, država								
5.10	Izgradnja novega cestnega priključka v neposredni bližini bencinskega servisa.	350.000 € (skupaj s parkiriščem za avtobuse)	Občina KG	Visoka	Občina KG, MZI (DRSI)								

Zap. št.	Ukrep	Strošek ukrepa	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
5.11	Prilagoditev robnikov in pločnikov ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe in zagotovitev zadostnih parkirnih mest za invalide.	Redno poslovanje Občine	Občina KG	Nizka	Občina KG								
Umirjanje prometa in dostopa v naseljih													
5.12	Uvedba in upravljanje novega režima.	100.000 €/kos	Občina KG, država	Visoka	MZI (DRSI), Občina KG, Občina Gorje (Krma)								
5.13	Izdelava načrtov vodenja prometa in uvedba območij prijaznega prometa v središčih naselij.	50–100.000 €/območje	Občina KG	Visoka	MZI (DRSI), Občina KG								
5.14	Umirjanje prometa s prometno signalizacijo in fizičnimi ovirami.	2.500 €/območje	Občina KG, država	Nizka	MZI (DRSI), Občina KG								
Spodbujanje trajnostne uporabe motornih vozil													
5.15	Vzdrževanje polnilnic za e-vozila.	2.000 €/polnilnico	Občina KG	Nizka	Občina KG								

12

NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

Uresničevanja ciljev ne zagotavljata le participativno oblikovana strategija in vizija, temveč tudi dosledno izvajanje ukrepov ter njihovo sprotno vrednotenje. K rezultatom bodo prispevala redna revidiranja v času izvajanja ukrepov, s katerimi bomo spremljali napredek in preverjali, ali se približujemo načrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo osnova za morebitne nadgradnje ali prilagoditve strategije.

Vse aktivnosti spremljanja in vrednotenja bomo izvajali v skladu z Načrtom spremljanja kazalnikov, ki je bil pripravljen ob oblikovanju OCPS. Občina Kranjska Gora mora, skladno s 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 (UL RS št. 76/2023), pristojnemu ministrstvu za prometno politiko poročati o enotnih kazalnikih učinka (pet obveznih kazalnikov) in enotnih kazalnikih izvedbe (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta). O kazalnikih učinka izvajanja OCPS bo Občina poročala vsako leto do 15. marca za preteklo leto, medtem ko bo o kazalnikih izvedbe, skupaj z realiziranimi vrednostmi, poročala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.

S tem bomo zagotovili transparentno spremljanje rezultatov in pravočasno prilagajanje strategije, kar bo omogočilo učinkovito izvajanje trajnostnih prometnih ukrepov v občini Kranjska Gora.

KRANJSKA O GORA
Občinska celostna prometna strategija
2025–2032



Izvajalec OCPS Občine Kranjska Gora