

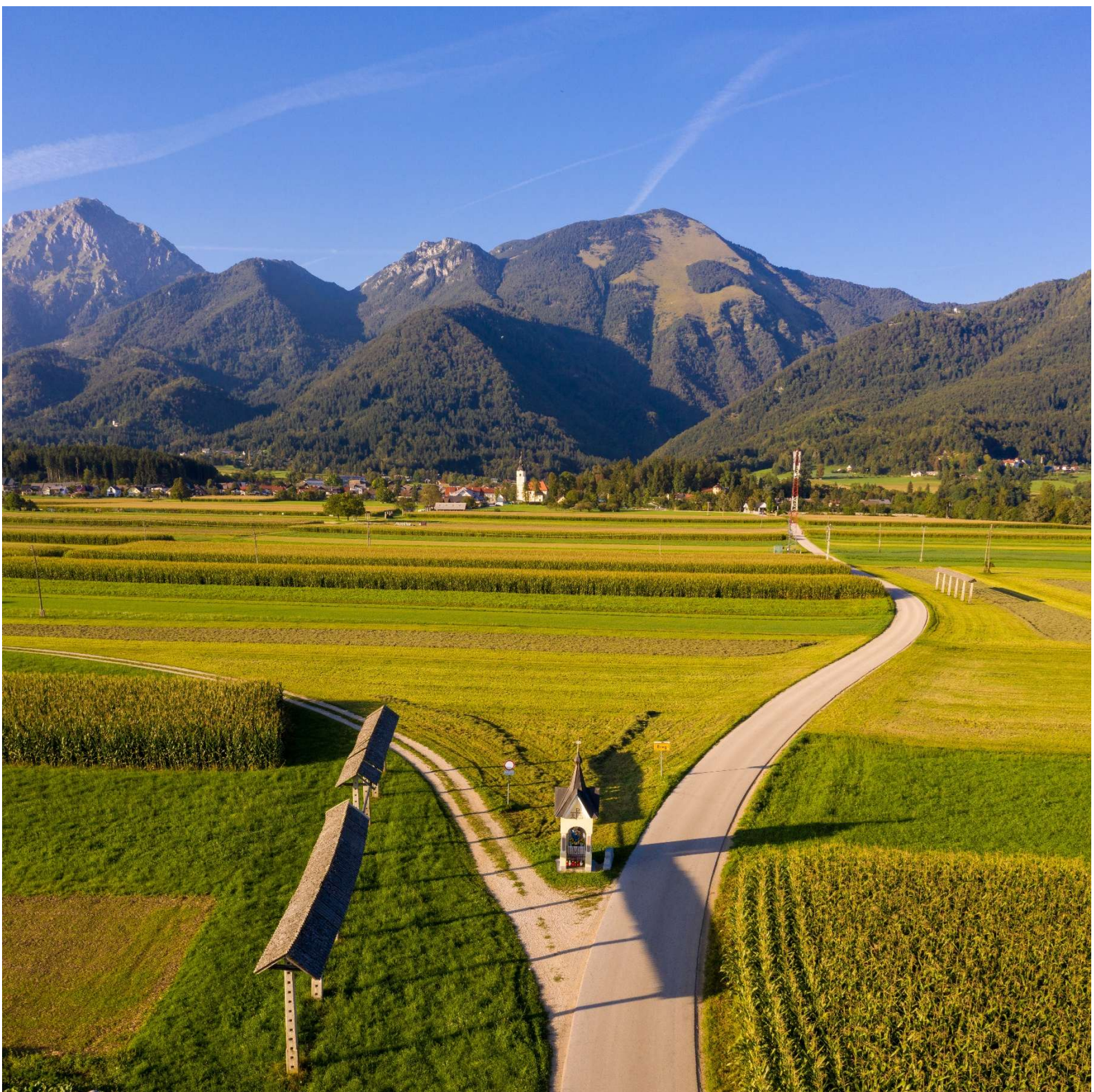
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PREDDVOR





Sofinancira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PREDDVOR





1. Uvod

Nekdanja norveška predsednica vlade Gro Harlem Brundtland je dejala: »*Trajnostni razvoj pomeni izpolnjevanje potreb sedanosti, ne da bi ogrozili sposobnost prihodnjih generacij, da izpolnijo svoje potrebe.*«

Njena misel poudarja, da je pomembna uravnoveščenost med gospodarskim razvojem, varovanjem okolja in socialne pravičnosti, da bi zagotovili boljšo prihodnost za vse.

Ta misel je bila zapisana že leta 1987, v poročilu Svetovne komisije za okolje in razvoj (WCED) z naslovom »Naša skupna prihodnost«. Od takrat si ta komisija prizadeva za uskladitev spodbujanja gospodarske blaginje s socialno vključenostjo in s skrbjo do okolja ter služi kot podlaga za vse politike in pobude Evropske unije (EU). Trajnostni razvoj je uradno eden od dolgoročnih ciljev EU v skladu s 3. členom Pogodbe o Evropski uniji¹. Med cilje k trajnostnemu razvoju spadajo izdelave občinskih celostnih prometnih strategij (OCPS) – med njimi tudi OCPS Občine Preddvor, ki jo je v dobrem letu dni pripravila Občina Preddvor.

Temeljni namen OCPS je oblikovanje uravnoveščenega, varnega, dostopnega in okolju prijaznega prometnega sistema na ravni občine. OCPS temelji na načelih trajnostne mobilnosti in celostnega prostorskega načrtovanja ter predstavlja ključno orodje pri usmerjanju razvoja mobilnosti v občini v skladu s potrebami prebivalcev, gospodarskih subjektov in naravnega okolja.

OCPS predstavlja izhodišče za pridobivanje sredstev za področje prometnega načrtovanja iz nacionalnih in evropskih virov.

Trajnostna prometna politika omogoča oblikovanje dolgoročne vizije razvoja prometa, ki ne temelji zgolj na povečevanju cestne infrastrukture, temveč daje prednost rešitvam, ki zmanjšujejo negativni vpliv prometa na okolje, povečujejo prometno varnost ter izboljšujejo kakovost bivanja vseh prebivalcev. To se omogoča s spodbujanjem kombiniranja različnih prometnih načinov (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, osebni promet), kar vodi k večji fleksibilnosti, učinkovitosti in zmanjšani odvisnosti od avtomobilskega prometa.

Občinska celostna prometna strategija Občine Preddvor je strateški dokument, ki zapisan v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN)², nacionalnimi smernicami³ in evropskimi dokumenti, kot so Strategija za trajnostno mobilnost EU⁴ in Zeleni dogovor⁵. Povezuje se z občinskim prostorskim načrtom⁶ (OPN), Strategijo razvoja Slovenije 2030⁷ in regionalnimi dokumenti Gorenjske⁸. OCPS ni skladna le s strateškimi dokumenti, temveč tudi z željami in potrebami občanov in občanov Občine Preddvor. Vse to omogoča celovit razvoj občine in njeno boljšo povezanost v regiji.

¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2bf140bf-a3f8-4ab2-b506-fd71826e6da6.0023.02/DOC_1&format=PDF

² Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN), Uradni list RS, št. 130/22, <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607>

³ Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (2023), <https://www.sptm.si/gradiva/smernice>

⁴ Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=FR>

⁵ Evropski zeleni dogovor; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>

⁶ Kot je Sklep o začetku priprave sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta - spremembe št. 1 (krajše: SD OPN – št.1) dostopen na <https://www.preddvor.si/act/38332> in drugi sklepi

⁷ Strategija razvoja Slovenije 2030, dostopna na https://www.gov.si/assets/ministrstva/MKRR/Strategija-razvoja-Slovenije-2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf

⁸ REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM GORENJSKE 2021–2027, https://www.gov.si/assets/ministrstva/MKRR/RRR/RRP-2021_2027/RRP-Gorenjske-razvojne-regije.pdf





Ali ste vedeli, da ima Evropski zeleni dogovor, postavljen cilj 90 % zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050?

Za izdelavo OCPS je bila vzpostavljena organizacijska struktura:

- koordinatorka OCPS, Metka Černe, odgovorna za potek celotnega procesa,
- ožja delovna skupino iz vrst občinske uprave,
- širša delovna skupina, v kateri so bili predstavniki javnih zavodov, krajevnih skupnosti, civilne družbe, izobraževalnih ustanov in podjetij in
- strokovna skupina, ki jo je vodila Gorenjska gradbena družba d.d. in je bila izbrana kot zunanji izvajalec, odgovoren za vsebinsko in tehnično pripravo dokumenta.

Ta organizacijska struktura je omogočila različna usklajevanja ter je vzpostavila strokovno podprt proces priprave OCPS, v katerem so bili vključeni mnogi prebivalci Občine Preddvor.





1. Uvod

Faze priprave strategije so bile razdeljene glede na nacionalne smernice v več med seboj povezanih sklopov:

Sklop A: Ureditev pogojev za delo, kjer se je izdelava OCPS predstavila županu, občinskemu svetu in upravi. Dogovorilo se je o načinu dela in potrditvi organizacijske strukture in pripravil se je načrt izdelave OCPS.

Sklop B: Vzpostavitev procesa je faza, ki je povezala ljudi in različna območja obravnave in odgovornosti ter določilo način sodelovanja in vključevanja ključnih deležnikov.

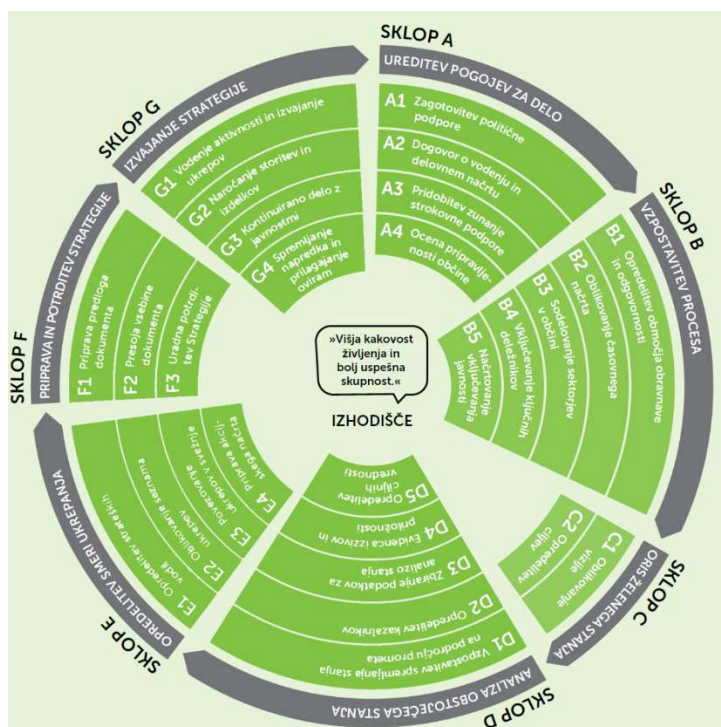
Sklop C: Oris želenega stanja je dal temelj OCPS, kjer so se določili vizija in cilji OCPS.

Sklop D: Analiza obstoječega stanja je bila faza zbiranja podatkov obstoječega stanja v prometu preko anket, intervjujev, terenskih ogledov, štetjem prometa in tudi s pregledom skladnosti z drugimi strateškimi dokumenti (lokalni, regijski, državni, EU).

Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja, je faza, kjer se je podal akcijski načrt z ukrepi OCPS, časovni okvir, oceno stroškov in možnosti virov financiranja.

Sklop F: Priprava in potrditev Strategije je sklop, kjer se je oblikoval končni dokument OCPS in dal v potrditev občinskemu svetu Občine Preddvor. Izdelava OCPS se je tudi dala v pregled presojevalcu, ki je dodatno potrdil, da OCPS izpolnjuje pogoje glede na nacionalne smernice.

Sklop G: Izvajanje Strategije, ki sledi dvema procesoma: proces izvajanja akcijskega načrta (kratkoročni pogled) ter proces rednega posodabljanja in nadgrajevanja Strategije (dolgoročni pogled). Pri tem so koristni kazalniki, ki beležijo napredek in izkušnje ter prepoznavajo izzive. Poleg izvajanja strategije se poskrbi za obveščanje javnosti glede OCPS, ozaveščanje in usklajevanje. Ta preplet dogodkov bo s to strategijo potekal vse do konca leta 2031.



Slika 1 Postopek priprave OCPS glede na Nacionalne smernice

OCPS ne bi bilo, če ne bi bila vključena javnost. Pri vseh sklopih je bila javnost aktivna, saj je konstruktivno sodelovala na različnih delavnicah, anketah, razpravah in razstavah. Odprt pristop javnosti je zagotovil, da strategija odraža resnične potrebe in pričakovanja prebivalcev ter zagotavlja večjo legitimnost in podporo pri izvedbi ukrepov.





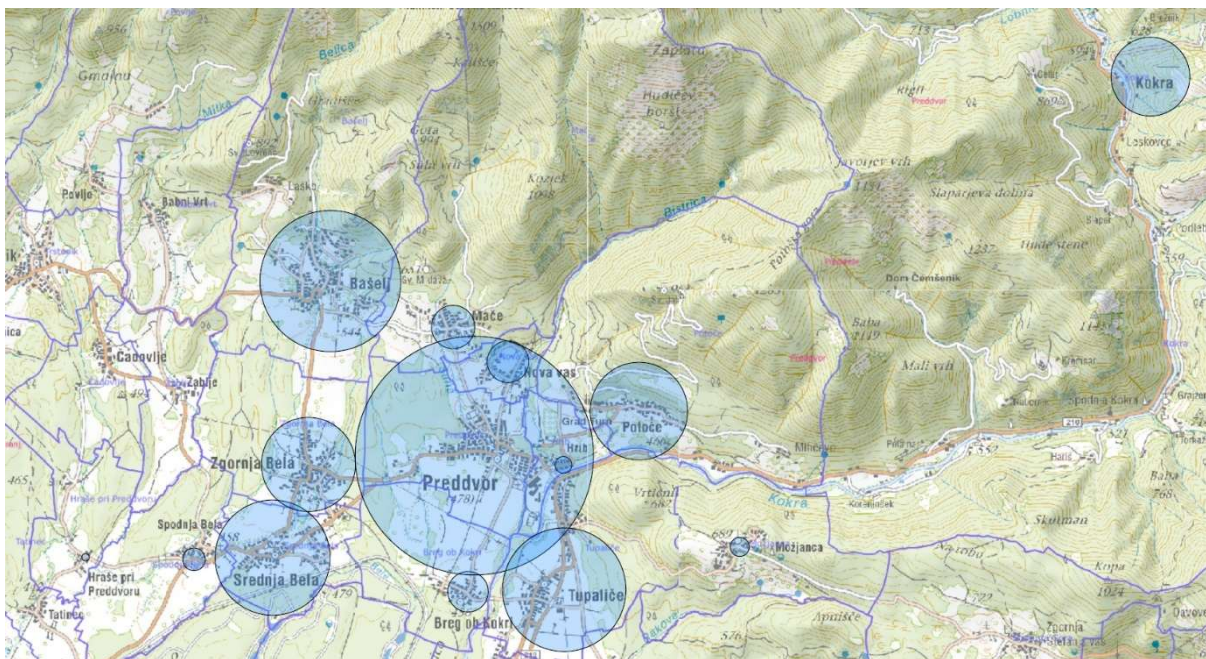
2. Pregled obstoječega stanja

Temelj za učinkovito oblikovanje občinske celostne prometne strategije je natančna analiza trenutnega stanja. Ta razkrije prednosti, izzive in priložnosti prometnega sistema. V Občini Preddvor je bila analiza izvedena z uporabo anket, intervjujev, terenskih ogledov, štetij prometa, GIS analiz ter pregleda strateških in prostorskih dokumentov.

Demografske in družbene značilnosti

Občina Preddvor je manjša slovenska občina, ki se razprostira na sorazmerno velikem območju, 87 km², z razpršeno poselitvijo, a hkrati z zgoščenimi središči družbenega življenja v naseljih, kot so Preddvor, Bašelj, Zgornja in Spodnja Bela ter Tupaliče.

Po zadnjih podatkih⁹ ima občina 3.865 prebivalcev, razdeljenih v 14 naselij: Bašelj, Breg ob Kokri, Hraše pri Preddvoru, Hrib, Kokra, Mače, Možjanca, Nova vas, Potoče, Preddvor, Spodnja Bela, Srednja Bela, Tupaliče, Zgornja Bela. Število prebivalcev na velikost območja predstavlja nizko gostoto prebivalstva (manj kot 100 prebivalcev/km²). Gostota prebivalstva tako predstavlja izziv za ekonomično zagotavljanje javnega potniškega prometa in kolesarske infrastrukture.



Slika 2 Večji del občine Preddvor z naselji in njihovo poseljenostjo; zemljevid vir: <https://ipi.eprstor.gov.si/>

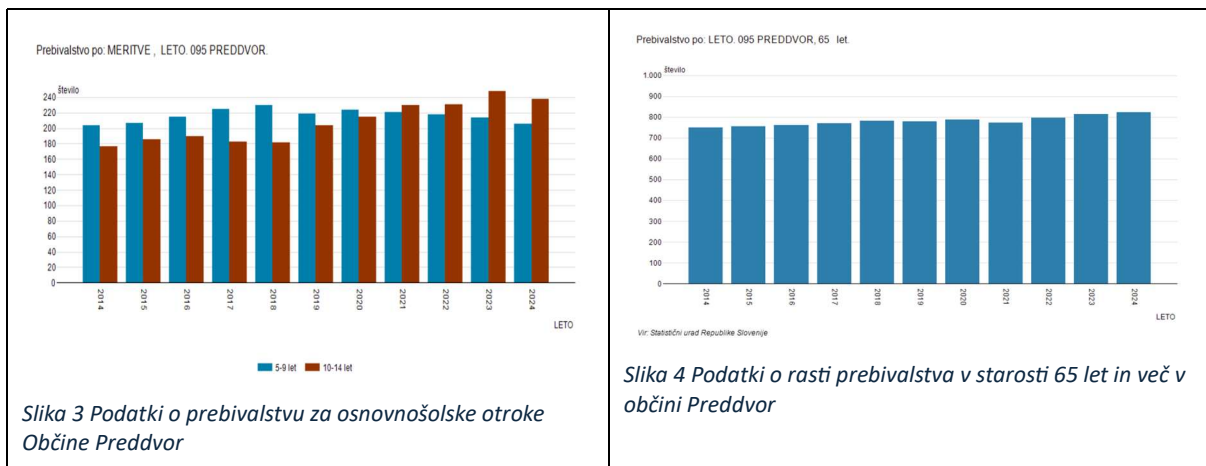
Demografska struktura kaže na postopno staranje prebivalstva, kar je primerljivo z nacionalnimi trendi. A hkrati občina beleži večje število mladih družin in otrok v osnovnošolski populaciji, kar povečuje potrebo po varnih šolskih poteh, dostopnem javnem potniškem prometu ter po infrastrukturi za pešce in kolesarje, primerni za vse generacije.

⁹ Vir RS Statistični urad za leto 2024.





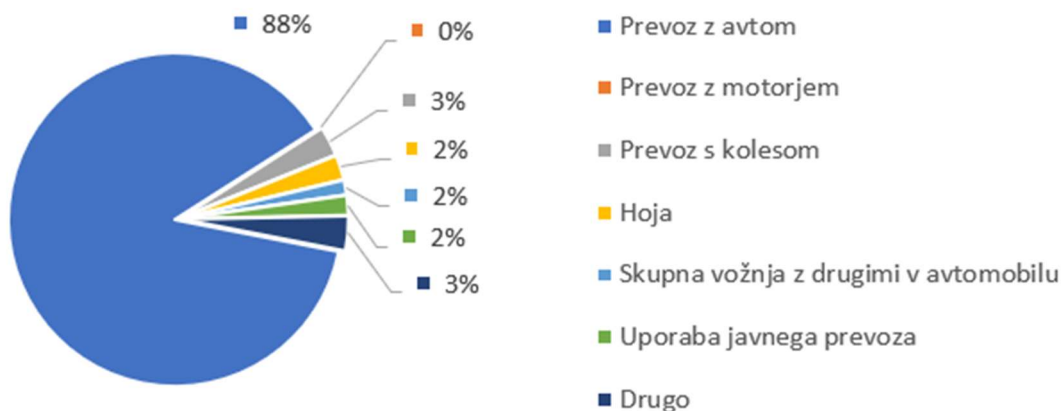
2. Pregled obstoječega stanja



Zaposlitveni trendi in mobilnost

Prevladujoča oblika zaposlitve občanov je vezana na dnevno migracijo v sosednje občine – zlasti Mestno občino Kranj, Šenčur, pa tudi širše v osrednjeslovensko regijo (v mestno občino Ljubljana).

Zaradi te razpršene delovne mobilnosti je delež dnevnih voženj z osebnim avtomobilom izjemno visok. Anketa o prometu v občini Preddvor je pokazala, da 88 % občanov za pot v službo ali šolo uporablja osebni avtomobil. To ustvarja prometne konice ob jutranjih in popoldanskih urah in s tem večje tveganje za prometne nesreče na lokalnih cestah in izrazite okoljske vplive (emisije, hrup, obremenjenost infrastrukture).



Slika 5: Način vsakodnevnega mobilnosti (premikanja) v občini Preddvor; rezultati Ankete o prometu v občini Preddvor

Družbene značilnosti in prostor

Preddvor je občina z močno razvitim občutkom za lokalno pripadnost in aktiven družbeni utrip. V občini delujejo številna društva (npr. kulturna, gasilska, športna, planinska, lovška, skavtsko gibanje), ki so pomemben element lokalne mobilnosti, saj generirajo priložnostna potovanja ob dogodkih in dejavnostih. Mobilnost tako ni vezana zgolj na delo in šolo, temveč tudi na prostorsko pogojene oblike druženja in družbene vključenosti.





Turistični vpliv

Občina z okolico Črnave in dostopi do Storžiča ter Jezerskega predstavlja turistično prepoznano območje. Obiskovalci prihajajo predvsem z avtomobili, kar dodatno obremenjuje prometno infrastrukturo – zlasti v poletnih mesecih in ob koncih tedna.

Demografske in družbene značilnosti Občine Preddvor kažejo na večplastne potrebe – od zagotavljanja dostopnosti za razpršeno populacijo, do prilagajanja mobilnosti za otroke, starejše in obiskovalce. Ravno zaradi takšne raznolikosti se je pri oblikovanju občinske prometne strategije zahteval celosten in socialno občutljiv pristop, ki promet ne obravnava kot tehnično vprašanje, temveč kot ključno komponento kakovosti bivanja.

Opis obstoječe prometne infrastrukture



Slika 6: Občina Preddvor z lokalnimi in javnimi potmi ter z državno cesto

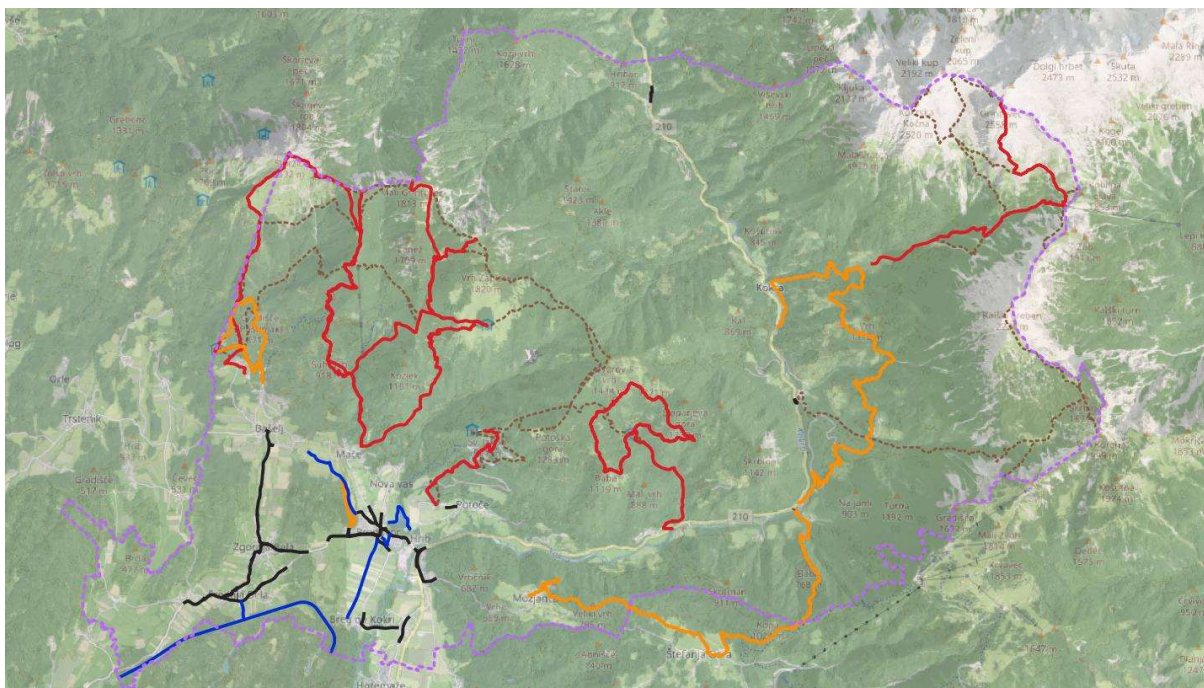
Občina Preddvor ima v svoji prometni infrastrukturi, ki je raznolika in prostorsko razpršena, 14,76 km državnih cest, 29,69 km lokalnih cest, 1,66 km krajevnih cest (ulični sistem) in 52,18 km javnih poti. Zaradi geografske lege infrastruktura ni povsod primerna za sodobne prometne izzive, še posebej glede trajnostne mobilnosti in prometne varnosti.

Hoja kot osnovna oblika mobilnosti je v občini podprta le delno, saj številni odseki lokalnih cest nimajo pločnikov, kar ogroža pešce, predvsem v naseljih, kot so Bašelj, Tupaliče, Spodnja in Zgornja Bela.





2. Pregled obstoječega stanja



Slika 7 Obstoječe površine za pešce (črna linija prikazuje pločnike, modra druge pešpoti, rumena so tematske poti, rdeča so pohodne poti, rjava so planinske poti); vir: URBI d.o.o.

Infrastruktura za pešce je pogosto nepovezana. A kljub temu obstaja velik potencial za razvoj hoje v kombinaciji s turizmom, zdravim življenjskim slogom in lokalnimi opravki.

Dolžina vseh pločnikov v občini Preddvor znaša 11,2 km in so porazdeljeni po naseljih kot prikazuje spodnja tabela.

Naselje	dolžina v m
Bašeli	896.94
dvostranski pločnik	83.20
enostranski pločnik	813.74
Breg ob Kokri	373.75
enostranski pločnik	373.75
Hrib	148.40
enostranski pločnik	148.40
Kokra	277.08
dvostranski pločnik	79.62
enostranski pločnik	197.46
Potoče	132.55
enostranski pločnik	132.55
Preddvor	3.266.20
dvostranski pločnik	1.300.86

Naselje	dolžina v m
enostranski pločnik	1.965.34
Spodnja Bela	370.68
dvostranski pločnik	21.93
enostranski pločnik	348.75
Srednja Bela	2.145.47
dvostranski pločnik	540.30
enostranski pločnik	1.605.17
Tupaliče	1.699.41
dvostranski pločnik	581.70
enostranski pločnik	1.117.71
Zgornja Bela	1.875.64
dvostranski pločnik	252.11
enostranski pločnik	1.623.53



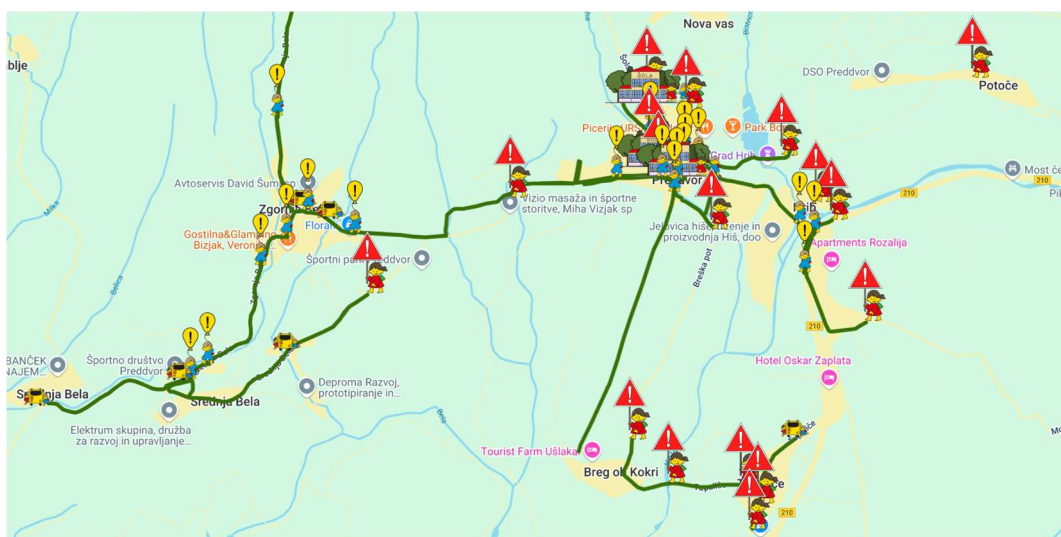


2. Pregled obstoječega stanja



Slika 8 Prikaz pločnikov v naselju Predvor in Tupaliče. Vir: URBI d.o.o.

Večina poti do šole je ocenjena kot nevarna ali neustrezno označena, kar prikazuje tudi spodnja slika.



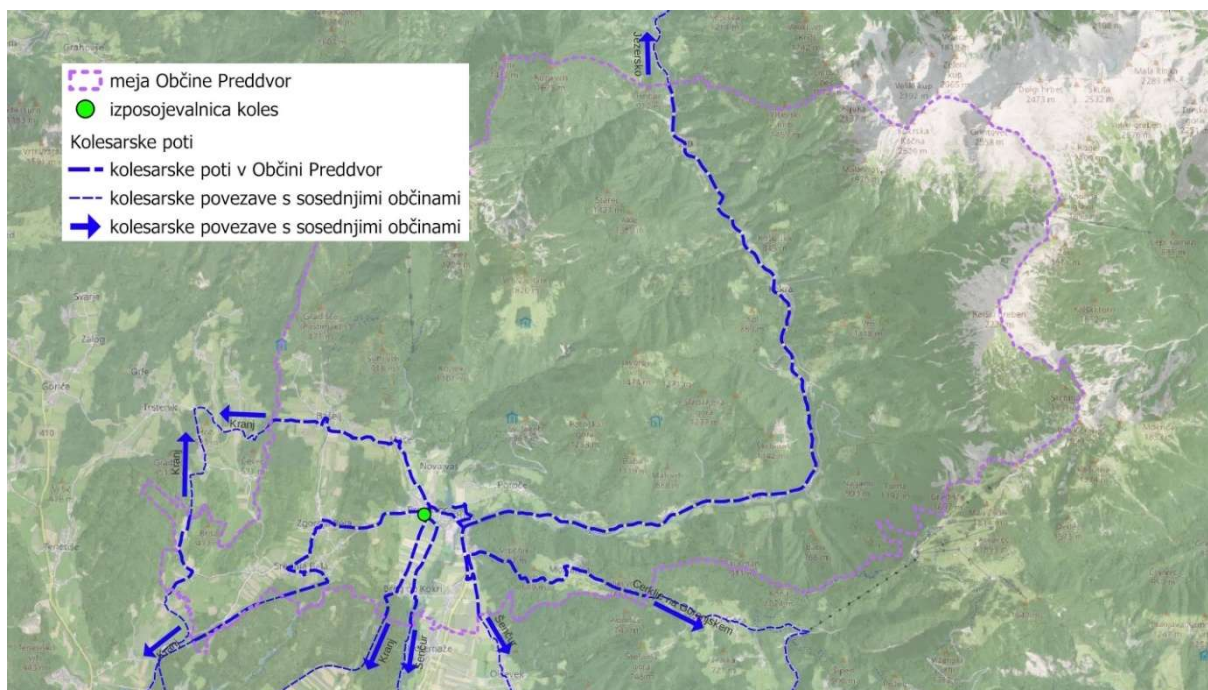
Slika 9 Pogled na načrt šolskih poti za OŠ Matije Valjave Predvor, vir <https://www.lillyval.si/os-preddvor>





2. Pregled obstoječega stanja

Infrastruktura za **kolesarje** je še vedno v razvojni fazi. Občina nima vzpostavljene celovite kolesarske mreže in obstoječe poti so večinoma nepovezane ali potekajo skupaj z motornim prometom. Kolesarske povezave do regijskih centrov (npr. Kranj, Jezersko) so slabo označene, kolesarnice in stojala za kolesa so redka.



Slika 10 Prikaz kolesarskih poti v Občini Preddvor. Vir URBI d.o.o. Dolžina kolesarski poti je 34,9 km: pot okoli parka Brdo, od jezera do jezera, Preddvor – Možjanca – Štefanja gora – Preddvor in kolesarska povezava pod Storžičem.

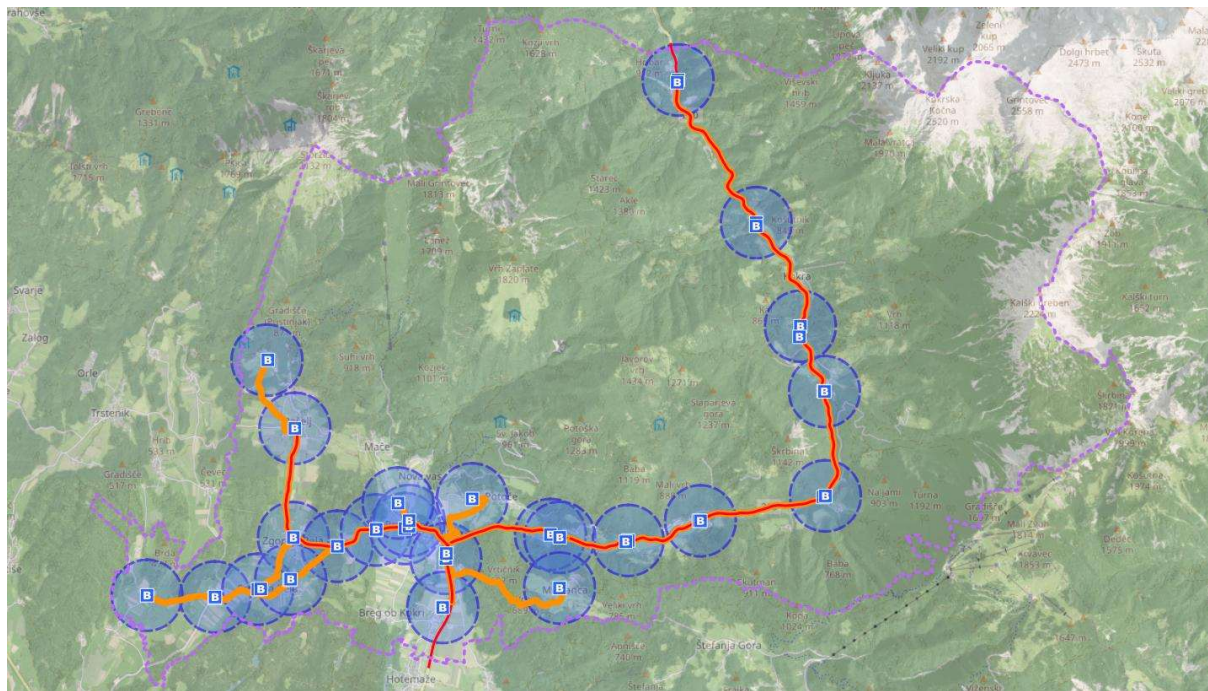
Zaradi razgibanega terena in turističnih možnosti je kolesarjenje obetavna oblika mobilnosti, vendar zahteva naložbe v varnost, signalizacijo, infrastrukturo in promocijo.





2. Pregled obstoječega stanja

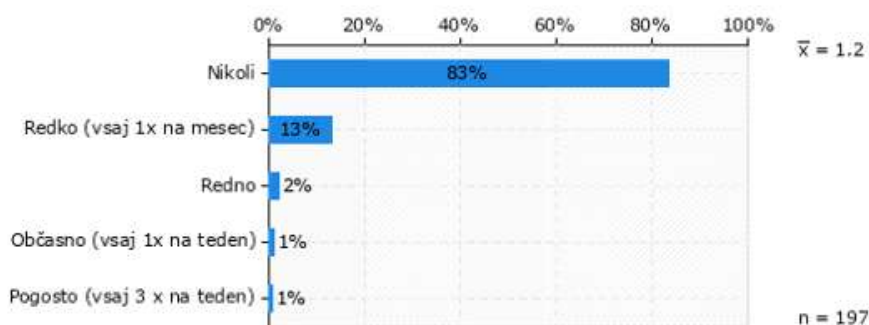
Javni potniški promet v občini temelji na avtobusnih linijah. Njegovo stanje je pomanjkljivo, kar se kaže v majhnem številu voženj javnega prevoza, posebej ob koncih tedna in med šolskimi počitnicami. Prav tako ima javni potniški promet redke povezave z zalednimi naselji (npr. Kokra, Bašelj). Mnogokrat se sliši, da javni potniški promet ni dovolj privlačen, ker so določena avtobusna postajališča neurejena, predvsem pa, ker vozni redi niso dovolj dobro usklajeni z urniki šol in služb. Vse to zagotovo zmanjšuje uporabnost storitev.



Slika 11 Pogled na avtobusna postajališča v občini Preddvor – krogi predstavljajo dostopnost do postajališč v radiju 500 m.
Vir: URBI d.o.o.

V občini trenutno ni možnosti za uporabo multimodalnosti (npr. kombinacije kolesa in avtobusa), kar bi lahko izboljšalo dostopnost za širši krog uporabnikov.

Kako pogosto uporabljate javni prevoz v občini?



Slika 12 Rezultati iz Ankete o prometu v občini Preddvor





Osební motorni promet je najpogostejši način prevoza med prebivalci. Povprečna zasedenost vozil je nizka, kar negativno vpliva na prometno gostoto in emisije.

Nekatere ceste so preozke ali slabo vzdrževane za obstoječi promet. Odsotnost obvoznih cest pomeni dodatno obremenitev za središče Preddvora. Poleg vsakodnevnega motornega prometa je velik delež poti povezan tudi s turističnim obiskom kraja (jezero Črnava, planinske poti), kar vpliva na sezonsko povečanje gostote prometa in potrebe po parkiranju.





2. Pregled obstoječega stanja

Za **politiko parkiranja** v občini prebivalci pravijo, da je trenutno neurejena ali neučinkovita. Prebivalci opažajo, da so parkirišča v središču občine slabo urejena in premalo označena. Turistične točke so pogosto dostopne le z osebnim avtomobilom, parkiranje na izhodiščnih točkah je neorganizirano. Ob tem tudi pogrešajo sistem spodbud za trajnostno mobilnost kot je npr. P+R (parkiraj avto ali kolo in se pelji z javnim potniškim prometom dalje). Prav tako ni razlikovanja med kratkotrajnim in dolgotrajnim parkiranjem, kar zmanjšuje učinkovitost uporabe parkirnih površin.

Občina bo morala razviti jasno parkirno strategijo, ki bo usklajena z razvojem hoje, kolesarjenja in javnim potniškim prometom.



Slika 13 Trideset parkirnih mest v naselju Mače; vir: URBI d.o.o.



Slika 14 V naselju Preddvor je 155 parkirnih mest; vir: URBI d.o.o.

Obstoječa prometna infrastruktura Občine Preddvor nima enotnega sistema označevanja, infrastrukturno je podhranjena in pogosto neustrezno urejena z vidika trajnostne mobilnosti. Glavne slabosti se kažejo v odsotnosti varnih in povezanih poti za pešce in kolesarje, nezadostni ponudbi javnega potniškega prometa ter slabi dostopnosti za ranljive skupine.

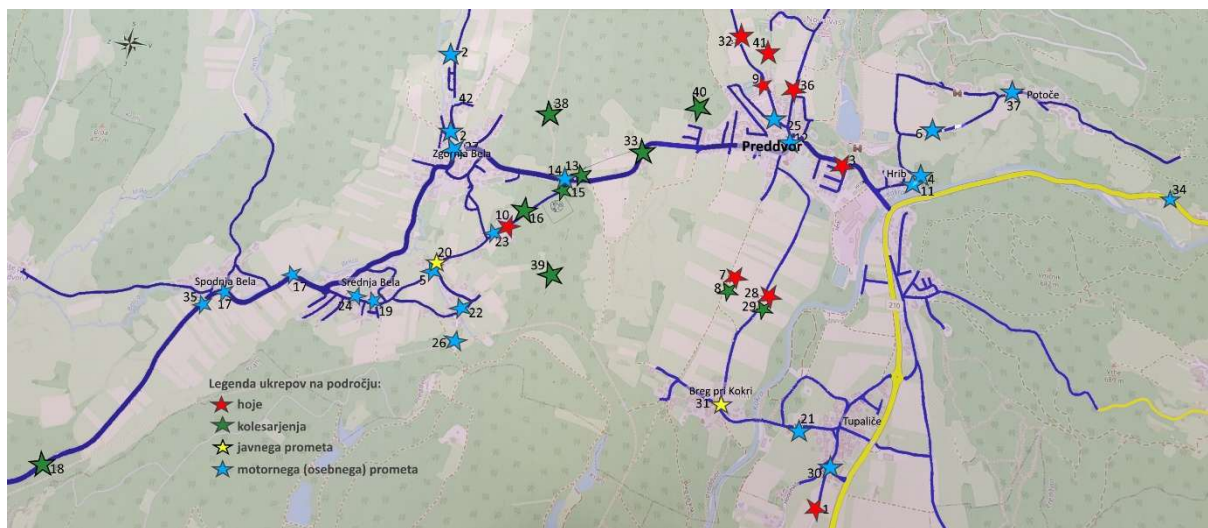




2. Pregled obstoječega stanja

Prometna varnost je eno ključnih področij, ki vpliva na kakovost življenja v občini in zaupanje ljudi v uporabo različnih oblik mobilnosti, še posebej hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa. V občini Preddvor se soočajo s številnimi izzivi na področju varnosti, zlasti na lokalnih cestah z mešanim prometom, kjer ni ustrezne infrastrukture za ranljive skupine udeležencev v prometu (otroci, starejši, pešci, kolesarji).

Prebivalci Občine Preddvor so določili kritične točke, nevarne odseke v občini in podali razloge, ki vodijo k nevarnim odsekom. Ti razlogi so v prekoračeni hitrosti, slabo vidni talni in vertikalni signalizaciji, pomanjkljivi infrastrukturi, v neupoštevanju pravil... Občani so opozorili na potrebne varne poti – tako za šolarje kot za druge ranljive skupine, kar se je upoštevalo kasneje v akcijskem načrtu.



Slika 15 Zemljevid z označenimi točkami potrebne prometne preureditve; Točke so podali obiskovalci javne razprave na evropskem tednu mobilnosti, september 2024



Slika 16 Označevanje točk prometne preureditve na evropskem tednu mobilnosti, september 2024

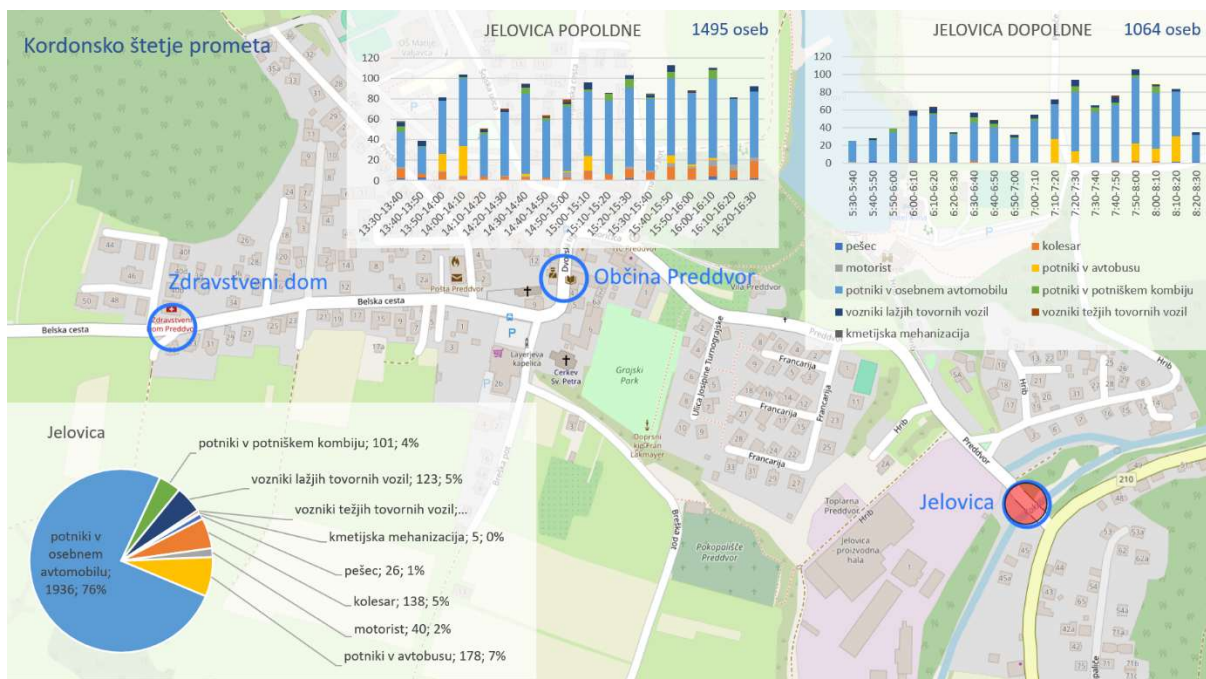
Za analizo potovalnih navad se je uporabilo anketo za občane (Anketa o prometu v občini Preddvor), na katero je odgovorili 207 občanov, opravljene so bile ankete za učence OŠ Matije Valjavca, kjer je sodelovalo 57 šolarjev, ankete za zaposlene, intervjuji s ključnimi deležniki (šola, dom starejših, društva, podjetja) in s štetjem prometa na 3 lokacijah.



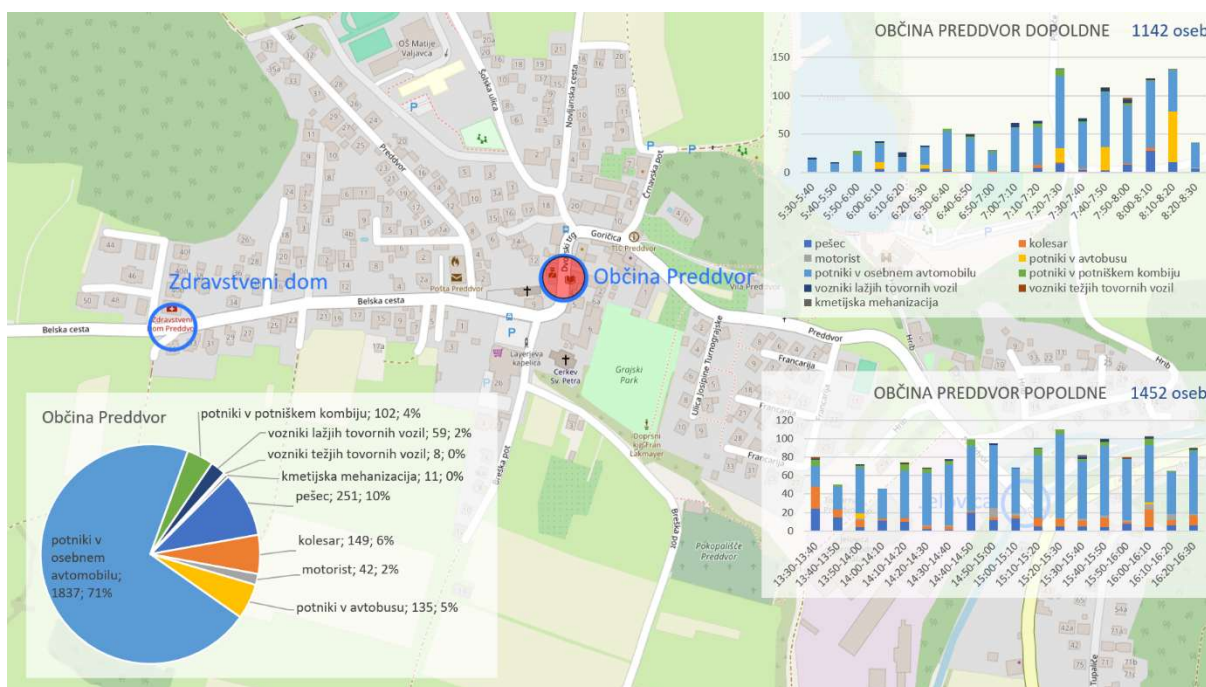


2. Pregled obstoječega stanja

Kordonsko štetje prometa se je izvajalo na treh lokacijah: pri Jelovici, Občini Preddvor in pri Zdravstvenem domu. Kordonsko štetje prikaže način potovanja oseb ob določenem času. Šteje se osebe in vozila v določenem preseku ceste v dopoldanski in popoldanski konici dneva. Šteje se osebe v vseh vozilih, da se vidi tudi, kakšna je zasedenost vozil.



Slika 17 Rezultati kordonskega štetja prometa pri Jelovici

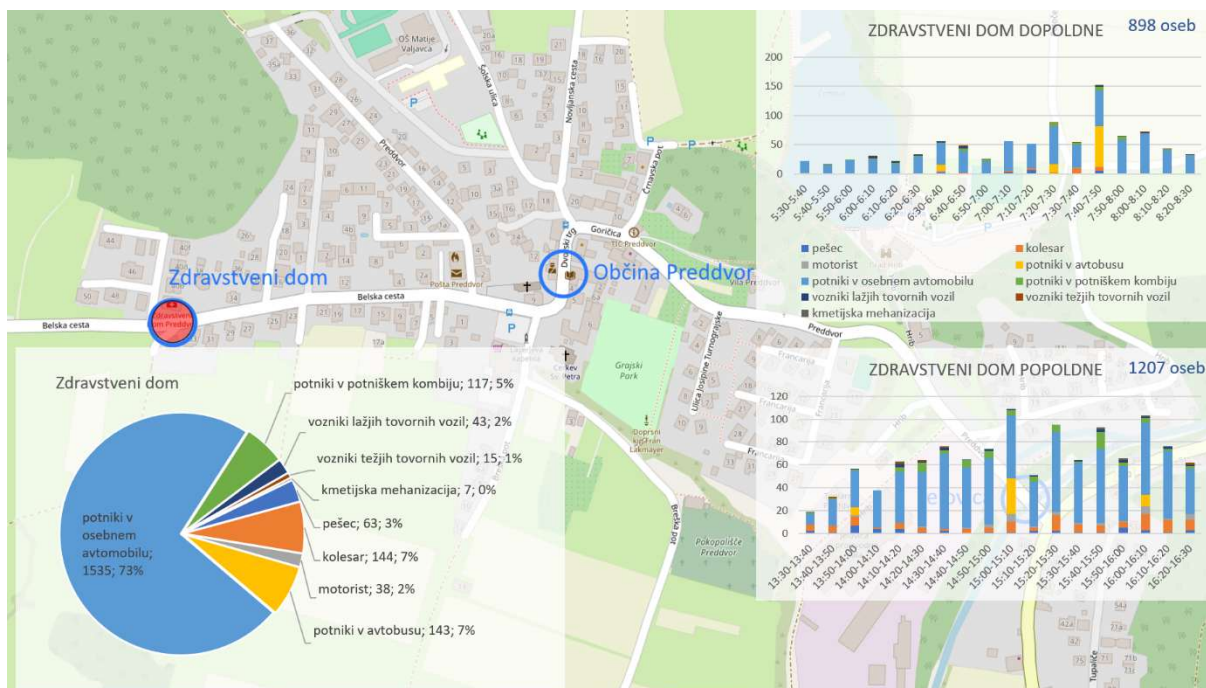


Slika 18 Rezultati kordonskega štetja pri Občini Preddvor



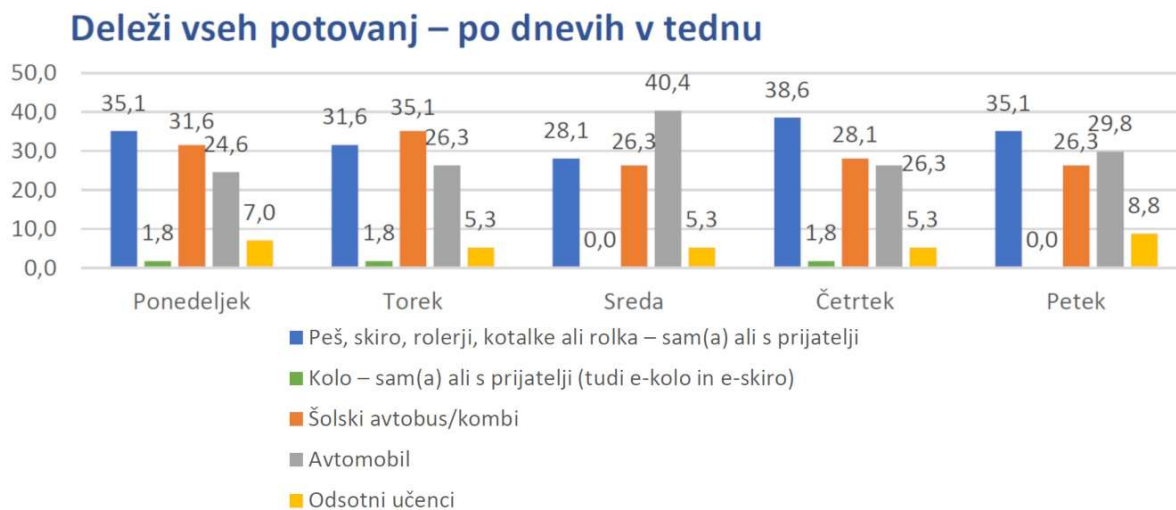


2. Pregled obstoječega stanja



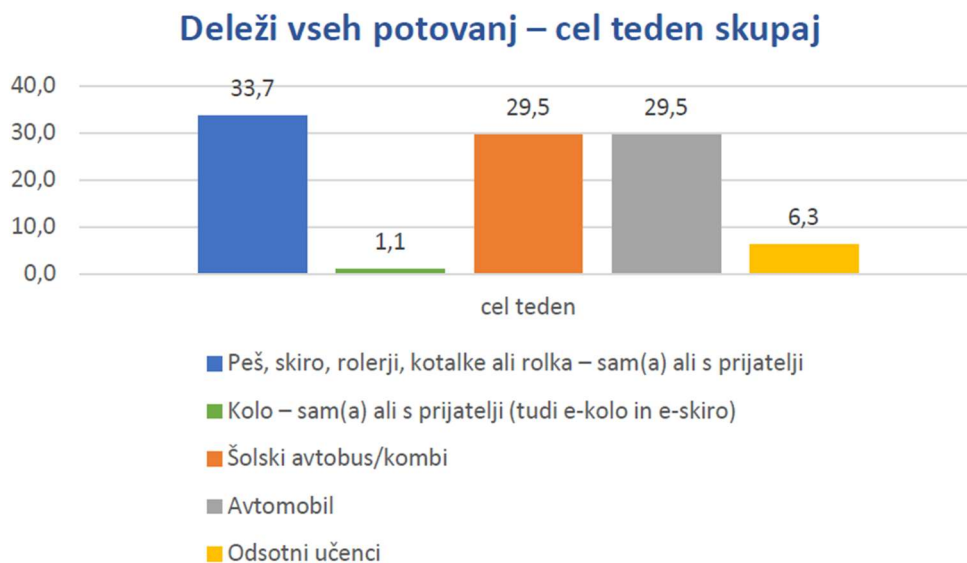
Slika 19 Rezultati kordonskega štetja pri Zdravstvenem domu

Pri anketi o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ Matije Valjavca Preddvor se je pridobilo rezultate, kako preko enega tedna učenci prihajajo v šolo.



Slika 20 Anketa med šolarji – po dnevih v tednu za vse šolarje skupaj





Slika 21 Anketa med šolarji – deleži vseh potovanj za vse šolarje skupaj

Glavni poudarki analize so, da se za potovanja malo uporablja kolesa in javni potniški promet in da se veliko uporablja osebna vozila, tudi za kratke razdalje. Pomembni poudarki v anketah so izražene želje občanov, da bi imeli več povezav z javnim potniškim prometom in boljše pogoje za hojo in kolesarjenje.

Obstoječe stanje kaže na potrebo po prenovi prometne politike v občini – zlasti na področjih varnosti, trajnosti, dostopnosti in povezanosti. OCPS temelji na analizi stanja in bo v prihodnjih letih vodilo razvoj k učinkovitejši, bolj pravični in okolju prijazni mobilnosti v občini Preddvor.





3. Vizija in cilji OCPS

Pregled obstoječega stanja v Občini Preddvor je predstavljal pomemben korak pri oblikovanju vizije in ciljev celostne prometne strategije. Pregled prometnih navad, infrastrukture, varnostnih razmer in dostopnosti je pokazal, s kakšnimi izzivi se občina trenutno sooča in kakšne so njene razvojne priložnosti. Z anketami in predvsem z dvema javnima razpravama ter širše delovne skupine se je poleg pregleda stanja določilo vizijo občinske celostne prometne strategije.

Vizija OCPS se tako glasi:

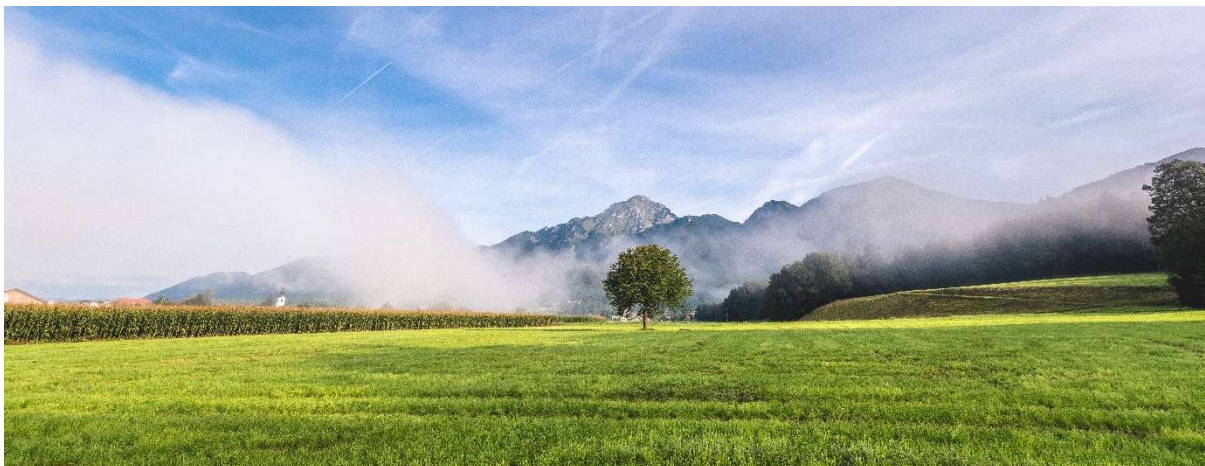
»Občina Preddvor s prometno strategijo zagotavlja prometno varno in trajnostno mobilnost, ki je prijazna do okolja, naravne in kulturne dediščine ter spodbuja turizem in lokalno gospodarstvo. Hkrati občina Preddvor zagotavlja visoko stopnjo prometne varnosti pri vseh udeležencih, s poudarkom na ranljivih skupinah, kot so otroci, osebe z oviranostjo, starejši ljudje.«

Vizija izraža zavezanost občine k oblikovanju prometnega sistema tako, da bo presegal zgolj funkcionalno premikanje in bo postavil v ospredje človeka, prostor in kakovost bivanja. Prometno načrtovanje bo osredotočeno tako, da bo posebna skrb namenjena učinkovitemu pretoku ljudi in blaga z minimalnim negativnim vplivom na okolje, tako da se varuje okolje, naravno in kulturno dediščino ter spodbuja turizem ter lokalno gospodarstvo. Strategija uveljavlja prometno politiko, ki temelji na varnih, trajnostnih in vključujočih načelih, s poudarkom na zaščiti najranljivejših skupin: otrok, starejših in oseb z oviranostjo.



Slika 22 Risba osnovnošolke o potovalnih navadah





Cilji OCPS Občine Preddvor predstavljajo temelj za uresničevanje dolgoročne vizije trajnostne mobilnosti. Cilji in vizija so bili oblikovani v sodelovanju z javnostjo in ključnimi deležniki ter uradno potrjeni na delavnici ožje delovne skupine z županom 18. novembra 2024. Usmerjeni so k zagotavljanju dostopnega, varnega, okoljsko odgovornega in gospodarsko učinkovitega prometnega sistema, ki bo prilagojen lokalnim potrebam in značilnostim.

Cilji OCPS Občine Preddvor

1. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s pozornostjo do šibkejših udeležencev.
3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci in naši obiskovalci z odlično označeno prometno infrastrukturo.
4. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa s preureditvijo na okolju prijazna goriva.
5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo (poslovna cona).





Cilji OCPS Občine Preddvor:

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

Cilj pomeni, da se vzpostavi pogoje za enakovredno mobilnost vseh prebivalcev, ne glede na starost, lokacijo bivanja ali gibalne zmožnosti.

2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s pozornostjo do šibkejših udeležencev.

S tem ciljem se bo prizadevalo, da se bo zmanjšalo število prometnih nesreč in povečalo občutek varnosti za pešce, kolesarje, otroke, starejše in osebe z oviranostmi in dejansko izvedlo ukrepe za večjo varnost.

3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci in naši obiskovalci z odlično označeno prometno infrastrukturo.

To pomeni, da se spodbuja hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa kot del zdravega načina življenja, ob ustrezni infrastrukturi in signalizaciji.

4. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa s preureditvijo na okolju prijazna goriva.

S tem ciljem se želi prispevati k podnebni nevtralnosti z zmanjšanjem emisij in uporabo alternativnih goriv in električne mobilnosti.

5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo (poslovna cona).

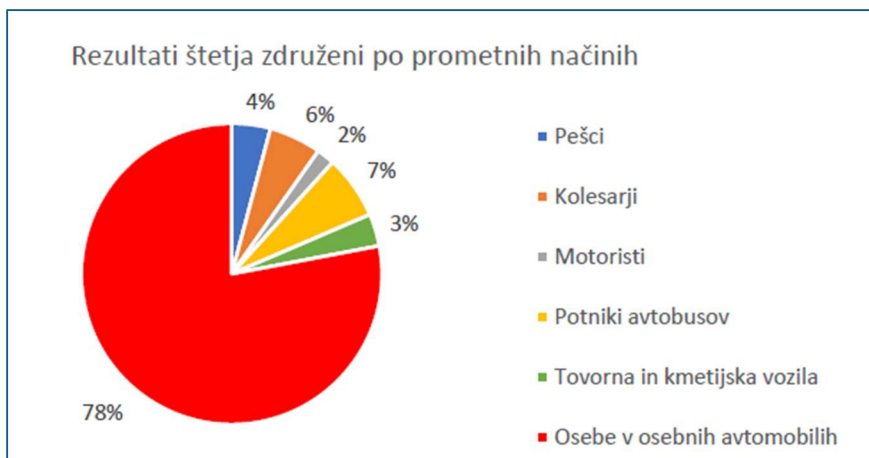
Z izboljšanjem dostopnosti se spodbudi razvoj lokalnega podjetništva, turizma in regijskih povezav.

Ti cilji predstavljajo strateški okvir za nadaljnji razvoj prometnih ukrepov in postavitve kazalnikov spremljanja, ki bodo vodili v izvajanje trajnostne mobilnosti v občini do leta 2032 in naprej.





4. Izzivi, priložnosti in prioritete OCPS



Slika 23: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih

Ključni elementi procesa priprave OCPS so vključevali analizo stanja, sodelovanje javnosti ter postavitev ciljev in ukrepov. Preko anket o prometu v Občini Preddvor z občani, intervjujev s ključnimi deležniki, različnih delavnic s širšo delovno skupino in ožjo delovno skupino, javnih razprav, preko določene vizije in ciljev OCPS, rezultatov meritev izhodiščnega stanja za obvezne kazalnike in določenih kazalnikov so se načrtali izzivi in priložnosti OCSP.

Pomembni izzivi, ki smo jih zaznali pri načrtovanju OCPS z analizo stanja so naslednji:

Visoka odvisnost od avtomobilskega prometa:

- Kar 88 % prebivalcev za vsakodnevne poti uporablja osebni avtomobil.
- Nizka povprečna zasedenost osebnih vozil (1,28 potnika/vozilo) povzroča večjo prometno obremenitev.

Pomanjkanje infrastrukture:

- Nevarni odseki so brez pločnikov in kolesarskih površin (npr. Tupaliče–Preddvor, Zgornja Bela–Bašelj).
- Slaba je dostopnost do javnega potniškega prometa v zalednih območjih.

Prometna varnost:

- Anketiranci so varnost pešcev in kolesarjev ocenili s povprečno oceno 3,2 (od 5), kar je slaba varnost in jo je treba izboljšati.

Pomanjkljiva parkirna politika:

- Veliko pripomb je bilo na pomanjkanje parkirnih mest v bližini šol in športnih objektov.

Slabo stanje cestne infrastrukture:

- Prebivalci so poudarili na pomanjkljivo cestno infrastrukturo, ki bi povezovala in razbremenila poseljene dele in dala prednost pešcem in kolesarjem.
- Slabo stanje voziščne konstrukcije cestne infrastrukture povzroča nevarne situacije v prometu in s tem slabšo prometno varnost.





OCPS ponuja številne priložnosti za izboljšanje prometne varnosti, za dvig kakovosti življenja in za razvoj okolju prijaznega turizma. Priložnosti OCPS poudarjajo potencialne, ki jih ima občina (turizem, regijska povezljivost, vključevanje javnosti), povedo, kaj se lahko izboljša in razvije na osnovi obstoječih danosti in kaj ponujajo zunanji viri (EU sredstva, Regijska razvojna mreža, tehnološke rešitve).

Priložnosti se z vizijo OCPS in strateškimi cilji kažejo na splošnih področjih:

- **Trajnostna mobilnost:**
 - o Izboljšanje infrastrukture za kolesarje in pešce z ureditvijo sklenjene mreže poti.
 - o Uvedba souporabe avtomobilov in sistema parkiraj in prestopi (P+R).
- **Promocija trajnostnih praks:**
 - o Organizacija dogodkov, kot so "pešbus", "bicivlak" in dnevi brez avtomobila, za ozaveščanje občanov o pomembnosti trajnostne mobilnosti.
- **Razvoj javnega potniškega prometa:**
 - o Uvedba dodatnih avtobusnih linij za zaledne kraje in izboljšanje frekvence voženj.
- **Pridobivanje finančnih sredstev za trajnostno mobilnost:**
 - o Spremljanje razpisov na temo trajnostne mobilnosti na področju regije, države in evropske unije in kandidiranje na razpisih.
- **Elektrifikacija prometa:**
 - o Postavitev polnilnic za električna vozila in spodbujanje uporabe električnih vozil.
- **Ureditev cestne infrastrukture:**
 - o Ureditev povezovalnih cest in obvoznic z namenom oblikovanja obstoječih cest prijaznim pešcem in kolesarjem in drugim ranljivim udeležencem.

Prioritete, ki določajo strateški vrstni red izvajanja ukrepov, kaj je treba narediti najprej (npr. varnost otrok, šolske poti) in kaj občina ocenjuje kot najpomembnejše naloge glede na omejene vire so naslednje:

1. Izboljšati prometno varnost za ranljive skupine - zagotavljanje prometne varnosti na šolskih poteh in ključnih križiščih, izboljšanje varnosti za pešce in kolesarje.
2. Zmanjšati odvisnosti od osebnih avtomobilov.
3. Pridobivanje finančnih sredstev (iz evropskih programov - Zeleni dogovor EU, Kohezijski sklad).
4. Spodbujati hojo in kolesarjenje.
5. Razviti infrastrukturne rešitve za pešce in kolesarje (razviti sklenjeno mrežo trajnostnih prometnih poti).
6. Izboljšati dostopnosti do javnega potniškega prometa in izboljšati povezave z njim.
7. Uvesti ukrepe za umirjanje prometa v kritičnih območjih.
8. Nadgraditi parkirno politiko z vzpostavitvijo P+R sistemov.
9. Povečati uporabo alternativnih načinov prevoza z ozaveščanjem in spodbudami.





10. Vzpostavitev digitalnih rešitev za spremljanje in optimizacijo prometa. (To je štetje vozil, kolesarjev, pešcev na ključnih lokacijah, merjenje hitrosti, spremljanje zasedenosti parkirišč).
11. Izboljšati cestno infrastrukturo.

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Vključenost prebivalcev Občine Preddvor je bilo ključno pri izdelavi OCPS. Z aktivnim prebivalstvom se je pridobilo pomoč pri oblikovanju strategije. Aktivni, vključeni prebivalci so tisti, ki pokažejo, katera področja so prioriteta in kje so ključni izzivi.

Krovni steber: Celostno prometno načrtovanje		
Ključna izziva	Priložnosti	Prioriteti
Zagotoviti skladnost strategije z regionalnimi, nacionalnimi in evropskimi cilji prometnega načrtovanja. Omejeni finančni in tehnični viri za izvajanje ukrepov.	Pridobivanje sredstev iz evropskih programov (Zeleni dogovor EU, Kohezijski sklad). Digitalizacija prometa z GIS orodji in aplikacijami za spremljanje.	Spodbujanje prebivalcev k trajnostni mobilnosti. Spremljanje izvajanja in posodabljanja OCPS.

HOJA

Analize so pokazale, da 36 % otrok hodi v šolo, kjer so šolske poti pogosto nevarne in neosvetljene. Ta podatek je posledica pomanjkanja pločnikov v obrobnihih naseljih. Občani dajejo visoko podporo širitvi infrastrukture za hojo, saj jih to podpira kar 89 % vprašanih.

Steber: Hoja		
Ključna izziva	Priložnosti	Prioriteta
Zagotoviti varne in osvetljene prehode za pešce. Izboljšati dostopnost za ranljive skupine (starejši, otroci).	Razvoj varne mreže pešpoti, posebej okoli šole in javnih ustanov. Spodbujanje hoje s promocijskimi kampanjami kot priložnost za povečanje deleža trajnostne mobilnosti in izboljšanje zdravja prebivalcev.	Zagotoviti varne poti v šolo in promovirati hojo.





KOLESARJENJE

Trenutno kolesarjenje predstavlja le 5 % delež v prometu. Nepovezane kolesarske poti in pomanjkanje kolesarskih stez in pasov omejuje varnost in uporabo koles.

Interes občanov je velik za razvoj kolesarskih poti: več kot 70 % anketirancev podpira širitev kolesarskih omrežij.

Steber: Kolesarjenje		
Ključna izziva	Priložnosti	Prioriteta
Vzpostaviti sklenjeno mrežo kolesarskih poti. Spodbujati uporabo koles pri dnevnih migracijah.	Gradnja novih kolesarskih poti (Preddvor–Tupaliče, Preddvor–Bašelj). Povezovanje z regionalnimi, turističnimi in nacionalnimi kolesarskimi ter prometnimi omrežji.	Določitev ključnih koridorjev za razvoj kolesarskih poti in ureditev varnih kolesarskih povezav ter promocija kolesarjenja.

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Prebivalci poudarjajo, da je pokritost z javnim potniškim prometom v zalednih naseljih, kot sta npr. Kokra in Bašelj, slaba. Prav tako mnogi dodajajo, da ima javni potniški promet z različnimi bližnjimi in daljnimi kraji nizko frekvenco voženj. Tako ni presenetljiv podatek, da je uporaba javnega potniškega prometa nizka.

Steber: Javni potniški promet		
Ključna izziva	Priložnosti	Prioriteta
Razširiti pokritost javnega potniškega prometa z uvedbo novih linij (tudi v zaledna območja). Izboljšati povezljivost javnega potniškega prometa z večjimi mesti (Kranj, Ljubljana).	Uvedba fleksibilnih avtobusnih linij za podeželje. Postavitev multimodalnih vozlišč in parkirišč P+R.	Urediti javni potniški promet tako, da bo dostopen, uporaben in privlačen za vse prebivalce.

PARKIRNA POLITIKA

Glede na rezultate anket se prepozna potreba po reševanju težav z dostopom do turističnih točk (npr. Črnava, grad Hrib), z zasedenostjo obstoječih parkirnih mest in pomanjkanjem parkirnih mest blizu avtobusnih postajališč.





Steber: Parkirna politika		
Ključna izziva	Priložnosti	Prioriteta
Zmanjšati rabo avtomobilov.	Ureditev P+R sistem parkiranja.	Oblikovati in vpeljati politiko parkiranja.
Urediti rabo prostora tako, da bo učinkovita.	Povezava parkiranja z mobilnostjo obiskovalcev.	

OSEBNI MOTORNI PROMET

Visoka stopnja motorizacije zagotavlja prebivalcem prevozno dostopnost. Ugotovitev ankete je tudi, da se osebna vozila veliko uporablja, tudi za kratke razdalje ter da so hitrosti previsoke.

Steber: Osebni motorni promet		
Ključni izziv	Priložnosti	Prioriteta
Zmanjšanje odvisnosti od osebne avtomobilskega prometa.	Uvedba sistema souporabe vozil (car-sharing). Spodbujanje prehoda na električna vozila in na druge trajnostne oblike mobilnosti.	Umiriti promet in nadzor hitrosti.

Izzivi jasno kažejo, da se občina Preddvor srečuje z izrazitimi izzivi na področju prometne varnosti, prevelike avtomobilske odvisnosti in pomanjkljive dostopnosti trajnostnih oblik mobilnosti. Hkrati pa je bila prepoznana tudi velika podpora javnosti za spremembe v smeri bolj trajnostne, varne in zdrave mobilnosti.

S kombinacijo infrastrukturnih ukrepov, sprememb prometnih politik, vključevanjem javnosti in izkoriščanjem obstoječih regionalnih, državnih in evropskih priložnosti ima občina možnost, da z OCPS vzpostavi trden temelj za dolgoročen prehod v trajnostni prometni sistem. Z jasno določenimi prioritetami in prej zapisano vizijo in strateškimi cilji bo dokument služil kot operativno in strateško orodje za usmerjanje razvoja v prihodnjih letih.





5. Stebri prometne strategije in strateška vodila

Med pregledom stanja prometa in infrastrukture so se oblikovali stebri prometne strategije, ki služijo kot usmeritev strategije. Stebri, ključna področja, na katerih želi Občina Preddvor doseči spremembe in postaviti prometno načrtovanje, so:

- **Celostno prometno načrtovanje** – temeljni steber, ki nosi ostale stebre
- **Hoja**
- **Kolesarjenje**
- **Javni potniški promet**
- **Parkirna politika**
- **Osebni motorni promet.**

Za te stebre so se določila strateška vodila, ki kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih občina Preddvor želi doseči v posameznem stebru. Pri tem se upošteva razlika med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji.

Strateška vodila za OCPS občine Preddvor zagotavljajo jasno usmeritev za doseganje trajnostnega prometnega sistema. Z zmanjševanjem odvisnosti od avtomobilov, izboljšanjem infrastrukture in spodbujanjem hoje, kolesarjenja ter javnega potniškega prometa bo občina prispevala k boljši kakovosti življenja, varnosti in varovanju okolja.

Za vsak steber se je določilo ciljne vrednosti kazalnikov, ki so zavezujoč element strategije. Z njimi kvantitativno določimo želeno spremembo in časovni rok zanj. Z njimi se na koncu procesa, pa tudi med njim, merijo primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov.

*"Mobilnost je več kot premikanje
od točke A do točke B. Je
priložnost, da oblikujemo okolje,
kjer so poti varne, dostopne in
prijazne do vseh — in kjer pot
sama postane del kakovostnega
bivanja."*

Miran Murnik





STEBER

Celostno
prometno
načrtovanje

STRATEŠKO
VODILO

Vzpostaviti usklajen, trajnostno naravnani prometni sistem, ki povezuje vse potovalne načine in zagotavlja vključujoče načrtovanje z aktivnim sodelovanjem občanov.

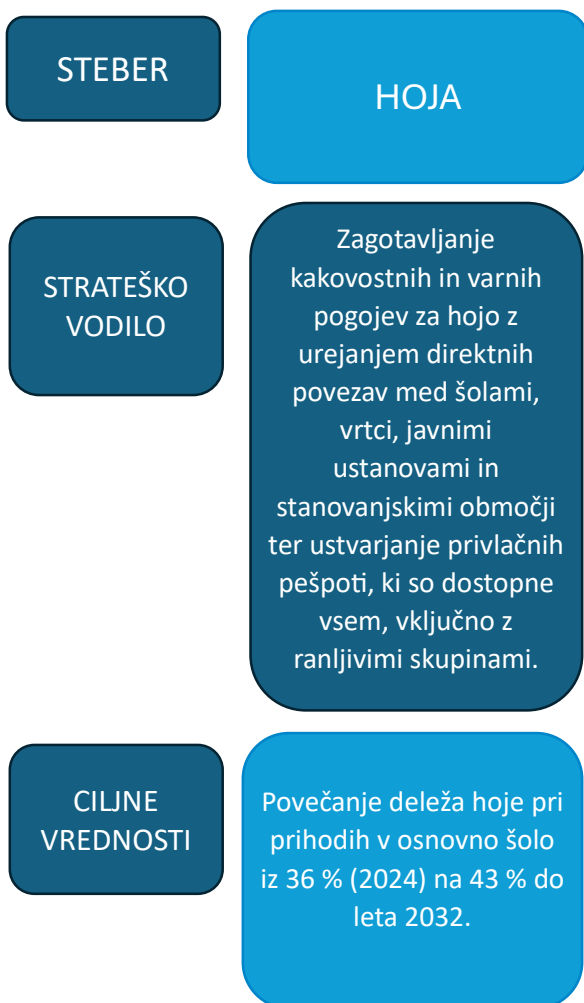
CILJNE
VREDNOSTI

Do leta 2032 zmanjšati uporabo osebnih avtomobilov iz 88 % na 73 % modalnega deleža ter povečati delež trajnostnih načinov mobilnosti na 27 %.

STEBER: Celostno prometno načrtovanje

1. Ozaveščanje občanov o trajnostni mobilnosti na splošno in o izvedenih delih OCPS preko občinskega glasila ali spletnih medijev 4x na leto.
2. Izvedba vsaj enega predloga javnosti, glede na obdobje poročanja.
3. Vsakoletno sodelovanje na ETM (vsako leto v septembru) in izvedba vsaj dveh dogodkov za promocijo trajnostne mobilnosti.
4. Zmanjšanje števila prometnih nesreč za 20 % do leta 2032.
5. Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja obveznih kazalnikov OCPS (vsako leto junija).
6. Poročanje Ministrstvu za okolje podnebje in energijo (MOPE) o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta sprejete OCPS: tretje leto (leta 2028), peto leto (leta 2030) in sedmo leto (leta 2032) po sprejetju OCPS.

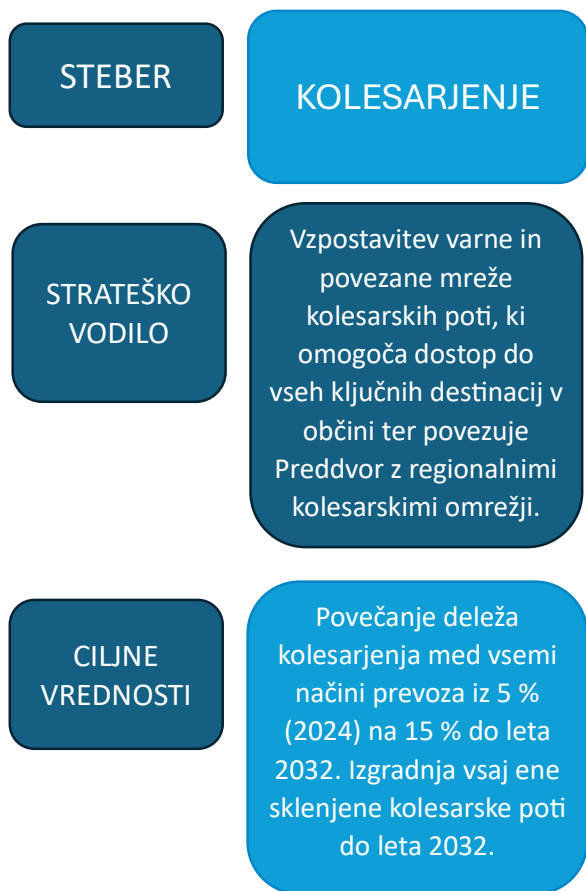




STEBER: Hoja

1. Izgradnja novih ali rekonstrukcija obstoječih površin za pešce v obsegu vsaj 10 % (1120 m) do leta 2032.
2. Do leta 2032 se prilagodi prometno infrastrukturo za osebe z oviranostmi tako, da bo vsaj 95 % ključne prometne infrastrukture (npr. klančine na prehodih za pešce, avtobusna postajališča, pločniki) prilagojene za osebe z oviranostmi, vključno z ustrezno dostopnostjo in signalizacijo.
3. Izboljšana infrastruktura za šibkejšje udeležence: do leta 2032 se uredi 5 prehodov za pešce / kolesarje po pravilih cestne zakonodaje.
4. Povečanje deleža hoje za 5 % med splošno javnostjo do leta 2032.
5. Povečanje deleža hoje na poti v šolo do leta 2032 za 7 %. (OŠ)
6. Povečanje deleža hoje na poti v službo do leta 2032 za 2 %.
7. Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva odraslih za 10 % do leta 2032.
8. Število pohodnikov do planinskih domov se do leta 2032 poveča za 3 %.

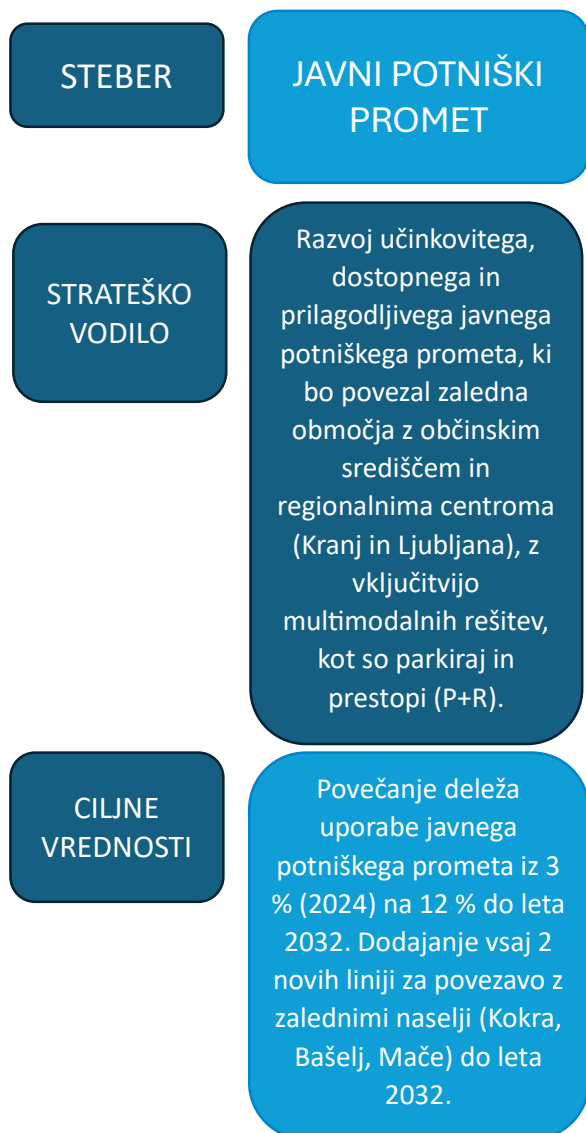




STEBER: Kolesarjenje

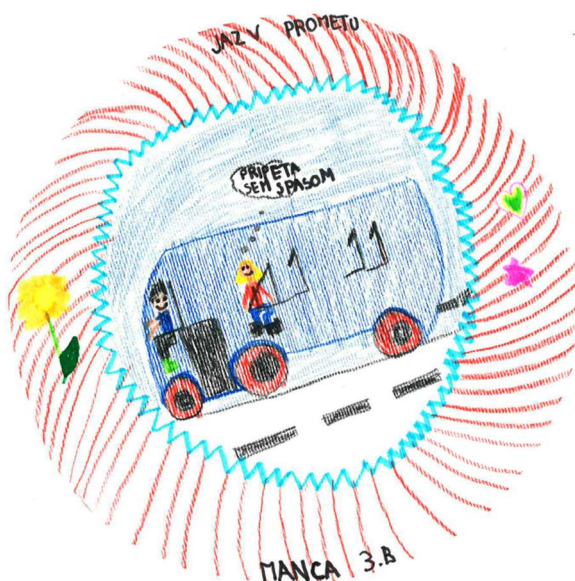
1. Povečanje novih kolesarskih površin ali preureditev obstoječih površin cest s kolesarskim pasom vsaj za 25 % do leta 2032.
2. Ureditev vsaj ene sklenjene kolesarske povezave do leta 2032. (občinsko ali medobčinsko).
3. Ureditev kolesarnic na strateških točkah do leta 2032.
4. Ureditev izposoje koles – vsaj dve lokaciji do 2032.
5. Povečanje deleža kolesarjenja na poti v službo do leta 2032 za 5 %.
6. Povečanje deleža kolesarjenja na poti v šolo do leta 2032 vsaj za 5 %. (OŠ)
7. Povečanje deleža kolesarjenja za 10 % med splošno javnostjo do leta 2032.
8. Prilagoditev prometne infrastrukture z vsaj dvema polnilnicama za električna kolesa – ureditev do leta 2032.

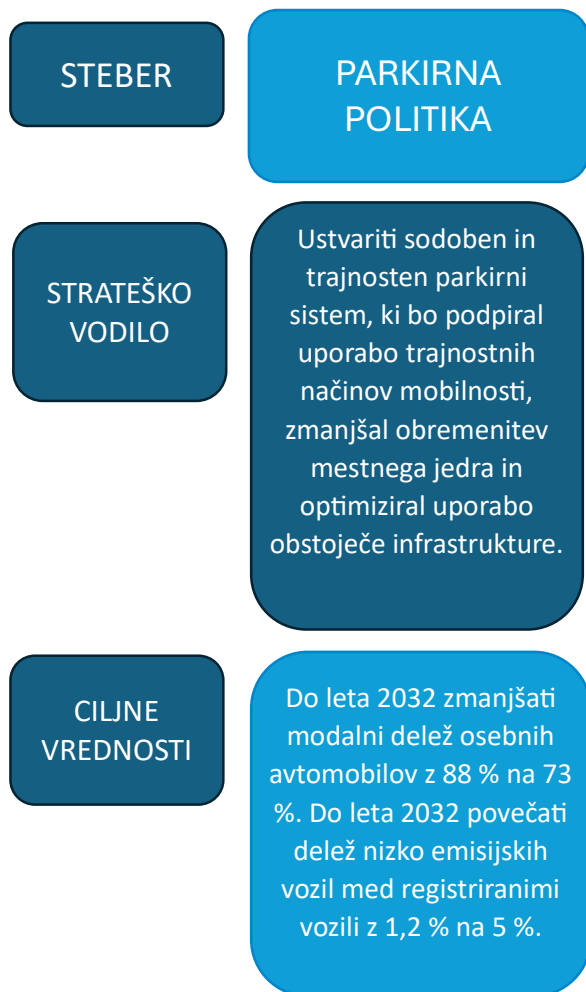




STEBER: Javni potniški promet

1. Do leta 2032 se uvedejo dodatne linije JPP in optimizira velikost vozil za prevoz (za vikende in primerne popoldanske in večerne ure), v kolikor predhodna analiza to potrdi.
2. Do leta 2032 se promovira obstoječe linije v turistični sezoni (sodelovanje s sosednjimi občinami) in glede na analizo se doda nove linije.
3. Uredi se vsaj eno avtobusno postajališče do leta 2032.
4. Delež potnikov v javnem potniškem prometu bo do leta 2032 narasel vsaj na 12 %.
5. Povečanje deleža uporabe JPP na poti v službo do leta 2032 za 5 %.
6. Ureditev vsaj enega avtobusnega parkirišča za skupine turistov, ki pridejo z avtobusi v občino Preddvor do leta 2032.
7. Vozilo prostofer se do leta 2032 zamenja z električnim/hibridnim vozilom.

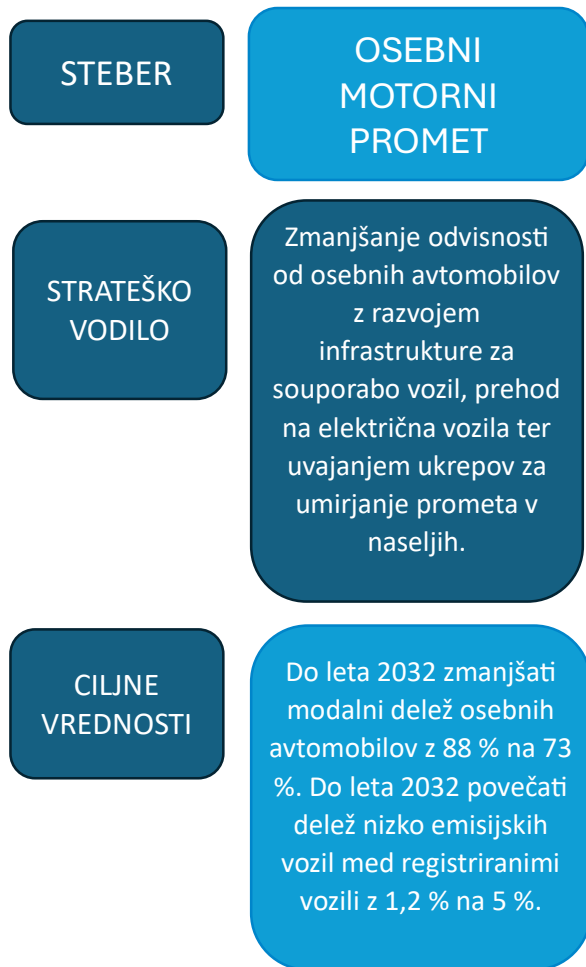




STEBER: Parkirna politika

1. Povečanje števila in ureditev parkirnih mest na izhodiščih za turistične točke in gospodarstvo do leta 2032.
2. Ureditev vsaj enega parkirišča P+R do leta 2032 in/ali ureditev vsaj enega novega parkirišča do leta 2032.





STEBER: Osebni motorni promet

1. Zmanjšanje hitrosti na območjih umirjanja prometa do leta 2032 tako, da bo V_{85} enak ali nižji, kot je omejitev hitrosti.
2. Na podlagi predhodnih meritev hitrosti se na kritičnih odsekih (peš in kolesarske povezave) postavijo ohišja za namestitev radarja do leta 2032.
3. Postavitev merilcev hitrosti „Vi vozite“ na ključnih mestih za večjo varnost v prometu do leta 2032.
4. Postavitev vsaj enega „pametnega semaforja“ na ključnem mestu, ki bo omogočal vožnjo znotraj omejitve hitrosti. Postavitev se izvede do leta 2032.
5. Zmanjšanje deleža avtomobilskega prometa v službo do leta 2032 za 10 %.
6. Zmanjšanje poti na delo za 10 % do leta 2032. (npr. več možnosti za delo od doma)
7. Ureditev cestne infrastrukture – prenovitev dotrajenih vozišč, gradnja novih povezav – do leta 2032 v velikosti, kot bo dopuščal občinski proračun in drugi financerji.
8. Povečanje deleža vozil na alternativna goriva za 5 % do leta 2032.
9. Povečanje števila hitrih polnilnic za električna vozila do leta 2032 za 2 kosa.





6. Akcijski načrt

Akcijski načrt OCPS Občine Preddvor predstavlja izvedbeno jedro strategije, saj določa konkretne ukrepe, časovne okvire, nosilce odgovornosti in predvidene vire financiranja. Z njim se prehaja od strateških usmeritev h konkretnemu delovanju na terenu, ob čemer se upoštevajo zmožnosti občinskega proračuna, priložnosti iz razpisov in stopnja nujnosti posameznih ukrepov.

Akcijski načrt je zastavljen ambiciozno, v želji, da se čim prej zagotovi čim večjo varnost vseh udeležencev, predvsem ranljivih skupin. Ob tem se spodbuja trajnostne oblike mobilnosti (hoja, kolesarjenje, JPP) in tako zmanjšanje emisije in hrup iz prometa. Akcijski načrt je naravnani tako, da bo dosežena boljša prostorska povezanost in dostopnost do storitev. Strategija akcijskega načrta pa omogoča, da se akcijski načrt prilagaja, saj omogoča odziv na aktualne razpise in potrebe.



Znak zvezdica se uporablja v akcijskem načrtu zato, da se da posameznemu ukrepu prioriteto in tako predstavlja prednostno nalogo za izvedbo.

Ukrepi v akcijskem načrtu je določena ocena zahtevnosti glede na ocenjena finančna sredstva:

- *manjša zahtevnost* – do 10.000 €,
- *srednja zahtevnost* – med 10.000 in 100.000 €,
- *višja zahtevnost* – nad 100.000 €.

Za izvedbo vseh ukrepov je odgovorna občina Preddvor, ki si za določene ukrepe zagotovi ustrezno pomoč.

Ukrepi akcijskega načrta, sprejetega 19.3.2025, na občinski seji Občine Preddvor so predstavljeni v nadaljevanju.



**CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE**

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Spremljanje realizacije OCPS in ozaveščanje trajnostne mobilnosti										
Glede na strategijo in izvajanja ukrepov se na dve leti posodoblja karto pešpoti in kolesarskih poti, hkrati se ozavešča javnost o teh površinah.	manjša	1								
Izdelava kolesarskih povezav s sosednjimi občinami.	manjša	1								
Ozaveščanje občanov o trajnostni mobilnosti na splošno in o izvedenih delih OCPS preko občinskega glasila ali spletnih medijev 4x na leto.	manjša	1								
Predpisano poročanje Ministrstvu za okolje podnebje in energijo o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta sprejete OCPS: tretje leto (leta 2028), peto leto (leta 2030) in sedmo leto (leta 2032) po sprejetju OCPS.	manjša	1								
Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenje obveznih kazalnikov OCPS (vsako leto junija)	srednja	1								
Vsakoletno sodelovanje na ETM (vsako leto v septembru) in izvedba vsaj dveh dogodkov za promocijo trajnostne mobilnosti.	srednja	3								
Ureditev okolice šole: označitev s signalizacijo kje je kaj; postavitve smerokazov za vrtec, šolo, dvorano	manjša	3								
Izvedba vsaj enega predloga javnosti, glede na obdobje poročanja.	strošek odvisen od izvedenega ukrepa	3								





6. Akcijski načrt

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Umirjanje prometa										
Omejitev hitrosti										
Postavitev prikazovalnikov hitrosti	srednja	3								
Ureditev prometne signalizacije										
Postavitev prometne signalizacije za umirjanje prometa in za ureditev prometnih situacij na občinskih cestah, kjer je potrebno povečati varnost.	srednja	3								
Ureditev prometne signalizacije na državnih cestah	manjša	2								
Ureditev prometne signalizacije kolesarskih pasov na ustreznih, dovolj širokih cestah	manjša	3								
Ureditev križišča s cestami 326151:Hrib-Potoče-Jablanca, 826861:Hrib-hotel Bor in 326161: Preddvor-hotel Bor, na odseku smeri jezero Črnava, Potoče in izhodišče za sv. Jakob	manjša	3								
Preureditev križišč/cest										
UREDITEV KRIŽIŠČA kolesarske poti čez Novine s cesto LC 183052: Goriče-Bašelj-Zgornja Bela-Preddvor-Hrib, odsek Preddvor - pri športnem parku.	srednja	3								
UREDITEV KRIŽIŠČA KOLESARSKE POTI S CESTO LC 183052: Goriče-Bašelj-Zgornja Bela-Preddvor-Hrib, v križišču s cesto in kolesarsko potjo iz Brega JP 326111, pri Mercatorju.	višja	3								
Prometno načrtovanje – mehki ukrepi										
Izvajanje delavnic in posvetov z občani ob posodobitvah prostorskih aktov in prometnih načrtov, s posebnim poudarkom na vključevanju prebivalcev, ki jih spremembe neposredno zadevajo.	manjša	1								





6. Akcijski načrt

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Vzpostavitev občinskega odbora za spremljanje OCPS z nalogo spodbujanja izvedbe OCPS in pripravljanja predlogov financ za sprejetje v občinskem proračunu.	manjša	1								
Izobraževanje občinskih sodelavcev in svetnikov o celostnem prometnem načrtovanju (sodelovanje na delavnicah Ministrstva za okolje, podnebje in energijo in drugih organizacijah, ki se ukvarjajo s prometnim načrtovanjem).	manjša	1								

Legenda za vire financiranja:

1 – Občina Preddvor

2 – Občina Preddvor in Direkcija RS za infrastrukturo

3 - Občina Preddvor, Eko sklad, LAS Gorenjska Košarica za podeželje, kohezijska sredstva (DRR,...), drugi nacionalni razpisi



**HOJA – peš promet**

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
HOJA - PEŠPROMET										
Prilagoditev infrastrukture gibalno oviranim osebam										
Ureditev pločnikov za osebe z oviranostjo.	srednja	3								
Ureditev prehodov										
Ureditev prehodov za pešce	srednja	3								
Ureditev površin za pešce										
Ureditev breške poti LC 326111: Preddvor – Tupaliče, Breška pot od Preddvora do Brega ob Kokri	višja	3								
Ureditev pločnika na odseku Mače - Preddvor (lokalna cesta 326101 - Šolska ulica)	višja	3								
Ureditev pločnika ob cesti LC 326012: Hotemaže – Tupaliče	višja	3								
Ureditev pločnika na odseku Zgornja Bela – Preddvor, in sicer na odseku Zgornja Bela - šola – ureditev površin skozi gozd	višja	3								
Ureditev pločnika Tupaliče – Preddvor – ureditev obstoječe poti (makadamska pot ob regionalni cesti, od rondoja pri Zaplati do avtobusne postaje v bližini pekarnice Jaka)	višja	3								
Ureditev pločnika in cestišča od Krča do sv. Barbare v Bašlju, lokalna cesta LC 183052 (Goriče - Bašelj – Zg.Bela – Preddvor – Hrib), odsek od HŠ Bašelj 16 do HŠ Bašelj 20a	višja	3								
Ureditev površin za pešce										
Ureditev površin za pešce pri šoli pri Šiški, med javno potjo 826261 in med krajevno cesto LK 326501.	srednja	3								





6. Akcijski načrt

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Ureditev pločnika od novega mostu pri žagi do pločnika v klanec, LC 183052: Goriče-Bašelj-Zgornja Bela-Preddvor-Hrib, odsek Preddvor-Hrib; ureditev povezave za pešce	manjša	3								
Ureditev pločnika med naseljem Potoče, Hrib in jezerom Črnava	višja	3								
Promocija hoje										
Nadaljevanje akcije »pešbus« za osnovno šolo Preddvor – aktivno v šolo	manjša	3								
Izvedba varne poti v šolo z območjem »Kiss and Ride« (poljubi in odpelji)	manjša	3								
Občasno zaprtje šolske ulice med šolskim letom med 7:15 in 8:00 za ustvarjanja varnega peš koridorja za učence	manjša	3								
Akcija aktivni na poti v šolo, v službo, na prostočasne aktivnosti; s promocijo trajnostne mobilnosti	manjša	3								
Izvedba akcije »Trajnostno v knjižnico po nagrado« - spodbujanje trajnostne mobilnosti pri obiskovanju kulturnih ustanov, poti na delo...	manjša	3								
Izvedba dogodka »Medgeneracijski dan zdravja in trajnosti v Preddvoru«, kjer se spodbuja trajnostno mobilnost, socialno vključenost ter ozaveščanje starejših in skupnosti o dostopnih in okolju prijaznih prevoznih možnostih.	manjša	3								

Legenda za vire financiranja:

1 – Občina Preddvor

2 – Občina Preddvor in Direkcija RS za infrastrukturo

3 - Občina Preddvor, Eko sklad, LAS Gorenjska Košarica za podeželje, kohezijska sredstva (DRR,...), drugi nacionalni razpisi



**POVEZAVA MED STEBROM HOJA - PEŠ PROMET in KOLESARJENJE**

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Ureditev površin za pešce in kolesarje										
Ureditev pločnika za pešce in kolesarje pri športnem parku; na odseku Srednja Bela (Vila Bella) – Športni park - navezava na kolesarsko pot Preddvor - Bela	višja	3								
Ureditev površin za pešce in kolesarje na odseku Nova vas do šole	višja	3								
Ureditev površin za pešce in kolesarje na odseku od športnega parka do Brdske poti	višja	3								

Legenda za vire financiranja:

3 - Občina Preddvor, Eko sklad, LAS Gorenjska Košarica za podeželje, kohezijska sredstva (DRR,...), drugi nacionalni razpisi



**KOLESARJENJE**

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Ureditev površin za pešce in kolesarje										
Ureditev kolesarske poti od ribnika do zdravstvenega doma v Preddvoru; (LC 183052: Goriče-Bašelj-Zgornja Bela-Preddvor-Hrib, odsek Preddvor-Belska cesta)	srednja	3								
Ureditev kolesarske poti od Bašlja do Zgornje Bele: ureditev površin za kolesarje preko gozda; od Bašlja proti Mačam in nato preko gozda, do Zgornje Bele	višja	3								
Ureditev kolesarskih površin od Srednje Bele do športnega parka	višja	3								
Kolesarska urbana oprema in izposoja koles										
Ureditev kolesarnic in stojal za kolesa na strateških točkah	srednja	3								
Ureditev izposoje koles na dveh lokacijah v sklopu medobčinske izposoje koles	srednja	3								
Promocija kolesarjenja										
Organizacija dogodka za spodbujanje kolesarjenja: Kolesarski dan Gorenjska bike za trajnostno prihodnost v Preddvoru	manjša	3								
Organizacija dogodka za učenje o prometni varnosti in trajnostni mobilnosti: Varnostno prometni dan za mlade	manjša	3								
Organizacija dogodka za učenje kolesarjenja, gibanja in prometne varnosti: Varnostno – gibalni dan s skiroji in kolesi za najmlajše v Preddvoru	manjša	3								
Ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti	manjša	3								

Legenda za vire financiranja:

3 - Občina Preddvor, Eko sklad, LAS Gorenjska Košarica za podeželje, kohezijska sredstva (DRR,...), drugi nacionalni razpisi



**JAVNI POTNIŠKI PROMET**

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Ureditev avtobusnih postajališč na občinskih cestah										
Ureditev avtobusnega postajališča Spodnja Bela	višja	3								
Ureditev avtobusnega postajališča Preddvor bloki	srednja	3								
Ureditev avtobusnega postajališča Preddvor trgovina	srednja	3								
Promocija javnega potniškega prometa										
Izboljšanje informiranja o voznih redih	manjša	3								
Organiziranje akcije: Dan brezplačne vožnje z avtobusom	manjša	3								
Organiziranje delavnice o uporabi JPP za starejše občane	manjša	3								
Ureditev ponudbe z JPP v času turistične sezone	manjša	3								





6. Akcijski načrt

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Ureditev avtobusnih postajališč na državni cesti										
Avtobusno postajališče Potoče ob regionalni cesti R1-210/1106 Spodnje Jezersko – Preddvor	višja	2								
Avtobusno postajališče »ARNEŽ« na državni cesti R1-210, odsek 1106 Spodnje Jezersko – Preddvor	višja	2								
Avtobusno postajališče »Log/Preddvor« na državni cesti R1-210, odsek 1106 Spodnje Jezersko – Preddvor	višja	2								
Avtobusno postajališče »Polana/ Preddvoru« na državni cesti R1-210, odsek 1106 Spodnje Jezersko – Preddvor	višja	2								
Avtobusno postajališče »Jurjov most« s površinami za pešce državni cesti R1-210, odsek 1106 Spodnje Jezersko – Preddvor	višja	2								
Avtobusno postajališče »Kokra Kamnolom« s površinami za pešce na državni cesti R1-210, odsek 1106 Spodnje Jezersko – Preddvor	višja	2								
Avtobusno postajališče »Kokra Povšnar« s površinami za pešce na državni cesti R1-210, odsek 1106 Spodnje Jezersko – Preddvor	višja	2								
Avtobusno postajališče »Fužine/Jezerskem« na državni cesti R1-210, odsek 1106 Spodnje Jezersko – Preddvor	višja	2								





UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Politika javnega potniškega prometa										
Ureditev večje frekventnosti povezav med naselji znotraj občine in z drugimi občinami.	manjša	3								
Ureditev sofinanciranja javnega potniškega prometa in možnost pridobivanja denarne pomoči za javni potniški promet »Dosegljiva cena javnega potniškega prometa«	manjša	3								
Preveritev in ureditev manjših prevoznih sredstev: manjši avtobusi / kombiji za šolski prevoz	manjša	3								
Uredi se večja pogostost prevozov z drugimi občinami: na relacijah Bašelj – Kranj, Preddvor - Jezersko, Preddvor - Ljubljana – tudi za vikend	manjša	3								
Uredi se večja pogostost prevozov na relaciji Preddvor – Kranj zvečer	manjša	3								
Uredi se druge možnosti prevoza - lokalni kombi za prevoz ali dostopnost za turiste	manjša	3								
Politika javnega potniškega prometa										
Zamenjava vozila »Prostoferja« do leta 2032 z električnim / hibridnim vozilom	srednja	3								

Legenda za vire financiranja:

3 - Občina Preddvor, Eko sklad, LAS Gorenjska Košarica za podeželje, kohezijska sredstva (DRR,...), drugi nacionalni razpisi



**PARKIRNA POLITIKA**

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Ureditev parkirnih mest										
Ureditev parkirnih mest pri športnem parku	srednja	3								
Ureditev parkirnih površin "P+R" v poslovni coni	višja	3								
Ureditev parkirnih mest za pohodnike	srednja	3								
Ureditev parkirnih mest v območju pomembnih objektov	srednja	3								
Ureditev parkirnih mest za avtodome	manjša	3								
Ureditev parkirnih mest pri piceriji Urša	srednja	3								
Ureditev parkirnih mest pri vrtcu Storžek Preddvor	višja	3								
Ureditev parkirnih mest med Keržanom in objektom Dvorski trg 3, 3a in Goričico 1	srednja	3								
Parkini režim										
Uvedba parkirnega režima v občini Preddvor	srednja	3								
Ozaveščanje parkirne politike – mehki ukrepi										
Parkirna politika z ozaveščanjem (opozorila o pravilnem parkiranju, še posebej ob šolah in drugih pomembnih točkah).	manjša	3								

Legenda za vire financiranja:

3 - Občina Preddvor, Eko sklad, LAS Gorenjska Košarica za podeželje, kohezijska sredstva (DRR,...), drugi nacionalni razpisi



**OSEBNI MOTORNI PROMET**

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Povezovalna infrastruktura										
Ureditev obvoznice Naselje - Hrib in ureditve slepe ulice za motorni promet in površine za pešce in kolesarje	višja	3								
Ureditev obvoznice Korotanca - obvoznica pri Zdravstvenem domu s površinami za pešce in kolesarje	višja	3								
Izvedba dostopne poti do občinskega zemljišča v Pregratu na Zgornji Beli.	srednja	3								
Ureditve voziščnih konstrukcij										
Ureditev voziščne konstrukcije na regionalni cesti R1-210, odsek 1107 Preddvor - Kranj (Primskovo), na odseku Hotemaže – Tupaliče	višja	2								
Ureditev voziščne konstrukcije lokalne ceste 326151: Hrib – Jablanca, naselje Potoče	višja	3								
Ureditev voziščne konstrukcije lokalne ceste 183052: Goriče-Bašelj-Zgornja Bela-Preddvor-Hrib, odsek Preddvor – Belska cesta – od ribnika proti Beli	srednja	3								
Ureditev voziščne konstrukcije lokalne ceste 326021 – odsek med Spodnjo Belo in Srednjo Belo	višja	3								
Ureditev voziščne konstrukcije lokalne ceste 326021 – odsek od izvoza za Tatinec do Spodnje Bele	višja	3								
Ureditev voziščne konstrukcije javne poti 826031 Bašelj: Jagodic (HŠ4)	srednja	3								
Ureditev voziščne konstrukcije javne poti 826061: Bašelj-Vaškar	višja	3								





6. Akcijski načrt

UKREP	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	KASNEJE
Ureditev voziščne konstrukcije lokalne ceste 183052: Goriče-Bašelj-Zgornja Bela-Preddvor-Hrib	srednja	3								
Ureditev voziščne konstrukcije javne poti 826014:Bašelj-odcep Rebro II	višja	3								
Ureditev voziščne konstrukcije javne poti 826771: TD Preddvor-vila Danica	srednja	3								

Preureditev priključkov										
Ureditev priključkov na državno cesto R1-210, odsek 1106 Spodnje Jezersko - Preddvor	višja	2								
Promocija za manj motornega prometa – mehki ukrepi										
Izvedba promocije za souporabo prevozov med občani	manjša	3								
Program ozaveščanja o realnih stroških avtomobila z izračuni v lokalnem kontekstu.	manjša	3								
Izziv »dan brez avtomobila«	manjša	3								

Legenda za vire financiranja:

1 – Občina Preddvor

2 – Občina Preddvor in Direkcija RS za infrastrukturo

3 - Občina Preddvor, Eko sklad, LAS Gorenjska Košarica za podeželje, kohezijska sredstva (DRR,...), drugi nacionalni razpisi

Finančni okvir in časovnica

Za izvedbo vseh ukrepov v obdobju 2025–2031 je predviden okvirni znesek 10,21 milijona evrov.

Financiranje je predvideno, da bo potekalo iz:

- občinskega proračuna,
- državnih in evropskih razpisov (npr. evropska kohezijska politika 2021–2027),
- javno-zasebnih partnerstev.

Časovno so ukrepi razdeljeni na dobo sedmih let.

Spremljanje in prilagodljivost

Akcijski načrt bo:

- redno spremljan s pomočjo kazalnikov napredka,





6. Akcijski načrt

- posodobljen glede na razpoložljiva sredstva, nove potrebe in spremembe zakonodaje,
- odprt za sodelovanje z občani, društvi, podjetji, sosednjimi občinami in državnimi organi.

Akcijski načrt OCPS predstavlja operativni kompas za uresničevanje vizije mobilnosti v Občini Preddvor. Njegov uspeh bo temeljil na partnerstvu vseh deležnikov, dobrem upravljanju in proaktivnem iskanju priložnosti za izvedbo ukrepov.





7. Načrt spremljanja in vrednotenja

Načrt spremljanja in vrednotenja je določen v nacionalnih smernicah in v Zakonu o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) ter vključuje zahteve iz dokumentov, ki so bili uporabljeni v pripravi strategije. Za zagotavljanje uspešne izvedbe Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je ključno redno, sistematično in merljivo spremljanje napredka. Namen spremljanja in vrednotenja ni le preverjanje doseženih rezultatov, temveč tudi pravočasno prepoznavanje potreb po prilagoditvah ukrepov, usklajevanje z razpoložljivimi viri in ohranjanje preglednosti do javnosti in države.

Za ocenjevanje učinkovitosti ukrepov in doseganja ciljev OCPS je bil razvit nabor kazalnikov, ki pokrivajo vse ključne vidike mobilnosti v občini in so predstavljeni v poglavju 5 Stebri prometne strategije in strateška vodila. Kazalniki so predstavljeni v vsebinskih sklopih posameznih stebrov in vključujejo tako kvantitativne kot kvalitativne meritve. Kazalniki so standardizirani in časovno primerljivi, merjeni vsaj enkrat letno ali ob večjih infrastrukturnih spremembah.

Občina Preddvor je nosilka izvajanja OCPS in hkrati odgovorna za spremljanje njenega napredka. Ključne naloge občine bodo:

- koordinacija vseh sodelujočih deležnikov (javne službe, izvajalci, svetniki),
- zbiranje in analiziranje podatkov (ankete, štetja, terenske meritve),
- vodenje evidenčnega sistema za izvajanje ukrepov,
- redna letna poročila o stanju izvajanja strategije.

Za podporo spremljanju bo občina lahko uporabila zunanje strokovne partnerje, zlasti pri zahtevnejših nalogah.

OCPS je živ dokument, kar pomeni, da se lahko ukrepi in prioritete naloge prilagajajo glede na razpoložljive vire, odzive javnosti in spremembo zakonodaje.

Mehanizmi prilagajanja vključujejo:

- letno posodabljanje časovnic ukrepov na podlagi izvedenih ukrepov,
- možnost zamenjave ali fazne izvedbe ukrepov, če to narekujejo okoliščine,
- revizijo ciljev ali kazalnikov, če pride do pomembnih sprememb v prometni politiki, prostorski ureditvi ali razpoložljivosti financiranja.

Odločanje o večjih prilagoditvah poteka v sodelovanju z ožjo delovno skupino in občinskim svetom, ob predhodni predstavitvi javnosti.

V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) je Občina Preddvor dolžna pripravljati in posredovati poročila Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo (MOPE) v letih:

- **2028** – prvo vmesno poročilo,
- **2030** – drugo vmesno poročilo in vmesna evalvacija,
- **2032** – zaključno poročilo z oceno doseženih ciljev OCPS.





Poleg poročanja državi se bo izvajalo tudi letno obveščanje javnosti:

- objava prilagojenih povzetkov na občinski spletni strani in v glasilu,
- predstavitve rezultatov na javnih dogodkih (npr. ob Evropskem tednu mobilnosti),
- uporaba vizualizacij in grafik, ki omogočajo razumljivo spremljanje napredka.

Spremljanje in vrednotenje sta ključna pogoja za uspešno uresničevanje OCPS. Le z rednim preverjanjem rezultatov, vključevanjem javnosti in prožnim odzivanjem na izzive lahko Občina Preddvor zagotovi, da bo strategija resnično uresničila svojo vizijo – trajnostno, varno in vključujočo mobilnost za vse.





8. Zaključek

Občinska celostna prometna strategija Občine Preddvor je rezultat premišljenega, strokovno utemeljenega in vključujočega procesa, ki je združil lokalne značilnosti, razvojne priložnosti in dolgoročne cilje trajnostne mobilnosti. Dokument predstavlja strateško usmeritev za obdobje do leta 2032 in temelji na jasni viziji: ustvariti prometni sistem, ki je varen, dostopen, okoljsko odgovoren in v službi kakovostnega življenja vseh prebivalcev.

Ključna spoznanja priprave strategije

- Promet v občini je danes izrazito avtomobilsko usmerjen, kar ustvarja izzive na področju varnosti, dostopnosti in vplivov na okolje.
- Peš in kolesarska infrastruktura sta razdrobljeni in pomanjkljivi, javni prevoz pa nezadostno pokriva potrebe oddaljenih naselij.
- Velik del prebivalcev izraža pripravljenost za spremembo potovalnih navad, če bi bili vzpostavljeni boljši pogoji za hojo, kolesarjenje in JPP.
- Lokalni prostor je občutljiv – tako naravno kot kulturno – zato mora biti prometni razvoj v sozvočju z naravno krajino in dediščino.
- Ključna vrednota, izražena skozi proces priprave strategije, je bila vključenost – tako javnosti kot vseh ključnih deležnikov.

Prednosti izbranega pristopa

- Soudeležba: Vključevanje občanov, otrok, starejših, ustanov in podjetij je okrepilo legitimnost in uresničljivost strategije.
- Strokovna podpora in usklajenost: Strategija temelji na podatkih, GIS analizah, anketah in uskladitvah z OPN, ReNPRP in EU Green Deal.
- Modularnost ukrepov: Akcijski načrt omogoča fazno izvedbo ukrepov, prilagajanje proračunskim zmožnostim ter odzivanje na spremembe.
- Povezanost z regijo in državo: OCPS odpira pot za črpanje sredstev iz programov EKP 2021–2027 in drugih virov.

Priporočila za dolgoročno upravljanje mobilnosti

1. Vzdržuje naj se zaveze in neprekinjenost ukrepanja: Strategija ni enkraten dokument, temveč okvir za kontinuirano izvajanje, spremljanje in prilagajanje.
2. Letno naj se spremlja in odziva na kazalnike: Ključno je sistematično spremljanje stanja in redno poročanje MOPE ter obveščanje javnosti.
3. Krepi naj se povezave z regijo: Uspeh strategije bo večji ob sodelovanju s sosednjimi občinami pri skupnih infrastrukturnih projektih.
4. Spodbuja naj se vedenjske spremembe: Mehki ukrepi (ozaveščanje, šolski programi, dogodki) naj dopolnjujejo infrastrukturne rešitve.
5. Sodelovanje z javnostjo naj bo odprto: Ohranjanje dvosmerne komunikacije z občani bo ključno za podporo pri izvajanju sprememb.





OCPS Občine Preddvor je strateški dokument, ki povezuje dolgoročno vizijo, lokalne potrebe in evropske cilje. Z njenim uresničevanjem bo občina postala bolj varna, dostopna in trajnostna – kraj, kjer bo mobilnost omogočala kakovostno, zdravo in vključujoče življenje. Njena izvedba pa bo uspešna le, če bo temeljila na partnerstvu, vztrajnosti in skupni odgovornosti vseh deležnikov, vseh prebivalcev občine Preddvor.



**LITERATURA:**

PREČIŠČENA RAZLIČICA POGODBE O DELOVANJU EVROPSKE UNIJE, dostopna na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12016E/TXT>

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN), Uradni list RS, št. 130/22, <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607>

Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (2023), <https://www.sptm.si/gradiva/smernice>

Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=FR>

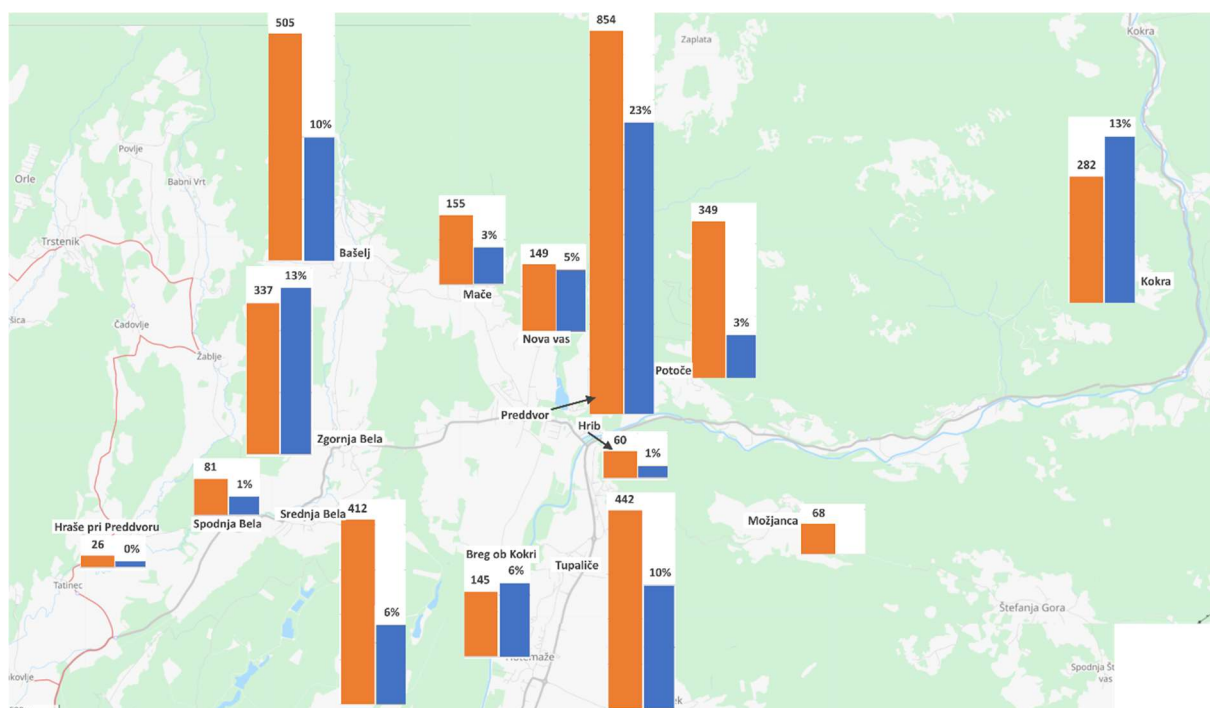
Evropski zeleni dogovor; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>

Občinski prostorski načrt - spremembe št. 1 (krajše: SD OPN – št.1) dostopen na <https://www.preddvor.si/act/38332> in drugi sklepi

Strategija razvoja Slovenije 2030, dostopna na https://www.gov.si/assets/ministrstva/MKRR/Strategija-razvoja-Slovenije-2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf

REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM GORENJSKE 2021–2027, https://www.gov.si/assets/ministrstva/MKRR/DRR/RRP-2021_2027/RRP-Gorenjske-razvojne-regije.pdf

RS Statistični urad različni podatki pridobljeni z naslova <https://www.stat.si/StatWeb/>

Zanimivo:

Slika 24 Pregled prebivalcev po naseljih (prvi stolpec, vir: <https://qis.stat.si/#>) in po deležu odgovorov po naseljih iz Ankete o prometu v Občini Preddvor (drugi stolpec); zemljevid: vir: <https://www.openstreetmap.org/#map=13/46.31418/14.44232&layers=T>





Kazalo Občinske Celostne Prometne Strategije (OCPS) Občine Preddvor

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA.....	1
1. Uvod	1
2. Pregled obstoječega stanja	4
3. Vizija in cilji OCPS.....	17
4. Izzivi, priložnosti in prioritete OCPS.....	20
5. Stebri prometne strategije in strateška vodila.....	25
6. Akcijski načrt.....	32
7. Načrt spremljanja in vrednotenja.....	47
8. Zaključek.....	49





**Hvala vsem prebivalkam in prebivalcem Občine
Preddvor** za vašo aktivno vlogo. Ta OCPS je strategija,
ki smo jo oblikovali **skupaj – za skupno dobro**.

Naročnik: Občina Preddvor

Izdelala: Gorenjska gradbena družba, d. d.,

Jezerska cesta 20, 4000 Kranj, Slovenija

Koordinatorica: Metka Černe

Risbe so delo učencev OŠ Matija Valjavca Preddvor

Preddvor, maj 2025

Fotografije: Občina Preddvor