



KRANJSKA O GORA
Celostna prometna strategija

november 2021





CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KRANJSKA GORA

Naročnik:

Občina Kranjska Gora

Kolodvorska ulica 1b, 4280 Kranjska Gora

Projektna skupina Občine Kranjska Gora:

Vida Černe (skrbnica naloge, Služba za družbene dejavnosti in gospodarstvo)

Valerija Krznarič (Služba za okolje in prostor)

Vesna Okršlar (direktorica občinske uprave)

Janez Hrovat (župan)

Predstavnika Občinskega sveta:

Bogdan Janša (Odbor za prostorsko planiranje in gospodarjenje z nepremičninami)

Žiga Židan (Odbor za gospodarstvo in gospodarske javne službe)

Drugi ključni in zainteresirani predstavniki javnosti:

Blaž Veber (Turizem Kranjska Gora)

Marko Kopač (planinsko društvo)

Marko Košir (društvo invalidov)

Robert Plavčak (športno društvo)

Milan Sajovic (predstavnik gospodarstva, HIT Alpinea d.o.o.)

Damjan Lepoša (Policija)

Gregor Jarkovič (Medobčinski inšpektorat in redarstvo),

Roland Brajič (Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu)

Darja Pikon, Milan Rogelj (vzgojno-izobraževalne ustanove (OŠ, vrtec))

Blaž Mertelj, Lili Uderman, Alojz Veber, Jože Dovžan, Jernej Rac (krajevne skupnosti)

Aleš Zdešar (javni zavod Triglavski narodni park)

Tomaž Košir (javnega avtobusnega prometa, Arriva d.o.o.)

Justin Mrak (društev upokojencev)

Klavdija Gomboc, Cvetka Pavlovčič, Matjaž Podlipnik, Primož Oman (turistično društvo)

Izvajalec:

PNZ svetovanje projektiranje d. o. o.

Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana

Vodja strokovne skupine:

Katja Miklič



Avtorji:

Matija Nose
mag. Gregor Pretnar
mag. David Trošt
Lea Ružič, M.Sc
Mihael Blaž
Jernej Vozelj

Vizualizacije:

AVA arhitektura & design, Alja Vehovec s.p.

Fotografije:

Arhiv izvajalca

Leto izida:

2021



KAZALO VSEBINE

1	O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI	7
2	PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	10
2.1	Proces izdelave CPS.....	10
2.2	Območje obdelave.....	12
2.3	Vključevanje javnosti.....	12
3	STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	14
3.1	S staranjem prebivalstva naraščajo potrebe starejših.....	14
3.2	Nekonkurenčen javni potniški promet v primerjavi z osebnim motornim prometom.....	15
3.3	Neuravnotežena dostopnost za vse, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo.....	19
3.4	Odvisnost od avtomobilskega prevoza.....	19
3.5	Delovne migracije v druge občine.....	20
3.6	Porast prometa v času turističnih konic in športnih prireditev.....	21
3.7	Prometna varnost.....	22
3.8	Pomanjkanje varne in udobne infrastrukture za kolesarje, pešce ter ljudi z omejeno mobilnostjo.....	23
3.9	Parkirna politika.....	31
3.10	Analiza dostopnosti z avtomobilom, kolesom in peš.....	34
4	VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI	38
5	STRATEŠKI STEBRI	41
6	PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	42
6.1	Izzivi.....	42
6.2	Priložnosti in dosežki.....	42
6.3	Cilji.....	45
6.4	Ukrepi.....	45
7	DRUGI STRATEŠKI STEBER: PEŠAČENJE	49
7.1	Izzivi.....	49
7.2	Priložnosti in dosežki.....	49
7.3	Cilji.....	50
7.4	Ukrepi.....	50
8	TRETJI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE	53
8.1	Izzivi.....	53
8.2	Priložnosti in dosežki.....	53
8.3	Cilji.....	54
8.4	Ukrepi.....	55
9	ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET	57
9.1	Izzivi.....	57
9.2	Priložnosti in dosežki.....	57
9.3	Cilji.....	58
9.4	Ukrepi.....	58



10	PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET	61
10.1	Izzivi	61
10.2	Priložnosti in dosežki	62
10.3	Cilji	63
10.4	Ukrepi	63
11	AKCIJSKI NAČRT	67
12	ZAKLJUČEK	73



1 O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI

V Sloveniji smo pri strateškem načrtovanju prometa v zadnjih letih opazno napredovali. Vse več je dobrih praks, ki izboljšujejo kakovost bivanja, vse več je koristnih izkušenj, a prostora za napredek je še veliko. Motorizacija prebivalstva raste, proračunska sredstva pa pogosto niso porabljena za optimalne rešitve, četudi strateški državni in lokalni dokumenti poleg motornega prometa obravnavajo in vse bolj poudarjajo tudi druge elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje in javni potniški promet. Postopek sprejemanja odločitev je običajno bolj transparenten kot v preteklosti, a na nekaterih področjih še vedno manjka usposobljenega kadra, kar tudi ob najboljših namenih običajno ne vodi do najboljših rešitev.

Celostna prometna strategija občine Kranjska Gora (CPS), je skupno delo strokovnjakov in občanov, ki jim ni vseeno, v kakšni občini živijo. Gre za dokument, ki opozarja na največje težave, razkriva izzive in predlaga dobre rešitve. Celostno načrtovanje prometa oziroma spodbujanje k hoji, kolesarjenju in uporabi javnega potniškega prometa je za občino Kranjska Gora pomembno, saj bo prispevalo k zmanjševanju negativnih vplivov prometa, k nižjim emisijam toplogrednih plinov in manjši porabi energije ter omogočalo uspešnejši razvoj občine. CPS predstavlja tudi podlago za črpanje evropskih sredstev za izvedbo ukrepov na področju trajnostne mobilnosti, ki bodo prispevali k privlačnosti in kakovosti okolja, dvigu kazalcev zdravja, večji dostopnosti za vse prebivalce, učinkovitejšemu izpolnjevanju zakonskih obveznosti in zmanjševanju zasebnih izdatkov za prevoz.

CPS občine Kranjska Gora je strateški dokument, katerega glavni cilji so zajeti v petletnem akcijskem načrtu. V njem je orisano učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki med uresničevanjem strategije pomaga doseči spremembo potovalnih navad in izboljšanje porazdelitev mobilnosti na način, da bo vse več poti opravljenih z javnim prevozom, kolesom in peš.



Tradicionalno načrtovanje je osredotočeno na motorni promet, kar praviloma vodi do še več prometa, negativno vpliva na kakovost bivanja, zdravje in okolje ter povečuje socialno izključenost.



CPS odlikujejo:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- **celovit pristop**, ki v središče postavlja človeka, upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- **participativni pristop**, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa.

CPS zagotavlja:

- **jasno vizijo, cilje in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev**, kar prispeva k transparentnosti odločitev in usmerjeni rabi proračunskih sredstev,
- **pregled stroškov in koristi**, ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi,
- **strokovnost**, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v številnih državah in mestih.

Promet je bil predolgo (ne le v občini Kranjska Gora, tudi drugod) načrtovan z osredotočanjem na gradnjo cest in parkirišč, s katerimi se je želela povečati njihova zmogljivost in pretočnost motornega prometa. Izkušnje v Sloveniji in na tujem pa kažejo, da takšna praksa ne more popolnoma zadovoljiti povpraševanja, kvečjemu ga še dodatno povzroči. Uspešna mesta in občine zato opuščajo tak način razmišljanja in se raje ozirajo po pristopih upravljanja prometnega povpraševanja, ki so zastavljeni trajnostno in celostno.

Sodoben pristop pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja zadnji korak pri reševanju prometnih izzivov. Občina Kranjska Gora bo v prihodnosti še bolj spodbujala in uvajala različne oblike trajnostne mobilnosti ter si prizadevala za enakovredno dostopnost do celotne občine, tako za prebivalce kot za dnevne migrante ter obiskovalce.

Ukrepi CPS bodo občanom Kranjske Gore omogočili:

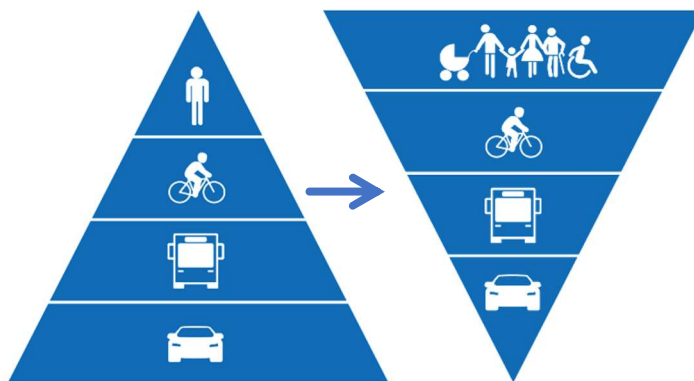
- večjo prometno varnost otrok in drugih udeležencev v prometu,
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev,
- privlačnejši in kakovostnejši življenjski prostor,
- boljšo kakovost zraka,
- manjše izpuste toplogrednih plinov in manjšo porabo energije,
- pozitivne učinke na zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic,
- boljšo povezanost jedrnega območja Kranjske Gore z zaledjem in s sosednjimi občinami,
- zmanjšanje stroškov za mobilnost.

Občina z izvajanjem ukrepov pridobi:



- zmanjšanje prometnih obremenitev,
- povečanje možnosti v lokalni skupnosti za uspešen razvoj,
- izboljšanje izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- ugled sodobno usmerjene občine iz naslova inovativnosti in naprednosti CPS,
- legitimnost opredeljenih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

Celostna prometna strategija je temeljno izhodišče za trajnostno izvajanje gospodarskih, socialnih, okoljskih in drugih investicijskih projektov. Omogoča celostno preverjanje različnih ukrepov prometne politike in njihovega medsebojnega povezovanja oz. soodvisnosti za doseganje optimalnih učinkov. To pomeni, da (v nasprotju s tradicionalno prakso, ki je spodbujala uporabo zgolj motornega prometa) uravnoteženo obravnava vse oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, javni potniški promet (JPP) in motorni promet. Le tako bo vizija celostne ureditve prometa lahko dosežena.



Obrnjena prometna piramida ponazarja spremembo prioritete prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa

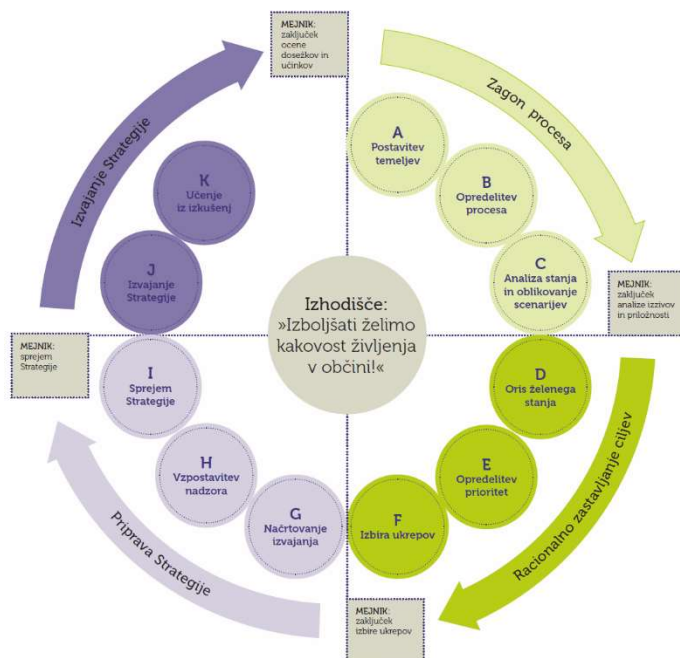
2 PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Kranjska Gora je k izdelavi CPS pristopila v letu 2021 in jo financira z lastnimi sredstvi. Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. CPS je pripravljena v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo celostne prometne strategije in potrjena s strani občinskega sveta, s čimer je izpolnjen tudi pogoj, ki Občini omogoča pridobitev finančnih sredstev za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

2.1 Proces izdelave CPS

Proces obsega štiri faze in 11 sklopov aktivnosti, kot je prikazano v diagramu. Prve tri faze so namenjene pripravi, četrta pa izvajanju in spremljanju učinkov strategije.

Pri pripravi CPS občine Kranjska Gora je z občinsko projektno skupino sodeloval zunanji izvajalec s strokovnjaki za prometno in prostorsko načrtovanje, v proces so bili vključeni tudi ključni deležniki in splošna javnost. CPS je izdelan v skladu s smernicami za pripravo celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 2012).



Faze priprave Celostne prometne strategije občine Kranjska Gora (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

V prvi fazi izdelave strategije, v januarju, februarju in marcu leta 2021, je bila izdelana analiza stanja s pripadajočim poročilom, ki je temeljilo predvsem na aktivnem sodelovanju ključnih deležnikov. V tem delu je podrobneje predstavljen delovni okvir naloge, metodologija dela in analiza vseh prometnih



sistemov (peš, kolesarski, javni avtobusni promet, šolski prevozi, pogoji za osebni avtomobilski potniški promet, tovorni promet in mirujoči promet). Poleg tega so bili analizirani: prometna varnost, potovalne navade, dostopnost za gibalno ovirane osebe in osebe s senzoričnimi omejitvami sluha in vida, zmogljivost infrastrukture, demografski in socioekonomski trendi ter pogoji mobilnosti ključnih deležnikov itd. V ta namen so bile uporabljene različne statistične metode za analizo prometnih in prostorskih podatkov, preučene so bile že izdelane strokovne podlage, opravljeni so bili terenski ogledi, izvedeno anketiranje javnosti, intervjuvanje ključnih deležnikov in opravljena javna razprava.

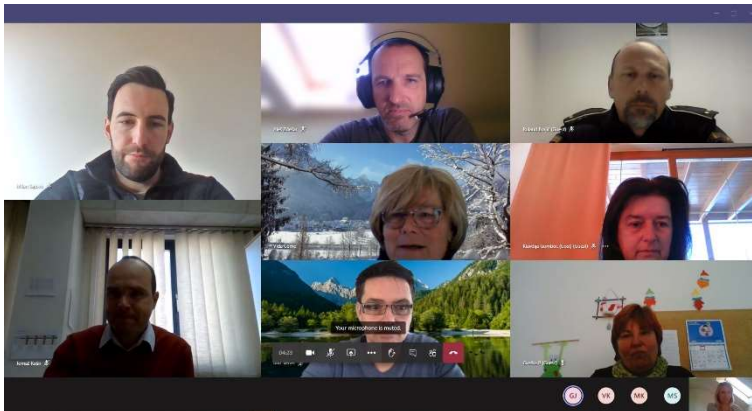
Aprila, maja in junija leta 2021 je bila izvedena druga faza, v okviru katere so se v sodelovanju z deležniki oblikovali vizija in strateški cilji trajnostnega razvoja Občine Kranjska Gora. Preverjene so bile dosedanje izkušnje, dobre prakse in smernice za trajnostno načrtovanje prometa, tako v Sloveniji kot v tujini. Na tej osnovi so nato izdelane prednostne usmeritve in ukrepi, ki enakopravno obravnavajo vse prometne načine potovanja.

Izbira ukrepov upošteva lokalni kontekst in izhodišča Občine iz naslova že načrtovanih ukrepov. Ob upoštevanju zelenega stanja ter stroškov in koristi so preverjeni najučinkovitejši ukrepi. Nekateri ukrepi so bili še posamezno analizirani s prostorskega, izvedbenega in tehničnega vidika.

V predzadnji, zaključni fazi priprave CPS je izdelan petletni akcijski načrt ukrepov, za katere so ocenjena potrebna finančna sredstva, predlagana je časovnica z opredelitvijo odgovornosti za izvedbo. Pomemben del te faze predstavlja tudi izdelava načrta za spremljanje izvajanja ukrepov, ki omogoča sprotno vrednotenje uspešnosti in učinkovitosti zastavljene strategije.

Celostna prometna strategija občine Kranjska Gora je pridobila soglasje Občinskega sveta Občine Kranjska Gora, po katerem je sledila aktivna promocija CPS še med občani in ostalimi deležniki.

Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del Strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, velja za prvih pet let izvajanja Strategije, in sicer od leta sprejetja, tj. od leta 2022, do konca leta 2026. Sprejem Celostne prometne strategije občine Kranjska Gora pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega pristopa načrtovanja prometa. Ta se bo nadaljeval s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije vsaki dve leti (2024 in 2026) ter prenovo vsakih pet let (prva prenova v letu 2027).



1. delavnica (videokonferenca) v okviru izdelave CPS, marec 2021

2.2 Območje obdelave

CPS občine Kranjska Gora, ki leži na skrajnem severozahodu Slovenije, ob tromeji z Avstrijo in Italijo, v ožjem območju Triglavskega narodnega parka, se osredotoča na trajnostni pristop načrtovanja prometa celotne občine. Občino, ki meri 256,3 km², sestavlja pet krajevnih skupnosti, v njej pa v 10 naseljih živi približno 5.600 prebivalcev. Vsa naselja, razen Zgornje Radovne, ležijo ob ali v bližini ceste med Hrušico in mejnim prehodom Rateče, sicer pa gre za območje polno naravnih, športnih in turističnih atrakcij, ki privabljajo množice gostov. CPS enakopravno upošteva vse dele občine. Prednostno obravnava strateške cilje občine, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev, upošteva pa tudi umeščenost občine Kranjska Gora v regionalne prometne tokove.

2.3 Vključevanje javnosti

Med celotnim trajanjem izdelave strategije so bili z januarjem 2021 v njeno sooblikovanje vključeni ožja in širša delovna skupina ter zainteresirana javnost. V ožjo delovno skupino so, poleg izvajalčevih strokovnjakov, vključeni štirje predstavniki občinske uprave (župan, direktorica, predstavnica oddelka za okolje in prostor ter skrbnica projekta, predstavnica službe za družbene dejavnosti in gospodarstvo) in direktor Turizma Kranjska Gora. Širšo delovno skupino, ki predstavlja deležnike na državni, regionalni in občinski ravni, pa, poleg strokovne projektne skupine izdelovalca, tvorijo predstavnici Odbora za prostorsko planiranje ter za gospodarstvo Občine Kranjska Gora, predstavniki Občinskega sveta, predstavniki krajevnih skupnosti, Turizma Kranjska Gora, Policije, Medobčinskega redarstva, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, vzgojno-izobraževalnih ustanov (OŠ, vrtec), Zdravstvene postaje Kranjska Gora (ZD Jesenice), javnega zavoda Triglavski narodni park, javnega avtobusnega prometa (Arriva), turističnih društev Kranjske Gore, Mojstrane, Gozd Martuljka in Rateč, športnih društev Rateč in Kranjske Gore, planinskega društva, društva upokojencev, društva invalidov ter predstavniki gospodarstva iz podjetij HIT Alpinea in SKI Kranjska Gora.

V februarju 2021 so bili za lažjo identifikacijo težav in rešitev povezanih s prometom, kot jih vidijo, z devetimi dobro informiranimi predstavniki različnih institucij oz. podjetij, ki delujejo v občini Kranjska



Gora, opravljene intervjuje, v februarški izdaji občinskega glasila Zgornjesav'c ter na spletni strani Občine pa je bila objavljena tudi anketa, katere cilj je bil ugotoviti, kakšne so potovalne navade občanov Kranjske Gore, kaj menijo o trenutnem prometnem sistemu v občini ter kakšne izboljšave bi si želeli. Pridobili smo 287 ustrezno izpolnjenih anket, od tega 223 popolnoma izpolnjenih. Nato je 2. marca 2021 potekala prva delavnica z ožjo delovno skupino, prva javna razprava pa 16. junija.



Javna razprava v okviru izdelave CPS, junij 2021

V sklopu izdelave CPS so bile izvedene delavnice tako z ožjo kot širšo delovno skupino, s ključnimi deležniki so bili opravljene tudi intervjuje. Splošna javnost je lahko sodelovala na javni razpravi, vključena pa je bila tudi v okviru anketiranja. V občinskem glasilu Zgornjesav'c so bili objavljeni prispevki z osnovnimi informacijami o CPS, zanimivostmi na temo prometa ter predstavitev vizije razvoja ureditve prometa, h katerim strategija stremi.

Splošna javnost je bila o poteku izdelave CPS obveščena tudi s sprotnim obveščanjem s promocijskimi gradivi in vabili, tako preko spleta in medijev kot s tiskanimi gradivi. Aktivno sodelovanje javnosti je med oblikovanjem strategije prispevalo k celovitejšemu vpogledu v zadevo in je še dodatno podprlo strokovne ugotovitve uvodnega pregleda obstoječih strategij in politik. Na tej osnovi je izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbor ukrepov je kritični del priprave strategije, saj so izbrani ukrepi ključni za uspešno doseganje zastavljenih strateških ciljev.

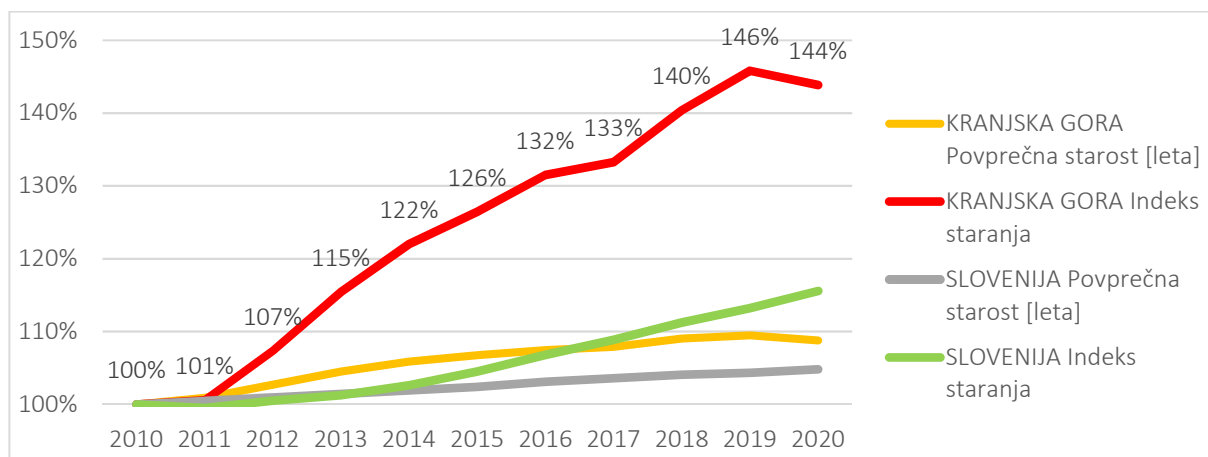
Analize rezultatov anket in intervjujev, povzetki javnih razprav ter delavnic in ostalo gradivo je zbrano v vsebinskih poročilih o napredovanju projekta priprave CPS. Vsa dokumentacija je dostopna na Občini Kranjska Gora.

3 STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

V analizi stanja je ugotovljeno, da se Občina Kranjska Gora srečuje z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Ta namreč ni cilj sam po sebi, ampak sredstvo za doseganje širših ciljev. Promet poleg koristi prinaša tudi nevšečnosti, zlasti če je prometni sistem neuravnotežen. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja pri spopadanju z izzivi, povezanimi s prometom, kot tudi za doseganje ciljev načrtanega trajnostnega razvoja. Ob upoštevanju izsledkov terenskega dela, anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, statističnih analiz primarnih in sekundarnih socioekonomskih podatkov, so v nadaljevanju navedeni glavni izziv, ki jih obravnavamo v okviru Celostne prometne strategije Občine Kranjska Gora.

3.1 S staranjem prebivalstva naraščajo potrebe starejših

Občina se vse bolj stara – indeks staranja je v letu 2020 znašal 236,1 in dramatično presega sicer zaželeno vrednost 100 ali manj, kar bi pomenilo, da je v občini več mladih do 15 let, kot starejših od 65. V 10 letih, v obdobju med letoma 2010 in 2020, se je indeks staranja povečal za kar 72 indeksnih točk. Leta 2010 je namreč znašal 164,1 indeksnih točk. (V istem obdobju se je v Sloveniji v povprečju poslabšal za 18,3 indeksnih točk, iz 117,4 na 135,7.) Trend poslabševanja indeksa staranja je pravzaprav najbolj zaskrbljujoč demografski kazalnik v občini Kranjska Gora.



Prebivalstvo – izbrani kazalniki

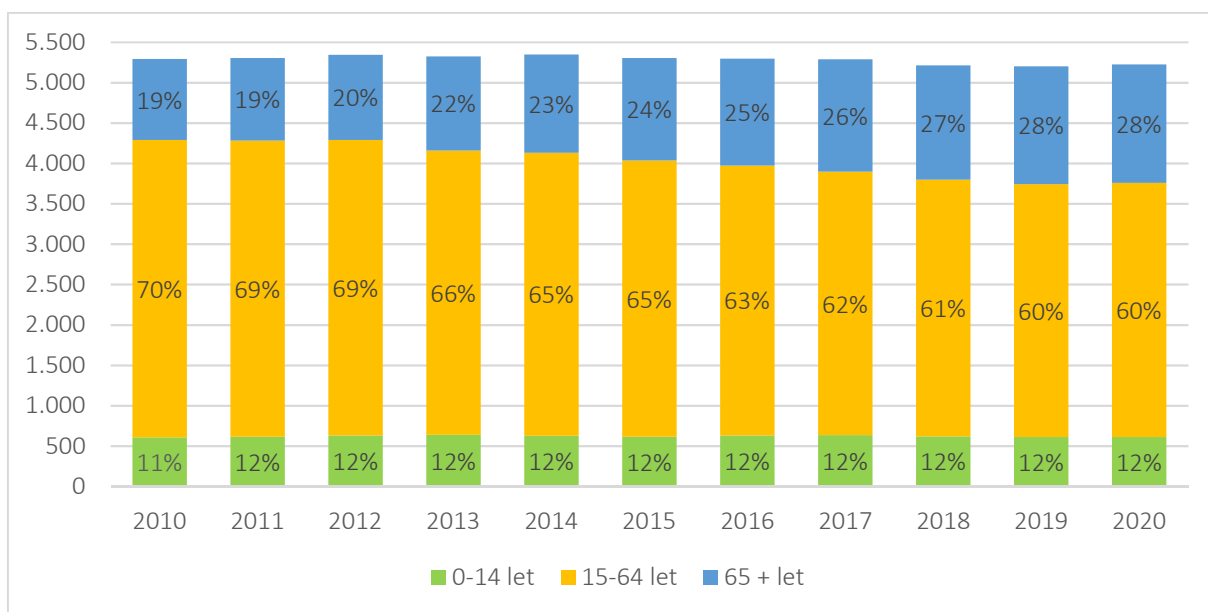
Za starostno sestavo občine je v opazovanih 10 letih, v obdobju od l. 2010 naprej, značilna stagnacija mladega, porast starega in zmanjševanje deleža delovno aktivnega prebivalstva (med 15 in 64 let). Delež prebivalstva, starega 65 let ali več, predstavlja 28,1 % vsega (v Sloveniji 20,2 %). Povprečna starost prebivalcev se je v petih letih, do sredine leta 2020, dvignila za 0,6 leta (še bolj bi se, če ne bi bilo epidemije COVID-19 – novopriseljeni so znižali starostno povprečje), iz 47,6 na 48,2 leta in je nad slovenskim povprečjem, ki je leta 2020 bilo 43,6 leta.



	povprečna starost sredi leta				
	2016	2017	2018	2019	2020
Kranjska Gora	47,6	47,8	48,3	48,5	48,2
Slovenija	42,9	43,1	43,3	43,4	43,6
<i>razlika</i>	<i>4,7</i>	<i>4,7</i>	<i>5</i>	<i>5,1</i>	<i>4,6</i>

Povprečna starost prebivalstva za zadnjih 5 let v občini Kranjska Gora, v Sloveniji in razlika med njima

Starostna sestava prebivalstva je pomemben kazalnik demografskega stanja v občini, ki posredno usmerja tudi prostorski razvoj, saj se s staranjem spreminjajo potrebe in interesi občanov. Občina se tako ob zavedanju demografskih sprememb lahko ustrezno prilagaja. Ob pričakovanju povečanja deleža mladih bi bilo treba dopolnjevati mrežo šol, izboljševati ponudbo dejavnosti za mladino in mlade družine, organizirati prostor za druženje, zabavo, igro, športne in rekreativne aktivnosti, s staranjem prebivalstva pa se povečujejo druge potrebe, npr. zagotavljanje zdravniške oskrbe in drugih socialnovarstvenih organizacij, kot so domovi za starejše, pomoč na domu in podobno.



Starostna sestava prebivalcev občine Kranjska Gora

3.2 Nekonkurenčen javni potniški promet v primerjavi z osebnim motornim prometom

V občini Kranjska Gora obratujejo medkrajevni, poletni turistični avtobusni promet ter šolski avtobus.

Linija rednega medkrajevnega **avtobusa** poteka po državni cesti iz smeri Ljubljane mimo Jesenic in preko naselij Kamne, Mojstrana, Dovje, Belca, Podkuže, Gozd Martuljek, Log pri Kranjski Gori, Kranjska Gora, in Podkoren, do naselja Rateče. Izvajalec prevozov je podjetje Arriva d.o.o., ki na delovni dan opravi cca. 15 odhodov v eno in drugo smer. Znotraj občine je 13 postajališč. Ta so, razen izjem, urejena z

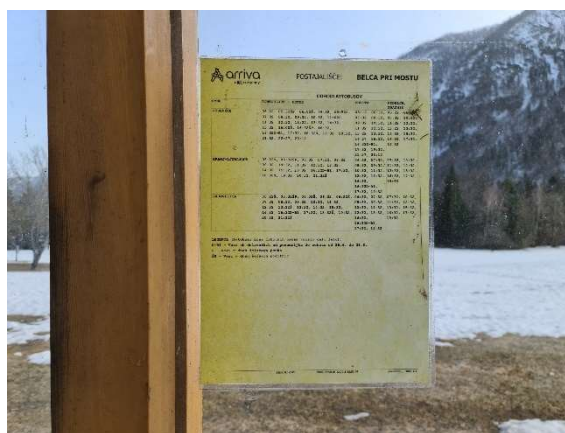
nadstrešnico in informacijskimi tablami, nobeno pa ni opremljeno s sodobno tehnologijo, npr. z obvestili o časih dejanskih prihodov avtobusov.

Avtobusne linije iz smeri Bleda ni, razen ob sobotah, ko pelje avtobus enkrat v smeri iz Kranjske Gore proti Bledu in dvakrat v obratni smeri.

Kljub temu je približno dve tretjini ali več anketirancev izrazilo zadovoljstvo s potekom linij in časovnimi intervali voženj medkrajevnih avtobusov pa tudi s cenami vozovnic in drugimi vidiki, morda tudi zato, ker javnega potniškega prometa skoraj ne uporabljajo. Manj so bili zadovoljni s potekom linij in frekvencami voženj poletnega turističnega avtobusa, kar pa se prav letošnje poletje nekoliko izboljšuje.



Urejeno postajališče v Mojstrani



Vozni red na postajališču Belca



Avtobusno postajališče v Kranjski Gori



Avtobusno postajališče v Ratečah

Poletni avtobus vozi do šestkrat na dan na relaciji Kranjska Gora–Vršič–Bovec. Med pandemijo COVID-19, poleti 2020, avtobus zaradi ukrepov preprečevanja širjenja virusne okužbe ni vozil ves čas, zaradi česar je bilo takrat bistveno manj prepeljanih potnikov.



mesec\leto	2015	2016	2017	2018	2019	2020
junij	199	230	247	538	560	0
julij	2.058	2.548	3.748	6.023	4.259	1.054
avgust	2.810	3.521	4.575	7.133	3.519	1.369
september	0	205	87	81	84	0
skupaj	5.067	6.504	8.657	13.775	8.422	2.423

Število prepeljanih potnikov na avtobusni liniji Kranjska Gora–Vršič–Bovec

Še ena poletna linija vozi med 26. junijem in 31. avgustom ob delavnikih enkrat na dan na relaciji Ljubljana-Kranjska Gora-Trbiž-Rabelj-Bovec.

S 1. julijem letos je bil uveden tudi poletni turistični avtobus Kranjska Gora Shuttle, ki krožno vozi vsak dan 4-krat, med 9. in 17.30 uro, od začetka julija do konca avgusta, od glavne avtobusne postaje v Kranjski Gori, preko Mojstrane do Rateč in preko Zelencev v Kranjsko Goro. Namenjen je turistom in domačinom, vožnja pa stane 2 EUR. Pri slapu Peričnik ima nekajminutni postanek.

Šolski avtobus, ki ga zagotavlja Občina, pobira otroke v Ratečah, Podkorenu, Gozd Martuljku in Srednjem Vrhu.



Postajališče šolskega avtobusa pred OŠ v Kranjski Gori

V Strategiji razvoja Občine Kranjska Gora 2030 je kot 6. razvojni cilj, ki je umirjanje, povezovanje in trajnostno upravljanje prometa, zapisano prilagajanje linij JPP potrebam prebivalcev in obiskovalcev, tj. hitre linije v Ljubljano (danes potovanje traja 2 uri), povezave JPP z železniškimi vozlišči na Jesenicah, v Trbižu in Beljaku ter povezave z letališči (Ljubljana, Celovec, Trst). Predviden je tudi poletni avtobusni prevoz po občini (pravkar uresničeno) in na Vršič, krožna avtobusna linija okrog Julijskih Alp in alternativne oblike prevoza manj mobilnih skupin (starejši, mladi ...).

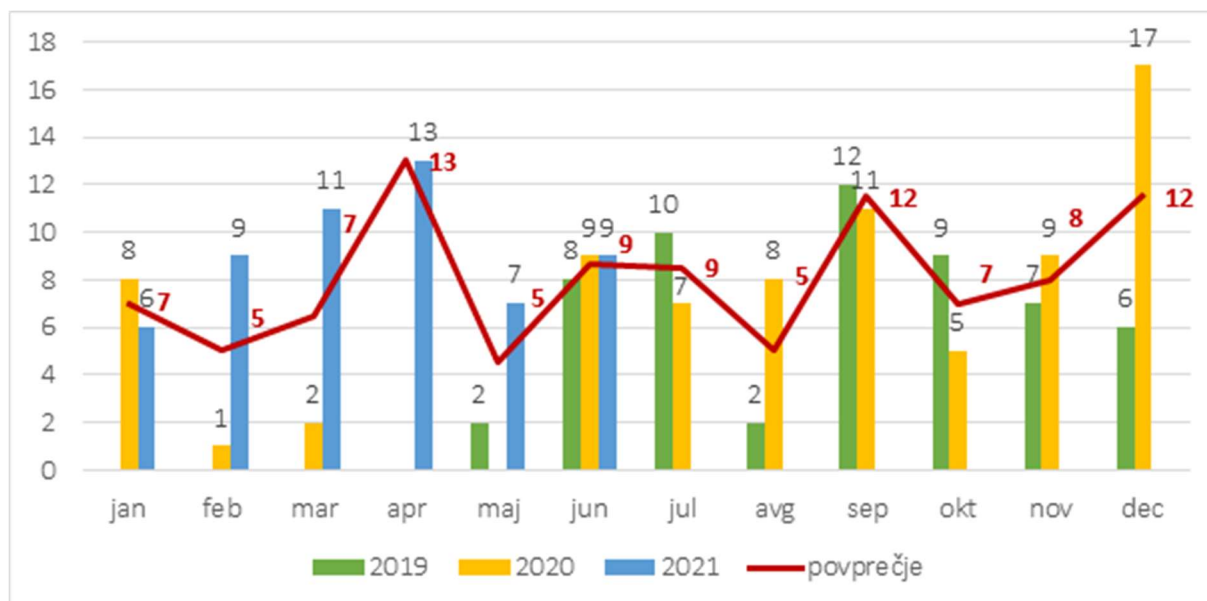
Kot je znano, je **železniškemu** prometu na območju občine Kranjska Gora, ki je deloval od leta 1870, odklenkalo leta 1966. Pri tej zgodbi je dobro vsaj to, da po nekdanji trasi železniške proge danes poteka najdaljša enotna kolesarska pot od Jesenic do Trbiža. Od železnice je sicer ostalo le postajno poslopje, v

severnem delu Kranjske Gore, blizu šole. Najbližja delujoča železniška postaja, do katere vozi avtobus, je sicer 20 km oz. 30 minut proč, na Jesenicah, železniški postaji pa sta tudi v italijanskem Trbižu in v avstrijskem Beljaku.



Nekdanja železniška postaja v Mojstrani

Občina, ki je vzpostavila sodelovanje z zavodom Zlata mreža, z 200 EUR (neto) na mesec financira njegov projekt **Prostofer**, storitev brezplačnih prevozov za starejše, ki se sami iz različnih razlogov ne morejo peljati ali drugače priti do različnih storitev, oditi po opravkih ipd. Avtomobile vozi 8 starejših aktivnih voznikov, ki radi priskočijo na pomoč. Ta storitev tvorno dopolnjuje javni potniški promet in jo občani dobro sprejemajo, a v občini Kranjska Gora še ni polno zaživela, saj je bilo v dobrih dveh letih opravljenih le 190 prevozov oz. v povprečju prepeljanih 8 potnikov na mesec, v prvih šestih mesecih leta 2021 pa 9. Tudi dve tretjini anketirancev menita, da bi bilo treba to storitev okrepiti.



Število prepeljanih potnikov s storitvijo Prostofer



V zvezi z javnim potniškim prometom je skoraj trem četrtinam anketirancev pomembno imeti možnost prestopanja med različnimi načini prevoza. Prav to, premajhno število avtobusnih linij in premajhna frekvenca voženj ter počasnost avtobusov, potencialne uporabnike najbolj odvrča od rabe JPP.

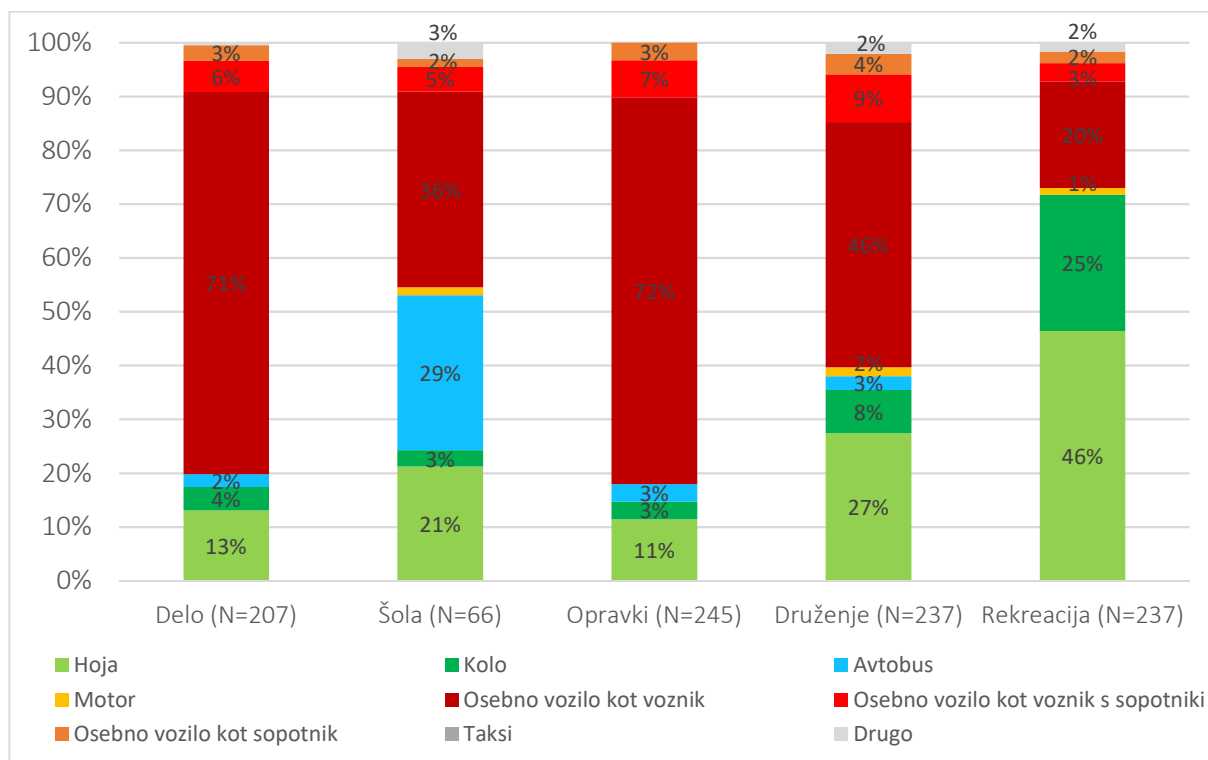
3.3 Neuravnotežena dostopnost za vse, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo

V anketi je 36 % občanov izrazilo nezadovoljstvo z dostopnostjo za vse (neglede na starost, zdravje oz. gibalno oviranost ali socialni status). Več kot dve tretjini občanov tudi ni zadovoljnih s prilagojenostjo površin za starejše in gibalno ovirane, večina si tudi želi boljši dostop z alternativnimi prevoznimi sredstvi, še posebej z javnim prevozom, uvedbe prevozov na klic pa tudi več stoji za kolesa in električnih polnilnic za avtomobile.

30 % občanov je nezadovoljnih tudi s stroški za mobilnost, kar ni presenetljivo in je pravzaprav še razmeroma malo, saj povprečno slovensko gospodinjstvo za svoj avtomobil, dva ali več nameni kar tretjino več mesečnega dohodka od povprečja v Evropski uniji, celo več kot za hrano in stroške stanovanja.

3.4 Odvisnost od avtomobilskega prevoza

Stopnja motorizacije v občini Kranjska Gora je ob koncu leta 2019 znašala 575 avtomobilov na 1000 prebivalcev, kar je 3,4 % nad slovenskim povprečjem (556) in hkrati predstavlja najvišjo raven doslej. Uporaba avtomobila prevladuje pri večini namenov potovanj, razen za rekreacijo. Delež uporabe javnega potniškega prometa in kolesa za pot na delo je majhna (2 oz. 4 %), medtem ko pešači 13 % respondentov. Spodbudno je, da 86 % poti na delo do 1 km občani opravijo peš ali s kolesom. Se pa stanje drastično spremeni že pri poteh na delo, dolgih med 1 in 2 km, ko več kot 2/3 potujočih uporabi osebni avtomobil, medtem ko se pri poteh na delo, daljših od 2 km ta delež samo še povečuje, od 90 % naprej. Pri poteh, daljših od 10 km gre sem in tja kdo še na avtobus. Skupni delež opravljenih poti z avtomobilom na delo je 80 %, pri opravkih pa še malo večji.



Najpogosteje uporabljen način potovanja po namenu, vir: anketa v okviru priprave CPS

3.5 Delovne migracije v druge občine

Statistični podatki kažejo, da se je indeks delovnih migracij med leti 2010 in 2019, ko je 37 % občanov bilo zaposlenih v občini Kranjska Gora, povečal za dober odstotek. Večina (63 %) delovno aktivnih občanov Kranjske Gore torej dela v drugih slovenskih občinah (21 % v jeseniški, 20 % v MOL, po 4 % v kranjski in radovljiški, 3 % v blejski, 1 % v žirovniški ...) oz. v Italiji in Avstriji (teh cca. 10 % uradna statistika ne zajema). Iz statističnih podatkov sicer ni mogoče razbrati, koliko izmed teh prebivalcev občine Kranjska Gora se dejansko vozi na delo, je pa na podlagi izidov ankete mogoče predpostaviti, da večina.

Glede na podatke SURS iz leta 2019 je v občini Kranjska Gora delalo skoraj toliko (759) delavcev iz drugih občin kot domačinov (772). Največ, 29 % jih je prihajalo iz jeseniške, 6 % iz radovljiške, po 3 % iz MOL in iz blejske občine, po 2 % iz kranjske in žirovniške, iz drugih pa manj.

Posledica delovnih migracij je promet, ki z visoko stopnjo motorizacije in premalo učinkovitim javnim prometom sloni na osebni motorni promet (domala vsi anketiranci, ki imajo do službe 20 km ali več, se tja vozijo z avtomobilom, le šolarji uporabljajo tudi avtobusni prevoz), kar povečuje prometne obremenitve v konicah ter obremenjuje okolje. Mobilna odvisnost vpliva tudi na slabšo kakovost življenja zaradi naraščajočih stroškov za mobilnost. V strateškem interesu občine je, da spodbuja

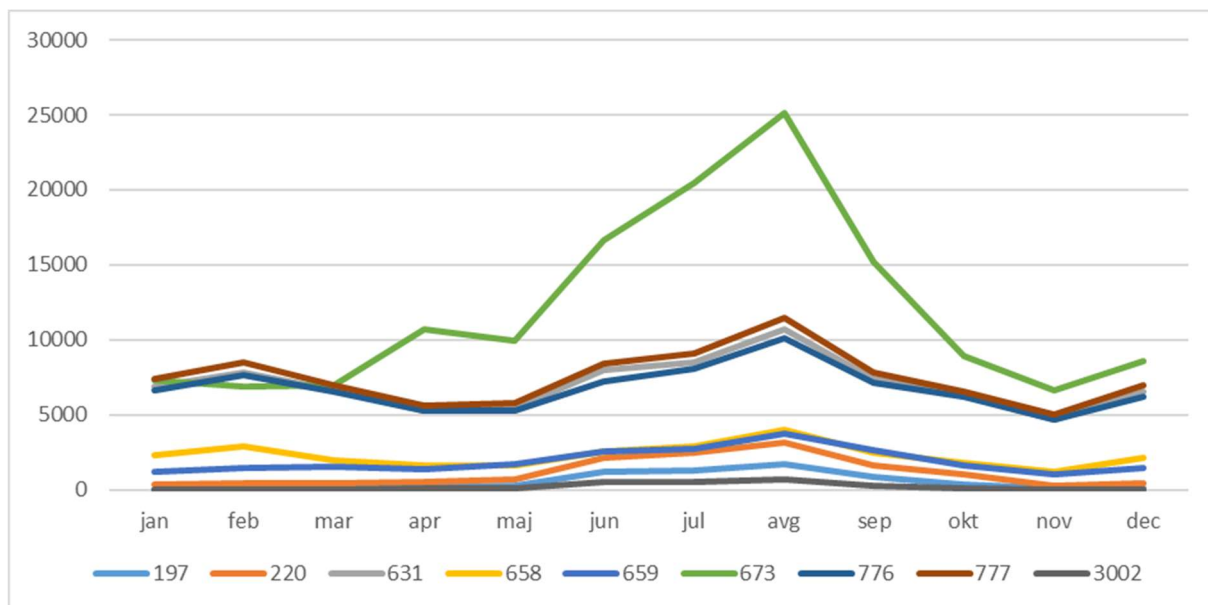


gospodinjstva k uporabi trajnejših načinov prevoza in ustvarja pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja.

3.6 Porast prometa v času turističnih konic in športnih prireditev

Občina Kranjska Gora nima zelo izrazite turistične sezone, ko bi se količina prometa na cestah dramatično povečala ob siceršnjem mrtvilu, je pa poletna turistična sezona močnejša kot zimska. Občina je sicer za obiskovalce privlačna in promet živahen skozi vse leto, posebej ob vikendih in praznikih z lepim vremenom. Kot rečeno, se sezonsko promet opazneje poveča poleti, s konico v avgustu in nekoliko manj pozimi, ko ga je največ v februarju, kar sovпада s časom poletnih in zimskih počitnic. Izrazite konice pozimi povzročijo mednarodna tekmovanja v zimskih športih.

Spodnji graf prikazuje gibanje dnevnega števila vozil na posameznih cestnih odsekih v letu 2019, ko na promet še ni vplivala epidemija COVID-19. Gre za promet na odsekih, na katerih so nameščeni avtomatski števcji, in sicer: Vršič–Trenta (197), Kranjska Gora–Erika (220), Gozd Martuljek–Mojstrana-Dovje (631), MP Rateče (658), MP Korensko sedlo (659), MP Karavanke (673), Dovje–Mojstrana-Kraje (776), Kranjska Gora–Gozd Martuljek (777) in Gozd Martuljek (3002). Pri mejnem prehodu Karavanke (673) je očitno, da gre za izrazit porast prometa predvsem proti obmorskim krajem (oz. obratno) v času poletne turistične sezone, ki pa ne vpliva toliko na promet znotraj občine.



Gibanje dnevnega števila vozil na posameznih cestnih odsekih z avtomatskimi števci prometa v letu 2019, vir: DRSI

Za vse goste, ki v časih povečanega obiska v občino prihajajo z osebnimi vozili, v naseljih in ob različnih atrakcijah ni dovolj parkirnih kapacitet, zato zasedajo parkirna mesta stanovalcev oz. parkirajo na površinah, ki temu niso namenjene. Nujni so ukrepi, ki bodo na učinkovitejši in bolj trajnosten način omogočali dostop turistov do ciljev v občini Kranjska Gora.

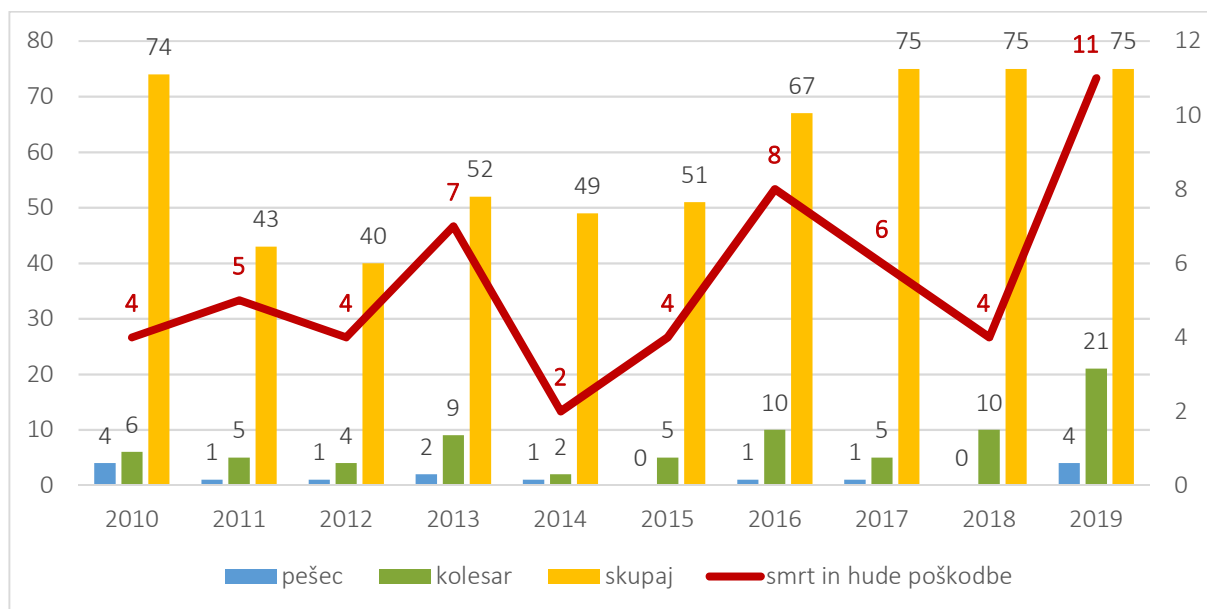


3.7 Prometna varnost

Podatki Javne agencije RS za varnost v prometu (AVP) kažejo, da skupno število prometnih nesreč v zadnjem desetletju raste. Ob tem je treba opozoriti na pomanjkljivost v metodologiji zbiranja teh podatkov, saj se, odkar je mogoče izpolniti Evropsko poročilo o prometni nesreči, ki nadomešča policijski zapisnik, večje število lažjih prometnih nesreč več ne zapisuje v podatkovno bazo AVP.

Rast števila prometnih nesreč kaže, da se prometna varnost slabša. Raste število hudih in smrtnih prometnih nesreč, raste tudi delež kolesarjev in pešcev udeleženih v prometnih nesrečah na območju občine Kranjska Gora. Ti so leta 2019 predstavljali že tretjino vseh udeležencev (ne glede na vrsto poškodb). Med 21 kolesarji je bilo 7 huje poškodovanih, kar predstavlja približno dve tretjini vseh hujših nesreč (s smrtnim izidom oz. hujšimi telesnimi poškodbami). Pešci in kolesarji so ob prometnih nesrečah bistveno bolj ranljivi kot udeleženci v avtomobilih, v letih od 2010 do 2019 je njihov delež pri težje poškodovanih ali mrtvih v občini Kranjska Gora predstavljal 44 % (24 pešcev in kolesarjev od skupaj 55 oseb), kar je nad slovenskim povprečjem. Večina sosednjih občin ima sicer še slabšo statistiko, izjemi sta Bohinj (24 %) in Bovec (14 %).

Zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev je en ključnih izzivov celostnega prometnega načrtovanja. K temu ob mehkejših ukrepih (osveščanje, signalizacija, omejevanje motornega prometa, nadzor ipd.) največ pripomore izgradnja ustrezne infrastrukture zanje ter prilagoditev infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo.



Število prometnih nesreč na območju občine Kranjska Gora v obdobju 2010–2019

Dejstvo je, da so pešci in kolesarji v prometu ogroženi in jih v nesrečah večkrat doletijo hude poškodbe ali smrt. Podatki kažejo, da so v zadnjem desetletju pešci oz. kolesarji bili udeleženi v približno tretjini



vseh hujših prometnih nesreč. Zagotavljanje njihove varnosti je tako eden ključnih izzivov celostne prometne strategije, nujna pa je tudi prilagoditev infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo.

3.8 Pomanjkanje varne in udobne infrastrukture za kolesarje, pešce ter ljudi z omejeno mobilnostjo

Kolesarjenje poleg zdravega načina rekreacije predstavlja tudi potovalni način, ki ob vseh gospodarskih, ekoloških in zdravstvenih prednostih v naseljih pogosto omogoča najhitrejšo premagovanje razdalj. Kot alternativa avtomobilskemu prometu zato dobiva vse večjo vlogo in pomen.

Za oblikovanje in zasnovo omrežja kolesarskih povezav je pomembno, da je to sklenjeno, privlačno, udobno, direktno in varno zasnovano ter prilagojeno okoljskim lastnostim območja, da so kolesarske povezave različnih funkcij biti medsebojno povezane, da se kolesarsko omrežje navezuje na postajališča javnega potniškega prometa, železnice in drugo javno infrastrukturo ter da so kolesarske povezave opremljene z ustrezno dodatno tehnično-servisno kolesarsko infrastrukturo (počivališča, informacijske točke, postaje za izposajo koles, servisne točke, kolesarska parkirišča ipd.).

Čeravno geografske danosti v občini Kranjska Gora za kolesarjenje z vidika podnebja in razdalj niso najugodnejše, je zaradi razgibanega terena, izjemnih naravnih danosti, urejene daljinske kolesarske povezave in nekaterih manj prometnih cest, v toplejšem delu leta opaziti številne rekreativne, športne in gorske kolesarje. Manj pa je žal takšnih, ki kolesarijo po vsakodnevnih opravkih. Zanje manjka ustrezne infrastrukture.

V občini je na trasi bivše železniške proge zgrajena daljinska kolesarska Pot treh dežel, ki vodi od Jesenic po desnem bregu Save do Mojstrane in naprej proti Gozdu Martuljku, skozi Kranjsko Goro, pod smučišči mimo Podkorena in Naravnega rezervata Zelenci do bivšega mejnega prehoda z Italijo in naprej. Poleg tega, da povezuje kraje v občini in čez mejo, predstavlja pomembno turistično infrastrukturo in razvojni potencial. To je odlično, a ker je občina priljubljena destinacija za vse vrste aktivnih obiskovalcev, ne le kolesarjev (družine z majhnimi otroki, pohodniki, sprehajalci, rolarji ...) in ker pot ni dovolj široka oz. ob kolesarski stezi ni ločene površine za pešce (ali počasnejše kolesarje), je Pot treh dežel v času povečanega obiska polno zasedena, s čimer sta zmanjšana varnost in udobje vseh udeležencev. Ob njej je nekaj lepo urejenih počivališč, uporabniki pa zelo pogrešajo pitnike oz. pipe, iz katerih bi si v bidone natočili sveže vode.



Ponekod že kar razpokano pot si kolesarji delijo z drugimi uporabniki



Včasih nastane gneča



Počivališče v Belci



Servisna točka

Za rekreacijo je dobrodošel kolesarski Bike park, ki na pobočjih gore Vitranc ponuja veliko različnih poti za bolj in manj izkušene gorske kolesarje, zanje pa je zelo dobro poskrbljeno tudi s kolesarskimi enoslednicami Kinder Surprise, RobeTwist in Trail 1994.

Odlična novost za vse ljubitelje rekreacije s kolesom je krožna turnokolesarska pot Julijana Bike, ki se je 30. junija 2021 pridružila daljinski pohodniški poti Juliana Trail. V osnovi je del Slovenske turnokolesarske poti (STKP), a je krožno zaključena in jo lahko razumemo kot samostojen krog po robu julijskih Alp, ki v sedmih etapah, povprečno dolgih okrog 40 km, meri 290 km. Ob tem je seveda treba omeniti že uveljavljene daljinsko Kolesarsko pot Jureta Robiča (D-2), Kolesarsko pot Kot in Krma, Kolesarsko pot Vrata in Kolesarsko pot Radovna.

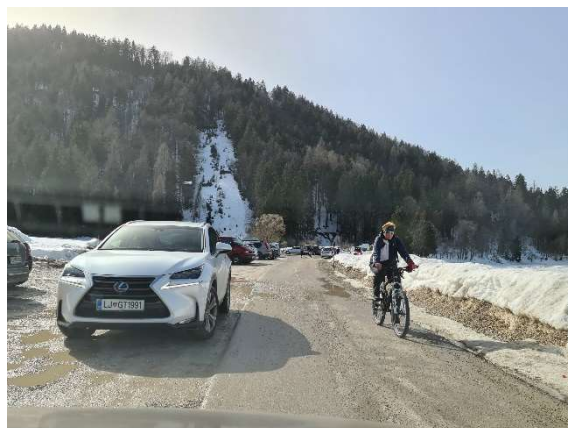
V občini Kranjska Gora sicer manjka precej urejenih in povezanih kolesarskih stez skozi naselja in med njimi, obstoječe kolesarske poti po trasi državne ceste pa marsikje niso označene. Pogosto jih uporabljajo tudi pešci in avtomobilisti, tudi za nedovoljeno parkiranje svojih vozil. Ponekod je kolesarjenje prepovedano.



Treba je vzpostaviti pogoje za varnejše kolesarjenje, k čemer poleg urejenih površin spada tudi ustrezna javna razsvetljava (danes so nekateri odseki neosvetljeni), omejevanje motornega prometa (prostorsko in glede hitrosti vožnje), smiselno urejena signalizacija, nadzor in osveščanje. To seveda velja tudi za varnejšo hojo in premikanje omejeno mobilnih oseb pa tudi uporabnike skirojev, rolk in podobnih prevoznih sredstev.



Kolesarska steza uporabljajo tudi pešci in avtomobili



Kolesarska steza je priljubljen prostor za nedovoljeno parkiranje vozil



Kolesarji brez ločenih površin na glavni cesti z visokimi hitrostnimi omejitvami



Prepovedana vožnja s kolesi na glavni cesti brez alternativne poti

Povsod primanjkuje tudi parkirne infrastrukture za kolesa ali pa so stojala neustrezna.



Neustrezna stojala za kolesa pred trgovino v Mojstrani



Neustrezna stojala za kolesa pred muzejem v Mojstrani

Avtomatiziranega sistema za izposajo koles v občini ni, je pa v zaživel aplikacija Green4rent, s pomočjo katere si je mogoče izposoditi kolo iz mreže električnih gorskih koles. Ta zaenkrat deluje na dveh lokacijah, v kampu Špik in v središču Kranjske Gore, na Borovski 93. Izposoja ni poceni in je zanimiva predvsem za obiskovalce. Vsekakor je ideja o uvedbi avtomatiziranega sistema za izposajo koles oz. e-koles, ki ga pogrešajo tudi nekateri predstavniki institucij, ki delujejo v občini, vredna razmisleka.

Za premagovanje krajših razdalj je še vedno najprimernejša **hoja**, ki jo neizogibno vključuje tudi uporaba kateregakoli prevoznega načina.

Zaradi hitre rasti motorizacije se je v preteklih desetletjih marsikatera zelena površina spremenila v parkirišče, pozornost je bila tudi sicer bolj kot razmeram za hojo namenjena motornemu prometu, vožnja z avtomobilom pa je pogosto nadomestila hojo tudi za premagovanje kratkih razdalj. Pešpotem je nemalokrat ostal zgolj prostor brez namembnosti za ostale rabe ali pa ga je preprosto zmanjkalo, kar še posebej velja za zaledna naselja. Pogosto so še vedno spregledane in ob različnih gradnjah prekinjene.

Zmanjševanje deleža hoje je opazno pri vseh skupinah prebivalcev, kar je zaskrbljujoče tudi zaradi negativnih učinkov pomanjkanja fizične aktivnosti na razvoj mladih in bolezni, ki se zaradi tega pojavijo v kasnejših življenjskih obdobjih. Ugotovljeni trend ima tudi socialno dimenzijo, saj imajo, zaradi slabših pogojev za hojo, otežen dostop do osnovne oskrbe oz. programov prebivalci, ki zaradi različnih razlogov ne uporabljajo osebnega avtomobila. Še pred nekaj desetletji je bila hoja en najpomembnejših načinov za premikanje po mestih in naseljih. Odtlej se struktura mestnih središč in osrednjih naselij ni bistveno spremenila, so se pa spremenili dostopnost osebnih avtomobilov, lokacije delovnih mest in posledično potovalne navade.

Omenjene ugotovitve veljajo za domala vso Slovenijo (in okolico). Občina Kranjska Gora ni izjema, kar smo opazili tudi na terenskem ogledu. V naseljih velikosti Kranjske Gore, kjer je mogoče v 15 minutah peš doseči vsa območja naselja, je ohranjanje in nadgrajevanje možnosti za hojo zelo pomembno. Peš dostopnost med naselji v občini Kranjska Gora ni najboljše, saj so zaradi njene velikosti razdalje med njimi precej velike. Naselja so v splošnem razmeroma dobro opremljena s površinami za pešce, a je



vodenje pešcev znotraj naselij slabo urejeno. Edina pešcona (Alpska vasica) je v naselju Kranjska Gora. Iz Kranjske Gore pločnik ob cesti in pešpot, ki se nadaljuje ob njem, vodita do jezera Jasna. Nekaj primerov obstoječih ureditev, ki koristijo pešcem, je na slikah, ki sledijo.

Sicer so v občini številne gorske in pohodniške poti. Med temi je najbolj znana krožna pohodniška pot Juliana trail, po kateri je mogoče skozi 10 gorenjskih in posoških občin obkrožiti Julijske Alpe, druge bolj znane in zelo atraktivne pohodniške poti so še Pot miru, Planica-pot po dolini, Pot Triglavske Bistrice, Turistična pot Tromeja, Jakobova pot, Pravljična pot 10 koč in Alpe Adria Trail, ljubiteljem telovadbe pa je pisana na kožo trim steza Drčev Rut.



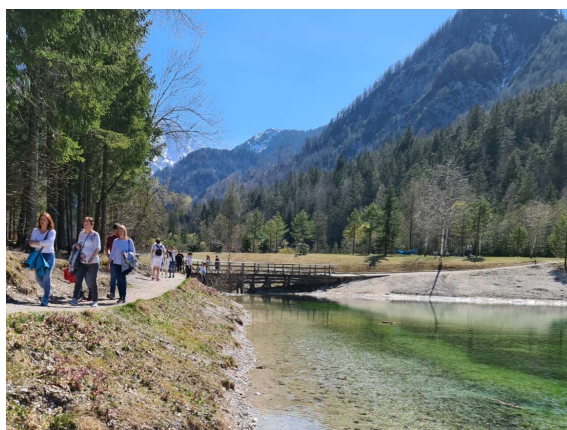
Urejen prehod za pešce v Kranjski Gori



Pločnik v naselju Gozd Martuljek



Pešcona »Alpska vasica« v Kranjski Gori



Pešpot mimo jezera Jasna



Brv čez Savo pri Topolinu v Mojstrani



Označe za pešce v Mojstrani

S pločniki so, kot se vidi tudi na zgornjih slikah, opremljene nekatere ceste znotraj naselij, žal pa ne celotne povezave. V naselju Kranjska Gora pločnik deloma poteka ob pomembnejših cestah, kot so npr. Borovška, Kolodvorska in Koroška ter po Vršiški cesti vse do jezera Jasna. Podobno je tudi v Mojstrani in ob glavni cesti skozi Gozd Martuljek. Znotraj ostalih naselij in predvsem med naselji pa ločenih površin za pešce ni. Pešci tako hodijo kar ob prometni regionalni cesti in po voziščih znotraj naselij.



Borovška cesta brez pločnika ob cesti mimo trgovine (površina pred trgovino ne deluje kot pločnik, ampak kot manipulativna površina za kupce)



Ozek pločnik na Vršiški cesti v Kranjski Gori



Cesta brez površin za pešce v Ratečah



Glavna cesta brez površin za pešce



Odsek brez pločnika v Mojstrani



Pešci uporabljajo kolesarsko povezavo

Na posameznih odsekih cest so torej pločniki neurejeni ali prekinjeni, minimalnih dimenzij in celo zgolj enostranski. Ponekod je javna razsvetljava pomanjkljiva, posamezni prehodi za pešce pa ne dosegajo ustreznih standardov.

Glede na smernice za spodbujanje hoje v urbanih območjih, je opazno, da manjka nekaj elementov, ki bi naredili občino bolj prijazno pešcem. Razen že omenjene pešcone Alpska vasica v Kranjski Gori ni posebnih pešpoti znotraj naselij, veliko več površin pa je namenjenih rekreaciji. Pešpoti so dobro označene s tablami.

Za pešačenje na delo, v šolo in po opravkih so sicer primerne razdalje do 1, največ 2 km (cca. 20–25 minut hoje), kar v manjših naseljih omejuje hojo na območja znotraj njih samih.

Ob pešcih, kolesarjih in drugih, nikakor ne smemo spregledati invalidov in ostalih **ljudi z omejeno mobilnostjo**. Mednje vključujemo vse osebe, ki pri gibanju v prostoru potrebujejo posebno pozornost. Takšni so starejši ali osebe z invalidnostjo in začasnimi okvarami oziroma omejitvami, na primer s težavami pri gibanju, vidu, sluhu, z zmanjšanimi kognitivnimi funkcijami, osebe z vozički, malimi otroki ali težko prtljago ter osebe s komunikacijskimi ovirami. Danes živi v Evropi 15 do 20 % ljudi, ki zaradi

slepote, slabovidnosti, gluhoti ali naglušnosti, telesnih poškodb ali drugih osebnih okoliščin potrebujejo tehnične in druge pripomočke, prilagojene okolju ali pomoč druge osebe (vir: Isemoa).

Med prebivalci Slovenije pa je po oceni SURS okoli 12–13 % invalidov (uradnega podatka o njihovem številu sicer ni). Mobilnost je za njihovo vključevanje v družbo še posebej pomembna. Moramo pa med gibalno ovirane prišteti tudi starostnike (nad 65 let), ki v Sloveniji že danes predstavljajo 20 % celotne populacije državljanov, v občini Kranjska Gora pa 28 % občanov.

Pregled infrastrukture na terenu nam je razkril, da je dostopnost za ljudi z omejeno mobilnostjo v občini glede na slovenske razmere urejena relativno dobro. Na prehode za pešce pogosto vodijo urejeni dostopi s klančinami za invalidske vozičke. Pločniki sicer niso edina težava gibalno oviranih, saj ti ne morejo premagovati tudi stopnic, ki so ponekod edina možnost npr. za dostop do storitvenih dejavnosti. Taktilnih oznak za slepe ni.

V zaledju, kjer je infrastruktura za pešačenje že tako pomanjkljiva, da so gibalno ovirani v še večji stiski.



Parkirno mesto za invalide v središču Kranjske Gore



Ne le za kolesarje, tudi za invalide je cesta včasih najboljša izbira



Primer pločnika z znižanim robnikom



Primer pločnika brez znižanega robnika



3.9 Parkirna politika

Površine za mirujoči promet so površine namenjene vozilom, ko ta mirujejo, kjer se njihova pot začne ali konča. Osebni avtomobil prevozi v Sloveniji v povprečju 15.000 km na leto, pri čemer je njegova povprečna hitrost 20 km/h, torej se v povprečju giblje le okrog 750 ur letno, ostali čas pa miruje. Avtomobili so torej večino časa parkirani, zato so temu namenjene površine pomembne in morajo biti dobro projektirane in dimenzionirane.

Povprečen prebivalec občine Kranjska Gora ima 0,58 osebnega avtomobila, kar je malo nad slovenskim povprečjem (0,56). S povečevanjem števila avtomobilov na gospodinjstvo se povečujejo tudi potrebe po parkirnih mestih na stanovanjskih območjih. V tem smislu so problematična predvsem starejša strnjena poselitvena območja, kjer so težave zelo poslabšale preureditve gospodarskih poslopij in drugih nestanovanjskih prostorov v turistične nastanitve. Obiskovalci zato tam svoje avtomobile parkirajo tudi vzdolž že tako ozkih prometnic. Težave s parkiranjem se sicer pojavljajo na območju celotne občine – tako ob turističnih znamenitostih kot ob celotni trasi kolesarske povezave, ob izhodiščih za v hribe in druge. Potrebe po parkiriščih se občutno povečajo v času večjega turističnega obiska, v glavnem torej med poletno in zimsko sezono, ko dragoceni prostor pogosto jemlje še nakopičen sneg.

Najizrazitejše težave povezane s parkiranjem v občini Kranjska Gora lahko strnemo v tri sklope:

1. Parkiranje v času turističnih sezon, ki povzroča:
 - degradacijo krajine zaradi parkiranja na površinah, ki temu niso namenjene,
 - oviranje lastnikov pri upravljanju z zemljišči in
 - oviranje prometa (zmanjšana varnost, pretočnost).
2. Parkiranje v okolici večjih generatorjev prometa, ki povzroča:
 - zasedenost vozišč in pločnikov s parkiranimi vozili,
 - oviranje drugih udeležencev v prometu,
 - parkiranje na neutrjenih površinah,
 - pomanjkanje parkirnih mest za zaposlene in obiskovalce ob povečanem povpraševanju.
3. Parkiranje v stanovanjskih naseljih, ki povzroča:
 - pomanjkanje parkirnih mest za stanovalce,
 - pomanjkanje parkirnih mest za goste v apartmajih,
 - parkiranje vzdolž vozišč,
 - dodatne težave gibalno oviranim,
 - zmanjšano prometno varnost pešcev in kolesarjev.

Zlasti problematika parkiranja na območjih stanovanjske gradnje je kompleksna in je ni mogoče reševati nesistematično in brez ustreznih védenj. Velikemu porastu števila motornih vozil v zadnjih desetletjih ni sledilo sorazmerno izboljšanje prometne infrastrukture, prav tako lastniki motornih vozil niso preveč razmišljali o tem, kam novo oz. dodatno vozilo parkirati. Mnoga parkirišča, ki so sicer namenjena



prebivalcem, so postala zelo privlačna tudi za druge uporabnike (npr. v Ratečah). Skrajni čas je za sistematično reševanje nastale preobremenjenosti parkirišč oz. parkirnih mest.

Občina Kranjska Gora ima trenutno na svojem celotnem območju 49 javnih parkirišč. Parkirna mesta so relativno zasedena celo leto, še posebej pa v poletnem in zimskem obdobju, ko cveti turizem. Trenutno so še vsa parkirišča brezplačna, kar pa se bo kmalu spremenilo. Je pa že danes nekaj območij s časovno omejenim parkiranjem na t. i. modrih conah.

Kot rečeno, se je Občina Kranjska Gora že lotila urejanja parkirišč ob uvajanju restriktivnejših parkirnih režimov, a je uresničevanje projekta prekinilo pomanjkanje elektronskih komponent ob pandemiji COVID-19. Gre sicer za 30 do 39 parkirišč (pri nekaterih je realizacija še odvisna od nekaterih dejavnikov, npr. dogovorih z lastniki ipd.), večina bi bila opremljena s parkomati oz. bi bilo plačevanje parkirnine urejeno prek SMS ali na oba načina. Večina bi delovala stalno, nekatera pa le v času šolskih počitnic. Tako je v Mojstrani na 12 do 15 lokacijah za ureditev predvidenih med 318 in 478 običajnih parkirnih mest za osebna vozila, 5 za invalide, 2 z električno polnilnico in 4 za avtobuse. Na Dovjem je na štirih lokacijah predvidena ureditev 90 običajnih parkirnih mest, v Gozd Martuljku pa še nedefinirano število na treh lokacijah. Predvidena je še ureditev 12 običajnih parkirnih mest na eni lokaciji v Srednjem vrhu, 100 na treh lokacijah v Podkorenu in več kot 40 na 4 lokacijah v Ratečah, kjer je na avtobusni postaji predvidena ureditev tudi parkirišč za avtobuse. V Kranjski Gori je na 16 do 19 lokacijah predvidena ureditev več kot 900 običajnih parkirnih mest za osebne avtomobile, približno ducat za invalide, 4 z električnimi polnilnicami in 3 za avtobuse. Ob zaključku projekta bo torej dobra polovica vseh urejenih parkirnih mest v naselju Kranjska Gora, približno 30 % pa na območju Mojstrane. Večja parkirišča bodo urejena kot parkirišča P+R (ang. »Park and ride«), s katerih bo vozila linija javnega avtobusnega prometa.

Pri uspešnem reševanju problematike mirujočega prometa gresta urejanje in gradnja novih parkirišč ter uvajanje plačljivega in kratkotrajnega parkiranja z roko v roki s hkratnim spodbujanjem uporabe nemotoriziranih oz. alternativnih vrst prometa, predvsem hoje in kolesarjenja ter uporabe javnega potniškega prometa. Zgolj širjenje parkirnih površin dokazano generira povečevanje osebne motornega prometa in posledično širjenje široke palete težav (zdravje prebivalstva, stanje okolja, poraba kakovostnega prostora, investicije ...), zato jih je vedno treba načrtovati preudarno in na osnovi ciljnih analiz.

Sledi še nekaj slik sedanjega stanja s terenskih ogledov.



Parkirišče s časovno omejitvijo v Kranjski Gori



Parkirišče s polnilnico za e-vozila v Kranjski Gori



Območje za kratkotrajno parkiranje »Stop & go«



Parkiranje v centru Kranjske Gore predstavlja nevarnost za pešce in kolesarje



Parkirišče, kjer lahko parkirajo tudi avtodomi



Polna parkirišča v času turističnih konic



Neurejeno parkirišče ob jezeru Jasna



Neurejeno parkirišče v Ratečah



Vozniki parkirajo svoja vozila vzdolž ceste



Avtomobilisti parkirajo kar na kolesarski stezi

S pregledom izidov ankete ugotovimo, da je velika večina respondentov nezadovoljnih s številom razpoložljivih parkirišč pa tudi s parkirnim režimom in količino motornega prometa. 9 od 10 se zdi, da bi bilo treba zmanjšati število motornih vozil na cestah in parkiriščih, umirjati promet v naseljih in omejiti dostop z avtomobili na Vršič. Želijo si tudi več električnih polnilnic.

Informirani posamezniki oz. predstavniki ustanov so izpostavili pomen prostorskega načrtovanja, ki vsebuje ukrepe za zmanjševanje količine motornega prometa (tudi mirujočega) v naseljih in ob atrakcijah, zavzemajo se za povečan nadzor in dajanje prednosti kolesarjem in zlasti pešcem, tudi z uvajanjem peš con. Nekateri opozarjajo tudi na pomanjkljivo opremljenost parkirišč in drugih javnih površin s koši za odpadke ter na pomanjkanje javnih stranišč.

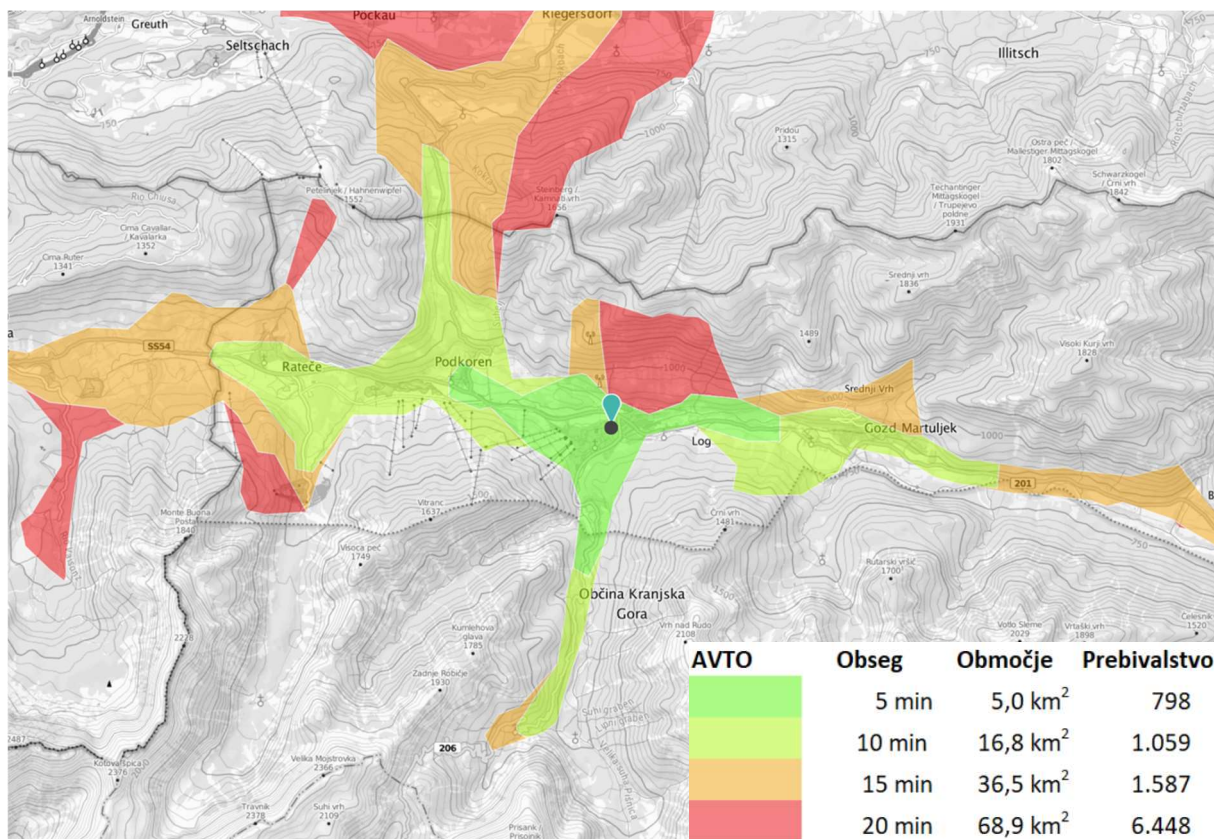
3.10 Analiza dostopnosti z avtomobilom, kolesom in peš

Opravljen je bila analiza dostopnosti v občini Kranjska Gora z osebnim avtomobilom, kolesom in peš z vidika oddaljenosti oziroma potovalnega časa. Izhodišče predstavlja točka na Borovški cesti, ki poteka skozi središče naselja Kranjska Gora. Na naslednjih slikah so prikazani potovalni časi ter z izhodiščne



točke dostopna območja s številom prebivalcev, po vseh mogočih poteh, glede na izbiro potovalnega načina.

S prve slike je razvidno, da z avtomobilom v do desetih minutah lahko iz središča naselja Kranjska Gora dosežemo praktično katerikoli del občine. Z avtomobilom sta hitro dostopni tudi sosednja Avstrija in Italija, zato ne preseneča, da je ta način prevoza daleč najpogostejši.

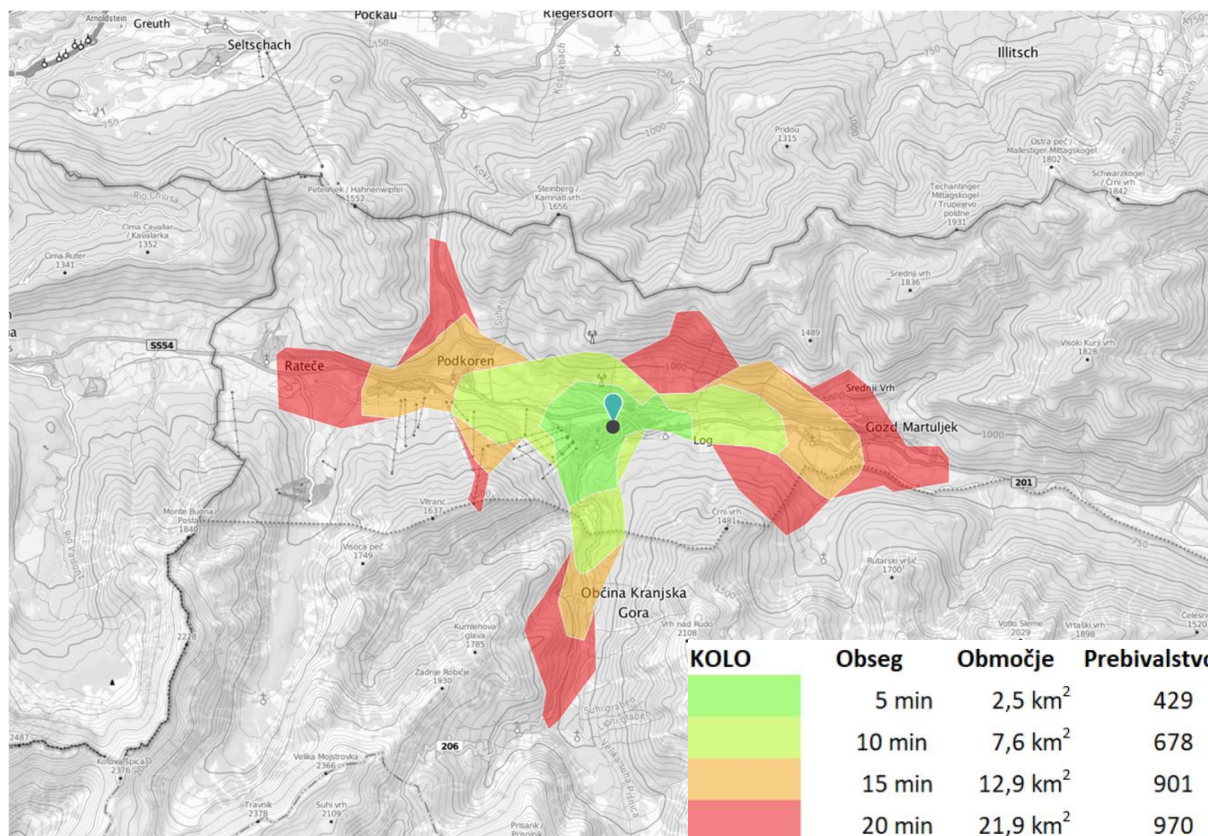


Dostopnost z avtomobilom

Dostopnost s kolesom, prikazana na naslednji sliki, je v primerjavi z avtomobilom v istem časovnem obsegu seveda manjša, a vseeno konkurenčna. Izračun dostopnosti s kolesom sicer ne upošteva reliefa, torej bi za primerjavo na bolj razgibanih delih občine v praksi rabili močne noge ali električno kolo. Zaradi kratkih razdalj in ravnega terena je mogoče tudi z navadnim kolesom v do 5 minutah doseči katerikoli del naselja Kranjska Gora, v 10 pa sta dostopni npr. sosednji naselji Podkoren in Log. V 20 minutah je mogoče prikolesariti tudi do Rateč in Gozd Martuljka. Do oddaljenejših naselij (npr. Belca in Mojstrana) bi rabili nekaj več časa. Na večini odsekov znotraj občine zaradi dokaj ravninskega reliefa daljinske kolesarske poti D2 večji napori niso potrebni, kar ne drži za vse, zlasti za robne dele občine v smeri Vršiča in doline Vrat ter za predele izven občine. Po Navodilih za projektiranje kolesarskih površin¹ so

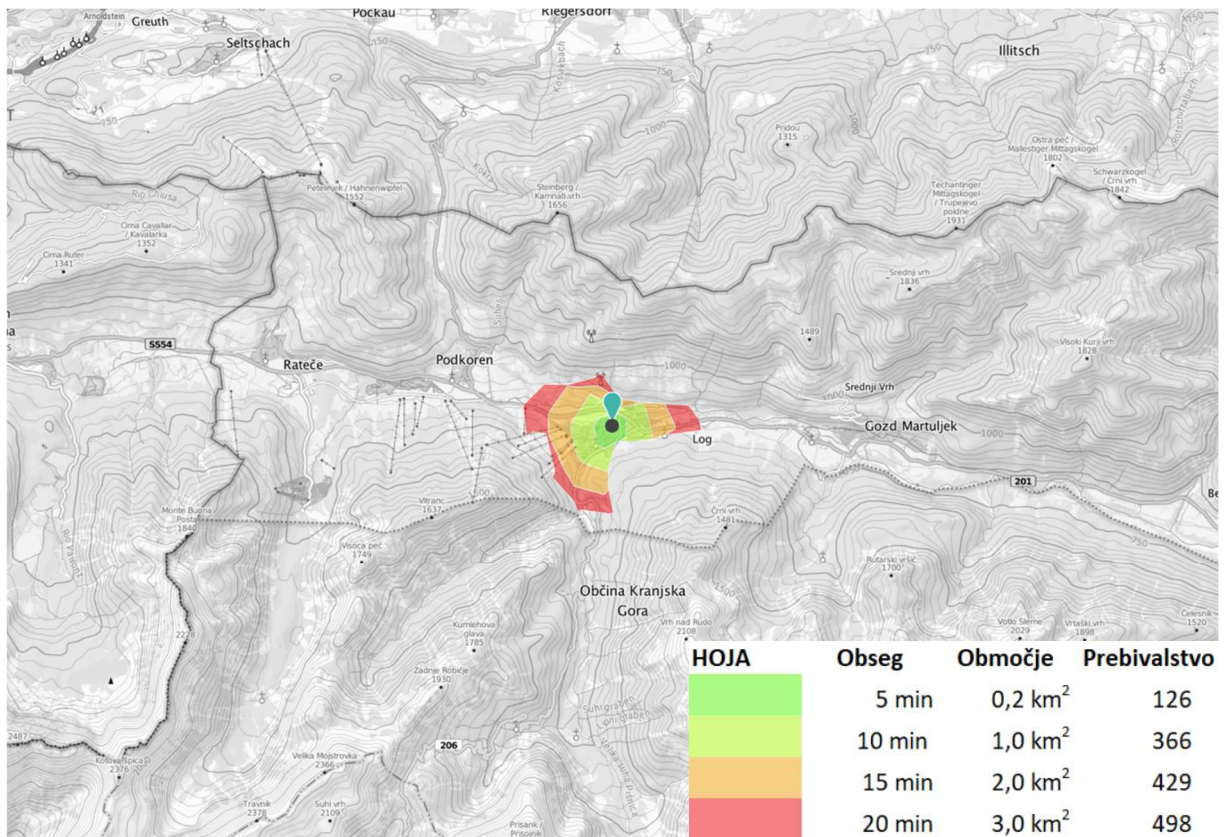
¹ http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Stran_navodila_in_vzorci/kolesarji_prelom_web_06-2012.pdf

kolesarjem (z običajnimi kolesi) prijazni vzponi in padci do 5 %, izjemoma na krajših razdaljah do 8 %. Vpliv reliefa na potencial kolesarjenja je tako še vedno, vendar ob razvoju in vse večji razširjenosti električnih koles vse manj pomemben.



Dostopnost s kolesom

V 20 minutah je iz središča naselja Kranjska Gora peš dosegljivo le jezero Jasna na jugu in naselje Log na vzhodu, pot do oddaljenejših naselij pa vzame več časa. Pešačenje je vsekakor najbolj primerno za opravke znotraj naselij – in seveda za rekreacijo.



Dostopnost peš

Zgornje slike prikazujejo potencialno dostopnost, torej po omrežju cest in poti, dejanska dostopnost pa je predvsem odvisna od kakovosti in varnosti infrastrukture.

Vsekakor na območju občine Kranjska Gora z vidika dostopnosti obstaja potencial za več kolesarjenja in hoje tudi po vsakodnevnih opravkih.

4 VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

Strateški razvojni cilji sledijo oblikovani viziji CPS občine Kranjska Gora. Vizija prometne ureditve je temelj za učinkovito izvajanje CPS. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine, občinska uprava, zainteresirana javnost), s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Promet je postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

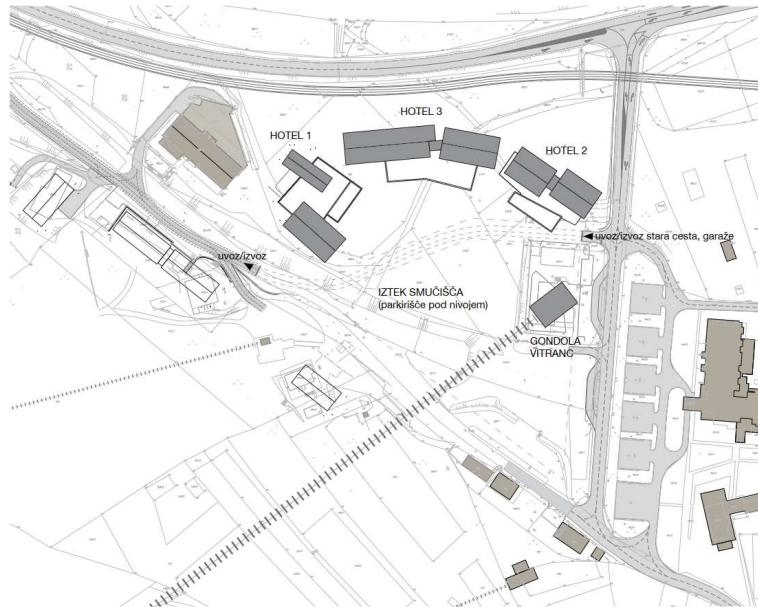
Vizija celostne prometne ureditve občine Kranjska Gora povzema del vizije iz dokumenta Strategija trajnostnega razvoja Občine Kranjska Gora 2030 in se glasi:

»Občino Kranjska Gora leta 2030 označuje vitalna in močna lokalna skupnost, ki povezano, pametno, vključujoče in učinkovito deluje v dobro vseh generacij, narave in podnebja. Trajnostno in načrtno upravljanje turizma, vzdrževan javni prostor, negovana kulturna krajina, ohranjena kulturna dediščina in običaji, profesionalne in dostopne javne storitve ter urejena infrastruktura in celovit sistem trajnostne mobilnosti, ki povezuje kraje in ljudi Zgornjesavske doline, zagotavljajo temeljne pogoje za kakovostno, zdravo in uravnoteženo bivanje prebivalcev in obiskovalcev na stičišču treh dežel.«

Za uresničevanje vizije so na podlagi glasovanja širše delovne skupne zastavljeni naslednji strateški cilji:

1. **Izboljšati življenjski prostor** in zmanjšati negativne vplive na zdravje z **bolj zdravimi potovalnimi navadami**, ki povečujejo fizično aktivnost, zmanjšujejo hrup in izpuste, onesnaževalce zraka.
2. **S trajnostnim načrtovanjem povečati kakovost** ter **privlačnost bivanja** prebivalcev in obiskovalcev.
3. **Zagotavljati kakovostno dostopnost** za vse prebivalce in obiskovalce občine znotraj občine in do občine, **zlasti za tiste z omejeno mobilnostjo** – mladostnike, starejše in gibalno ovirane.
4. **Trajnostna mobilnost prometa**, ki bo pozitivno vplivala na **prometno varnost**, doživljajsko pestrost, naravno vrednost doline in hkrati zagotavljala vzdržno stanje za domačine.
5. **S celostno urejenim prometom** in dostopnostjo **podpirati zeleno, okolju prijazno gospodarstvo** v občini.
6. **Spodbujati trajnostni turizem** s povečevanjem privlačnosti občine z **dobro dostopnostjo turističnih destinacij**, ki hkrati ohranja alpsko identiteto in ne povzroča dodatnih negativnih prometnih vplivov na občino.
7. **Uravnotežiti prometno načrtovanje v občini** z **enakopravno obravnavo vseh prevoznih načinov** ter uravnoteženostjo prometnih investicij in ukrepov.
8. **Zagotoviti učinkovit javni potniški promet** v celotni občini in povezavo s sosednjimi občinami (tudi s spreminjanjem potovalnih navad).

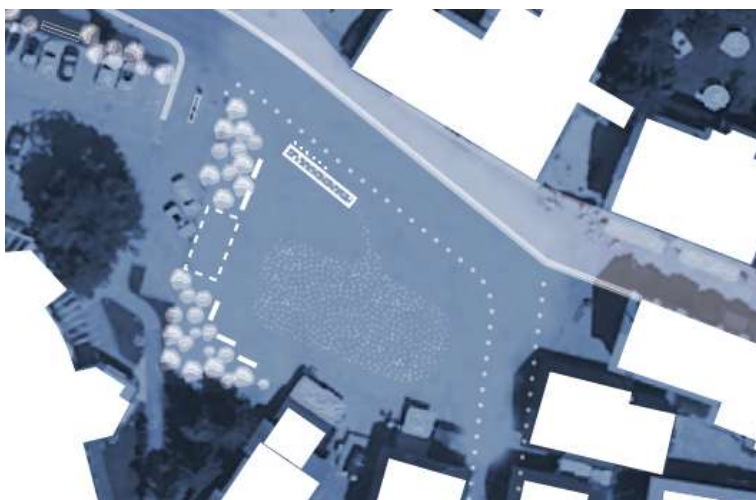
Operativni cilji za posamezne strateške stebre so določeni v nadaljevanju.



Predlog ureditve območja pod Vitrancem (vir: Andrej Bernik, 2016)

»Med Dolenčevim rutom in Preseko je še zadnje nepozidano območje na robu smučišča. Torej tudi zadnja priložnost, da se smučišče razširi proti dolini in da se tako pridobi prostor za iztek in tako razbremeni celotno območje pod žičnicami.

Izgradnja parkirne hiše in hotelov se prilagodi potrebam smučišča; tako da se celotna streha garažne hiše zasneži, hotele pa zgrdi bližje magistralni cesti.«



Načrt talne ureditve in urbane opreme



Trg poleti

Ureditev dela Borovške ceste od stare šole do Tičarjeve ulice (vir: Andrej Bernik, 2017)

»Novi trg se nahaja na meji med starim strnjenim vaškim jedrom in novejšo razpršeno zazidavo večjega merila. Predstavlja povezovalni člen med starejšo stanovanjsko arhitekturo in novejšo turistično infrastrukturo ter tako pripomore k vzpostavitvi enotne identitete kraja.

Obravnavano območje je tudi največji odprt javni prostor v strnjenem delu Kranjske Gore. Kot tak je primeren za prireditve. Vodni elementi trga se lahko poljubno regulirajo glede na vremenske razmere in organizacijo dogodkov na trgu.«



5 STRATEŠKI STEBRI

Celostna prometna strategija občine Kranjska Gora predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsa so med seboj povezana in se dopolnjujejo. Obravnavajo promet za pešce, kolesarski, javni potniški ter motorni in mirujoči promet, v zaokroženo celoto pa jih povezuje ukrep vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja. Vsi navedeni ukrepi skupaj bodo omogočali doseganje strateških ciljev.

Pet strateških stebrov Celostne prometne strategije občine Kranjska Gora

1	2	3	4	5
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	PEŠAČENJE	KOLESARJENJE	JAVNI POTNIŠKI PROMET	MOTORNI PROMET
Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov	Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj	Vzpostavitev infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje	Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motornega prometa

Vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. Cilji so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni zato, da se natančno nakaže smer dogodkov v prihodnosti. Cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, ampak omogočajo tudi spremljanje učinkovitosti in uspešnosti strategije.

Najpomembneje je, da ima vsak strateški steber poleg ciljev določene tudi ukrepe, ki so skrbno izbrani zato, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotni.

Akcijski načrt za izvajanje ukrepov je pripravljen za obdobje petih let in obsega ukrepe za vseh pet strateških stebrov.

6 PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Občina Kranjska Gora pri svoji prometni politiki že sedaj upošteva različne vidike načrtovanja, med katerimi so tudi načela trajnosti. Tudi med prebivalci se ozaveščenost na tem področju povečuje, zaradi česar se večajo njihove zahteve po boljšem prometnem sistemu, ki bo manj vplival na okolje in bolj upošteval šibkejše udeležence. Občina se zaveda, da je potreben celovitejši pristop k prometnemu načrtovanju, ki ga želi izvajati v skladu z zastavljenimi cilji in vizijo razvoja občine.

6.1 Izzivi

Glavni izzivi na področju celostnega prometnega načrtovanja so:

- usklajevanje vseh politik in ciljev, ki jih občina zasleduje je nujno za celosten pristop k načrtovanju prometa;
- usklajevanje prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja o umeščanju prometne infrastrukture v prostor (celostni pristop zahteva še več usklajevanja in posvetovanj z ostalimi občinskimi oddelki, ki se ne ukvarjajo neposredno z infrastrukturo in prometom);
- vse ključne deležnike in zainteresirano javnost bo še naprej treba upoštevati v procesih načrtovanja, saj to povečuje transparentnost in zaupanje v delovanje Občine;
- več medobčinskega sodelovanja, saj številni projekti vplivajo na širšo regijo, z medsebojnim usklajevanjem pa bo mogoče izvajati tudi nekatere regionalne projekte, za katere država nima interesa ali finančnih sredstev;
- poudarek na gospodarskem, družbenem in zdravstvenem vidiku pri pripravi prostorskih in prometnih dokumentov;
- ozaveščevalne akcije o vplivih prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev za spreminjanje potovalnih navad.

6.2 Priložnosti in dosežki

Občina Kranjska Gora že ima nekaj lastnih strateških dokumentov ali pa je pri njihovem nastanku sodelovala, ki v ospredje postavljajo trajnostni razvoj prometa v občini ali v posameznih naseljih:

- **Strategija trajnostnega razvoja Občine Kranjska Gora 2030** (2020) je dokument v katerem je s prebivalci, glavnimi deležniki in organi občine opredeljena in dogovorjena smer nadaljnega razvoja, določeni skupni cilji in strateški projekti Občine Kranjska Gora do leta 2030. Strategija zajema strateške in razvojne cilje, izzive in smeri intervencij.
- **Umiranje prometa v dolini Vrat (DIIP)** (2019) je dokument, katerega osnovni namen je izvedba ukrepov za umiranje prometa v dolini Vrat. Obravnavani so tehnični, organizacijski, časovni in finančni vidiki uvajanja novega prometnega režima in izgradnje parkirišč za motorna vozila v Mojstrani izven narodnega parka ter vzpostavitve javnega avtobusnega prevoza in informacijskega sistema za upravljanje in nadzor prometa v dolini.



- **Umirjanje motornega in mirujočega prometa na območju naselja Kranjska Gora (2018)** vključuje nabor trajnostnih in sodobnih prometnih ukrepov znotraj naselja Kranjska Gora, katerega temeljni razvojni cilj je prometni sistem, usmerjen v večjo rabo javnega prometa, več kolesarjenja in hoje ter v zmanjšanje osebne motornega prometa.
- **Študija prometne ureditve v občini Kranjska Gora (2010)** s poudarkom na mirujočem prometu vsebuje podrobno analizo obstoječega stanja v naseljih Kranjska Gora, Dovje, Mojstrana, Gozd Martuljek, Podkoren in Rateče. Prometna študija, ki je namenjena usmeritvam, je podlaga za snovanje nadaljnjih prostorskih dokumentov oz. odlokov Občine Kranjska Gora.
- **Strateško razvojni dokument občine Kranjska Gora (2009)** je dokument, ki predvideva ukrepe in vlaganja v državne in lokalne ceste, javna parkirišča ob ključnih objektih in izletniških točkah ter označevanje in vzdrževanje prometne mreže. Posebej se izpostavlja vzpostavljanje javnega prevoza v okviru povezane turistične ponudbe.
- **Strategija razvoja turizma občine Kranjska Gora 2015–2025 (2015)** je strateško-razvojni dokument s temeljno obljubo k zavezanosti trajnostnemu razvoju, tj. spoštovanju okolja in rabi prostora, učinkoviti rabi energije, zmanjšanju emisij ter zdravemu okolju s čistim zrakom in zdravo pitno vodo.
- **Regionalni razvojni program Gorenjske 2021–2027 (RRP) (2018)** usklajuje razvojne cilje regije na področju gospodarskega, socialnega, izobraževalnega, javno-zdravstvenega, prostorskega in okoljskega ter kulturnega razvoja v regiji in oceno instrumentov ter virov za njihovo uresničevanje.
- **Strategija ohranjanja zdravja Starejših na območju občin Zgornje Gorenjske 2017–2021 (2016)** je projekt, v katerem so vključeni predstavniki sedmih občin izdelali trajnostno strategijo promocije in ohranjanja zdravja starejših.
- **Strategija lokalnega razvoja za Lokalno akcijsko skupino Gorenjska košarica (2016)** v enem izmed ciljev predlaga zmanjševanje onesnaženost okolja z razvojem trajnostne mobilnosti, energetske učinkovitosti in uporabe obnovljivih virov energije.
- **Strategija trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021 (2017)** med svoje ključne ukrepe šteje pametno mobilnost, tj. vključevanje javnega potniškega prometa v turistično ponudbo Slovenije, razvoj pametnih kartic, katerih osnova je mobilnost in povezovanje s turističnimi ponudbami celotne destinacije ter projekte umirjanja prometa in razvoj alternativnih rešitev – Hop-on Hop-off, e-mobilnost, vzpostavljanje con majhnih izpustov z uporabo hibridnih avtobusov idr.
- **Razvojni načrt Unesco MAB območja Julijske Alpe kot trajnostne turistične destinacije za obdobje 2016–2020 (2015)** prednostno obravnava trajnostni turizem z elementi trajnostne mobilnosti. Ključni projekti na območju občine Kranjska Gora so:
 - ohraniti in podaljšati obdobje prevozov čez Vršič,
 - avtobusno povezavo Ljubljana–Kranjska Gora povezati z javnim prevozom v Bovec,
 - preveriti možnost partnerske povezave čez Trbiž (Bovec–Trbiž–Kranjska Gora),
 - razširiti model Hop-on Hop-off avtobusa Julijske Alpe,
 - uskladiti vozne rede avtobusov in vlakov,
 - zagotoviti možnost prevoza koles na vseh avtobusih v Julijskih Alpah,

- zagotoviti možnost prevoza koles na vlakih v Julijskih Alpah,
- promovirati uporabo javnih prevoznih sredstev med domačini,
- urediti manjša parkirišča s sanitarijami in kolesarnicami na izhodiščnih in izletniških točkah ter
- vzpostaviti sistem mobilnostnih vozlišč – centralnih parkirišč (Park & Ride) s spremljajočim sistemom.

Cilji iz nekaterih dokumentov, ki obravnavajo že pretekla časovna obdobja, doslej še niso bili uresničeni, so pa še vedno aktualni.

Poseben izziv in hkrati priložnost, ki se dotika večine mobilnostnih načinov, predstavlja izboljšanje prometnega režima in infrastrukture v okolici Alpske vasice, strogega jedra naselja Kranjska Gora, ki je zaprto za motorni promet. Odličen kandidat za izboljšave je npr. odsek Borovške ceste od zahodnega roba Alpske vasice do odcepa proti glavni cesti. Tam namreč poteka promet z motornimi vozili, peš, s kolesi, motocikli, invalidskimi vozički in drugim, ob cesti so še parkirišča, za nikogar pa ni dovolj prostora ne na pločnikih ne na cesti. Smiselno bi bilo urediti enotno prometno površino brez robnikov in drugih arhitekturnih ovir, z drastično omejeno najvišjo dovoljeno hitrostjo, kjer bi bile površine ločene le z različnim tlakovanjem, podobno kot je to v Alpški vasici, pri čemer bi bil tlak, po katerem bi vozili avtomobili, bolj grob kot tisti, ki bi bil prvenstveno namenjen kolesarjem, pešcem in ostalim. Parkirne prostore vzdolž južnega roba ceste bi bilo seveda treba ukiniti, s čimer bi pridobili precej prostora. Podobna ureditev bi bila lahko tudi vzhodno od Alpske vasice, vsaj do križišča Borovške ceste s Kolodvorsko ulico in na Ulici dr. Josipa Tičarja, kjer je pločnik tako neuporabno ozek, da pešci za hojo ravno tako uporabljajo tudi cestišče. Spodnji sliki prikazujeta, kako cestišče in pločnik na Borovski cesti že zdaj delujeta kot eno, a to ni ne udobno ne varno.



Borovško cesto si avtomobili že zdaj delijo z drugimi



Na pločniku ni dovolj prostora za vse



6.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: celostno prometno načrtovanje

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
1.1	Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa	Zagnati CPS v letu 2022, revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let	Sprejem, revizija in prenova CPS (DA/NE)
		Povečati sodelovanje na področju prometa znotraj različnih oddelkov občinske uprave	Izvajanje prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti
1.2	Spremeniti načrtovalske prioritete	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2026, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način
		Od leta 2022 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti	Število evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti
1.3	Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti	Do leta 2022 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov	Vzpostavljen sistem spremljanja in vrednotenja
1.4	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa	Od leta 2022 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	Delež večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
1.5	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad	Od leta 2022 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto (ETM idr.)
		Sprejeti in zagnati mobilnostne načrte za šolo in večje generatorje prometa do leta 2026	Število večjih generatorjev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom (Občina, šoli in vrtci, podjetja)

6.4 Ukrepi

Na področju celostnega prometnega načrtovanja predvideva Celostna prometna strategija občine Kranjska Gora te ukrepe:

1. Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova CPS

Izdelava in sprejem CPS občine Kranjska Gora v letu 2021 pomeni dolgoročni proces celostnega načrtovanja prometa z začetkom v letu 2022. V sklopu revizije CPS se nato vsaki dve leti spremlja in vrednoti ključne kvalitativne in kvantitativne kazalnike mobilnosti v občini (potovalne navade občanov, zadovoljstvo, zdravje ipd.), ki bodo osrednje orodje za spremljanje izvajanja strategije. CPS bo prenovljena vsakih pet let, najprej leta 2026. Dokument za občino predstavlja osnovo za razvoj ukrepov.

2. Imenovanje koordinatorja za celostno prometno načrtovanje

Na Občini Kranjska Gora bo določen koordinator za trajnostno mobilnost, ki bo koordiniral izvajanje ukrepov strategije.



3. Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost

Občina Kranjska Gora bo v pripravi proračuna, glede na vse prevozne načine, uravnotežila sredstva na področju mobilnosti. Povečale se bodo naložbe za zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP. Občina bo poleg tega zagotavljala tudi financiranje ukrepov iz drugih virov, kot so evropski projekti, državna sredstva in skladi, regionalni projekti z drugimi občinami ter partnerji itd.

4. Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo promet

Za uspešno izvajanje CPS bo Občina Kranjska Gora izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja svojih sodelavcev ter drugih ključnih deležnikov (projektanti, sosednje občine), ki se ukvarjajo s prometom. Izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti bodo potekala v okviru delavnic, seminarjev, kongresov ipd.

5. Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju pešačenja, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in racionalnejše uporabe motornih vozil so najuspešnejše v kombinaciji z akcijami za spodbujanje trajnostnih prevoznih načinov, te pa v kombinaciji z izboljšanimi pogoji za uporabo omenjenih prometnih načinov. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, izobraževanj v šoli in vrtcu (npr. teden mobilnosti, teden varnosti, pešbus, bicivlak ...), aplikacij, razstav, tekmovanj in spodbujanja delodajalcev. Ozaveščanje bo Občina izvajala tudi s slogani za promocijo trajnostne mobilnosti. Cilj je izvedba vsaj dveh dogodkov letno.

6. Vzpostavitev sistema za spodbujanje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa

Občina Kranjska Gora bo spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi se celostno rešujejo težave z dostopnostjo za tiste, ki ustvarjajo večji promet (občina, osnovna šola in vrtec, hoteli, podjetja idr.). Naročila bo tudi izdelavo mobilnostnih načrtov za Vrata, Vršič in za območje žičnic. Cilj je izdelava vsaj enega mobilnostnega načrta na območju občine letno.

7. Preveritev in prilagoditev občinskih prostorskih aktov, na tak način, da bodo upoštevana načela celostnega prometnega načrtovanja

V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, še posebej za tiste deležnike, ki generirajo več prometa. S celovito presojo vplivov novogradenj na promet se lahko zmanjšajo težave z mobilnostjo.

8. Povečanje transparentnosti prometnega načrtovanja z več vključevanja javnosti in z javno dostopnimi informacijami



En ključnih ukrepov strategije je vzpostavitev sistema vključevanja širše in strokovne javnosti ter civilnih iniciativ, ki bodo lahko s strokovnimi dialogi, pozivi promotorjem ter s pobudami sodelovali pri reševanju skupnih prometnih vprašanj. Prebivalstvo bo še aktivneje vključeno z anketami, delavnicami, javnimi razpravami, izobraževanji in promocijami.

9. Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti

Občina bo aktivno sodelovala pri regionalnih in evropskih projektih na področju trajnostne mobilnosti. Redno se bo prijavljala na razpise za pridobitev nepovratnih sredstev s tega področja.

10. Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti

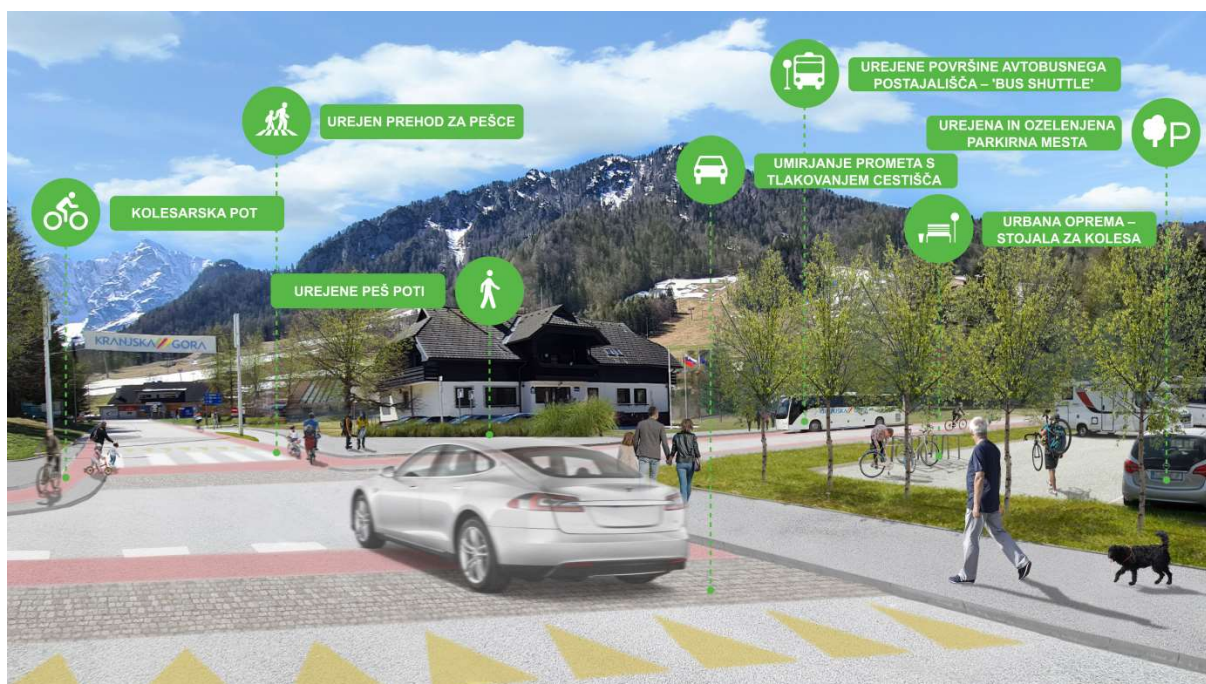
Gre za načrtovane projekte oz. ukrepe, ki imajo vpliv preko meja občine Kranjska Gora. Prihodnost je predvsem v širjenju kolesarske mreže, javnega potniškega prometa in drugih sistemov .

11. Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad in analiza zasedenosti parkirišč

Za namen spremljanja potovalnih navad pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov ter učinkov investicij in ukrepov bo vzpostavljen sistem zbiranja podatkov s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje ter analiza javno dostopnih statističnih podatkov (npr. SURS).

12. Vzpostavitev sistema spremljanja stanja infrastrukture

Občina še nima izdelanega celotnega popisa prometne infrastrukture in signalizacije, kar onemogoča dober vpogled v njuno stanje, to ni optimalno za tekoče spremljanje stanja in izvajanje vzdrževanja. V prihodnje bo Občina vzpostavila sistem spremljanja stanja infrastrukture (voziščna konstrukcija, prometna signalizacija, geodetski podatki ...), s pomočjo katerega bodo sanirana vsa kritična mesta, ki danes niso primerna za vse vrste uporabnikov – za otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, za uporabnike na prevoznih sredstvih z manjšimi kolesci, za kolesarje, uporabnike invalidskih vozičkov, za vožnjo otroških vozičkov ipd. Za infrastrukturo sicer zdaj (tudi v tem smislu skrbi javno podjetje Komunala.



Vizija ureditve površin za pešce in kolesarje, kot enakovredne udeležence v prometu, ter drugih javnih prometnih površin, Kranjska Gora



7 DRUGI STRATEŠKI STEBER: PEŠAČENJE

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje, z ustreznimi pripomočki tudi v visoki starosti oz. pri šibkejšem zdravju. Še posebej primerna je za premagovanje krajših razdalj. Pravzaprav uporaba kateregakoli prevoznega načina vključuje vsaj nekaj hoje, zato mora biti ta prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej na območjih strnjениh poselitev. Veliko kratkih poti bi lahko namesto z avtomobilom opravili peš, kar bi zmanjšalo obremenitev okolja in cestne infrastrukture, zastoje, hrup in hkrati koristilo javnemu zdravju.

7.1 Izzivi

Glavni izzivi na področju pešačenja so:

- manjkajoči, preozki, nepovezani, neurejeni, neosvetljeni, enostranski pločniki;
- manjkajoči, neustrezno urejeni, neosvetljeni prehodi za pešce;
- infrastruktura pogosto neprilagojena gibalno in senzorično oviranim (znižani robniki, klančine, dvigala ob stopnicah, taktilne označbe ipd.);
- premalo površin namenjenih zgolj pešcem (trgi in peš cone v naseljih);
- preozke rekreacijske poti, namenjene različnim vrstam uporabnikov (pešci, kolesarji, rolarji, vozniki skirojev idr.), npr. Pot treh dežel;
- pomanjkanje elementov, ki bi povečevali privlačnost površin za pešce (zasaditve, urbana oprema, pitniki, označbe, igrala ipd.);
- neustrezno vodenje pešcev skozi naselje, npr. po cesti ob parkirišču;
- druge nevarnosti zaradi motornega promet (visoke hitrosti, divje parkiranje, premajhno upoštevanje pešcev);
- navajenost prebivalcev na uporabo avtomobilov tudi za premagovanje kratkih razdalj.

7.2 Priložnosti in dosežki

V občini Kranjska Gora je ob zaenkrat še nepremaganih izzivih že precej primerov dobrih ureditev in danosti, ki omogočajo nadgradnje:

- Alpska vasica v Kranjski Gori je zaenkrat edina pešcona v občini, a predstavlja dober primer za vzpostavljanje novih;
- marsikje, npr. ob glavnih cestah v naseljih so že lepo urejeni pločniki in prehodi za pešce; treba bi bilo dopolniti in ustrezno urediti omrežje poti za pešce v naseljih in med njimi;
- obstaja že bogat nabor atraktivnih rekreacijskih, gorskih in pohodniških poti različnih dolžin in zahtevnosti ter trim steza;
- ponekod je infrastruktura za uporabnike z omejeno mobilnostjo že razmeroma dobro urejena, drugod pa še pomanjkljivo ali sploh ne (zlasti v zaledju); predvsem pa nikjer ni taktilnih oznak za slepe;



- za naselja in povezave med njimi je pretežno značilen raven relief, kar je ugodno za pešačenje, tudi za tiste, ki težje hodijo;
- občina je prepredena s številnimi različno širokimi vodotoki in ponekod so ti že premoščeni z lepimi brvmi, ki pa bi jih za boljše povezano omrežje pešpoti potrebovali še več;
- prebivalci že prepoznajo težave, ki jih pešcem povzroča motorni promet, katerega del so pogosto tudi sami, kar je priložnost za uvajanje ustreznih mehkih ukrepov in postopno spreminjanje potovalnih navad.

7.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: pešačenje

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
2.1	Povečati delež hoje	Povečati delež hoje na delo s 13 % na 15 % do leta 2026.	Delež hoje na delo glede na analizo stanja (anketa).
		Povečati delež hoje v šolo z 21 % na 25 % do leta 2026.	Delež hoje v šolo glede na analizo stanja (anketa).
		Povečati delež hoje po opravkih z 11 % na 15 % do leta 2026.	Delež hoje po opravkih glede na analizo stanja (anketa).
2.2	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in odpraviti ključne problematične točke za pešce v občini do leta 2026	Dolžina novih peš povezav
2.3	Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev	Izničiti število hudo poškodovanih in umrlih pešcev do leta 2026	Število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah
2.4	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Prilagoditi obstoječo infrastrukturo na območju celotne občine gibalno in senzorično oviranim do leta 2026	Število lokacij in povezav s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam

7.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Kranjska Gora predvideva na področju pešačenja kot oblike mobilnosti naslednje ukrepe:

1. Gradnja površin za pešce znotraj naselij

V okviru analize stanja so bile ugotovljene pomanjkljivosti pri površinah za pešce. Občina Kranjska Gora bo izdelala potrebne načrte in pridobila dokumentacijo za vzdrževanje in rekonstrukcijo obstoječih ter gradnjo novih površin za pešce. Že v letu 2022 namerava dokončati oz. vzpostaviti nove površine v Gozd Martuljku, in sicer v Zgornjih (dokončati) in Spodnjih Rutah (zgraditi do avtobusnega postajališča), kasneje pa še v Mojstrani (cca. 100 m od OŠ do Ulice Jakoba Aljaža 36). Infrastruktura bo prilagojena tudi osebam z zmanjšano mobilnostjo.



2. Gradnja manjkajočih površin za pešce izven strnjenih delov naselij

Občina Kranjska Gora bo v sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo postopno zgradila manjkajoče površine za pešce npr. med naseljem Spodnje Rute in Kurirsko potjo v Gozd Martuljku ter vzdolž ceste do avtobusnega postajališča Gozd Martuljek Spodnje Rute (Gobela).

3. Nadgradnja varnih šolskih poti

V Mojstrani, Logu, Gozd Martuljku (Kurirska pot) in drugod bo Občina Kranjska Gora s talnimi in vertikalnimi označbami, osvetlitvijo in drugimi elementi, ki bodo prispevali k večji varnosti učencev, postopoma nadgradila varne šolske poti.

4. Ureditev varnejših prehodov za pešce

Na območjih z gostim prometom bodo za povečanje varnosti urejeni obstoječi in manjkajoči prehodi za pešce, prav tako pa bo povečano število prehodov znotraj naselij, npr. pri industrijski coni pri Rudiju v Logu, v križišču Borovške ceste s Koroško, pri odcepih z glavne ceste za Bezje in Galerše, na Kurirski poti, na cesti v Srednji Vrh in pri odcepu za žičnico v Gozd Martuljku.

5. Ureditev in označitev rekreacijskih in tematskih pešpoti

Z ureditvijo obstoječih in novih rekreacijskih pešpoti (npr. nadaljevanja poti od Zelencev proti Podkorenu) se bo izboljšala dostopnost znotraj občine in do sosednjih. Izboljšana bo vidnost označb na rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoteh. Večnamenske poti bodo označene za vse uporabnike enakovredno.

6. Izgradnja oz. sanacija mostov in brvi

Občina bo postopoma gradila oz. sanirala premostitve. Gre npr. za »modro brv« v Mojstrani, most med Veliko dolino in parkiriščem v Zelencih, most pri Peričniku idr.

7. Ureditev trgov

Občina bo uredila trg na Borovski cesti do Ulice dr. Josipa Tičarja.

8. Dopolnitev in posodobitev omrežja javne razsvetljave

Občina Kranjska Gora bo z nameščanjem zasenčenih svetilk na senzor (npr. v Prodah, Podkorenu, na poti proti Jasni ...) postopoma zmanjševala svetlobno onesnaževanje. Po potrebi bo tudi širila omrežje javne razsvetljave.

9. Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje



Z ustrezno izbiro in namestitvijo urbane opreme (klopi, pitniki, ulične svetilke, koši za smeti in pasje iztrebke ...), s kačipotami s časovnimi oznakami ter z dodatno ozelenitvijo, bo Občina po vseh krajih poskrbela za privlačnejši in udoben javni prostor, ki bo bolj zanimiv za pešačenje.

10. Ureditev otroških igrišč

Občina bo na Dovjem ob parkirišču uredila otroško igrišče, v Mojstrani pa pumptrack poligon.



8 TRETJI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje ne predstavlja le zdravega načina rekreacije, ampak tudi vrsto prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V naseljih pogosto omogoča najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih dobrih lastnosti se kolesarjenje ponovno vključuje v prometni sistem, kjer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva vse večjo vlogo in pomen.

8.1 Izzivi

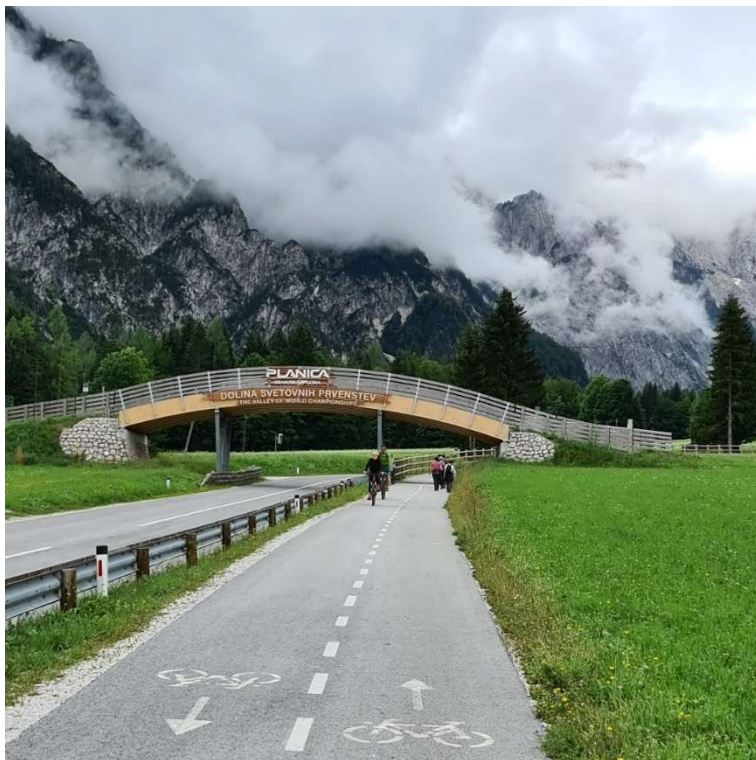
Glavni izzivi na področju kolesarjenja so:

- manjkajoče, preozke, nepovezane, neurejene, neosvetljene površine za kolesarjenje v naseljih in med njimi;
- preozke rekreacijske poti, namenjene različnim vrstam uporabnikov (pešci, kolesarji, rolarji, vozniki skirojev idr.), npr. Pot treh dežel;
- pomanjkanje priključkov na obstoječo kolesarsko infrastrukturo;
- pomanjkanje ustreznih parkirišč oz. naslonov za kolesa ob javnih objektih, turističnih točkah in avtobusnih postajališčih; tudi ni polnilnic za električna kolesa in skiroje;
- druge nevarnosti zaradi motornega promet (visoke hitrosti, divje parkiranje, premajhno upoštevanje kolesarjev);
- navajenost prebivalcev na uporabo avtomobilov tudi za premagovanje krajših razdalj.

8.2 Priložnosti in dosežki

Ob primerih dobrih ureditev in mnogih privlačnostih občine Kranjska Gora za kolesarje, so še možnosti za izboljšave:

- občina Kranjska Gora ponuja obilo možnosti za kakovostno rekreativno kolesarjenje, zlasti gorsko in turno, manjka pa primerne infrastrukture za vsakodnevno kolesarjenje znotraj naselij in med njimi, kar pogrešajo zlasti prebivalci občine, ki kolesarijo po cestah, kjer se motorni promet odvija pri visokih hitrostih, kar je nevarno in neudobno, znotraj naselij pa po preozkih ulicah, ki niso ustrezno prilagojene (z označbami in elementi) mešanemu prometu;
- ob rekreacijskih kolesarskih stezah je že nekaj lepo opremljenih počivališč in servisnih točk; potrebovali bi jih še več, pri čemer ne bi smeli pozabiti na senco in pitnike;
- relief je znotraj naselij in med njimi ugodno raven, kar na krajših razdaljah omogoča kolesarjenje z običajnimi kolesi, na daljših pa z električnimi, ki so primernejša tudi za kolesarjenje po reliefno bolj razgibani periferiji;
- aplikacija Green4rent obiskovalcem omogoča izposojajo električnih gorskih koles na dveh lokacijah, za prebivalce pa bi bil primernejši javen avtomatiziran sistem za cenejšo izposojajo e-koles s primerno gosto posejanimi postajami;
- občina je prepredena s številnimi različno širokimi vodotoki in ponekod so ti že premoščeni z brvmi, ki pa bi jih za povezano kolesarsko omrežje potrebovali več.



Med lepše kolesarske poti spada ta, ki vodi v Planico, dolino svetovnih prvenstev. Po njej sicer hodijo tudi pešci, kar, kadar je prometa več, predstavlja težavo. Bolj varno bi bilo, če bi ti imeli lastno površino.

8.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: kolesarjenje

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
3.1	Povečati delež kolesarjenja	Povečati delež kolesarjenja na delo s 4 % na 8 % do leta 2026.	Delež kolesarjenja na delo glede na analizo stanja (anketa).
		Povečati delež kolesarjenja v šolo s 3 % na 8 % do leta 2026.	Delež kolesarjenja v šolo glede na analizo stanja (anketa).
		Povečati delež kolesarjenja po opravkih s 3 % na 6 % do leta 2026.	Delež kolesarjenja po opravkih glede na analizo stanja (anketa).
3.2	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom	Vzpostaviti vsaj eno novo kolesarsko povezavo do leta 2026	Dolžina kolesarskih povezav
		Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča do leta 2026	Število kakovostnih kolesarskih parkirišč
3.3	Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev	Izničiti število hudo poškodovanih in umrlih kolesarjev do leta 2026	Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah



8.4 Ukrepi

Na področju kolesarjenja Celostna prometna strategija Občine Kranjska Gora predvideva naslednje ukrepe:

1. Izdelava projektne dokumentacije kolesarskih povezav

Cilj tega ukrepa je priprava projektne dokumentacije za gradnjo kolesarskih površin. Kolesarsko omrežje bo sestavljeno iz primarnih in sekundarnih povezav, ki bodo omogočale dostop do glavnih ciljev v občini Kranjska Gora. Primarne povezave, od motornega prometa ločene kolesarske površine, bodo osnova omrežja. Dopolnjevale jih bodo sekundarne povezave, ki bodo potekale po manj prometnih cestah z nižjimi hitrostmi. Na posameznih odsekih se bo postopoma umirilo motorni promet. Za izboljšanje varnosti kolesarskih površin bo preverjena, prilagojena in dograjena javna razsvetljava, ki bo povzročala kar najmanj svetlobnega onesaženja. Prav tako bodo v skladu z varnostnimi standardi (talna razsvetljava in drugi ukrepi za izboljšanje varnosti) urejeni prehodi za kolesarje na območjih z gostejšim kolesarskim in motornim prometom.

2. Gradnja površin za kolesarje

Pomanjkljiva kolesarska infrastruktura je velika ovira za kolesarjenje. Cilj ukrepa je npr. izgradnja kolesarske "obvoznica" od smučišča Mojstrana do Savskega mosta ter na relaciji Kranjska Gora-Erika. Tudi znotraj naselij bo treba urediti površine za kolesarje, ki bodo usklajene z državnimi smernicami, odvisno od različnih dejavnikov, kot sta hitrost in obseg prometa, kar vpliva denimo na odločitve za kolesarski pas, mešano površino, stezo, pot ipd. Na predelih, kjer ni prostora za kolesarsko infrastrukturo oz. so tam prisotne ovire, kot npr. parkirani avtomobili ali velike hitrosti avtomobilov, bodo z upravljanjem prometa omogočene boljše razmere za kolesarjenje. To zajema umiritev prometa, odstranitev ali spremembo parkirnih mest, spremembo prometnega režima itd. Omrežje bo varno, gosto in povezano, saj le tako lahko omogoča dobro dostopnost. Glavno vodilo pri načrtovanju bo zagotavljanje varnosti kolesarjev in pešcev, pri čemer bo upoštevano načelo ločevanja kolesarjev od motornega prometa, kadar je to nujno potrebno, ter mešanja prometa, kadar je to varno.

Postopoma bo Občina vzpostavljala nove priključke na obstoječo kolesarsko, npr. pri Kampu Špik in druge v Gozd Martuljku, na Dovjem (Podkepa) ...

3. Postavitev parkirnih mest in ostale urbane opreme za kolesa

Mesta za varno in udobno parkiranje koles so pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, v praksi pa so pogosto zanemarjena. Običajna stojala z možnostjo vpetja prednjega kolesa niso primerna, saj omogočajo priklepanje le enega kolesa, povzročajo pa tudi krivljenje kolesnih obrobov in druge poškodbe. Za potrebe kratkotrajnega parkiranja bodo zlasti ob javnih objektih (šola, trgovina, lekarna, občinska uprava, objekti za športne in kulturne aktivnosti) ter ob turističnih točkah in avtobusnih postajališčih nameščeni ustrezni nasloni za kolesa, v obliki narobe obrnjene črke U, ki omogočajo



hkratno priklepanje okvirja in vsaj enega kolesnega obroča. Na naslon se lahko prikleneta dve kolesi, vsako na eno stran. Po potrebi bodo parkirišča opremljena z nadstrešnico za zaščito pred vremenskimi vplivi. S tem bo omogočeno tudi dolgotrajnejše parkiranje koles. Urejanje bo potekalo postopoma, glede na obiskanost javnih objektov.

4. Vzpostavitev sistema izposoje koles oz. e-koles

Preučene bodo različne možnosti vzpostavitve sistema izposoje koles oz. e-koles (pa tudi e-skirojev, e-skuterjev in e-avtomobilov). Sistem mora biti združljiv in poenoten z rešitvami v sosednjih občinah. Postaje bodo v ustreznem rastru razporejene na pomembnejših lokacijah, vključno z večjimi avtobusnimi postajališči, ob turističnih točkah, v bližini trgovin in javnih ustanov, na parkiriščih P+R ipd. Uporabniška kartica naj bo povezana tudi z drugimi storitvami v občini (avtobus, parkirišča ipd.), kar bo pripomoglo k integraciji prometnih načinov in olajšalo prehajanje med njimi.



9 ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet bo za vsakodnevna potovanja v prihodnosti čedalje pogostejša izbira, saj povečuje izkoristek transporta kot celote, zmanjšuje prometne zastoje in odpravlja težave s parkiranjem. Je okolju prijaznejši od individualnega motornega prometa, hkrati pa omogoča mobilnost tudi prebivalcem, ki ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega avtomobila). Kakovosten javni potniški sistem mora biti privlačen za potencialne potnike, izpolnjevati mora merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost, predvsem pa hitrost in kakovost storitve.

9.1 Izzivi

Glavni izzivi povezani z javnim potniškim prometom so:

- prenizke frekvence obstoječih medkrajevnih avtobusnih linij;
- pomanjkanje avtobusnih linij, npr. povezave z Bledom;
- avtobusi neprilagojeni gibalno in senzorično oviranim potnikom;
- pomanjkanje avtobusov, opremljenih za prevoz koles;
- okolju manj prijazna vozila;
- prebivalci občine za svoje vsakodnevne poti skoraj ne uporabljajo javnega potniškega prometa.

9.2 Priložnosti in dosežki

Pri javnem potniškem prometu občina Kranjska Gora napreduje, a je prostora za izboljšave še veliko:

- potek linij in frekvenca voženj poletnih avtobusov, ki vozijo med junijem in septembrom se prav letošnje poletje izboljšuje z uvedbo minibusa Kranjska Gora Shuttle in prevozov na relaciji Kranjska Gora–Vršič–Bovec, a bi bilo dobro, sploh ker turistične avtobuse uporabljajo tudi domačini, da bi ti vozili pogosteje in tudi v ostalem delu leta; podobno velja minibus na relaciji za zimski minibus Bled-Kranjska Gora (Blejski zimski shuttle), kakršen bi tudi lahko vozil skozi vse leto;
- dobro deluje čezmejna avtobusna linija preko prelaza Predel;
- avtobusna postajališča so, razen izjem, urejena z nadstrešnicami, klopmi in informacijskimi tablami, nobeno pa ni opremljeno npr. z digitalnimi prikazovalniki časov dejanskih prihodov avtobusov, prav tako ni naslonov za kolesa;
- dobro bi bilo, če bi se bilo z vsemi sredstvi javnega prevoza mogoče voziti z enotno vozovnico;
- Prostofer je dobrodošel projekt, ki pa še ni polno zaživel, prevozov je zaenkrat zelo malo, treba bi ga bilo okrepiti;
- obstaja solidna avtobusna povezava z najbližjo železniško postajo na Jesenicah, podobno bi lahko veljalo za postaji v Trbižu in Beljaku;

- javni potniški promet Občina Kranjska Gora sicer promovira, a je ta promocija pretežno usmerjena na turiste, medtem ko manjka aktivnosti, ki bi k večji uporabi motivirale domačine;



Starejši prebivalci se lahko do zdravnika, po uradih in drugih opravkih odpravijo s pomočjo brezplačnih prevozov v okviru projekta Prostofer, ki ga financira Občina Kranjska Gora.

Cilj občine je vzpostavitev trajnostne mobilnosti (prevozi šolskih otrok, prevozi starejših, poletni avtobus, interna mobilnost ...) s prevoznimi sredstvi na električni pogon.

9.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: javni potniški promet

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
4.1	Povečati uporabo javnega potniškega prometa	Povečati delež poti na delo opravljenih z JPP z 2 % na 6 % do leta 2026	Delež uporabe JPP na delo
		Povečati število uporabnikov prevoza na klic (Prostofer) do leta 2026	Število uporabnikov prevoza na klic (Prostofer) na območju občine Kranjska Gora
4.2	Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Prilagoditi vozila in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim do leta 2026	Delež (število) vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim
		Vzpostaviti ponudbo prevozov za gibalno ovirane	Vzpostavljena ponudba prevozov za gibalno ovirane
4.3	Izboljšati kakovost ponudbe JPP	Povečati pestrost ponudbe JPP v občini prilagojene za različne situacije in skupine potnikov	Število oblik JPP v občini

9.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Kranjska Gora predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

- 1. Izboljšanje povezav oz. frekvenc med turističnimi kraji in nadaljevanje organiziranih turističnih prevozov**



Obstoječe avtobusne povezave z bližnjimi turističnimi kraji ne zadoščajo, zato bo Občina Kranjska Gora v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo (MzI) in avtobusnim prevoznikom poskušala izboljšati razmere. Gre predvsem za relacijo Bled-Bohinj-Bovec-Trbiž.

Hkrati bosta Občina Kranjska Gora in Turizem Kranjska Gora še naprej povečevala število linij organiziranih turističnih prevozov, kot so Kranjska Gora-Jasna, Kranjska Gora-Mojstrana-Vrata, Rateče, Planica, Čičare, »Ski Bus« ...

2. Vključitev vseh trenutnih in prihodnjih prevoznikov v sistem enotne vozovnice IJPP

Občina Kranjska Gora se bo vključila v Projekt integriranega javnega potniškega prometa Ministrstva za infrastrukturo (sistem splošne enotne vozovnice IJPP), kar bo pripomoglo k povečanju uporabe vseh sedanjih in prihodnjih prevozov javnega potniškega prometa v občini.

3. Prilagoditev voznih parkov ter postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam

Trenutni vozni park in postajališča niso prilagojeni gibalno in senzorično oviranim osebam. Ker je cilj doseči javni potniški promet, dostopen prav vsem, bodo Občina Kranjska Gora in prevozniki poskrbeli, da se vozni park postopoma prilagodi tako, da bodo vsi avtobusi nizkopodni ter da bodo imeli zvočna oznanila in informacijske zaslone. Poleg tega bodo vozila JPP omogočala prevoz koles. Tudi postajališča bodo prilagojena nizkopodnim avtobusom in opremljena z dodanimi taktilnimi oznakami, informacije pa bodo podane tudi v pisavi za slepe.

4. Prilagoditev turističnih avtobusov okoljskim standardom

Po občini Kranjska Gora naj vozijo kar najbolj čisti in tihih avtobusi, ki kolikor je mogoče malo onesnažujejo okolje. Pri izbiri koncesionarja bo Občina zahtevala okolju prijaznejša vozila, kar pomeni, da bodo morala ustrezati najmanj standarda EURO 6. Preučena bo tudi uvedba avtobusov na alternative pogone (stisnjen plin, elektrika ipd.). Zagotavljanje udobnih in tehnološko naprednih avtobusov hkrati služi boljši promociji storitve, saj ima tudi večina uporabnikov raje sodobne in ekološke rešitve.

5. Izboljšanje prikaza informacij o javnem potniškem prometu

Da bo sistem JPP lahko konkurenčen osebnim vozilom, bo treba zagotoviti kakovostno informacijsko podporo. Občina bo pristopila k sodobnemu načinu informiranja potnikov (portali, aplikacij, načrtovanje poti), poleg tega pa bo zagotovila kakovostne informacije v klasičnih oblikah (vozni redi, zemljevidi prog). Na postajališčih bodo informacije o prihodih prikazane na digitalnih prikazovalnikih, integrirane pa bodo tudi s spletno obliko oz. aplikacijo. Informacije na postajališčih bodo, kot že omenjeno, tudi v pisavi za slepe.

6. Sistemska podpora prevozu na klic

Prevoz na klic je oblika prevoza, ki združuje elemente javnega in taksi prevoza in lahko deluje v manj formalni ali formalni mreži prevozov. Glavni značilnosti sta, da se izvede na poziv uporabnika in je predvsem aktualna na območjih, kjer je frekvenca javnega potniškega prometa nezadostna. Na območju občine Kranjska Gora že deluje prevoz na klic v okviru projekta Prostofer, ki je predvsem namenjen starejši populaciji. Za izboljšanje in nadgrajevanje ponudbe bo Občina podprla storitev z večjo finančno podporo, ki bo omogočala večji obseg storitve, razširitev ponudbe na vse prebivalce ter boljše prilagoditev ponudbe tudi za gibalno ovirane.



Vizija ureditve avtobusnega postajališča s parkiriščem za avtobuse in avtomobile ter drugo pripadajočo infrastrukturo, Rateče



10 PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET

Vožnja z avtomobilom je prevladujoč način potovanja, saj se večini prebivalcev zdi najbolj učinkovit, čeprav hkrati menijo, da je avtomobilov povsod preveč. V praksi pogosto vseeno zanemarijo negativne posledice njihove množične uporabe. Zaradi visoke stopnje motorizacije so potrebe po vlaganju v cestno infrastrukturo visoke, hkrati pa se pojavljajo negativni vplivi na okolje, kakovost bivalnega okolja pa se zmanjšuje. Lastništvo osebnih vozil je tudi razmeroma drago. Zaradi omenjenih razlogov želi Občina Kranjska Gora izboljšati način in zmanjšati pogostost uporabe osebnih motornih vozil.

10.1 Izzivi

Glavni izzivi povezani z motornim prometom so:

- stopnja motorizacije oz. lastništvo osebnih motornih vozil v občini se še naprej povečuje;
- trenutno je parkirna politika šele v povojih;
- parkirišč P+R, ki bi v povezavi z javnim potniškim in kolesarskim prometom omogočila razbremenitev prometnic in naselij, ni;
- obiskovalci parkirajo na parkirnih mestih namenjenih stanovalcem in na površinah, ki temu niso namenjene (na voziščih, površinah za pešce in kolesarje, na zelenih površinah), tudi zaradi slabo urejenega izdajanja dovoljenj za turistične namestitve;
- ni ustrezno opremljenih parkirišč za avtodome;
- obiskovalci uporabljajo gozdne poti, namenjene gospodarjenju z gozdovi, za vožnjo po naravnem okolju, kar je škodljivo (vznemirjanje živali, onesnaževanje okolja s hrupom in plini, fizično uničevanje ...).

Poseben izziv predstavljata motorni promet čez prelaz Vršič in parkiranje na njem. Za začetek je nujno boljše urediti vsaj to in preprečiti divje parkiranje, saj trenutno stanje povzroča nevarno zmedo in zastoje.



Divje parkiranje na Vršiču



Vršički prometni kaos



Zatem bi lahko uvedli ekološko takso oz. »cestnino« za vožnjo avtomobilov in motorjev čez prelaz, pri čemer bi morali upoštevati, da ta mnogim predstavlja vsakodnevno vez s svetom, pot do doma oz. službe ipd.

Zaskrbljujoče prometno stanje je tudi na ozki in strmi cesti, ki vodi v dolino Vrata, zlasti ob poletnih koncih tedna. Številna motorna vozila si jo delijo s kolesarji in pohodniki, ki so zato v stalni nevarnosti. Podobno kot na Vršiču, tudi tam ni ustrezno urejeno parkiranje, kar stanje še poslabšuje. Motornega prometa je preprosto preveč. Ne zadoščata ne avtobus do Peričnika, ki letos poleti dvakrat dnevno povezuje dolino Vrata z Mojstrano, Kranjsko Goro in Planico, ne elektronski prikazovalnik, ki v Mojstrani obvešča voznike o zasedenosti parkirišč v dolini. Nujno bo tudi fizično omejevanje števila vozil.

Tako v primeru Vršiča kot doline Vrata ter v drugih podobnih s prometom preobremenjenih naravnih okoljih, predstavlja veliko težavo tudi onesnaževanje, zlasti s hrupom in izpušnimi plini. Tudi zaradi tega je nujna regulacija oz. zmanjšanje količine prometa.

Predvsem domačinom, ki živijo ob regionalni cesti R1 201, predstavljajo veliko težavo strnjene kolone motornih vozil, ki se po njej v sezoni vijejo vse od Jesenic in močno otežujejo prečkanje ceste in vključevanje nanjo. Tudi reševanje te problematike predstavlja pomemben izziv.

10.2 Priložnosti in dosežki

Občina Kranjska Gora si prizadeva izboljšati stanje na področju motornega prometa, zlasti mirujočega:

- v občini že izvajajo nekatere ukrepe za umirjanje motornega prometa, npr. s preventivnimi radarskimi tablamami »vi vozite«, z grbinami, z območji umirjenega prometa, conami 30 km/h idr.; več si jih prebivalci želijo na glavnih cestah, kjer motorna vozila z visokimi hitrostmi predstavljajo največjo nevarnost za ostale udeležence v prometu, še več podobnih ukrepov pa bi bilo treba uvesti tudi znotraj naselij;
- Alpska vasica v Kranjski Gori predstavlja dober primer prepovedi motornega prometa v središču naselja, s čimer je bistveno izboljšana kakovost območja za njegove uporabnike; na podoben način bi lahko uredili še kak drug cestni odsek;
- Občina se je lotila urejanja parkirišč (tudi P+R) na svojem celotnem območju, razmišlja pa tudi o gradnji garažnih hiš, ki bi omogočili kakovostnejšo uporabo javnih površin (ne za parkiranje); smiselno bi bilo proučiti ali je gradnja vseh predvidenih parkirišč neizogibna ali bi bilo pomanjkanje parkirnih mest na nekem območju mogoče reševati drugače, npr. s prestrezanjem motornega prometa ob vstopu v občino ali z drugimi prometnimi politikami;
- ob urejanju parkirišč bo Občina uvedla nove parkirne politike in omejitve v smislu zaračunavanja parkirnin, časovnih omejitev parkiranja, usmerjanja avtomobilistov na prosta parkirišča in nadzora upoštevanja parkirnega reda; pomembno je, da vse to izvaja konsistentno in dosledno; hkrati ne sme pozabiti na zagotavljanja primerne udobja uporabnikov (senca, koši za smeti, pitniki, javna stranišča ipd.);



- prelaz Vršič se duši v motornem prometu, kar deloma blaži avtobusna linija, ki bi kot del sistema P+R delovala še bolje, obstajajo tudi drugi mogoči ukrepi za omejevanje prometa, npr. uvedba ustreznega prispevka in časovne omejitve dostopa – podobno velja tudi za druge atrakcije (Korensko sedlo, Dolina Vrat, Krma, Kot ...);
- v občini je že nekaj javnih polnilnic električnih vozil, a glede na to, da število takšnih vozil strmo raste, bi jih v nekaj letih rabili dosti več; občina sicer na parkiriščih, predvidenih za ureditev, načrtuje še nekaj novih polnilnic, a ne dovolj; gotovo se bodo sicer pojavili tudi zasebni in drugi investitorji (elektrodistribucijska podjetja ipd.);

10.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: motorni promet

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
5.1	Umiriti in zmanjšati količino motornega prometa	Zmanjšati povprečno hitrost vozil	Zmanjšanje administrativne hitrosti
		Zmanjšati obremenitve motornega prometa na AŠM znotraj občine v času turistične sezone za 5 % do leta 2026	PLDP na števnih mestih DRSI
5.2	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo, krajše od 2 km, z 79 % na 50 % do leta 2026.	Delež uporabe avtomobila za poti na delo glede na razdaljo (anketa)
		Zmanjšati stopnjo motorizacije do leta 2026	Stopnja motorizacije
5.3	Povečati prometno varnost v motornem prometu	Izničiti število hudo poškodovanih in umrlih z osebnim avtomobilom do leta 2026	Število udeleženi v prometnih nesrečah z osebnim avtomobilom
5.4	Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja	Umik parkirnih mest iz območij, kjer imajo pešci prednost na primernejša območja do leta 2026.	Število umaknjenih parkirnih mest
5.5	Spodbujanje rabe ekoloških vozil	Posodobiti vozni park občinske uprave in ostalih pravnih subjektov v lasti Občine.	Število e-vozil (e-kolo, e-skuter, e-avtomobil).
		Izgradnja infrastrukture za uporabo ekoloških vozil.	Število polnilnic za električna vozila.

10.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Kranjska Gora predvideva na področju motornega prometa naslednje ukrepe:

1. Sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike

Parkirna politika se ukvarja s ponudbo parkirnih mest (številom, vrsto in lokacijo parkirnih mest, parkirnimi standardi in predpisi, trženjem, obveščanjem in komuniciranjem) ter povpraševanjem po



parkirnih mestih (stanovalci, dnevni migranti, obiskovalci idr.). S spremenjeno parkirno politiko bo Občina Kranjska Gora bolj trajnostno upravljala s prometom, prispevala k boljši dostopnosti, bolj uravnoteženi mobilnosti ter boljši kakovost bivanja in zraka. Na območju občine Kranjska Gora bo v uporabi parkirna kartica Gost julijskih Alp, saj je tudi Občina Kranjska Gora vključena v CPS Julijskih Alp.

2. Ureditev parkiranja

Z povečevanjem uporabe avtomobilov se stopnjujejo tudi parkirne težave, povezane s pomanjkanjem parkirnih mest, tako na stanovanjskih območjih in območjih s turističnimi nastanitvami kot na območjih s turističnimi in športno-rekreacijskimi atrakcijami, kjer parkirani avtomobili hkrati degradirajo prostor. Občina bo v sklopu nadgradnje parkirne politike izvajala dodatne infrastrukturne rešitve, hkrati pa bo uvajala tudi novo, optimalnejše upravljanje mirujočega prometa.

V ta okvir sodi načrtovanje oz. priprava projektne dokumentacije za (zelene) parkirne površine, večinoma v sklopu sistemov P+R oz. P+B, izgradnja, ureditev oz. optimizacija parkirišč (tudi P+R) v Mojstrani za Vrata, v Kranjski Gori (pri Policiji) za Vršič, v Ratečah (klasično, po nakupu zemljišča), v Vratih (ob dogovoru z lastniki) in pri trgovsko-gostinskem centru v Kranjski Gori (prav tako ob dogovoru z lastniki). Pri Policiji je predvidena tudi izgradnja garažne hiše. Ob smučišču Vitranc in pri Koroni je predvidena ureditev parkirišč za avtodome. Pred javnimi ustanovami (trgovina, pošta, zdravstveni dom, KS ...) bodo uvedene modre cone za kratkotrajno parkiranje. Poostren bo nadzor, kršitve parkirnega reda pa dosledno sankcionirane.

3. Vzdrževanje in gradnja cest

Obnova občinskih cest bo potekala po vsakoletnem planu Občine Kranjska Gora, prav tako vzdrževanje in gradnja gozdnih cest.

4. Omejevanje dostopa z motornimi vozili

Na Tromeji in na drugih gozdnih cestah bodo npr. s postavitvijo zapornic vzpostavljene zapore za individualni motorni promet.

Poseben izziv predstavlja motorni promet na in čez prelaz Vršič, ki ga je nujno omejiti in bolje urediti še pred predvideno prenovo ceste in izgradnjo predora pod njim, o čemer se govori že desetletja, letos pa naj bi se na MzI odločili za pripravo ustreznih strokovnih podlag v naslednjih nekaj letih. Občina Kranjska Gora bo tako v dolini uredila parkirišče P+R, vzpostavila minibus na Vršič, v sodelovanju z Občino Bovec in MzI uredila parkirišča in uvedla nov parkirni režim s poostrenim nadzorom in kaznovanjem divjega parkiranja na vrhu ter uvedla ITS, sistem za interaktivno obveščanje voznikov. Odločitve o obsegu in intenzivnosti posameznih ukrepov (kapaciteta P+R, dovolj ugodna cena parkiranja oz. brezplačno parkiranje, dovolj ugodna cena prevoza z minibusom oz. brezplačen prevoz, primerno odmerjena cestnina, ustrezno omejeno število parkirnih mest na vrhu, višine parkirnin, višine kazni ...) morajo biti dobro premišljene in smiselne.

Podoben režim bi lahko v prilagojenem obsegu uvedli tudi za cesto v dolino Vrata in parkiranje motornih vozil tam ter na drugih prometno obremenjenih atrakcijah (cesta v Krmo, Kot, cesta proti Babi ...).



Občina bo z ustreznimi ureditvami in ukrepi omejila dostop in bistveno zmanjšala (tudi mirujoči) promet osebnih vozil v središčih naselij, npr. na Borovški cesti v Kranjski Gori.

S prometnimi znaki, preventivnimi radarskimi tablamami ležečimi policaji oz. ploščadmi in na druge načine, bo Občina Kranjska Gora postopoma umirjala promet na odsekih glavne ceste in na cestah v naseljih (uvajanje con 30 ipd.).

5. Prilagoditev infrastrukture za gibalno ovirane

V sklopu rednega vzdrževanja bo Občina prilagodila robnike in pločnike ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe ter zagotovila zadostno število parkirnih mest za invalide.

6. Širitev omrežja električnih polnilnic

Povečana podpora uporabi okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka in zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. Občina bo postopoma širila omrežje električnih polnilnic in s tem lajšala uporabo električnih vozil ter prispevala k povečevanju njihovega deleža.

7. Nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb

Občina Kranjska Gora bo za izvajanje javnih služb (komunala, turizem, Občina ...) izbirala vozila na električni pogon (tudi kolesa) ali druga okolju prijaznejša vozila.

8. Ureditev intervencijskih poti

V sodelovanju z intervencijskimi službami (reševalci, gasilci in policisti) bo Občina Kranjska Gora preverila in postopno uredila intervencijske poti do obstoječih javnih stavb in stavb znotraj območij večstanovanjskih sosek.



Vizija ureditve avtobusnega postajališča s parkiriščem »Parkiraj in se odpelji« ter drugo pripadajočo infrastrukturo, Mojstrana



11 AKCIJSKI NAČRT

Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek občine	Vir sredstev	Nosilec	2022	2023	2024	2025	2026
PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE									
1.1	Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova CPS	Vrednotenje: 2.000 €/2 leti, prenova: 15.000 € /5 let	Občina KG, EU	Občina KG, zunanji izvajalec					
1.2	Imenovanje koordinatorja za celostno prometno načrtovanje	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Občina KG					
1.3	Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Občina KG					
1.4	Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom	1.000 €/leto	Občina KG, EU in nacionalni viri ter donatorji	Občina KG					
1.5	Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad	5.000 €/leto	Občina KG, EU in nacionalni viri ter donatorji	Občina KG, šola, vrtec, Turizem KG, Mzl					
1.6	Vzpostavitev sistema za spodbujanje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa	10.000 €/leto	Občina KG, EKO sklad	Občina KG, zunanji izvajalec					
1.7	Preveritev in po potrebi prilagoditev občinskih prostorskih aktov, tako, da upoštevajo načela celostnega prometnega načrtovanja	V okviru priprave prostorskih aktov	Občina KG	Občina KG					
1.8	Povečanje transparentnosti prometnega načrtovanja z večjim vključevanjem javnosti in javno dostopnimi informacijami	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Občina KG					
1.9	Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti	Redno poslovanje Občine KG	EU, Občina KG	Občina KG, zunanjo partnerji					
1.10	Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG,	Občina KG, sosednje občine, DRI, DRSI, URSP idr.					
1.11	Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in analiza zasedenosti parkirišč	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Občina KG, zunanji izvajalec					
1.12	Vzpostavitev sistema spremljanja stanja infrastrukture	20.000 €	Občina KG	Občina KG, zunanji izvajalec					
1.13	Posodobitev in vzdrževanje spletne strani z vsemi informacijami na temo prometa v občini	8.000 €	Občina KG	Občina KG, Turizem KG					



Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek občine	Vir sredstev	Nosilec	2022	2023	2024	2025	2026
DRUGI STRATEŠKI STEBER: PEŠAČENJE									
2.1	Gradnja površin za pešce znotraj naselij	cca. 313.000 € (pločnik) + 172.000 € (razsvetljava) skupaj 1.200 m, 50.000 € za Mojstrano 260.000 €/km pločnika, 100.000 €/km pešpoti	Občina KG	Občina KG					
2.2	Gradnja manjkajočih površin za pešce izven strnjenih delov naselij	cca 260.000 €/km pločnika, 100.000 €/km pešpoti	Občina KG, DRSI	Občina KG, DRSI					
2.3	Nadgradnja varnih šolskih poti	2.000 € / leto	Občina KG	Občina KG, OŠ, vrtci					
2.4	Ureditev varnejših prehodov za pešce	5.000 €/varen prehod za pešce, 30.000 €/dvignjen prehod za pešce	Občina KG, DRSI	Občina KG, DRSI, zunanji izvajalci					
2.5	Ureditev in označitev rekreacijskih in tematskih pešpoti	30.000 €/leto	Občina KG, EU	Občina KG, zunanji izvajalci					
2.6	Izgradnja/sanacija mostov in brvi	50.000 €/leto	Občina KG, EU	Občina KG, zunanji izvajalci					
2.7	Ureditev trgov	100.000 €	Občina KG	Občina KG, zunanji izvajalci					
2.8	Zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja in dopolnitev omrežja javne razsvetljave po potrebi	15.000 €/leto	Občina KG	Občina KG, DRSI					
2.9	Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje	20.000 €/leto	Občina KG in nacionalni viri	Občina KG					
2.10	Ureditev otroških igrišč, izgradnja pumptrack-a	50.000 €/igrišče	Občina KG	Občina KG					



Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek občine	Vir sredstev	Nosilec	2022	2023	2024	2025	2026
TRETI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE									
3.1	Izdelava projektne dokumentacije kolesarskih povezav	10.000 €	Občina Kranjska Gora	Občina Kranjska Gora, zunanji izvajalec					
3.2	Gradnja površin za kolesarje znotraj naselij	250.000 €/odsek	Občina Kranjska Gora	Občina Kranjska Gora,					
3.3	Vzpostaviti nove priključke na kolesarsko stezo	50.000 €/priključek	Občina Kranjska Gora	Občina Kranjska Gora					
3.6	Postavitev parkirnih mest za kolesa in ostale urbane opreme za kolesa	10.000 €/leto	Občina Kranjska Gora, javne ustanove, nacionalni viri	Občina Kranjska Gora in druge javne službe					
3.7	Vzpostavitev sistema izposoje koles/e-koles	Študija: 5.000 €, izvedba: 50.000 € (postaja s kolesi), vzdrževanje: 15.000 €/leto	Občina Kranjska Gora, EU	Občina Kranjska Gora, zunanji izvajalec					



Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek občine	Vir sredstev	Nosilec	2022	2023	2024	2025	2026
ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET									
4.1	Izboljšanje povezav oz. frekvenc med turističnimi kraji	50.000 €/leto	Mzl, koncesionar	DRSI (Mzl), Občina KG, sosednje občine, koncesionarji					
4.2	Nadaljevanje organiziranih turističnih prevozov	25.000 €/leto	Občina KG, Turizem KG	Občina KG, Turizem KG					
4.3	Vključitev vseh trenutnih in bodočih prevoznikov v sistem enotne vozovnice IJPP	Redno poslovanje Občine KG	Mzl	DRSI (Mzl), Občina KG, sosednje občine, koncesionarji					
4.4	Postopna prilagoditev voznih parkov ter postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	Redno poslovanje Občine KG	koncesionarji, Občina KG	koncesionarji, DRSI (Mzl), Občina KG					
4.5	Prilagoditev voznih parkov turističnih avtobusov glede na okoljske standarde	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	koncesionarji, Občina KG					
4.6	Izboljšanje prikaza informacij o JPP (optika + sistem obveščanja)	200.000 €	Občina KG	Občina KG					
4.7	Sistemska podpora prevozu "na klic" (npr. Prostofer)	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG, EU, nacionalni viri, društva	Občina KG, društva					



Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek občine	Vir sredstev	Nosilec	2022	2023	2024	2025	2026
PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET									
5.1	Sprejetje in izvajanje trajnostne parkirne politike	Redno poslovanje Občine KG	Občina KG	Občina KG					
5.2	Načrtovanje (zelenih) parkirnih površin s poudarkom na sistemu P+R (in P+B)	25.000 €/parkirišče (projektna dokumentacija)	Občina KG	Zunanji izvajalec, Občina KG					
5.3	Izgradnja/ureditev/optimizacija parkirišč (tudi P+R)	30.000 €/ureditev (peščeno) 150.000 €/ureditev (asfalt, tlakovci ...) 50.000 €/nakup zemljišča (Rateče)	Občina KG	Zunanji izvajalec, Občina KG					
5.4	Izgradnja garažne hiše	36.000 €/projektna dokumentacija 1.000.000 €/izgradnja	Občina KG, sofinanciranje z EU sredstvi, zasebna sredstva	Zunanji izvajalec, Občina KG					
5.5	Izgradnja/ureditev parkirišč za avtodome	100.000 €/parkirišče	Občina KG	Zunanji izvajalec, Občina KG					
5.6	Uvedba kratkotrajnega parkiranja (modre cone) pred javnimi ustanovami	Strošek vključen v ceno postavitve parkomatov	Občina KG	Občina KG					
5.7	Poostren nadzor nad kršitvami parkiranja	Redno poslovanje Občine	Občina KG, MIR	Medobčinsko redarstvo, Komunalni nadzor					
5.8	Obnove občinskih cest	500.000 €/leto	Občina KG	Zunanji izvajalec, Občina KG					
5.9	Vzdrževanje in gradnja gozdnih cest	80.000 €/leto	Občina KG	Zunanji izvajalec, Občina KG					
5.10	Vzpostavitev zapore za individualni motorni promet po gozdnih prometnicah	10.000 €/kos	Občina KG	Občina KG					
5.11	Omejevanje dostopa za individualni motorni promet in uvedba javnega prevoza v Vrata in Vršič (tudi promocijski dnevi)	Strošek vključen v ceno različnih ukrepov: - izdelava mobilnost. načrta (1.6) - uvedba novega parkirnega režima na Vršiču (5.1) - ureditev parkirišča P+R v dolini (5.3) - vzpostavitev minibusa (4.2) - poostren nadzor in strogo kaznovanje	Občina KG	DRSI (Mzl), Občina KG					



Zap. št.	Ukrep/rezultat	Strošek občine	Vir sredstev	Nosilec	2022	2023	2024	2025	2026
PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET									
		divjega parkiranja (5.7) - uvedba ITS							
5.12	Omejevanje dostopa in bistveno zmanjšanje (tudi mirujočega) prometa osebnih vozil v središčih naselij	Redno poslovanje Občine	Občina KG	DRSI (MzI), Občina KG					
5.13	Umirjanje prometa s prometnimi	2.500 €/leto	Občina KG	Občina KG					
5.14	Prilagoditev robnikov in pločnikov ob parkiriščih za gibalno ovirane osebe in zagotovitev zadostnih parkirnih mest za invalide	Redno poslovanje Občine	Občina KG	Občina KG					
5.15	Razširitev omrežja električnih polnilnic	15.000 €/polnilnico	Občina KG, drugi in zasebni viri	Občina KG, drugi javni deležniki					
5.16	Nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb	30.000 €/2 leti	Občina KG, javne službe, EKO sklad, drugi viri	Občina KG in javne službe					
5.17	Ureditev intervencijskih poti	10.000 €/leto	Občina KG	Občina KG					



12 ZAKLJUČEK

Priprava celostne prometne strategije temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh oblik in načinov potovanja ter njihovo prepletanje in povezovanje z družbenim okoljem. Sodobno razmišljanje se odmiha od dosedanje prakse, ki temelji na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč, ter se bliža celostnemu načrtovanju prometa s poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa. Sodobni pristop pomeni urejanje prometa po meri ljudi s ciljem zagotavljanja enakopravne dostopnosti in izboljšanja kakovosti bivanja.

Dokument Celostna prometna strategija Občine Kranjska Gora je nastajal v letu 2021 ter vsebuje analizo stanja, vizijo razvoja, strateške cilje in stebre, ki evidentirajo ključna področja ukrepanja. Strategija je oblikovana tako, da ni le spisek pričakovanj in neuresničljivih želja, temveč so cilji realno dosegljivi.

Ključni del dokumenta je podrobnejši akcijski načrt z natančno opredeljenimi kratkoročnimi ukrepi, ki jih bo Občina Kranjska Gora izvedla v prvih petih letih izvajanja strategije. Pri tem pa je treba poudariti, da vsi vzvodi niso v pristojnosti občine, temveč tudi v pristojnosti nacionalnih institucij ter ključnih deležnikov v ožji in širši okolici.

Občina Kranjska Gora bo postala vzoren primer ureditve prometa in trajnostne mobilnosti.