

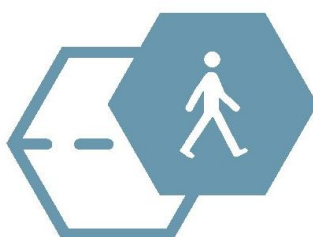
1. PRVA STRAN KONČNEGA POROČILA

Naročnik:

OBČINA ŽELEZNIKI
Češnjica 48
4228 Železniki

Objekt:

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE ŽELEZNIKI



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Faza:

Končno poročilo – potrditev dokumenta

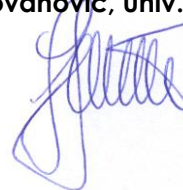
Izdelovalec:

APPIA d.o.o.
Leskoškova cesta 9 E
1000 Ljubljana

Direktor:

mag. Goran Jovanović, univ.dipl.inž.grad.

Podpis:



Številka projekta:

AP012-24

Kraj in datum izdelave projekta:

LJUBLJANA, FEBRUAR 2025



2. STROKOVNA SKUPINA IZDELOVALCA

Vodja strokovne skupine:

mag. Goran Jovanović, univ.dipl.inž.grad.



Člani strokovne skupine:

Peter Lovšin, univ.dipl.inž.arh.

Prostorsko načrtovanje

Uroš Pust, univ.dipl.inž.grad.

Prometno načrtovanje

David Lavrič, univ.dipl.inž.grad.

Vključevanje javnosti in hoja



Jure Dolenc, univ.dipl.inž.grad.

Kolesarjenje in javni potniški promet





KAZALO

1. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA V OBČINI ŽELEZNIKI	5
1.1. ANALIZA OBSTOJEČE STRATEGIJE	6
1.2. PROCES IN PRIPRAVA NOVE GENERACIJE OCPS	9
2. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	11
3. VIZIJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI	14
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	16
4.1. DEMOGRAFSKI IN SOCIOEKONOMSKI TRENDI V OBČINI	16
4.2. UPORABA PROMETNIH NAČINOV V OBČINI	16
4.3. VARNOST PEŠCEV V PROMETU	17
4.4. ŽELJE IN OVIRE PO MNENJU KLJUČNIH DELEŽNIKOV	18
4.5. VEČ PROSTORA, NAMENJENEGA PEŠCEM	19
4.6. NAPREDEK NA PODROČJU KOLESARJENJA	19
4.7. JAVNI POTNIŠKI PROMET POTREBEN IZBOLJŠAV	20
4.8. TEŽAVE MOTORNEGA PROMETA	21
5. PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI	25
6. PET STEBROV UKREPANJA ZA VARNO, DOSTOPNO IN ZELENO OBČINO	27
6.1. KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	29
6.2. STEBER: HOJA	31
6.3. STEBER: KOLESARJENJE	33
6.4. STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	36
6.5. STEBER: MOTORNI PROMET	39
7. AKCIJSKI NAČRT	42
8. VIRI	48



Sofinancira
Evropska unija

Občina Železniki je v letu 2024 uspešno kandidirala na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje Občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki je podlaga za nadaljnji razvoj mobilnosti v Občini Železniki in tudi eden izmed pogojev, da bo občina v prihodnjih letih lahko kandidirala za javna sredstva za izgradnjo infrastrukture in izvedbo ostalih konkretnih ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Verjamemo, da moramo ustvariti okolje, ki je varno, dostopno in prijazno za vse prebivalce. Naš cilj je izboljšati kolesarske povezave in varne pešpoti, dvigniti odgovornost vseh udeležencev v prometu in izboljšati kakovosti življenja občanov. S spodbujanjem trajnostne mobilnosti bomo zmanjšali negativne vplive na okolje ter promovirali zdrav in dejaven življenjski slog. Iskreno se zahvaljujemo vsem občanom in ostalim deležnikom, ki ste dejavno sodelovali pri oblikovanju te strategije. Želimo, da jo skupaj realiziramo, kar pa je mogoče le, če smo odgovorni udeleženci v prometu in s svojimi dejanji zgled drug drugemu.

Marko GASSER,
župan občine Železniki



1. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA V OBČINI ŽELEZNIKI

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

Celostno razumevanje in upravljanje prometa sta ključna temelja za izboljšanje kakovosti življenja v skupnosti ter ustvarjanje ugodnih pogojev za njen razvoj. Pomembno je ravnati strateško premišljeno, finančno učinkovito in imeti podporo prebivalcev. Urejen promet ne prinaša le bolj izkoriščene prometne infrastrukture, manjših stroškov mobilnosti za prebivalce, manjših prometnih zastojev ter bolj učinkovitih investicij, temveč tudi večje zadovoljstvo prebivalcev in zmanjšanje onesnaževanja. Poleg tega celostna obravnava prometa prispeva k opaznemu izboljšanju kakovosti življenja in krepi razvojne možnosti občine.

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

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



Slika 1: Pogled na naselje Železniki in glavno cestno povezavo proti Škofji Loki



1.1. ANALIZA OBSTOJEČE STRATEGIJE

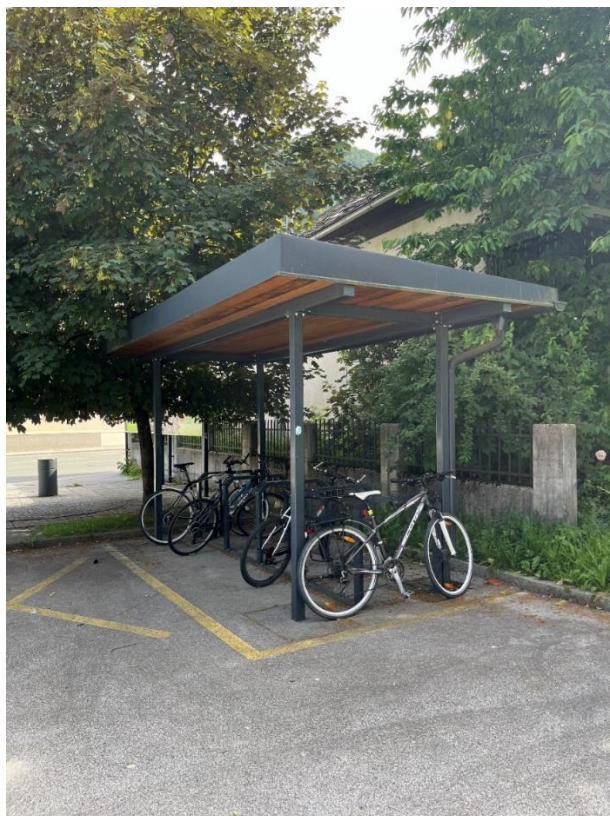
Od obstoječe občinske celostne prometne strategije, ki je bila sprejeta leta 2017 je občina izvedla več ukrepov, ki so bistveno pripomogli k izboljšanju trajnostne mobilnosti.



Slika 2: Izboljšana vidljivost prehoda za pešce v bližini OŠ Železniki



Slika 3: Območje umirjanja prometa



Slika 4: Postavitev kolesarnice



Slika 5: Kolesarska povezava proti Selcam



Slika 6: Vzpostavitev prevoza na klic - Prostofer

Občina Železniki je bila z realizacijo ukrepov iz obstoječe Celostne prometne strategije (2017) uspešna. Po analizi realizacije ukrepov smo ugotovili:

- **Steber: Načrtovanje in upravljanje prometa**

Od skupno šestih načrtovanih ukrepov je bilo realiziranih pet.

- **Steber: Pešačenje**

Od osmih zastavljenih ukrepov je bilo realiziranih šest.

- **Steber: Kolesarjenje**

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

- **Steber: Javni potniški promet**

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

- **Steber: Motorni promet**

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

Analiza kaže, da je bilo največ uspešno izvedenih ukrepov na področju **kolesarjenja in načrtovanja in upravljanja prometa**, najmanj pa na področjih **javnega potniškega prometa in motornega prometa**. Od skupno 39 zastavljenih ukrepov na vseh petih stebrih jih je bilo realiziranih **24**, kar predstavlja **62 % končno realizacijo strategije**.

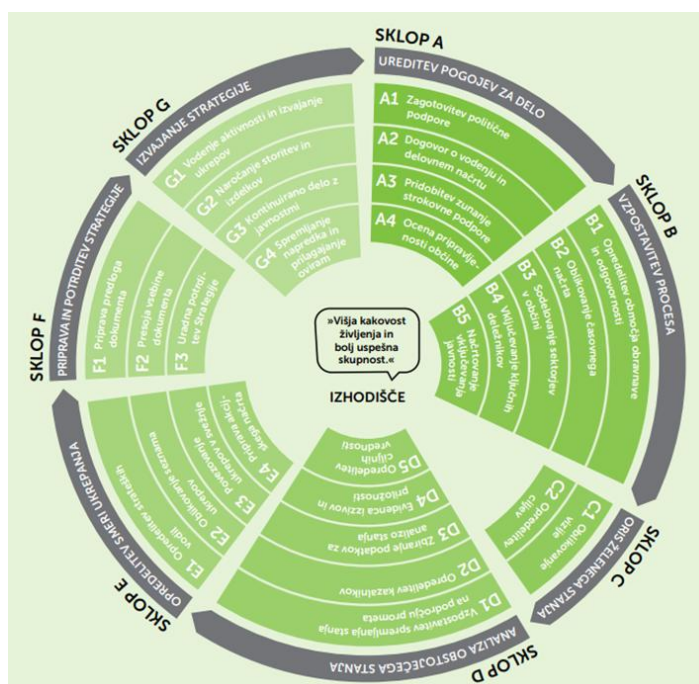


1.2. PROCES IN PRIPRAVA NOVE GENERACIJE OCPS

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

Priprava dokumenta je potekala v sedmih sklopih, ki si sledijo sistematično:

- A – Ureditev pogojev za delo
(maj 2024)
- B – Vzpostavitev procesa
(maj in junij 2024)
- C – Oris zelenega stanja
(junij in julij 2024)
- D – Analiza obstoječega stanja
(junij-september 2024)
- E – Opredelitev smeri ukrepanja
(oktober in december 2024)
- F – Priprava in potrditev Strategije
- G – Izvajanje Strategije



Vir: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023



Slika 7: Prireditev na prostem v mesecu septembru



Slika 8: Delavnica širše in ožje delovne skupine o oblikovanju vizije in ciljev

V sklopu procesa izdelave Strategije je bila vzpostavljena tudi večfazna zunanja presoja, ki jo je izvedel usposobljen presojevalec, s čimer je zagotovljena ustreznost in kvalitetno izdelan strateški dokument.



2. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Celostno načrtovanje prometa temelji na izkušnjah uspešnih praks številnih evropskih mest, ki z odmevnimi rezultati udeležajo njegova temeljna načela. Takšen pristop presega tradicionalne načrtovalske metode z osredotočanjem na raznovrstnost prometnih načinov, izboljšanje mobilnosti prebivalcev ter dostopnost območij in storitev. Ključni korak v smeri celostnega načrtovanja predstavlja priprava Občinske celostne prometne strategije – strateškega dokumenta, s katerim občina določi premišljeno zaporedje ukrepov za posamezno prometno področje. Ti ukrepi omogočajo uresničitev celovitih sprememb, kar vodi k višji kakovosti življenja prebivalcev.

Celostno prometno načrtovanje 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.

Ključne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost 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
Izbir prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Slika 9: Značilnosti celostnega prometnega načrtovanja (Vir: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023)

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

Boljša kakovost bivanja

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

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

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

Izboljšana prometna varnost

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



Izboljšani mobilnost in dostopnost

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

Izboljšana podoba občine

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

Odločitve, ki jih javnost podpira

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

Učinkovito naslavljanje obveznosti

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način nagovarjanja različnih obveznosti občine, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom.

Nove in celovite politične vizije

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

Izboljšanje dostopa do sredstev

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

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



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



Slika 10: Značilnosti celostnega prometnega načrtovanja



3. VIZIJA, CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Vizija in cilji predstavljajo dolgoročen pogled na razvoj občine in vlogo prometa v prostoru. Oblikovanje in usklajevanje vizije je ključni korak, saj postavlja osnovo za vse nadaljnje odločitve in ukrepe. Vizija občinske celostne prometne strategije občine Železniki:

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

Cilji so opis konkretnih izboljšav, ki jih želi občina doseči in se navezujejo na zastavljeno vizijo. Nagovarjajo širše izzive na katere promet vpliva. Cilji občine Železniki so sledeči:

- 1. Dvig odgovornosti vseh udeležencev v prometu in spodbujanje k samozaščitnemu vedenju ter uporabi varnostnih sredstev.**
- 2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**
- 3. Izboljšanje kolesarskih povezav in varnih peš poti s sosednjimi občinami.**
- 4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.**
- 5. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.**
- 6. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.**
- 7. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.**
- 8. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.**
- 9. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.**

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

CILJ	CILJNA VREDNOST	KAZALNIK
1. Dvig odgovornosti vseh udeležencev v prometu in spodbujanje k samozaščitnemu vedenju ter uporabi varnostnih sredstev.	Do leta 2032 povečati število prebivalcev, ki uporabljajo kolo kot vrsto prevoza na delo na 13%. (Izhodišče 7%)	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.
2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Povečati število varnih pešpoti in kolesarskih poti za 10 km do leta 2032. (Izhodišče 7 km)	Dolžina novih kolesarskih povezav in varnih pešpoti s sosednjimi občinami
3. Izboljšanje kolesarskih povezav in varnih peš poti s sosednjimi občinami.	Na letni ravni imeti vsaj 4 delavnice na temo trajnostne mobilnosti s poudarkom na varnosti v prometu. (Izhodišče 3)	Število izvedenih delavnic in aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti
4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Do leta 2032 doseči, da za prihod na delo vsaj 2% ljudi uporablja javni prevoz. (Izhodišče 0%)	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.



5. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Do leta 2032 povečati delež prebivalcev, ki hodijo v šolo peš na 57%. (Izhodišče 51%)	<i>Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.</i>
6. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Do leta 2032 povečati število prebivalcev, ki uporabljajo kolo kot vrsto prevoza za na delo na 13%. (Izhodišče 7%)	<i>Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.</i>
7. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Povišati delež aktivnih načinov mobilnosti (hoja in kolesarjenje) na 15% do leta 2032. (Izhodišče 5%)	<i>Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini</i>
8. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Do leta 2032 znižati delež prebivalcev, ki imajo do delovnega mesta več kot 30 km poti na 3%. (Izhodišče 7%)	<i>Dolžine poti na delo</i>
9. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Do leta 2032 znižati delež uporabe avtomobila kot načina prevoza za prihod na delo na 75%. (Izhodišče 82%)	<i>Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.</i>

Preglednica 1: Cilji, ciljne vrednosti in kazalniki



4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

Analiza obstoječega stanja je obsegala aktivnosti kot so izvedba anket, intervjujev, javnih razprav, izvedba ocene širšega vpliva, meritve obveznih kazalnikov ter terenske ogleda. Analiza je prav tako vključevala kabinetno delo ter analizo statističnih podatkov, ki so relevantni za celostno načrtovanje prometa - izbrani demografski in socioekonomski podatki.

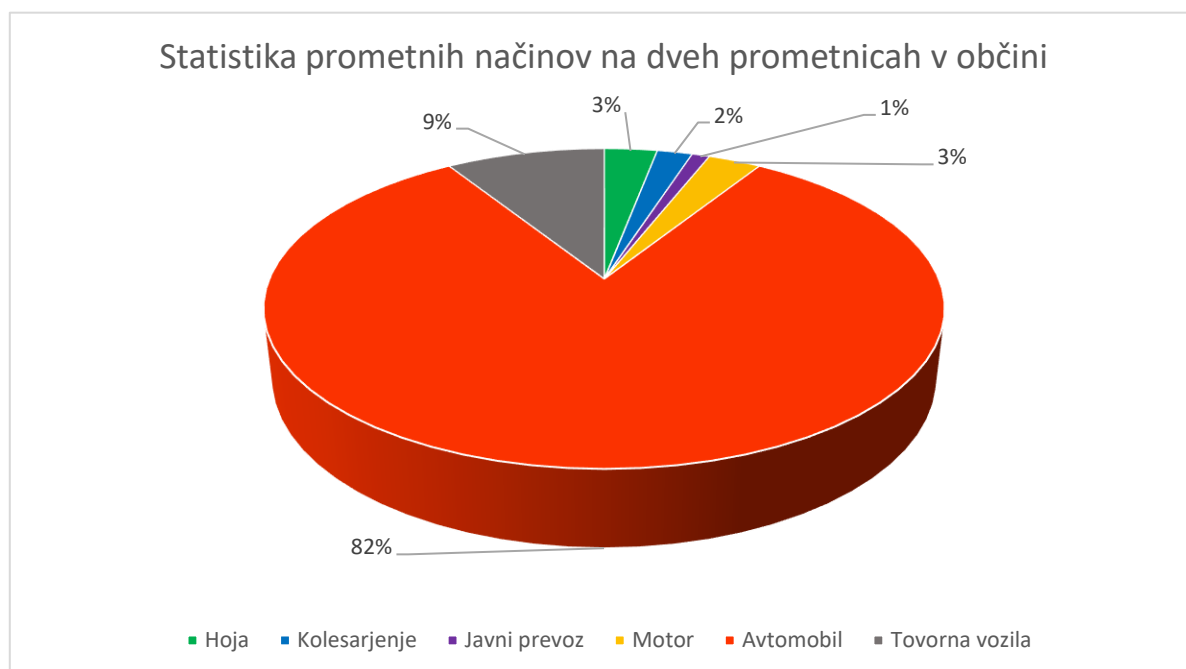
4.1. DEMOGRAFSKI IN SOCIOEKONOMSKI TRENDI V OBČINI

Število prebivalcev v občini v zadnjem desetletju upada, leta 2014 je občina štela 6.760 prebivalcev, v letu 2024 pa 6.672 prebivalcev. Demografska slika je zelo podobna slovenskemu povprečju, z zrelim prebivalstvom (15 do 64 let) kot najbolj zastopano starostno skupino. Povprečna starost v občini znaša 41,7 leta. Najvišja gostota prebivalstva je v naseljih Železniki, Selca ter Dolenja vas.

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

4.2. UPORABA PROMETNIH NAČINOV V OBČINI

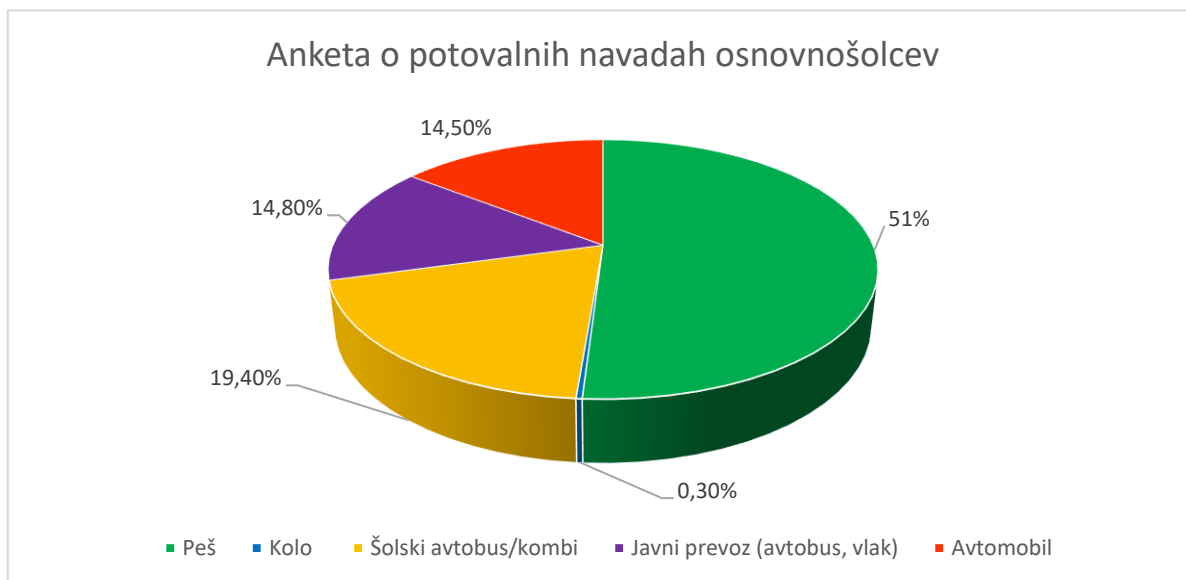
V okviru merjenja kazalnikov je potekalo kordonsko štetje na dveh lokacijah v občini, analiza je pokazala nizek delež aktivnih oblik mobilnosti (5%) ter visok delež osebnega avtomobila (82%).



Graf 1: Statistika prometnih načinov na dveh prometnicah v občini (Vir: kordonsko štetje, 2024)

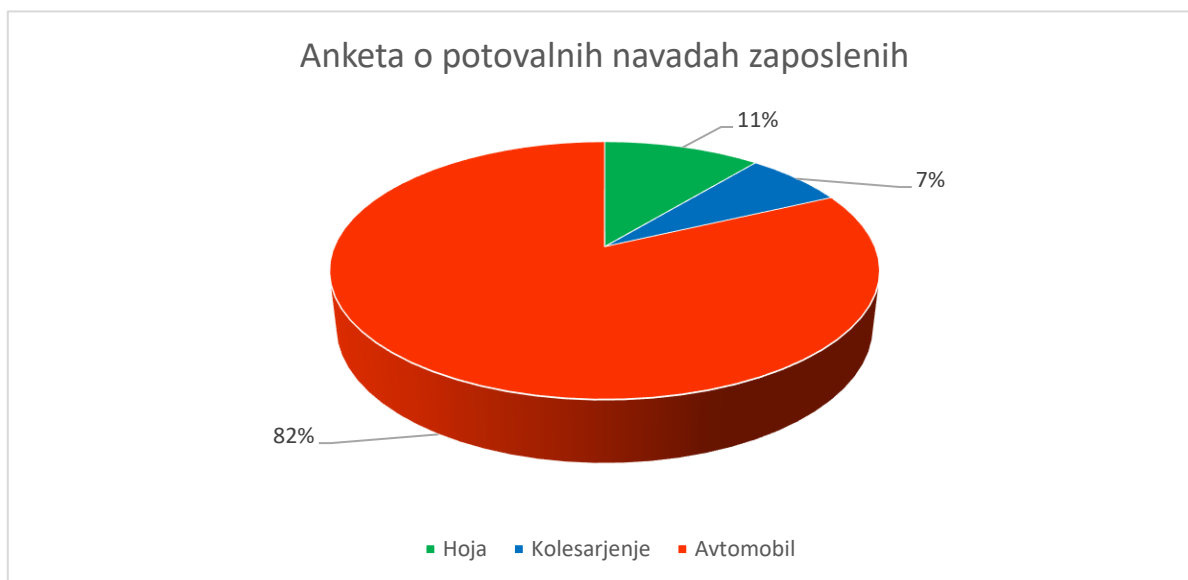


Drugačen je trend uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo (N=66), kjer visok delež učencev – 51% v šolo prihaja peš, z avtomobilom se jih tako pripelje zgolj samo 14,5%, visok pa je tudi delež uporabe avtobusa, šolskega ali javnega.



Graf 2: Anketa o potovalnih navadah osnovnošolcev (Vir: anketa o potovalnih navadah osnovnošolcev, 2024)

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



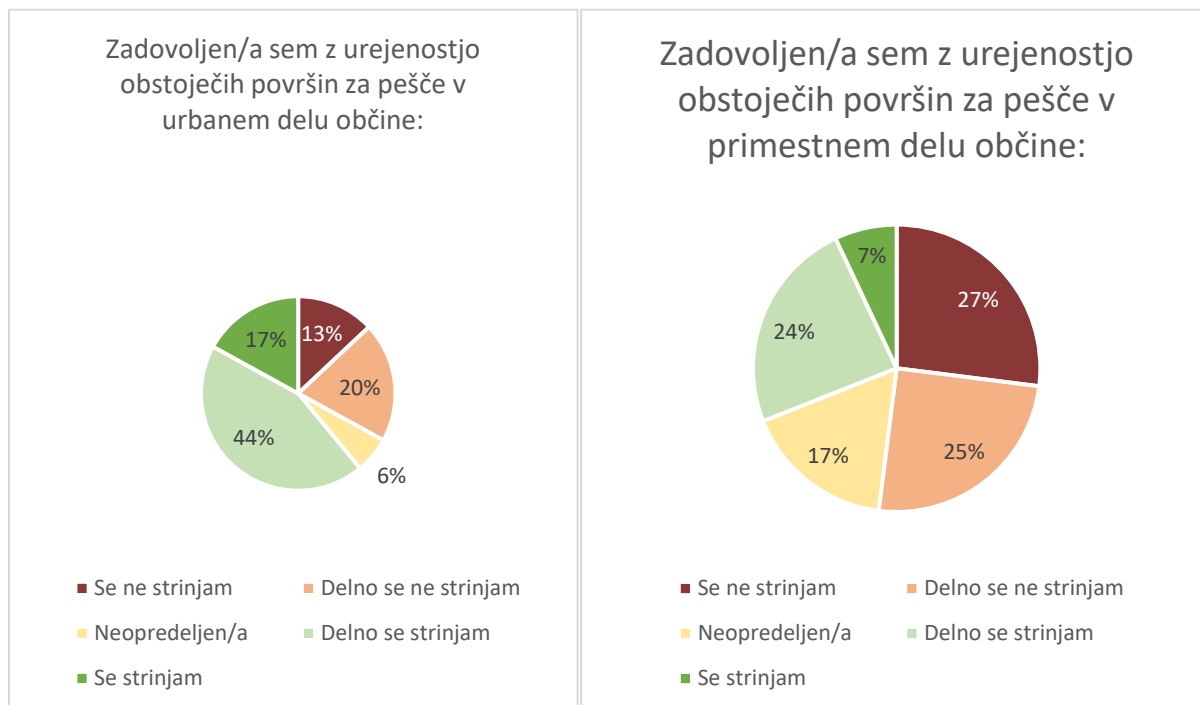
Graf 3: Anketa o potovalnih navadah zaposlenih (Vir: anketa o potovalnih navadah zaposlenih, 2024)

4.3. VARNOST PEŠCEV V PROMETU

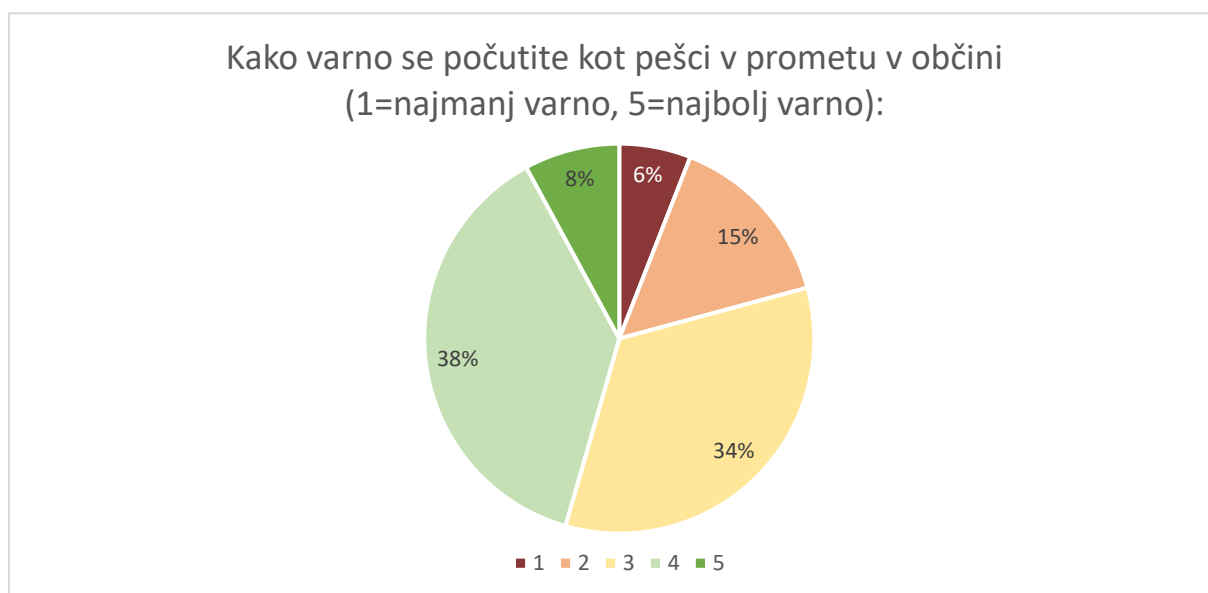
Anketa za splošno javnost (N=456) je naslavljala tudi urejenost infrastrukture za pešce tako v urbanem, kakor tudi v primestnem delu občine. V urbanem delu občine je 61% anketiranih zadovoljnih s



površinami za pešce, v primestnem pa zgolj 31%. Na vprašanje kako varno se počutijo v občini kot pešci v prometu, so bili odgovori deljeni.



Graf 4: Anketa za splošno javnost, 2024



Graf 5: Anketa za splošno javnost, 2024

4.4. ŽELJE IN OVIRE PO MNENJU KLJUČNIH DELEŽNIKOV

Ključni deležniki so bili intervjuvani glede problematike v občini in stanju trajnostne mobilnosti. Trenutno stanje trajnostne mobilnosti ocenjujejo kot povprečno s postopnim izboljševanjem. Kot oviro pri nadaljnjem razvoju so izpostavili finančno in prostorsko stisko. Več jih je izrazilo željo po bolj



številčnih kolesarskih površinah in kolesarnicah, boljših avtobusnih povezavah, ki bi potekale tudi po lokalnih cestah, katere pa so potrebne obnove. Želja je izboljšati varnost, z osvetljavo površin namenjenih pešcem, neprekinjenimi kolesarskimi in pohodnimi površinami ter ukrepi umirjanja prometa.

4.5. VEČ PROSTORA, NAMENJENEGA PEŠCEM

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



Slika 11: Površine za pešce z urejeno klančino na območju nove obvoznice Na plavžu

4.6. NAPREDEK NA PODROČJU KOLESARJENJA

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



Slika 12: Kolesarska povezava Jesenovec-Železniki

4.7. JAVNI POTNIŠKI PROMET POTREBEN IZBOLJŠAV

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

Občina Železniki se je konec septembra 2020 priključila projektu PROSTOFER (prostovoljni šofer), ki nudi brezplačne prevoze starejšim, z namenom omogočanja dostopa do nujnih opravkov in javnih ustanov, trgovskih centrov ipd. Poleg praktične pomoči jim ta storitev omogoča ohranjanje socialnih stikov in sklepanje novih poznanstev, kar je še posebej pomembno za tiste, ki zaradi pomanjkanja prevoza ostajajo odrezani od širše skupnosti.



Slika 13: Avtobus na postajališču

4.8. TEŽAVE MOTORNEGA PROMETA

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



Slika 14: Tovorni promet v občini

Parkirišča so v občini locirana predvsem ob glavni cesti, ki vodi skozi občino. Največ parkirišč v naselju Železniki je lociranih ob vozlišču obeh regionalnih cest, kjer se nahaja tudi pošta. Parkirišča se nahajajo predvsem pred trgovinami, zdravstvenim domom, pri cerkvi, občino ter pokopališčem. Zasebna parkirišča so umeščena pred večja podjetja in sicer Niko d.o.o., Alples d.d., Domel d.o.o., ki ima za zaposlene dvonadstropno parkirno hišo.



Slika 15: Parkirišče pred večjimi zaposlovalci



Slika 16: Parkirišče pred stanovanjskimi bloki Na Kresu



5. PREGLED DOSEŽKOV, IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

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

STEBER I: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Izzivi:

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

Priložnosti:

- Promocija prometne varnosti

STEBER II: HOJA

Izzivi:

- Neurejeni prehodi čez cesto za vse udeležence

Priložnosti:

- Izboljšana dostopnost za vse vrste udeležencev v prometu

STEBER III: KOLESARJENJE

Izzivi:

- Ponudba ob kolesarskih poteh – večanje privlačnosti
- Pomanjkanje varnih kolesarskih poti za otroke in mladostnike
- Pomanjkanje kolesarskih poti, ki bi povezovale regionalne turistične točke.
- Slaba signalizacija in označevanje kolesarskih poti med občinami.

Priložnosti:

- Izgradnja novih medobčinskih povezav
- Izboljšanje varnosti kolesarske mreže
- Razvoj kolesarskih stez in krepitev lokalnega gospodarstva
- Izboljšanje regionalnih povezav, ki okrepijo tudi lokalne

STEBER IV: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Izzivi:

- Nevarne poti do avtobusnih postaj, zlasti na obrobju mest.
- Nepokritost območja z ustreznimi linijami in frekvencami JPP

Priložnosti:

- Krepitev intermodalnosti



STEBER V: MOTORNI PROMET

Izzivi:

- Pomanjkanje ozaveščenja o koristih hoje za okolje

Priložnosti:

- Souporaba vozil (carpooling)

PRIORITETE OBČINE ŽELEZNIKI SO:

- Zagotavljanje varnosti v prometu s poudarkom na boljši informiranosti o samozaščiti
- Povezava Železnikov s sosednjimi naselji in občinami, preko kolesarske infrastrukture
- Z izboljšanjem dostopnosti zagotavljati enakovredne pogoje vsem udeležencem v prometu in s tem krepiti trajnostne oblike mobilnosti



Slika 17: Križišče Črna Kropa



6. PET STEBROV UKREPANJA ZA VARNO, DOSTOPNO IN ZELENO OBČINO

V sklopu priprave **Občinske celostne prometne strategije** je opredeljenih pet ključnih stebrov, znotraj katerih se nahajajo zasnovani ukrepi.

Celostno prometno načrtovanje - ukrepi za vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema in zagotovitev višjega nivoja varnosti v prometu

Hoja - ukrepi za izboljšanje infrastrukture namenjene pešcem

Kolesarjenje - ukrepi za izboljšanje infrastrukture namenjene kolesarjem

Javni potniški promet - ukrepi za nadgradnjo in optimizacijo obstoječega sistema javnega potniškega prometa

Motorni promet - ukrepi za prilagoditev in zmanjšanje uporabe motornega prometa

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

Proces izbire ukrepov je bil izjemno natančen, saj ta vsebinski del predstavlja osrednji in hkrati tudi najzahtevnejši element priprave strategije. Pri oblikovanju ukrepov so bila upoštevana načela trajnostnega razvoja, skladno z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije, ki izpostavljajo pomen zmanjševanja negativnih vplivov na okolje, povečevanja dostopnosti in zagotavljanja varnosti za vse uporabnike prometnega sistema. Proces oblikovanja ukrepov je bil vseskozi podprt s širokim vključevanjem deležnikov, kar je prispevalo k večji usklajenosti strategije z dejanskimi potrebami in pričakovanji občanov. Vsak steber v strategiji je zasnovan tako, da odraža celovito usmeritev v prihodnost in naslavlja ključne izzive mobilnosti, s katerimi se sooča občina.

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



STRATEŠKA VODILA PO STEBRIH

STEBER	STRATEŠKO VODILO	NA PODLAGI CILJEV	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ
CPN	Spodbujanje ukrepov, ki zmanjšujejo uporabo osebnih motornih vozil in povečujejo uporabo trajnostnih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, uvedba programov za ozaveščanje prebivalcev o pomenu aktivnega načina življenja	<ul style="list-style-type: none"> Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti. 	Na letni ravni imeti vsaj 4 delavnice na temo trajnostne mobilnosti s poudarkom na varnosti v prometu.
HOJA	Razvoj površin, ki prednostno vključujejo zelene površine, pešpoti in kolesarske steze, s poudarkom na dostopnosti in povezanosti z vsemi deli skupnosti.	<ul style="list-style-type: none"> Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci. Zagotoviti povezanost obstoječe kolesarske infrastrukture in pešpoti. 	Do leta 2032 povečati število zaposlenih, ki prihajajo na delo peš iz 11% na 18%.
KOLESARJENJE	Razvoj mreže dobro označenih in varnih kolesarskih poti in pešpoti	<ul style="list-style-type: none"> Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa. 	Povečati število varnih pešpoti in kolesarskih poti za 10 km do leta 2032.
JPP	Uvedba prilagodljivega javnega prevoza, ki pokriva tudi oddaljene podeželske predele ter ranljive skupine prebivalstva.	<ul style="list-style-type: none"> Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost. Bolj razvejan in časovno ekonomičen javni prevoz 	Do leta 2032 doseči, da za prihod v šolo vsaj 20% ljudi uporablja javni prevoz.
MOTORNI PROMET	Izvajanje ukrepov umirjanja prometa ter spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. 	Vzpostavitev vsaj enega območja kratkotrajnega parkiranja do leta 2032.

Preglednica 2: Strateška vodila po stebrih



6.1. KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

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

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

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

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

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

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja ter JPP v sklopu različnih delavnic in promocij s poudarkom na mladostnikih	Srednja	++
A2	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinskih strateških dokumentih	Majhna	+
A3	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru celostnega prometnega načrtovanja	Majhna	++
A4	Vključevanje v programe Evropskega teritorialnega sodelovanja	Majhna	+
A5	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	Majhna	++
A6	Sistemska odprava nevarnih točk, 2 nevarni točki letno	Srednja	+++
A7	Mobilnostni načrti za večje delodajalce	Majhna	+
A8	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS	Srednja	+

Preglednica 3: Ukrepi iz stebra celostno prometno načrtovanje

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

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

A2: Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinskih strateških dokumentih



Sofinancira
Evropska unija

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

A3: Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru celostnega prometnega načrtovanja

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

A4: Vključevanje v programe Evropskega teritorialnega sodelovanja v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov ter v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnoteženi razvoj celotne Evropske unije s ciljem naslavljanja konkretnih rešitev trajnostne mobilnosti

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

A5: Analiza in izdelava registra nevarnih točk

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

A6: Sistemska odprava nevarnih točk, 2 nevarni točki letno

Ukrep sistemske odprave nevarnih točk se povezuje z ukrepom Analiza in izdelava registra nevarnih točk. Cilj je izboljšati varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev, kolesarjev in ranljivih skupin, z uvajanjem ustreznih infrastrukturnih rešitev, kot so dodatna signalizacija, preurejanje križišč ali postavitve zaščitnih ukrepov. Na področju kolesarjenja bosta prednostno odpravljeni nevarni točki V Selcih pri Lotrič (prehod čez cesto do kolesarske steze) ter prehod čez cesto na Jesenovcu, na področju motornega prometa se bo prioriteto odpravilo nevarne točke na križiščih na Racovniku, na Studenem, kjer se zavije za zbirni center ter pri Nikotu.



A7: Mobilnostni načrti za večje delodajalce

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

A8: Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS

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

6.2. STEBER: HOJA

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

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

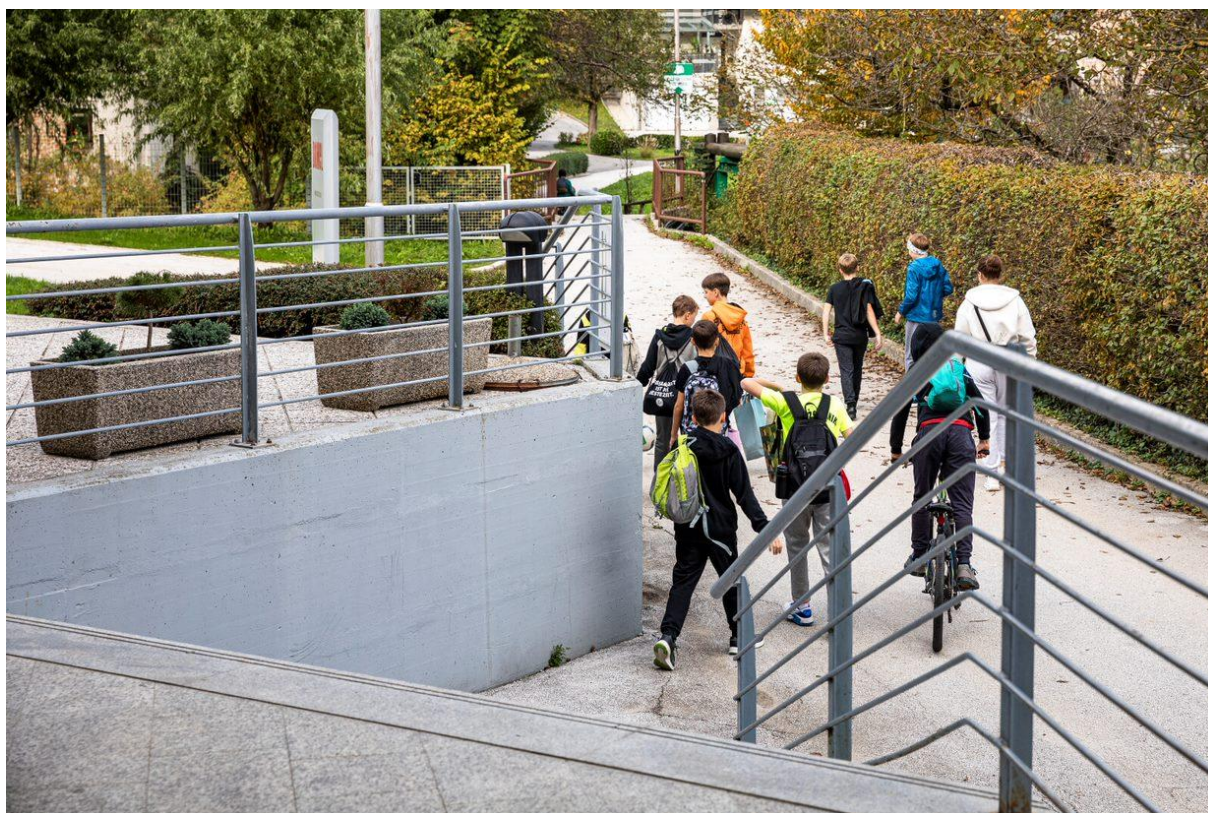
Občine bi morala spodbujati hojo ne le zaradi njene prometne vloge, temveč tudi zaradi številnih pozitivnih učinkov na zdravje in kakovost življenja.

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

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
B1	Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave	Srednja	++
B2	Razširitev povezanosti omrežja pešpoti	Velika	+++
B3	Vzpostavitev novih povezav preko reke Selške Sore	Velika	++
B4	Odstranitev ovir za funkcionalno ovirane	Srednja	++
B5	Izgradnja dvignjenega prehoda za invalide Trnje	Srednja	++
B6	Izboljšanje označitev mešanih površin za pešce in kolesarje	Majhna	+
B7	Uvedba območij za pešce	Velika	++
B8	Izdelava načrta varnih šolskih poti in posodabljanje na letni ravni	Majhna	+
B9	Označitev varnih šolskih poti	Majhna	+



Preglednica 4: Ukrepi iz stebra hoja



Slika 18: Šolarji na šolski poti

B1: Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave.

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

B2: Razširitev povezanosti omrežja pešpoti

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

B3: Vzpostavitev novih povezav preko reke Selške Sore

Vzpostavitev novih povezav preko reke Selške Sore je ključna za izboljšanje prometne povezanosti in dostopnosti območij na obeh straneh reke. Boljše povezave za pešce, kolesarje in motorna vozila bodo zmanjšale prometne obremenitve na obstoječih prehodih. Poseben poudarek bo namenjen celostni umestitvi novih povezav v prostor, z upoštevanjem naravnih značilnosti in potreb lokalnega



prebivalstva. Urejena bo povezava Most na Racovnik (Žumer-Zdravstveni dom), ki bo predvsem izboljšala dostopnost zdravstvenih storitev za prebivalce na levem bregu Selške Sore.

B4: Odstranitev ovir za funkcionalno ovirane

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

B5: Izgradnja dvignjenega prehoda za invalide Trnje

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

B6: Izboljšanje označitev mešanih površin za pešce in kolesarje

Poudarek na povečanju varnosti in preglednosti na območjih skupne rabe. Z jasno označitvijo prometnih pasov, talnimi oznakami in ustrezno signalizacijo bodo preprečeni konflikti med uporabniki ter zagotovljena boljša orientacija za vse udeležence. Prednostno bo opravljen pregled mešanih površin na območju naselja Železniki.

B7: Uvedba območij za pešce

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

B8: Izdelava načrta varnih šolskih poti in posodabljanje na letni ravni

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

B9: Označitev varnih šolskih poti

Jasna označitev priporočenih poti z ustrezno talno in vertikalno signalizacijo, postavitve opozorilnih tabel ter izvedbo talnih označb.

6.3. STEBER: KOLESARJENJE



Kolesarjenje je trajnostna oblika mobilnosti, ki vključuje uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. Je okolju prijazen način gibanja, ki pripomore k zmanjšanju onesnaženja, izboljšanju telesne kondicije in povečuje učinkovitost prevoza.

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

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

Ključni ukrepi za izboljšanje pogojev vključujejo umirjanje prometa, zmanjšanje hitrosti in vzpostavitev varnih kolesarskih površin. Varne in dobro urejene površine lahko postanejo hrbtenica kakovostnega peš in kolesarskega omrežja, ki ga je mogoče strateško dopolniti z ločenimi kolesarskimi stezami, kjer je to potrebno.

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
C1	Ureditev varnih kolesarnic s polnilnicami električnih koles in skirojev	Srednja	+
C2	Označitev kolesarskih površin za zagotavljanje varnosti	Majhna	++
C3	Vzpostavitev novih kolesarskih povezav	Velika	+++
C4	Vzpostavitev novih povezav preko reke Selške Sore	Velika	++
C5	Avtomatski števec kolesarjev	Majhna	+

Preglednica 5: Ukrepi iz stebra kolesarjenje

C1: Ureditev varnih kolesarnic s polnilnicami električnih koles in skirojev

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

C2: Označitev kolesarskih površin za zagotavljanje varnosti

Jasne in vidne talne oznake, ki ločujejo kolesarske steze od drugih prometnih površin zagotavljajo varno gibanje kolesarjev. S pravilno označenimi kolesarskimi pasovi, križišči in prehodi bo manjše tveganje za nesreče med kolesarji, pešci in vozili. Kolesarji bodo vodeni s pomočjo vertikalne in horizontalne prometne signalizacije. Prioritetno bodo obravnavane vse kolesarske površine v občini Železniki.

C3: Vzpostavitev novih kolesarskih povezav



Sofinancira
Evropska unija

Z izgradnjo in nadgradnjo kolesarskih površin, bodo povezane ključne točke v občini, kot so delovna mesta, šole, rekreacijska območja in javni prevoz. Povezave bodo zasnovane tako, da zagotovijo varno, udobno in enostavno kolesarjenje ter zmanjšajo potrebo po uporabi motornih vozil. Prioritetno bodo vzpostavljene povezave Selca – Dolenja vas – Ševlje (meja z občino Škofja Loka) ter Jesenovec – Zali Log.

C4: Vzpostavitev novih povezav preko reke Selške Sore

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

C5: Avtomatski števec kolesarjev

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



6.4. STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

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

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

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

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

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

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
D1	Celovita študija razvoja JPP	Majhna	+
D2	Ureditev avtobusnih postajališč	Srednja	++
D3	Izvesti celovito ureditev šolskih postajališč na podlagi izdelanega elaborata, z namenom zagotovitve večje varnosti ter boljše dostopnosti za šolarje	Srednja	+++
D4	Označitev šolskih postajališč na občinskih cestah	Majhna	+
D5	Javni prevoz na poziv v obliki srednje velikih vozil	Srednja	++

Preglednica 6: Ukrepi iz stebra javni potniški promet



Slika 19: Avtobusno postajališče

D1: Celovita študija razvoja JPP

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

D2: Ureditev avtobusnih postajališč

Izboljšanje obstoječih in postavitev novih postajališč bo zagotovilo večjo varnost, udobje in dostopnost za vse uporabnike javnega prevoza. Ureditve bodo zajemale postavitev zaščitnih nadstreškov, klopi, jasnih označb in izboljšanje dostopa za osebe z omejeno mobilnostjo. Namen ukrepa je spodbujanje uporabe javnega prevoza ter zagotavljanje kakovostne in trajnostne infrastrukture, kar bo prispevalo k večji dostopnosti in udobju za vse potnike. Prioritetno bo potekala ureditev sledečih avtobusnih postajališč Čejnjsica, Studeno, Jesenovec, Zali Log, Dolenja vas v smeri Škofje Loke ter Selca v smeri Železniki.

D3: Izvesti celovito ureditev šolskih postajališč na podlagi izdelanega elaborata, z namenom zagotovitve večje varnosti ter boljše dostopnosti za šolarje

Celovita ureditev šolskih postajališč bo potekala na podlagi že izdelanega elaborata. Ureditev vključuje postavitev nadstreškov, označitev prehodov za pešce, izboljšanje osvetlitve ter zagotovitev primerne signalizacije za voznike in pešce. Poleg tega bo poskrbljeno za dostopnost funkcionalno oviranih oseb



Sofinancira
Evropska unija

in ustrezno ureditev čakalnih površin. Prioritetno se bo tako tako urejalo šolska postajališča na območju Davče, Rudnega, Loga in Dražgoš.

D4: Označitev šolskih postajališč na občinskih cestah

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

D5: Javni prevoz na poziv v obliki srednje velikih vozil

Vzpostavitev sistema javnega prevoza na poziv, ki uporablja srednje velika vozila (8 do 10 ljudi), omogoča boljšo povezljivost podeželskih območij z mestnimi centri. Prevoz na poziv bo omogočil večjo prilagodljivost, saj bi se prevoz s takim vozilom naročilo po potrebi, kar bo zmanjšalo število praznih voženj in povečalo učinkovitost sistema. Takšen sistem bo omogočil boljšo mobilnost tistim, ki živijo v podeželskih predelih, in jim zagotovil dostop do ključnih storitev in dejavnosti v mestih, kot so šole, zdravstvene ustanove, službe in trgovine.



6.5. STEBER: MOTORNI PROMET

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

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

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

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

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
E1	Ureditev parkirišč za gibalno ovirane osebe	Majhna	++
E2	Odprava vsaj enega območja divjega parkiranja letno	Srednja	+
E3	Izvesti celovito študijo mirujočega prometa, ki bo obsegala analizo obstoječih parkirnih kapacitet, potreb uporabnikov in predloge za optimizacijo mirujočega prometa (Načrt izvajanja parkirne politike)	Srednja	+++
E4	Povečati območja kratkotrajnega parkiranja pri Zdravstvenem domu, z namenom zagotavljanja večje dostopnosti za uporabnike zdravstvenih storitev (Načrt izvajanja parkirne politike)	Srednja	++
E5	Izvesti preureditev križišča Češnjica v krožno križišče, da se izboljša prepustnost prometa in poveča varnost za vse udeležence v prometu.	Velika	+++
E6	Izvesti ureditev priključevanja območja v okolici plavalnega bazena Železniki na državno cesto in s tem zagotoviti večjo prepustnost prometa, izboljša se varnost za vse udeležence v prometu.	Velika	++
E7	Razviti in implementirati mobilno aplikacijo, ki bo omogočala souporabo avtomobilov na lokalni ravni, s ciljem spodbujanja trajnostne mobilnosti in zmanjšanja števila vozil na cestah.	Srednja	++
E8	Ureditev parkirišča in prometa	Velika	++

Preglednica 7: Ukrepi iz stebra motorni promet



Slika 20: Križišče Češnjica

E1: Ureditev parkirišč za gibalno ovirane osebe

Parkirišča bodo označena z jasno vidnimi prometnimi znaki in simboli za gibalno ovirane osebe. Vzpostavitev širših parkirnih mest bo omogočila enostavno dostopnost in varno parkiranje za uporabnike invalidskih vozičkov, invalidskih skirojev in drugih pomagal. Prioritetno se tovrstne parkirne površine uredi v okolici zdravstvenega doma in občine Železniki.

E2: Odprava vsaj enega območja divjega parkiranja letno

Odprava vsaj enega območja divjega parkiranja letno bo prispevala k večji prometni urejenosti, izboljšanju varnosti pešcev in kolesarjev ter ohranjanju javnega prostora. S tem se bo zmanjšala škoda na zelenih površinah, pločnikih in drugih infrastrukturnih elementih. Ukrepi lahko vključujejo fizične ovire (stebričke, zelenice, ureditve s klopmi), jasno prometno signalizacijo ter vzpostavitev alternativnih parkirnih rešitev, kot so urejena parkirišča ali spodbujanje trajnostnih oblik prevoza.

E3: Izvesti celovito študijo mirujočega prometa, ki bo obsegala analizo obstoječih parkirnih kapacitet, potreb uporabnikov in predloge za optimizacijo mirujočega prometa.

Celovita študija mirujočega prometa bo zajemala podrobno analizo obstoječih parkirnih kapacitet, potreb uporabnikov ter predloge za optimizacijo sistema parkiranja. Študija bo vključevala zbiranje podatkov o trenutnem stanju parkirnih mest, njihovi lokaciji, zasedenosti in dostopnosti, ter analizo potrebnosti za različne vrste uporabnikov, vključno z gibalno oviranimi osebami, stanovalci, zaposlenimi in obiskovalci. Na podlagi teh podatkov bodo nato pripravljeni predlogi za izboljšanje učinkovitosti in dostopnosti parkirišč.



E4: Povečati območja kratkotrajnega parkiranja pri Zdravstvenem domu, z namenom zagotavljanja večje dostopnosti za uporabnike zdravstvenih storitev.

Povečanje območja kratkotrajnega parkiranja pri Zdravstvenem domu bo zagotovilo boljšo dostopnost za uporabnike zdravstvenih storitev in omogočilo hitrejše in lažje parkiranje za paciente.

E5: Izvesti preureditev križišča Češnjica v krožno križišče, da se izboljša prepustnost prometa in poveča varnost za vse udeležence v prometu.

Ukrep preureditve križišča Češnjica v krožno križišče vključuje prenovu obstoječega križišča z namenom izboljšanja prepustnosti prometa in povečanja varnosti za vse udeležence v prometu. Krožno križišče bo omogočilo boljši pretok vozil, zmanjšalo čakalne dobe ter zmanjšalo hitrost voznikov, kar bo pripomoglo k večji varnosti pešcev, kolesarjev in voznikov.

E6: Izvesti ureditev priključevanja območja v okolici plavalnega bazena Železniki na državno cesto in s tem zagotoviti večjo prepustnost prometa, izboljša se varnost za vse udeležence v prometu.

Ureditev priključka območja v okolici plavalnega bazena Železniki na državno cesto, ki bo prispeval k večji prepustnosti prometa in izboljšanju varnosti za vse udeležence v prometu. S tem se bo zmanjšala možnost zastojev, povečala preglednost priključevanja ter izboljšala dostopnost do bazena, trgovine in stanovanjskih blokov.

E7: Razviti in implementirati mobilno aplikacijo, ki bo omogočala souporabo avtomobilov na lokalni ravni, s ciljem spodbujanja trajnostne mobilnosti in zmanjšanja števila vozil na cestah.

Razvoj mobilne aplikacije za souporabo avtomobilov na lokalni ravni bo vključevalo ustvarjanje digitalne platforme, ki bo omogočila enostavno povezovanje uporabnikov, ki želijo souporabljati vozila. Aplikacija tako uporabnikom omogoči enostavno iskanje, rezervacijo in deljenje vozil znotraj lokalne skupnosti, s čimer se bo zmanjšala potreba po lastništvu osebnih vozil in posledično število vozil na cestah.

E8: Ureditev parkirišča in prometa

Ukrep ureditve parkirišča in prometa bo vključevala prenovu obstoječih parkirnih površin ter optimizacijo prometne infrastrukture z namenom zagotavljanja večje varnosti za vse udeležence v prometu. Prioritetno bodo ureditve potekale na območju OŠ Železniki, Plavža ter pokopališča na Trnju.



7. AKCIJSKI NAČRT

	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE					
	<u>UKREP</u>	<u>STROŠEK</u>	<u>ZAHTEVNOST</u>	<u>ODGOVORNOST</u>	<u>VIR FINANCIRANJA</u>	<u>ROK IZVEDBE</u>
A1	Spodbujanje in promocija pešačenja, kolesarjenja ter JPP v sklopu različnih delavnic in promocij s poudarkom na mladostnikih	2.000 €	srednja	OŽ, izobraževalne ustanove, SPVCP	OŽ, EU, RS	2026-2032
A2	Povezovanje in vključevanje vidikov trajnostne mobilnosti v občinskih strateških dokumentih	3.000 €	majhna	OŽ	OŽ, EU, RS	2026-2032
A3	Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov z izvedbo javnih razprav in delavnic v okviru celostnega prometnega načrtovanja	3.000 €	majhna	OŽ	OŽ, EU, RS	2026-2032
A4	Vključevanje v programe Evropskega teritorialnega sodelovanja v okviru čezmejnih, transnacionalnih in medregionalnih programov in projektov ter v druge programe skupne evropske kohezijske politike, ki podpira uravnoteženi razvoj celotne Evropske unije s ciljem naslavljanja konkretnih rešitev trajnostne mobilnosti	3.000 €	majhna	OŽ	OŽ, EU, RS	2026-2032
A5	Analiza in izdelava registra nevarnih točk	15 000€ (cena celotne študije za vse stebre prometa)	majhna	OŽ, SPVCP, DRSI, Policija	OŽ, RS	2026
A6	Sistemska odprava nevarnih točk, 2 nevarnih točk letno					
A6.1	<i>Pri Lotrič v Selcih prehod čez cesto do kolesarske</i>	40.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027

Kolesarjenje



Sofinancira
Evropska unija

A6.2	<i>Prehod čez cesto Jesenovec</i>	40.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2028	
A6.3	<i>Križišče na Racovniku</i>	5.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2027-2028	MP
A6.4	<i>Križišče na Studeno, kjer se zavije na Zbirni center Studeno</i>	5.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2028-2032	
A6.5	<i>Križišče pri Nikotu</i>	5.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2026-2027	
A7	Mobilnostni načrti za večje delodajalce	6.000 €	majhna	OŽ, večji delodajalci	večji delodajalci	2027	
A8	Aktivnosti za spremljanje izvajanja OCPS	3.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2025-2032	



HOJA						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
B1	Izboljšava in razširitev obstoječega omrežja javne razsvetljave					
B1.1	<i>Okolica OŠ Železniki</i>	20.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2026
B2	Razširitev povezanosti omrežja pešpoti					
B2.1	<i>Na Kresu</i>	30.000 €	majhna	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2031
B2.2	<i>Domel-Most na Racovnik</i>	250.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2032
B2.3	<i>Dolenja vas</i>	125.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2029
B2.4	<i>OŠ Železniki</i>	30.000 €	majhna	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2025-2026
B2.5	<i>Rudno</i>	250.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2029
B2.6	<i>Studeno</i>	125.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2026
B2.7	<i>Dašnica</i>	80.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2032
B3	Vzpostavitev novih povezav preko reke Selške Sore					
B3.1	<i>Most na Racovnik Žumer-Zdravstveni dom</i>	300.000 €	srednja	OŽ, DRSV	OŽ, RS	2030
B4	Odstranitev ovir za funkcionalno ovirane					
B4.1	<i>Naselje Železniki (vsi pločniki, kjer je potrebno)</i>	30.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027
B5	Izgradnja dvignjenega prehoda za invalide Trnje	40 000€	srednja	OŽ	OŽ	2026
B6	Izboljšanje označitev mešanih površin za pešce in kolesarje					
B6.1	<i>Naselje Železniki</i>	10.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2028
B7	Uvedba območij za pešce					
B7.1	<i>Naselje Železniki</i>	5.000 €	velika	OŽ	OŽ	2030
B8	Izdelava načrta varnih šolskih poti in posodabljanje na letni ravni	10 000€	majhna	OŽ	OŽ	2026
B9	Označitev varnih šolskih poti	6.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2028



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



JPP						
	<u>UKREP</u>	<u>STROŠEK</u>	<u>ZAHTEVNOST</u>	<u>ODGOVORNOST</u>	<u>VIR FINANCIRANJA</u>	<u>ROK IZVEDBE</u>
D1	Celovita študija razvoja JPP	10.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2027
D2	Ureditev avtobusnih postajališč:					
D2.1	<i>Češnjica</i>	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2027
D2.2	<i>Studeno</i>	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2027
D2.3	<i>Jesenovec</i>	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2028
D2.4	<i>Zali Log</i>	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2028
D2.5	<i>Dolenja Vas – smer Škofja Loka</i>	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2029
D2.6	<i>Selca – smer Železniki</i>	10.000 €	srednja	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2029
D3	Izvesti celovito ureditev šolskih postajališč na podlagi izdelanega elaborata, z namenom zagotovitve večje varnosti ter boljše dostopnosti za šolarje					
D3.1	<i>Davča</i>	10.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027-2029
D3.2	<i>Rudno</i>	10.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027-2029
D3.3	<i>Log</i>	10.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027-2029
D3.4	<i>Dražgoše</i>	10.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2027-2029
D4	Označitev šolskih postajališč na občinskih cestah				OŽ	
D4.1	<i>Vsa šolska postajališča v občini Železniki</i>	10.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2028
D5	Vzpostavitev sistema javnega prevoza na poziv, ki uporablja srednje velika vozila (do 8 ljudi),	40.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2029



MP						
	UKREP	STROŠEK	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	ROK IZVEDBE
E1	Ureditev parkirišč za gibalno ovirane osebe					
E1.1	<i>Občina</i>	5.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2026-2028
E1.2	<i>ZD</i>	5.000 €	majhna	OŽ	OŽ	2029-2032
E2	Odprava vsaj enega območja divjega parkiranja letno	5.0000€ letno	srednja	OŽ	OŽ	2025-2032
E3	Izvesti celovito študijo mirujočega prometa, ki bo obsegala analizo obstoječih parkirnih kapacitet, potreb uporabnikov in predloge za optimizacijo mirujočega prometa (Načrt izvajanja parkirne politike)	20.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2026
E4	Povečati območja kratkotrajnega parkiranja pri Zdravstvenem domu, z namenom zagotavljanja večje dostopnosti za uporabnike zdravstvenih storitev (Načrt izvajanja parkirne politike)	15.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2028
E5	Izvesti preureditev križišča Češnjica v krožno križišče, da se izboljša pretočnost prometa in poveča varnost za vse udeležence v prometu.	300.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2030
E6	Izvesti ureditev cestne povezave v okolici plavalnega bazena Železniki in s tem zagotoviti večjo pretočnost prometa, izboljša se varnost za vse udeležence v prometu.	125.000 €	velika	OŽ, DRSI	OŽ, RS	2026-2027
E7	Razviti in implementirati mobilno aplikacijo, ki bo omogočala souporabo avtomobilov na lokalni ravni, s ciljem spodbujanja trajnostne mobilnosti in zmanjšanja števila vozil na cestah.	8.000 €	srednja	OŽ	OŽ	2026
E8	Ureditev parkirišča in prometa					
E8.1	<i>OŠ Železniki</i>	150.000 €	velika	OŽ	OŽ	2027
E8.2	<i>Na območju Plavža</i>	60.000 €	velika	OŽ	OŽ	2028
E8.3	<i>Na Trnju</i>	150.000 €	velika	OŽ	OŽ	2026-2028



Sofinancira
Evropska unija

8. VIRI

- Ljutomer. URL:<https://www.prlekija-on.net/lokalno/12431/jursovka-ks-salinci-kristanci-grlava-dva-svetova-v-isti-obcini.html> (citirano 19.2.2025)
- Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. (2023). *Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje* (Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo). Slovenska platforma za trajnostno mobilnost.
https://www.sptm.si/application/files/6016/8474/0372/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZC_PN.pdf