

Celostna prometna strategija Občine Bled

Občinska celostna prometna strategija Občine Bled

Naročnik: Občina Bled, Cesta svobode 13, 4260 Bled

Koordinatorka: Marija Ferjan, višja svetovalka za družbene in gospodarske dejavnosti, Občina Bled

Izdelovalci: Posoški razvojni center v sodelovanju z LUZ, d.d.

Avtorji: Mateja Kutin, Tjaša Maurič in Miro Kristan (Posoški razvojni center)
Rok Vodopivec, Maruša Strmec in Klemen Milovanović (LUZ, d.d.)

Pri pripravi so sodelovali: člani ožje delovne skupine (predstavniki občinske uprave), člani širše delovne skupine (ključni deležniki) in širša javnost

Presojevalec kakovosti vsebine: dr. Uroš Kramar

Izdelava kart: LUZ, d.d., Posoški razvojni center in BSC Kranj

Lektoriranje: Polona Hadalin Baša

Fotografije: Benjamin Črv, Dani Tomažič, Jošt Gantar, Mateja Kutin (fotografija na naslovnici), Rok Mučič, Miro Zalokar, arhiv LUZ, d.d., arhiv Občine Bled, arhiv Posoškega razvojnega centra, arhiv JZ Turizem Bled

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.)

Bled, 2026

Kazalo

Nagovor župana 4
Celostno prometno načrtovanje 5
Proces priprave občinske celostne prometne strategije 8
Skupaj do rešitev 11
V kakšni občini živimo danes? 13
Kakšne občine si želimo? 21
Od izzivov, priložnosti in prioritet do ukrepov 23
I. steber mobilnosti: Celostno prometno načrtovanje 24
II. steber mobilnosti: Hoja 29
III. steber mobilnosti: Kolesarjenje 35
IV. steber mobilnosti: Javni potniški promet 41
V. steber mobilnosti: Motorni in mirujoči promet 50
Sintezna karta trajnostne mobilnosti 58
Spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije 60
Kratice 64
Ključni viri in literatura 65



Pogumno prometnim izzivom naproti!

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je po uradni definiciji strateški dokument za načrtovanje prometa, ki poudarja trajnostno mobilnost, varnost in učinkovitost na določenem območju.

Blejska jezerska skleda se že leta duši v prometu. Z več turizma in spremembo potovalnih navad čez leta smo deležni vedno večjega obsega motornega prometa po cestah, ki so bile načrtovane in zgrajene v obdobju z manj prometa in manjšimi vozili. Razvoj infrastrukture ni sledil navadam in trendom, človek pa ni prilagajal svojih navad že zgrajeni infrastrukturi in njeni zmogljivosti.

Stalni zastoji na glavni prometni žili skozi Bled povzročajo slabo voljo tistim, ki v teh zastojih čakajo. To niso le turisti. So občanke in občani, ki se praktično ne morejo več normalno gibati po občini v skladu s svojimi navadami, z lastnimi osebnimi vozili. Ne smemo pozabiti na dnevne migrante iz sosednjih občin, ki se jim zaradi gneče na Bledu prav tako vsakodnevno podaljša pot do službe in nazaj. Ne gre le za izgubo časa, gre tudi za ekološko in razvojno nesprejemljivo situacijo ter gospodarsko škodo. Slabo voljo ob prometnih konicah povzročajo tudi vozniki, ki kljub jasno označenim prepovedim vožnje po lokalnih cestah, iščejo obvoze skozi blejske vasi. Mirno in dokaj varno vaško okolje, kjer običajno srečamo le domačine, pešce in kolesarje, se v teh primerih spremeni v nevaren poligon iskanja bližnjic, kar se nemalokrat konča s slabo voljo v slepih ulicah in na dvoriščih občanov.

Navada je železna srajca, pravi slovenski pregovor. Težko se je iz udobja svojega vozila presesti na javni potniški promet ali za krajše razdalje sesti na kolo. V kraju, kjer je zdravi in vitalni osebi praktično vse dosegljivo tudi peš, bi bilo treba pogosteje vzeti pot pod noge. Seveda je za vse to potrebna ustrezna infrastruktura in kakovostna storitev javnega potniškega prometa (JPP). Varne in privlačne kolesarske poti in površine za pešce so osnovni pogoj.

Številne dobre prakse po svetu dokazujejo, da je vse skupaj sicer težko, ni pa nemogoče. Pomemben korak se mora zgoditi tudi v naših glavah.

Cilj OCPS je med drugim zmanjšanje emisij in s tem izboljšanje kakovosti življenja za občane in obiskovalce. Naše dejavnosti že sedaj tečejo v smeri izgradnje potrebne ustrezne infrastrukture, kjer je to pristojnost občine. Redno smo tudi v stiku s pristojnimi na državni ravni, saj mnogi projekti presegajo občinske okvire. Hkrati le učinkovit javni prevoz omogoča motivacijo za uporabnika, da stopi na avtobus ali vlak. A najtežje se mora zgoditi v glavah. Sprememba navad.

Strategije in podobni dokumenti ne smejo biti le spisek želja. Morajo nakazati realne korake, ki odgovarjajo na trenutne potrebe s pogledom v prihodnost, kjer pa je dobrodošla tudi prava mera drznosti. Vse to so tokrat izpostavili strokovnjaki, ki so na delavnicah poslušali različne skupine občank in občanov, zbir tega pa zajeli v tem razvojnem dokumentu.

Veliko dela nas še čaka, a vsak cilj je dosegljiv, če stopaš korak za korakom v pravo smer. Voljo imamo. OCPS kot smerokaz tudi. Torej, gremo pogumno naprej, brez izgovorov, lepši prihodnosti naproti.

Anton Mežan, župan



Celostno prometno načrtovanje

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je temeljni strateški dokument za dolgoročno in usklajeno načrtovanje mobilnosti na lokalni ravni. Predstavlja sodoben pristop k urejanju prometa, ki se odmika od tradicionalnega prometno-infrastrukturnega načrtovanja in se osredotoča na upravljanje mobilnosti, dostopnost prostora ter kakovost bivanja.

Celostno prometno načrtovanje promet obravnava kot sredstvo za doseganje širših razvojnih ciljev, kot so zdravo življenjsko okolje, prometna varnost, privlačen javni prostor in zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje ter zdravje ljudi. V ospredje postavlja trajnostne oblike mobilnosti – hojo, kolesarjenje in JPP – ter stremi k zmanjševanju odvisnosti od osebnega motornega prometa, zlasti na krajših razdaljah in v prostorsko občutljivih območjih.

Kot krovni strateški dokument OCPS opredeljuje dolgoročno vizijo razvoja mobilnosti, določa cilje in prioritetna področja ukrepanja, vzpostavlja celovit nabor ukrepov po posameznih prometnih stebrih ter omogoča spremljanje uspešnosti izvajanja z jasno določenimi kazalniki.

OCPS se kot del celostnega prometnega načrtovanja odmika od tradicionalnega pristopa, ki je osredotočen predvsem na zagotavljanje pretočnosti motornega prometa, in uvaja sodoben pristop upravljanja mobilnosti. Ta temelji na uravnoteženi rabi prostora, spremembi potovalnih navad in ustvarjanju okolja, ki daje prednost ljudem pred prometom.

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

Občina Bled je prvo celostno prometno strategijo pripravila leta 2017 v skladu s takratnimi smernicami. Izvajanje akcijskega načrta je prispevalo k izboljšavam na področju hoje, kolesarjenja in urejanja prometa v občini, kljub temu pa še vedno ostajajo pomembni izzivi trajnostne mobilnosti. Med ključne sodijo pomanjkanje sklenjene in varne infrastrukture za pešce ter kolesarje, obremenjenost prostora z mirujočim prometom, omejena dostopnost in privlačnost JPP, zlasti v času turističnih konic. Ti dejavniki pomembno vplivajo na prometno varnost, kakovost bivanja in rabo javnega prostora v središču Bleda in na območju jezerske sklede. Za dolgoročno izboljšanje prometnih razmer se kot ključna vseskozi izkazuje izgradnja južne razbremenilne ceste, ki bo omogočila preusmeritev tranzitnega motornega prometa iz središča naselja in ustvarila pogoje za celovito preobrazbo prometnega sistema. Strategija zato razlikuje ukrepe za prehodno obdobje pred izgradnjo razbremenilne ceste in dolgoročne ureditve po njeni vzpostavitvi.

OCPS Občine Bled predstavlja pomembno orodje za vzpostavitev trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema. Izdelana je bila skladno z nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, ki jih je leta 2023 v prenovljeni različici izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Z dolgoročnimi rešitvami in celostnim pristopom spodbuja spremembo potovalnih navad ter povezuje prometno načrtovanje z drugimi razvojnimi politikami občine.

Namen in cilji OCPS

Strateški dokument za načrtovanje prometa:

→ **Spodbujanje trajnostne mobilnosti.**

→ **Sprememba potovalnih navad.**

→ **Izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in alternativne oblike mobilnosti.**

Opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.



Proces priprave občinske celostne prometne strategije

Občina Bled je jeseni leta 2025 pristopila k pripravi nove OCPS za sedemletno obdobje. Kot zunanji izdelovalec je bil izbran Posoški razvojni center (PRC), ki je strategijo pripravljal v sodelovanju z LUZ, d.d.

OCPS je junija 2026 na 20. redni seji sprejel Občinski svet Občine Bled.

Proces priprave in uresničitve OCPS odlikujejo:

→ trajnostni 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;

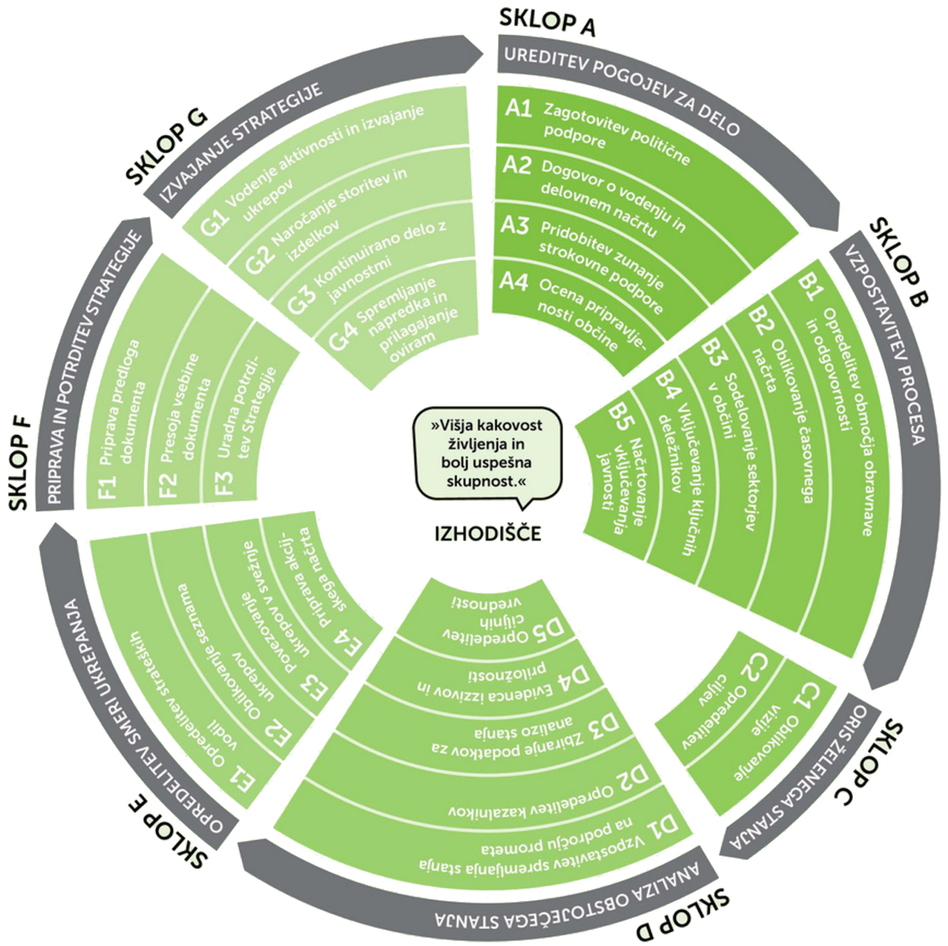
→ vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;

→ 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.

OCPS Občine Bled je bila izdelana skladno z nacionalnimi smernicami in metodologijo, ki vključuje sedem smiselno povezanih sklopov dejavnosti. Na sliki so dejavnosti predstavljene zaporedno, v praksi pa so potekale vzporedno oz. so vključevale tudi povratne zanke.



A
Ureditev pogojev za delo

Sklop A je bil osredotočen na vzpostavitev ustreznih pogojev za začetek dela. Občina Bled je zagotovila politično podporo projektu in znotraj občinske uprave določila odgovorne osebe za vodenje procesa: koordinatorko in člane ožje delovne skupine, sestavljene iz predstavnikov občinske uprave. Hkrati je pridobila zunanjo strokovno podporo in pripravila prvo oceno pripravljenosti za začetek priprave strategije. Nameni in cilji OCPS so bili predstavljeni občinskemu svetu ter javnosti (prek spletnih strani občine, izjave za medije in medijskih objav).

B
Vzpostavitev procesa

V Sklopu B je bilo opredeljeno območje obravnave. Ker prometni tokovi in vsakodnevne poti ne sledijo nujno administrativnim mejam občine, je bilo vzpostavljeno sodelovanje s sosednjimi občinami. Nameni in cilji OCPS so bili predstavljeni zaposlenim v občinski upravi. Ustanovljena je bila širša delovna skupina, v katero so bili vključeni predstavniki ključnih lokalnih deležnikov: Občinskega sveta Občine Bled, posvetovalnih teles in komisije župana, krajevnih skupnosti, redarstva, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policije, gasilcev, komunalnega podjetja, izvajalcev javnega prometa, zdravstvenega doma, vrtca, šole, gospodarstva, kulturnih organizacij, turističnega sektorja, društva upokojencev, čolnarskega združenja, društva fijakerjev, veslaškega kluba, Javnega zavoda (JZ) Triglavski narodni park in razvojnih agencij. Oblikovana sta bila časovni načrt izvedbe in načrt vključevanja javnosti.

C
Oris želenega stanja

V okviru Sklopa C je občina skupaj s širšo delovno skupino pregledala obstoječo vizijo in jo prilagodila glede na aktualne potrebe in vrednote lokalnega okolja. Na podlagi dialoga z deležniki in ob upoštevanju posebnosti prostora je bil predpisanim ciljem dodan še en specifičen cilj. Novo oblikovana vizija in cilji so bili predstavljeni na javni razpravi ter spletni javni razstavi, končna različica pa prek medijskega sporočila, komunikacijskih medijev občine in objavah v medijih.

D
Analiza obstoječega stanja

V Sklopu D, ki je obsegal kabinetno delo in izvedbo delavnic, intervjujev, anket, terenskih ogledov ter javnih razprav, so bili zbrani podatki o stanju prometa, prometnih ureditvah in infrastrukturi v občini ter o mobilnostnih navadah in prometni varnosti. Na tej podlagi so bili prepoznani ključni izzivi in priložnosti ter določene prioritete in ciljne vrednosti kazalnikov.

Izvedene so bile ankete med splošno javnostjo, osnovnošolci (3., 5. in 7. razredi OŠ prof. dr. Josipa Plemlja Bled, POŠ Bohinjska Bela in POŠ Ribno) ter zaposlenimi (v podjetju Infrastruktura Bled in na OŠ prof. dr. Josipa Plemlja Bled). Opravljeno je bilo tudi kordonsko štetje prometa na dveh lokacijah v občinskem središču: na lokalni cesti LC-012071 (Kolodvorska cesta) in zbirni krajevni cesti LZ-013081 (Seliška cesta).

S ključnimi deležniki so bili izvedeni intervjuji, potekalo je več delavnic in srečanj z delovnima skupinama, hkrati pa je bila pregledana relevantna obstoječa dokumentacija. Pomemben del procesa je predstavljalo vključevanje javnosti – tako na javnih razpravah z osebno udeležbo kot prek spletnega portala za prepoznavanje izzivov. Prebivalci so lahko pobude oddali tudi na stojnici v času Evropskega tedna mobilnosti.

Zbrani podatki so omogočili poglobljeno razumevanje obstoječega stanja, prometnih razmer in potovalnih navad prebivalcev.

E
Opredelitev smeri ukrepanja

Analizi stanja je sledila opredelitev smeri ukrepanja. Na osnovi ugotovljenih izzivov, priložnosti, prioritet in ciljev so bila oblikovana strateška vodila. Prvo presojo kakovosti dotlej pripravljenih gradiv in poročil je opravil presojevalec, ki ga je imenovalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Pozitivno mnenje je predstavljalo pogoj za nadaljevanje priprave strategije. Na podlagi predhodnih analiz, vključevanja javnosti prek javnih razprav, spletnega portala za zbiranje predlogov ukrepov ter delavnic z ožjo in širšo delovno skupino je bil oblikovan nabor ukrepov. Po potrditvi končnega nabora je bil pripravljen akcijski načrt, usklajen v okviru delovnih skupin in z vodstvom občinske uprave.

F
Priprava in potrditev strategije

V Sklopu F je bilo pripravljeno končno besedilo dokumenta. Po uskladitvi z ožjo in širšo delovno skupino ter vodstvom občine je strategijo ponovno pregledal presojevalec. Pozitivna ocena končnega predloga je bila pogoj za njegovo obravnavo in sprejem na Občinskem svetu Občine Bled, kar predstavlja formalni zaključek priprave strategije in osnovo za njeno izvajanje.

G
Izvajanje strategije

Izvajanje strategije vključuje spremljanje napredka in vrednotenje izvajanja ukrepov s pomočjo kazalnikov, opredeljenih v Načrtu spremljanja kazalnikov. Redno spremljanje bo pokazalo uspešnost ukrepov, razkrilo morebitne izzive in težave ter izpostavilo primere dobrih praks. Obenem bo omogočalo prilagajanje ukrepov glede na zaznane ovire.

Vzporedno bo potekalo tudi obveščanje in ozaveščanje javnosti o napredku, izzivih in uspešnih zgodbah na poti k uresničevanju vizije napredne, dostopne, varne in skrbne skupnosti, kjer promet ni zgolj način premikanja, temveč tudi pomembno orodje za izboljšanje kakovosti življenja.

Skupaj do rešitev

Urejanje prometa ima pomemben vpliv na vsakdanje življenje prebivalcev in doživljanje kraja številnih obiskovalcev, zato je vključevanje javnosti v proces priprave OCPS ključnega pomena. Sodelovalni proces omogoča prebivalcem, da skupaj z drugimi pomembnimi deležniki soustvarjajo razvoj mobilnosti – od prepoznavanja težav do oblikovanja konkretnih rešitev. Tak pristop zagotavlja odločevalcem vpogled v dejanske potrebe ljudi in njihovo razumevanje predlaganih ukrepov. Strategija, ki nastaja v dialogu z lokalno skupnostjo, ima večjo podporo in je v praksi tudi učinkovitejša.

V procesu priprave OCPS Občine Bled so predstavniki strokovne in širše javnosti prispevali ključne informacije o prometnih razmerah in izzivih, značilnih za občino z izrazitim turističnim značajem. Med drugim so opozorili na obremenjenost cest v času glavne sezone, problematiko parkiranja, dostopnost območja Blejskega jezera ter potrebo po izboljšanju pogojev za hojo in kolesarjenje. Dejavno so sodelovali pri opredelitvi razvojnih priložnosti, oblikovanju vizije ter določanju prioritetnih smernic in ukrepov.

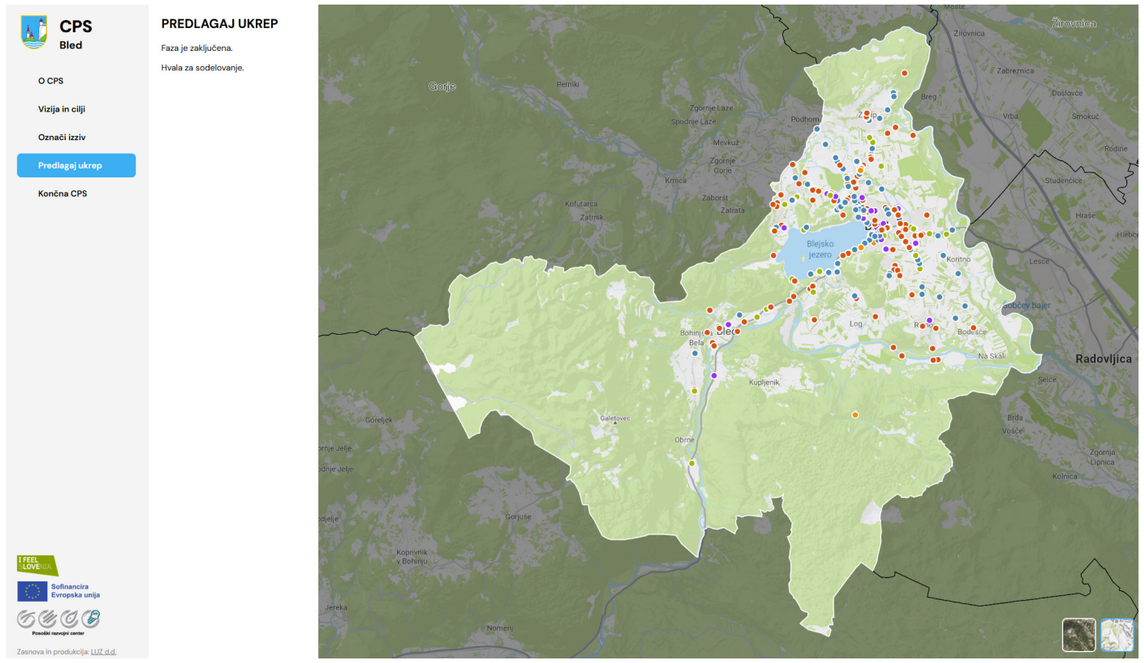
Za zbiranje mnenj in pobud so bile uporabljene različne oblike sodelovanja: javne razprave, tematske delavnice, ankete, intervjuji, dogodek v okviru Evropskega tedna mobilnosti ter komunikacija prek medijev, spletnih strani in portalov. Takšen način vključevanja ne prinaša le kakovostnejših strokovnih podlag, temveč prispeva tudi k večji ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti. S sodelovanjem prebivalci in obiskovalci lažje prepoznavajo vpliv prometnih navad na okolje in kakovost bivanja ter so bolj naklonjeni spremembam v smeri trajnosti. Pomembno vlogo pri tem igrajo tudi dejavnosti informiranja in promocije, ki spodbujajo uporabo trajnostnih načinov prevoza, a so v praksi pogosto premalo izpostavljene. Zato dokument namenja posebno pozornost prav tem ukrepom.



Širša delovna skupina je razpravljala o prihodnjem razvoju občine ter o tem, kakšno prometno ureditev si želimo v prostoru, ki mora hkrati zagotavljati visoko kakovost bivanja in uravnotežen turistični razvoj.



Oblikovana vizija je bila predstavljena širši javnosti v okviru javne razprave. Udeleženci so razpravljali tudi o ključnih prometnih izzivih, s katerimi se soočajo tako prebivalci kot obiskovalci blejske občine.



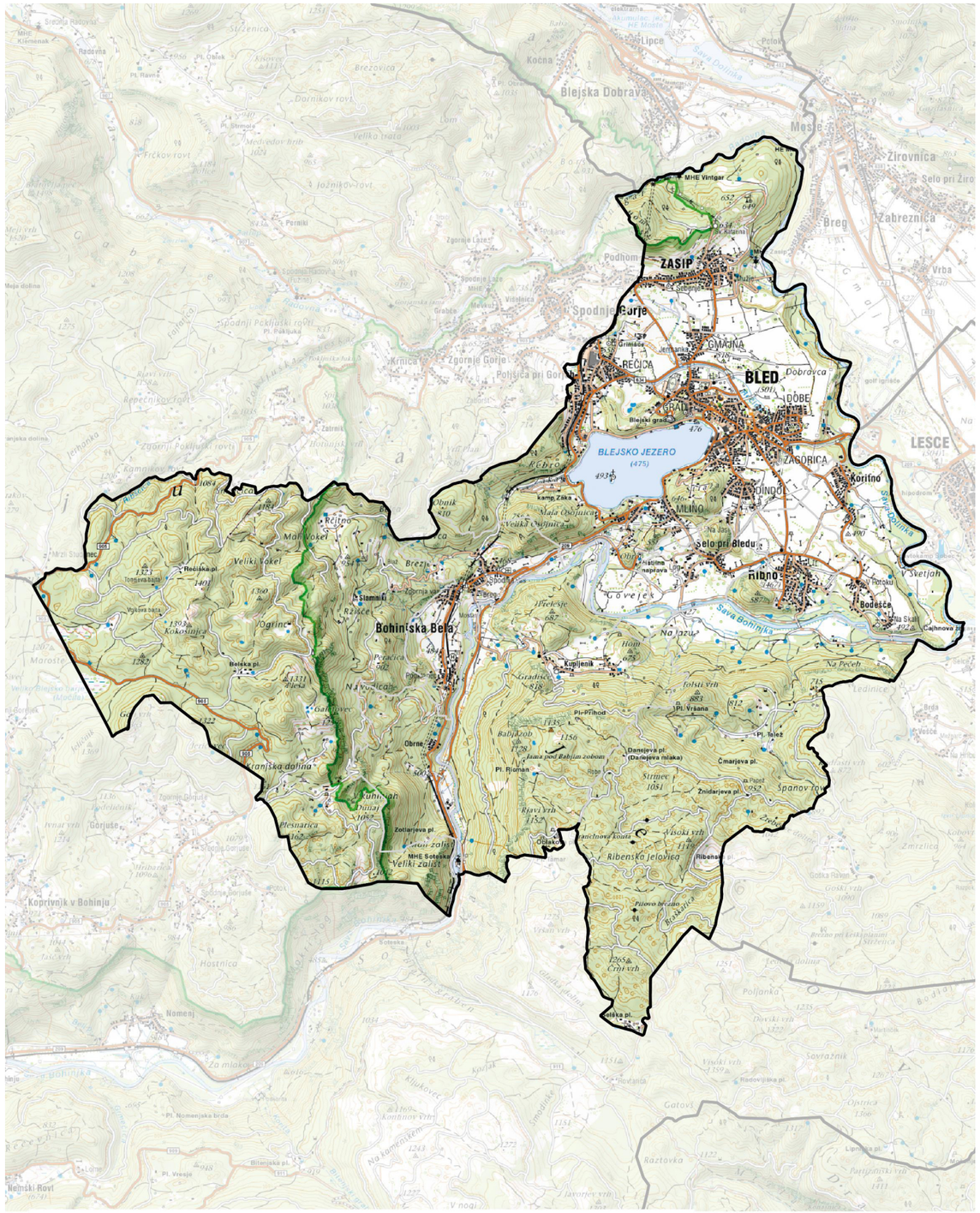
S pomočjo spletnega portala je javnost izpostavila konkretne prometne problematike v prostoru, npr. prometno obremenjene točke ali nevarne odseke, in predlagala izboljšave. Zbrane pobude so bile pomembna podlaga za pripravo akcijskega načrta OCPS Občine Bled.

V kakšni občini živimo danes?

Občina Bled je del gorenjske statistične regije in je po velikosti z 72 km² površine umeščena na 96. mesto med slovenskimi občinami. Središče in največje naselje je naselje Bled, ki leži ob Blejskem jezeru in je turistično močno obiskano. Za občino je značilna izrazita usmerjenost v turizem; Bled spada med najbolj prepoznavne turistične kraje v Sloveniji. Njeno osrednje naravno bogastvo je Blejsko jezero z otokom, ki skupaj z blejskim gradom ustvarja značilno in slikovito podobo kraja. Občina leži sredi ledeniško preoblikovane pokrajine na prehodu med Alpami in Jadranom. Blejski kot na treh straneh obdajajo vodotoki: na jugu Sava Bohinjka, na vzhodu Sava Dolinka in na severu Radovna. Občina ima ugodno strateško lego in raznolike možnosti rekreacije skozi vse leto.

Preko območja občine potekajo pomembne cestne in železniške povezave, kot so regionalne ceste R1-209 Lesce–Bled–Bohinjska Bistrica–Jezero, R3-634 Javornik–Gorje–Bled in RT-905 Gorje–Krnica–Mrzli Studenec–Jereka ter regionalna železniška proga št. 70 Jesenice–Sežana. Na Bled in skozi naselje je speljanih več medkrajevnih avtobusnih linij. Preko območja občine pa poteka tudi trasa glavne državne kolesarske povezave G2 Lesce–Bled–Bohinjska Bistrica–Podbrdo–Most na Soči.





Vir:Kartografske podlage: Državna topografska karta merila 50 000 (GURS, 2026)

Demografski podatki kažejo na starajoče se prebivalstvo

Občina Bled je razmeroma majhna občina z 8.154 prebivalci (SURS, 2025), pri čemer se njihovo število v zadnjih letih rahlo zmanjšuje. Po številu prebivalcev se je v letu 2024 med slovenskimi občinami uvrstila na 66. mesto. Na kvadratnem kilometru površine je živelo približno 113 prebivalcev, kar pomeni, da je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (105 prebivalcev na km²). Demografska struktura je neugodna z vidika staranja prebivalstva, saj je povprečna starost (46,9 leta) višja od slovenskega povprečja, indeks staranja pa izrazito visok – število starejših prebivalcev (65+) bistveno presega število mladih (0–14 let).

Selitveni trendi so nestabilni; po obdobju negativnega prirasta se v zadnjem letu ponovno pojavlja rahel pozitiven selitveni prirast, vendar ta zaostaja za slovenskim povprečjem. Občina ima relativno visok delež delovno aktivnega prebivalstva (okoli 71 %), vendar je značilno, da velik delež (več kot 60 %) prebivalcev dnevno migrira na delo izven občine, kar kaže na izrazito odvisnost od širšega regionalnega prostora.

Na podlagi teh značilnosti Bled spada med t. i. šibko bivalne občine, kjer prebivalci pogosto opravljajo dejavnosti izven kraja bivanja, kar se odraža tudi v povečanih dnevnih mobilnostnih tokovih. Skupno gledano demografski trendi kažejo na starajoče se prebivalstvo, zmerno upadanje števila prebivalcev in izrazito vsakodnevno mobilnost prebivalcev izven občine.

Osnovni demografski kazalniki

KAZALNIK	LETO	OBČINA BLED	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2025	8.154	2.133.852
Število moških	2025	4.073	1.073.685
Število žensk	2025	4.081	1.060.167
Število rojstev	2024	62	16.875
Število umrlih	2024	83	21.506
Skupni naravni prirast	2024	–21	–4.631
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2024	–2,6	–2,2
Selitveni prirast s tujino	2024	45	11.532
Selitveni prirast med občinami	2024	–26	0
Skupni selitveni prirast	2024	19	11.532
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2024	2,3	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2025	46,9	44,4
Indeks staranja	2025	197,9	152,8

Vir podatkov: SURS, 2025

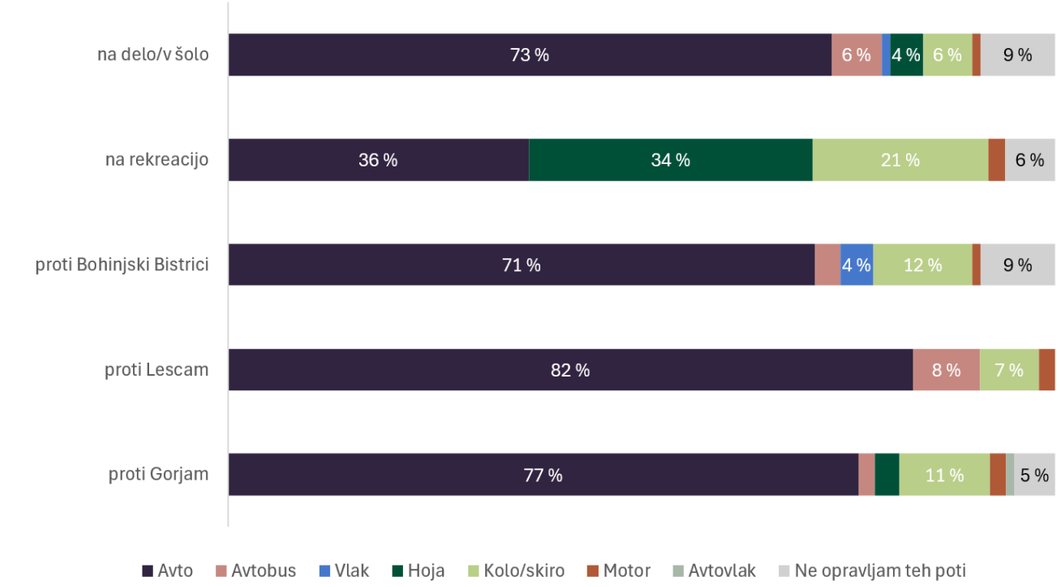
Mobilnost prebivalcev občine še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev občine Bled za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar potrjuje tudi podatek, da se je število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) v občini Bled med letoma 2020 in 2024 povečalo za 5,8 %. Po zadnjih podatkih iz leta 2024 je stopnja motorizacije v občini Bled znašala 587 registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, kar je ravno toliko kot povprečje na slovenski ravni. To pomeni, da imajo občani občine Bled v lasti enako število osebnih vozil, kot je značilno za celotno državo.

Velik delež uporabe osebnih vozil tako med prebivalci kot obiskovalci se odraža tudi na področju mirujočega prometa, zlasti v okolici jezera, kjer so javna parkirišča močno obremenjena. Na Bledu so urejena plačljiva in brezplačna parkirišča za osebna vozila (za kratkotrajno ali časovno neomejeno parkiranje), urejena pa so tudi parkirišča za avtobuse in parkirišča za avtodome.

Na podlagi izvedene ankete o potovalnih navadah prebivalcev občine Bled v procesu izdelave OCPS osebni avtomobil za poti v šolo ali na delo najpogosteje uporablja 73 % anketirancev, za na rekreacijo 36 %, za poti proti Bohinjski Bistrici 71 %, proti Lescam 82 % in proti Gorjam 77 % anketirancev. Najugodnejša struktura mobilnosti je bila ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil nižji (36 %) na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja (34 %) ter uporabe kolesa, e-kolesa oz. skiroja (21 %).

Najpogosteje uporabljen način potovanja za posamezno pot



Vir: Anketa o stanju prometa, prometnih ureditev in infrastrukture v občini Bled, 2025

Velika večina prebivalcev občine med ključne prioritete prometnega načrtovanja uvršča razbremenitev Bleda z izgradnjo razbremenilne ceste, vključevanje javnosti v načrtovanje sprememb in zmanjšanje števila avtomobilov tako na cestah kot na parkiriščih. Anketiranci so v oceni stanja prometnih ureditev kot zelo slabo ocenili pretočnost prometa (zastoji, gneča), kolesarske povezave ter njihovo sklenjenost, število parkirišč, prilagojenost prometnih površin starejšim in osebam z različnimi omejitvami ter parkirni režim v modrih conah. Kljub temu pa je spodbudno dejstvo, da velika večina prebivalcev, ki so sodelovali v anketi, meni, da je stanje prehodov za pešce dobro, prav tako kot dobro ocenjujejo tudi ceno vozovnice za vlak, osvetljenost pešpoti in kolesarskih povezav, zadostnost lokacij avtobusnih postajališč in ureditev pločnikov ter pešpoti.

V sklopu izdelave OCPS Bled je bilo novembra 2025 izvedeno štetje prometa na izbranih lokacijah, s katerim je bila ugotovljena struktura mobilnosti prebivalcev. Največ poti je bilo na cestnem omrežju opravljenih z osebnimi avtomobili oz. potniškimi kombiji (80,51 %), čemur sledi uporaba JPP (9,40 %, pri čemer so v ta delež vštete tudi vožnje s šolskimi avtobusi in kombiji za prevoz šolarjev). Deleži pešcev, kolesarjev in motoristov so v primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi znatno manjši (3,97 % pešcev, 1,90 % kolesarjev, 0,43 % motoristov). Znaten delež v strukturi mobilnosti v celotni občini predstavlja delež tovornih in kmetijskih vozil, ki znaša 3,79 %, pri čemer večinski del predstavljajo lahka tovorna vozila.

Ob upoštevanju deleža pešcev in kolesarjev lahko ugotovimo, da je na območju občine Bled samo 5,87 % potovanj, opravljenih na aktiven način (peš, s kolesom, skirojem ...).

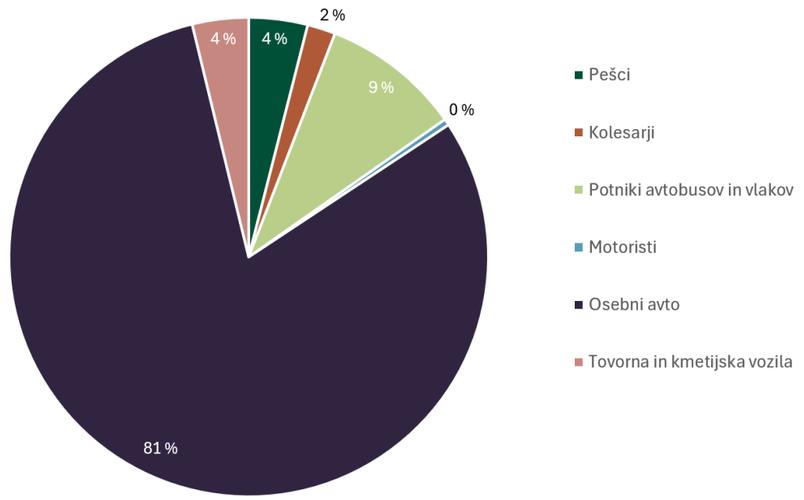
Visok delež delovno aktivnega prebivalstva

V letu 2025 je bilo v občini Bled med osebami v starosti 15–64 let, tj. med delovno sposobnim prebivalstvom, približno 71 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb, tj. delovno aktivnih, kar je primerljivo s slovenskim povprečjem, ki znaša 70 %.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je občina Bled šibko bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar 62 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevnih migracijah za prihod na delovno mesto.

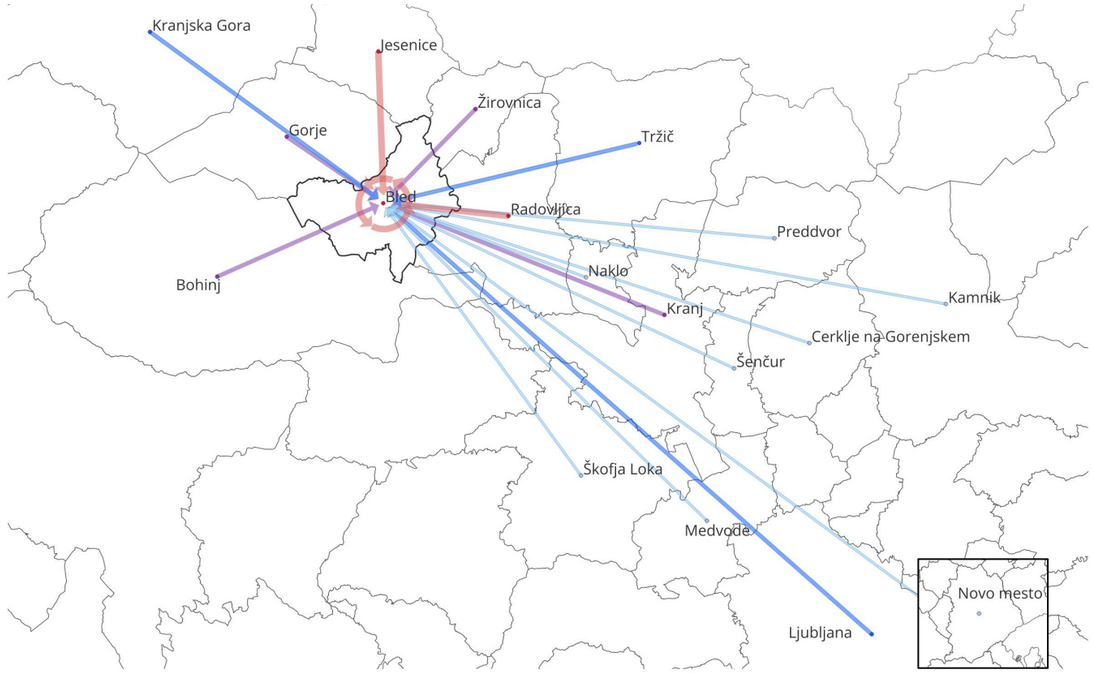
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2025 od skupno 3.438 delovno aktivnih prebivalcev občine Bled delo znotraj občine opravlja 1.308 prebivalcev, 2.130 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij je na primeru občine Bled dvosmeren, saj delo na območju občine poleg 1.308 občanov opravlja tudi 1.876 zaposlenih, ki se sem pripeljejo iz drugih občin.

Struktura mobilnosti (združeno po prometnih načinih)

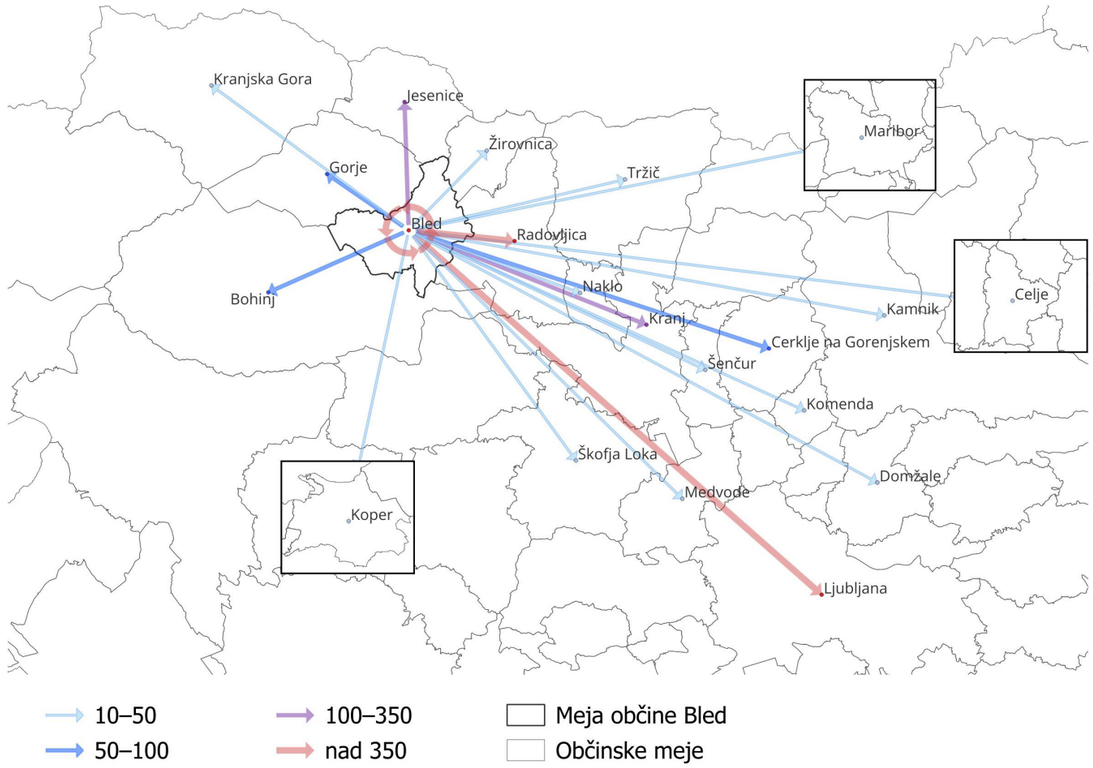


Vir: Kordonsko štetje, 2025

Delovne migracije v občino Bled



Delovne migracije iz občine Bled



Vir kartografske podlage: GURS, 2026
Vir podatkov: SURS, 2025

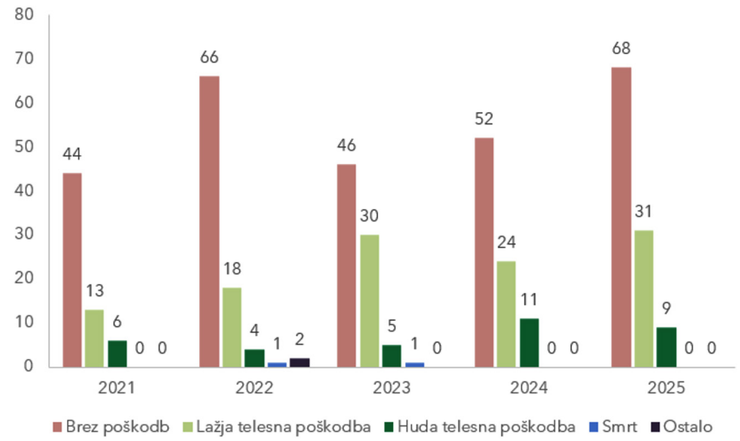
Naraščajoči turistični obisk in prometne obremenitve

Občina Bled je prometno močno obremenjena tudi s turizmom. Po podatkih SURS je bilo v letu 2025 zabeleženih 499.659 prihodov in 1.216.324 prenočitev, kar pomeni 3,9 % več prihodov in 5,7 % več prenočitev v primerjavi z letom 2024. Domači gostje so predstavljali 4 %, tujcev pa je bilo 96 %. Najbolj obiskan mesec je navadno avgust, sledi pa mu julij. Podatki za leto 2025 presegajo tudi leto 2018, ki je v zadnjem obdobju veljalo za rekordno. To kaže, da je Bled že presegel najvišjo raven obiska in prenočitev doslej, s čimer so bile generirane tudi močne dodatne prometne obremenitve.

Število prometnih nesreč narašča

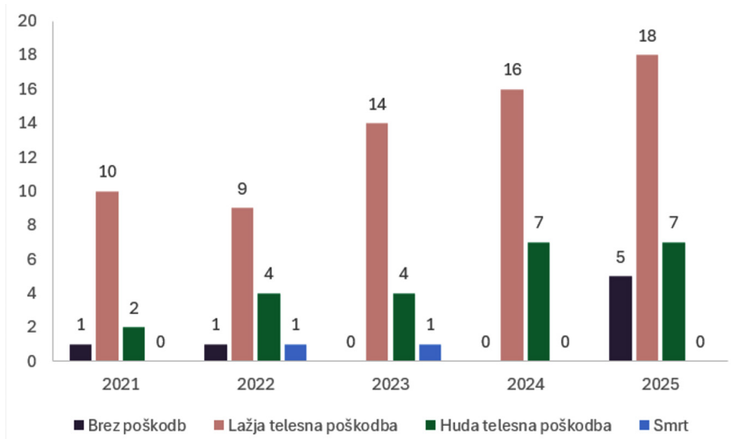
V občini Bled je bilo v petletnem obdobju 2021–2025 zabeleženih skupno 431 prometnih nesreč, pri čemer se je njihovo število z leti večinoma povečevalo in vrhunec doseglo v letu 2025. Večina prometnih nesreč se je končala brez poškodb, vendar je bilo opaziti tudi naraščanje nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami, medtem ko so se najhujše nesreče s smrtnim izidom zgodile v letih 2022 in 2023. Povečalo se je tudi število prometnih nesreč z udeležb pešcev in kolesarjev, kar dodatno poudarja pomen izboljšanja prometne varnosti za ranljivejše udeležence v prometu.

Število prometnih nesreč v občini Bled v obdobju 2021–2025



Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (nesrece.avp-rs.si)

Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev v občini Bled v obdobju 2021–2025



Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (nesrece.avp-rs.si)

Ključne ugotovitve

→ Občina Bled je majhna, izrazito turistična občina z dobro prometno dostopnostjo. Prometne obremenitve so dodatno povečane zaradi visokega in naraščajočega turističnega obiska.

→ Demografski trendi kažejo na starajoče se prebivalstvo, nadpovprečno starost in relativno visok indeks staranja.

→ Število prebivalcev rahlo upada, selitveni trendi pa so nestabilni in pod državnim povprečjem.

→ Občina spada med šibko bivalne občine z izrazitimi dnevnimi migracijami prebivalcev izven občine.

→ Večina mobilnosti temelji na uporabi osebnega avtomobila, kar potrjuje visoka stopnja motorizacije, rezultati ankete in kordonsko štetje prometa. Struktura prometa je izrazito avtomobilsko usmerjena (več kot 80 % poti), delež aktivnih oblik mobilnosti pa je zelo nizek.

→ Mirujoči promet predstavlja velik pritisk na prostor, zlasti v bližini jezera in turističnih točk.

→ Število prometnih nesreč narašča; zlasti je skrb vzbujajoč porast nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev.



Kakšne občine si želimo?

Vizija

Nova vizija OCPS Občine Bled je bila oblikovana na podlagi delavnice s širšo delovno skupino, ker je bila vizija celostne prometne strategije iz leta 2017 ocenjena kot preveč ambiciozna, obenem pa preveč splošna. Novo vizijo je potrdilo vodstvo občine. Javnosti je bila predstavljena v okviru javne razprave, prek medijskih objav in virtualne javne razstave.

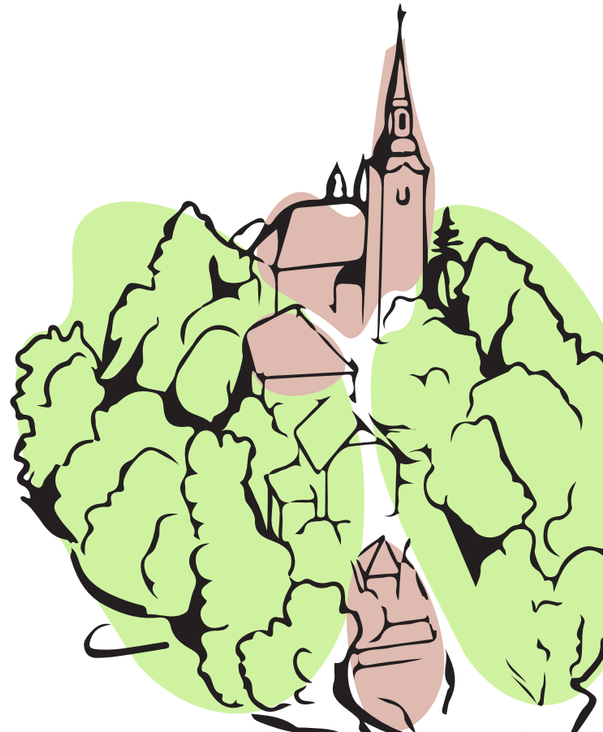
»Občina Bled je prostor kakovostnega bivanja, ki temelji na sobivanju lokalnih prebivalcev in trajnostnega turizma. Razvit javni potniški promet ter urejene parkirne površine večinoma zunaj naselja obiskovalcem omogočajo dobro dostopnost in povezljivost z območjem jezerske sklede, kjer urejanje prostora sledi načelom umirjanja prometa. Vzpostavljeni državni razbremenilni cesti zagotavljata pretočnost tranzitnega prometa ter povezanost s podeželjem, Bledu pa prinašata okoljsko razbremenitev in odpirata nove možnosti za uresničevanje ukrepov trajnostne mobilnosti v naselju.«

Vizija poudarja kakovostno bivanje v ravnovesju med lokalnim okoljem in trajnostnim turizmom. Pomembni so razvoj javnega prevoza, urejeno parkiranje večinoma na obrobju ter umirjanje prometa v jezerski skledi. Ključno za zmanjšanje tranzitnega prometa in obremenitev Bleda sta državni razbremenilni cesti, ki bosta omogočili nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti.

Strateški cilji

Na podlagi zaključkov delavnice s širšo delovno skupino je bil obveznim ciljem dodan dodatni, specifičen za Bled kot izrazito turistično občino. Cilji so bili razvrščeni po pomembnosti glede na mnenje širše delovne skupine in splošne javnosti, ki je sodelovala na javni razpravi. Strateške cilje je potrdilo vodstvo Občine Bled, širši javnosti pa so bili predstavljeni prek medijskih objav in virtualne javne razstave.

Uspešnost doseganja ciljev bomo med procesom izvajanja OCPS spremljali s kazalniki. V nadaljevanju so predstavljeni strateški cilji, razvrščeni po pomembnosti, in ciljne vrednosti izbranih kazalnikov. Celoten načrt spremljanja kazalnikov je predstavljen v poglavju Spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije.



Strateški cilji (razvrščeni po pomembnosti)

C1: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Cilj je zmanjšanje prometnih obremenitev, izboljšanje bivalnega okolja z več zelenimi, mirnimi in varnimi površinami ter spodbujanje prehoda na trajnostne oblike mobilnosti.

- Deleži uporabe trajnostnih načinov mobilnosti se povečajo: hoja iz 4,0 % na 6,0 %, kolesarjenje iz 1,9 % na 6,5 %, uporaba JPP iz 8,8 % na 12,0 %.

C2: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Cilj je zagotoviti enakovredno dostopnost mobilnostnih možnosti vsem prebivalcem, tudi ranljivim skupinam. Z razvojem javnega prevoza in alternativnih oblik prevoza zmanjšujemo socialno izključenost.

- Število prebivalcev občine Bled, ki vsakodnevne poti opravljajo z medkrajevnim avtobusom, se poveča iz 124.820/leto na 135.000/leto.
- Število uporabnikov prevozov na klic se poveča iz 330/leto na 500/leto.

C3: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Cilj je spodbuditi hojo in kolesarjenje ter s tem prispevati k boljšemu zdravju in večji telesni aktivnosti. Poseben poudarek je na vključevanju otrok in mladih v zdrave potovalne navade.

- Delež uporabe aktivnih načinov mobilnosti se poveča: hoja iz 4,0 % na 6,0 % in kolesarjenje iz 1,9 % na 6,5 %.
- Delež aktivnih prihodov šolarjev se poveča: hoja iz 29,6 % na 32,0 % in kolesarjenje iz 9,1 % na 11,0 %.

C4: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Cilj je zmanjšati prometne nesreče in izboljšati varnost vseh udeležencev v prometu, k temu pa bodo prispevali ukrepi umirjanja prometa in izboljšanja prometne infrastrukture ter ozaveščevalni ukrepi.

- Delež uporabe motornih vozil se zmanjša iz 81,2 % na 71,2 %.

C5: Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Cilj je vsem prebivalcem omogočiti enostaven dostop do ključnih storitev brez nujne uporabe avtomobila. S tem se izboljšuje tudi kakovost vsakdanjega življenja.

- Delež uporabe JPP se poveča iz 8,8 % na 12,0 %.
- Število uporabnikov prevozov na klic se poveča iz 330/leto na 500/leto.

C6: Celovito upravljanje mobilnosti v turizmu (dodatni cilj)

Cilj je usmerjati turistični promet z namenom zmanjšanja obremenitev v občutljivih območjih, zlasti ob jezeru, k čemur bo prispevalo tudi spodbujanje uporabe javnega prevoza in parkiranja izven središča.

- Delež turističnih obiskov po Bledu, opravljenih z uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, se poveča iz 48 % na 53 %.

C7: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Cilj je zmanjšati onesnaževanje zraka in izpuste toplogrednih plinov z zmanjšanjem motornega prometa ter hkrati spodbujati učinkovitejše in okolju prijazne načine mobilnosti.

- Delež uporabe motornih vozil se zmanjša iz 81,2 % na 71,2 %.

C8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Cilj je podpirati razvoj lokalnega gospodarstva z izboljšanjem dostopnosti delovnih mest in spodbujanjem zaposlovanja v občini. S tem se zmanjšujejo dnevne migracije in krepi lokalna ekonomija.

- Delež delovno aktivnega prebivalstva (med delovno sposobnim prebivalstvom), ki delajo v občini prebivališča, se poveča iz 37,6 % na 40,0 %.

Izhodiščna vrednost je bila zajeta leta 2025, ciljna vrednost je določena za leto 2033.

Od izzivov, priložnosti in prioritet do ukrepov

OCPS nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Bled za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter posledično za povečanje deležev hoje, kolesarjenja in uporabe JPP med prebivalci občine in obiskovalci na račun zmanjšane oz. optimizirane rabe motornih vozil.

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu in pričakovanj prebivalcev je bilo v okviru OCPS Bled oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so bili podrobneje obravnavani prepoznani izzivi s področja prometa. Izbrani stebri mobilnosti se med seboj povezujejo in prepletajo ter hkrati dopolnjujejo, s čimer je v okviru strategije zagotovljena celovita obravnava vseh prometnih izzivov.

Vsak steber, ki je predstavljen v nadaljevanju, se zaključi z akcijskim načrtom za obdobje sedmih let, ki vključuje nabor ukrepov. V izhodišču so bili pripravljeni trije scenariji, ki so opredeljevali ukrepe od izrazito infrastrukturnih do mehkih. Za izdelavo akcijskega načrta je bil izbran kombiniran scenarij mehkih in infrastrukturnih ukrepov ob upoštevanju izgradnje južne razbremenilne ceste. Za posamezen ukrep so določeni ocenjena vrednost, vir financiranja, nosilec izvajanja, zahtevnost ukrepa in rok izvedbe. V akcijski načrt so vključeni tudi ukrepi, ki niso neposredno v pristojnosti občine, temveč države ali drugih institucij. Ker njihova uresničitev pomembno prispeva k izboljšanju prometnih razmer v občini in širši regiji, je njihova vključitev smiselna z vidika celovitega upravljanja prometa.

OCPS je zasnovan kot dinamičen dokument, ki omogoča prilagajanje ukrepov in prioritet v prihodnje – glede na razpoložljive vire, odzive javnosti in morebitne spremembe zakonodaje. Prilagajanje bo temeljilo na rednem spremljanju izvajanja ukrepov in doseganja zastavljenih ciljev ter kazalnikov, na podlagi česar se lahko po potrebi spremeni tudi terminski načrt. O pomembnejših spremembah oz. prilagoditvah se bo odločalo v sodelovanju z ožjo delovno skupino in o tem obveščalo javnost.



Člani ožje delovne skupine in župan Občine Bled so bili vseskozi vključeni v proces priprave OCPS.

I. steber mobilnosti: Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oz. storitev. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je priprava celostne prometne strategije, ki občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe ter posledično boljšo kakovost bivanja.

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



Dosežki

Občina Bled je na področju celostnega prometnega načrtovanja že vzpostavila pomembne temelje. Ima jasno opredeljeno razvojno vizijo v okviru Strategije trajnostnega razvoja Bled 2030, ki podpira zmanjševanje odvisnosti od fosilnih goriv. V letu 2017 je bila izdelana in sprejeta predhodna Celostna prometna strategija Občine Bled, katere akcijski načrt se vključuje v pripravo občinskega proračuna, sprejeta pa je bila tudi Regijska celostne prometna strategija (RCPS) za širše območje Julijskih Alp.

Pregled stanja

V praksi ostaja pristop še vedno pretežno usmerjen v cestno infrastrukturo in reševanje prometnih zastojev. Ključni infrastrukturni izziv predstavlja odsotnost južne razbremenilne ceste, ki bi razbremenila naselje tranzitnega in tovornega prometa. Izrazito težavo predstavljajo tudi turistične obremenitve, ki so najbolj vidne v glavni sezoni, ter preseganje zmogljivosti prometnega sistema in okolja, kar vpliva na dostopnost storitev za lokalno prebivalstvo. Upravljanje sezonskih prometnih tokov in logistike je pomanjkljivo, prav tako ni celovite strategije za odpravljanje vzrokov teh težav.

Dodatne izzive predstavljajo konflikti med različnimi uporabniki prometnih površin, zlasti na območjih ob jezeru, Veslaški promenadi in severni razbremenilni cesti. Prav tako Občina Bled še nima vzpostavljene celostne podatkovne baze mobilnosti in stalnega sistema spremljanja prometnih tokov, kar otežuje načrtovanje in vrednotenje ukrepov.

Priložnosti

Med postopkom izdelave OCPS je bila zaznana močna pripravljenost javnosti za sodelovanje v dialogu o prometnem načrtovanju in ukrepih, kar lahko Občini Bled predstavlja pomembno izhodišče za nadaljnji razvoj celostnega pristopa. Občina ima tudi več pomembnih priložnosti za nadgradnjo celostnega prometnega načrtovanja z dobrimi praksami iz regije, npr. iz RCPS za širše območje Julijskih Alp, kot tudi s sodelovanjem pri izdelavi regijskih razvojnih dokumentov, kot sta npr. Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske in Regionalni prostorski plan Gorenjske.



REGIJSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ZA ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP

Prioritete

Ključne prioritete Občine Bled na področju celostnega prometnega načrtovanja so:

→ **Celosten pristop načrtovanja na občinski in regijski ravni** (prometno, prostorsko načrtovanje).

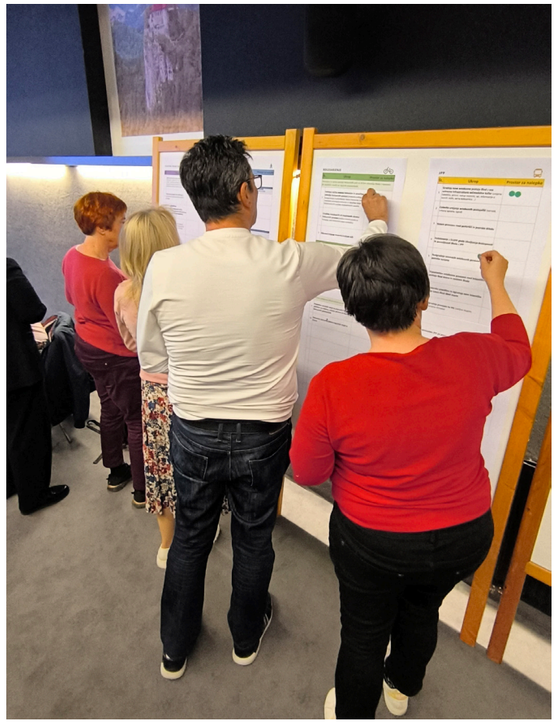
→ **Upravljanje turističnih tokov** (usmerjanje, časovne omejitve, prevozi z obrobja ipd.) za sobivanje lokalnega prebivalstva in turizma.

→ **Krepitev mehkih ukrepov** (promocija, izobraževanje, ozaveščanje, upravljanje mobilnosti, vključevanje javnosti) za spreminjanje miselnosti in potovalnih navad.

→ **Krepitev kadrov in znanja za celostno načrtovanje** (ciljna izobraževanja, pilotni projekti, sodelovanje z zunanjimi strokovnjaki, uvedba projektnega pristopa z jasnimi cilji in nalogami, medsektorsko povezovanje).

→ **Vključevanje javnosti v načrtovanje sprememb** (spletne ankete in vprašalniki, javne razprave, okrogle mize, strokovno vodene delavnice, digitalna platforma / aplikacija za pripombe, pobude in informacije, krajevne skupnosti kot lokalni posredniki, fokusne skupine za specifične uporabnike).





Strateško vodilo

> **Občina v sodelovanju z javnostjo dejavno pristopa k načrtovanju celovitega, vsem dostopnega sistema trajnostne mobilnosti, prilagojenega prostoru z visoko naravno vrednostjo, občutljivostjo in izrazito turistično dinamiko, ter s tem prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja in doživljanja prostora.**

Svežnja ukrepov stebra Celostno prometno načrtovanje

Sveženj ukrepov 1: Izvajanje celovitih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti

Sveženj ukrepov je usmerjen v sistematično spreminjanje potovalnih navad, krepitev podpornega okolja in izboljšanje upravljanja mobilnosti. Pomemben poudarek je na aktivni promociji trajnostne mobilnosti, ki vključuje sodelovanje v pobudah, kot so Evropski teden mobilnosti, programi »Peš v šolo« in »Kolesarim za zdravje«, ter izvajanje ozaveščevalnih kampanj o alternativnih oblikah prevoza in varni rabi skupnih prometnih površin. Predvidena je tudi vzpostavitev strukturiranega vključevanja javnosti v faze načrtovanja, kar pomeni razvoj sistema za zbiranje pobud in predlogov ter aktivno participacijo različnih skupin prebivalcev. Za učinkovito izvajanje ukrepov je ključna krepitev kompetenc zaposlenih v občinski upravi in odločevalcev, kar se zagotavlja z dodatnimi izobraževanji, strokovnimi delavnicami in izmenjavo dobrih praks. Hkrati se uvajata sistematično zbiranje podatkov in spremljanje kazalnikov OCPS, ki omogočata boljše odločanje in vrednotenje učinkov ukrepov. Sveženj dopolnjuje tudi postopna posodobitev javne razsvetljave, ki prispeva k večji varnosti in kakovosti javnega prostora.

Sveženj ukrepov 2: Upravljanje prometnih tokov

Drugi sveženj ukrepov se osredotoča na bolj učinkovito upravljanje prometnih tokov, zlasti v kontekstu turističnih obremenitev in omejenih prostorskih kapacitet. Ključen pristop je preusmerjanje prometa z uvajanjem alternativnih oblik mobilnosti in izboljšanim informiranjem uporabnikov, s čimer se zmanjšuje pritisk motornega prometa na najbolj obremenjena območja. Pomembno vlogo ima digitalizacija mobilnosti na regijski ravni, ki vključuje razvoj orodij (uporabniku prijazne aplikacije za načrtovanje poti ali spletne platforme) za spremljanje zasedenosti parkirišč v realnem času, dostop do informacij o voznih redih in zamudah, usmerjanje prometnih tokov ter prikaz kolesarskih in pešpoti ter turističnih informacij. Takšne rešitve omogočajo bolj informirane odločitve uporabnikov in boljše upravljanje sistema kot celote. Dodatno sveženj spodbuja trajnostne prihode na destinacijo, kar pomeni promocijo javnega prevoza, aktivnih prihodov in organiziranih oblik dostopa, s ciljem zmanjšanja odvisnosti od osebnega avtomobila ter izboljšanja dostopnosti ter kakovosti bivanja v občini.

Akcijski načrt

UKREP	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Sveženj ukrepov 1: Izvajanja celovitih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti					
1.1 Aktivna promocija trajnostne mobilnosti – najmanj 7 komunikacijskih kampanj s področja trajnostne mobilnosti v času izvajanja strategije	50.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun, državni proračun, zunanji viri	Občina Bled, JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	2026–2033
1.2 Vključevanje javnosti v faze načrtovanja z vzpostavitvijo sistema spremljanja pobud in predlogov	/	občinski proračun	Občina Bled	manj zahtevno	2026–2033
1.3 Krepitev kompetenc zaposlenih v občinski upravi in občinskih svetnikov prek dodatnih izobraževanj, strokovnih delavnic in ogledov dobrih praks	3.000 EUR /leto	občinski proračun	Občina Bled	manj zahtevno	letno
1.4 Vzpostavitev sistema zbiranja podatkov in spremljanje kazalnikov OCPS	2.000 EUR /leto	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	letno
1.5 Celovita ureditev (posodobitev) javne razsvetljave – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije	400.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2026–2033
Sveženj ukrepov 2: Upravljanje prometnih tokov					
1.6 Upravljanje prometnih tokov prek uvajanja alternativnih oblik mobilnosti in informiranja (npr. priprava potovalnih predlogov za prihod na destinacijo z JPP)	5.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	2026–2033
1.7 Digitalizacija mobilnosti na regijski ravni (razvoj uporabniku prijazne aplikacije za načrtovanje poti oz. spletne platforme; zasedenost parkirišč v realnem času, vozni redi, zamude, usmerjanje prometnih tokov, kolesarske/pešpoti, turistične informacije)	50.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun, državni proračun, zunanji viri	Občina Bled, občine v regiji, država, BSC Kranj, JZ Turizem Bled, Skupnost Julijskih Alp	srednje zahtevno	2026–2033
1.8 Spodbujanje trajnostnih prihodov na destinacijo	20.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	letno

II. steber mobilnosti: Hoja

Hoja je ena najpreprostejših in najbolj naravnih oblik gibanja, ki prinaša številne koristi za zdravje, okolje in kakovost življenja. Redna hoja krepi telesno pripravljenost in ugodno vpliva na duševno počutje. Hkrati prispeva k čistejšemu zraku, saj zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in s tem količino škodljivih izpustov v prometu.

Kraji, prilagojeni pešcem, ustvarjajo varnejše, bolj povezane in privlačne prostore. Dobro urejeni pločniki, zelene površine, urbana oprema in ustrezno označeni prehodi povečujejo dostopnost ter izboljšujejo kakovost bivanja, še posebej za starejše, otroke in osebe z oviranostmi.



Dosežki

Občina Bled je na področju hoje že dosegla določen napredek, predvsem z izboljševanjem infrastrukture za pešce. Vzpostavljena so bila območja brez motornega prometa, izboljšane so nekatere pešpoti in mešane površine, npr. ob severni razbremenilni cesti, delno so bile prenovljene poti ob Blejskem jezeru in v gozdnih območjih, posamezne prometne ureditve pa prispevajo k večji varnosti pešcev. Pomemben podatek je tudi, da približno 30 % otrok prihaja v šolo peš, kar kaže na potencial za nadaljnji razvoj hoje kot vsakodnevnega načina mobilnosti.

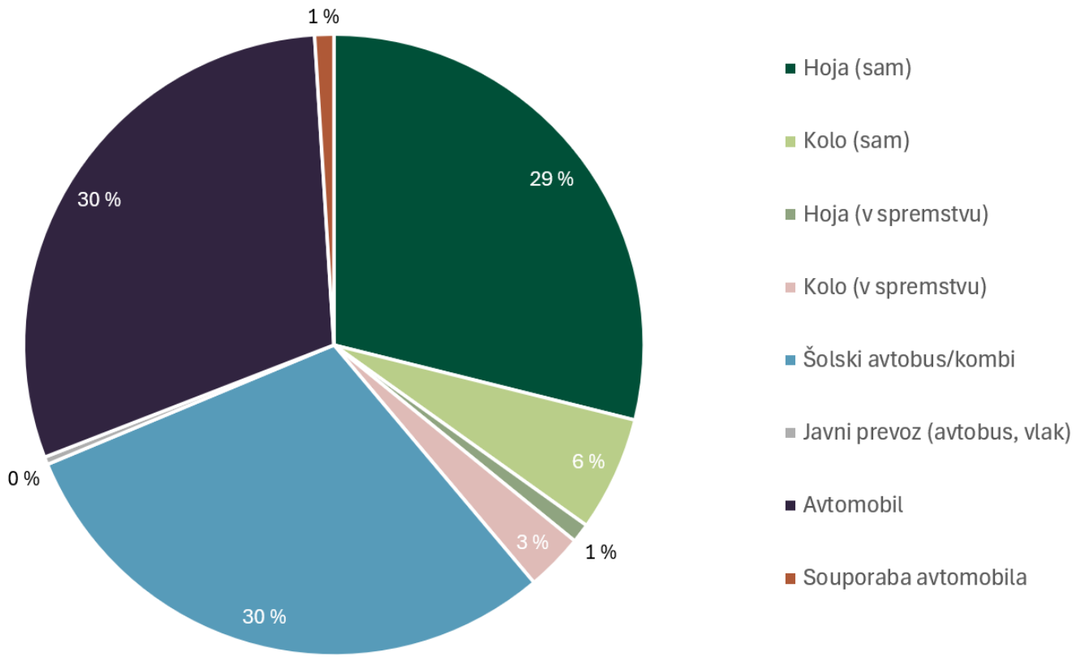
Pregled stanja

Kljub napredku ostajajo številni izzivi. V občini so še vedno prisotne vrzeli v omrežju površin za pešce, saj na več ključnih odsekih manjkajo pločniki in varne pešpoti. Veliko težavo predstavljajo tudi slabo vzdrževane ali neustrezno urejene obstoječe površine, ki zmanjšujejo varnost in privlačnost hoje. Posebej izpostavljeni so odseki z neustreznimi ali manjkajočimi prehodi za pešce in območja z neustrezno signalizacijo.

Dodatno težavo predstavljajo slabša dostopnost in neprilagojenost infrastrukture starejšim ter osebam z različnimi oviranostmi, pomanjkljiva osvetlitev in urbana oprema (klopi, koši, pitniki, senca) ter konflikti med pešci in kolesarji na mešanih površinah. Pomemben izziv so tudi sezonske turistične obremenitve, ki povečujejo pritisk na pešpoti, in relativno nizek delež hoje med vsemi prometnimi načini.

V okviru izdelave OCPS je bila med učenci 3., 5. in 7. razredov OŠ prof. dr. Josipa Plemlja Bled, POŠ Bohinjska Bela in POŠ Ribno izvedena anketa o potovalnih navadah učencev. Ugotovljeno je bilo, da 31 % otrok navadno pride v šolo z avtomobilom, 30 % s šolskim avtobusom oz. kombijem, 30 % otrok prihaja v šolo peš (samostojno ali v spremstvu odrasle osebe), 9 % pa jih prihaja s kolesom (samostojno ali v spremstvu odrasle osebe). Iz ankete sledi tudi, da dobra tretjina otrok pride v šolo aktivno – peš ali s kolesom (35 % samostojno, 4 % v spremstvu odrasle osebe).

Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo



Vir: Anketa o potovalnih navadah učencev, 2025



Učenci OŠ prof. dr. Josipa Plemlja Bled so v okviru razširjenega programa pri predmetu ustvarjalnice pod mentorstvom učiteljice Urše Tomažič ustvarjali likovna dela na temo mobilnosti.

Priložnosti

Občina ima dobre priložnosti za nadaljnji razvoj hoje kot ključnega načina mobilnosti. Kratke razdalje znotraj naselij predstavljajo velik potencial za povečanje deleža hoje. Nadaljnje izboljšave infrastrukture bodo omogočile nadgradnjo v bolj povezano in kakovostno omrežje pešpoti.

Pomembna priložnost je tudi visoka naklonjenost javnosti ukrepom za izboljšanje pogojev za hojo, zlasti urejanju varnejših šolskih poti, prilagoditvam za starejše in gibalno ovirane ter umirjanju prometa v naseljih.

Prioritete

Ključne prioritete Občine Bled na področju hoje so:

→ **Ureditev (in izgradnja) varne, povezane in ustrezno označene infrastrukture za pešce,** ki spodbuja dnevno mobilnost.

→ **Prilagoditev javnih površin osebam z različnimi oviranostmi.**

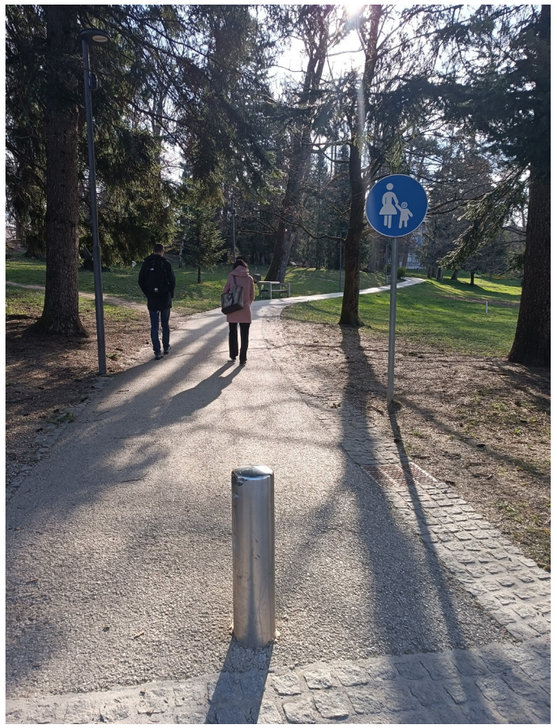
→ **Zmanjševanje konfliktov med pešci in drugimi udeleženci v prometu** (ureditev ustreznih in varnih prehodov za pešce, ustrezna prometna signalizacija ter nadzor v conah mešanega prometa).

→ **Celostna ureditev varnih šolskih poti.**

→ **Opremljanje površin za pešce in ostalih javnih površin** (parki, trgi) z urbano opremo, zasaditvami in osvetlitvami.

→ **Spodbujanje hoje** kot aktivne mobilnosti in **ozaveščanje** o njenem pomenu za zdravje.

→ **Vzdrževanje pešpoti za rekreacijo.**







Vzpostavljeno varno, povezano, privlačno in vsem dostopno omrežje pešpoti spodbuja hojo kot glavni način premagovanja kratkih razdalj ter doživljanja Bleda in okoliških naselij.

Svežnji ukrepov stebra Hoja

Sveženj ukrepov 1: Vzpostavitev celovitega, sklenjenega, varnega in privlačnega omrežja povezav za hojo

Sveženj je usmerjen v vzpostavitev povezanega in uporabniku prijaznega omrežja pešpoti, ki spodbuja hojo kot osnovni način premagovanja kratkih razdalj. Ključni korak predstavlja izdelava Načrta hodljivosti za Bled, ki omogoča enostavno komuniciranje peš dostopnosti z označevanjem glavnih peš povezav ter prikazom časovne oddaljenosti in smeri do pomembnih točk. Tak pristop prispeva k boljši orientaciji obiskovalcev in domačinov ter krepi zavedanje o možnostih dostopa do prostora peš. Nadaljnji ukrepi vključujejo izgradnjo novih, varnih in ločenih površin za pešce ter ureditev in rekonstrukcijo obstoječih prehodov za pešce, s čimer se zapolnjuje vrzeli v omrežju in izboljšuje prometna varnost. Pomemben vidik predstavlja tudi postavitev urbane opreme, usmerjevalne signalizacije in ozelenitve, kar prispeva k večji privlačnosti in kakovosti javnega prostora ter spodbuja vsakodnevno uporabo pešpoti.

Sveženj ukrepov 2: Pešcone in pešcem prijazen javni prostor

Ta sveženj ukrepov se osredotoča na preoblikovanje javnega prostora v smeri večje prilagojenosti pešcem in zmanjševanja prevlade motornega prometa. Predvidena je ureditev območij skupnega prometnega prostora, kjer se promet umirja in se različni udeleženci enakovredno vključujejo v prostor, kar je posebej relevantno za območja z izrazitim javnim in turističnim značajem. Vzpostavitev pešcon dodatno krepi območja brez motornega prometa ter izboljšuje pogoje za bivanje, druženje in lokalno ekonomijo. Pomemben ukrep je tudi transformacija prometnih površin na območjih mešanega prometa, kot je Veslaška promenada, kjer se z ustrezno ureditvijo in signalizacijo zmanjšujejo konflikti med uporabniki. Poseben poudarek je na dolgoročni preobrazbi ključnih prometnih osi, kot je Cesta svobode, kjer se po izvedbi južne razbremenilne ceste (JRC) predvideva prilagoditev prostora v pešcem bolj prijazno urbano okolje.

Sveženj ukrepov 3: Nadgradnja in vzdrževanje površin za pešce

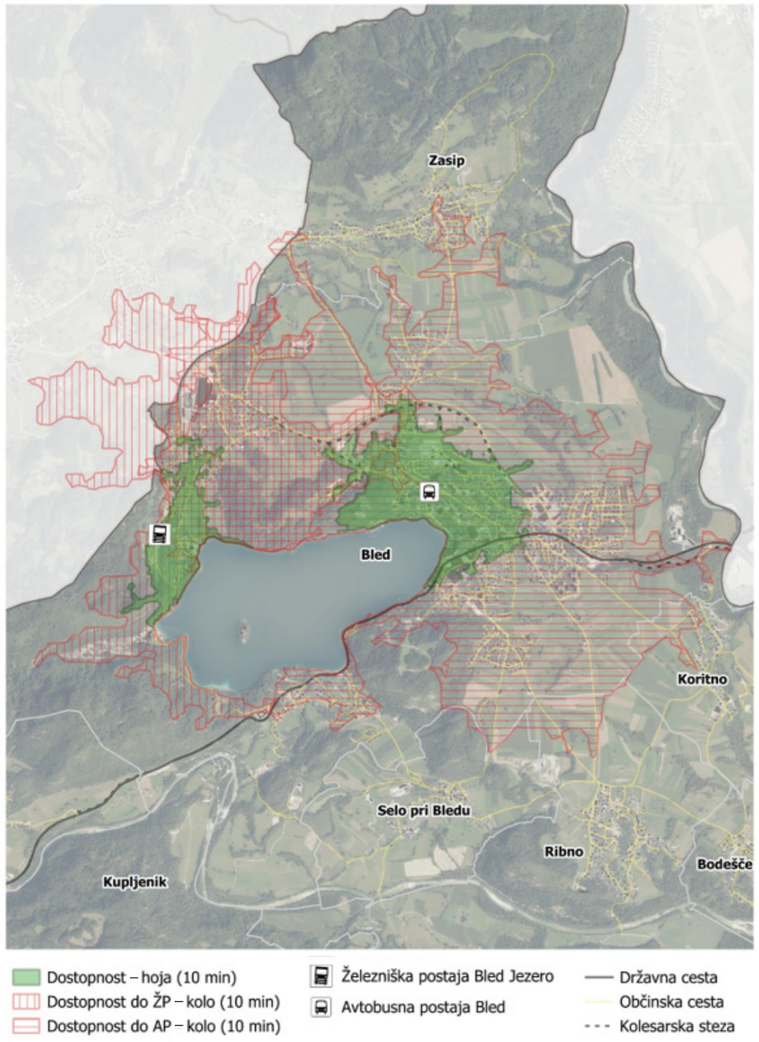
Sveženj ukrepov je usmerjen v ohranjanje in izboljšanje kakovosti obstoječe peš infrastrukture. Ključno je redno vzdrževanje pešpoti in pločnikov za zagotavljanje varne in prijetne uporabe. Hkrati se, z ureditvijo klančin, poglobljenih robnikov, taktilnih oznak in ustreznih dimenzij površin, izboljšuje dostopnost za vse uporabnike, zlasti za osebe z oviranostmi in starše z vozički.

UKREP	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Sveženj ukrepov 1: Vzpostavitev celovitega, sklenjenega, varnega in privlačnega omrežja povezav za hojo					
2.1 Izdelava Načrta hodljivosti za Bled (strokovne podlage na temo dostopnosti/ prehodnosti Bleda za pešce)	10.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled, zunanji izvajalec	srednje zahtevno	2028
2.2 Izgradnja novih, varnih, ločenih površin za pešce in rekonstrukcija obstoječih – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije	1.400.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	zahtevno	2026–2033
2.2.1 Izgradnja novih, varnih, ločenih površin za pešce med Zgornjo vasjo in Podklancem na Bohinjski Beli (ureditev pločnika s krajinsko ureditvijo: hortikultura, urbana oprema in javna razsvetljava)	1.000.000 EUR	občinski proračun, sredstva MOPE	Občina Bled	zahtevno	2027–2028
2.3 Ureditev in rekonstrukcija obstoječih ter ureditev novih prehodov za pešce – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije	300.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	zahtevno	2026–2033
2.4 Postavitev urbane opreme, usmerjevalne signalizacije in ozelenitve – najmanj 7 ureditev v času izvajanja strategije	100.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2026–2033
Sveženj ukrepov 2: Pešcone in pešcem prijazen javni prostor					
2.5 Ureditev območij skupnega prometnega prostora (npr. v starem vaškem jedru predela Grad) – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije	50.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2026–2033
2.6 Vzpostavitev pešcon – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije	50.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2026–2033
2.7 Transformacija cestnih površin in obvestilna signalizacija na območjih mešanega prometa (Veslaška promenada) – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije	10.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2026–2033
2.8 Transformacija prometnih površin na Cesti svobode (po izgradnji JRC)*	750.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	zelo zahtevno	po JRC

UKREP	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Sveženj ukrepov 3: Nadgradnja in vzdrževanje površin za pešce					
2.9 Redno vzdrževanje obstoječih površin za pešce (za dnevno mobilnost in rekreacijo)	50.000 EUR/leto	občinski proračun	Občina Bled	manj zahtevno	letno
2.10 Izboljšanje dostopnosti za osebe z oviranostmi in otroške vozičke – najmanj 7 ureditev v času izvajanja strategije	50.000 EUR/leto	občinski proračun	Občina Bled	zahtevno	2026–2033

*Ukrep se ponovi v stebru Motorni in mirujoči promet.

Dostopnost do avtobusne postaje Bled in železniške postaje Bled Jezero z uporabo kolesa in peš v času 10 minut.



Vir: LUZ, d.d., 2026

III. steber mobilnosti: Kolesarjenje

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih povezav v in med naselji je ključnega pomena za trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost življenja prebivalcev občine Bled. Dobro urejena kolesarska infrastruktura prinaša številne koristi tako za posameznike kot za celotno skupnost. Kolesarjenje je eden najlažjih in najučinkovitejših načinov za ohranjanje telesne aktivnosti in zdravja. Urejene in prijetne kolesarske povezave spodbujajo več gibanja, zmanjšujejo stres in izboljšujejo splošno dobro počutje prebivalcev.



Dosežki

Občina Bled je na področju kolesarjenja v zadnjih letih dosegla določen napredek, predvsem pri razvoju infrastrukture. Izpostaviti velja mešane površine za promet pešcev in kolesarjev ob severni obvoznici, ki predstavlja kakovostno in varno rešitev za vse udeležence, ter vzpostavitev glavne državne povezave G2 (Lesce–Bled–Bohinjska Bistrica–Podbrdo–Most na Soči), ki, kljub zaznanim izzivom pri izvedbi, pomeni pomemben strateški korak. V nekaterih naseljih se izboljšuje tudi označevanje kolesarskih površin. Opazen je porast števila kolesarjev, kar kaže na postopno spreminjanje potovalnih navad, iz ankete med šolarji pa je razvidno, da 9 % otrok že sedaj prihaja v šolo s kolesom (samostojno ali v spremstvu odrasle osebe). V splošni anketi o potovalnih navadah je bilo 42 % anketirancev mnenja, da se kolesarske povezave izboljšujejo.

Pregled stanja

Kljub pozitivnim trendom ostajajo na področju kolesarjenja številni izzivi. Kolesarsko omrežje je nesklenjeno; povezave manjkajo na ključnih relacijah, tako znotraj naselij kot med njimi. Dobrih 65 % anketiranih občanov meni, da je obstoječa povezanost kolesarskih povezav slaba, dobrih 50 % pa je mnenja, da so kolesarske povezave v splošnem slabo urejene. Obstoječa infrastruktura je ponekod neustrezno urejena, s slabo označeno in pomanjkljivo signalizacijo, neustrezno izvedenimi tehničnimi ovirami in neprimernimi odtočnimi jaški. Dodatne težave predstavljajo slabo vzdrževane površine, neustrezna podlaga na posameznih poteh in pomanjkanje podporne infrastrukture, kot so nasloni za kolesa, servisni stebrički ter osvetlitev. Prisotni so tudi konflikti med različnimi udeleženci v prometu, povezani z naraščajočim rekreativnim kolesarjenjem in neupoštevanjem prometnih pravil. Na kordonskem štetju prometa, ki je bilo izvedeno na dveh lokacijah na Bledu, je bil na izbrani dan v novembru 2025 zaznan nizek delež kolesarjev – v celotni strukturi mobilnost je predstavljal 2 %. V anketi med zaposlenimi v izbranih podjetjih pa je bilo ugotovljeno, da poti na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom ne opravi nihče.

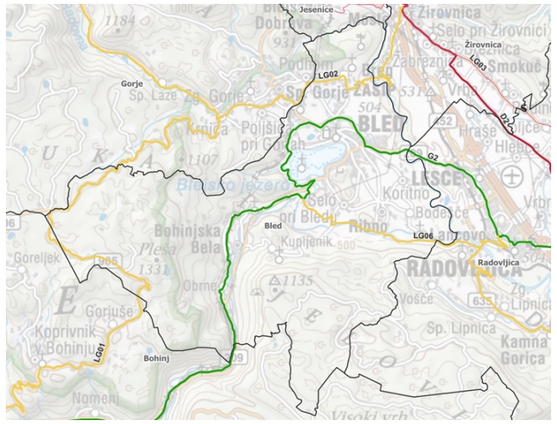
Čez občino poteka glavna državna kolesarska povezava G2 Lesce–Bled–Bohinjska Bistrica–Podbrdo–Most na Soči in tri lokalne kolesarske povezave Gorenjskega kolesarskega omrežja, LG01 (Mojstrana–Radovna–Pokljuka–Stara Fužina–Bohinjska Bistrica, LG02 (Žirovnica–Piškovca–Krnica) in LG06 (Bled–Lancovo).



Priložnosti

Občina ima dobre pogoje za nadaljnji razvoj kolesarjenja. Kratke razdalje znotraj naselij predstavljajo velik potencial za povečanje deleža kolesarjenja kot vsakodnevnega načina mobilnosti. Nadaljnje izboljšave in širitev kolesarske infrastrukture, ki so že v teku, omogočajo vzpostavitev bolj povezanega omrežja.

Pomembna priložnost je tudi podpora javnosti ukrepom za razvoj kolesarjenja, zlasti glede urejanja varnih in ločenih površin ter izboljšanja opremljenosti. Območje Bleda je zaradi svoje naravne privlačnosti in turističnega obiska posebej primerno za razvoj rekreativnega kolesarjenja, kar lahko dodano spodbuja rabo kolesa za vsakodnevne opravke.



Kolesarske povezave, ki potekajo čez občino Bled: glavna državna kolesarska povezava G2 ter lokalne povezave LG01, LG02 in LG06.
Vir: BSC Kranj

Prioritete

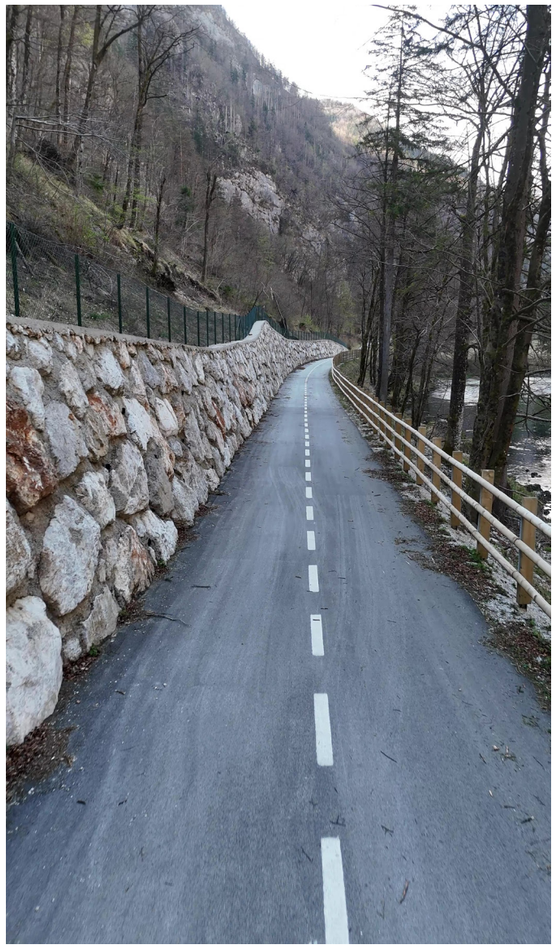
Ključne prioritete Občine Bled na področju kolesarjenja so:

→ **Ureditev/izgradnja varne in povezane kolesarske infrastrukture,** ki je ključna za spodbujanje kolesarjenja kot aktivne mobilnosti.

→ **Varno vodenje kolesarjev skozi naselja in med naselji** (večja varnost vseh udeležencev, zmanjšanje konfliktov in prioritetna obravnava kolesarjev na stičiščih prometnih tokov).

→ **Ureditev podporne infrastrukture in opremljenosti kolesarskih povezav** (kolesarnice ob šolah in postajališčih JPP, parkirišča za kolesa, stojala, servisni stebrički za kolesa, osvetlitev).

→ **Spodbujanje kolesarjenja** kot aktivne mobilnosti in ozaveščanje o njenem pomenu za zdravje.



Strateško vodilo

Varna, povezana in kakovostno urejena kolesarska infrastruktura spodbuja kolesarjenje kot privlačen način dnevne mobilnosti ter pomembno obliko rekreacije in turističnega doživljanja.

Svežnji ukrepov stebra Kolesarjenje

Sveženj ukrepov 1: Sklenjeno in varno kolesarsko omrežje na širšem območju Bleda z navezavo do okoliških naselij ter ključnih znamenitosti

Sveženj ukrepov je usmerjen v vzpostavitev logično povezanega, varnega in jasno razumljivega kolesarskega omrežja. Ključen ukrep predstavlja izdelava načrta vodenja kolesarjev, ki določa prednostne trase in način usmerjanja kolesarjev predvsem na odsekih brez ločene infrastrukture. S tem se izboljšuje orientacija in zmanjšujejo konflikti med različnimi udeleženci v prometu, saj so izbrane poti ustrezno označene in predstavljene. Nadalje ukrepi vključujejo ureditev manjkajočih ali neustreznih odsekov, kjer se vzpostavljajo ločene površine za kolesarje ali kolesarski pasovi na vozišču, ter sistematično odpravo nevarnih oz. kritičnih točk, npr. križišča, prečkanja, s čimer se bistveno izboljšuje prometna varnost.

Sveženj ukrepov 2: Lokalno in državno kolesarsko omrežje

Sveženj ukrepov se osredotoča na razvoj širšega, regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezovanje Bleda z okoliškimi naselji in občinami. Predvideno je urejanje odsekov lokalnih kolesarskih povezav v okviru Gorenjskega kolesarskega omrežja LG01, LG02 in LG06. Hkrati bo občina dejavno sodelovala in podpirala državo pri vzpostavljanju manjkajočih odsekov na glavni državni kolesarski povezavi G2.

Sveženj ukrepov 3: Vzpostavitev podporne infrastrukture za varno in udobno kolesarjenje

Sveženj dopolnjuje razvoj kolesarskega omrežja z zagotavljanjem ustrezne podporne infrastrukture. Predvidena je postavitev servisnih stojal za popravilo koles, polnilnic za e-kolesa ter druge urbane opreme in spremljajočih vsebin, npr. toalet, na kolesarskih postajališčih. Polega tega je predvidena postavitev varovane kolesarnice in/ali naslonov za kolesa, ki omogočajo varno parkiranje koles ter prispevajo k privlačnosti kolesarjenja in njegovi širši uporabi.

Akcijski načrt

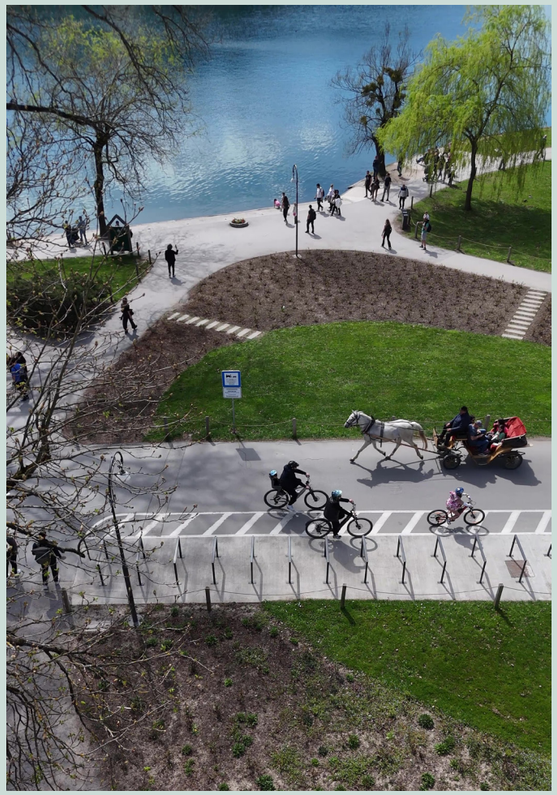
UKREP	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Sveženj ukrepov 1: Sklenjeno in varno kolesarsko omrežje na širšem območju Bleda z navezavo do okoliških naselij ter ključnih znamenitosti					
3.1 Izdelava načrta vodenja kolesarjev in označitev omrežja kolesarskih povezav (strokovna podlaga za kategorizacijo in prioritizacijo lokalne kolesarske mreže z namenom usmerjanja kolesarjev ter določitve ravni infrastrukturnih ureditev na posameznih odsekih)	20.000 EUR	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, JZ Turizem Bled, RAGOR, BSC Kranj, zunanji izvajalec	manj zahtevno	2030
3.2 Ureditev manjkajočih ali neustreznih odsekov kolesarskih povezav (ureditev ločenih površin za kolesarje, zaris kolesarskih pasov na vozišču) – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije	500.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	zelo zahtevno	2033
3.2.1 Ureditev kolesarske povezave med Zgornjo vasjo in Podklancem na Bohinjski Beli (ureditev talnih označb kolesarskega pasu na vozišču)	10.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	manj zahtevno	2027
3.3 Odprava/urejanje nevarnih/kritičnih točk – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije	20.000 EUR/ ureditev	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2030
Sveženj ukrepov 2: Lokalno in državno kolesarsko omrežje					
3.4 Urejanje odsekov lokalnih kolesarskih povezav LG01, LG02 in LG06 (Gorenjsko kolesarsko omrežje GKO)	100.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun, državni proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2026–2033
3.5 Podpora DRSI pri vzpostavitvi manjkajočih odsekov na državni kolesarski povezavi DKP G2	/	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2033
Sveženj ukrepov 3: Vzpostavitev podporne infrastrukture za varno in udobno kolesarjenje					
3.6 Postavitev servisnih stojal za popravilo koles, polnilnic za e-kolesa, urbane opreme in toalet na kolesarskih postajališčih – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije	200.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, JZ Turizem Bled, RAGOR, BSC Kranj	srednje zahtevno	2028
3.7 Postavitev varovanih kolesarnic in/ali naslonov za kolesa – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije	350.000 EUR	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, RAGOR, BSC Kranj	srednje zahtevno	2028

Med pomembnejšimi dosežki Občine Bled na področju hoje in kolesarjenja izstopa zaprtje dela Jezerske promenade za motorni promet od postajališča za kočije do Casinoja Bled, s čimer se je izboljšala kakovost javnega prostora ob jezeru. Del promenade je prevozen le dostavnim vozilom v omejenem časovnem okviru.

Vozila so bila umaknjena iz Riklijevega parka pod Vilo Rikli. Parkirna mesta so bila odstranjena pred Festivalno dvorano Bled, na prostoru pred Zdraviliškim parkom pa velja nov parkirni režim, kjer je po novi ureditvi na voljo 40 parkirnih mest za motoriste in 4 za invalide.

Leta 2018 so se z izgradnjo severne razbremenilne ceste sanirale oz. izdelale mešane površine za pešce in kolesarje. Od leta 2022 poteka tudi izgradnja kolesarske povezave Bled–Bohinj, s katero se izboljšujeta povezanost in varnost kolesarskega omrežja. Povezava je na odseku Bled–Obrne označena po obstoječih cestah, na odsekih Obrne–Soteska in Soteska–Bohinjska Bistrica pa sta bili zgrajeni novi trasi kolesarske povezave.

Občina Bled spodbuja tudi trajnostne potovalne navade otrok in mladih. Vključena je v projekt Pešbus, ki učencem omogoča varen prihod v šolo po organiziranih peš poteh v spremstvu odraslih prostovoljcev.





IV. steber mobilnosti: Javni potniški promet

Učinkovit in dostopen JPP je ključen za zagotavljanje trajnostne mobilnosti na Bledu, saj omogoča zmanjševanje prometnih obremenitev, izboljšuje kakovost bivanja prebivalcev ter prispeva k boljši izkušnji obiskovalcev. Občina Bled se sooča z izrazitimi turističnimi tokovi, zaradi česar je vloga javnega prevoza še toliko pomembnejša. Čeprav imata hoja in kolesarjenje pomembno vlogo, brez učinkovitega javnega prevoza trajnostna mobilnost ne more v celoti zaživeti. Javni promet omogoča dostopne, zanesljive in okoljsko sprejemljive prevoze za prebivalce in obiskovalce ter zmanjšuje pritisk motornega prometa na občutljivo naravno okolje.

Z nadgradnjo JPP bi se zmanjšala odvisnost od osebnih avtomobilov, kar bi prispevalo k zmanjšanju emisij, hrupa in obremenitev prostora. Posebej pomembno je upravljanje prihodov turistov, kjer lahko učinkovit javni promet, npr. parkirišča P + R, shuttle prevozi, boljša informiranost, bistveno prispeva k razbremenitvi jezerske sklede in drugih najbolj obremenjenih območij. S tem javni promet postaja eden ključnih stebrov trajnostnega razvoja Bleda, ki hkrati izboljšuje kakovost bivanja lokalnega prebivalstva in doživljanje destinacije za obiskovalce.



Dosežki

V občini Bled je bilo na področju JPP v zadnjih letih uvedenih več pomembnih ukrepov, predvsem v povezavi z upravljanjem turističnih tokov. Vzpostavljeni so bili sezonski shuttle prevozi, npr. Bled Bus s štirimi linijami in Zimski Bled Bus, ki prispevajo k razbremenitvi najbolj obremenjenih območij, na voljo pa so tudi prevozi za ranljive skupine Prostofer. Opazna je rast števila potnikov na Bohinjski progi, ki jo spremlja modernizacija infrastrukture in voznega parka. Dobro je razvita avtobusna povezava na relaciji Bled–Lesce–Radovljica, izboljšujejo pa se tudi povezave na širši relaciji Ljubljana–Bled–Bohinj, zlasti v turistični sezoni. Z anketo, izvedeno med osnovnošolci, je bilo ugotovljeno, da jih 30 % v šolo pride s šolskim avtobusom oz. kombijem.

Pregled stanja

Delež uporabe JPP je kljub dosežkom relativno nizek. Med ključnimi izzivi so prenizka frekvenca voženj in prezasedenost vozil v času turistične sezone, pomanjkanje kapacitet za prevoz koles na vlakih ter neustrezna lokacija glavne avtobusne postaje Bled. Neustrezen potek tras, slaba povezanost z okoliškimi naselji ter pomanjkljiva integracija med avtobusnim in železniškim prometom dodatno zmanjšujejo privlačnost JPP. Prisotne so tudi logistične težave avtobusov v naseljih in ob turističnih točkah ter pomanjkljivosti v upravljanju sistema, npr. neobstoječa rezervacija vozovnic, neenotni rezervacijski sistemi, zapleten nakup vozovnic ipd.

Število potnikov, ki uporabljajo železniški promet na območju Bleda, v zadnjih letih izrazito narašča. V letu 2024 je bilo na železniški postaji Bled Jezero zabeleženih 92.267 vstopov in izstopov, kar je skoraj dvakrat več kot leto prej. Trend rasti je opazen že daljše obdobje, saj se je število potnikov od leta 2019, kljub vmesnemu upadu v času epidemije, postopno povečevalo.



Število potnikov na železniški postaji Bled Jezero

2019	2020	2021	2022	2023	2024
45.461	20.209	26.930	36.583	48.422	92.267

Vir: Slovenske železnice

V letu 2025 je bilo po podatkih Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) na avtobusnih postajališčih v občini Bled evidentiranih 124.820 validacij vozovnic. Največ jih je bilo zabeleženih na postajališčih Bled Union (52.621) in Bled (46.074), ki skupaj predstavljata približno 70 % vseh vstopov. To potrjuje, da se večina avtobusnih potovanj začne ali zaključi v neposredni bližini središča kraja, kjer so skoncentrirane ključne turistične, storitvene in prometne funkcije. Ostala postajališča beležijo bistveno manjše število vstopov, kar kaže na slabšo razpršenost uporabe javnega prevoza po celotni občini.

Število validiranih vstopnic na avtobusnih postajališčih v občini Bled v letu 2025

Postaja	Št. validacij vozovnic
Bled Union	52.621
Bled	46.074
Bohinjska Bela	6.249
Bled Mlino	3.922
Podhom	3.322
Rečica pri Bledu	3.007
Rečica pri Bledu LIP	2.919
Bohinjska Bela vojašnica	1.542
Zasip	1.428
Ribno	1.406
Bled Gmajna	864
Bled Petrol	430
Sebenje pri Bledu	405
Koritno pri Bledu	209
Vahtnica	166
Bodešče	135
Obrne	121
Skupaj	**124.820**

Vir: DUJPP



Pomembno vlogo pri zagotavljanju dostopnosti ima tudi projekt Prostofer, ki omogoča brezplačne prevoze za starejše. V letu 2025 je bilo v občini Bled opravljenih 330 prevozov, skupno pa je bilo prevoženih 14.593 kilometrov, kar pomeni povprečno 6,3 prevoza tedensko. V začetku leta 2026 je bilo v sistem vključenih 16 prostovoljnih voznikov (prostoferjev), ki prevoze izvajajo z električnim vozilom, kar dodatno prispeva k trajnostni naravnanosti storitve.

V poletnih mesecih (julija in avgusta) so na Bledu in v okolici organizirani shuttle prevozi za lokalne prebivalce in turiste. Vzpostavljene so tri linije: po vaseh, okoli jezera in na Pokljuko.



Projekt Prostofer omogoča brezplačne prevoze starejših.

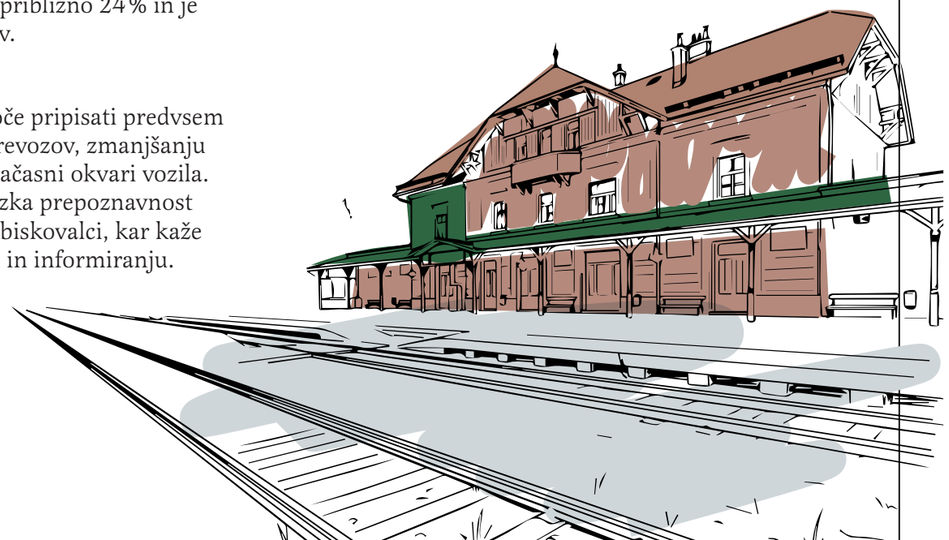
Število potnikov na sezonskih shuttle prevozih

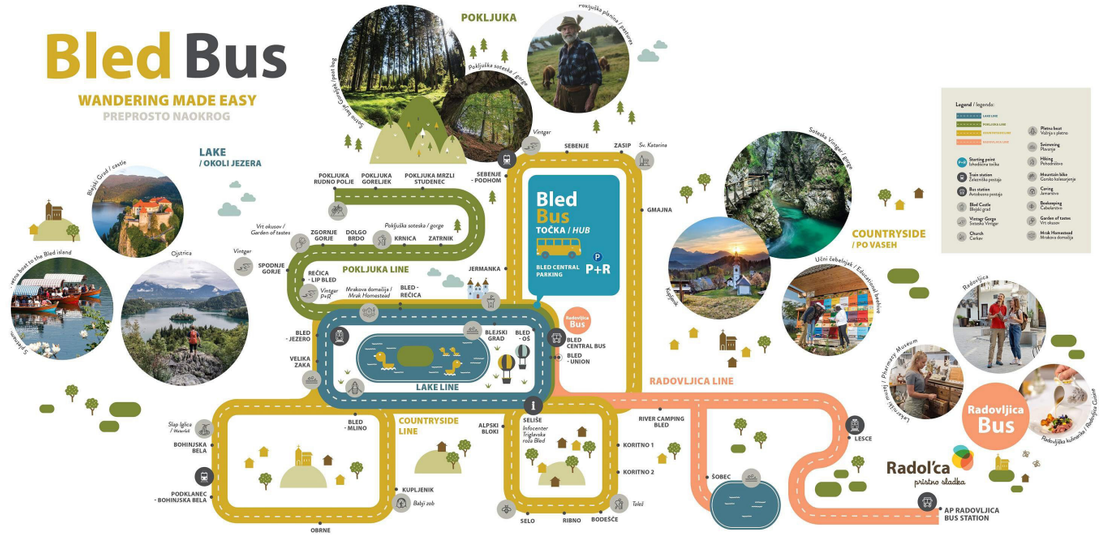
	Po vaseh	Okoli jezera	Pokljuka	Linije skupaj
Julij 2023	4.401	2.690	2.404	9.495
Avgust 2023	3.848	4.301	2.576	10.725
Julij 2024	3.303	3.683	4.236	11.222
Avgust 2024	4.433	3.859	2.660	10.952
Julij 2025	3.228	3.957	1.222	8.407
Avgust 2025	3.306	3.952	1.215	8.473

Vir: JZ Turizem Bled

V glavni turistični sezoni (julija–avgusta) je Bled Bus leta 2023 prepeljal nekaj več kot 20.000 potnikov, leta 2024 približno 22.000, v letu 2025 pa se je število potnikov zmanjšalo za približno 24 % in je znašalo slabih 17.000 potnikov.

Upad števila potnikov je mogoče pripisati predvsem spremembam v organizaciji prevozov, zmanjšanju števila voženj na Pokljuko in začasni okvari vozila. Pomemben dejavnik je tudi nizka prepoznavnost organiziranih prevozov med obiskovalci, kar kaže na potrebo po boljši promociji in informiranju.





Organizirani prevozi med poletjem (Shuttle Bled Bus) na Bledu in Pokljuki.
Vir: JZ Turizem Bled

Priložnosti

Občina ima velik potencial za razvoj sodobnega in učinkovitega sistema JPP. Posodobitve Bohinjske proge in izboljšanje avtobusnih povezav predstavljajo pomembno osnovo za nadaljnji razvoj. Pomembna priložnost je tudi visoka naklonjenost javnosti izboljšavam JPP, zlasti glede povečanja frekvenc, uvedbe novih linij ter razvoja prevozov na zahtevo za odmaknjena območja in ranljive skupine. Nadaljnji razvoj lahko temelji tudi na nadgradnji sezonskih prevozov in večji integraciji različnih oblik mobilnosti, kar je še posebej pomembno v kontekstu turistične obremenitve območja.

Prioritete

Ključne prioritete Občine Bled na področju JPP so:

→ **Izboljšanje JPP** (učinkovitost, večja frekvenca, boljša povezljivost, finančna vzdržnost, promocija uporabe).

→ **Okrepljeni sezonski prevozi** (frekvence, kapacitete).

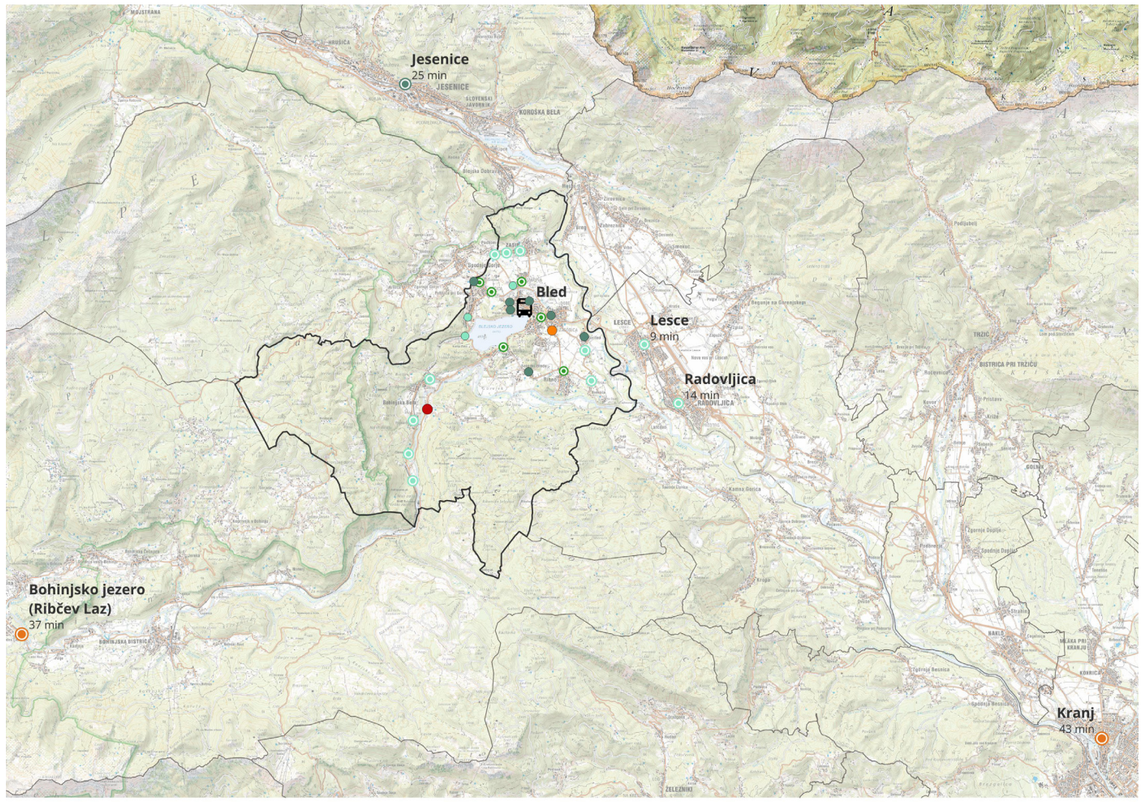
→ **Digitalna informacijska podpora** (aplikacija, prikazovalniki na postajališčih, integracija voznih redov, rezervacije, enostavno plačevanje).

→ **Prenova glavne avtobusne postaje/ premik na ustreznejšo lokacijo.**

→ **Vzpostavitev javnega prevoza čez jezero.**

→ **Povezava središča Bleda z železniško postajo Bled Jezero in železniško postajo Lesce-Bled** (celoletni lokalni prevozi, usklajeni z vlaki).

Dostopnost postajališč JPP – izhodišče je osrednja avtobusna postaja na Bledu



Vir kartografske podlage: Državna topografska karta merila 50 000 (GURS, 2026)
Vir podatkov: OpenStreetMap, 2026

Strateško vodilo

Sodoben, učinkovit in uporabnikom prilagojen JPP krepi povezanost Bleda z okolico, regijo in širše ter spodbuja njegovo uporabo.

Svežnja ukrepov stebra JPP

Sveženj ukrepov 1: Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa

Sveženj ukrepov je usmerjen v vzpostavitev sodobne, funkcionalne in uporabnikom prijazne infrastrukture JPP. Ključni projekt predstavlja gradnja nove avtobusne postaje Bled na ustreznejši lokaciji, ki bo zasnovana kot večmodalna točka z urejenimi čakališči, peroni, možnostjo nakupa vozovnic, sanitarijami, informacijami o voznih redih in varno kolesarnico. Takšna ureditev bo izboljšala uporabniško izkušnjo in omogočila boljšo povezavo med različnimi oblikami mobilnosti. Poleg tega sveženj vključuje tudi celovito prenovo avtobusnih postajališč, kjer se poudarek namenja večji varnosti, boljši opremljenosti in enotni podobi prostora, kar prispeva k večji privlačnosti in uporabi javnega prevoza.

Sveženj ukrepov 2: Načrtovanje in razvoj javnega potniškega prometa

Drugi sveženj ukrepov se osredotoča na vsebinsko nadgradnjo in širitev sistema JPP, zlasti v povezavi s turističnimi tokovi in dostopnostjo. Pomemben ukrep je vzpostavitev prevozov med parkirišči in jezersko skledo, s čimer se zmanjšuje prometna obremenitev v najbolj občutljivih območjih. Predvideno je sodelovanje z državnimi institucijami za izboljšanje povezljivosti Bleda z regijo, za uskladitev avtobusnih in železniških voznih redov ter nadgradnjo sezonskih avtobusnih povezav, prilagojenih turističnim potrebam. Ključno je tudi boljše povezovanje z železniškim prometom, z uvedbo avtobusne povezave med postajo Bled Jezero in središčem Bleda, dolgoročno pa z načrtovanjem nove železniške povezave Lesce-Bled–Bled Jezero. Sveženj vključuje še razvoj prevozov na klic za ranljive skupine, inovativne rešitve, kot je linija javnega prevoza po jezeru ter preveritev možnosti uvedbe žičniške povezave do Zatrnika in čez Stražo do jezera. Pomemben vidik je tudi vzpostavitev stabilnega modela financiranja lokalnih turističnih prevozov, kar omogoča njihovo dolgoročno in učinkovito delovanje.

Akcijski načrt

UKREP	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Sveženj ukrepov 1: Izboljšanje infrastrukture javnega potniškega prometa					
4.1 Izgradnja nove avtobusne postaje Bled z vso ustrezno infrastrukturo večmodalne točke	3.000.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	zelo zahtevno	2033
4.2 Celovito urejanje avtobusnih postajališč – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije	50.000 EUR/ ureditev	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2030
Sveženj ukrepov 2: Načrtovanje in razvoj javnega potniškega prometa					
4.3 Vzpostavitev in delovanje sistema prevozov med parkirišči in jezersko skledo	200.000 EUR/ leto	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	letno
4.4 Sodelovanje z DUJPP glede izboljšanja dostopnosti in povezljivosti Bleda z JPP	/	zunanji viri	DUJPP	srednje zahtevno	2026–2033
4.5 Nadgradnja sezonskih avtobusnih povezav za potrebe turizma	/	občinski proračun, zunanji viri	DUJPP, Občina Bled, JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	letno
4.6 Vzpostavitev avtobusne povezave med železniško postajo Bled Jezero in središčem Bleda	/	zunanji viri	DUJPP	srednje zahtevno	letno
4.7 Prostorska umestitev in izgradnja nove železniške proge Lesce-Bled–Bled Jezero	/	državni proračun	država	zelo zahtevno	2026–
4.8 Nadgradnja prevozov na klic	50.000 EUR	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, DUJPP	srednje zahtevno	letno
4.9 Vzpostavitev linije JPP po jezeru	1.000.000 EUR	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, zunanji izvajalec	srednje zahtevno	2027–2033
4.10 Preveritev možnosti za izgradnjo žičnice do Zatrnika in čez Stražo do jezera	50.000 EUR	zunanji viri	zunanji izvajalec	zelo zahtevno	2033
4.11 Vzpostavitev sheme financiranja za izvajanje lokalnih turističnih prevozov	2.000 EUR	zunanji viri	JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	2028

Občina Bled za ohranjanje dostopnega JPP skrbi z brezplačnimi prevozi za občane.

Konec leta 2020 je zaživel projekt Prostofer – trajnostni vseslovenski prostovoljni projekt za namen mobilnosti starejših občanov, socialno šibkejših seniorjev oz. posameznikov v tretjem življenjskem obdobju, ki nimajo lastnega prevoza. Storitev je za uporabnike popolnoma brezplačna, izvajajo pa jo vozniki prostovoljci. V letu 2025 so vozniki opravili več kot 14 tisoč kilometrov voženj.



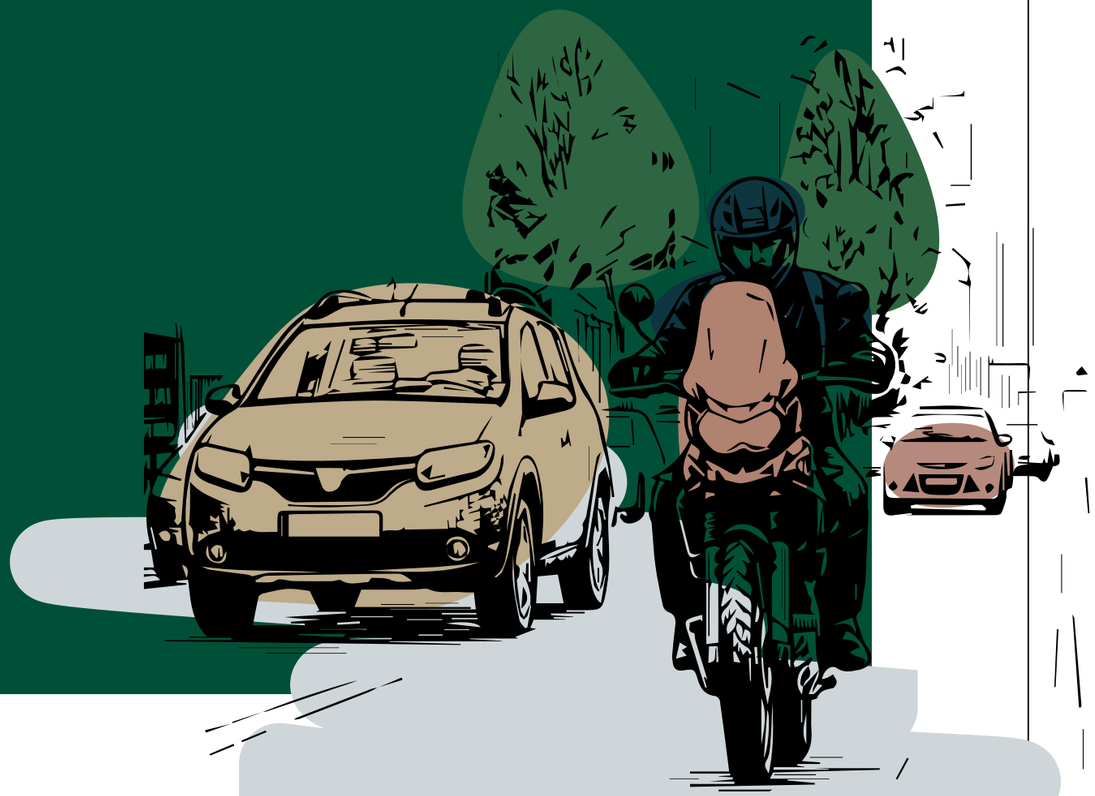
Od leta 2022 so v visoki turistični sezoni na Bledu za domačine in obiskovalce na voljo brezplačni prevozi z Bled Busom, ki vozijo po treh linijah: okoli jezera, po okoliških vaseh in do Pokljuke. Liniji Okoli Jezera in Po vaseh financira JZ Turizem Bled, prevoze do Pokljuke pa občini Bled in Gorje ter JZ Triglavski narodni park.



Leta 2026 se je na blejske ulice in ceste podal električni minibus, poimenovan Tinček. Ta predstavlja brezplačen prevoz in je primarno namenjen starejšim občanom ter gibalno oviranim, ki se bodo na ta način lažje gibali po kraju in dostopali do javnih storitev. Brezplačne vožnje z električnimi vozili zagotavlja Občina Bled, nakup vozil pa je sofinanciral Eko sklad, Slovenski okoljski javni sklad.

V. steber mobilnosti: Motorni in mirujoči promet

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



Dosežki

Občina Bled je na področju upravljanja motornega prometa že izvedla več pomembnih ukrepov. Med ključnimi dosežki izstopa izgradnja severne razbremenilne ceste, ki je delno že razbremenila promet, predvsem v smeri Gorje–Vintgar. Uvedeni so bili ukrepi za umirjanje prometa, kot so merilniki hitrosti in hitrostne ovire, ki lokalno izboljšujejo varnost, ter sezonske omejitve motornega prometa na najbolj obremenjenih območjih (Velika Zaka, Mlino, del Veslaške promenade). Pomemben korak predstavlja tudi ureditev P + R centralnega parkirišča ter uvedba Blejske kartice kot parkirne dovolilnice.

Pregled stanja

Motorni promet ostaja izrazito prevladujoč način mobilnosti, kar se odraža v veliki prometni obremenjenosti, zastojih na glavnih vpadnicah in objezerski skledi ter slabši dostopnosti v turistični sezoni. Dodatno obremenitev povzročajo turistični tokovi, ki se pogosto preusmerjajo še na podeželske ceste.

Pomembne izzive predstavljajo tudi neustrezen parkirni režim (pomanjkanje informacij o zasedenosti, neustrezne lokacije parkirnih mest, cenovna politika), nepravilno parkiranje in slabo urejena ter vzdrževana cestna infrastruktura. Na nekaterih odsekih in križiščih so prisotne varnostne pomanjkljivosti, prav tako pa promet dodatno otežujejo logistične težave (predvsem avtobusni promet), neustrezne prometne ureditve in naraščajoča stopnja motorizacije. Nizka zasedenost vozil in velik delež poti, opravljenih z avtomobilom, dodatno prispevata k prometnim obremenitvam in negativnim vplivom na okolje in kakovost bivanja.

S štetjem prometa na izbranih lokacijah v novembru 2025 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti dosega 80,5 %. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 84,3 %. Povprečna zasedenost osebnega avtomobila je v času prometnih konic zgolj 1,45 osebe na vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov pelje samih, brez sopotnikov.



P+R Centralno parkirišče Bled

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Bled, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebnem avtomobilu pripelje samih (81 %), 10 % zaposlenih v osebnem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike, 1 % zaposlenih pa se v avtomobilu pripelje kot sopotnik. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 31 % osnovnošolcev.

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbranih lokacijah je razvidno, da prebivalci občine Bled za opravljanje vsakodnevnih potovanj še vedno v večini uporabljajo osebne avtomobile. Večina anketiranih v splošni anketi o prometu meni, da se pretočnost prometa slabša (83 %), obenem pa se izboljšuje število parkirišč (43 %).

Za urejen mirujoč promet je bila pomembna ureditev centralnega parkirišča ob severni razbremenilni cesti, ki sprejme večje število osebnih avtomobilov, urejena pa so bila tudi parkirna mesta za avtodome in avtobuse. Število plačanih parkirnin na javnih parkiriščih v občini je doseglo vrh v letu 2023, v zadnjih letih pa je zaznan rahlo upadajoč trend, kar lahko nakazuje spremembe v prometnih navadah ali cenovni politiki.



Priložnosti

Občina ima dobre priložnosti za postopno zmanjševanje odvisnosti od motornega prometa. Med ključnimi je visoka naklonjenost javnosti ukrepom za zmanjševanje števila avtomobilov ter umirjanje prometa v naseljih. To omogoča lažje uvajanje ukrepov za trajnostno mobilnost in prerazporeditev prometnega prostora.

Pomembna priložnost je tudi boljše upravljanje mirujočega prometa, zlasti v urbanih naseljih, in nadaljnje omejevanje motornega prometa v turistični sezoni. Z ustreznim upravljanjem in digitalizacijo prometa je mogoče izboljšati pretočnost, zmanjšati zastoje in optimizirati uporabo obstoječe infrastrukture.

Prioritete

Ključne prioritete na področju motornega in mirujočega prometa so:

→ **Razbremenitev Bleda z izgradnjo južne razbremenilne ceste.**

→ **Delni umik motornega prometa iz okolice jezera** (razvoj trajnostne mobilnosti ob ohranjanju identitete Bleda).

→ **Ureditev parkirne problematike** (manjši P + R na vpadnicah, degradiranih območjih s ponudbo shuttle prevozov in izposojo koles, parkirne hiše izven in na Bledu).

→ **Digitalizacija upravljanja prometa.**

→ **Umirjanje prometa in ustrezen nadzor za izboljšanje varnosti** (zmanjševanje konfliktnih situacij med motornimi vozili, kolesarji in pešci, fizične ovire za umiritev motornega prometa, cone z omejitvijo hitrosti, območja umirjenega prometa).

→ **Izboljšanje cestne infrastrukture za izboljšanje varnosti in pretočnosti.**

Strateško vodilo

> **Varen, urejen in učinkovit prometni sistem, temelječ na trajnostni mobilnosti, Bled in ostala naselja razbremenjuje motornega prometa ter prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja.**

Svežnji ukrepov stebra Motorni in mirujoči promet

Sveženj ukrepov 1: Umirjanje prometa in izboljšanje prometne varnosti

Predvidena je ureditev območij umirjenega prometa z ustreznimi prometnimi režimi, ki dajejo večjo prednost pešcem in kolesarjem ter zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče. Dodatno se urejajo območja skupnega prometnega prostora t. i. shared space, kjer se različni udeleženci enakovredno vključujejo v prostor, kar spodbuja previdnejšo vožnjo in boljšo rabo javnega prostora.

Sveženj ukrepov 2: Rekonstrukcija in posodobitve cestne infrastrukture

Sveženj vključuje celovito rekonstrukcijo cestne infrastrukture, kot so prenove cestišč in križišč, sanacije mostov in podvozov ter širitve vozišč na kritičnih odsekih. Pomemben del predstavlja tudi redno vzdrževanje cest, ki zagotavlja dolgoročno funkcionalnost infrastrukture in večjo prometno varnost.

Sveženj ukrepov 3: Južna razbremenilna cesta

Sveženj predstavlja enega ključnih infrastrukturnih projektov za razbremenitev motornega prometa na Bledu. Izgradnja južne razbremenilne ceste bo preusmerila tranzitni promet iz središča kraja, zlasti na relaciji Lesce–Bled–Bohinj, kar bo zmanjšalo prometne zastoje in izboljšalo kakovost bivanja. Po njeni izgradnji je predvidena tudi transformacija prometnih površin na Cesti svobode, kjer se bo prostor postopno preoblikoval v bolj trajnostno naravnan in prijazen za pešce ter druge oblike mobilnosti.

Sveženj ukrepov 4: Upravljanje prometa

Sveženj ukrepov se osredotoča na bolj učinkovito upravljanje prometnih tokov, zlasti v kontekstu turističnih obremenitev. Predvidena je vzpostavitev režima dostopnosti za turistične avtobuse, ki vključuje rezervacijski sistem (z namenom omejitve števila avtobusov, ki lahko sočasno dostopajo do naselja Bled) in jasno določene vstopno-izstopne točke (točke, kjer potniki vstopajo ali izstopajo iz avtobusa), s čimer se izboljšuje organizacija prometa ter zmanjšujejo zastoji. Pomemben vidik je tudi upravljanje dostave, ki vključuje pripravo Načrta upravljanja mestne logistike, uvedbo časovnih oken in omejevanje dostavnega prometa v najbolj obremenjenih območjih.

Sveženj ukrepov 5: Sistem upravljanja mirujočega prometa

Ta sveženj ukrepov naslavlja celostno ureditev parkirnega sistema v občini. Vključuje pripravo Načrta izvajanja parkirne politike, ki bo določil ustrezen režim parkiranja za različne skupine uporabnikov. Pomemben korak predstavlja digitalizacija sistema z uvedbo informiranja o zasedenosti parkirišč v realnem času, kar omogoča bolj učinkovito usmerjanje prometa. Predvidena je tudi preveritev možnosti vzpostavitve novih P + R parkirišč ter zagotavljanje dodatnih parkirnih kapacitet na ustreznih lokacijah ob hkratnem ukinjanju neprimernih parkirnih površin. Posebna pozornost je namenjena urejanju parkirišč za turistične avtobuse in avtodome, kar prispeva k boljšemu upravljanju turističnih tokov ter razbremenitvi prostora.



Primer transformacije prometnih površin na Cesti svobode po izgradnji južne razbremenilne ceste. Vizualizacija LUZ, d.d.

Akcijski načrt

UKREP	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Sveženj ukrepov 1: Umirjanje prometa in izboljšanje prometne varnosti					
5.1 Ureditev območij umirjenega prometa za izboljšanje prometne varnosti in dvig kakovosti bivanja (prometni režim) – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije	200.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2033
5.2 Ureditev skupnega prometnega prostora (t. i. shared space) – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije	100.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2032
Sveženj ukrepov 2: Rekonstrukcija in posodobitve cestne infrastrukture					
5.3 Celovita rekonstrukcija cestne infrastrukture – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije	2.000.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2026–2033
5.4 Redno vzdrževanje cestne infrastrukture	500.000 EUR/leto	občinski proračun	Občina Bled	manj zahtevno	letno
Sveženj ukrepov 3: Južna razbremenilna cesta					
5.5 Izgradnja južne razbremenilne ceste za razbremenitev središča Bleda	50.000.000 EUR (skupna vrednost projekta) 8 % financira Občina Bled	državni proračun, občinski proračun	država, Občina Bled	zelo zahtevno	2026–2033
5.6 Transformacija prometnih površin na Cesti svobode (po izgradnji JRC)*	750.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	zelo zahtevno	po JRC
Sveženj ukrepov 4: Upravljanje prometa					
5.7 Vzpostavitev režima dostopnosti za turistične avtobuse (rezervacijski sistem z namenom omejitve števila avtobusov in jasna določitev postajališč – vstopno-izstopnih točk)	25.000 EUR	zunanji viri	JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	2026–2033
5.8 Rezervacija cest za lokalni promet (prometna signalizacija) z namenom zaščite lokalnih cest pred tranzitnim prometom	30.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	manj zahtevno	2026–2033
5.9 Upravljanje dostave	20.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled, JZ Turizem Bled	srednje zahtevno	2033

UKREP	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Sveženj ukrepov 5: Sistem upravljanja mirujočega prometa					
5.10 Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike	25.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2029
5.11 Digitalizacija in vzpostavitev sistema informiranja o zasedenosti parkirišč	300.000 EUR	občinski proračun	Občina Bled	zelo zahtevno	2026–2033
5.12 Preveritev prostorskih možnosti za vzpostavitev novih P + R parkirišč	80.000 EUR za celotno obdobje	občinski proračun	Občina Bled	srednje zahtevno	2028
5.13 Zagotovitev novih parkirnih kapacitet in ukinitev neustreznih - na območju občine Bled - na obrobju in izven občine (P+R)	5.000.000 EUR	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, zunanji izvajalec	zelo zahtevno	2028–
5.14 Ureditev parkirišč za turistične avtobuse in avtodome	1.000.000 EUR	občinski proračun, zunanji viri	Občina Bled, zunanji izvajalec	zelo zahtevno	2028–

*Ukrep se ponovi v stebru Hoja.

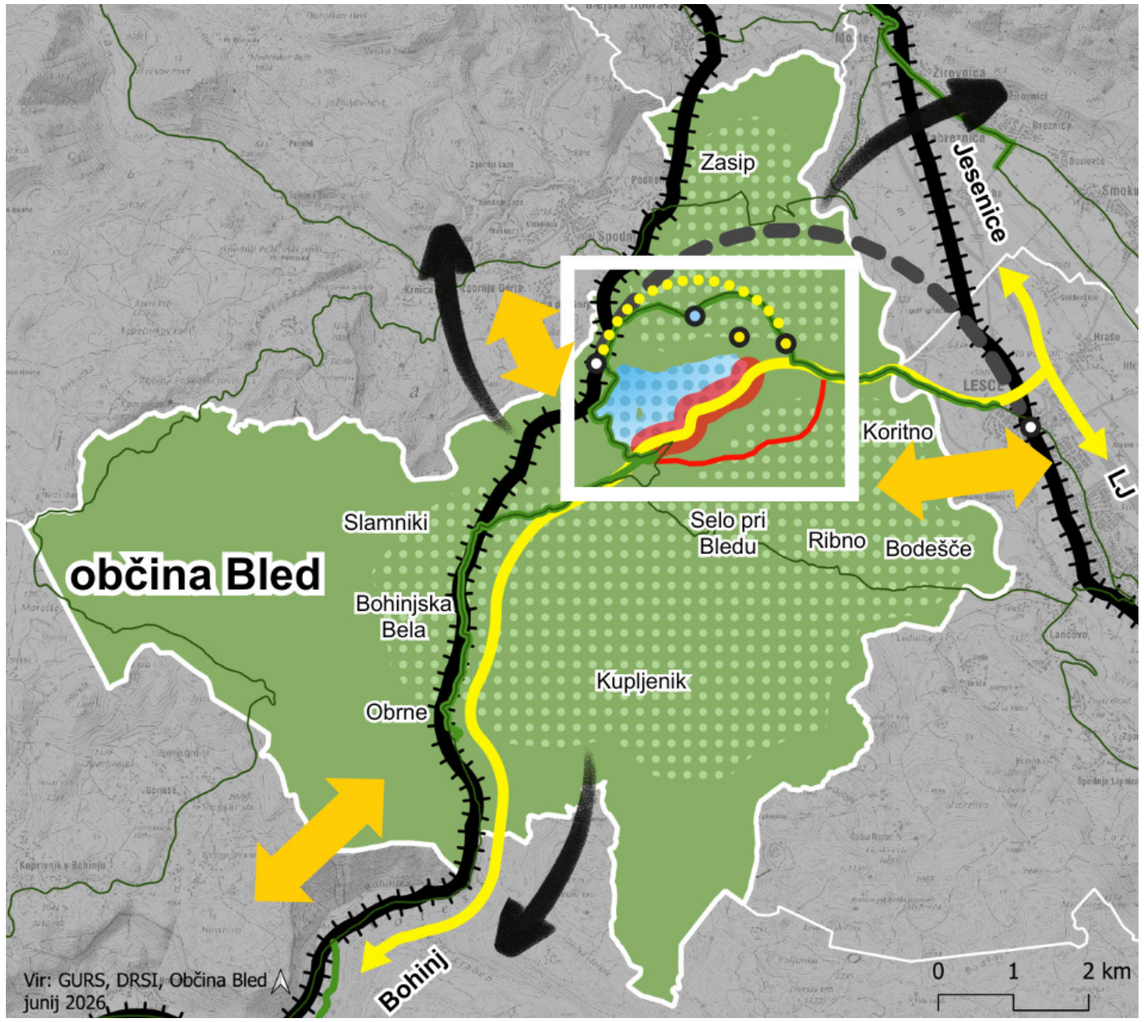
Severna razbremenilna cesta, ki je bila zgrajena leta 2018, je razbremenila promet skozi središče Bleda v smeri gradu, Gorij in Pokljuke.

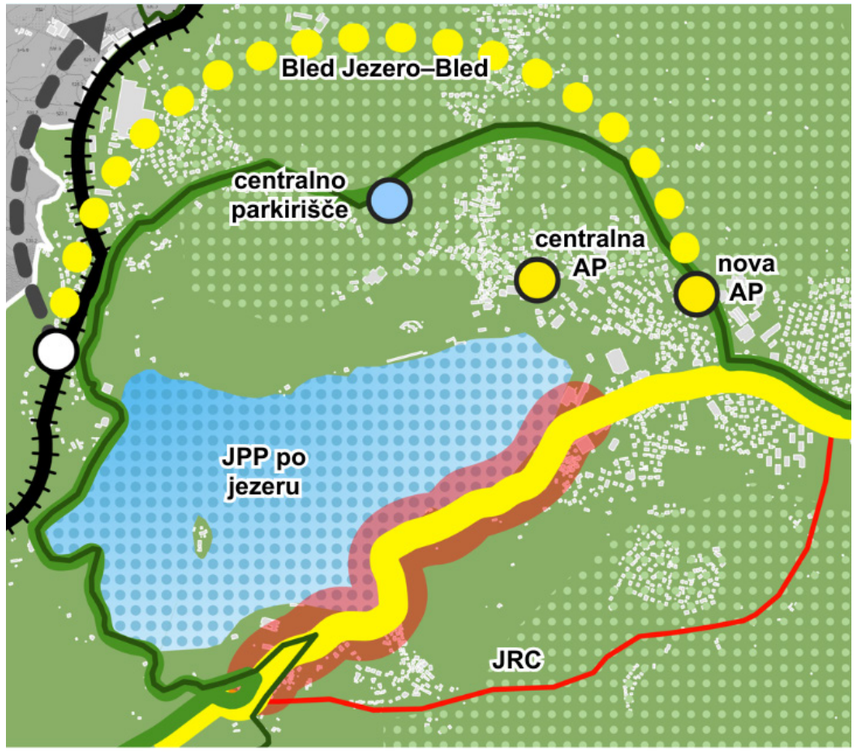
Poleti 2025 se je odprlo večje centralno parkirišče pod blejskim gradom, na Rečiški cesti 2, ki zasleduje strateške usmeritve Občine Bled – postopen umik vozil iz jezerske sklede in središča kraja. Centralno parkirišče sprejme 199 osebnih vozil, 11 mest je rezerviranih za invalide, 15 za avtodome, na voljo pa je tudi 6 polnilnic za električna vozila. Krajinska ureditev parkirišča je zajemala zasaditev 77 novih dreves in 910 grmovnic.

Leta 2025 je bila vzpostavljena tudi nova platforma za parkirišča na Bledu parking.bled.si. Na njej so združene vse informacije o javnih parkirnih mestih v občini Bled, zemljevid parkirišč in cenik. Domačini si na platformi lahko priskrbijo tudi letno dovolilnico za parkiranje.

V visoki turistični sezoni so vzpostavljene zapore lokalnih cest, hkrati pa poteka usmerjenje prometnih tokov z namenom zaščite lokalnega prebivalstva. Usmerjanje prometa in zapore lokalnih cest so vzpostavljene v Veliki Zaki, na Mlinem, Mačkovcu in Koritnem.

Sintezna karta trajnostne mobilnosti







Vir: PRC, 2026

Spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije

Spremljanje in vrednotenje ukrepov akcijskega načrta sta ključna elementa izvajanja OCPS, ki omogočata celovit vpogled v potek procesa, preverjanje doseženih rezultatov in ocenjevanje učinkov izvedenih ukrepov, hkrati pa tudi pravočasno zaznavanje potreb po prilagoditvah za doseganje zastavljenih ciljev, usklajevanje dejavnosti z razpoložljivimi viri ter zagotavljanje preglednega izvajanja ukrepov v odnosu do javnosti.

Za spremljanje uspešnosti ukrepov in doseganja ciljev je bil v okviru priprave OCPS določen nabor kazalnikov, ki obravnava vsa ključna področja mobilnosti v občini. Kazalniki temeljijo na objektivnih, enostavno merljivih podatkih s področja prometa in prometne varnosti, obenem pa so standardizirani in omogočajo časovno primerljivost. Podrobneje so predstavljeni v Načrtu spremljanja kazalnikov, kjer so opredeljeni tudi drugi pomembni parametri, kot na primer način zbiranja podatkov, metodologija merjenja, pogostost spremljanja in odgovornosti za izvajanje spremljanja kazalnikov.

Kazalniki in ciljne vrednosti za leto 2033

Steber mobilnosti: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2025)	CILJNA VREDNOST (leto 2033)
Delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta	obvezni kazalnik	Občina Bled	tretje, peto in sedmo leto po sprejetju OCPS	/	min. 80,0 % ukrepov iz akcijskega načrta
Dolžine poti na delo (delež zaposlenih, ki živijo v določeni oddaljenosti od delovnega mesta)	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	do 2 km: 12 % 2–5 km: 19 % 5–10 km: 35 % 10–30 km: 30 % nad 30 km: 4 %	ciljne vrednosti niso določene
Delež delovno aktivnega prebivalstva (med delovno sposobnim prebivalstvom), ki dela v občini prebivališča (v občini Bled)	neobvezni kazalnik	podatki SURS	po potrebi	37,6 %	40,0 %
Delež turističnih obiskov po destinaciji Bled, opravljenih z uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, uporaba avtobusa in vlaka	neobvezni kazalnik	podatki JZ Turizem Bled	po potrebi	48,0 %	53,0 %

Steber mobilnosti: HOJA

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2025)	CILJNA VREDNOST (leto 2033)
Delež hoje med prometnimi načini na glavnih prometnicah v občini	obvezni kazalnik	kordonsko štetje prometa	letno	4,0 %	6,0 %
Delež hoje pri poteh v šolo	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	29,6 %	32,0 %
Delež otrok, ki v šolo prihajajo aktivno, brez spremstva odraslih (peš ali s kolesom)*	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	35,5 %	39,5 %
Delež hoje pri poteh na delo	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	5,5 %	10,0 %

*Enak kazalnik tudi v stebru kolesarjenje.

Steber mobilnosti: KOLESARJENJE

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2025)	CILJNA VREDNOST (leto 2033)
Delež kolesarjenja med prometnimi načini na glavnih prometnicah v občini	obvezni kazalnik	kordonsko štetje prometa	letno	1,9 %	6,5 %
Delež kolesarjenja pri poteh v šolo	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	9,1 %	11,0 %
Delež otrok, ki v šolo prihajajo aktivno, brez spremstva odraslih (peš ali s kolesom)*	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	35,5 %	39,5 %
Delež kolesarjenja pri poteh na delo	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	0,0 %	5,0 %

*Enak kazalnik tudi v stebru hoja.

Steber mobilnosti: JAVNI POTNIŠKI PROMET

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2025)	CILJNA VREDNOST (leto 2033)
Delež uporabe JPP med prometnimi načini na glavnih prometnicah v občini	obvezni kazalnik	kordonsko štetje prometa	letno	8,8 %	12,0 %
Delež uporabe JPP pri poteh v šolo	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	29,9 %	32,0 %
Delež uporabe JPP pri poteh na delo	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	1,4 %	5,0 %
Število potnikov na avtobusih prevoznika Arriva, ki na avtobus vstopijo v občini Bled	neobvezni kazalnik	podatki DUJPP	po potrebi	124.820 potnikov/ leto	135.000 potnikov/ leto
Število opravljenih prevozov na klic v občini Bled	neobvezni kazalnik	Občina Bled in Prostofer	po potrebi	330 prevozov/leto	500 prevozov/leto

Steber mobilnosti: MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

KAZALNIK	TIP KAZALNIKA	METODA SPREMLJANJA	ČASOVNICA	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto 2025)	CILJNA VREDNOST (leto 2033)
Delež uporabe osebnih in tovornih vozil med prometnimi načini na glavnih prometnicah v občini	obvezni kazalnik	kordonsko štetje prometa	letno	84,9 %	74,9 %
Delež uporabe osebnih vozil pri poteh v šolo	obvezni kazalnik	anketa v OŠ	letno	31,4 %	25,0 %
Delež uporabe osebnih vozil pri poteh na delo	obvezni kazalnik	anketa med zaposlenimi	letno	91,8 %	79,0 %

Nosilka izvajanja OCPS je Občina Bled, ki je hkrati odgovorna tudi za spremljanje doseženega napredka.

Občina bo enotne kazalnike učinka izvajanja OCPS pristojnemu ministrstvu poročala vsako leto, enotni kazalnik izvedbe OCPS (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta) pa v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS. Dodatni, neobvezni kazalniki, določeni v okviru OCPS Občine Bled, niso predmet vsakoletnega spremljanja in poročanja ministrstvu, njihovo spremljanje in vrednotenje pa bo potekalo po presoji občine oz. najkasneje ob naslednji prenovi OCPS.

Da bo OCPS res dosegla svoj namen, bo poleg periodičnega spremljanja in poročanja kazalnikov ključnega pomena tudi redno sistematično obveščanje javnosti o stanju ter poteku izvajanja ukrepov.

Kratice

BSC Kranj	Poslovno podporni center Kranj, Regionalna razvojna agencija Gorenjske
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
GURS	Geodetska uprava RS
JPP	Javni potniški promet
JRC	Južna razbremenilna cesta
JZ	Javni zavod
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
OŠ	Osnovna šola
POŠ	Podružnična osnovna šola
PRC	Posoški razvojni center
RAGOR	Razvojna agencija Zgornje Gorenjske
SURS	Statistični urad Republike Slovenije

Ključni viri in literatura

Gradiva in prakse (online). Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. (citirano 2025 in 2026). Dostopno na naslovu: www.sptm.si

Nesreče (online). Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (citirano 2025 in 2026). Dostopno na naslovu: nesrece.avp-rs.si

Maurič, T. et al. Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp. Tolmin, Posoški razvojni center, 2022.

Minimalni standardi za izdelavo občinske celostne prometne strategije za občine med 6.000 in 16.000 prebivalcev (online). Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. 2024. (citirano 2025 in 2026). Dostopno na naslovu: www.sptm.si/gradiva/smernice

Plevnik, A. et al. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izdaja. Ljubljana. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. 2023. (citirano 2024 in 2025). Dostopno na naslovu: sptm.si/application/files/7016/8319/7130/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN.pdf

Plevnik, A. et al. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Ljubljana. Ministrstvo za infrastrukturo, 2022.

Podgornik, T. et al. Celostna prometna strategija Občine Bled. Bled. Občina Bled, 2017.

Statistični podatki (online). Statistični urad RS. (citirano 2025 in 2026). Dostopno na naslovu: www.stat.si/statweb

Turizem Bled (online). Javni zavod Turizem Bled. (citirano 2026). Dostopno na naslovu: www.bled.si

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (online). Pravno-informacijski sistem Republike Slovenije. (citirano 2025 in 2026). Dostopno na naslovu: pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607



OCPS Bled