



Občina
**Gorenja vas -
Poljane**

BOSON
trajnostno načrtovanje, d.o.o.
www.boson.si



O
C
P
S

OBČINA GORENJA VAS – POLJANE
Poljanska cesta 87
4224 Gorenja vas

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

—

OBČINE GORENJA VAS - POLJANE

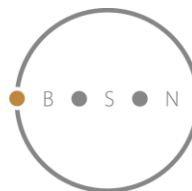
22. 5. 2025



**Sofinancira
Evropska unija**



REPUBLIKA SLOVENIJA
**MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO**



Naslov	OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GORENJA VAS POLJANE
Naročnik	OBČINA GORENJA VAS – POLJANE Poljanska cesta 87 4224 Gorenja vas
Izvajalec	BOSON, trajnostno načrtovanje, d.o.o. Parmova ulica 14 1000 Ljubljana
Direktor	dr. Aljoša Jasim Tahir
Številka	399/24
Datum	22. 5. 2025
Odgovorni vodja	Mateja Ganc, univ. dipl. inž. grad. in dr. Aljoša Jasim Tahir, univ. dipl. geog.
Koordinator procesa s strani naročnika	Jana Oblak, dipl. upr. org.
Strokovni sodelavci	Katja Bebar, univ. dipl. inž. gradb. Jerneja Čehovin, mag. inž. grad. Simona Jovanova, mag. inž. grad. Jelena Arsić, mag. inž. prom. Špela Kne, mag. inž. ok. grad. Eva Grmek





KAZALO

1.	UVOD	2
1.1	POTEK IZDELAVE OCPS	2
1.2	OBMOČJE OBRAVNAVE	5
1.3	ČASOVNI NAČRT OCPS	6
1.4	KONCEPT CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	8
2.	ORIS ŽELENEGA STANJA	9
2.1	VIZIJA	9
2.2	CILJI OCPS	10
3.	STANJE NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINE GORENJA VAS - POLJANE	12
3.1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	13
3.2	HOJA	15
3.3	KOLESARJENJE	17
3.4	JAVNI PREVOZ	18
3.5	AVTOMOBILSKI PROMET	19
4.	STRATEŠKA VODILA IN CILJNE VREDNOSTI	22
4.1	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	22
4.2	HOJA	23
4.3	KOLESARJENJE	23
4.4	JAVNI PREVOZ	24
4.5	AVTOMOBILSKI PROMET	24
5.	AKCIJSKI NAČRT	26
5.1	KROVNI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	27
5.2	1. STEBER: HOJA	29
5.3	2. STEBER: KOLESARJENJE	31
5.4	3. STEBER: JAVNI PREVOZ	32
5.5	4. STEBER: AVTOMOBILSKI PROMET	34
5.6	SKUPNI PREGLED UKREPOV	38
6.	VIRI	39



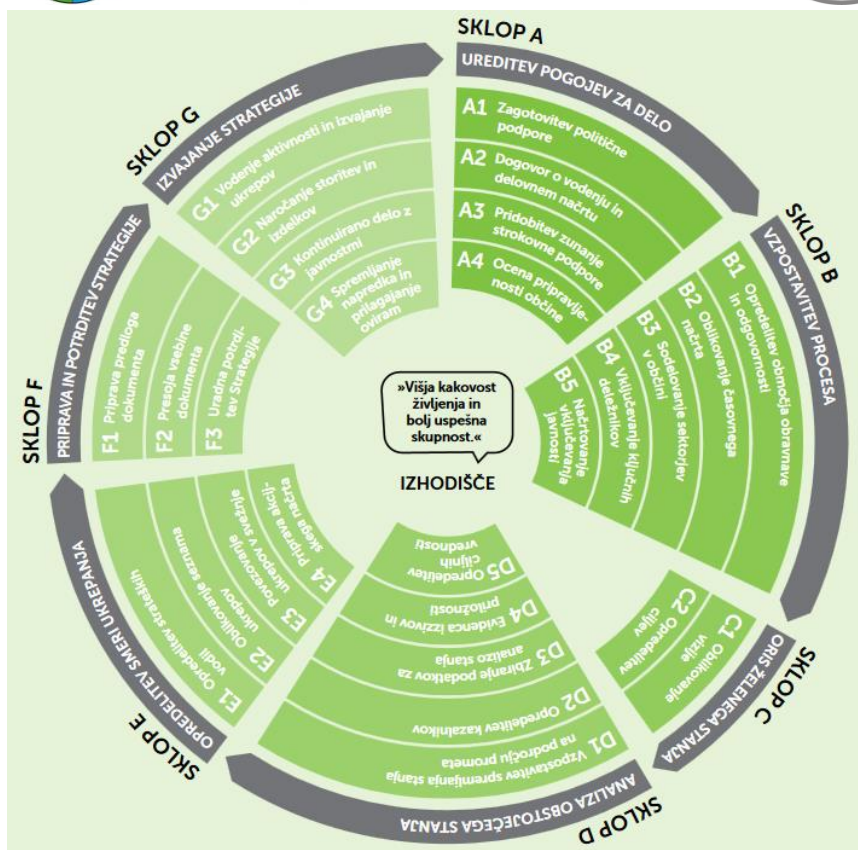
1. UVOD

Občinska celostna prometna strategija (krajše OCPS) je strateški dokument s katerim občina opredeljuje učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa za prehod na trajnostno mobilnosti in posledično boljšo kakovost bivanja.

V skladu s Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23, 3. člen) je namen Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Gorenja vas – Poljane ugotoviti, kakšne so potovalne navade občanov, ter s ciljem zmanjšanja osebnega motornega prometa in z izboljšanjem pogojev zanje spodbuditi hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter alternativne oblike mobilnosti.

1.1 POTEK IZDELAVE OCPS

Izdelava OCPS je potekala v šestih sklopih, ki so opredeljeni v Pravilniku o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, 76/23, 6. člen) ter v Nacionalnih smernicah za pripravo Občinske celostne prometne strategije.



Slika 1: Sklopi priprave OPCS (Plevnik A. s sod., 2023)

Junija 2024 je občina Gorenja vas – Poljane pristopila k pripravi Občinske celostne prometne strategije (OPCS). Za njeno pripravo se je odločila, ker je prepoznala prednosti celovitega pogleda na promet in priložnosti, ki jih ponuja izdelana OPCS. Priprava OPCS se je začela s pridobitvijo zunanje strokovne podpore, to je podjetja Boson d.o.o., ki ima dolgoletne izkušnje na področju strateškega načrtovanja, prometnega načrtovanja in projektiranja prometnih površin. Občina je avgusta 2024 potrdila sestavo ožje delovne skupine ter opredelila koordinatorskega procesa ter se lotila ocene pripravljenosti občine. V septembru 2024, je bilo vodstvu občine nato predstavljeno še Poročilo o samooceni, ki ga je pripravila Ožja delovna skupina v sodelovanju z zunanjim izvajalcem. Predstavitve namena in ciljev OPCS županu in občinskemu svetu, je bila izvedena na 11. redni seji občinskega sveta občine Gorenja vas – Poljane, ki je potekala oktobra 2024.

Delo in aktivnosti drugega sklopa (B) priprave OPCS so se začeli z opredelitvijo območja obravnave in oblikovanjem časovnega načrta. Dogovor glede časovnega načrta je deloma nastal že na uvodnem sestanku sklopa A, to je junija 2024, dokončno pa je bil dorečen na sestanku z vsemi relevantnimi sektorji na občini, ki je potekal oktobra 2024. Na sestanku se je poleg predloga delovnega in časovnega načrta razpravljalo še o predlogu načrta za vključevanje javnosti. Naslednja aktivnost v okviru sklopa B je bila predstavitev namena in ciljev OPCS celotni občinski upravi, potekala septembra 2024. Oktobra 2024, je bila izvedena tudi delavnica z občinskimi prometnimi in prostorskimi načrtovalci, ter sestanek o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami.

Delo in aktivnosti tretjega sklopa priprave OCPS (C) so se začeli z izvedbo delavnice o oblikovanju vizije in ciljev, ki je potekala novembra 2024. Na delavnici je nastalo pet predlogov vizije, o katerih so udeleženci glasovali, in predlogi občinsko specifičnih ciljev, ki smo jih dodali obveznim nacionalnim ciljem. Cilje smo tudi razvrstili po pomembnosti.

Predlog vizije smo nato nekoliko preoblikovali (združili smo viziji, ki sta prejeli največ glasov, saj sta dobili primerljivo veliko glasov, in besedilo jezikovno uskladili) ter dodali tako obrazložitev vizije kot obrazložitev ciljev. Sledilo je zbiranje komentarjev na osnutek vizije in ciljev ter mnenj glede prioritizacije ciljev med splošno javnostjo in ključnimi deležniki. V okviru tega smo izvedli dvojno javno razpravo o predlogu vizije in ciljev ter o stanju prometa v občini, prometnih izzivih in priložnostih. Javna razprava je bila izvedena novembra 2024 v Šubičevi hiši v Poljanah nad Škofjo Loko. Osnutek vizije in ciljev je bil posredovan tudi vodstvu občine ter članom ožje in širše delovne skupine in jim prek spletnega obrazca, omogočili sporočanje komentarjev, predlogov in/ali kritik na osnutek. Vsi komentarji na osnutek vizije in ciljev pa so zbrani v sinteznem poročilu. V novembru 2024 je bil v prostorih Občine Gorenja vas – Poljane izveden sestanek z vodstvom občine, na katerem je bila potrjena končna različica vizije in po pomembnosti razvrščeni cilji. Decembra 2024 je bila izvedena tudi javna razstava o pripravi OCPS in o izdelani viziji in ciljih v Sokolskem domu v Gorenji vasi.



Slika 2: Delo po skupinah (fotografija: Eva Grmek).

Delo in aktivnosti četrtega sklopa (D) priprave OCPS so se začeli že v času Evropskega tedna mobilnosti, in sicer s prvo javno razpravo o stanju prometa v občini, ki smo jo izvedli digitalno in na



prireditvi na prostem o pripravi in pomenu OCPS, ki je potekala septembra 2024, na parkirišču pred Sokolskim domov v Gorenji vasi. Odzive smo digitalno zbirali do oktobra 2024. Drugo javno razpravo smo izvedli v novembra 2024, v Šubičevi hiši v Poljanah nad Škofjo Loko. Izsledki obeh javnih razprav pa so bili upoštevani pri pripravi OCPS. Med novembrom 2024 in januarjem 2025, smo izvedli spletno anketo za splošno javnost. Med decembrom 2024 in januarjem 2025, pa smo izvedli še intervjuje s 16 ključnimi deležniki. Pripravljeni sta bili sintezni poročili z izsledki ankete oziroma intervjujev. Podatke za obvezne kazalnike smo zbirali v decembru 2024. Najprej smo izvedli kordonsko štetje prometa na dveh lokacijah v občini, in sicer v četrtek, 5. decembra 2024. Anketo v obeh osnovnih šolah v občini smo izvedli v petek, 6. decembra 2024. Anketo v dveh večjih podjetjih v občini (Polycom, Marmor Hotavlje) pa smo prav tako izvedli v decembru 2024. Za določitev stanja so bili izvedeni terenske ogled decembra 2024. Izvedli smo tudi tri delavnice – dve z ožjo delovno skupino in eno s širšo. Prva izmed delavnic je potekala že novembra 2024. Na tej delavnici smo oblikovali Načrt spremljanja kazalnikov. Druga delavnica ožje delovne skupine je potekala januarja 2024. Delavnica širše delovne skupine pa je potekala februarja 2024. Rezultat teh dveh delavnic je sintezno gradivo Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti.

Delo in aktivnosti šestega sklopa (E) priprave OCPS so se začeli z izvedbo delavnice ožje delovne skupine o oblikovanju strateških vodil, ki je potekala januarja 2025. Osnutek strateških vodil smo nato predstavili in potrdili na delavnici širše delovne skupine pa je potekala februarja 2024. Sledili sta izvedbi dveh delavnic: delavnica o scenarijih izvajanja ukrepov in delavnica o opredelitvi končnega nabora ukrepov. Delavnici sta bili izvedeni z ožjo delovno skupino v četrtek marca 2025. Aprila 2025 pa je bila izvedena anketa s širšo delovno skupino na kateri so bili obravnavani scenariji in ukrepi OCPS. V maju 2025 je bilo pridobljeno pozitivno mnenje na prvo presojo kakovosti OCPS. V drugi polovici maja 2025 je sledila še zadnja delavnica o z širšo delovno skupino o preveritvi končnega nabora ukrepov, potrditvi akcijskega načrta ter o obravnavi predloga OCPS. Sledila je druga presoja kakovosti, ki predstavlja podlago za sprejem strategije na občinskem svetu.

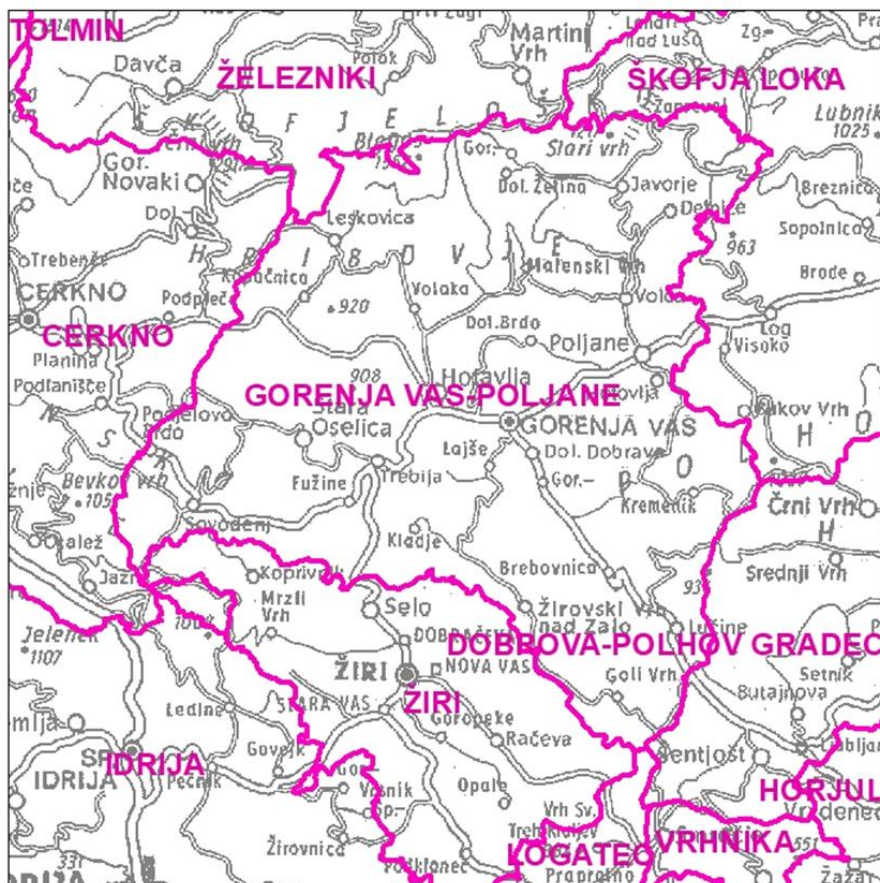
1.2 OBMOČJE OBRAVNAVE

Območje obravnave Občinske celostne prometne strategije obsega celotno območje občine Gorenja vas – Poljane, ki meri 153 km². Sredi leta 2022 je občina imela približno 7.630 prebivalcev, povprečna gostota poselitve pa je znašala 50 prebivalcev/km², kar je za okoli polovico nižje od državnega povprečja (104 preb./km²). Povprečna starost občanov znaša 39,3 leta, kar je nižje od državnega povprečja (43,9 let) (SURS, 2022).

Občina se nahaja v Gorenjski statistični regiji in meji na občine Škofja Loka, Dobrova – Polhov Gradec, Logatec, Žiri, Idrija, Cerklje na Gori in Železniki (Slika 1). Sosednje občine predstavljajo vplivno območje, na katerega se občina Gorenja vas – Poljane prometno navezuje. Sosednje občine so tako obravnavane kot območja atrakcije in generacije prometnih tokov ter kot območja prometnih navezav. Strategija sicer podaja usmeritve in ukrepe le za območje znotraj občinskih meja.



Občina se nahaja v predalpskem svetu zanj pa je značilna močna reliefna razgibanost in posledično razpršena poselitev. Rezultat poselitvenega vzorca je tudi močna razvejanost prometnega omrežja. Dolžina vseh javnih cest znaša kar 410,15 km (DRSI, 2022).



Slika 3: Območje obravnave (Portal prostor, 2024).

1.3 ČASOVNI NAČRT OCPS

V sami začetni fazi procesa priprave strategije smo skupaj z vodstvom občine in ožjo delovno skupino opredelili časovni načrt izdelave in izvajanje OCPS. Veljavnost operativnega programa OCPS znaša pet let, pri čemer je predvidena letna revizijo izvajanja strategije, ki temelji na spremljanju kazalnikov določenih v strategiji. Občina pripravi letno poročilo izvajanja strategije. OCPS se bo obnovila predvidoma vsakih sedem let, pri tem se bo preverila ustreznost operativnega načrta vključno z naborom predlaganih ukrepov. Po potrebi se izvedejo spremembe oziroma prilagoditve. Strategija tako veljala do leta 2032, po tem letu pa bo Občina pristopila k njeni prenovi.

Proces izdelave OCPS: 2024–2025.

Operativno izvajanje: 5 let, torej do leta 2030.

Revizija: vsako leto.

Prenova: čez 7 let oziroma leta 2032.



Slika 4: Diagram delovnega in časovnega načrta priprave OCPS.



1.4 KONCEPT CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Koncept celostnega prometnega načrtovanja pristopa k prometnim izzivom na način, da temelji na usklajevanju konceptov gospodarskega razvoja, socialne pravičnosti in kakovosti okolja, ter nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse (in jih ne zavrača).

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 presoje.		Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje.

Slika 5: Koncept celostnega prometnega načrtovanja (Plevnik A. s sod., 2023).

Celostno prometno načrtovanje je ključno, ko želimo v lastni skupnosti doseči vse to, kar imajo najboljši (tj. visoko kakovost življenja in dobre pogoje za razvoj) ter hkrati pri tem ravnati strateško preudarno, finančno učinkovito in s široko podporo prebivalcev. Tako načrtovanje ima merljive koristi in opazno dodano vrednost. S tem konceptom bomo dosegli boljšo kakovost bivanja (načrtovanje za ljudi, ne za avtomobile), pozitivne učinke na okolje in zdravje (boljša kakovost zraka, manj hrupa, blaženje podnebnih sprememb, aktivna mobilnost,...), izboljšano prometno varnost (umirjanje in zmanjševanje avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje = zmanjšanje nevarnosti in manjše število nesreč), izboljšano mobilnost in dostopnost, ter izboljšano podobo občine.



2. ORIS ŽELENEGA STANJA

2.1 VIZIJA

Gorenja vas – Poljane je prometno dobro dostopna in trajnostno povezana občina, kar omogoča vsem občanom visoko stopnjo mobilnosti, zlasti pa je prijazna pešcem in kolesarjem. S kvalitetno in podnebno odporno prometno infrastrukturo ter javnim prevozom omogoča enostaven dostop do delovnih mest in dobro razvitih javnih storitev ter prispeva k ohranjanju poseljenosti tudi zalednih predelov občine. Tako skrbi za kakovostno okolje, urejeno kulturno krajino, razvoj raznolikih gospodarskih dejavnosti ter visoko stopnjo družbene povezanosti, s čimer sledi trajnostnim načelom razvoja.

OBRAZLOŽITEV VIZIJE:

Vizija občine Gorenja vas – Poljane se osredotoča na vzpostavitev učinkovitega trajnostnega prometnega sistema, ki bo zagotavljal dostop do osnovnih storitev za vse prebivalce. Osnovni cilj je vsakomur, še posebej pa ranljivim skupinam, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi, omogočiti enake možnosti mobilnosti do dela, izobraževanja, zdravstva, oskrbe in drugih ključnih storitev, kar predstavlja temelj za socialno pravičnost in kakovostno življenje v občini za vse. Izrecno si prizadeva še za izboljšano dostopnost do zalednih predelov in posledično ohranjanje poseljenosti teh delov občine.

Poseben poudarek je na spodbujanju aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) in drugih trajnostnih potovalnih navad. Trajnostna mobilnost namreč prispeva k boljšemu zdravju prebivalcev in večji kakovosti življenja v občini, večji ekonomski učinkovitosti ter kvalitetnejšemu stanju okolja, vključno z blaženjem učinkov podnebnih sprememb in prilagajanjem nanje.

Vizija občine je usmerjena tudi v ustvarjanje ugodnih pogojev za gospodarski razvoj in diverzifikacijo gospodarskih dejavnosti, kar bo omogočilo nove priložnosti za zaposlitev in rast lokalnega gospodarstva. Posledično pa še dodatno izboljšalo kakovost življenja občanov.

Občina se zaveda, da je temelj učinkovitega prometnega sistema kvalitetna, odporna (na nevarnost naravnih nesreč in podnebne spremembe) in vključujoča (prilagojena za osebe z oviranostmi, osebe z otroškimi vozički in druge, predvsem ranljive, družbene skupine) prometna infrastruktura. S primerno urejeno infrastrukturo se veča tudi varnost vseh udeležencev v prometu.

Pri uresničevanju vizije in ciljev pa izpostavlja še visoko stopnjo družbene povezanosti, ki vključuje utrjevanje skupnih vrednot in krepitev občutka pripadnosti in vključenosti vseh posameznikov v lokalno skupnost. Družbeno povezanost občina zagotavlja tudi v okviru priprave Strategije, z aktivnostmi vključevanja javnosti, in v fazi izvajanja ukrepov.



2.2 CILJI OCPS

RAZVRSTITEV OPREDELJENIH CILJEV Z OBRAZLOŽITVIJO PO POMEMBOSTI:

1. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Cilj je ustvarjati učinkovit trajnostni mobilnostni sistem kot enega od pogojev za nadaljnji gospodarski razvoj občine. Ta bo prinesel nove priložnosti za zaposlovanje in rast lokalnega gospodarstva.

2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Zagotoviti želimo varnejše ceste in ulice za vse udeležence v prometu, vključno s pešci, kolesarji in vozniki, ter zmanjšati število prometnih nesreč.

3. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Želimo ustvarjati okolje, ki je prijetno za bivanje in delo ter spodbuja medsebojno povezanost prebivalcev, hkrati pa je privlačno za obiskovalce in turiste.

4. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.

S spodbujanjem aktivne mobilnosti, ki ugodno vpliva na počutje, spanje in kognitivne sposobnosti ter pripomore k boljši telesni pripravljenosti in dobri samopodobi, želimo prispevati k bolj zdravemu življenjskemu slogu naših prebivalcev.

5. Spreminjanje miselnosti o potovalnih navadah.

S promocijo trajnostnih potovalnih navad želimo spodbuditi takšne spremembe vedenja v prometu, ki bodo prispevale k bolj zdravemu in okolju prijaznejšemu življenjskemu slogu naših prebivalcev. Posebej se bomo osredotočali na osnovnošolce in predšolske otroke, ki jim želimo že od začetka privzgojiti trajnostne potovalne navade.

6. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

Cilj je okrepiti dožemanje mobilnosti kot »javnega dobrega« in zagotoviti, da ima vsak prebivalec, ne glede na svoje socialne, ekonomske in/ali druge osebne okoliščine, dostop do prometnega sistema in možnosti potovanja. Z zagotavljanjem enakopravnih možnosti mobilnosti in izkoreninjanjem mobilnostne revščine želimo predvsem preprečevati socialno izključenost ranljivih družbenih skupin, kot so starejši, otroci in mladostniki, osebe z oviranostmi in osebe brez osebnega prevoznega sredstva ali vozniškega izpita.

7. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Želimo omogočiti enostaven, učinkovit in zanesljiv dostop do delovnih mest in družbenih, upravnih in storitvenih dejavnosti, kot so šola, kulturni dom, zdravstveni dom, lekarna, pošta, banka in trgovine, ter da so te ustrezno razporejene na območju občine.

8. Zmanjšanje prometa kot posledice delovnih migracij iz občine.

Prizadevali si bomo zagotoviti čim več delovnih mest v občini in na ta način zmanjšati potrebo po dnevnih migracijah delovno aktivnega prebivalstva iz občine. Prav tako si bomo za zmanjšanje dnevne delovne mobilnosti prizadevali s spodbujanjem zaposlovalcev k sprejemanju ukrepov, ki bodo zaposlene usmerjali k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti, oziroma, kjer je to mogoče, k delu na daljavo in hibridnim oblikam dela.



9. Povečanje rabe obnovljivih virov energije v prometu.

Povečanje rabe lokalnih obnovljivih virov, predvsem sončne energije in biomase, v procesu elektrifikacije voznega parka v občini.

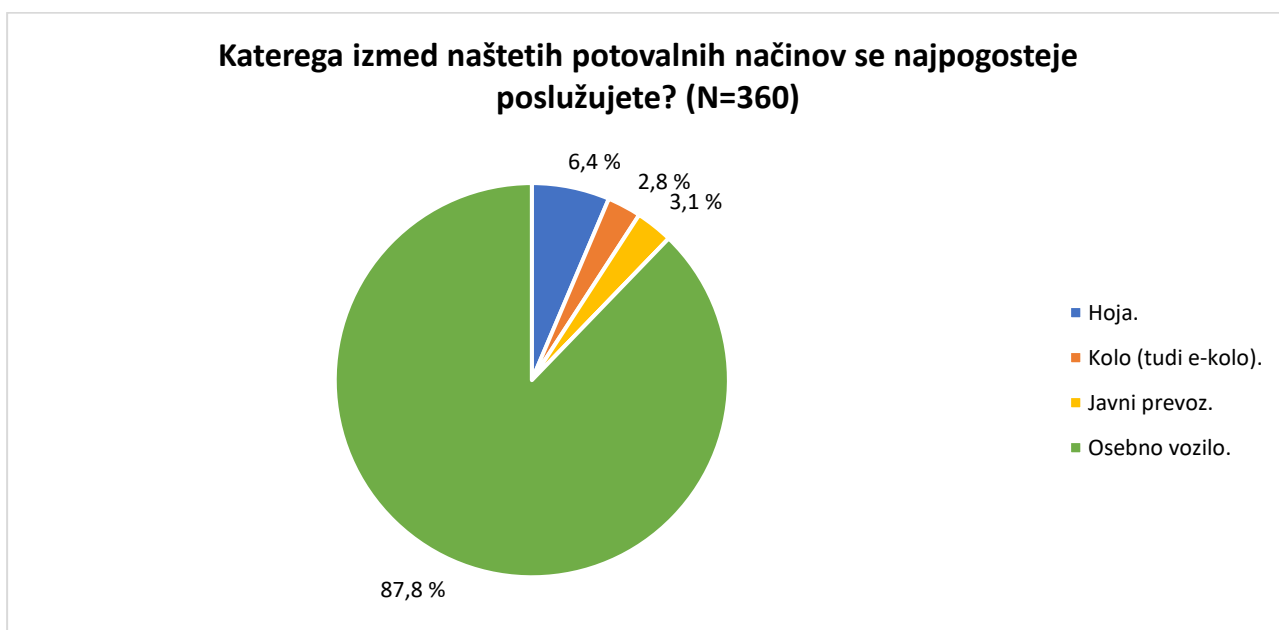
10. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Cilj je zmanjšati onesnaževanje zraka in blažiti podnebne spremembe ter prispevati k čistejšemu in bolj zdravemu okolju.



3. STANJE NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI GORENJA VAS - POLJANE

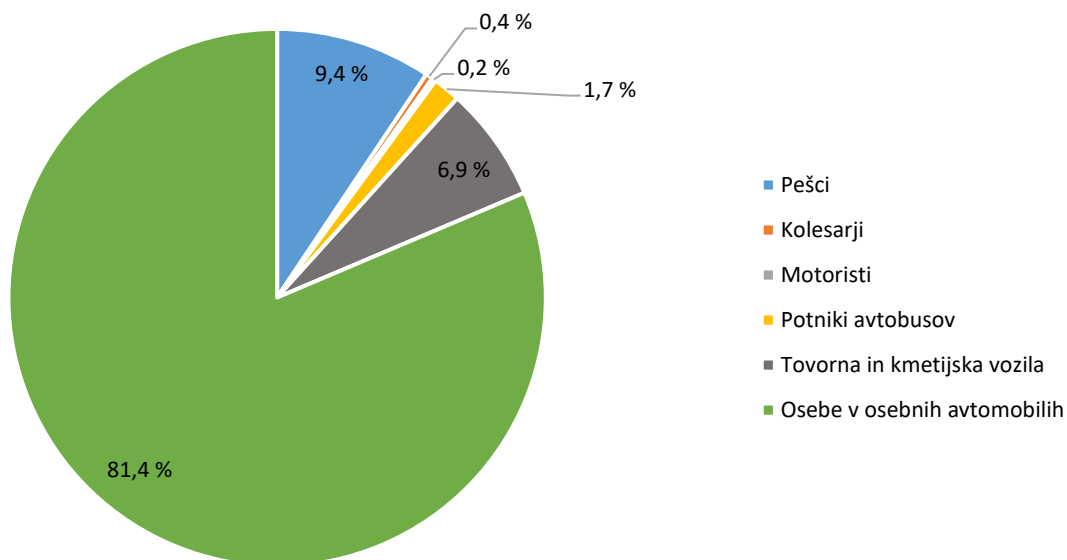
V sklopu izdelave OCPS so bile izvedene obsežne aktivnosti z namenom analize obstoječega stanja prometa v občini. Te aktivnosti so obsegale javne razprave o stanju prometa, ki so potekale digitalno in v živo, spletno anketo za splošno javnost (nanjo je v celoti odgovorilo 287 oseb), intervjuje s 16 ključnimi deležniki (predstavniki krajevnih skupnosti, predstavniki različnih organizacij, podjetij in ravnateljji osnovnih šol), dve delavnici ožje in širše delovne skupine, pregled obstoječe dokumentacije, terenski ogled, anketiralo se je učence osnovnih šol in zaposlene v večjih podjetjih, izvedlo pa se je tudi kordonsko štetje prometa. Ključne ugotovitve analize stanja so podane po posameznih stebrih v nadaljevanju.



Slika 6: Katerega izmed naštetih potovalnih načinov se najpogosteje poslužujete? (rezultat ankete, 2025)

Ključni izziv Občinske celostne prometne strategije je visok delež individualnega motoriziranega prometa (avtomobili) oz. povečanje potenciala hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa. Vsi trije stebri bi bili lahko na ravni občine bolj optimalno izkoriščeni, še posebej za potrebe dnevne mobilnosti. To je razvidno iz opravljenih terenskih meritev prometa in anket – več kot 80 % vseh potovanj je namreč opravljenih z osebnim vozilom.

Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih, 5. december 2024

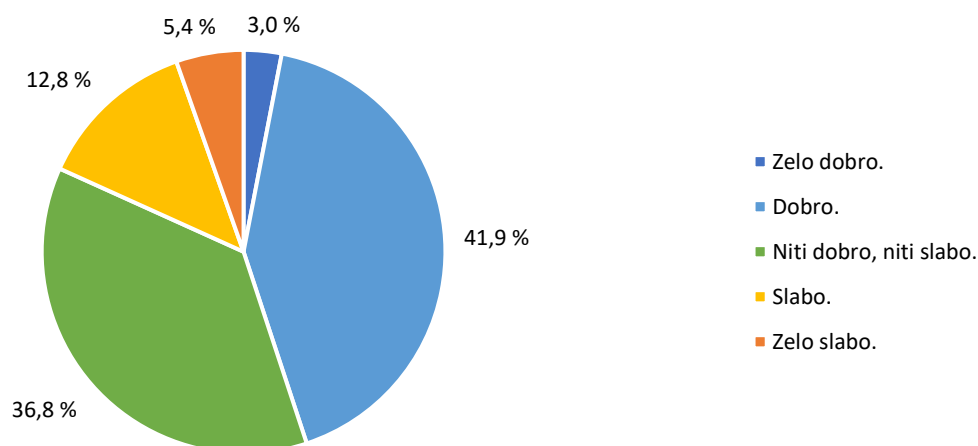


Slika 7: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih, 5. december 2024.

3.1 CELOSTNO PROMETNA NAČRTOVANJE

Podatki ankete kažejo, da se prebivalci poslužujejo trenutnih načinov potovanja zaradi razdalje do cilja, praktičnosti in časovne učinkovitosti. Slaba polovica vprašanih ocenjuje stanje prometnega sistema kot dobro ali zelo dobro (44,9%), le 18,2% pa kot slabo oz. zelo slabo. Približno polovica vse anketirancev se strinja ali popolnoma strinja s trditvijo, da bi bilo potrebno pri načrtovanju prometa več pozornosti, prostora in sredstev nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP, tudi na račun omejevanja avtomobilskega prometa.

Katera splošna ocena najbolje povzame vaše zadovoljstvo s stanjem prometa v občini? (N=296)



Slika 8: Katera splošna ocena najbolj povzame vaše zadovoljstvo s stanjem prometa v občini? (rezultat ankete, 2025)

Izkazalo se je, da celostno načrtovanje prometnega sistema delno zaostaja za samim prostorskim načrtovanjem. Tako nekatere širitve naselij nimajo ustrezne prometne infrastrukture. Izpostavljeno je bilo tudi, da je potrebno urediti sistem odkupov oz. urediti lastništvo zemljišč za potrebe načrtovanja prometa. Pokazala se je potreba po medobčinskem in regijskem sodelovanju na področju prometnega načrtovanja za lažjo izvedbo nekaterih projektov (umestitev državne kolesarske povezave, uskladitev voznih redov JPP, organizaciji avtobusnega prometa – uporaba rednih linij tudi s strani učencev, itd.). Izziv predstavlja tudi razpršena poselitev, katere rezultat je več kot 400 km javnih cest.

Prevladujoča uporaba osebnega avtomobila za opravljanje poti kaže na to, da bo potrebno nekaj narediti tudi na področju informiranja in izobraževanja prebivalcev. Za izboljšanje upoštevanja CPP in dvig kulture v cestnem prometu, pa še naprej sodelovati z redarstvom in policijo. **Glede na navedeno izhaja, da je prioriteta uskladiti prostorsko in prometno načrtovanje ter dvigniti ozaveščenost občanov glede trajnostne mobilnosti.**

Člani delovnih skupin in intervjuvanci so izkazali zadovoljstvo glede sodelovanja z občino na področju prometa in si v bodoče še želijo biti vključeni v proces prometnega načrtovanja.

Dosežki:

- Občinska celostna prometna strategija ima politično podporo, prav tako je z njo seznanjen kader na občini.
- Izkušnje z Evropskim tednom mobilnosti, razumevanje in podpora tematiki celostnega prometnega načrtovanja.



- Pozitiven in nadpovprečen naravni prirast, nizek indeks staranja, visoka stopnja delovne aktivnosti v občini.

Izzivi:

- Prostorsko in prometno načrtovanje, ki krepi motorizacijo in zapostavlja druge oblike mobilnosti.
- Veliko število kilometrov cest na prebivalca, razpršena poselitev, velika oddaljenost zalednih naselij od centralnih.
- Urejanje lastništev in odkupov za potrebe prometnega načrtovanja.
- Širitev naselij brez ustrezne infrastrukture za trajnostne oblike prometa.
- Težavno načrtovanje medobčinskih oz. regionalnih projektov (državne kolesarske povezave, učinkovitost JPP).

Priložnosti:

- Zelo dobro sodelovanje s ključnimi deležniki in zainteresirano javnostjo v okviru priprave Občinske celostne prometne strategije.
- Mogoče je izboljšati usklajenost načrtovanja prometne politike na lokalni, regionalni, državni ravni (npr. sodelovanje pri umeščanju in gradnji medobčinske kolesarske povezave, usklajevanje voznih redov JPP).
- Sistemska vključitev ukrepov trajnostne mobilnosti v postopke prostorskega načrtovanja.
- Izvajanje rednega monitoringa in analize podatkov na področju mobilnosti.
- Nadgradnja povezanosti z bližnjimi občinami in drugimi institucijami na temo mobilnosti (npr. redna srečanja in medsebojno obveščanje, sodelovanje z Razvojno agencijo Sora ...).
- Informiranje in izobraževanje občanov na področju trajnostne mobilnosti.

3.2 HOJA

Anketa med občani je pokazala, da hoja predstavlja 6,4% vseh potovalnih načinov v občini, kar je razmeroma nizko. Štetje prometa na lokacijah štetja pa kažejo na 9,4% delež hoje med vsemi prometnimi načini.

Anketiranci so stanje peš prometa v občini večinoma ovrednotili kot srednje problematično. Kot bolj problematične so bile izpostavljene le neurejene ali nevarne šolske poti, glede katerih se nekaj več kot dve tretjini (69,0 %) anketirancev strinja, da predstavljajo zelo velik, velik ali srednje velik problem. Prav tako je cca. dve tretjini anketirancev menilo, da premalo površin za pešce, slaba infrastruktura pešpoti in prilagojenost prometnih površin starejšim, osebam z ovirami, uporabnikom z otroškimi vozički itd. predstavlja srednje velik, velik ali zelo velik problem v občini. **Iz navedenega izhaja, da je prioriteta ureditev ustrezne infrastrukture za pešačenje na območju šolskih poti.** Izpostavljeno je pomanjkanje pločnikov, sploh v povezavi s šolskimi potmi in potmi do vrtcev (npr. Gorenja in Dolenja Dobrava, Trebija, med OŠ Ivana Tavčarja Gorenja vas in Lajšami, med Srednjo vasjo in Poljanami nad Škofjo Loko – v tem primeru so osnovnošolci zaradi pomanjkljive infrastrukture celo prisiljeni v vozaštvo), ter ob regionalni cesti. Slednje še posebej v povezavi s potmi do avtobusnih postajališč (npr. v Fužinah). Pločnika si želijo tudi od Podgore do Hotavelj, ter



ureditev okolice Podružnične šole Lučine. Na splošno so anketiranci izrazili, da si želijo čim bolj sklenjenih površin za pešce. V povezavi s tem bi bilo marsikje potrebno urediti tudi javno razsvetljavo. Izpostavljeno je bilo tudi pomanjkanje prehodov za pešce, npr. na predelu Vršajna, kjer bi bilo potrebno tudi umiriti promet (omejitev hitrosti), ter v povezavi z avtobusnimi postajališči (npr. v Fužinah, Brebovnici). Nevaren je tudi prehod pred vrtcem v Dolenji Dobravi – potreba po izboljšanju signalizacije. Anketiranci so izpostavili tudi dejstvo, da razvoj prometne infrastrukture in prometnega sistema zaostaja za razvojem naselij. V novih delih naselij namreč omejitev hitrosti ni prilagojena tisti v naseljih, prav tako manjka infrastruktura za pešce. Pešpoti bi bilo potrebno urediti do avtobusnih postajališč (AP Brebovnica, AP Fužine/Trebija, AP Dobrava, AP Srednja vas, skozi Volčo, kjer je tudi AP Volča, AP Podjelovo Brdo). Na terenskem ogledu je bilo ugotovljeno, da je večina infrastrukture za pešce znotraj večjih naselij. Smiselno bi bilo povezave za pešce urediti v omrežja in med seboj povezati osrednja naselja v občini. Predlagajo se ureditve peš povezav med naselji, kot npr. Gorenja vas – Srednja vas – Poljane, Podgora – Hotavljje, Gorenja vas – Todraž, Gorenja vas – Vršajn, Gorenja vas – Lajše, Most med Poljanami in Predmostom proti Hotavljam. Izpostavljena je bila tudi neprilagojenost (npr. ovire, ostrorobi robniki in pomanjkanje klančin) peš površin za ranljive skupine (starši z vozički in funkcionalno ovirane osebe). Pomembno je tudi kako se površine uredijo, da niso v isti ravnini kot cesta in da so ustrezne širine (problem v Trebiji).

Dosežki:

- Dobro urejena infrastruktura za pešce v centralnih naseljih.
- Dobro urejen pohodniški krog in veliko zelenih površin.

Izzivi:

- Nadaljnje dograjevanje omrežja peš povezav (npr. označevanje in urejanje varnih poti in prehodov, zagotavljanje zveznosti površin znotraj naselij ter pri navezavi centralnih naselij z zalednimi).
- Omejitve za funkcionalno ovirane osebe in zagotavljanje univerzalne dostopnosti.
- Odsotnost infrastrukture za pešce na šolskih poteh (npr. Gorenja in Dolenja Dobrava, Trebija, med OŠ Ivana Tavčarja Gorenja vas in Lajšami, med Srednjo vasjo in Poljanami nad Škofjo Loko).
- Odsotnost pločnikov in prehodov za pešce (npr.: Vršanj), tudi na območjih avtobusnih postaj (npr.: Fužine, Brebovnica, Dobrava, Sredna vas, Volča, Podjelovo Brdo).

Priložnosti:

- Zagotavljanje varnih in urejenih šolskih pešpoti je ključ pri krepitvi samostojnosti otrok v prometu, hkrati pa botruje zmanjšanju števila vozačev (dograditev peš povezav na območju šolskih poti).
- Urejena, privlačna in dostopna infrastruktura za pešce spodbuja aktivno mobilnost.
- Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe.



3.3 KOLESARJENJE

Kolesarjenja se po rezultatih ankete poslužuje le 2,8% vprašanih občanov. V okviru štetja prometa pa je bilo ugotovljeno, da kolesarjenje predstavlja le 0,4% delež (štetje je bilo izvedeno v zimskem času). Odstotki so razmeroma nizki, kar je odraz pomanjkljive infrastrukture. Kolesarski promet je najbolj problematičen steber prometnega sistema v občini, glede na rezultate anket. Več kot polovica vprašanih meni, da so daljinske (medobčinske) kolesarske povezave in premalo površin za kolesarje (zelo) velik problem. Skoraj polovica pa se jih strinja, da so neskljenjene povezave med osrednjimi točkami v občini in varnost kolesarjev oz. konflikti z drugimi udeleženci v prometu (zelo) velik problem. Skoraj vsi deležniki in vprašani so izpostavili nujnost ureditve medobčinske in znotraj občinske kolesarske infrastrukture. Odsotnost kolesarskih povezav je izpostavljena kot ključni izziv. **Glede na navedeno je prioriteta, ureditev ustrezne medkrajevne kolesarske povezave (v sklopu državnega kolesarskega omrežja) in ureditev kolesarskih povezav znotraj večjih naselij (navezava na DKP).** Poudarjena je bila potreba po izgradnji kolesarskih poti ločeno od glavne ceste, zlasti zaradi varnosti. Kot pomembne manjkajoče povezave so bile omenjene medobčinska kolesarska povezava Škofja Loka – Poljane – Gorenja vas – Hotavljje – Trebija – Žiri, ki so del državne kolesarske povezave DKP G3 in DKP R9 in povezave med najbolj frekventnimi točkami v občini (šole, vrtci, trgovine, zdravstveni dom, zadruga). Izpostavljeno je bilo pomanjkanje parkirišč za kolesa in kolesarnice (npr. pri šolah in ZD). V občini je opaziti težnjo po vzpostavitvi postaj za polnjenje električnih koles in prostorov namenjenim njihovu shranjevanju. Predlagana je bila vzpostavitev pumptrack poligonov za krepitev gibalnih sposobnosti prebivalcev, zlasti otrok.

Dosežki:

- Vzpostavitev točk za popravilo koles (LAS projekt E-nostavno na kolo), storitev izposoje e-koles.
- Občina je s privlačno urejenim rekreativnim kolesarskim krogom priljubljena med rekreativnimi kolesarji.

Izzivi:

- Pomanjkljiva kolesarska infrastruktura oz. odsotnost sklenjenih medkrajevnih kolesarskih povezav (državne kolesarske povezave Škofja Loka – Poljane – Gorenja vas – Hotavljje – Trebija – Žiri)
- Pomanjkljivo omrežje kolesarskih povezav znotraj naselij (potreba po označevanju in urejanju varnih poti in prehodov, zagotavljanje zveznosti površin znotraj naselij ter pri navezavi centralnih naselij z zalednimi, odprava ozkih grl).
- Pomanjkljiva povezava krajevnih povezav (v večjih naseljih) z daljinskimi kolesarskimi potmi (DKP).
- Pomanjkanje vzporedne podporne infrastrukture za kolesarje (npr. kolesarska parkirišča, opremljanje kolesarskih površin s sodobno informativno in drugo podporno opremo), zlasti na najbolj frekventnih lokacijah (šole in ZD).

Priložnosti:





- Vzpostavitev sklenjenega državnega kolesarskega omrežja v občini (DKP G3 in DKP R9).
- Vzpostavitev navezav krajevnih kolesarskih površin z državnim kolesarskim omrežjem.
- Zagotavljanje varnih in urejenih kolesarskih površin do šol je ključno pri vzpostavljanju samostojnosti otrok v prometu ter krepitvi njihovih gibalnih sposobnosti, hkrati pa botruje zmanjšanju števila vozačev.
- Urejena, povezana, varna in privlačna infrastruktura za kolesarje spodbuja aktivno mobilnost (kolesarnice, stojala pri osnovnih šolah in zdravstvenem domu).

3.4 JAVNI PREVOZ

Anketa je pokazala, da javni prevoz predstavlja 3,1% vseh potovalnih načinov, kar je razmeroma nizko. V okviru štetja prometa pa je bil delež JPP 0,7%, delež šolskih avtobusnih prevozov pa 1%. Deleži uporabe javnega potniškega prometa v občini so nizki. Anketiranci so stanje javnega potniškega prometa v občini večinoma ovrednotili na ravni srednje velikega problema. Kot bolj problematične so navedli pogostost voženj (frekvenca) ter mrežo linij avtobusnega prometa (preredka, ni prilagojena povpraševanju). Srednje velik problem sicer predstavljajo tudi slabe povezave do večjih središč, prilagojenost za osebe z ovirami in osebe z otroškimi vozički (npr. vozni red v Braillovi pisavi, klančine), čas potovanja (hitrost), dostopnost do postaj (pločniki, parkiranje koles, avtomobilov). Direktne povezave so glede na vozni red avtobusnega prevoznika do Škofje Loke, kjer se preseda na avtobuse za Kranj in Ljubljano. Gorenja vas je z avtobusnimi prevozi povezana direktno s Cerknim in Žirmi. Avtobusnih povezav Gorenja vas – Škofja loka je med tednom 29 dnevno, v obratni smeri jih je 27. Povečano je število prevozov zjutraj, okrog poldneva in popoldne v času zaključkov delovnikov oz. šolanj.

Glede na navedeno prioriteto predstavlja optimizacija vozniških redov in ureditev infrastrukture za javni potniški promet (avtobusne postaje in peš povezave do njih).

Analiza stanja je pokazala, da težave predstavljajo neurejena avtobusna postajališča in pešpoti do postajališč. Na več mestih bi bilo potrebno urediti tudi ustrezno prometno signalizacijo, kot so prehodi za pešce pred postajališči. Vozni redi javnega potniškega prometa so neprilagojeni. Vozni redi šolskih avtobusov, se ne prilagajajo šolskim urnikom in šolskim obveznostim oz. aktivnostim v popoldanskem času. Večina osnovnošolcev je vozačev. Premalo je avtobusov do zalednih območij in prevozov izven konic, kjer bi lahko vozila manjša vozila. Občina, DUJPP (Družba za upravljanje JPP) in avtobusni prevoznik, ki ima monopol nad storitvijo bi se morali uskladiti in skleniti dogovor za izboljšanje stanja. Občina je pojasnila, da izvaja aktivnosti na tem področju, vendar s strani ostalih deležnikov ni pravega posluha. Na splošno bi se moral izboljšati dostop do javnega prevoza, deležniki predlagajo razmislek o brezplačnih prevozi in boljši integriranosti javnega prevoza. Vsi sodelujoči so naklonjeni projektu kot je Prostofer.

Dosežki:

- Uspešno naslavljanje problematike mobilnostne revščine s Prostoferjem.





- Dobro urejeni šolski prevozi.

Izzivi:

- Optimizacija javnega prevoza (npr. potrebam prebivalcev bolj prilagojene linije medkrajevnega avtobusa, bolj pogost vozni red (zlasti med vikendi in prazniki ter poleti)).
- Usklajevanje z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa.
- Pomanjkljiva infrastruktura ne zagotavlja varne, univerzalne in privlačne dostopnosti do storitev javnega prevoza (npr. neurejena postajališča javnega prevoza, odsotnost varne in urejene infrastruktura za pešce do avtobusnih postajališč, npr.: AP Brebovnica, AP Fužine/Trebija, AP Dobrava, AP Srednja vas, skozi Volčo kjer je tudi AP Volča, AP Podjelovo Brdo).

Priložnosti:

- Ureditev avtobusnih postajališč in peš povezav do njih.
- Optimizacija voznega reda avtobusnih linij. Kakovosten sistem javnega potniškega prometa je najbolj uspešno orodje za reševanje mobilnostne revščine.
- Vzpostavitev P+R (parkiraj in se pelji) parkirišč oz. intermodalnih točk (Gorenja vas, Hotavlje, Poljane).

3.5 AVTOMOBILSKI PROMET

Anketa in štetje prometa kaže na visok delež potovanj z osebnim vozilom (več kot 80%), kar odraža pomanjkljivo infrastrukturo za ostale oblike prometa, poselitven vzorec in geografske danosti občine (razpršena poselitev na hribovitem območju). Skoraj polovica prebivalcev (47,5%) jih preživi na poti dnevno manj kot 1 uro, kar kaže na potencial za druge oblike mobilnosti. Iz rezultatov ankete lahko razberemo, da je avtomobilski promet najbolje urejen steber prometnega sistema v občini. Kot srednje problematični so bili izpostavljeni le slabo vzdrževanje cest, navezanost občine na daljinske cestne povezave (avtoceste in hitre ceste), razpoložljivost parkirnih mest. **Kot prioriteta se je izkazala potreba po umirjanju prometa in odprava nevarnih točk.**

Med intervjuji so sogovorniki pohvalili razvejano cestno infrastrukturo, vendar so izpostavili visoke stroške vzdrževanja, zlasti zimske službe, in škodo zaradi težkih tovornih vozil. Izpostavljena so bila nevarna območja in slaba preglednost križišč (na regionalni cesti Trebija – Žiri; Priključevanje iz smeri Sovodnja; V priključku za Mercator na regionalni cesti v Gorenji vasi; Križišče na Trebiji - odcep za Staro Oselico). Potrebno bi bilo odpraviti več nevarnih točk v cestnem prometu, urediti regionalno cesto Gorenja vas – Hotavlje, urediti cesto na relacijah Todraž – Gorenja vas in Trebija – Sovodenj, ureditev nevarnega odseka na LC pri objektu Robidnica 2, ureditev enosmernega prometa iz Poljan proti Dobenski Ameriki, ureditev nove povezave v Gorenji vasi od blokov do šole s parkirišči. Urediti bi bilo potrebno tudi cestne odseke pri gostilni Taverna, Javorje – Mlaka (preozka cesta) in Javorje – Poljane (ureditev bankin).

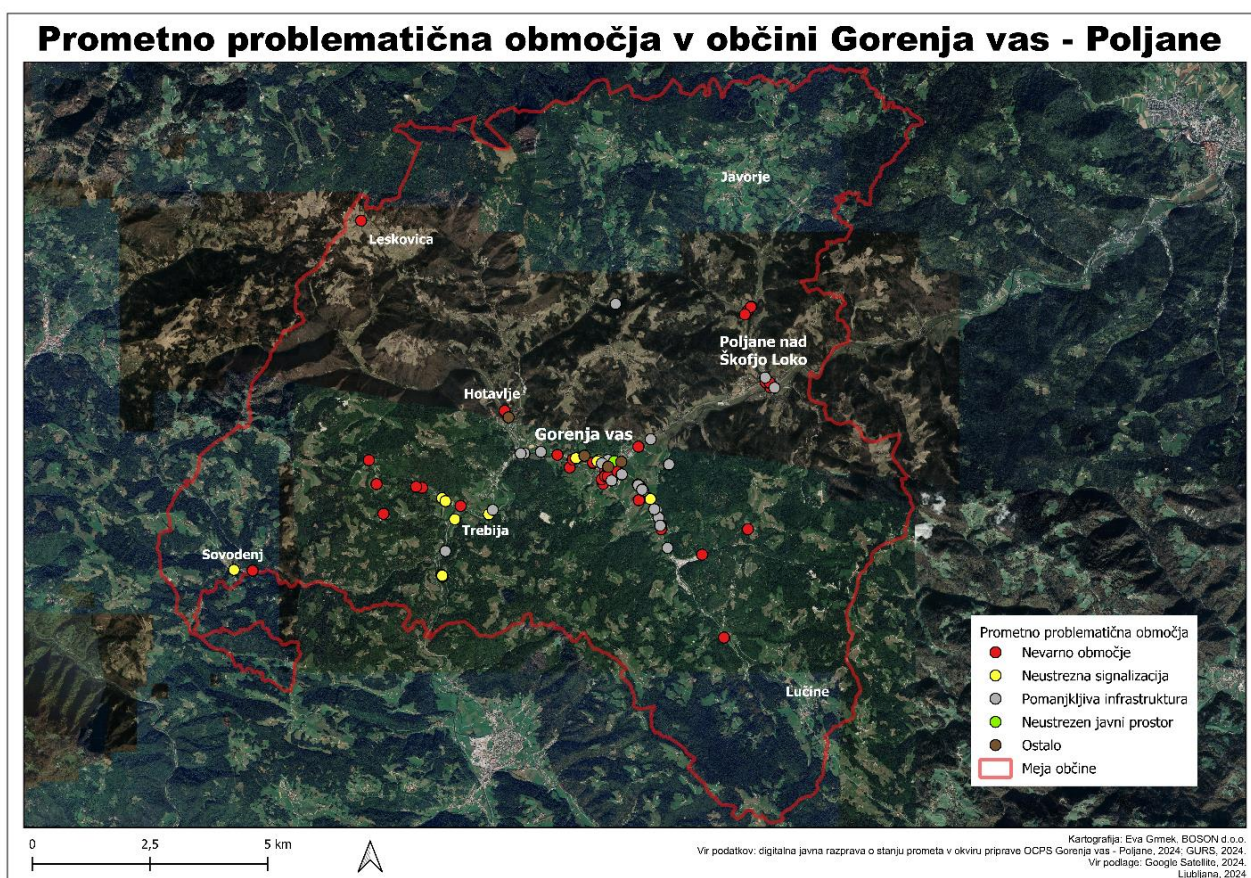
Poudarjena je bila potreba po večji varnosti v prometu, saj so hitrosti voznikov prevelike, zlasti na regionalni cesti, predstavljajo veliko nevarnost. Potrebno bi bilo izvesti ukrepe za umirjanje



prometa, še posebej na območjih šolskih poti in v okolici vrtcev. Podatki o prometnih nesrečah kažejo, da je število prometnih nesreč pod slovenskim povprečjem (GVP cca. 5 nesreč / 1000 preb., SLO cca. 9 / 1000 preb.; vir.: AVP in SURS, 2023).

Parkirišč je praviloma dovolj, izjema je parkirišče pred OŠ Ivana Tavčarja Gorenja vas in ZD Gorenja vas. Na nekaterih parkiriščih bi bilo potrebno parkirne prostore razširiti (npr. pred Mercatorjem). Obstaja tudi interes za ureditev sistema P+R.

Prebivalci menijo, da bi bilo potrebno za prometno infrastrukturo boljše skrbeti, v smislu košnje, čiščenja bankin in prepustov. V povezavi s turizmom je težnja po postajališčih za avtodome. Nekatera večja podjetja spodbujajo sopotništvo oz. je sopotništvo med občani razširjeno, kar se kaže, kot parkiranje na določenih točkah ob regionalni cesti (npr.: Hotavlje). Občani si želijo še kakšno polnilno postajo za električna vozila. Poudarila se je pomembnost ustreznega vzdrževanja cestne infrastrukture tudi z vidika podnebnih sprememb (poplav).



Slika 9: Prometno problematična območja v občini Gorenja vas - Poljane (rezultati spletne javne razprave, 2024)

Dosežki:

- Kakovostno vzdrževana in razvejana cestna infrastruktura, ki zagotavlja dobro dostopnost.
- Krožna križišča za umirjanje prometa.



- Javna polnilna postaja za električna vozila.

Izzivi:

- Izrazito visoka stopnja motorizacije in uporabe avtomobilov.
- Nevarne točke (npr.: odsek regionalne ceste Gorenja vas – Hotavlje, cesta na relacijah Todraž – Gorenja vas in Trebija – Sovodenj, odseka na LC pri objektu Robidnica 2, povezava iz Poljan proti Dobenski Ameriki)
- Pomanjkljiva parkirna politika (npr.: problem parkiranja zlasti pri cerkvi v Gorenji vasi in pri ZD).

Priložnosti:

- Umirjanje prometa, predvsem v bližini vrtcev in šol ter v strnjenih naseljih.
- Odprava nevarnih točk.
- Optimizacija polnilne infrastrukture na zaznano povečano e-mobilnost.
- Spodbujanje sopotništva in večmodalnosti.



4. STRATEŠKA VODILA IN CILJNE VREDNOSTI

Strateška vodila so bila izdelana na podlagi vizije in ciljev ter pregleda stanja in opredeljenih ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti. Predstavljajo osnovo za oblikovanje seznama ukrepov – vsebinsko osrednjega in zato tudi kritičnega dela priprave OCPS. Prav z izbiro ukrepov bomo uresničili vizijo in dosegli zastavljene cilje. Da pa bi lahko spremljali njihovo uspešnost, moramo strateška vodila tudi kvantificirati.

Strateška vodila kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem strateškem stebru. Ti so hoja, kolesarjenje, javni prevoz in avtomobilski promet – povezuje pa jih krovni steber, ki obravnava celostno prometno načrtovanje v občini. Pri določanju strateških vodil upoštevamo razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji. Vsako strateško vodilo izhaja iz več ciljev OCPS in odraža zastavljene prioritete oziroma ambicije, a je hkrati realno dosegljivo in merljivo oziroma kvantificirano.

4.1 CELOSTNO PROMETNA NAČRTOVANJE

Strateško vodilo: Osredotočanje na zagotavljanje kakovostnih pogojev za trajnostno mobilnost in izboljšanje njene konkurenčnosti v primerjavi z avtomobilskim prometom ter za univerzalno dostopnost v okviru načrtovanja in upravljanja prometnega sistema ter spodbujanje k spremembi miselnosti in potovalnih navad s promocijskimi in izobraževalnimi projekti oziroma dogodki.

Zagotavljanje kvalitetne dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine Gorenja vas – Poljane ostaja prioriteta – s spremembo načrtovalske paradigme bomo pravzaprav dvignili raven dostopnosti do osnovnih storitev in dejavnosti za vse prebivalce. Prakso celostnega prometnega načrtovanja bomo integrirali z drugimi sektorji, predvsem prostorskim, hkrati pa jo bomo ves čas nadgrajevali s sodobnimi postopki in metodami. Za doseganje ciljev in preseganje omejitev se bomo povezovali s strokovnjaki in institucijami tako na regionalni kot državni ravni. Transparentno odločanje in vključevanje javnosti ostajata imperativa. Redno bomo tudi merili, vrednotili in oglaševali naše dosežke.

Kvantifikacija ambicij:

- Vsako leto izvedba 2 projektov na temo trajnostne mobilnosti v celotnem obdobju operativnega izvajanja dokumenta (torej do 2030).
- Ohranjanje nadpovprečno visoke stopnje delovne aktivnosti glede na slovensko povprečje v celotnem obdobju veljave dokumenta (torej do 2032) Stopnja delovne aktivnosti v občini Gorenja vas – Poljane > Stopnja delovne aktivnosti v Sloveniji (kot rezultat učinkovitega prometnega sistema).



4.2 HOJA

Strateško vodilo: Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo z urejanjem varnih, udobnih in medsebojno sklenjenih povezav med ključnimi cilji, s poudarkom na šolskih poteh, ter dobrih pogojev za dostopnost funkcionalno oviranih oseb.

Prizadevali si bomo, da hoja postane primarna izbira za vsakodnevni način premikanja na kratke razdalje. Površine za pešce bodo neprekinjene, neposredne, dovolj široke, univerzalno dostopne, senčene, osvetljene ter opremljene s kakovostno urbano opremo. S fizičnim umirjanjem motornega prometa v naseljih, predvsem pa v okolici vrtcev in šol, bomo poskrbeli za večjo prometno varnost. Prav tako bo hoja zaradi ozaveščanja in izobraževanja prepoznana kot zdrav in priljubljen način potovanja.

Kvantifikacija ambicij:

- Povečanje deleža hoje z 9,4 % leta 2024 na 11,0 % do leta 2032.
- Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo, z 19,4 % leta 2024 na 22,0 % do leta 2032.
- Zmanjšanje deleža osnovnošolskih otrok in mladostnikov med 6. in 15. letom starosti, katerih indeks telesne mase (ITM) presega mejno vrednost prekomerne prehranjenosti, pod 20 % do leta 2032.
- Ohranjanje nadpovprečne gibalne učinkovitosti glede na nacionalno povprečje v celotnem obdobju veljave dokumenta – vsako leto mora vrednost kazalnika telesni fitness otrok znašati več kot 50.

4.3 KOLESARJENJE

Strateško vodilo: Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje z urejanjem varnih, udobnih in medsebojno sklenjenih povezav med ključnimi cilji, vključno z ustrezno sodobno infrastrukturo za stacionarni kolesarski promet na teh ciljih.

Kolesarjenje bo postalo varna, privlačna in učinkovita oblika mobilnosti v občini. To bomo dosegli s kakovostno kolesarsko infrastrukturo, umirjanjem prometa in vzdrževanjem dobre prometne kulture, v kateri bo kolesarjenje varen in enakovreden način mobilnosti za opravljanje vsakodnevnih poti. Gosto omrežje varnih, dovolj širokih, osvetljenih, od motornega prometa ločenih in ovir prostih kolesarskih povezav bo dobro razvito na območju celotne občine in redno vzdrževano ter bo posledično pripomoglo k dobri dostopnosti vseh ključnih ciljev in tudi sosednjih občin. Glavni cilji bodo hkrati opremljeni z varnimi parkirišči za kolesa. Z ozaveščanjem in informiranjem pa bomo povečali ugled kolesarjenja in njegovo sprejetost med drugimi udeleženci v prometu.

Kvantifikacija ambicij:

- Povečanje deleža kolesarjenja z 0,4 % leta 2024 na 1,0 % do leta 2032.





- Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo, s 3,4 % leta 2024 na 4,5 % do leta 2032.
- Zmanjšanje deleža osnovnošolskih otrok in mladostnikov med 6. in 15. letom starosti, katerih indeks telesne mase (ITM) presega mejno vrednost prekomerne prehranjenosti, pod 20 % do leta 2032.
- Ohranjanje nadpovprečne gibalne učinkovitosti glede na nacionalno povprečje v celotnem obdobju veljave dokumenta – vsako leto mora vrednost kazalnika telesni fitnes otrok znašati več kot 50.

4.4 JAVNI PREVOZ

Strateško vodilo: **Vzpostavitev učinkovitega, stroškovno ugodnega in poselitvenim vzorcem prilagojenega javnega prevoza s hkratnim zagotavljanjem varne, udobne, privlačne in univerzalne dostopnosti do njegovih storitev.**

Prizadevali si bomo za optimizacijo javnega prevoza, ki bo zagotavljal dobro dostopnost za vse, še posebej pa za ranljive skupine prebivalstva, ki tvegajo mobilnostno revščino. Prebivalci občine bodo tako imeli dostop do sodobnega, univerzalno dostopnega, časovno učinkovitega, dovolj pogostega, cenovno in stroškovno ugodnega in poselitvenemu vzorcu prilagojenega javnega prevoza, ki bo dobro integriran z regionalnim in državnim sistemom. Prav tako bomo izboljšali varnost in dostopnost do postajališč javnega prevoza ter povečali njihovo privlačnost, tudi z vidika spodbujanja intermodalnosti. Za preseganje omejitev se bomo povezovali s sosednjimi občinami ter državnim upravljavcem JPP. Dostopnost ključnih ciljev poti za vse skupine prebivalcev se bo povečala, hkrati pa se bodo zmanjšali negativni vplivi na okolje in prometno varnost.

Kvantifikacija ambicij:

- Povečanje deleža uporabe javnega prevoza z 0,7 % leta 2024 na 1,0 % do leta 2032.
- Povečanje števila uporabnikov storitve vožnje na klic (npr.: Prostofer, itd.) na 80 do leta 2032.

4.5 AVTOMOBILSKI PROMET

Strateško vodilo: **Zmanjšanje konkurenčnosti avtomobilskega prometa v osrednjem delu občine z umirjanjem prometa, ustrezno parkirno politiko, spodbujanjem intermodalnosti in drugih načinov mobilnosti, a hkratno vzdrževanje dobre dostopnosti do zaledja.**

Doseči si želimo zmanjšanje avtomobilskega prometa in njegovih negativnih posledic, predvsem v središču občine, hkrati pa obdržati kvaliteto dostopnosti do zaledja. Nadaljevali bomo z ukrepi za umirjanje prometa v občinskem središču in drugih naseljih, predvsem pa v okolici vrtcev in šol. S tem bomo izboljšali dostopnost za vse, povečali bomo prometno varnost, izboljšali prometno kulturo voznikov ter omejili konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev. Z ustrezno parkirno



politiko se bomo osredotočili predvsem na spodbujanje intermodalnosti in trajnostnih oblik mobilnosti. Omogočali pa bomo tudi elektrifikacijo voznega parka.

Kvantifikacija ambicij:

- Zmanjšanje deleža uporabe osebnega avtomobila pod 80 % do leta 2032.
- Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo pridejo z avtomobilom, s 30,6 % leta 2024 na 25,0 % do leta 2032.
- Negativen trend števila prometnih nesreč.
- Povečanje števila javnih polnilnih postaj za električna vozila za 1 do leta 2032.



5. AKCIJSKI NAČRT

Skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Plevnik in sod., 2023), akcijski načrt vsebuje pregled vseh tistih aktivnosti, s katerimi bo občina uresničila strateška izhodišča in uravnoteženo naslovila vse potovalne načine ter druge prometne podsisteme. Akcijski načrt je pripravljen za obdobje sedmih let, morebitna daljša obdobja izvajanja ukrepov pa obravnavamo z le splošno predstavljenimi usmeritvami.

Akcijski načrt je bil izdelan na podlagi izvedenih aktivnosti s širšo javnostjo (ankete, javne razprave, itd.), aktivnosti s širšo in ožjo delovno skupino (delavnice, podajanje mnenj), ter presoje vsebine s strani MOPE. Načrt opredeljuje ukrepe po stebrih, njihovo zahtevnost, odgovornost za izvedbo, ocenjen strošek občine, vire financiranja in navedbo projektov oz. opomb.

Učinkovitost spremljanja izvajanja akcijskega načrta se bo izvajala preko poročanja Ministrstvu za okolje podnebje in energijo ter spremljanja kazalnikov opredeljenih v Načrtu spremljanja kazalnikov.



5.1 Krovni steber: Celostno prometno načrtovanje

Ukrepi:

ZAP. ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	TERMIN IZVEDBE	STROŠEK OBČINE (EUR)	VIR FIN.	OPOMBA OZ. PROJEKTI
SVEŽENJ: OKREPITEV SISTEMA PROMETNEGA NAČRTOVANJA V OBČINSKI UPRAVI							
1.1	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje Ministrstvu	majhna	OGVP in zunanji izvajalec	letno	5.400 (skupaj 37.800)	Občina	Izvede se letno zbiranje podatkov skladno z načrtom spremljanja kazalnikov ter rezultate poroča Ministrstvu.
1.2	Posodobitev OCPS	srednja	OGVP in zunanji izvajalec	2032	50.000	Občina	Občina poskrbi za izbiro izvajalca in izvede posodobitev OCPS pred potekom veljavnosti.
1.3	Uravnotežena zagotovitev sredstev v proračunu po posameznih stebrih strategije	majhna	OGVP	letno	brez		Občina pri pripravi proračuna poskrbi, da so zagotovljena sredstva uravnotežena za vse stebre prometnega sistema.
1.4	Vzpostavitev sistema odkupov zemljišč za potrebe izvajanja prometne politike	srednja	OGVP	letno	brez		Občina pripravi program odkupov zemljišč za potrebe načrtovanja prometne infrastrukture. To izvede v okviru obstoječe organizacijske strukture. Z ureditvijo lastništva se pospeši izvajanje načrtovanja ukrepov.
1.5	Vključitev načel trajnostne mobilnosti v občinske prostorske akte	srednja	OGVP	letno	brez		Pogoj za širitev poselitvenih območij je zagotavljanje infrastrukture za hojo, kolesarjenje in JPP (pločniki, kolesarske povezave, AP). Zgoščevanje poselitve v centralnih naseljih. Mešana raba prostora v naseljih (ohranjanje storitev in delovnih mest v naseljih).



1.6	Medobčinsko in regijsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	majhna	OGVP	letno	brez		Usklajevanje večjih projektov s sosednjimi občinami in na nivoju regije (npr.: kolesarske povezave, JPP, itd.).
SVEŽENJ: SPREMEMBA POTOVALNIH NAVAD IN DVIG KULTURE V PROMETU							
1.7	Izvajanje akcij izobraževanja, spodbujanja in informiranja javnosti o trajnostni mobilnosti	majhna	OGVP in partnerji	letno	2.000 (skupaj 14.000)	Občina	Izobraževalne akcije se izvajajo preko celega leta za splošno javnost. Osrednji dogodek je evropski teden mobilnosti. Dodatno se izvajajo izobraževalne aktivnosti za mlade v sodelovanju z šolami in vrtci v občini (npr. posebne delavnice, predstave, tekmovanja in razstave za otroke in mlade na temo trajnostne mobilnosti, itd.). Spodbuja se aktivni prihod v šolo (npr.: s kolesom, peš, skirojem) in drugo.
1.8	Izvajanje akcij za dvig kulture v cestnem prometu	srednja	medobčinsko redarstvo in policija	letno	brez		Kontrole medobčinskega redarstva in policije o upoštevanju CPP, itd.



5.2 1. steber: Hoja

Ukrepi:

ZAP. ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	TERMIN IZVEDBE	STROŠEK OBČINE (EUR)	VIR FIN.	OPOMBA OZ. PROJEKTI
SVEŽENJ: Zagotovitev ustreznih pogojev za hojo							
2.1	Izdelava zasnove sistema peš povezav v Občini GVP	majhna	OGVP in zunanji izvajalec	od 2026 do 2027	20.000	Občina	Izdelava IDZ projekta manjkajočih peš povezav.
2.2	Ureditev ustrezne infrastrukture za pešce	velika	OGVP in zunanji izvajalec	od 2026 do 2032 (tudi po 2032)	500.000	Občina / Država / EU sredstva	Ureditev peš poti oz. pločnikov do avtobusnih postaj ob regionalni cesti in tudi ob lokalnih cestah (prednostno na šolskih poteh in nevarnih odsekih): npr.: AP Brebovnica, AP Fužine/Trebija, AP Dobrava, AP Srednja vas, skozi Volčo kjer je tudi AP Volča, AP Podjelovo Brdo, itd. Dodatna horizontalna in vertikalna signalizacija na območjih šolskih poti (npr.: barvne talne označbe po zgledu drugih občin, prehodi za pešce, itd.) za dvig varnosti. Ureditev peš površin znotraj naselij in umestitev zelenih koridorjev (prednostno na šolskih poteh in nevarnih odsekih): - Ureditev manjkajočih pločnikov (npr.: Dobrava, Trebija, Srednja vas, itd.), - Ureditev manjkajoče prometne signalizacije (npr.: prehodi za pešce, itd.), - Ureditev površin za pešce do ZD v Gorenji vasi z drevoredom (od blokov do Cerkve).





							Ureditev peš povezav med naselji v občini, npr: - Ureditev zvezne peš povezave Gorenja vas – Srednja vas – Poljane nad Škofjo Loko (prednostno tam, kjer ni alternative hoji ob regionalni cesti, npr: Povezava med staro cesto v Gorenjo vas in hiše Pol.c.1, Srednja vas 8, 8a, 8b; Povezava za stanovalce hiš Polj.c. 1, Srednja vas 8, 8a, 8b in druge s centrom Srednje vasi.) - Ureditev peš povezave na relaciji Podgora – Hotavlje. - Ureditev zvezne peš povezave na relaciji Gorenja vas – Todraž (prednostno v Dolenji in Gorenji Dobravi). - Ureditev in označitev starih gozdnih poti, ki se v praksi uporabljajo kot bližnjice. - Ureditev peš povezave na relaciji Gorenja vas - Vršajn. - Ureditev peš povezave na relaciji Gorenja vas – Lajše. - Ureditev površin za pešce med Most med Poljanami nad Škofjo Loko in Predmostom v smeri proti Hotavlj, in ostalo. Tam kjer so prostorske možnosti se za potrebe senčenja umesti tudi drevored. Ureditev okolice šol z vidika prometne varnosti, kot npr.: Podružnična šola Lučine, OŠ Ivana Tavčarja Gorenja vas, itd.
2.3	Redno vzdrževanje površin za pešce	srednja	OGVP oz. Koncesionar	letno	40.000 (skupaj 280.000)	Občina	Vertikalna in horizontalna signalizacija, pluženje pločnikov, posipanje, odstranjevanje živih meja, itd.
SVEŽENJ: Zagotovitev ustreznih pogojev za mobilnost funkcionalno oviranih oseb							
2.4	Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe	srednja	OGVP	letno	3.000 (skupaj 21.000)	Občina / Država / EU sredstva	Odprava ovir, ureditev klančin, znižani robniki, taktilne oznake, itd. (prednostno na šolskih poteh in nevarnih odsekih), skladno z ugotovitvami projekta



Občina
Gorenja vas -
Poljane

BOSON
trajnostno načrtovanje, d.o.o.
www.boson.si



"Multimodalna mobilnost funkcionalno oviranih oseb, 2024" in druge.

5.3 2. steber: Kolesarjenje

Ukrepi:

ZAP. ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	TERMIN IZVEDBE	STROŠEK OBČINE (EUR)	VIR FIN.	OPOMBA OZ. PROJEKTI
SVEŽENJ: Zagotovitev ustreznih pogojev za kolesarjenje							
3.1	Izdelava zasnove sistema kolesarskih povezav v Občini GVP	majhna	OGVP in zunanji izvajalec	2026	20.000	Občina	Izdelava IDZ projekta manjkajočih kolesarskih povezav.
3.2	Ureditev kolesarskih površin	velika	OGVP in zunanji izvajalec	od 2027 do 2032 (tudi po 2032)	6.000.000	Občina / Država / EU sredstva	Ureditev kolesarskih povezav med najbolj frekventnimi točkami v občini (npr.: znotraj Gorenje vasi, Poljan in Hotavelj, do šol, vrtcev, trgovin, zdravstvenega doma, zadruga, itd.). Prednostno na šolskih poteh in nevarnih odsekih. Ureditev omrežja državnih kolesarskih povezav v občini (npr.: DKP G3 Škofja Loka–Gorenja vas–Cerkno, DKP R9 Idrija - Žiri - Gorenja Vas - Brezovica pri Ljubljani), itd.
3.3	Ureditev parkirišč in kolesarnic za kolesa	srednja	OGVP	letno	10.000 (skupaj 70.000)	Občina / Država / EU sredstva	Ureditev parkirišč za kolesa in varnih kolesarnic na območju intermodalnih točk, na predvidenih območjih P+R in drugih frekventnih točkah. Ureditev kolesarnic (npr.: pri šolah in ZD GV, itd.). Vzpostavitev postaj za polnjenje in shranjevanje električnih koles (npr.: okviru kolesarnic oz. parkirišč, itd.)



Sofinancira
Evropska unija



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



SVEŽENJ: Dvig zanimanja za kolesarjenje med mladimi

3.4	Ureditev pumptrack poligonov	srednja	OGVP	od 2027 do 2028	120.000	Občina	Ureditev pumptrack poligona (npr.: v Gorenji vasi in Poljanah, itd.)
-----	------------------------------	---------	------	--------------------	---------	--------	--

5.4 3. steber: Javni prevoz

Ukrepi:

ZAP. ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	TERMIN IZVEDBE	STROŠEK OBČINE (EUR)	VIR FIN.	OPOMBA OZ. PROJEKTI
SVEŽENJ: Optimizacija sistema JPP v občini							
4.1	Pobuda za optimizacijo vozniških redov in linij JPP (avtobus)	srednja	OGVP	letno	brez		Predlog DUJPP-u za večjo frekvenco voženj avtobusov na določenih linijah (npr.: na relaciji Gorenja vas – Lučine, itd.). Predlog DUJPP-u za večjo frekvenco voženj avtobusov v jutranji in popoldanski konici, na linijah, ki vozijo dijake in študente. Predlog DUJPP-u za usklajevanje vozniških redov in linij z gospodarstvom. Predlog DUJPP-u za uvedbo več manjših avtobusov ali potniških kombijev v času izven konic, med vikendi in prazniki ter med počitnicami. Predlog DUJPP-u za izboljšanje integriranosti JPP na regionalni ravni (npr.: medkrajevni avtobus naj ustavlja na železniški postaji v Škofji Loki, itd.). Pravočasna organizacija šolskih prevozov za prihajajoče šolsko leto (že junija).



4.2	Razširitev projektov vožnje na klic	srednja	OGVP	letno	5.000 (skupaj 35.000)	Občina / Država / EU sredstva	Predlog za projekt na regionalni ravni podoben Prostoferju, ki bi omogočal mobilnost tudi funkcionalno oviranim osebam. Predlog za projekt na področju vožnje na klic, itd.
SVEŽENJ: Ureditev ustrezne infrastrukture za JPP							
4.3	Ureditev avtobusnih postajališč	velika	OGVP in zunanji izvajalec	letno	20.000 (skupaj 140.000)	Občina / Država / EU sredstva	Ureditev AP (ustrezna označba vseh postajališč, postavitve klopi in nadstrešnic, itd.) Povečanje intermodalnosti JPP z vzpostavitvijo točk, enostavnega prehajanja med vozniimi sredstvi (vključujejo P+R, kolesarnice, polnilnice za el. vozila in el. Kolesa), npr: - v Gorenji vasi, - v Poljanah, - na Hotavljah, - na Trebiji (pri AP ob restavraciji Marko Polo in - na Sovodnju pri Mercatorju, itd. Ureditev dostopov do AP (glej ukrepe 2.2 za hojo).



5.5 4. steber: Avtomobilski promet

Ukrepi:

ZAP. ŠT.	UKREP	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	TERMIN IZVEDBE	STROŠEK OBČINE (EUR)	VIR FIN.	OPOMBA OZ. PROJEKTI
SVEŽENJ: Izboljšanje varnosti v cestnem prometu							
5.1	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa	velika	OGVP in zunanji izvajalec	letno	100.000 (skupaj 700.000)	Občina / Država / EU sredstva	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa na območju šolskih poti (npr. ležeči policaj, območje umirjenega prometa, signalizacija, itd.), npr: - Na območju šolske poti proti OŠ Ivana Tavčarja Gorenja vas – Trata (po potrebi sprememba prometnega režima); - Na območju vrtca Dobrava (v dogovoru z DRSI), itd. Postavitev radarjev za merjenje hitrosti zlasti na območju šolskih poti in nevarnih odsekih, npr: - Cesta med GV in Dolenjo Dobravo, v Dolenja Dobravi; - Cesta med Dobjem in Poljanami, itd. Sprememba prometne signalizacije za zmanjšanje hitrosti, npr: - Omejitev hitrosti na 60 km/h na regionalni cesti pri odcepu za Kladje (tudi AP) (v dogovoru z DRSI); - Omejitev hitrosti na regionalni cesti na območju križišča v Vršanju na 60 km/h (v dogovoru z DRSI); - Prestavitev table za pričetek naselja pred objektom Srednja vas 1 (v dogovoru z DRSI), itd.





							Izvedba ukrepov za umirjanje prometa v naseljih (npr. ležeči policaj, območje umirjenega prometa, signalizacija, itd.), npr: - Pri novih hišah v Podgori; - V GV od mostu čez Soro do odcepa za bloke (Sestranska vas) (v dogovoru z DRSI); - na Hotavljah na križišču Kopačnica - Marmor Hotavlje; - na regionalni cesti z umestitvijo krožnih križišč (v dogovoru z DRSI), itd.
5.2	Odprava nevarnih točk v cestnem prometu	velika	OGVP in zunanji izvajalec	letno	100.000 (skupaj 700.000)	Občina / Država, EU sredstva	Celostna ureditev prometnic (v povezavi z ukrepi kolesarjenja in pešačenja), npr: - Ureditev regionalne ceste od Gorenje vasi do Hotavelj (v dogovoru z DRSI); - Ureditev ceste na relaciji Todraž - Gorenja vas (prednostno v naseljih) (v dogovoru z DRSI); - Ureditev ceste od Trebije do Sovodnja (Fužine) (v dogovoru z DRSI); - Ureditev nevarnega odseka na LC pri objektu Robidnica 2; - Ureditev enosmernega prometa iz Poljan proti Dobenski Ameriki; - Ureditev nove povezave v Gorenji vasi od blokov (Sestranska vas) do OŠ s hkratno ureditvijo parkirišč za potrebe vrtca in šole, itd.



							Preveritev in ureditev ustrezne preglednosti v križiščih oz. na uvozih, npr: - Na regionalni cesti Trebija - Žiri (priključevanje iz smeri Sovodnja) po potrebi postavitve ogledala obrnjenega proti Žirem (oz. ureditev krožnega križišča); - V priključku za Mercator na regionalni cesti v Gorenji vasi (pobuda za ogledalo); - Križišče na Trebiji - odcep za Staro Oselico (po potrebi postavitve ogledala), itd.
5.3	Redno vzdrževanje cestnega omrežja	srednja	OGVP	letno	500.000 (skupaj 3.500.000)	Občina	Vzdrževanje prometne signalizacije, košnja, čiščenje odtokov, urejanje bankin, čiščenje prepustov, krpanje asfalta, zimska služba itd.
SVEŽENJ: Ureditev mirujočega prometa							
5.4	Ureditev parkiranja v občini	velika	OGVP in zunanji izvajalec	od 2026 do 2032	60.000	Občina / Država / EU sredstva	Načrt celovitega urejanja parkiranja v občini (parkirna politika).
							Izvajanje parkirne politike (npr.: ureditev parkirišč, nadzor nad kršitvami parkirnega režima, itd.).
							Izdelava študije optimalnih lokacij za vzpostavitev intermodalnih točk (ukrep 4.3. JPP) (vključujejo P+R, kolesarnice, polnilnice za el. vozila in el. Kolesa, itd.).
							Ureditev intermodalnih točk (ukrep 4.4. JPP), ki vključuje sistem P+R. Z zasaditvijo dreves se zagotovi primerno senčenje.
							Ureditev postajališča za avtodome.
SVEŽENJ: Spodbujanje rabe obnovljivih virov energije v prometu							



Občina
**Gorenja vas -
Poljane**

BOSON
trajnostno načrtovanje, d.o.o.
www.boson.si



5.5	Postavitev dodatnih javnih polnilnic za električna vozila	srednja	OGVP	od 2027 do 2028	30.000	Občina / Država / EU sredstva	Postavitev polnilnic na najbolj frekventnih lokacijah v občini.
-----	---	---------	------	-----------------	--------	-------------------------------	---



**Sofinancira
Evropska unija**



REPUBLIKA SLOVENIJA
**MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO**



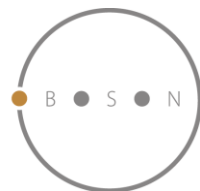
5.6 Skupen pregled ukrepov

Akcijski načrt zajema 4 prometne stebre in skupno 24 ukrepov. Skupen ocenjen strošek v obdobju veljavnosti (7 let) za občino znaša cca. 12 mio EUR.

STEBER	ŠTEVILO UKREPOV	OCENJEN STROŠEK (EUR)
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	8	101.800
HOJA	4	821.000
KOLESARJENJE	4	6.210.000
JPP	3	175.000
AVTOMOBILSKI PROMET	5	4.990.000
SKUPAJ	24	12.297.800

Od vseh ukrepov je 6 manj zahtevnih, 12 srednje zahtevnih in 6 zelo zahtevnih.

STEBER / ZAHTEVNOST	MAJHNA	SREDNJA	VELIKA
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	4	4	0
HOJA	1	2	1
KOLESARJENJE	1	2	1
JPP	0	2	1
AVTOMOBILSKI PROMET	0	2	3
SKUPAJ	6	12	6



6. VIRI

1. Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Gorenja vas - Poljane, 2024. BOSON d.o.o.
2. Anketa o poteh učencev v osnovno šolo v občini Gorenja vas - Poljane, 2024. BOSON d.o.o.
3. Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Gorenja vas - Poljane, 2025. BOSON d.o.o.
4. Direkcija RS za infrastrukturo, 2022, 2024. Cestna infrastruktura. <https://www.gov.si/teme/cestna-infrastruktura/>
5. Delavnice širše in ožje delovne skupine, 2024, 2025
6. Intervjuji s ključnimi deležniki v občini Gorenja vas - Poljane, 2024, 2025. BOSON d.o.o.
7. Javna Agencija RS za varnost prometa AVP. 2023, 2024, 2025. spletne objave. <https://www.avp-rs.si>
8. Kordonsko štetje prometa v občini Gorenja vas - Poljane, 2024. BOSON d.o.o.
9. MOPE, 2024. Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj.
10. Ministrstvo za infrastrukturo, 2021. Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja.
11. Ministrstvo za infrastrukturo, 2022. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti - Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij.
12. Multimodalna obilnost funkcionalno oviranih oseb, 2024. Ministrstvo za okolje prostor in energijo, Geodetski inštitut Slovenije, <https://pregledovalnik.dostopnost-prostora.si/>.
13. NIJZ, 2024. Zdravje v občini – kazalniki, <https://obcine.nijz.si/kazalniki/>
14. Plevnik in sod., 2023. Nacionalne smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije, MOPE
15. Portal Odprti podatki Slovenije, 2024. <https://podatki.gov.si/o-portalu>
16. Portal prostor, Javne zbirke podatkov, 2024. <https://www.e-prostor.gov.si/>
17. Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju. Uradni list RS, št. 76/23.
18. Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, 2024. <https://www.sptm.si/>
19. Spletna stran Občine Gorenja vas - Poljane. URL: <https://www.obcina-gvp.si/sl/>
20. Spletna platforma Arriva. URL: <https://arriva.si/vozni-redi/>
21. Statistični urad RS. 2022, 2023, 2024, 2025. Podatkovni nizi. <https://www.si-stat.si>
22. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25.