



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LOGATEC



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

Naročnik	Občina Logatec Tržaška cesta 50 A, Logatec
Izvajalci	Idrijsko-Cerkljanska razvojna agencija d.o.o. Idrija LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.
Avtorji	Diana Golob Mrak Urška Humerca Jožica Lazar Mateja Bizjak Lana Sladič Tosja Vidmar Jakob Jugovic Nuša Britovšek Leon Kobetič Maja Šinigoj Nina Lipušček
Presojevalec	Josip Rotar
Fotografije	Arhiv Občine Logatec ICRA d.o.o. Idrija
Avtorji risb	Udeleženci počitniškega varstva Športne zveze Logatec
Leto izida	Avgust 2025

KAZALO

Nagovor župana	5
Vloga in proces občinske celostne prometne strategije	6
Vloga občinske celostne prometne strategije	7
Potek priprave prenovljene strategije	8
Oris zelenega stanja	12
Stanje, izzivi in priložnosti v občini Logatec	16
Pet stebrov ukrepanja	23
Hoja	30
Kolesarjenje	31
Javni potniški promet	33
Motorni in mirujoči promet	34
Celostno prometno načrtovanje	36
Akcijski načrt	38
Hoja	40
Kolesarjenje	42
Javni potniški promet	44
Motorni in mirujoči promet	46
Celostno prometno načrtovanje	48

Nagovor župana

Berto Menard, župan Občine Logatec

Občina Logatec, tudi država, se sooča z izzivi v prometnem sektorju, kot so prometni zastoji, obremenjenost cest, varnost udeležencev v prometu ter onesnaževanje okolja. Zato se je odločila, da bo izdelala celostno prometno strategijo, ki bo usmerjala razvoj prometne infrastrukture v občini na trajnosten in učinkovit način.

Eden ključnih vidikov strategije je izboljšanje javnega prevoza v občini, tako da bo ta postala privlačnejša in dostopnejša za prebivalce. To vključuje povečanje frekvence prevozov, boljšo povezljivost med različnimi vrstami prevoza, ter vzpostavitev sodobnih in prijaznih postajališč. S tem se želi spodbuditi uporabo javnega prevoza ter zmanjšati število avtomobilov na cestah, kar bo vplivalo na zmanjšanje prometnih zastojev.

Občina namerava tudi izboljšati razmere za kolesarje in pešce z izgradnjo novih kolesarskih stez, pločnikov ter prehodov za pešce. Spodbujala bo uporabo koles kot trajnostnega in okolju prijaznega načina prevoza, ter hkrati izboljšala varnost in udobje za kolesarje in pešce.

V skladu s strategijo se bo občina osredotočila tudi na zmanjšanje obremenitve okolja s prometom. Sodelovala bo z lokalnimi podjetji in organizacijami za spodbujanje rabe vozil z manjšimi emisijami ter izvajala ukrepe za zmanjšanje prometnih emisij, ter izboljšanje kakovosti življenja in osebne rasti ob zelenem prehodu, kar je nuja.

Z implementacijo strategije se pričakuje boljše prometne razmere, večja varnost in kakovost življenja za vse prebivalce občine in naše lepe dežele na sončni strani Alp.

Za boljši vsak dan,
župan Berto Menard



1 2 3 4 5

Vloga in proces občinske celostne prometne strategije

Vloga občinske celostne prometne strategije

Novi koraki ob preteklih izkušnjah

Občina Logatec je prvo Celostno prometno strategijo pripravila leta 2017 in z njo postavi-la temelje za prehod v trajnostno mobilnost. V okviru te strategije so bili prepoznani glavni prometni izzivi in oblikovani prvi ukrepi za njihovo reševanje. Nova Občinska ce-lostna prometna strategija (OCPS) na teh izkušnjah gradi, pogloblja analize, nadgraju-je strateške usmeritve in sistematično določa ukrepe za doseganje dolgoročnih ciljev.

Glavni namen OCPS je ustvariti varnejši, učinkovitejši in okolju prijaznejši prometni sistem, ki upošteva vse načine mobilnosti in spodbuja trajnostne potovalne navade. S celostnim pristopom strategija omogoča dolgoročno načrtovanje prometa ter povezovanje prometne infrastrukture z razvojnimi cilji občine.

Dokument je pripravljen skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celost-nih prometnih strategij, ki jih je v prenovljeni različici izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo leta 2023. Smernice temeljijo na sodobnih načelih urejanja prometa, ki dajejo prednost hoji, kolesarjenju, javnemu prevozu ter ostalim trajnostnim oblikam mobilnosti. Cilj je prispevati k čistejšemu zraku, boljšemu zdravju, večji prometni varnosti in višji kako-vosti bivanja za vse prebivalce.

Celostna prometna strategija tako predstavlja pomemben korak k urejanju prometa na način, ki se odmika od tradicionalnega poudarka na avtomobilu in se usmerja v bolj vključu-joč in trajnostno naravnan sistem mobilnosti.

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

Potek priprave strategije

Pristopi in načela

Postopek izdelave Občinske celostne prometne strategije Občine Logatec je potekal od aprila 2024 do junija 2025. Proces je obsegal sedem sklopov aktivnosti, ki so potekale s sledečimi pristopi in načeli:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- **integralen pristop**, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- **uravnotežen pristop**, ki enakovredno obravnava vse prometne načine,
- **vključujoč pristop**, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa,
- **jasna vizija in osredotočenost** na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta,
- **spremljanje in vrednotenje** stanja ter doseženih sprememb,
- **strokovnost in kakovost**, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.



Aktivnosti

Prvi sklop je bil namenjen pridobitvi politične podpore in določitvi odgovornosti za vodenje procesa znotraj občinske uprave. Občina je hkrati zagotovila zunanjo strokovno podporo ter izdelala prvo oceno prometnih razmer na območju občine.

V sklopu B sta bili vzpostavljeni ožja in širša delovna skupina. Ožjo so sestavljali člani občinske uprave, širšo pa predstavniki lokalnih skupnosti, zavodov, društev, podjetij in drugi deležniki. V tem sklopu so bili izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki; predstavniki šole, podjetij, društev in zavodov v občini. Pripravljen je bil načrt za vključevanje javnosti.



V okviru sklopa C je občina preoblikovala obstoječo vizijo razvoja prometa. Oblikovanje končne vizije in določitev ključnih ciljev je temeljilo na dialogu z občinsko upravo, člani delovnih skupin ter širšo javnostjo, ki je bila vključena prek delavnic in javne razprave. Tako je bila sprejeta vizija, ki skladno z načeli trajnostne odraža usmeritev občine.

Za boljše razumevanje potovalnih navad in prometnih razmer v občini Logatec je bila v okviru analize stanja **v sklopu D** izvedena vrsta aktivnosti, delavnic, intervjujev, ogledov terena, anket in javnih razprav.

Izvedene so bile tri ločene ankete: spletna

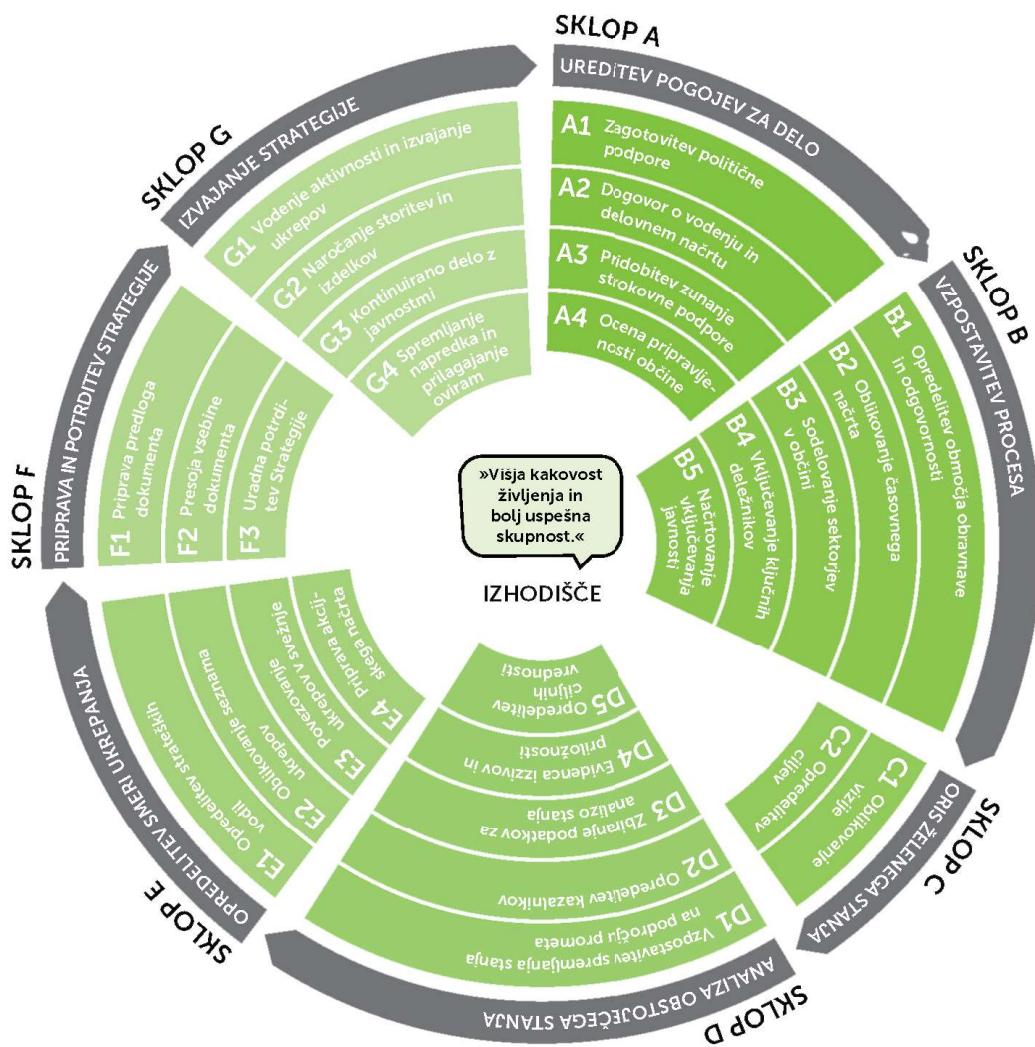
anketa za splošno javnost (206 odgovorov), anketa za šolarje v OŠ Tabor in OŠ 8 talcev ter za zaposlene pri treh večjih zaposlovalcih – Domu upokojencev Logatec, Kolektor Koling d.o.o. in Precision Resource Slovenija d.o.o.. Dodatno je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na dveh lokacijah, in sicer pred trgovino NKD ter pred osnovno šolo Tabor v Logatcu.

Pomemben poudarek je bil namenjen **vključevanju javnosti**. Izvedeni sta bili dve javni razpravi v živo, vzpostavljen pa je bil tudi digitalni portal, ki je omogočal vnos prometnih izzivov in oddajo predlogov ukrepov. V okviru Evropskega tedna mobilnosti septembra 2024 smo pripravili predstavitev vizije in ciljev ter hkrati zbirali pobude obiskovalcev. Organizirana je bila tudi razstava likovnih del udeležencev počitniškega varstva Športne zveze Logatec v avli Občine Logatec, nastalih na temo »Kako si želim potovati v prihodnosti«.

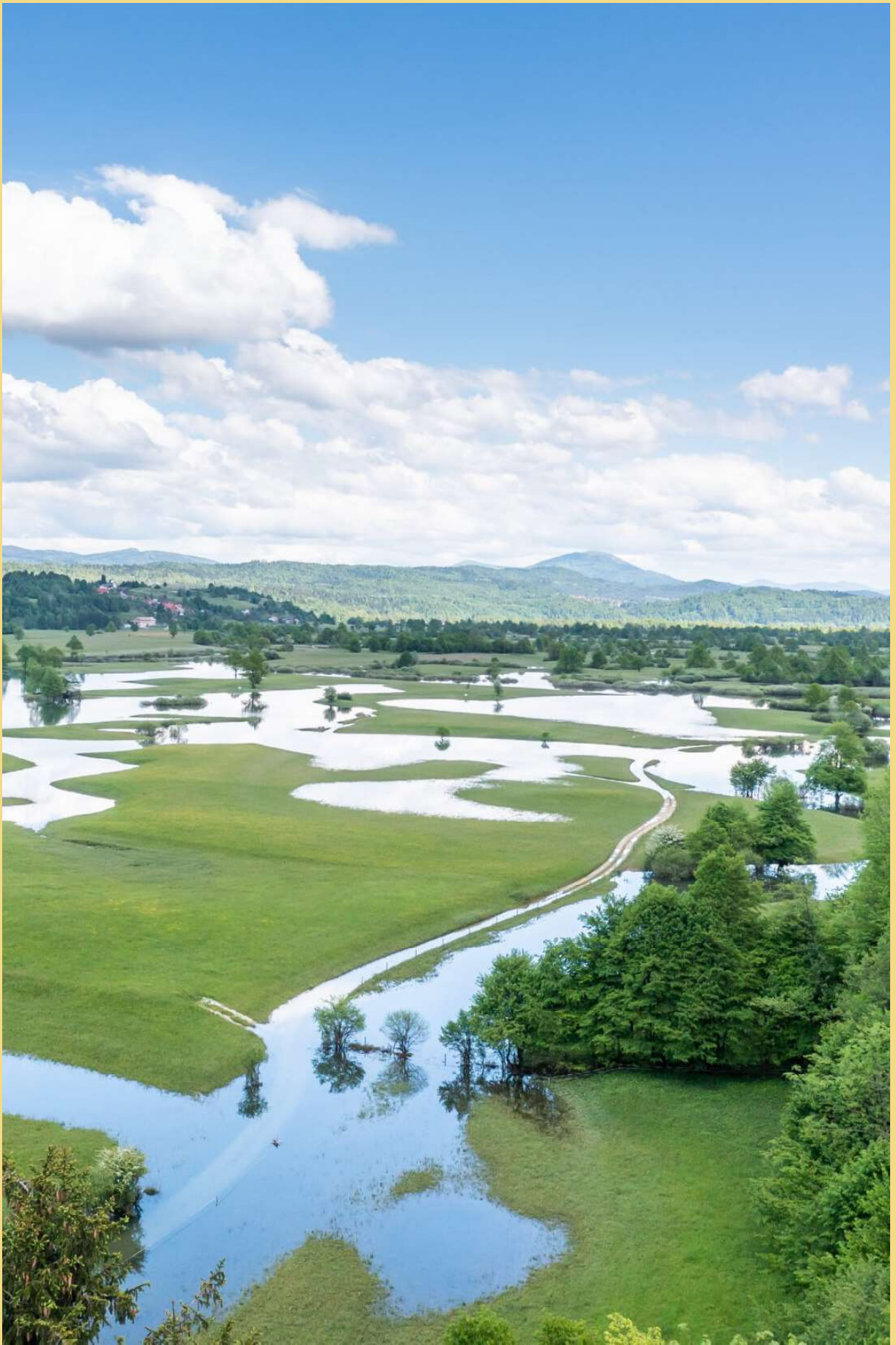
V sklopu E so bila v okviru delavnice z ožjo in širšo delovno skupino oblikovana strateška vodila OCPS ter opredeljene ambicije za posamezne stebre trajnostne mobilnosti. Sledila je priprava končnega nabora ukrepov ter oblikovanje in potrditev akcijskega načrta.

Sklop F je bil namenjen pripravi končnega besedila dokumenta. Ta je bil dopolnjen in potrjen s strani ožje in širše delovne skupine. Po zadnjih uskladitvah strategijo potrди Občinski svet Občine Logatec, kar pomeni tudi formalni zaključek priprave dokumenta ter podlago za njegovo izvajanje v naslednjih letih.

Zaključno fazo, sklop G, tako predstavlja izvajanje strategije. Uspešnost izvajanja strategije je odvisna predvsem od sodelovanja vseh deležnikov in navsezadnje nas samih, saj smo s trajnostnimi navadami lahko najlepší zgled ljudem okoli nas in prihodnjim generacijam.



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave
Občinske celostne prometne strategije



1 2 3 4 5

Oris želenega stanja

Vizija

Vizija občinske celostne prometne strategije Občine Logatec predstavlja dolgoročno usmeritev razvoja prometnega sistema, ki odraža želeno stanje v prihodnosti.

V procesu priprave strategije smo skupaj z ožjo in širšo delovno skupino ter občani preoblikovali obstoječo vizijo razvoja prometa občine. Vizija izraža ambicijo po trajnostnem prometnem sistemu, ki bo prijazen in dostopen vsem, medgeneracijsko povezoval občinsko skupnost ter prebivalcem zagotavljal visokokakovostno življenje.

Vizija Občine Logatec se glasi:

“Občina Logatec bo s strateškim urejanjem prometa, ulic in trgov zagotovila prometno varen in urejen prostor ter visoko kakovost življenja za vse prebivalce. S kakovostnim, strateškim in celovitim urejanjem peš in kolesarskih poti ter zelenih površin bo spodbujala trajnostno mobilnost in aktivno preživljanje prostega časa.

Prednostno bo urejala promet za potrebe industrijskih con, s čimer se bo izboljšala kakovost in varnost v stanovanjskih soseskah. Uredila bo tranzitni promet in prostor za P+R in sopotništvo. Po svojih zmožnostih bo spodbujala večjo usklajenost javnega potniškega prometa s potrebami prebivalcev, krepila javni prevoz, spodbujala razvoj železniškega prometa in druge oblike trajnostnega prevoza ter zagotovila dobre pogoje za dostopnost in intermodalnost na obstoječih in bodočih postajališčih.”



Cilji in ciljne vrednosti

Cilji predstavljajo ključne usmeritve za uresničevanje vizije trajnostnega razvoja mobilnosti. Njihova vloga je zagotavljanje usklajenega in celovitega pristopa k načrtovanju prometnega sistema, ki temelji na načelih trajnostne mobilnosti ter prispeva k izboljšanju kakovosti življenja in podpori gospodarskemu ter družbenemu razvoju.



Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen zbir sedmih obveznih ciljev, ki omogoča uskladitev občinskih strategij z nacionalnimi prizadevanji. Na tej podlagi so v strategiji opredeljeni cilji, ki konkretizirajo razvojne ambicije občine na področju mobilnosti ter služijo kot podlaga za spremljanje izvajanja in vrednotenje učinkov. Povezanost med vizijo, cilji in posameznimi ukrepi vzpostavlja logično in strukturirano osnovo za usklajeno, postopno in dolgoročno uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti.

Glede na stanje in potrebe v občin so bili obvezni cilji razvrščeni po naslednjem redu:

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

Cilj spodbuja oblikovanje bivalnega okolja, ki je varno, zdravo, privlačno in dobro povezano. Osredotoča se na zmanjšanje negativnih vplivov prometa, povečanje dostopnosti do storitev in javnega prostora ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kar prispeva k večji socialni vključenosti, boljšemu počutju prebivalcev ter splošni kakovosti bivanja.

Ciljna vrednost: Delež in obseg motornega prometa na glavnih cestah v občini ostane enak in se ne povečuje. (Izhodiščna vrednost: 73,37%.)

2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Osrednji cilj je zmanjšanje tveganj za prometne nesreče ter krepitev občutka varnosti v javnem prometnem prostoru. Posebna pozornost je namenjena zaščiti ranljivih skupin udeležencev v prometu, zlasti pešcev, kolesarjev, otrok in starejših. Z infrastrukturnimi ukrepi, usmerjenimi v umirjanje prometa, ter s sistematičnim ozaveščanjem javnosti se ustvarjajo pogoji za varnejše, dostopnejše in bolj vključujoče prometno okolje.

Ciljna vrednost: Delež otrok, ki v šolo prihaja peš brez spremstva se poveča na 40 odstotkov. (Izhodiščna vrednost: 35,02%.)

3. Vsem dostopen in urejen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Cilj je razvoj vključujočega prometnega sistema, ki z izboljšanjem dostopa do osnovnih storitev, javnega prevoza in varnih poti prispeva k večji enakosti možnosti ter spodbuja aktivno udeležbo vseh prebivalcev v vsakdanjem življenju skupnosti.

Ciljna vrednost: Število odhodov vozil javnega prometa se poveča za 7 odstotkov. (Izhodiščna vrednost: 145 prevozov na dan, cilj: 5 prevozov več na dan.)

4. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Cilj je vzpostavitev dostopnega, varnega in trajnostnega prometnega sistema, ki omogoča učinkovito dosegljivost temeljnih storitev, kot so izobraževanje, zdravstvene in upravne dejavnosti, trgovina ter druge ključne funkcije vsakdanjega življenja. Na ta način se zmanjšuje prometna odvisnost od osebnih vozil, spodbuja lokalna povezanost in zagotavlja višja kakovost bivanja za vse prebivalce.

Ciljna vrednost: Storitve prostoferja se povečajo za 3 odstotke. (Izhodiščna vrednost: 550 prevozov na leto.)

5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Cilj prispeva k oblikovanju prometnega sistema, ki podpira trajnostni gospodarski razvoj z izboljšanjem dostopnosti do delovnih mest, storitev in gospodarskih con. Z izboljšano prometno povezanostjo in mobilnostjo se povečuje konkurenčnost občine kot poslovnega in turističnega okolja ter krepijo funkcionalne povezave z regijskim in nacionalnim prostorom.

Ciljna vrednost: Indeks delovne migracije se ohrani ali poveča. (Izhodiščna vrednost: 74,1)

6. Bolj zdravi in aktivni prebivalci

Cilj spodbuja zdrav in aktiven življenjski slog z osredotočenostjo na razvoj varnega, udobnega in privlačnega okolja za hojo in kolesarjenje. Z zmanjševanjem izpostavljenosti onesnaženemu zraku in prometnemu hrupu ter z izboljšanimi pogoji za vsakodnevno telesno dejavnost prispeva k boljšemu telesnemu in duševnemu zdravju prebivalcev ter višji kakovosti življenja v skupnosti.

Ciljna vrednost: Delež in obseg hoje na glavnih prometnicah v občini se poveča na 3 odstotke. (Izhodiščna vrednost: 2,29%.)

7. Znižane lokalne emisije iz prometa

Cilj spodbuja prehod k mobilnosti z nižjimi emisijami toplogrednih plinov, prašnih delcev in drugih onesnaževal. Ključni poudarki so razvoj nizkoogljice mobilnosti, spodbujanje okolju prijaznih prevoznih oblik ter učinkovitejše upravljanje prometa. Ukrepi v tej smeri prispevajo k čistejšemu zraku, blažitvi podnebnih sprememb in bolj zdravemu bivalnemu okolju.

Ciljna vrednost: Stopnja motorizacije se zmanjša za 1 odstotek. (Izhodiščna vrednost: 8588 registriranih vozil.)



1 2 3 4 5

Stanje, izzivi in
priložnosti v
občini Logatec

Stanje, izzivi, priložnosti

Občina Logatec je po površini ena večjih slovenskih občin, saj obsega 173 km² in šteje približno 14.000 prebivalcev. Razprostira se na stičišču Notranjske, Primorske in Osrednjeslovenske regije ter združuje večja naselja – Gornji in Dolnji Logatec, Hotedršico in Rovte – ter številne manjše zaselke.

Občina je prepoznavna po svoji strateški legi na pomembnem prometnem križišču med Ljubljano in Primorsko ter po intenzivnem gospodarskem razvoju, ki temelji na industrijskih in poslovnih conah. Hkrati jo zaznamuje bogata naravna in kulturna dediščina: gozdovi, travniki, vodni viri in raznolika kulturna krajina ustvarjajo kakovostno bivalno okolje in številne možnosti za rekreacijo.

Logatec danes predstavlja dinamično gospodarsko, stanovanjsko in naravno okolje, ki se sooča z izzivi rasti in preoblikovanja, obenem pa ponuja široke priložnosti za trajnostni razvoj ter izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev.

Temelj analize stanja prenovljene strategije so podatki, pridobljeni s terenskim delom, anketami med različnimi skupinami deležnikov, intervjuji, strokovnimi delavnicami, javnimi razpravami ter analizo statističnih virov. Na tej osnovi so bili prepoznani ključni izzivi, ki vplivajo na učinkovitost, varnost in dostopnost, hkrati pa tudi priložnosti in razvojne prioritete, ki usmerjajo nadaljnje načrtovanje. Ti so predstavljeni v nadaljevanju.



Hoja kot temelj mobilnosti

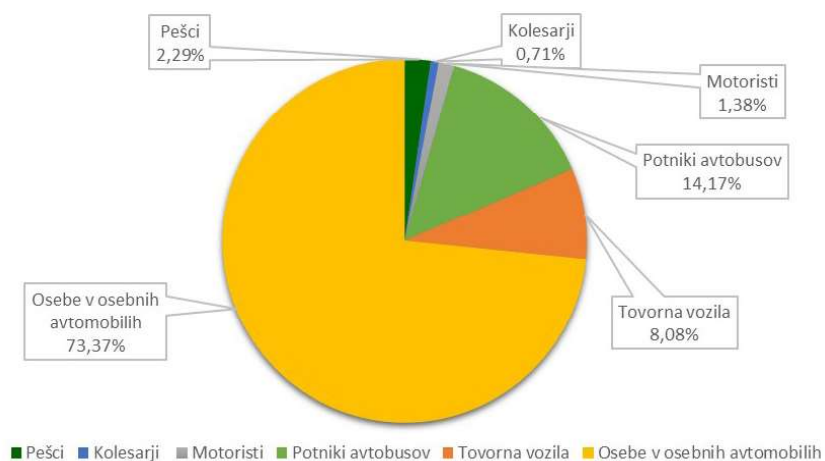
Hoja je najosnovnejša oblika mobilnosti in ima v občini Logatec velik, a premalo izkoriščen potencial. Najpogosteje jo uporabljajo otroci in mladostniki na poti v šolo, vrtec ter do javnih storitev, med odraslimi pa večinoma za krajša opravila znotraj naselij.

Kljub temu analiza kaže na številne omejitve, ki zmanjšujejo privlačnost in varnost hoje. Več kot 45 % prebivalcev meni, da je stopnja varnosti pri hoji slaba ali zelo slaba. Kritične so predvsem šolske poti in osvetljenost, posebej v okolici šol v Gornjem Logatcu, Rovtah in Hotedršici, kjer manjkajo pločniki, varni prehodi in ustrezna javna razsvetljava.



Anketa med osnovnošolci kaže, da v šolo samostojno hodi 35 % učencev, dodatnih 2,6 % pa v spremstvu odraslih. Kar 40 % učencev bi si želelo prihajati peš – kar potrjuje, da bi izboljšana infrastruktura omogočila večjo samostojnost otrok in več hoje.

V širši prometni sliki je hoja še vedno podrejena. Kordonsko štetje kaže, da se aktivno (peš ali s kolesom) giblje le okoli 3 % oseb, med zaposlenimi pa na delo peš prihaja zgolj 1,6 %. Obrobne soseske in zaselki pogosto nimajo varnih povezav do osnovnih storitev in avtobusnih postajališč, obstoječe poti pa so pogosto ozke, prekinjene, slabo vzdrževane ali neosvetljene. To še posebej otežuje dostopnost ranljivim skupinam, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi.



Rezultati kordonskega štetja

Izzivi: Hoja v Logatcu ima še precej neizkoriščenega potenciala. Pešpoti so ponekod ozke, prekinjene, slabo osvetljene ali nevzdrževane. Manjkajo pločniki in varni prehodi, posebej ob šolah v mestu in naseljih. Pomanjkanje neposrednih in varnih povezav do šol, vrtcev in storitev zmanjšuje privlačnost hoje, kar je posebej občutno za otroke, starejše in ranljive skupine.



Priložnosti: Med prebivalci vlada pozitivno stališče do hoje, saj jo prepoznajo kot pomemben način mobilnosti. Veliko podpore je za izboljšave šolskih poti, rekreacijskih tras in splošne peš infrastrukture. To odpira možnosti za razvoj bolj povezanih, varnih in prijetnih površin za hojo ter za oblikovanje kakovostnejšega javnega prostora.



Prioritete: Spodbujanje občanov k hoji z različnimi aktivnostmi ter vzpostavitev povezanih površin za pešce in ureditev rekreacijskih poti.

Kolesarjenje – izzivi danes, priložnosti za jutri

Kolesarjenje ima v Logatcu velik potencial kot zdrav, trajnosten in dostopen način mobilnosti. Trenutno pa je njegova uporaba omejena predvsem na rekreativne namene in posamezne poti, saj obstoječa infrastruktura še ni povsem prilagojena vsakodnevnim potrebam.

Kolesarske poti so ponekod razdrobljene in nepovezane, zato povezave med naselji, šolami, delovnimi mesti in storitvami niso vedno dovolj varne ali udobne. Na posameznih odsekih, npr. ob Tržaški cesti in med Gorenjim Logatcem ter Kalcami, so kolesarske rešitve še nedokončane oziroma potrebujejo nadgradnjo. Osvetlitev in označitev poti bi lahko bila boljša, parkirišča za kolesa pa na določenih mestih še manjkajo. Anketni rezultati kažejo, da je delež učencev, ki za prihod v šolo uporabljajo kolo (vključno z e-kolesom ali e-skirojem), zelo nizek – 2,93 % jih kolesari samostojno, 1,3 % pa v spremstvu staršev oziroma odraslih. Nizko raven uporabe kolesa potrjujejo tudi podatki kordonskega štetja, kjer kolesarjenje predstavlja le 0,71 % vseh poti, medtem ko aktivna mobilnost skupaj dosega 3 %. Podobno skromen delež se kaže tudi pri zaposlenih, saj se na delo s kolesom vozi le 1,6 % anketiranih.



Pri oceni obstoječega stanja so prebivalci izrazili precejšnje nezadovoljstvo. Urejenost in povezanost kolesarskih poti je 35,1 % anketirancev ocenilo kot zelo slabo in 23,9 % kot slabo, le 11,2 % pa kot dobro ali zelo dobro. Varnost kolesarjev je prav tako ocenjena kritično – več kot polovica (54,1 %) prebivalcev meni, da je stanje slabo ali zelo slabo. Parkirišča za kolesa niso ustrezno razvita: največji delež prebivalcev jih je ocenil kot zelo slabo ali zgolj zadovoljivo urejena (skupaj več kot 54,6 %).

Dodatne ankete razkrivajo, da so možnosti za kolesarjenje do pomembnih storitvenih točk v kraju ocenjene kot ustrezne in zadovoljive. Pri oceni možnosti za kolesarjenje med kraji v občini pa prevladuje mnenje, da so te možnosti bolj slabe kot dobre, medtem ko je pri povezavah do sosednjih krajev največji delež prebivalcev stanje ocenil kot zelo slabo ali slabo. Možnosti rekreativnega kolesarjenja so bile ocenjene nekoliko bolj uravnoteženo – večina anketirancev jih je označila kot nevtralne (niti dobre niti slabe).

Izzivi: Glavni izziv razvoja kolesarjenja v občini Logatec je nepovezано omrežje, ki se ponekod zaključi na nevarnih točkah ali ne doseže pomembnih ciljev, kot so šole, službe in javne storitve. Obstoječe poti so mestoma poškodovane ali manj udobne za uporabo, hkrati pa je signalizacija marsikje neustrezna in osvetlitev nezadostna. Manjkajo tudi varna stojala in kolesarnice ob šolah, trgovinah in drugih javnih ustanovah, kar zmanjšuje privlačnost uporabe kolesa v vsakodnevni opravi. Poleg tega so možnosti za širšo rabo e-koles omejene zaradi premalo polnilnih mest in nerazvite infrastrukture za izposajo.



Priložnosti: Kljub tem izzivom ima Logatec veliko priložnosti za razvoj kolesarjenja. Med prebivalci prevladuje pozitiven odnos do kolesa, še posebej med mladimi, ki bi ga radi uporabljali za poti v šolo in druge vsakodnevne opravke. Prostorske značilnosti občine omogočajo vzpostavitev bolj povezanih in varnih poti tako znotraj naselij kot med njimi, hkrati pa odpirajo priložnosti tudi za rekreativno in turistično kolesarjenje. Logatec se lahko bolje poveže s širšim regijskim kolesarskim omrežjem, kar bi izboljšalo dostopnost in povezave s sosednjimi občinami.



Prioritete: Vzpostavitev povezanega in varnega kolesarskega omrežja, ki vključuje glavne poti, regijske povezave in prenovu nevarnih odsekov. Spodbujanje vsakodnevne uporabe kolesa z zagotavljanjem varnih stojal, kolesarnic ter neposrednih povezav do šol, delovnih mest in javnih ustanov.

Na poti do boljšega javnega prevoza

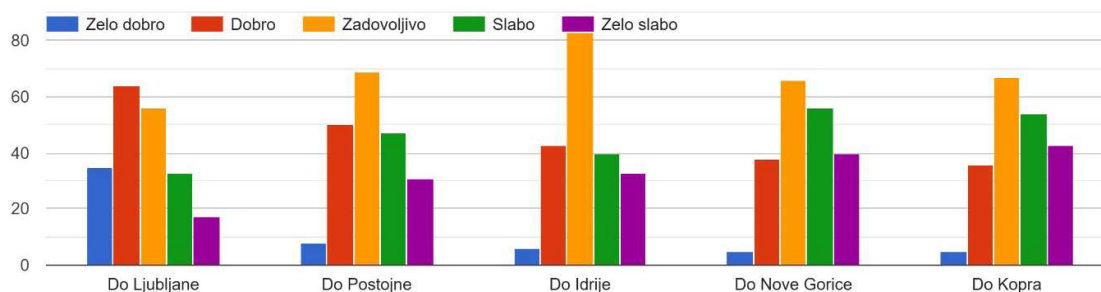
Javni potniški promet je pomemben del trajnostne mobilnosti, saj zmanjšuje vplive prometa na okolje, omogoča dostopnost tudi tistim brez lastnega avtomobila in razbremenjuje ceste. V Logatcu se sistem opira predvsem na medkrajevne avtobuse proti Ljubljani in sosednjim občinam, dopolnjuje pa ga železnica.



Kljub pomembni vlogi pa je dejanska uporaba nizka. Rezultati kordonskega štetja kažejo, da avtobusi prepeljejo le 14,17 % potnikov, medtem ko osebni avtomobili predstavljajo več kot 70 %. Med osnovnošolci šolski avtobus ali kombi uporablja 16,94 %, železniški promet pa zaradi redkih voznih redov večinoma ne omogoča vsakodnevnih delovnih in šolskih migracij. Anketa med zaposlenimi potrjuje prevlado avtomobila (93,8 %), hkrati pa nakazuje na potencial za spremembe – 39 % anketirancev vidi javni prevoz kot najbolj privlačno obliko mobilnosti v prihodnosti, če bi bil ta bolj udoben, zanesljiv in cenovno ugoden.

Ocene prebivalcev kažejo na široko nezadovoljstvo s storitvami. Časovni intervali avtobusnih voženj so za več kot polovico anketirancev slabi ali zelo slabi (51,8 %). Tudi železniški vozni redi so problematični – skoraj polovica (45,9 %) anketirancev jih ocenjuje kot slabe ali zelo slabe. Postajališča pogosto niso ustrezno umeščena ali opremljena – več kot tretjina prebivalcev (36,6 %) jih ocenjuje kot slabo ali zelo slabo urejena. Pozitivneje so ocenjene cene vozovnic, ki jih več kot 60 % prebivalcev ocenjuje kot zadovoljive ali dobre, vendar to ne odtehta pomanjkljivosti pri dostopnosti in zanesljivosti. Posebej kritična je odsotnost povezav do industrijske cone Zapolje ter neustrezna pokritost naselij z rednimi linijami.

V preteklosti je bil vpeljan tudi lokalni občinski prevoz, a je bil zaradi majhnega interesa ukinjen. Projekt Prostofer je dobro sprejet, vendar pogosto preobremenjen, kar kaže na potrebo po dodatnih fleksibilnih oblikah prevoza na zahtevo. Velik izziv ostaja spremljevalna infrastruktura – številna postajališča so slabo urejena, brez zavetja in sodobnih informacijskih sistemov. Prav tako še ni vzpostavljenih parkirišč tipa P+R niti zadostnih povezav z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti, kot sta kolesarjenje in hoja.



Odgovori anketirancev na vprašanje, kako ocenjujejo obstoječe možnosti prevoza z JPP.

Izzivi: Glavni izzivi javnega potniškega prometa v Logatcu so omejena dostopnost in slabša povezanost storitev. Številna postajališča niso ustrezno umeščena ali opremljena, nekatera naselja so brez rednih povezav, vozni redi pa so pogosto nezdržljivi z obveznostmi prebivalcev. Manjka tudi povezovanje z drugimi oblikami mobilnosti – od kolesarskih poti do parkirišč P+R – kar zmanjšuje privlačnost uporabe.



Priložnosti: Pozitivno je, da prebivalci jasno izražajo podporo razvoju javnega prevoza. To predstavlja dobro osnovo za izboljšave – zlasti na področju dostopnejših postajališč, boljših vozni redov in večje zanesljivosti. Poleg nadgradnje avtobusnih in železniških povezav se odpirajo priložnosti tudi za uvedbo sodobnih rešitev, kot so prevozi na zahtevo, souporaba vozil in digitalne platforme za povezovanje uporabnikov, kar bi bilo posebej uporabno na območjih z nižjo gostoto poselitve.



Prioritete: Izboljšanje povezanosti JPP z okoliškimi kraji, nadgradnja prevozov na klic ter ureditev in nadgradnja avtobusnih postajališč.

Motorni in mirujoči promet

Motorni promet je v Logatcu daleč prevladujoč način mobilnosti. Podatki potrjujejo visoko uporabo osebnih vozil – kar 93,8 % zaposlenih se na delo pripelje z avtomobilom, podobno pa kažejo tudi rezultati kordonskega štetja, saj avtomobili predstavljajo več kot 70 % vseh potovanj. Avtomobil je pogost način prihoda osnovnošolcev v šolo – 37,46 % jih v šolo pripeljejo starši, souporaba vozila pa predstavlja le 3,75 % vseh prihodov. Povprečna zasedenost avtomobilov je nizka (1,27 osebe v jutranji in 1,35 v popoldanski konici), kar povečuje število vozil na cestah in obremenjenost prostora.



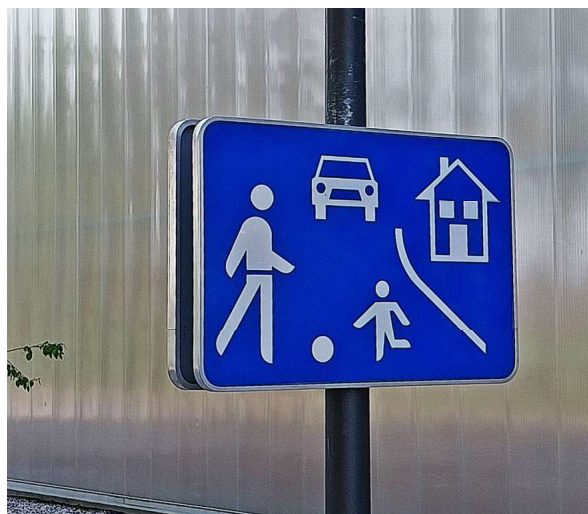
Zaradi velike odvisnosti od avtomobila so prometne obremenitve v občini visoke, še posebej na Tržaški cesti, kjer se križajo lokalni, tranzitni in tovorni tokovi. Prebivalci pogosto opozarjajo na hrup, onesnaženje in nevarnost, ki jo povzroča prekomeren tranzitni promet, predvsem tovorna vozila. Več kot 60 % anketirancev je količino tovrnega prometa ocenilo kot slabo ali zelo slabo.

Poseben izziv predstavlja mirujoči promet oziroma parkiranje. V središču Logatca in v bližini javnih ustanov primanjkuje ustrezno urejenih parkirišč, kar vodi v nepravilno parkiranje na pločnikih in drugih površinah, namenjenih pešcem ali ranljivim skupinam. Razpoložljivost parkirišč je prebivalci ocenjujejo kritično: 29,3 % jo vidi kot slabo, 22,4 % kot zelo slabo, le 15,1 % pa kot dobro ali zelo dobro. Poleg omejenega števila parkirišč je problematična tudi njihova prostorska umeščenost, saj pogosto ne odraža dejanskih potreb uporabnikov.

Izzivi: Občina Logatec se sooča z močno odvisnostjo od osebnega avtomobila, visokimi prometnimi obremenitvami in hkrati s pomanjkanjem urejenih parkirnih površin. Parkirni režimi niso prilagojeni potrebam različnih skupin (prebivalci, zaposleni, obiskovalci), sistem P+R pa še ni vzpostavljen. Takšne razmere zmanjšujejo pretočnost cest, povzročajo nepravilno parkiranje in dodatno obremenjujejo mestno jedro.



Priložnosti: Prebivalci izražajo podporo ukrepom, ki bi izboljšali stanje – od novih parkirišč do preglednejšega parkirnega režima. Posebna priložnost je vzpostavitev sistema Park & Ride (P+R), ki bi omogočil kombiniranje vožnje z avtomobilom in uporabo javnega prevoza ter zmanjšal pritisk osebnih vozil v središču. Kot dopolnilna rešitev se ponuja spodbujanje souporabe avtomobilov, saj nizka zasedenost vozil kaže na velik potencial za zmanjšanje števila vozil na cestah. S tem bi se izboljšala prometna pretočnost, povečala varnost in zmanjšali negativni vplivi motornega prometa na kakovost bivanja.



Prioritete: med glavnimi cilji so zmanjšanje preobremenjenosti mestnega središča ter deleža tovornega prometa v urbanem območju ter vzpostavitev manjkajoče povezave med industrijskima conama.

Načrtujemo promet, gradimo skupnost

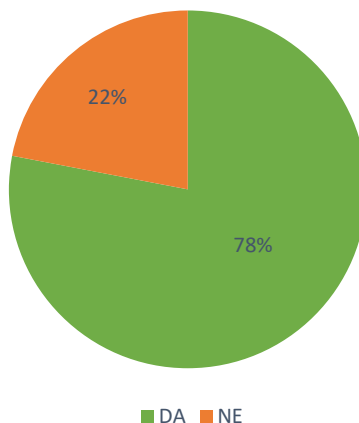
Celostno prometno načrtovanje je v občini Logatec prepoznano kot ena ključnih usmeritev za doseganje trajnostnih ciljev na področju mobilnosti. Gre za dolgoročen in usklajen pristop, ki združuje prometne, prostorske, okoljske in družbene vidike ter temelji na skupni viziji, jasno postavljenih strateških ciljih in usklajevanju ukrepov med različnimi oblikami mobilnosti.

Pomemben del tega procesa je tudi promocija trajnostne mobilnosti – spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza – ter ozaveščanje o njihovih koristih za kakovost življenja. S tem se krepi podpora občanov in povečuje sprejemljivost ukrepov.

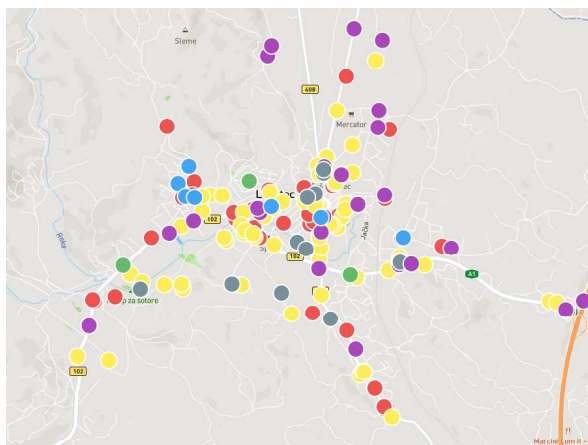
Učinkovitost celostnega načrtovanja temelji na vključevanju lokalnih deležnikov in občanov ter na stalnem dialogu, ki omogoča oblikovanje skupne vizije in krepitev zaupanja v spremembe. Na ta način postaja celostno prometno načrtovanje temeljni okvir za prehod v trajnostni prometni sistem.



Rezultati ankete kažejo, da je večina anketirancev (78%) pripravljena spremeniti svoje potovalne navade, če bi bili zagotovljeni ustrezni pogoji. To nakazuje na odprtost prebivalcev za prilagoditev, ki bi lahko podprla trajnostno mobilnost in zmanjšanje prometne obremenitve.



Odgovori anketirancev na vprašanje, če so pripravljeni spremeniti svoje potovalne navade, v kolikor bi bili zagotovljeni ustrezni pogoji.



V Občini Logatec bomo zasnovali novo Občinsko celostno prometno strategijo s katero bo občina izboljšala načrtovanje prometne infrastrukture ter odprla več prostora za trajnostno mobilnost. Zahvaljujemo se vam za sodelovanje.



Primer vključevanje javnosti in promocije v procesu priprave OCPS: spletna anketa, spletni zemljevid, dogodek na prostem in javna razprava.

Izzivi: Pri izvajanju celostnega prometnega načrtovanja se občina Logatec srečuje z različnimi izzivi. Med pomembnejšimi so omejena finančna sredstva in potreba po večji prometni kulturi sobivanja. Prav tako je prostor za izboljšave na področju ozaveščanja o prednostih trajnostne mobilnosti ter pri vključevanju vseh deležnikov – občinske uprave, javnih zavodov, gospodarstva in prebivalcev. Ker uspeh temelji na sodelovanju, bo krepitev teh vidikov ključna za dolgoročni napredek.

Priložnosti: Obenem pa se kažejo številne priložnosti za razvoj. Ena od njih je možnost pridobivanja evropskih in državnih sredstev za trajnostno mobilnost in razvoj infrastrukture. Velik potencial predstavlja tudi bolj usmerjena promocija hoje, kolesarjenja in javnega prevoza, saj lahko dolgoročno pripomore k spremembi potovalnih navad in večji podpori načrtovanim ukrepom. S tem se krepi tudi občutek skupnosti in pripravljenost za sodelovanje pri oblikovanju trajnostne prometne prihodnosti.

Prioritete: Ključni poudarki so zagotovitev dodatnih finančnih sredstev, krepitev sobivanja in prometne varnosti, povečanje sodelovanja deležnikov ter promocija in spodbujanje trajnostnih potovalnih navad.



1 2 3 4 5

Pet stebrov ukrepanja

Hoja

Strateško vodilo

Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo z ureditvijo varne in dosledno opremljene infrastrukture v mestu in okoliških krajih, ki omogočajo dostopnost za vse skupine prebivalcev.

Kvantifikacija ambicij

Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva staršev se poveča na 40%.

V nadaljevanju so ukrepi združeni v tri vsebinske svežnje, ki izhajajo iz strateškega vodila spodbujanja varne, dostopne in privlačne hoje kot osrednjega načina trajnostne mobilnosti. Takšna zasnova omogoča pregledno povezovanje posameznih ukrepov v celovite sklope, ki hkrati odgovarjajo na ključne potrebe skupnosti: varnost otrok na poti v šolo, dostopnost peš infrastrukture za vsakodnevne poti ter razvoj kakovostnih rekreacijskih povezav.



Svežnji izvajanja urepov

Varne peš poti

- Ureditev varnih pešpoti okoli šol (označitve, urbana oprema, postajališča);
- Umestitev novih prehodov za pešce na ključnih mestih v bližini šol;
- Nadgradnja prehodov in površin v skladu z zahtevami za ranljive skupine.

Namen svežnja je izboljšanje prometne varnosti otrok in mladostnikov na poti v šolo ter povečanje deleža poti, opravljenih peš. Ukrepi so usmerjeni v urejanje varnih, neprekinjenih in jasno označenih peš povezav v neposredni okolici vzgojno-izobraževalnih ustanov. Vključujejo postavitev dodatnih prehodov za pešce na prometno izpostavljenih točkah, jasno prometno signalizacijo ter namestitve urbane opreme na mestih, kjer otroci pogosto

prečkajo cesto. Poseben poudarek je namenjen zagotavljanju dostopnosti in varnosti za ranljive skupine, s ciljem vzpostavitve spodbudnega okolja za razvoj trajnostnih navad.

Dostopna in povezana peš infrastruktura

- Ureditev pločnikov in prehodov (dostopne, varne, osvetljene poti);
- Vzpostavitev neprekinjenih peš povezav med stanovanjskimi območji, storitvami in postajališči javnega prevoza.

Cilj tega svežnja je vzpostavitev celovite, dostopne in varne peš infrastrukture znotraj naselij in med njihovimi deli. Vključuje urejanje manjkajočih pločnikov, prenovu obstoječih pešpoti, izboljšanje osvetlitve, širine in površinske urejenosti ter zagotavljanje neprekinjenih povezav med stanovanjskimi območji, javnimi storitvami, postajališči in drugimi vsakodnevnimi cilji.

Rekreacijske in krožne poti

- Ureditev krožnih pešpoti pod Sekirico (rekreacijske poti, počivališča, usmerjevalna signalizacija);
- Vzpostavitev varnih in atraktivnih povezav med urbanim delom mesta in naravnim zaledjem.

Ta sveženj spodbuja hojo kot obliko aktivnega preživljanja prostega časa in lokalnega turizma. Ključen ukrep je ureditev krožnih pešpoti pod Sekirico, z vključitvijo usmerjevalne signalizacije, počivališč, zasaditev in urbane opreme za udobje uporabnikov. Z vzpostavitvijo atraktivnih, naravno umeščenih poti se poveča dostopnost rekreativnih površin in spodbuja zdrav življenjski slog v vseh starostnih skupinah.

Kolesarjenje

Strateško vodilo

Zagotavljanje urejenih, vzdrževanih kolesarskih poti. Povezana mreža kolesarskih poti naj omogoča neprekinjen dostop znotraj mesta, med naselji in s sosednjimi občinami.

Kvantifikacija ambicij

Delež in obseg uporabe prometnega načina – kolesarjenje na glavnih prometnicah v občini se poveča na 1%.

Predlagani ukrepi so združeni v tri tematske svežnje, ki izhajajo iz strateškega vodila razvoja kolesarjenja kot varnega, dostopnega in privlačnega prometnega načina. Takšna razporeditev omogoča pregledno povezovanje ukrepov glede na njihov namen: izboljšanje osnovne kolesarske infrastrukture, krepitev regionalne povezanosti ter vzpostavitev podpornih rešitev, ki povečujejo udobje in privlačnost uporabe kolesa v vsakdanjem življenju.

Svežnji izvajanja urepov

Sklenjena in varna kolesarska infrastruktura

- Ureditev kolesarskih poti
- Prenova kolesarskih stez
- Izgradnja in dograditev pločnikov in kolesarskih poti
- Zaris pasov za kolesarje – »share space«

Sveženj naslavlja temeljne infrastrukturne pogoje za varno in udobno vsakodnevno kolesarjenje. Vključuje ureditev in prenovo obstoječih kolesarskih poti ter dograditev manjkajočih povezav, vključno s pločniki, kjer so potrebni za skupno rabo. Zaris pasov za kolesarje v območjih z mešanim prometom (t. i. »share space«) omogoča boljšo izrabo obstoječega prostora v naseljih, kjer gradnja ločenih stez ni izvedljiva. Sklenjeno in dobro vzdrževano omrežje bistveno prispeva k večji varnosti, preglednosti in uporabi kolesa v vsakodnevnom prometu.

Medobčinska povezljivost

- Vzpostavitev poti med sosednjimi občinami (npr. sodelovanje s sosednjimi občinami)

Namen svežnja je izboljšanje regionalne kolesarske povezanosti s poudarkom na povezovanju občine Logatec s sosednjimi občinami, zlasti Vrhniko. Vzpostavitev varnih, neprekinjenih in prometno ločenih kolesarskih poti na medobčinskih relacijah spodbuja uporabo kolesa za vsakodnevne migracije, zmanjšuje motorni promet ter krepi funkcionalne in družbeno-gospodarske povezave med lokalnimi središči. Takšne povezave predstavljajo ključen prispevek k razvoju trajnostne mobilnosti na regijski ravni in omogočajo občanom dostopnejše, varnejše in okolju prijaznejše oblike prevoza.

Podporna infrastruktura in storitve

- Postavitev kolesarnic in parkirišč za kolesa
- Vzpostavitev izposoje e-koles za rekreativni namen

Ta sveženj nadgrajuje osnovno kolesarsko infrastrukturo z dopolnilnimi funkcionalnimi rešitvami, ki pomembno prispevajo k povečanju dostopnosti, udobja in privlačnosti kolesarjenja. Vključuje vzpostavitev sistema za izposajo električnih koles, namenjenega rekreativni in turistični rabi, ter ureditev varnih kolesarnic in parkirišč za kolesa na strateških lokacijah. Takšna infrastruktura krepi uporabnost kolesarjenja pri vsakodnevnih poteh ter spodbuja prebivalce k večji uporabi trajnostnih načinov mobilnosti.



Javni potniški promet

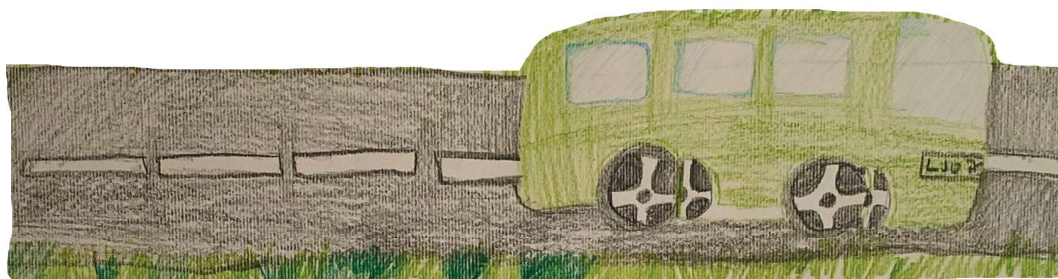
Strateško vodilo

Izboljšanje dostopnosti, s poudarkom na ureditvi manjkajočih postajališč ter vzpostavitvijo novih povezav do pomembnih točk v mestu.

Kvantifikacija ambicij

Število avtobusnih prevozov z središča mesta se do leta 2032 poveča 5 prevozov.

V nadaljevanju so ukrepi, ki izhajajo iz strateškega vodila razvoja javnega potniškega prometa kot dostopnega, učinkovitega in vključujočega sistema, združeni v tri vsebinske svežnje. Ti se med seboj dopolnjujejo in celovito naslavljajo ključne izzive: zagotavljanje kakovostne in varne infrastrukture, povečanje zanesljivosti in konkurenčnosti storitev ter oblikovanje prilagojenih rešitev za ranljive skupine prebivalcev. Takšna razporeditev omogoča jasen pregled ukrepov in njihovo usklajeno izvajanje v smeri trajnostne mobilnosti.



Svežnji izvajanja urepov

Dostopnost in kakovost infrastrukture javnega prometa

- Ureditev avtobusnih postajališč (klopi, nadstrešnice ipd.)
- Nova avtobusna postaja pri Zapolju

Ta sveženj vključuje prostorsko in funkcionalno nadgradnjo avtobusne infrastrukture, s ciljem zagotoviti varna, udobna in uporabnikom prijazna postajališča. Posebna pozornost je namenjena zagotavljanju dostopnosti tudi v manj dostopnih ali gospodarsko pomembnih območjih, kot je Zapolje, kjer poleg industrijske dejavnosti delujejo tudi zdravstvene storitve in športne aktivnosti, kar dodatno povečuje potrebo po kakovostnih povezavah.

Učinkovitost in pogostost prevozov

- Povečanje frekvence avtobusnih in železniških prevozov

Namen svežnja je izboljšanje časovne usklajenosti in zanesljivosti javnega prevoza ter prilagoditev urnikov dejanskim potrebam prebivalcev. Večja pogostost povezav omogoča konkurenčnost JPP v primerjavi z osebnimi vozili in spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Prilagojeni prevozi za ranljive skupine

- Krepitev javnih prevozov na klic ter uvedba prevoza na klic za ranljive skupine

Ta sveženj naslavlja mobilnost starejših, otrok, oseb z oviranostmi ter drugih skupin brez dostopa do osebnega prevoza. Sistem »prevoz na klic« predstavlja nadgradnjo obstoječih rešitev s prilagodljivimi, lokalno odzivnimi in vključujočimi oblikami prevoza, prilagojenimi potrebam uporabnikov. Omogoča zagotavljanje osnovne mobilnosti na območjih z nižjo poseljenostjo, hkrati pa prispeva k večji socialni vključenosti ter poveztivosti z drugimi oblikami trajnostnega prometa (JPP, kolesarjenje). Nadgradnja vključuje tudi digitalno podprto upravljanje prevozov in možnost integracije z lokalnimi storitvami (npr. zdravstvom, oskrbo, izobraževanjem).



Motorni in mirujoči promet

Strateško vodilo

Razbremenitev mestnega središča z motornim prometom ter vzpostavitev manjkajoče povezave med industrijskima conama. Učinkovito načrtovanje prometnih režimov, znižanje hitrosti v urbanih območjih in preusmeritev tovornega prometa na ustrezne poti.

Kvantifikacija ambicij

Delež in obseg motornega prometa na glavnih cestah v občini ostane enak in se ne povečuje.

V skladu s strateškim vodilom trajnostnega urejanja motornega prometa so predlagani ukrepi razdeljeni v dva vsebinska svežnja. Prvi se osredotoča na umirjanje prometa in zagotavljanje večje varnosti v naseljih, zlasti v okolici šol in drugih občutljivih območij. Drugi sveženj zajema razvoj ključnih prometnih povezav, katerih namen je izboljšati pretočnost in dostopnost ter razbremeniti mestno središče. Takšna razporeditev omogoča usklajeno obravnavo tako lokalnih kot širših prometnih izzivov.

Svežnji izvajanja urepov

Umirjanje prometa in varnost v naseljih

- Prepoved avtomobilov in omejitev hitrosti na 30 km/h
- Ureditev okolice šol (urbana oprema)
- Umirjanje prometa (umirjanje prometa s sistemskimi in regulativnimi ukrepi)

Sveženj vključuje ukrepe za izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje hitrosti motornega prometa v naseljih, zlasti v bližini šol. Ključni elementi so uvedba območij z omejitvijo hitrosti ter prepoved prometa z avtomobili na določenih lokacijah, ureditev okolice šol z vidno signalizacijo in talnimi označbami ter preoblikovanje prometnega režima z infrastrukturnimi rešitvami za umirjanje prometa.

Povezovalna infrastruktura za motorni promet

- Povezovalna cesta Kalce – AC Lom
- Povezovalna cesta Zapolje – Rovtarska cesta
- Povezovalna cesta med obrtnima conama

Ta sveženj vključuje razvoj ključne cestne infrastrukture, ki bo razbremenila mestno središče in izboljšala pretočnost prometa. Vzpostavitev manjkajočih prometnih povezav bo omogočila boljšo dostopnost industrijskih in obrtnih con ter zmanjšala pritisk motornega prometa v urbanem jedru.

Razvoj parkirne infrastrukture in souporabe

- Izgradnja parkirne hiše v centru mesta
- Parkirišče na priključku AC - car pooling
- P+R sistem (z dostopom do glavnih avtobusnih postajališč)
- Vzpostavitev parkirnega režima

Ta sveženj ukrepov zajema razvoj in urejanje parkirne infrastrukture v občini Logatec, s ciljem razbremenitve mestnega središča in spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti. Predvideni ukrepi vključujejo vzpostavitev parkirnega režima, gradnjo parkirne hiše v centru mesta, ureditev parkirišča za sopotništvo (car pooling) ob avtocestnem priključku ter vzpostavitev sistema Park & Ride z navezavo na glavna avtobusna postajališča. Z ukrepi se krepi povezovanje osebnega prometa z javnim potniškim prometom ter spodbuja souporaba vozil, kar prispeva k manjši prometni obremenjenosti, boljši dostopnosti in višji kakovosti bivanja.



Celostno prometno načrtovanje

Strateško vodilo

Zagotovitev finančnih sredstev in spodbujati razvoj kulture sobivanja ter povečati poudarek na promociji, ozaveščanju.

Kvantifikacija ambicij

Število akcij ali dogodkov na področju ozaveščanja se poveča vsaj za 1.

V skladu s strateškim vodilom celostnega in vključujočega načrtovanja trajnostne mobilnosti so ukrepi združeni v dva vsebinska svežnja. Prvi se osredotoča na sistematično spremljanje izvajanja prometne strategije, finančno načrtovanje in povezovanje na regijski ravni, drugi pa na promocijo trajnostne mobilnosti ter aktivno vključevanje javnosti. Takšna zasnova zagotavlja hkrati strokovno podprt razvoj in širšo družbeno podporo ukrepom.



Svežnji izvajanja urepov

Načrtovanje, spremljanje in usklajevanje izvajanja OCPS

- Spremljanje kazalnikov OCPS (letno, poročanje)
- Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti
- Sodelovanje pri izdelavi regijske celostne prometne strategije

Sveženj vključuje sistematično spremljanje napredka izvajanja prometne strategije, redno poročanje o doseženih rezultatih ter zagotovitev proračunske podpore za izvedbo načrtovanih ukrepov. Poleg tega predvideva sodelovanje v regijskem kontekstu, kar omogoča usklajenost načrtovanja na medobčinski ravni.

Promocija in vključevanje javnosti

- Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre, npr. Evropski teden mobilnosti
- Zagotovitev vključevanja javnosti v vseh fazah priprave večjih projektov

Sveženj je usmerjen v krepitev prepoznavnosti trajnostne mobilnosti in vzpostavitev dolgoročnega dialoga z javnostjo. Ključni elementi vključujejo redne promocijske in ozaveščevalne kampanje – npr. Evropski teden mobilnosti – ki spodbujajo spremembe potovalnih navad ter širijo razumevanje o okoljskih, družbenih in zdravstvenih koristih trajnostnega prometa. Vzporedno se spodbuja aktivno vključevanje prebivalcev v faze načrtovanja, kar prispeva k večji legitimnosti, sprejetosti in učinkovitosti ukrepov.



1 2 3 4 5

Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Za doseganje ciljev občinske celostne prometne strategije so bili oblikovani trije možni scenariji razvoja trajnostne mobilnosti, ki so se razlikovali po hitrosti uvajanja in obsegu ukrepov. Analize so pokazale, da hitra uvedba zgolj mehkih ukrepov brez infrastrukturnih izboljšav prinaša le omejene rezultate, medtem ko zgodnje obsežne investicije pomenijo veliko finančno obremenitev in zmanjšano prilagodljivost na dejanske potrebe.

Občina Logatec se je zato odločila za uravnotežen pristop – postopno izvajanje mehkih in infrastrukturnih ukrepov v sedemletnem obdobju. Takšna zasnova omogoča stabilno financiranje, usklajenost z drugimi razvojnimi dokumenti ter sprotno prilagajanje novim razmeram in potrebam prebivalcev.

Ukrepi so predstavljeni po posameznih stebrih in povezani v svežnje. Za vsak ukrep so določeni zahtevnost ukrepa, predviden čas izvedbe, strošek izvedbe, možni viri financiranja ter nosilec ukrepa, ki nosi odgovornost za njegovo izvedbo.

Zahtevnost izvedbe ukrepa je določena na podlagi tehnične zahtevnosti, pri čemer en (+) v tabelah pomeni nezahteven ukrep, trije (+++) pa zelo zahteven ukrep za izvedbo. Tako so mehki ukrepi strategije navadno manj zahtevni, infrastrukturni ukrepi, ki zahtevajo velike finančne vložke in intenzivno usklajevanje z deležniki pa bolj zahtevni.

Najpomembnejši vir financiranja ukrepov je občinski proračun, pomembna vira sredstev za realizacijo pa so tudi državna in evropska sredstva.

Višina predvidenih stroškov je okvirno ocenjena, saj za določene projekte ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije oz. ocena stroškov temelji na trenutnih vrednostih, ki pa se lahko prihodnjih letih bistveno spremenijo, zato ocene stroškov za dolgoročne ukrepe praviloma niso podane. Izvedba posameznih ukrepov v akcijskem ukrepu pa ne zahteva finančnega vložka ali pa so sredstva zagotovljena v okviru rednih sredstev občinskega proračuna.

Odgovornost izvedbe večine ukrepov nosi Občina, v nekaterih primerih pa nosi odgovornost država (Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo), Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, prevozniki JPP, podjetja in drugi zunanji izvajalci.

Hoja

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Varne šolske poti	
Ureditev varnih pešpoti okoli šol (označitve, postavitve urbane opreme, opreme za postajališča,...)	+
Ureditev pločnikov in prehodov (kot npr.: Laze, Tržaška cesta, Grčarevec, Hotedršica)	++
Prilagoditve za ranljive skupine (taktilne oznake, klopi, klančine,...)	+
Umestitev novih prehodov za pešce na ključnih mestih (kot npr.: Martinj hrib, Hotedršica)	++
Ureditev peš cone v centru Logatca	+
Rekreacijske in krožne poti	
Ureditev rekreacijskih pešpoti (Gornjelogaški grad, Sekirica)	+++

	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina+RS	občina+RS	2025-2032	50.000 EUR
	občina+DRSI	občina+DRSI	2026	400.000 EUR
	občina	Občina + RS	2025-2032	50.000 EUR
	občina+RS	občina+RS	2027	300.000 EUR
	občina	občina	2032	200.000 EUR
	občina	občina	2031+	100.000 EUR

Kolesarjenje

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Sklenjena in varna kolesarska infrastruktura	
Ureditev kolesarskih poti (kot npr.: Logatec, Hotedršica, Rovte)	+++
Prenova kolesarskih stez (kot npr.: Tržaška cesta, Hotedršica)	+++
Izgradnja in vzpostavitev sklenjenih kolesarskih poti (kot npr.: krožišče MOL, Hotedršica)	+++
Zaris pasov za kolesarje - share space	++
Medobčinska povezljivost	
Vzpostavitev kolesarske poti med sosednjimi občinami (navezava na občino Vrhnika)	+++
Podporna infrastruktura in storitve	
Vzpostavitev izposoje e-koles za rekreativni namen	+
Postavitev kolesarnic in parkirišč za kolesa (ob javnih ustanovah, Kulturni dom, postaje in druge točke)	+

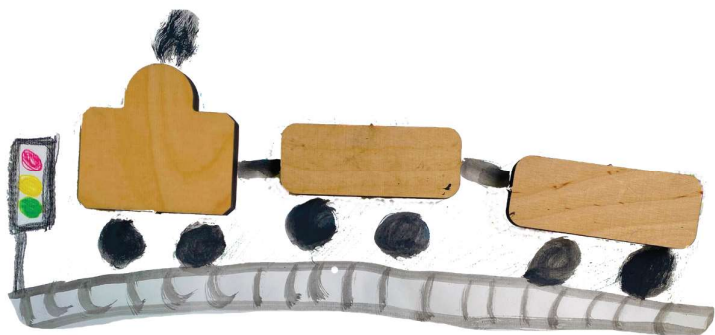
	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina	občina	2031+	100.000 EUR
	občina+RS	občina+RS	2031+	300.000 EUR
	občina+RS	občina+RS	do 2032	2.000.000 EUR
	občina	občina+RS	do 2032	100.000 EUR
	občina+RS+ Občina Vrhnika	občina+RS	2031+	2.000.000 EUR
	občina	občina	2025	5.000 EUR/ leto
	občina+RS (EU sred- stva)	občina+RS (EU sredstva)	2026-2032	20.000 EUR

Javni potniški promet

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Dostopnost in kakovost infrastrukture javnega prometa	
Ureditev avtobusnih postajališč (talne oznake, klopi, nadstrešnice in druga urbana oprema)	+
Nova avtobusna postaja pri Zapolju	++
Učinkovitost in pogostost prevozov	
Povečanje števila avtobusnih voženj in železniških povezav ter prilagoditev voznih redov	+
Prilagojeni prevozi za ranljive skupine	
Nadgradnja javnih prevozov na klic ter prevoz na klic za ranljive skupine	+

	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina	občina	2025-2032	300.000 EUR
	RS (+občina)	RS (+občina)	2032	300.000 EUR
	občina + država (DUJP)	občina	2025-2032	/
	občina	občina	2025-2032	30.000 EUR/ leto



Motorni in mirujoči promet

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Umirjanje prometa in varnost v naseljih	
Prepoved avtomobilov in omejitev hitrosti na 30 km/h (kot npr.: Cankarjeva ulica)	++
Umirjanje prometa v okolici šol - urbana oprema	+
Umirjanje prometa (umirjanje prometa s sistemskimi in regulativnimi ukrepi)	+
Povezovalna infrastruktura za motorni promet	
Vzpostavitev povezovalne ceste Kalce - AC Lom	+++
Vzpostavitev povezovalne ceste Zapolje - Rovtarska cesta	+++
Vzpostavitev povezovalne ceste med obrtnima conama	+++
Razvoj parkirne infrastrukture in souporabe	
Izgradnja parkirne hiše v centru mesta	+++
Parkirišče na priključku AC - car pooling	++
Vzpostavitev parkirnega režima	++
P+R sistem (z dostopom do glavnih avtobusnih postajališč)	+++

	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina	občina	2031+	10.000 EUR
	občina	občina	2025-2032	10.000 EUR
	občina	občina	2025-2032	50.000 EUR
	občina+RS	občina+RS	2031+	10.000.000 EUR
	občina+RS	občina+RS	2031+	10.000.000 EUR
	občina+RS	občina+RS	2031+	10.000.000 EUR
	občina+zunanji investitor	občina+zunanji investitori	2032+	2.000.000 EUR
	občina+DARS (RS)	občina+RS	2032	100.000 EUR
	občina	občina	2025-2032	20.000 EUR
	občina	občina	2030	120.000 EUR

Celostno prometno načrtovanje

Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Načrtovanje, spremljanje in usklajevanje izvajanja OCPS	
Spremljanje kazalnikov OCPS (letno, poročanje)	+
Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	+
Sodelovanje pri izdelavi regijske celostne prometne strategije	+
Promocija in vključevanje javnosti	
Promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije za vse stebre, vključno s sodelovanjem v Evropskem tednu mobilnosti	+
Za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotovitev vključevanja javnosti	+

	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina	občina	2025-2032	1.500 EUR/ leto
	občina	občina	2025-2032	/
	občina	občina	2025-2032	/
	občina	Občina+EU sredstva	2025-2032	5.000 EUR/ leto
	občina	občina	2025-2032	/



