



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE LOŠKA DOLINA
2025–2032



Naziv projekta:

Občinska celostna prometna strategija Občine Loška dolina

Naročnik:

Občina Loška dolina
Cesta Notranjskega odreda 2
1386 Stari trg pri Ložu

Predstavnik naročnika:

Matjaž Antončič, župan Občine Loška dolina
Martina Mulec, skrbnica naloge

Izvajalec:

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
Vojkova cesta 65
1000 Ljubljana

Projektna skupina:

Jernej Vozelj, vodja naloge
mag. Gregor Pretnar
Katja Miklič
Lea Rikato Ružić
mag. David Trošt

Oblikovanje in postavitvev

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.

Avtorji fotografij:

Arhiv izvajalca OCPS

Izdelano:

September 2025





Spoštovane občanke in občani,

Občina Loška dolina, s svojo bogato zgodovino in edinstveno lego v osrčju neokrnjene narave, je od nekdanjega kraja, kjer se prepletajo poti in življenja.

Danes se v Loški dolini vsakodnevno srečujemo z izzivi, ki jih prinaša sodobni promet, zato sem izjemno vesel, da je bil naš odziv na pripravo te celostne prometne strategije tako množičen in aktiven. Strategija je nastajala v odprtem dialogu z občani, skozi katerega so se razkrile najbolj pereče teme. Združila je predstavnike civilne družbe, lokalnih služb in strokovnjakov, da smo s skupnimi močmi ustvarili dokument, ki ni le nabor ukrepov, temveč vizija bolj prijazne, varne in zdrave Loške doline.

Naš primarni cilj je izboljšati varnost in opremljenost državnih in občinskih cest, s čimer želimo spodbuditi predvsem hojo in kolesarjenje. Prizadevamo si tudi izboljšati javni promet. Kot občina smo se zavezali, da bomo postopoma izboljševali in nadgrajevali lokalni javni prostor.

Verjamem, da je ta strategija živ dokument, ki ga bomo prebivalci Loške doline vzeli za svojega in nam bo služil kot konkretno vodilo pri nadaljnjih korakih. Upam, da bo tudi na državni ravni pomagala k hitrejšemu razvoju projektov, ki so ključni za izboljšanje prometne infrastrukture v naši občini.

Veselim se, da imamo pred seboj dokument, ki je pomemben korak naprej k celovitemu razvoju mobilnosti v občini. Ta strategija spodbuja aktivno življenje, povezanost med ljudmi in varovanje našega edinstvenega okolja.

Matjaž Antončič,
župan Občine Loška Dolina

00

KAZALO

01	POVZETEK OCPS OBČINE LOŠKA DOLINA	6
02	IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS	7
	NAMEN PRIPRAVE OCPS	7
	VLOGA IN POMEN OCPS	7
	METODOLOGIJA IN POSTOPEK PRIPRAVE OCPS	8
	ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS	8
03	V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE	10
	VIZIJA	10
	CILJI	10
04	S KAKŠNIMI PROMETNIMI IZZIVI SE SOOČAMO V OBČINI?	12
05	STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV	14
06	PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	15
	DOSEŽKI	15
	IZZIVI	15
	PRILOŽNOSTI	15
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	15
	UKREPI	16
07	DRUGI STEBER: HOJA	17
	DOSEŽKI	17
	IZZIVI	17
	PRILOŽNOSTI	17
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	18
	UKREPI	18

08	TRETJI STEBER: KOLESARJENJE	20
	DOSEŽKI	20
	IZZIVI	20
	PRILOŽNOSTI	21
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	21
	UKREPI	21
09	ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	23
	DOSEŽKI	23
	IZZIVI	23
	PRILOŽNOSTI	24
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	24
	UKREPI	24
10	PETI STEBER: MOTORNI PROMET	26
	DOSEŽKI	26
	IZZIVI	27
	PRILOŽNOSTI	27
	STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	27
	UKREPI	27
11	AKCIJSKI NAČRT	29
12	NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA	35

01

POVZETEK OCPS OBČINE LOŠKA DOLINA

Loška dolina se z občinsko celostno prometno strategijo (OCPS) pridružuje drugim slovenskim občinam, ki spodbujajo celovit razvoj prometnega sistema in vseh njegovih podsistemov. Glavni cilji so povečanje varnosti, izboljšanje pogojev za pešce, kolesarje in uporabnike JPP ter zmanjšanje negativnih vplivov avtomobilskega prometa. Strategija temelji na trajnostnem, integriranem, uravnoteženem in vključujočem pristopu. Občina je v pripravo vključila širšo in ožjo delovno skupino, deležnike, javnost, šole in sosednje občine. Strategija obsega obdobje 2025–2032 in vključuje tudi obveznosti letnega poročanja ter sodelovanje pri regionalnih ukrepih.

Vizija je ustvariti pogoje za vse oblike mobilnosti občanov, obiskovalcev in lokalnega gospodarstva, skrbeti za varnost vseh udeležencev v prometu ter s tem vsem generacijam izboljšati kvaliteto življenja v občini. Z razvojem prometa pa posledično tudi podpirati lokalni turizem z urejanjem poti za aktivno mobilnost ter s tem ohraniti naravno in kulturno krajino.

Ukrepi v okviru OCPS Loška dolina so razdeljeni v pet strateških stebrov. V sklopu celostnega prometnega načrtovanja (CPN) so predvideni ukrepi za integrirano in vključujoče načrtovanje, sodelovanje različnih deležnikov, povezovanje s prostorskim načrtovanjem ter regionalnimi dokumenti. Dopolnjujejo jih izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti, usmerjene v učence, starše, občinsko upravo in širšo javnost, ter ukrepi za načrtovanje in financiranje, npr. imenovanje

koordinatorja za trajnostno mobilnost in priprava uravnoteženih proračunov. Na področju hoje so ključni ukrepi ureditev prehodov za pešce, redno vzdrževanje površin za hojo, umirjanje prometa z omejitvami hitrosti in fizičnimi ukrepi ter gradnja novih in izboljšava obstoječih pločnikov oziroma pešpoti, zlasti na šolskih poteh. Na področju javnega potniškega prometa (JPP) so predvidene izboljšave obstoječega avtobusnega in alternativnih oblik prevoza (npr. Prostofer, deljenje voženj). V stebru kolesarjenja so načrtovani ukrepi za izboljšanje kolesarskih povezav, ureditev parkirišč za kolesa in kolesarnic. Na področju motornega prometa so ukrepi razdeljeni na vzdrževanje obstoječe infrastrukture, informacijske ukrepe (označevanje, obveščanje voznikov), ukrepe za umirjanje prometa z namenom povečanja prometne varnosti vseh udeležencev. Vsi ukrepi so usmerjeni v doseganje ciljev trajnostne mobilnosti, večje varnosti in višje kakovosti bivanja.

Strategija predstavlja dolgoročno vizijo izboljšanja prometnega sistema v Občini Loška dolina. Cilj je vzpostaviti učinkovitejši, varnejši in okolju prijaznejši prometni sistem, ki bo izboljšal kakovost življenja prebivalcev in zmanjšal negativne vplive tranzita. 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) je za našo občino novost, kljub temu, da nam težave in izzivi s prometom niso tuji. Z OCPS se pridružujemo več kot 180 slovenskim občinam, ki so se odločile za način načrtovanja prometa in mobilnosti, ki v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja. Leta 2022 je bil 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 Loška dolina je konec leta 2023 v konzorciju z občinami iz regije (Cerknica, Bloke, Postojna, Pivka) uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS ter spomladi 2024 pridobila izvajalca za njeno pripravo. Občina Loška dolina 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.

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 izzivom 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 različnih sektorjev, oblasti in sosednjih 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 ciljev z ukrepi iz akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na metodologiji, preizkušeni v mnogih državah in mestih.

Priprava Celostne prometne strategije 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. Zato je OCPS 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.

METODOLOGIJA IN POSTOPEK PRIPRAVE OCPS

Priprava strategije je trajala od maja 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. Priprava OPCS je obsegala šest sklopov, ki so grafično prikazani na sliki. Občina je OCPS izdelala ob strokovni pomoči podjetja PNZ svetovanje projektiranje d. o. o., ki so skupaj z ekipo občinske uprave sestavljali ožjo delovno skupino. Za namen priprave OCPS je župan Matjaž Antončič imenoval tudi širšo delovno skupino, v kateri so sodelovali predstavniki sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, vzgojno-izobraževalnih ustanov, lokalnega gospodarstva, civilne zaščite, gasilske zveze ... Širša delovna skupina je proaktivno sodelovala na različnih delavnicah ter intervjujih, podajala predloge na

osnutke posameznih sklopov in tudi na končen dokument. Splošna javnost je bila vse skozi v proces priprave OCPS vključena skozi:

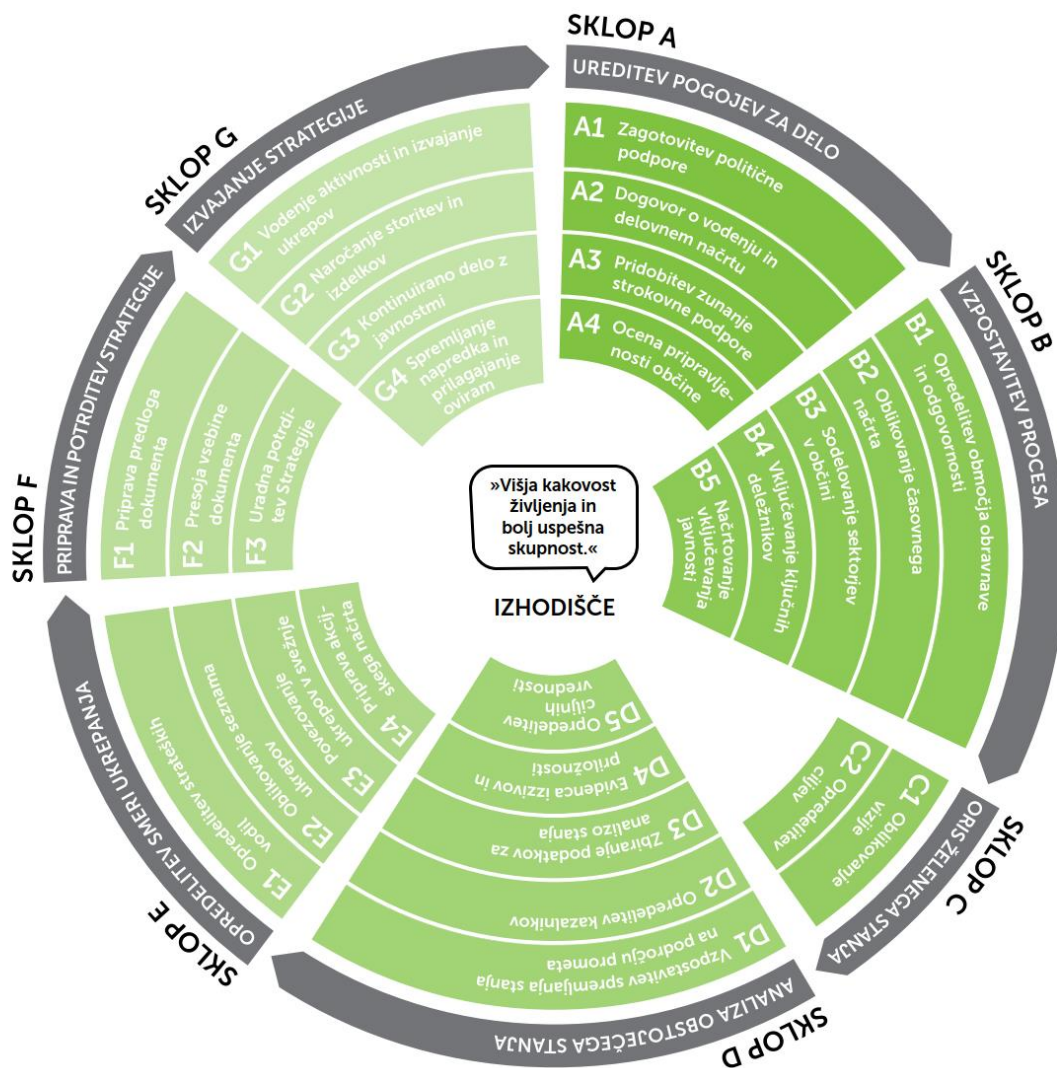
- izvajanje anket v šoli, med zaposlenimi ter med splošno javnostjo (vključno z vnašanjem izzivov in ukrepov v javni interaktivni zemljevid),
- javne razprave,
- prireditve na prostem za splošno javnost,
- delavnice in intervjuje za ključne deležnike za širšo delovno skupino,
- sodelovanje s sosednjimi občinami pri identifikaciji ključnih izzivov in skupnih ukrepov.

Občani so bili z napovedmi in potekom dogodkov seznanjeni preko informacijskih kanalov občine, preko spletne in Facebook strani občine.

ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

V okviru OCPS Loška dolina 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 sedmi, 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 Loška dolina, predvideva tudi ukrepe, ki zahtevajo usklajeno delovanje s sosednjimi občinami, z državo (zlasti DRSI in DUJPP).



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

03

V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?

VIZIJA

Vizija se na osnovi ugotovitev in pobud z delavnice s širšo delovno skupino in javne razprave glasi:

»Občina Loška dolina ustvarja pogoje za vse oblike mobilnosti občanov, obiskovalcev in lokalnega gospodarstva, skrbi za varnost vseh udeležencev v prometu ter s tem vsem generacijam izboljšuje kvaliteto življenja v občini. Razvoj lokalnega turizma podpira z urejanjem poti aktivno mobilnost ter s tem ohranja naravno in kulturno krajino.«

CILJI

Cilji so za Občino Loška dolina 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
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	<ul style="list-style-type: none">• Povečati zadovoljstvo z varnostjo med občani na 75 % glede na 62 % v letu 2024 (38 % nezadovoljnih in 62 % zadovoljnih).• Zmanjšati število prometnih nesreč s telesnimi poškodbami in smrtnimi izidi na povprečno 2,7 v 5-letnem drsnem povprečju glede na 3,2 (16 nesreč med leti 2018 in 2022) (zmanjšanje za 15 %).
Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	<ul style="list-style-type: none">• Povečati zadovoljstvo z razpoložljivostjo osnovnih storitev na 60 % glede na 55 % v letu 2024 (povečanje za 10 %).• Povečati letno število prevozov s Prostoferjem na 264 glede na 240 v letu 2024 (povečanje za 10 %).• Povečati delež otrok, ki samostojno prihajajo v šolo, na 22 % glede na 19 % v letu 2024 (povečanje za 15 %).
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	<ul style="list-style-type: none">• Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok na 24,0 % glede na 26,4 % ter odraslih na 50,3 % glede na 55,9 % v letu 2024 (zmanjšanje za 10 %).

OCPS zasleduje tudi preostale nacionalne cilje:

- izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

Zastavljeni cilji so temeljili na sledečih ugotovitvah:

1. Več kot tretjina nezadovoljna s prometno varnostjo, zlasti problematični pogoji za hojo in kolesarjenje (C1)

Skupno 38 % jih je nezadovoljnih z varnostjo v prometu. Navedeno se nanaša predvsem na urejenost površin za pešce in kolesarje. Prebivalci izpostavljajo, da na njihov občutek varnosti vpliva hitrost vožnje skozi naselja, kar je večinoma posledica ozkih cest. Slednje je zaradi pozidave nemogoče urediti, lahko pa se izboljša urejenost površin za pešce in kolesarje ter zmanjšuje hitrost v naseljih.

2. Dostopnost pogojuje (tudi) dolžina razdalj - dolge poti na delo in do storitev (C3)

Občina je redko poseljena in reliefno zelo razgibana. V središču občine v Starem trgu pri Ložu so skoncentrirane vse storitve, ostala naselja pa so zlasti bivalna. Za takšne občine so značilne tudi daljše poti dnevne mobilnosti. Podatki SURS kažejo, da ima 52 % delovno aktivnih prebivalcev delo v občini ostalih 48 % pa imajo delovno mesto drugje, kar 14 % pa jih dela v občini Ljubljana. Ker večino dnevnih poti opravijo v smeri večjih krajev tam tudi opravijo večino storitev in nakupov. Zaradi manjšega povpraševanja se tudi posledično zmanjšuje ponudba.

3. Socio-demografski trendi (C3)

Število prebivalcev v občini se zmanjšuje, v zadnjih 10 letih za 9 %, deleži starostne strukture pa v celoti sledijo državnemu povprečju. Stopnja motorizacije je nadpovprečna (633 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, 9 procentov več kot slovensko povprečje), kar je predvsem posledica razpršenosti poselitve in oddaljenosti od regionalnih središč/delovnih mest/centralnih dejavnosti. Navedene vrednosti so značilne za vsa tovrstna področja v Sloveniji in sledijo

načinu življenja na teh področjih. Občina je obdana z naravnimi rekreacijskimi površinami. Dostop do zelenih površin je zagotovljen vsem prebivalcem. Z boljšo infrastrukturo za hojo in kolesarjenje bi še dodatno spodbudili te oblike gibanja.

4. Potovalne navade še vedno temeljijo na pretežni uporabi avtomobila (C1, C2, C3)

V občini močno prevladuje uporaba osebnega avtomobila. Analiza anketirancev je pokazala 73 % delež osebnega motornega prometa, 3 % delež jih uporablja avtobusni prevoz, 7 % delež aktivne mobilnosti (hoja in kolesarjenje). Anketa med zaposlenimi v občini je pokazala, da jih 82 % na delo potuje z avtomobilom, 11 % pa na aktiven način (6 % hoja, 5 % s kolesom). Potovalne navade učencev osnovne šole so v večini vezane na šolski avtobus in prevoz staršev. V šolo pride samostojno peš in s kolesom 19 %, sledi 47 % s šolskim avtobusom in 31 % z avtomobilom. V anketi OCPS se je izkazalo, da si 73 % želi v šolo prihajati s kolesi (predvsem e-kolesi).

5. Občani si želijo boljših razmer za hojo in kolesarjenje (C2, C3)

Večina občanov je nezadovoljnih z razmerami za kolesarjenje, predvsem z vidika varnosti (72 %) ter kolesarskimi povezavami (67 %). Na drugi strani je delež zadovoljstva večji za področje hoje, vendar so deleži še vedno blizu polovice – 53 % jih je nezadovoljnih z varnostjo pešcev ter pločniki in pešpotmi, 49 % pa s šolskimi potmi. 46 % jih je zadovoljnih s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa. Na prvo mesto najbolj potrebnih ukrepov postavljajo ureditev pločnikov in javne razsvetljave. Velika večina jih s stanjem in vzdrževanostjo cest ni zadovoljnih, kar 76 %. Tu gre predvsem za urejenost in preglednost križišč in stanje vozišč.

6. Vpliv motornega prometa na prometno varnost (C1)

Obseg motornega prometa v občini po podatkih avtomatskega štetja sicer stagnira, prav tako tudi količina tovarnega prometa. Prebivalci ocenjujejo količino prometa kot neproblematično izpostavljajo pa občutek varnosti zaradi ozkih cestišč predvsem skozi naselja. Med najbolj podprtimi predlogi ukrepanj sta namestitve signalizacije, hitrostne ovire.

04

S KAKŠNIMI PROMETNIMI IZZIVI SE SOOČAMO V OBČINI?

Izhajajoč iz prednostnih ciljev OCPS je bila narejena analiza stanja, v kateri so bile opravljene meritve obveznih kazalnikov (štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev OŠ in zaposlenih), pregled statističnih podatkov, terenski ogledi, intervjuji, javne razprave in delavnice.

Občina Loška dolina se razprostira na približno 167 kvadratnih kilometrih in ima okoli 3.500 prebivalcev, kar jo uvršča med redkeje poseljena območja. Poleg redke poseljenosti, pa je poselitev razpršena po več manjših naseljih. Ta razpršena poselitev vpliva na organizacijo javnih storitev in infrastrukture. Občina se sooča tudi z demografskimi izzivi, vključno z negativnim naravnim prirastom in staranjem prebivalstva. To pomeni, da je število rojstev nižje od števila umrlih, povprečna starost prebivalcev pa se zvišuje. Zaradi navedenih trendov je pomembno načrtovanje ukrepov za oživitev podeželja in privabljanje mlajšega prebivalstva, da bi se zagotovila vitalnost skupnosti.

Prometna infrastruktura v Loški dolini je ključnega pomena za mobilnost prebivalcev in gospodarski razvoj. Občina je odvisna od regionalnih cest, ki jo povezujejo z okoliškimi središči in daljinskimi cestnimi povezavami. Povezljivost z večjimi mesti, kot sta Postojna in Ljubljana, je pomembna za dnevne migracije prebivalcev, ki se vozijo na delo ali v šolo. Stanje cest in morebitne izboljšave so pomembne za zmanjšanje potovalnih časov in povečanje dostopnosti. Poleg cestne infrastrukture pa je za dostopnost vseh

prebivalcev pomembna tudi razvitost javnega potniškega prometa. Dnevne migracije prebivalcev in obiskovalcev so običajno usmerjene proti večjim zaposlitvenim središčem, kar pomeni, da so lokalne ceste obremenjene predvsem z lokalnim prometom in prometom, povezanim s kmetijskimi, gozdarskimi in drugimi gospodarskimi dejavnostmi. Razvojne usmeritve občine so zato osredotočene na izboljšanje lokalne infrastrukture za vse oblike mobilnosti, ter na spodbujanje dejavnosti, ki bi lahko prispevale k zadrževanju in privabljanju prebivalstva

Na področju aktivne mobilnosti, kamor sodita hoja in kolesarjenje, je glavni izziv nezvezna infrastruktura, kar je še posebej izrazito na obrobju občine in ob državni cestni mreži. To neposredno vpliva na prometno varnost, zlasti na šolskih poteh in pri ranljivih skupinah udeležencev, kot so otroci, starejši in gibalno ovirani. Posebnost Loške doline je tudi prisotnost zveri, kar predstavlja tveganje pri hoji in kolesarjenju med naselji. Med občani je zaznana pomanjkljiva prometna kultura sobivanja, saj vozniki pogosto ne upoštevajo pešcev in kolesarjev. Pri kolesarjenju je težava tudi visoka hitrost motornega prometa, ki na obstoječih cestah ustvarja nevarno okolje za kolesarje, kar je povezano s pomanjkanjem ločenih kolesarskih poti.

Javni potniški promet je v Loški dolini poddimenzioniran in posledično premalo izkoriščen. Glavni razlog je izjemno nizka frekvenca odhodov, še posebej v popoldanskih, večernih urah ter med vikendi. To onemogoča uporabo JPP za dnevne

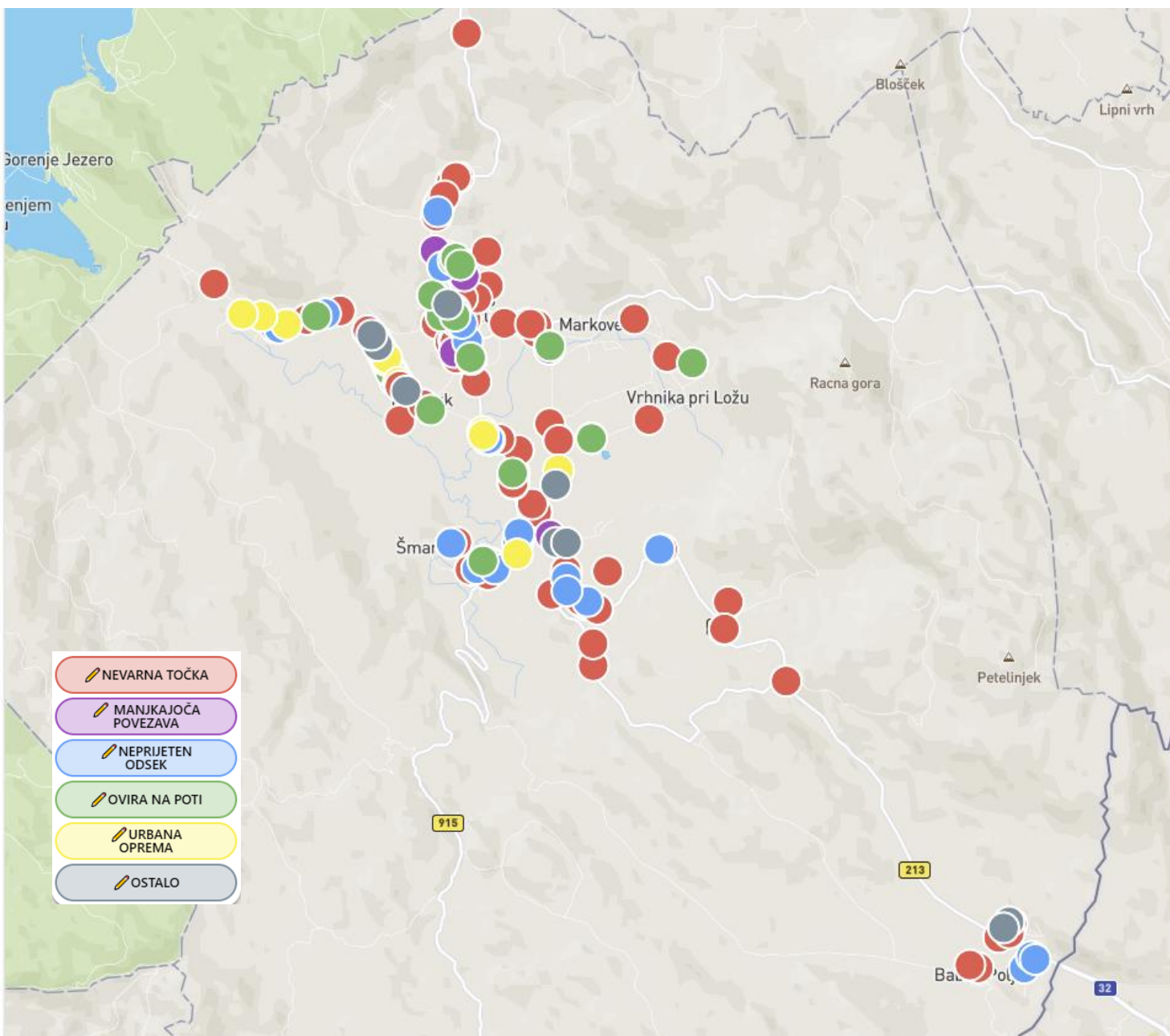
migracije, obisk zdravstvenih ustanov ali izobraževalnih institucij zunaj občine, saj ne predstavlja zanesljive in konkurenčne alternative osebnemu prevozu. Posledično je uporaba osebnega avtomobila za večino poti praktično edina realna možnost, kar povečuje prometne obremenitve ter zmanjšuje dostopnost in vključenost vseh občanov.

Na področju motornega prometa so prisotni izzivi, ki pomembno vplivajo na okolje in varnost. Visoka odvisnost od osebnega avtomobila, tudi za kratke razdalje, je posledica pomanjkanja alternativnih oblik prevoza in neustrezne prometne infrastrukture za pešce in kolesarje. To vodi v prekomerno rabo javnih površin za parkiranje, kar zmanjšuje kakovost bivanja in urejenost občinskega jedra. Tranzitni tovorni promet, ki poteka skozi naselja, povzroča obremenitve

s hrupom, emisije izpušnih plinov in povečuje tveganje za prometne nesreče. Pomanjkanje sodobnih prometno-varnostnih elementov, kot so ustrezna signalizacija, oprema za povečano preglednost, ukrepi za umirjanje prometa, prehodi za pešce in kolesarje, dodatno povečuje tveganja na cestah. Geografska razpršenost naselij v občini Loška dolina te izzive še pogloblja, saj daljše razdalje med naselji ter posebnosti terena in podnebja otežujejo načrtovanje in izvajanje celovitih mobilnostnih rešitev.

Izzivi na področju prometa in prostora v Loški dolini so bili zbrani na participativen način – ob sodelovanju strokovne javnosti, občinskih predstavnikov in prebivalcev. Z vključujočim procesom je bil pridobljen celovit pregled nad vsemi segmenti in območji občine, zbrani izzivi pa so prikazani na spodnjem zemljevidu.

Prostorska razporeditev izzivov, kot jih zaznava javnost.



05

STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV

OCPS Občine Loška dolina 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, 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 izvedbe.

Vsak steber vsebuje poleg ambicij tudi ukrepe, ki zasledujejo zastavljene cilje. Ukrepi so bili skrbno izbrani na način, da so v skladu s splošnimi cilji in ambicijami po strateških stebrih, da so družbeno sprejemljivi, trajnostni, izvedljivi ter finančno smotni. Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:



06

PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno načrtovanje predstavlja strateški okvir za celovito urejanje prometa in povezovanje ukrepov vseh ostalih prometnih stebrov. Vloga tega stebra je usmerjanje organizacijskih sprememb, izboljšanje usklajevanja in vključevanja deležnikov, spremljanje in prilagajanje prometnih rešitev ter spodbujanje sprememb potovalnih navad skozi obveščanje, promocijo in vključevanje v kampanje. Načrtovanje in izvajanje ukrepov želimo voditi na transparenten in vključujoč način, ki temelji na rednem spremljanju in vrednotenju, dobrem medsektorskem povezovanju ter rednem sodelovanju in komunikaciji z občani in ključnimi deležniki tako v občini kot tudi regiji in državi.

DOSEŽKI

S samim pristopom k pripravi OCPS smo pokazali, da se zavedamo pomena celostnega prometnega načrtovanja. V Občinskih prostorskih aktih Loške doline je sicer do sedaj promet strateško obravnavan z določitvijo hierarhije in zasnove cestnega omrežja, vključno z novimi povezavami, kot je južna obvoznica Starega trga. Ti načrti podrobno določajo tudi rešitve za mirujoči promet, kot so parkirišča, ter usmerjajo razvoj infrastrukture za trajnostno mobilnost, vključno s kolesarskimi in pešpotmi. Vse to zagotavlja funkcionalnost, varnost in dostopnost vseh območij, hkrati pa podpira trajnostni razvoj občine.

IZZIVI

Prepoznali smo potrebo po bolj aktivnem sodelovanju različnih deležnikov na področju prometnega in prostorskega načrtovanja, ter predvsem večji pomen regije pri vzpostavljanju skupnih in povezanih rešitev. To je še posebej pomembno pri izvajanju ukrepov, saj velik delež dnevni migracij ni omejenih zgolj na našo občino. Regionalno sodelovanje pomeni tudi bolj učinkovito komuniciranje z državnimi deležniki.

PRILOŽNOSTI

Ob krepitvi politične podpore se priložnosti kažejo v nadaljnjem pridobivanju evropskih oziroma državnih sredstev namenjenih za izvajanje zastavljenih ukrepov. Veliko priložnost za bolj učinkovito načrtovanje in izvajanje ukrepov prinaša vključevanje splošne in strokovne javnosti in povezovanje različnih deležnikov, predvsem tistih, ki imajo na prometni sistem in potovalne navade prebivalstva večji vpliv.

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 sloni na primerih dobrih praks, intenzivni komunikaciji z občani, ključnimi deležniki (na občinski, regionalni in državni ravni) in sektorji, rednemu spremljanju in vrednotenju.

Ambicija do leta 2032

- Delež izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS je 75 %.

UKREPI

Načrtovanje in financiranje

Za namen učinkovitega izvajanja OCPS bo v občinski upravi imenovan koordinator za celostno prometno načrtovanje, ki bo skrbel za usklajeno izvajanje ter spremljanje in vrednotenje ukrepov, kot je zastavljeno v Načrtu spremljanja kazalnikov. Koordinator bo sodeloval pri pripravi proračunov z namenom usklajenosti z OCPS in RCPS. Skladno z zastavljenimi cilji se bomo prijavljali na razpise za sofinanciranje iz državnih in evropskih sredstev za področje mobilnosti. V največji možni meri bomo sodelovali pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti.

Izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti

Kontinuirano bomo podpirali izobraževalne aktivnosti za občane o trajnostni mobilnosti in prometni varnosti. V času Evropskega tedna mobilnosti bomo promovirali aktivno mobilnost ter storitev Prostofer.

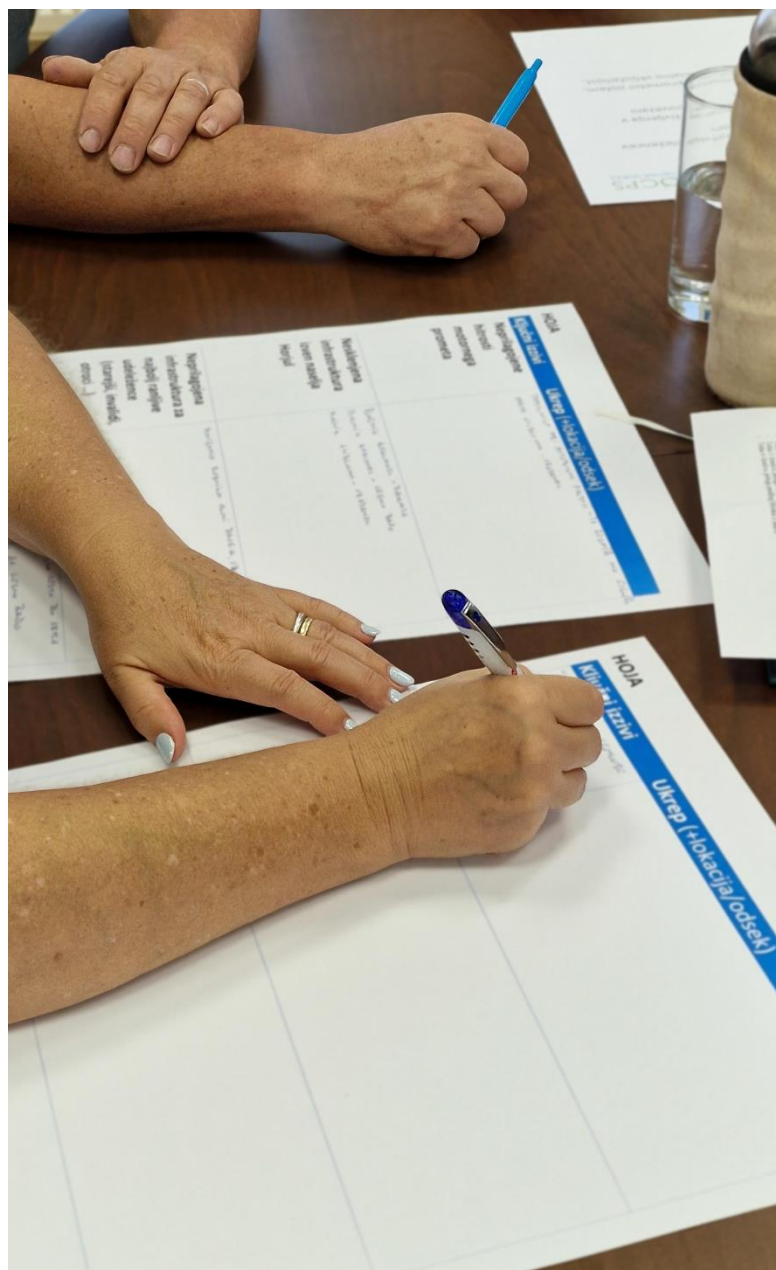
Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje

Ukrepe na področju mobilnosti bomo izvajali na podlagi vključujočega načrtovalskega procesa preko predstavnikov vaških skupnosti in občinskega odbora. Regijsko sodelovanje je ključ za reševanje medobčinskih prometnih izzivov, zato bomo proaktivno sodelovali pri pripravi regijske celostne prometne strategije in regijskega prostorskega plana. Povezovali se bomo s sosednjimi občinami, z regijskim mobilnostnim centrom in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti. V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju bomo zagotavljali integracijo prometnega in prostorskega načrtovanja, vključno s pripravo obveznih strokovnih podlag na področju prometa ter uskladitvijo OPN z OCPS.

Izboljšanje javnih površin in storitev

Izboljšanje javnih površin in storitev v občini je nerazdružljivo povezano s prometno infrastrukturo. Med ukrepi je zato predvidena tudi celovita ureditev središča Starega trga pri Ložu pred Kulturnim domom

in avtobusno postajo na način oživitve javnega prostora in preusmeritev vozil na javno parkirišče ob Cesti Notranjskega odreda ob potoku.



Pri pripravi OCPS so bile organizirane različne oblike vključevanja javnosti.

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). Dobra hodljivost ne pomeni le urejenih površin za pešce v naseljih in med njimi, temveč tudi prijetno, čisto in mirno okolje za hojo. K temu pripomorejo ozelenitve in senca, zadostna širina poti za hojo ali uporabo vozičkov in drugih pripomočkov, ustrezni odmiki od vozišč, 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.

DOSEŽKI

Na področju hoje smo v preteklosti v Občini Loška dolina izvedli številne ukrepe, ki pripomorejo k dobrim pogojem za pešce. Znotraj naselij so hodniki za pešce večinoma dobro urejeni. Ob rekonstrukcijah in novogradnjah smo izvedli hodnike, ki so ob bolj obremenjenih cestah nivojsko ločeni od vozišča, ob manj obremenjenih pa so v nivoju vozišča ter ločeni s povoznim robnikom ali črto. Z izgradnjo obvoznice v Starem trgu pri Ložu smo razbremenili Ulico Bračičeve Brigade ter s tem omogočili boljše pogoje za pešce. Posebno pozornost posvečamo območjem okoli šol, vrtcev in avtobusnih postajališč. Pri vsaki rekonstrukciji cest se skrbno načrtujejo površine za pešce. Ob regionalni državni cesti je med naselji hodnik za pešce mestoma tudi ločen z zelenim pasom.

IZZIVI

Občina se na področju infrastrukture za hojo še vedno sooča z izzivi, kot so pomanjkanje in nesklenjena mreža varnih površin za pešce. Posebno nevarnost za pešce predstavljajo regionalne ceste, na katerih se izkazuje pomanjkanje prehodov za pešce, kar med prebivalci zbuja občutek pomanjkanja varnosti. Izziv so tudi slaba preglednost v križiščih predvsem zaradi ozkega profila ulic in pomanjkanja opreme (ogledala). Analiza terena je pokazala tudi potrebo po rednem vzdrževanju zasaditev ob cestah, ki pogosto preraščajo hodnik namenjen pešcem. Občani izpostavljajo tudi pomanjkanje mreže javne razsvetljave.

Ne na zadnje pa je potrebno omeniti, da je območje občine umeščeno na seznam katastrskih občin osrednjega območja pojavljanja velikih zveri, kar predstavlja izrazito tveganje in omejitve pri spodbujanju hoje predvsem za poti med naselji še zlasti pa med ranljivimi skupinami, kot so na primer šolarji.

PRILOŽNOSTI

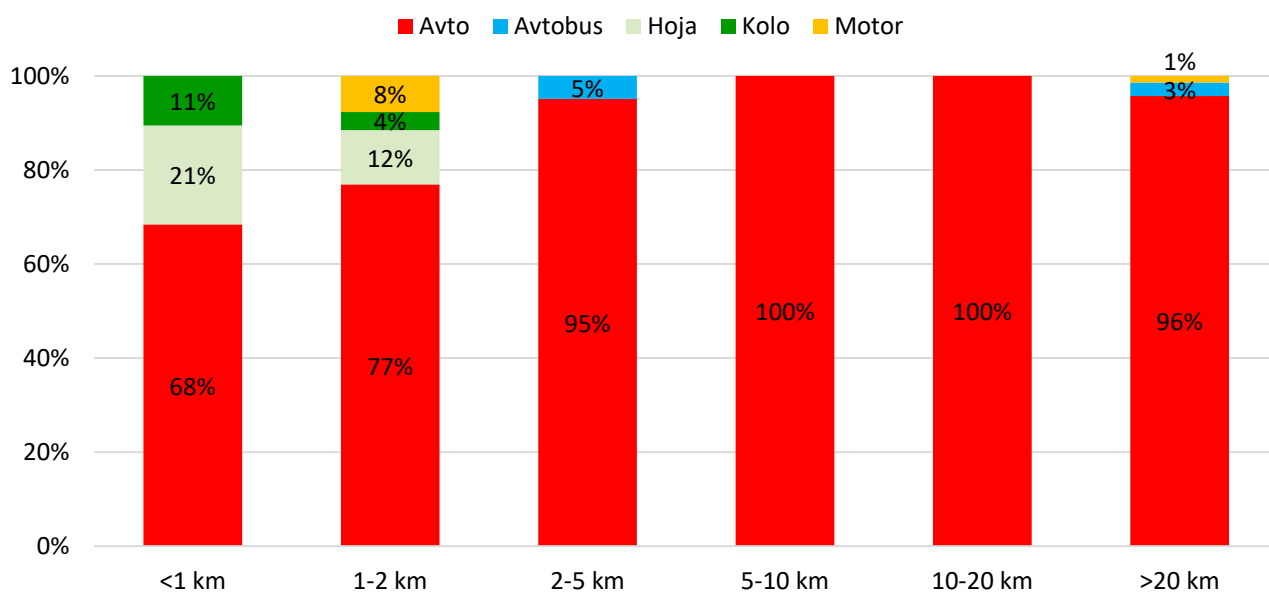
Poselitev v občini Loška dolina je zgoščena v ravninskem delu doline, zato je največ priložnosti za povečanje deleža hoje pri opravljanju kratkih, lokalnih poti znotraj naselja, na primer do šole, delovnega mesta, trgovine, športnih površin in za ostale opravke. Trenutno se le petina poti, krajši od 1 km, opravi peš, več kot dve tretjini pa za tako razdaljo uporabijo avtomobil. Priložnost za povečanje tega deleža je tudi sprememba miselnosti in potovalnih navad, da za kratke poti pustimo avtomobil večkrat doma. Za to je

potrebna ureditev dostopnih poti do ciljev, kot so trgovina, pošta, lekarna, šola in vrtec. V javnosti je velika, 75-odstotna podpora ukrepu izboljšanja šolskih poti in umirjanja prometa, podobno jih velika večina podpira boljše urejanje javnih površin (parkov, trgov) ter prilagoditev prometnih površin starejšim in gibalno oviranim.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Prioriteta tega stebra je zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo ter s tem doseči povečanje deleža hoje na kratke razdalje (manj kot 2 km) ter splošno povečanje števila pešcev.

Strateško vodilo	Ambicija do leta 2032
Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo predvsem znotraj naselij z urejanjem varnih, udobnih in direktnih povezav ter dobrih pogojev za dostopnost funkcionalno oviranih oseb do ključnih ciljev v občini, ob hkratnem ozaveščanju in krepitvi prometne kulture vseh udeležencev v prometu.	<ul style="list-style-type: none"> • Povečanje deleža hoje na kratke razdalje (do 2 km) med vsemi prebivalci za 10 %. • Povečanje deleža hoje pri štetju prometa za 10 %.



Izbira prometnega sredstva glede na dolžino poti. (Anketa med občani 2024)

UKREPI

Izboljšanje osnovne infrastrukture za pešce

Kot del prizadevanj za izboljšanje pogojev za hojo v občini Loška dolina je predvidenih več ključnih ukrepov. Med pomembnejšimi so izgradnja in ureditev novih pešpoti, ki bodo povezovale večja naselja v občini. Poleg tega je načrtovana tudi vzpostavitev varnih površin in prehodov za pešce na državnih cestah. Občinske ceste bodo deležne izboljšav tudi z ureditvijo opremljenih avtobusnih postajališč ter

dostopov za pešce do avtobusnih postajališč. Dodatno bodo urejene peš površine na ulicah znotraj naselij. Vsi ti projekti bodo vključevali tudi odpravljanje ovir na javni infrastrukturi na način, da se zagotovi dostopnost in varnost za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju. Vsi ukrepi morajo biti v skladu s tehnično specifikacijo za Projektiranje cest in prometno varnost, površine za pešce, TSPI – PGV.03.320: 2023.

Izboljševanje privlačnosti hoje

Na poleg navedenih ukrepov je ključnega pomena, da se pri novogradnjah in rekonstrukcijah občinskih in državnih cest v naseljih vedno načrtuje in izvede tudi hodnik za pešce, kar bo bistveno povečalo varnost in udobje. Prav tako bo posebna pozornost namenjena izboljšanju dostopa do Osnovne šole v Starem trgu; to vključuje ureditev kolovoza od šole do državne ceste R3-746 in od Ceste Notranjskega odreda (kjer je avtobusno postajališče) do vhoda v šolo in izboljšanje dostopa od avtobusnega postajališča na državni cesti do vhoda v šolo.

Za povečanje varnosti šolarjev je predvidena tudi izvedba ukrepov za umirjanje prometa pred Osnovno šolo heroja Janeza Hribarja v Starem trgu pri Ložu, kar bo del širšega projekta "Šolska ulica". Nazadnje, v vseh naseljih po celotni občini bo potekal pregled obstoječih pešpoti z namenom odpravljanja nevarnih točk, kot so slaba preglednost, pomanjkljiva osvetljenost in nevarni prehodi. Hkrati se bo zagotavljalo redno vzdrževanje vegetacije ob cestah in vzpostavitev javne razsvetljave, kar bo prispevalo k splošni varnosti in prijetnejši izkušnji hoje.

Primer ureditve »šolske ulice« [Vir: Občina Medvode]



08

TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Na kratkih razdaljah do nekaj kilometrov je kolo v večini primerov najhitrejše prevozno sredstvo, saj pri njegovi uporabi ne izgublamo časa v prometnih zastojih in pri iskanju parkirnega mesta. V segmentu dnevne mobilnosti bi kolo vsekakor lahko igralo pomembnejšo vlogo pri dostopu do šole, delovnih mest, različnih storitev ter rekreacijskih površin. Občina Loška dolina ima za kolesarjenje ugoden relief nekoliko manj pa so ugodne vremenske razmere skozi celotno leto. Poleg tega je kolesarjenje vse bolj priljubljena rekreacijsko-turistična dejavnost. Občutek varnosti in udobje kolesarjenja ter možnost varnega parkiranja koles pa sta najpomembnejša dejavnika večine ljudi pri odločitvi, ali bodo za prevozno sredstvo namesto avtomobila uporabili kolo.

DOSEŽKI

Pogoji za kolesarjenje so v suhem in toplem delu leta ugodni. Zgoščena poselitev v dolini predstavlja prednost, saj je kolesarjenje po ravninskem reliefu nezahtevno. Spodbuden je tudi podatek iz ankete, da ima kar 89 % gospodinjstev na voljo kolo.

V preteklem obdobju je Občina izvedla kar nekaj aktivnosti za izboljšanje pogojev za kolesarjenje. Tako je bilo pred kratkim izvedeno novo parkirišče za kolesa pred šolo v Starem trgu pri Ložu, ki je opremljeno z nadstreškom ter niveliranimi robniki na dostopni poti. Izvedena je bila tudi prekategorizacija odseka ceste med Starim trgom pri Ložu in Nadleskom v kolesarsko pot, s čimer občina razbremenila odsek in izboljšala

pogoje za kolesarje ter s tem nakazala svoje ambicije na tem področju.

Po podatkih ankete prebivalci občine za svoje rekreacijske poti uporabljajo kolo v 16 %.

IZZIVI

Ključni izzivi, ki jih občina lahko naslovi s svojimi ukrepi, se nanašajo predvsem na pomanjkanje kolesarskih povezav ter s tem povezana neskljenost obstoječih. Zaradi gospodarske aktivnosti so na tem območju večje prometne obremenitve težkih tovornih vozil predvsem teh, ki prevažajo hlodovino. Ta vozila še izraziteje prispevajo k poslabšanemu občutku varnosti kolesarjev na cesti, hkrati s tem pa tudi zaradi večjih osnih obremenitev hitreje pride do poškodovanja vozišča kar v kombinaciji z zimskimi pogoji pripelje do hitrejšega propadanja roba vozišča. Z vidika kolesarskega prometa je ta pojav še posebej problematičen, ker so ravno ti deli vozišča praviloma namenjeni kolesarjenju. Na podlagi ankete med prebivalci je bilo zaznati tudi občutek pomanjkanja kulture sobivanja med kolesarji in vozniki.

Ne na zadnje pa je potrebno omeniti, da je območje občine umeščeno na seznam katastrskih občin osrednjega območja pojavljanja velikih zveri, kar predstavlja izrazito tveganje in omejitve pri spodbujanju kolesarjenja predvsem za poti med naselji še zlasti pa med ranljivimi skupinami, kot so na primer šolarji.

PRILOŽNOSTI

Poselitev v občini je zgoščena v ravninskem delu doline, zato je največ priložnosti za povečanje pri opravljanju kratkih, lokalnih poti, na primer do šole, delovnega mesta, trgovine, športnih površin in za ostale opravke, ki se opravljajo znotraj naselja. Trenutno se le 11 % poti, krajši od 1 km, opravi s kolesom. Da bi povečali delež kolesarjenja je potrebno največ pozornosti nameniti povečanju in izboljšanju kolesarske infrastrukture, izboljšanje pogojev za parkiranje koles ter označevanju kolesarske

infrastrukture. V javnosti je zaznati veliko podporo ukrepom, kot so več površin za kolesarje (štiri-petinska podpora) in več površin za parkiranje koles (tri-četrtsinska podpora).

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 in na delo z urejanjem varnih, udobnih in neprekinjenih povezav v naseljih in med naselji v kombinaciji z umirjanjem prometa ob hkratni krepitvi prometne kulture vseh udeležencev v prometu.

Ambicija do leta 2032

- Povečanje deleža kolesarjenja na kratke razdalje (do 2 km) med vsemi prebivalci za 10 %.
- Povečanje deleža kolesarjenja pri štetju prometa za 10 %.

UKREPI

Izboljšanje osnovne infrastrukture za kolesarje

Da bi povečali varnost in spodbudili kolesarjenje, je ključnega pomena celovita prometna signalizacija, ki opozarja voznike na prisotnost kolesarjev. To vključuje horizontalne označbe, kot so piktogrami kolesarjev, narisani neposredno na cestišču, ter vertikalne označbe, kot so opozorilne table z jasnimi simboli in napisi, ki voznike opominjajo na kolesarje. Te označbe so še posebej pomembne na cestah, kjer se pogosto pojavljajo kolesarji, ali na odsekih z omejeno vidljivostjo.

Poleg signalizacije je nujno tudi zagotavljanje ustrezne infrastrukture za parkiranje koles. To pomeni vzpostavitev in redno vzdrževanje stojal za kolesa. Ta stojala morajo biti varna, funkcionalna in dostopna.

Za spodbujanje kolesarskega turizma in varnejše kolesarjenje je ključnega pomena tudi označitev pasov za kolesarje na državni cesti RT 915, ki poteka od Pudoba do Mašuna. Ta cesta je pomembna turistična destinacija in jasna označitev kolesarskih površin bi izboljšala varnost kolesarjev in izkušnjo za vse

uporabnike ceste. S tem bi se spodbudil kolesarski turizem in prispevalo k trajnostni mobilnosti v regiji.

Vsi ukrepi morajo biti v skladu s Pravilnikom o kolesarskih površinah in z Navodili za projektiranje kolesarskih površin.

Izboljšanje privlačnosti kolesarjenja

Za izboljšanje privlačnosti kolesarjenja je ključno, da se že v fazi načrtovanja in izvedbe projektov novogradenj in rekonstrukcij občinskih in državnih cest tako v naseljih kot med njimi, predvidijo in uredijo ustrezne površine za kolesarje. To pomeni, da se ne sme zgolj naknadno razmišljati o kolesarskih stezah, temveč morajo biti te integrirane v celostni načrt cestnega omrežja. S tem se zagotovi varnost, poveča pretočnost prometa in spodbudi več ljudi k uporabi kolesa kot prevoznega sredstva. Dobro načrtovane kolesarske poti, ki so ločene od motornega prometa, so privlačnejše in varnejše, kar posledično zvišuje število kolesarjev.



Urejena kolesarnica pred OŠ heroja Janeza Hribarja.

Ločena pešpot, ki jo uporabljajo tudi otroci, ki se v šolo vozijo s kolesom, medtem ko rekreativni kolesarji vozijo po cestišču.



09

ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Velja splošna ocena, 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 in odvisnosti od osebnega avtomobila, saj izboljšuje dostopnost in mobilnost vsem prebivalcem, ne glede na starost, zdravstveno stanje ali finančni položaj. Z vidika kapacitete je javni prevoz veliko učinkovitejši od osebnega avtomobila, obenem pa prispeva k zmanjšanju emisij in hrupa. Kljub temu, tako kot drugod po Sloveniji, tudi v naši občini osebni avtomobilski promet močno prevladuje.

DOSEŽKI

Med dosežki na področju javnega prometa je s stališča občine potrebno izpostaviti dva segmenta, ki nagovarjata predvsem mobilnost ranljivih skupin. Na eni strani so to otroci – šolarji, ki imajo izdatno razvit sistem šolskih prevozov. Zaradi uvrščenosti občine med območja velikih zveri občina z dodatnim sofinanciranjem organizira pogostejše prevoze šolarjev. Na drugi strani pa je v občini v zadnjem obdobju zelo uveljavljen sistem Prostofer. Sistem omogoča starejšim občanom in tistim, ki nimajo lastnega prevoza, da za svoje potrebe, prvenstveno zdravstvene in administrativne uporabijo javni prevoz, ki ga v sodelovanju z občino izvajajo prostovoljci.

Obstoječe stanje avtobusne urbane opreme v občini je na visokem nivoju. Večina postajališč avtobusnega prometa je dobro urejenih in opremljenih. Avtobusne

povezave medkrajevnega avtobusnega prevoza omogočajo povezavo s Cerknico, ter v nadaljevanju s Postojno in Ljubljano.

IZZIVI

Občina Loška dolina nima neposrednega vpliva na upravljanje javnega potniškega prometa, saj koncesije za prevoz podeljuje država. Glavni izzivi na področju javnega prometa, ki se izkazujejo tako iz analiz podatkov kot tudi mnenj deležnikov, so vozni redi. Trenutna frekvenca ne zadostuje potrebam prebivalcev, saj z obstoječim številom odhodov javna storitev ne predstavlja ustrezne in zanesljive alternative osebni prometu. Na avtobusnih postajališčih manjkajo informacije o prihodih in odhodih vozil. Posledično se za javni prevoz odloča izrazito majhen delež potnikov. Za pot na delo namreč le 2 % občanov uporablja javni potniški promet.

Kljub zavedanju in prepoznavanju izzivov na področju javnega prometa, ki so povezani s sistemom in njegovo izvedbo pa je potrebno podariti, da je območje občine redko poseljeno, zato je število potencialnih potnikov majhno. Z namenom zagotavljanja trajnostnega razvoja, ki obsega tako okoljski, družbeni kot tudi ekonomski vidik, je potrebno na občinski predvsem pa regionalni in državni ravni alternativne oblike javnega potniškega prometa, ki bodo izpolnjevale vse tri parametre in s tem omogočale ustrezno storitev za potrebe potnikov.

PRILOŽNOSTI

Največje priložnosti na področju javnega potniškega prometa so izrazito nezadovoljstvo deležnikov in prebivalcev občine z obstoječim sistemom javnega potniškega prometa. Na podlagi rezultatov ankete jih je namreč približno dve tretjini nezadovoljnih s potekom linij avtobusa in časovnim intervalom voženj avtobusa. Priložnosti za izboljšanje javnega potniškega prometa so tudi v dostopnosti in jasnosti osnovnih informacij o voznih redih, postajališčih in linijah javnega potniškega prometa.

Na regionalni ravni pa smo med deležniki zaznali največjo priložnost za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa v uveljavitvi prevozov na klic. Gre za sistem, ki se zaradi najav potnikov lahko učinkoviteje odziva na potrebe potnikov in jih ob tem nudi ustreznejšo konkurenčnost glede zanesljivosti storitve in krajših potovalnih časov ter zaradi fleksibilnosti omogoča nižje obratovalne stroške od voženj praznih avtobusov.

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 v občini na način, da zagotavlja redne in dovolj pogoste odhode z urejenih postajališč, potovalni čas, konkurenčen osebnemu avtomobilu ter možnost enostavnega kombiniranja različnih prevoznih načinov.

Ambicija do leta 2032

- Povečanje števila potnikov z različnimi oblikami JPP za 10 %.

UKREPI

Izboljšanje medkrajevnih avtobusnih prevozov

Eden ključnih korakov za izboljšanje javnega potniškega prometa v Loški dolini je povečanje frekvence avtobusnih linij. Pogostejši prihodi avtobusov bi uporabnikom omogočili večjo prilagodljivost in s tem spodbudili uporabo javnega prevoza namesto osebnih vozil. Poleg tega je nujno preučiti možnosti preureditve obstoječih linij, da bi te čim bolj optimalno pokrile potrebe prebivalcev. To bi lahko vključevalo prilagoditve tras, dodajanje novih postajališč ali združevanje določenih linij, da bi se zagotovila boljša povezanost znotraj občine in z regijskimi centri. Vloga občine na tem področju je predvsem v podajanju pobud na upravljalca DUJPP, ki ima ingerenco nad javnim potniškim prometom v državi.

Za uspešno delovanje javnega potniškega prometa je bistvenega pomena, da so informacije o avtobusnem prometu dostopne in jasne. To pomeni, da morajo biti vozni redi, trase in morebitne spremembe enostavno dosegljive javnosti. V ta namen je nujno redno

posodabljanje informacij o voznih redih na vseh javnih kanalih, vključno s spletno stranjo občine, lokalnimi informacijskimi tablamami in morebitnimi mobilnimi aplikacijami. Jasna in ažurna komunikacija bo povečala zaupanje uporabnikov in zmanjšala negotovost pri načrtovanju potovanj. Informacije o linijah JPP bodo prikazane na spletni strani občine in avtobusnih postajališčih.

Razmislek o vzpostavitvi regijskega prevoza na klic predstavlja inovativen pristop k izboljšanju dostopnosti javnega prevoza, še posebej v redkeje poseljenih območjih. Takšen sistem bi omogočal prožnejše prevozne storitve, prilagojene specifičnim potrebam uporabnikov, ki morda nimajo dostopa do rednih avtobusnih linij. Pred uvedbo je pomembno izdelati podrobno analizo, ki bi vključevala preučitev možnosti uporabe mobilne aplikacije za naročanje prevozov, določitev primernih tarif ter natančno analizo ciljnih skupin, za katere bi bil ta tip prevoza najprimernejši. S tem bi se zagotovila učinkovita in stroškovno upravičena implementacija.

Občina bo lastniško uredila osrednjo postajo v Starem trgu in jo opremila z urbano opremo (klopi, stojala za kolesa).

Izboljšanje lokalnih prevozov

Za zagotavljanje dobrih pogojev za mobilnost vseh starostnih skupin v Loški dolini je ključno spodbujanje, promocija in krepitev sistema Prostofer. Ta sistem, ki temelji na prevozu na klic, je pomemben za ranljive skupine prebivalstva, ki nimajo dostopa do lastnega prevoza ali javnih linij. Z večjo promocijo in ozaveščanjem javnosti o delovanju Prostoferja lahko povečamo število uporabnikov in prostovoljcev. Primer takšne promocije je tudi županova vsakoletna javna zahvala prostovoljcem.

Šolski prevozi za učence osnovne šole so izjemno pomembni za zagotavljanje varnega dostopa do šole in nazaj. Občina bo tako kot do sedaj skrbela za dobro delujoč sistem šolskih prevozov.



Urejeno postajališče v naselju Markovec.

Na osrednji avtobusni postaji v Starem trgu ni urejenih sedišč za čakajoče potnike.



10

PETI STEBER: MOTORNI PROMET

Kljub številnim prednostim vožnje z avtomobilom njegova pretirana uporaba prinaša tudi številne negativne učinke. Naraščanje prometa povzroča hrup, slabši zrak in zastoje, kar pogosto vodi v zahteve po širitvi prometnih površin. V naseljih se je zaradi motornega prometa spremenila namembnost javnih površin – zelena in družabna območja so marsikje postala parkirišča. Prevlada avtomobilov in neprilagojene hitrosti zmanjšujejo varnost hoje in kolesarjenja. Starši otroke zaradi tega v šolo vozijo z avtomobilom, 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

Občina Loška dolina je v preteklem obdobju redno izvajala ukrepe za izboljšanje kakovosti cestnega omrežja v vseh krajevnih skupnostih. Med ukrepi, ki so najbolj vplivali na promet v občini, so predvsem izvedbe novih odsekov, ki so bili izvedeni v sodelovanju z Direkcijo za infrastrukturo. Izpostavljamo predvsem povezavo med Starim trgom pri Ložu in Markovcem, ki je razbremenila Ulico Bračičeve brigade in naselje ob njej, ter odsek med Starim trgom pri Ložu in Nadleskom, ki se skupaj združujeta z novim krožiščem na Cesti Notranjskega odreda. S temi ukrepi smo predvsem razbremenjevali ceste, ki potekajo

neposredno ob poselitvi. Dodatno smo za večjo prometno varnost in zmanjšanje konfliktnih situacij izvedli cesto med parkiriščem pred osnovno šolo ter obvoznico, ki z enosmernim režimom zmanjšuje količino prometa mimo vhoda v šolo.

Z namenom urejanja parkirne politike v jedru Starega trga pri Ložu, je občina izvedla parkirne površine na začetku Ulice Bračičeve brigade ter s tem zagotovila kapacitete kot predpogoj za urejanje jedra občine.

Redno vzdržujemo obstoječo občinsko infrastrukturo z letnim in zimskim vzdrževanjem. Občani izkazujejo zadovoljstvo s stanjem cestne infrastrukture, kar dokazujejo rezultati ankete, ki smo jo izvedli v procesu priprave strategije. S pretočnostjo prometa in varnostjo v prometu je zadovoljnih približno dve tretjine občanov.



Urejena površina za parkiranje pri potoku s parkirnimi mesti za polnjenje električnih vozil.

IZZIVI

Avtomobil je prevladujoče prevozno sredstvo občanov in občank, ne glede na razdaljo in namen potovanja. Za poti na delovno mesto 92 % občanov uporablja avtomobil, enako za poti po opravkih, ter nekoliko manj za poti na druženje.

Velik izziv predstavljajo tovorna vozila med katerimi še posebej težka tovorna vozila za spravilo in prevoz hlodovine oziroma lesa. Ta povzročata varnostna tveganja, onesnaženje, hrup, vibracije, kar poslabšuje kakovost življenja v občini.

Med izzivi je tudi prometna varnost vseh udeležencev v prometu. Zaradi pomanjkljive opreme za povečanje varnosti, med katero uvrščamo naprave in ukrepe za umirjanje prometa, prometno opremo in ukrepi za povečevanje preglednosti, izvedbo prehodov za pešce... je bilo med deležniki in splošno javnostjo ugotovljeno, da motorni promet vzbujata občutek pomanjkanja varnost.

Na področju mirujočega prometa se predvsem v občinskem središču kot izziv izkazuje poraba javnih

površin namenjenih parkiranju vozil. Ponudba parkirnih mest, ki v splošnem presega povpraševanje, omogoča optimizacijo ter ureditev občinskega jedra v osrednje in odprto središče dogajanja, življenja in druženja vseh generacij. Med izzivi na področju parkirnih površin izpostavljamo tudi območje Gradu Snežnik, ki je najpomembnejše središče kulturne dediščine in turizma v našem kraju.

PRILOŽNOSTI

Področje motornega prometa v občini ponuja številne priložnosti za izboljšanje prometne varnosti, predvsem v smislu umirjanja prometa skozi naselja ter povečanja preglednosti med vsemi udeleženci v prometu.

Priložnosti za zmanjševanje potrebe po vožnjah z osebni vozili je tudi ohranjanje ključnih ustanov kot so zdravstvene ustanove, pošta, trgovina, bencinski servis... povečuje dostopnost in zmanjšuje potrebo po dolgih vožnjah.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

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

Strateško vodilo

Izboljšanje cestne infrastrukture, da bo zagotavljala varno udeležbo vseh udeležencev (umirjanje prometa, zagotavljanje preglednosti) in zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa v naseljih ob hkratni učinkoviti uporabi javnega prostora za parkiranje vozil v središču občine (upravljanje ponudbe in pogojev za parkiranje na način, da se skupna ponudba parkirnih mest ne povečuje)

Ambicija do leta 2032

- Število prometnih nesreč v 5 letnem drsnem povprečju zmanjšano za 20 %.
- 0 hudih in smrtnih nesreč v enem letu.
- Zmanjšanje deleža uporabe osebnega vozila na kratke razdalje (do 2km) med vsemi prebivalci za 10 %.
- Povečanje zasedenosti osebnih vozil za 10 %.

UKREPI

Urejanje cestne infrastrukture in zagotavljanje varnosti

Med ukrepi na področju cestne infrastrukture bo občina kot do sedaj redno in investicijsko vzdrževala občinsko cestno omrežje. Sredstva bodo namenjena zimski službi, čiščenju, košnji trave in zasaditev ob cestah ter obnavljanju vozišč in cestnega telesa. Z Direkcijo za infrastrukturo bomo aktivno sodelovali za izvedbo rekonstrukcij državnih cest.

Pri projektih novogradenj in rekonstrukcij cestne infrastrukture v občini bomo zagotovili ustrezne širine in dostope za intervencijska vozila. Te ukrepe bomo redno usklajevali s ključnimi deležniki, kot so Gasilska zveza in Civilna zaščita.

Za izboljšanje povezovanja občin v regiji se bomo zavzemali za ureditev državne ceste RT 915 Pudob – Sviščaki in sicer na odseku med Kozariščem in Mašunom na način, da bo prevozna skozi celotno leto.

Umirjanje prometa

Ukrepi za umirjanje prometa s katerimi želimo povečati prometno varnost bodo obsegali ukrepe za povečanje preglednosti v križiščih z ustrezno signalizacijo, ogledali in vzdrževanjem vegetacije. Za zniževanje hitrosti prometa bomo uvajali ukrepe, kot so opozorilne table »Vi vozite«. V primeru večjega števila prekoračitev hitrosti bomo izvedli dodatne ukrepe skladno s potrebami.

Upravljanje parkiranja

Z namenom izboljšanja pogojev za mirujoči promet načrtujemo ureditev prometne infrastrukture v okolici zdravstvene postaje v Starem trgu pri Ložu. To bo vključevalo ureditev parkirnih površin pred samo postajo, s čimer bomo zagotovili varno vodenje pešcev in ustrezno število parkirnih mest za obiskovalce. Ohranjali bomo parkirne površine pred obstoječimi ustanovami družbenega pomena kot je pošta. Središče Starega trga pri Ložu bomo z namenom ureditve jedra razbremenili parkiranih vozil ter vozila preusmerjali na že obstoječe parkirišče na Cesti Notranjskega odreda. Poleg tega bomo aktivni pri sodelovanju in oblikovanju pobude za ureditev in vzpostavitev parkirnih površin na območju Gradu Snežnik, kar bo izboljšalo dostopnost in splošni izgled osrednje turistične destinacije.



Slabo pregledna občinska cesta skozi Kozarišče.

Cesta skozi Nadlesk – ozka in nepregledna za pešce.





AKCIJSKI NAČRT

Celostno prometno načrtovanje

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje in financiranje															
1.1	Zagon, vrednotenja in prenova OCPS	Zagon, vrednotenja in prenova OCPS	Občinski proračun	2.000 EUR/leto (vrednotenje) 25.000 EUR/7 let (prenova)	srednja	Občina LD, zunanji izvajalec	srednja								
1.2	Sodelovanje pri pripravi proračunov z namenom usklajenosti z OCPS in RCPS	Sodelovanje pri pripravi proračunov z namenom usklajenosti z OCPS in RCPS	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine	nizka	Občina LD	visoka								
1.3	Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo mobilnosti	Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo mobilnosti	MOPE	3.000 EUR/leto	srednja	Občina LD, sosednje občine, MOPE, MZI, MNVP, DRSI, DUJPP	srednja								
Izobraževalne in ozaveševalne aktivnosti															
1.4	Izvajanje akcij ozaveščanja javnosti na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad	Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad (npr. teden mobilnosti, promocija Prostoferja ...)	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine LD	nizka	Občina LD	srednja								
Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje															
1.5	Transparentno prometno načrtovanje z vključevanjem javnosti	Transparentno prometno načrtovanje z vključevanjem javnosti preko vaških odborov in občinskega sveta.	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine LD	nizka	Občina LD	srednja								
1.6	Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki	Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine LD	srednja	Občina LD, sosednje občine,	visoka								

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti	prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti				MOPE, MZI, MNVP, DRSI, DUJPP									
Izboljšanje javnih površin in storitev															
1.7	Celovita ureditev središča Starega trga pri Ložu na način oživitve javnega prostora	Celovita ureditev središča Starega trga pri Ložu pred Kulturnim domom in avtobusno postajo na način oživitve javnega prostora in preusmeritev vozil na javno parkirišče ob Cesti Notranjskega odreda ob potoku.	Občinski proračun	200.000 EUR	visoka	Občina LD	srednja								

Hoja

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izboljšanje osnovne infrastrukture za pešce															
2.1	Izgradnja in ureditev povezav za pešce	Stari trg – Pudob (manjkajoč del od začetka Pudoba čez most preko Velikega Obrha), Iga vas – Podgora, Viševke – Vrhnika – Markovec, Dane – Podcerkev - Nadlesk	Občinski proračun, proračun RS	150.000 EUR/km	visoka	Občina LD, DRSI	visoka								
2.2	Vzpostavitev površin za pešce in prehodov za pešce na državnih cestah	Iga vas, Podgora, Babno Polje, Stari trg pri Ložu (pri črpalki)	Občinski proračun, proračun RS	5.000 EUR/leto	srednja	Občina LD, DRSI	visoka								
2.3	Vzpostavitev površin za pešce in prehodov za pešce na občinskih cestah	Celovito urediti avtobusno postajališče v Pudobu (med Pudobom in Nadleskom). Urediti površine za pešce za dostop do avtobusnega postajališča v Viševku. Urediti površine za pešce za dostop do avtobusnega postajališča v Podcerkvi. Urediti površine za pešce na ulici Pod zidom v Ložu (pri spomeniku NOB). Urediti površine za pešce na ulici Pot na Ulako. Urediti površine za pešce na Ulici Bračičeve brigade.	Občinski proračun, sredstva MOPE	150.000 EUR/km	srednja	Občina LD, zunanji izvajalci	visoka								

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
2.4	Odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju	Odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju	Občinski proračun, sredstva MOPE	1.000 EUR/leto (500 EUR/klančina, 500 EUR/spuščen robnik)	srednja	Občina LD, DRSI, zunanji izvajalci	srednja								
Izboljšanje privlačnosti hoje															
2.5	Pri projektih novogradenj/rekonstrukcij občinskih in državnih cest v naseljih se izvede hodnik za pešce.	Pri projektih novogradenj/rekonstrukcij občinskih in državnih cest v naseljih se izvede hodnik za pešce.	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine LD	nizka	Občina LD	nizka								
2.6	Izboljšati dostop do šole v Starem trgu	Ureditev in redno vzdrževanje kolovoza od OŠ do državne ceste R3-746 in od Ceste Notranjskega odreda (bus postajališče) do vhoda v šolo.	Občinski proračun	3.000 EUR/leto	nizka	Občina LD	srednja								
2.7	Transformacija cestnih površin in izvedba ukrepov umirjanja prometa pred osnovno šolo (Projekt Šolska ulica)	OŠ heroja Janeza Hribarja Stari trg pri Ložu	občinski proračun, sredstva MOPE	15.000 EUR	nizka	Občina LD, OŠ	srednja								
2.8	Pregled obstoječih pešpoti, odpravljanje nevarnih točk (preglednost, osvetljenost, prehodi ...) in redno vzdrževanje vegetacij ob cesti, vzpostavitev javne razsvetljave	Naselja po celotni občini.	Občinski proračun	3.000 EUR/leto	nizka	Občina LD, zunanji izvajalci	srednja								

Kolesarjenje

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izboljšanje osnovne infrastrukture za kolesarje															
3.1	Označitve horizontalne in vertikalne prometne signalizacije (zaris piktogramov, postavitve opozorilnih tabel), ki opozarjajo, da so na cestah tudi kolesarji.	Označitve horizontalne in vertikalne prometne signalizacije (zaris piktogramov, postavitve opozorilnih tabel), ki opozarjajo, da so na cestah tudi kolesarji.	Občinski proračun	10.000 EUR/projekt	srednja	Občina LD, zunanji izvajalec	srednja								

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	opozarjajo, da so na cestah tudi kolesarji.														
3.2	Stojala za kolesa pri javnih ustanovah.	Nabava, namestitve in vzdrževanje stojal in nadstrešnic	Občinski proračun	10.000 EUR	srednja	Občina LD, zunanji izvajalec	srednja								
3.3	Urejanje bankin in voziščne konstrukcije na občinskih cestah	Vzdrževanje občinskih cest za izboljšanje pogojev za kolesarjenje z urejanjem bankin in voziščne konstrukcije, za bolj varno kolesarjenje pri souporabi prometnega pasu	Občinski proračun	*vključeno v ukrepu 5.3	nizka	Občina LD	visoka								
3.4	Označitev pasov za kolesarje na državni cesti RT 915 Pudob - Sviščaki od Pudoba do Kozarišča – turistična destinacija	RT 915 od Pudoba do Kozarišča (Grad Snežnik)	Občinski proračun, proračun drugih Občin, sredstva RS v sklopu Dogovora za razvoj regij,	5.000 EUR/projekt	visoka	Občina LD, sosednje občine, DRSI	nizka								
3.5	Izboljšati dostop do šole v Starem trgu	Ureditev in redno vzdrževanje kolovoza od OŠ do državne ceste R3-746	Občinski proračun	*Vključeno v ukrepu 2.6	nizka	Občina LD	srednja								
Izboljšanje privlačnosti kolesarjenja															
3.6	Pri projektih novogradenj/rekonstrukcij občinskih in državnih cest v naseljih in med naselji se predvidi površine za kolesarje	Pri projektih novogradenj/rekonstrukcij občinskih in državnih cest v naseljih in med naselji se predvidi površine za kolesarje	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine LD	nizka	Občina LD	nizka								

Javni potniški promet

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izboljšanje medkrajevnih avtobusnih prevozov															
4.1	Izboljšanje povezav oz. frekvenc JPP	Izboljšanje povezav oz. frekvenc JPP (Pobude: povečanje frekvence, preučitev možnosti preureditve obstoječih linij)	MOPE	Redno poslovanje Občine LD	visoka	Občina LD, DUJPP	visoka								

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
4.2	Dostopnejše in jasnejše informacije o avtobusnem prometu	Redno posodabljanje informacij o voznihih redih na javnih kanalih (predvsem na spletni strani Nomago in Simo)	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine LD	nizka	Občina LD, DUJPP	nizka								
4.3	Proučitev možnosti vzpostavitve regijskega prevoza na klic	Proučitev možnosti vzpostavitve regijskega prevoza na klic (aplikacija, tarife, analiza ciljnih skupin)	Evropski projekti, MOPE	Redno poslovanje Občine LD	visoka	Občina LD, RRA Zeleni kras, DUJPP	visoka								
4.4	Ureditev avtobusne postaje v Starem trgu pri Ložu	Občina bo uredila lastništvo postajnega objekta ter postajo opremila z urbano opremo za potnike (klopi, stojalo za kolesa ob stavbi).	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine LD	srednja	Občina LD	srednja								
Izboljšanje lokalnih prevozov															
4.5	Spodbujanje, promocija in krepitev sistema Prostofer	Krepitev sistema prevoza na potrebo (večja promocija, nagrade za prostovoljce)	Občinski proračun	10.000 EUR/leto	srednja	Občina LD, Društva upokojenecv	srednja								
4.6	Izvedba šolskih prevozov	Šolski prevozi za učence OŠ	Občinski proračun, proračun RS	150.000 EUR/leto	visoka	Občina LD	visoka								

Motorni promet

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Urejanje cestne infrastrukture in zagotavljanje varnosti															
5.1	Rekonstrukcije državnih cest	Rekonstrukcije državnih cest	Proračun RS, kohezija	Redno poslovanje Občine LD	visoka	Občina LD, DRSI	srednja								
5.2	Investicijsko vzdrževanje občinskih cest	Obnove in asfaltiranje lokalnih cest ter ureditev kritičnih točk	Občinski proračun	100.000 EUR/leto	visoka	Občina LD	srednja								
5.3	Redno vzdrževanje občinskih cest	Zimska služba, košnja, čiščenje, vzdrževanje.	Občinski proračun	400.000 EUR/leto	nizka	Občina LD	visoka								
5.4	Pri projektih novogradenj/rekonstrukcij občinskih in državnih cest v naseljih in med naselji se zagotovi ustrezne širine in dostope za intervencijska vozila (gasilci in civilna zaščita)	Potrebna uskladitev s Civilno zaščito in Gasilsko zvezo	Občinski proračun	Redno poslovanje Občine LD	nizka	Občina LD	nizka								

zap. št.	Ukrep	Pojasnilo	Viri financiranja	Strošek ukrepa	Zahtevnost	Odgovornost za izvedbo	Prioriteta	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
5.5	Ureditev državne ceste RT 915 Pudob - Sviščaki	Z namenom povezovanja občin znotraj regije in zagotovitev ustrezne prevoznosti skozi celotno leto se poda pobuda in sodeluje pri pripravi in ureditvi ter utrditvi državne ceste, ki je v obstoječem stanju med Kozariščem in Mašunom makadamska.	Proračun RS, DRSI	Redno poslovanje Občine LD	srednja	Občina LD, DRSI	srednja								
Umirjanje prometa															
5.6	Izvedba ukrepov za večjo varnost vseh udeležencev v prometu v naseljih	Zagotavljanje preglednosti v križiščih, vzpostavljanje prometne signalizacije skladno s preglednimi trikotniki, vzpostavitev ogledal za povečanje preglednosti in vzdrževanje vegetacij ob cesti	Občinski proračun, sredstva MOPE	20.000 EUR/leto	srednja	Občina LD, medobčinska redarska služba	visoka								
5.7	Umirjanje prometa na cestah	Postavitev 6 prikazovalnikov hitrosti »Vi vozite« za umirjanje na cestah v naseljih (Stari trg, Lož, Pudob, Iga vas in pri šolah; namestitve cestnih grbin ali radarjev v primeru zaznanega prekošenja omejitev	Občinski proračun	4.000 EUR (nakup prikazovalnikov)	nizka	Občina LD, medobčinska redarska služba, Policija	visoka								
Upravljanje parkiranja															
5.9	Ureditev parkirnih površin	Ureditev površin za parkiranje pred zdravstveno postajo v Starem trgu pri Ložu (zagotovitev varnega vodenja pešcev, zagotovitev ustreznega števila parkirnih mest).	Občinski proračun	100.000 EUR	visoka	Občina LD	visoka								
5.10	Upravljanje parkiranja v središču Starega trga pri Ložu	Preureditev obstoječih parkirnih površin na osrednjem trgu na način oživitve javnega prostora, ter preusmeritev vozil na obstoječe parkirišče ob potoku z vzpostavitvijo režima parkiranja.	Občinski proračun	*vključeno v ukrepu 1.7	visoka	Občina LD	srednja								
5.11	Pobuda za ureditev in vzpostavitev parkirnih površin na območju turistične destinacije Grad Snežnik in vzpostavitev parkirišča za avtodome	Okolica Gradu Snežnik	Min. za kulturo	/	visoka	Ministrstvo za kulturo	visoka								

11

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 Loška dolina 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 Loška dolina.



Izvajalec OCPS Občine Loška Dolina