



# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE CERKNO



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL  
SLOVENIA



Sofinancira  
Evropska unija

Naročnik	Občina Cerklje Bevkova ulica 9, 5282 Cerklje
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 Cerklje Zavod za turizem Cerklje ICRA d.o.o. Idrija
Avtorji risb	Udeleženci počitniškega varstva OŠ Cerklje
Leto izida	Avgust 2025

# KAZALO

Nagovor župana	5
<b>Vloga in proces občinske celostne prometne strategije</b>	<b>6</b>
Vloga občinske celostne prometne strategije	7
Potek priprave prenovljene strategije	8
<b>Oris zelenega stanja</b>	<b>12</b>
<b>Stanje, izzivi in priložnosti v občini Cerklje</b>	<b>16</b>
<b>Pet stebrov ukrepanja</b>	<b>23</b>
Hoja	24
Kolesarjenje	25
Javni potniški promet	26
Motorni in mirujoči promet	28
Celostno prometno načrtovanje	30
<b>Akcijski načrt</b>	<b>32</b>
Hoja	34
Kolesarjenje	34
Javni potniški promet	36
Motorni in mirujoči promet	38
Celostno prometno načrtovanje	40





# Nagovor župana

## Gašper Uršič, župan Občine Cerkno

»V Občini Cerkno je v teku priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki bo izboljšala načrtovanje prometne infrastrukture ter spodbudila razvoj trajnostne mobilnosti.

Cilj strategije je zmanjšanje osebnega motornega prometa in večja podpora hoji, kolesarjenju, uporabi javnega prevoza ter drugim okolju prijaznim oblikam mobilnosti. Gre za enega ključnih razvojnih dokumentov občine, s katerim bomo dolgoročno odgovorili na prometne izzive in oblikovali bolj prijazen, varen in dostopen javni prostor za vse generacije.

Pri pripravi strategije sodeluje tudi širša javnost, občanke in občani ste vabljeni k izpolnjevanju anket, udeležbi na delavnicah in podaji predlogov. Skupaj bomo iskali rešitve, ki bodo izhajale iz dejanskih potreb in izkušenj uporabnikov prostora.

Z OCPS bomo ne le izboljšali prometno ureditev, temveč tudi izpolnili pogoje za pridobivanje sredstev za prihodnje naložbe v trajnostno mobilnost.«

Župan, Gašper Uršič



1 2 3 4 5

# Vloga in proces občinske celostne prometne strategije

# Vloga občinske celostne prometne strategije

## Novi koraki ob preteklih izkušnjah

Prva Celostna prometna strategija Občine Cerklje, pripravljena leta 2017, je postavila izhodišča za prehod v trajnostno mobilnost. Z njo so bili prepoznani glavni prometni izzivi in oblikovani začetni ukrepi za njihovo obvladovanje. Nova Občinska celostna prometna strategija (OCPS) nadaljuje to pot, nadgrajuje obstoječe izkušnje, pogloblja analize ter sistematično usmerja prihodnji razvoj mobilnosti v občini.

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 celostnih 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 kakovosti 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 vključujoč 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 Cerkno 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 dležniki. 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 Cerklje 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: za splošno javnost, za šolarje in za zaposlene v podjetju. Ob tem je občina izvedla tudi kordons-

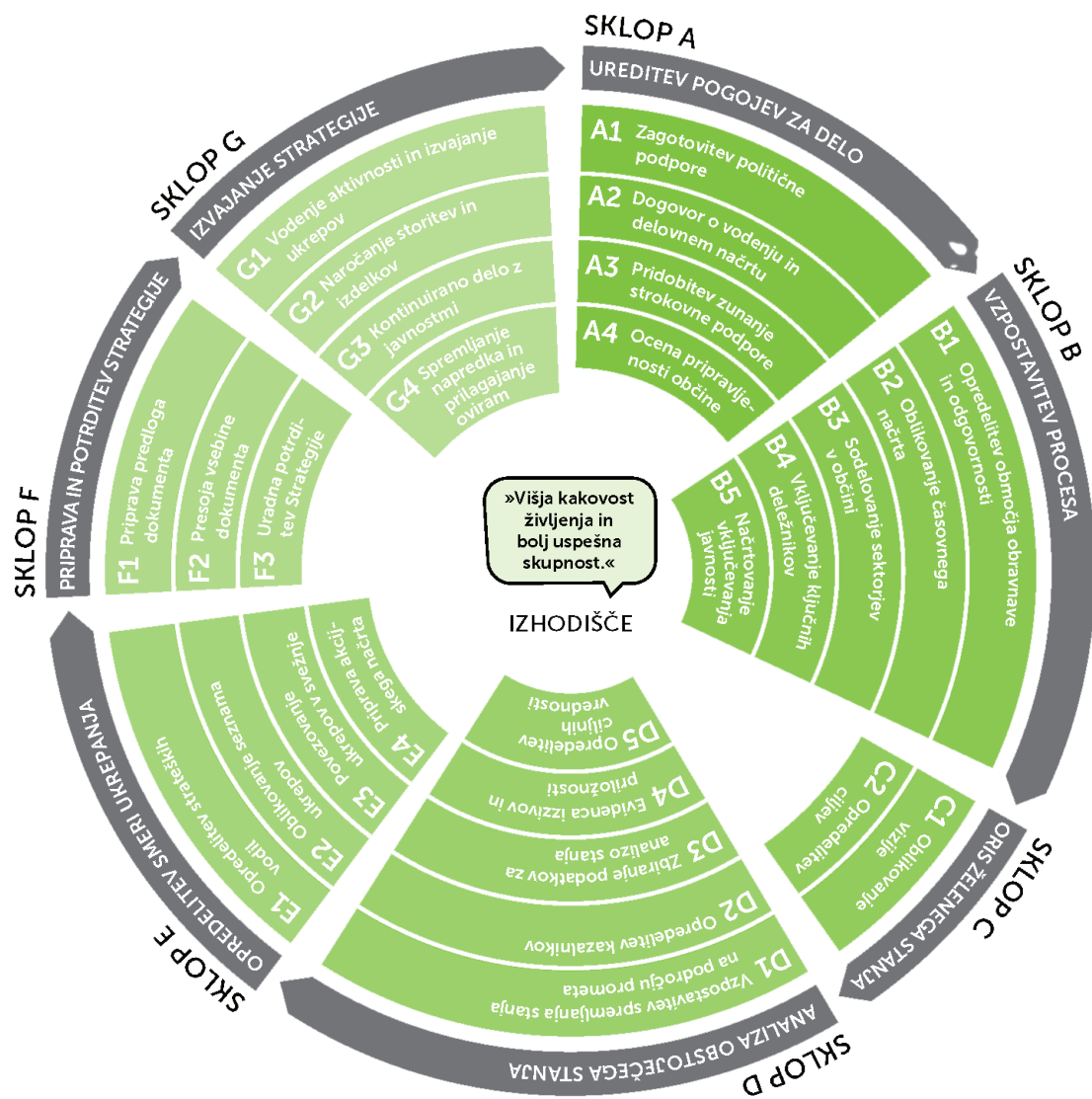
ko štetje prometa v središču naselja Cerklje. Zbrane informacije so bile analizirane z vidika prometne varnosti, navad prebivalcev in obstoječe prometne infrastrukture. Ugotovljeni so bili ključni izzivi in priložnosti. Sočasno je potekalo več delavnic in srečanj z delovnimi skupinami, na katerih so deležniki sooblikovali prve smernice in dopolnjevali ključne ugotovitve.

Pomemben poudarek je bil namenjen **vključevanju javnosti**. Za ta namen je bil vzpostavljen digitalni zemljevid na temo prometnih izzivov in predlogov ukrepov.

**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 Cerklje, 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 najboljši 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 Cerklje ob Dravi 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 Cerklje ob Dravi se glasi:

»Občanke in občani Cerkljega s spremembo potovalnih navad in dvigom kulture obnašanja vseh udeležencev v prometu pripomorejo k sodobnemu, privlačnemu in zdravemu načinu mobilnosti v občini Cerklje ob Dravi. V ta namen je zgrajena dobra infrastruktura, ki povezuje hribovita območja občine z dolino ter cerkljansko s sosednjimi regijami, obenem pa ohranja in spodbuja razvoj gospodarstva.

Glavne občinske prometne smeri so opremljene s kolesarskimi in pešpotmi, s čimer zagotavljamo varno, trajnostno dostopnost za vse, tudi za gibalno ovirane, starejše, otroke in druge ranljive skupine. Urejene javne površine dvigujejo varnost in kakovost življenja v celotni občini. Iz naselja Cerklje ob Dravi je v ta namen umaknjena večina parkirišč in avtobusni promet. Občani in obiskovalci občine smo z ozaveščenostjo in odgovorno izbiro prevozov pomembni soustvarjalci trajnostne mobilnosti v občini.»



# 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. Vsem dostopen in urejen prometni sistem z izboljšanim javnim potniškim prometom ter povezavami z zaledjem in preostalo Slovenijo**

Z iskanjem učinkovitih načinov za razvoj in posodobitev javnega potniškega prometa si občina prizadeva zagotoviti zanesljivo, dostopno in cenovno sprejemljivo mobilnost za vse prebivalce, vključno s tistimi iz bolj oddaljenih območij. Krepitev povezav z okolico bo prispevala k zmanjšanju prometne izključenosti, izboljšala regionalno povezanost ter povečala možnosti za dostop do storitev, zaposlitve in izobraževanja.

Ciljna vrednost: Število odhodov vozil javnega prometa se poveča za 9 odstotkov. (Izhodiščna vrednost: 56 prevozov na dan- Cilj: 5 prevozov več na dan.)

## **2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa**

Prometna varnost predstavlja ključen pogoj za vzpostavitev kakovostnega in vključujočega prometnega sistema. Posebna pozornost bo namenjena zaščiti ranljivih udeležencev v prometu, zlasti otrok in starejših. Z ukrepi za umirjanje prometa, izboljšanjem prometne infrastrukture ter krepitvijo prometne kulture in ozaveščenosti bomo zagotovili varnejše pogoje za vsakodnevno mobilnost vseh prebivalcev.

Ciljna vrednost: Delež otrok, ki v šolo prihaja peš brez spremstva se poveča na 27 odstotkov. (Izhodiščna vrednost: 22,34%.)

## **3. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti**

Dostop do zdravstvenih, izobraževalnih in drugih temeljnih storitev mora biti zagotovljen vsem prebivalcem – tudi tistim brez dostopa do osebne avtomobila. Z izboljšanjem lokalne povezanosti in spodbujanjem alternativnih oblik mobilnosti, kot je sopotništvo, si prizadevamo zmanjšati prometno odvisnost ter povečati enakost možnosti in socialno vključenost znotraj skupnosti.

Ciljna vrednost: Storitve prevozov na klic (Prostofer) se povečajo za 5 odstotkov. (Izhodiščna vrednost: 142 prevozov na leto.)

## **4. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo**

Dostopen in učinkovit prometni sistem je pogoj za uspešno gospodarstvo. S povezovanjem krajev, izboljšanjem dostopnosti in podporo trajnostne mobilnosti delovne sile bomo spodbudili razvoj lokalnih dejavnosti, malih podjetij in ustvarjanje delovnih mest..Ciljna vrednost: Delež in obseg motornega prometa na glavnih cestah v občini se zmanjša za 4 odstotke. (Izhodiščna vrednost: 83,91%.)

Ciljna vrednost: Indeks delovne migracije se poveča na 68. (Izhodiščna vrednost: 66,2.)

### 5. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Cilj spodbuja oblikovanje bivalnega okolja, ki je varno, dostopno in prijazno do ljudi ter narave. Z zmanjševanjem avtomobilskega prometa, izboljšanjem javnega prostora, dostopa do zelenih površin ter spodbujanjem hoje, kolesarjenja in javnega prevoza se krepi zdravje, varnost in povezanost skupnosti ter prispeva k višji kakovosti življenja za vse prebivalce.

Ciljna vrednost: Delež in obseg motornega prometa na glavnih cestah v občini se zmanjša za 5 odstotkov. (Izhodiščna vrednost: 70,5%.)

### 6. Bolj zdravi in aktivni prebivalci

Spodbujanje hoje in kolesarjenja kot redne oblike mobilnosti prispeva k izboljšanju javnega zdravja in splošnega počutja prebivalcev. Z vzpostavitvijo ustrezne infrastrukture ter zagotavljanjem varnih, dostopnih in povezanih poti bomo povečali delež aktivne mobilnosti, zmanjšali negativne učinke sedečega življenjskega sloga ter podprli trajnostne potovalne navade.

Ciljna vrednost: Delež in obseg hoje in kolesarjenja na glavnih prometnicah v občini se poveča za 2 odstotka. (Izhodiščna vrednost: 5,49%.)

### 7. Znižane lokalne emisije iz prometa

Zmanjševanje rabe osebnih motornih vozil ter spodbujanje okolju prijaznejših oblik mobilnosti bosta prispevala k izboljšanju kakovosti zraka, zmanjšanju emisij onesnaževal in blažitvi podnebnih sprememb. Takšen prehod predstavlja pomemben korak k oblikovanju bolj zelene, zdrave in podnebno odporne skupnosti.

Ciljna vrednost: Stopnja motorizacije se zmanjša za 2 odstotka. (Izhodiščna vrednost: 2.905 registriranih vozil.)



1 2 3 4 5

# Stanje, izzivi in priložnosti v občini Cerkno



# Stanje, izzivi, priložnosti

Občina Cerkno z nekaj več kot 4.000 prebivalci leži v razgibanem predalpskem svetu zahodne Slovenije. Razpršena poselitev, oddaljenost od večjih prometnih vozlišč in razgiban relief oblikujejo posebne prometne razmere, v katerih ima avtomobil ključno vlogo pri vsakdanji mobilnosti prebivalcev. Ti dejavniki neposredno vplivajo na dostopnost, kakovost bivanja in okolje, hkrati pa predstavljajo izziv in priložnost za razvoj novih, trajnostno usmerjenih rešitev. Občina se zato osredotoča na spodbujanje zdravih in dostopnih oblik mobilnosti ter dolgoročno izboljšanje življenjskih pogojev in povezanosti vseh naselij in skupnosti.

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 ena najdostopnejših oblik trajnostne mobilnosti, ki pomembno prispeva k zdravju, čistejšemu okolju in višji kakovosti bivanja. V manjših občinah, kot je Cerklje ob Krki, ima še posebej velik potencial, da postane prevladujoča oblika vsakodnevne mobilnosti. V občini se peš opravi približno 15 % vseh poti, a kar 77 % prebivalcev bi hodilo pogosteje, če bi bili pogoji boljši.

Samostojno v šolo hodi le 22,3 % učencev, med zaposlenimi pa hoja ostaja zastavljena, čeprav četrtina živi manj kot dva kilometra od delovnega mesta.

Kakovost infrastrukture je pogosto nezadostna – skoraj polovica prebivalcev pločnike in osvetlitev ocenjuje kot slabe, problematični pa so tudi nekateri nevarni odseki.



**Izzivi:** Največji izziv hoje v občini Cerklje ob Krki predstavljajo nevarni in neustrezno urejeni odseki šolskih poti, kjer so otroci pogosto izpostavljeni prometu brez ustreznih ukrepov za umirjanje in brez varnih prehodov. Težavo dodatno povečujejo pomanjkljiva prometna signalizacija, slaba osvetlitev ter neustrezna infrastruktura za ranljive skupine, kar ome-

juje samostojno gibanje starejših, oseb z oviranostmi in staršev z vozički. Zaradi teh dejavnikov ostaja delež hoje v vsakodnevni potovanjih relativno nizek.

**Priložnosti:** Kljub obstoječim težavam so v občini Cerklje ob Krki jasno prepoznane priložnosti za spodbujanje hoje. Visoka pripravljenost prebivalcev za spremembo potovalnih navad in obstoječi delež pešačenja predstavljata dobro osnovo za razvoj. Z izboljšanjem infrastrukture in zagotavljanjem varnejših pogojev lahko občina okrepi zaupanje v hojo kot privlačno, zdravo in trajnostno obliko mobilnosti, ki krepi kakovost življenja in povezanost skupnosti.



**Prioritete:** Osrednja prioriteta je vzpostavitev varnega, dostopnega in povezanega sistema pešpoti, ki bo služil vsem skupinam prebivalcev. Posebno pomembno je zagotoviti kakovostno urejene, pregledne in osvetljene prehode za pešce ter pločnike, prilagojene gibalno oviranim osebam, starejšim in staršem z vozički. S tem se bo omogočila večja vsakodnevna uporaba hoje za dostop do šole, javnih storitev in delovnih mest.



# Kolesarjenje – izzivi danes, priložnosti za jutri

Kolesarjenje ima v občini Cerklje velik razvojni potencial kot trajnostna, zdrava in stroškovno dostopna oblika mobilnosti. Zaradi kratkih razdalj med vsakodnevnimi cilji in prostorske zgoščenosti storitev je kolesarska mobilnost smiselna alternativa osebnemu avtomobilu, zlasti za poti v šolo, na delo in do osnovnih storitev.

Analiza stanja razkriva, da je obstoječe kolesarsko omrežje neustrezno razvito, nepovezano in infrastrukturno podhranjeno. Ključni izziv predstavlja pomanjkanje varnih kolesarskih poti, zaradi česar je vožnja s kolesom pogosto tvegana ter posledično manj privlačna za prebivalce. Kritični odseki, kot sta relaciji Cerklje–Novaki in Cerklje–Želin, zahtevajo nujno ureditev, saj kolesarjenje po prometno obremenjenih cestah predstavlja veliko tveganje.

Pomemben korak je bil narejen na področju označitve kolesarskih poti, ki povezujejo lokalna naselja in vplivajo na razvoj turizma.

**Izzivi:** Na območju mesta ter med posameznimi naselji ni vzpostavljenega sklenjenega omrežja kolesarskih povezav, prav tako manjkajo varne in ločene kolesarske poti ob regionalni cesti, kar onemogoča ustrezno vključevanje kolesarjev v prometni sistem. Poleg neustrezne infrastrukture na sami poti predstavlja pomembno oviro tudi pomanjkanje ustrezno urejenih in varovanih parkirnih mest za kolesa na ključnih ciljnih lokacijah. To zmanjšuje uporabnost in privlačnost kolesa kot prevoznega sredstva za vsakodnevne opravke.

**Priložnosti:** Občina ima dobre prostorske pogoje za razvoj kolesarjenja, saj kratke razdalje omogočajo smiselno alternativo avtomobilu, hkrati pa lega občine omogoča povezovanje z načrtovanimi državnimi in medobčinskimi kolesarskimi povezavami. Naravna krajina in razgiban relief ponujata dodatno priložnost za razvoj turističnega in rekreativnega kolesarjenja. Dejstvo, da so gospodinjstva dobro opremljena s kolesi in

da prebivalci izražajo pripravljenost za njihovo uporabo, predstavlja pomembno osnovo za širitev kolesarske mobilnosti.



**Prioritete:** Prednostno je treba zagotoviti varno, neprekinjeno in uporabniku prijazno kolesarsko omrežje, ki bo povezovalo naselja, omogočalo dostop do šol, javnih storitev in delovnih mest ter se navezovalo na regionalne povezave. Enako pomembna je ureditev ustreznih parkirnih mest za kolesa in razvoj infrastrukture, ki bo omogočala kombiniranje kolesarjenja z javnim prevozom in drugimi oblikami mobilnosti.



## Na poti do boljšega javnega prevoza

Javni potniški promet v občini je šibko razvit. Prebivalci ga ocenjujejo kot neučinkovitega zaradi redke frekvence prevozov, neprilagojenih vozniških redov in prostorsko slabo umeščenih postajališč. Več kot polovica anketiranih je nezadovoljna s trasami in časovnimi intervali. V šolo se z avtobusom pripelje 34,4 % učencev, pri odraslih pa je delež bistveno nižji. Podatki kordonskega štetja kažejo, da avtobus uporablja približno 28 % potnikov, medtem ko skoraj polovica uporablja osebni avtomobil.

Največja pričakovanja prebivalcev se nanašajo na novo avtobusno postajo v Cerknem, pogostejše povezave, boljšo pokritost razpršenih naselij z javnimi prevozi ter navezavo na regijska središča.



**Izzivi:** Glavni izzivi javnega potniškega prometa so neustrezna in slabo vzdrževana postajališča, redki in neusklajeni vozni redi ter slaba povezljivost z razpršenimi naselji. Odsotnost integracije z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti dodatno zmanjšuje konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z avtomobilom.

**Priložnosti:** Kot pomembna priložnost se izkazuje sistem prevozov na klic, ki je že prisoten v občini in lahko bistveno izboljša dostopnost na območjih z razpršeno poselitvijo. Njegova nadgradnja in boljša integracija z rednimi linijami lahko prispevata k bolj funkcionalnemu in vključujočemu sistemu mo-

bilnosti. Ob tem prebivalci izražajo visoko podporo izboljšavam, kar krepi možnosti za uspešne spremembe.



**Prioritete:** Osrednje prioritete so usmerjene v vzpostavitev rednega sodelovanja med občino in prevozniki ter v optimizacijo vozniških redov glede na potrebe prebivalcev. Ključna naloga je tudi ureditev varnih, dostopnih in ustrezno opremljenih postajališč vključno z glavno avtobusno postajo v Cerknem ter širitev in boljša integracija sistema prevozov na klic, ki lahko dolgoročno postane pomemben element prometne dostopnosti.





# Motorni in mirujoči promet

Motorni promet ima v občini Cerkno še vedno prevladujočo vlogo. Prometne obremenitve so največje v mestnem jedru, kjer se mešajo z gibanjem pešcev in kolesarjev, kar ogroža prometno varnost.

Posebej izpostavljena so območja okoli šole in javnih ustanov. Tudi mirujoči promet je problematičen: v središču kraja primanjkuje urejenih parkirišč, pogosto so zasedene javne površine, infrastruktura je slabo urejena.

Poleg vsakodnevnih tokov dodatne obremenitve povzročajo sezonski pritiski, povezani s povečanim številom motoristov in kolesarjev v poletnih mesecih. Zaradi ozkih cest in pomanjkanja ločenih površin se zmanjšuje tako prometna varnost kot pretočnost. Anketirani so stanje javnih cest v 80 % ocenili kot slabo ali zelo slabo.

Anketa med zaposlenimi dodatno potrjuje odvisnost od avtomobila: kar 70,5 % se jih na delo vozi z osebnim vozilom. Tudi pri kratkih razdaljah je odvisnost izrazita – četrtna zaposlenih, ki živi manj kot 2 km od delovnega mesta, za prihod na delo izbere avtomobil.

**Izzivi:** Največje izzive predstavljajo preobremenjenost mestnega jedra z avtomobili, odsotnost urejenih parkirnih režimov in prevelika odvisnost od avtomobilov tudi za kratke razdalje. Zaradi gostote prometa in previsokih hitrosti so posebej ranljiva območja v bližini šol in javnih ustanov.

**Priložnosti:** Možnost za izboljšanje se kaže v uvedbi parkirnih režimov, ureditvi parkirišč na obrobju naselja ter v ukrepih za umirjanje prometa, kot so cone z omejeno hitrostjo in enosmerne ureditve. Pomembna priložnost je tudi spodbujanje sopotništva, ki lahko zmanjša prometne obremenitve. Prostorska optimizacija bi ob razbremenitvi mestnega jedra omogočila več prostora za pešce in kolesarje ter boljšo kakovost javne-

ga prostora.

**Prioritete:** Prioritete so usmerjene v zmanjšanje intenzivnosti motornega prometa v središču kraja ter v vzpostavitev parkirišč na obrobju, kar bo sprostilo javne površine in omogočilo varnejše ter bolj prijazno okolje. Posebna pozornost je namenjena območjem šol in javnih ustanov, kjer bodo ukrepi za umirjanje prometa izboljšali varnost najranljivejših udeležencev.



# Načrtujemo promet, gradimo skupnost

Celostno prometno načrtovanje je v Idriji prepoznano kot ključno orodje za razvoj trajnostne mobilnosti. Gre za pristop, ki povezuje prometne, prostorske, okoljske in družbene vidike ter omogoča usklajevanje ukrepov med različnimi oblikami mobilnosti. Namenjen je oblikovanju dolgoročne vizije, ki presega posamične projekte in vodi v bolj uravnotežen prometni sistem.

Občina si prizadeva za vključevanje različnih deležnikov in prebivalcev v proces načrtovanja ter za promocijo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz. S tem želi vplivati tudi na spremembo potovalnih navad in povečati razumevanje koristi, ki jih trajnostna mobilnost prinaša zdravju, okolju in kakovosti življenja.

**Izzivi:** Glavne ovire so pomanjkanje finančnih virov za izvedbo ukrepov, šibko sodelovanje med deležniki in nezadostna kultura sobivanja v prometu, kar zmanjšuje občutek varnosti in strpnosti. Poleg tega razpršene in nezadostne promocijske aktivnosti ne dosegajo učinka, potrebnega za spremembo potovalnih navad.

**Priložnosti:** Občina ima dostop do evropskih in državnih virov financiranja, ki omogočajo izvedbo tako infrastrukturnih kot mehkih ukrepov. Pomembna priložnost je tudi krepitev promocije, ozaveščanja in vključevanja prebivalcev, s čimer bi se dolgoročno spremenile navade in povečala lokalna podpora za trajnostno mobilnost.

**Prioritete:** Osnovna prioriteta je oblikovanje dolgoročnega in finančno vzdržnega okvira za izvajanje ukrepov ter sistematično ozaveščanje vseh družbenih skupin. Stabilno financiranje bo omogočilo izvedbo investicij in vzdrževanje infrastrukture, strateška komunikacija in vključevanje javnosti pa bosta povečala legitimnost ukrepov ter podprla trajno spremembo vedenjskih vzorcev.



1 2 3 4 5

# Pet stebrov ukrepanja

# Hoja

## Strateško vodilo

Izboljšati pogoje za hojo z gradnjo varne, udobne in dostopne infrastrukture, ki bo primerna za vse prebivalce.

## Kvantifikacija ambicij

Delež uporabe hoje za vse namene se poveča na 27% do leta 2032.

Predlagani ukrepi so združeni v tri svežnje, katerih oblikovanje izhaja iz strateškega vodila o zagotavljanju varnega, dostopnega in kakovostnega prometnega prostora za vse prebivalce. Vsak sveženj naslavlja specifično področje – od varnih šolskih poti in zboljšanja omrežij za pešce ter zagotavljanja dostopnosti ranljivim skupinam in do prenove javnega prostora in spodbujanja urbane mobilnosti. V nadaljevanju so svežnji podrobneje predstavljeni s poudarkom na njihovih ciljih in predvidenih ukrepih.



## Svežnji izvajanja urepov

### Varne in pregledne pešpoti

- Ureditev (označitev) varnih šolskih poti.
- Ureditev prehodov za pešce na ključnih lokacijah.
- Ureditev in osvetlitev nevarnih prehodov za pešce.

Sveženj ukrepov je namenjen izboljšanju varnosti pešcev zlasti na šolskih poteh in na prometno obremenjenih mestih. Vključuje ureditev in jasno označitev poti, osvetlitev nevarnih prehodov ter preureditve na ključnih lokacijah. Ukrepi povečujejo preglednost, varnost in občutek udobja pri hoji, še posebej za otroke in druge ranljive skupine.



## Pešcem prijazno središče

- Vzpostavitev peš cone v središču mesta

Vzpostavitev območja, namenjenega izključno pešcem, pomeni krepitev hoje kot osrednje oblike gibanja v središču kraja. Takšna ureditev izboljšuje kakovost bivanja ter spodbuja socialne in gospodarske aktivnosti. Ukrep temelji na priložnostih za prenovu javnih površin v bolj prijazne in dostopne za vse.

## Dostopnost in vključevanje ranljivih skupin

- Ureditev in prilagoditev poti ter pločnikov za ranljive skupine

Namen svežnja je zagotoviti univerzalen dostop do javnega prostora za vse skupine uporabnikov. Zasnova pločnikov mora zagotavljati nemoteno in varno uporabo za vse skupine prebivalcev. Ključno je, da so površine dovolj široke, brez prekinitev in opremljene s spuščeni robniki ter taktilnimi oznakami. Takšna ureditev omogoča samostojno gibanje oseb z oviranostmi, povečuje varnost vseh udeležencev v prometu in prispeva h kakovostnejšemu bivalnemu okolju v urbanem prostoru.

# Kolesarjenje

## Strateško vodilo

Vzpostavitev kakovostnih pogojev za kolesarjenje z zagotavljanjem varnih, udobnih in neprekinjenih kolesarskih poti v naseljih in med njimi, vzpostavitev mreže za izposajo e-koles ter povečanjem števila kolesarskih parkirnih mest.

## Kvantifikacija ambicij

Delež uporabe kolesa za vse namene se poveča na 7% do leta 2032.

Predlagani ukrepi na področju kolesarjenja so združeni v tri svežnje, ki izhajajo iz strateškega vodila o razvoju varne, povezane in privlačne kolesarske infrastrukture kot ključnega elementa trajnostne mobilnosti. Svežnji združujejo različne vidike kolesarske mreže – od medkrajevnih povezav, ki omogočajo varne dnevne migracije in regionalno povezljivost, do notranjih mestnih in rekreativnih poti ter spremljevalne infrastrukture, ki zagotavlja podporo za vsakodnevno uporabo kolesa. V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni svežnji s cilji in predvidenimi ukrepi.



## Svežnji izvajanja urepov

### Medkrajevne kolesarske povezave

- Vzpostavitev in izgradnja kolesarske povezave Cerknio–Źelin
- Vzpostavitev in izgradnja kolesarske povezave Źelin–Reka
- Vzpostavitev in izgradnja kolesarske povezave Cerknio–Idrija
- Vzpostavitev in izgradnja kolesarske povezave Cerknio–Log, Novaki

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti med Cerknim in okoliškimi naselji (Źelin, Reka, Idrija, Log, Novaki) predstavlja ključno priložnost za zmanjšanje avtomobilskega prometa na krajših razdaljah ter za spodbujanje trajnostne mobilnosti med občinami. Povezave bodo omogočile varne dnevne migracije, hkrati pa bodo podprle razvoj regionalnega rekreativnega in turističnega kolesarjenja.

### Notranje mestne in rekreativne povezave

- Označitev kolesarskih površin v mestu («share space»)
- Označitev in ureditev kolesarskih poti izven naselij (rekreativne povezave)

Označitev kolesarskih površin znotraj naselja in ureditev rekreativnih poti izven naselij bosta izboljšali pogoje za vsakodnevno uporabo kolesa ter varno sobivanje kolesarjev z drugimi udeleženci v prometu. Ukrepi omogočajo večjo prepoznavnost kolesarjev v prometu ter nadgradnjo obstoječih poti v funkcionalno in atraktivno mrežo, ki povezuje bivalne in rekreativne površine.

### Podporna infrastruktura

- Ureditev kolesarskih parkirišč

Vzpostavitev kakovostnih kolesarskih parkirišč na strateških lokacijah – kot so šole, zdravstveni dom, trgovine in javne ustanove – je ključen pogoj za spodbujanje pogostejše uporabe kolesa v vsakodnevni opravi. Ustrezno urejeni prostori za varno shranjevanje koles pomembno prispevajo k večji funkcionalnosti kolesarske mobilnosti ter odpravljajo eno izmed glavnih ovir za njeno uporabo. Ukrep povečuje udobje, varnost in zanesljivost kolesarjenja ter s tem dostopnost trajnostne mobilnosti za vse starostne skupine.





# Javni potniški promet

## Strateško vodilo

Zagotavljanje boljše dostopnosti javnega prevoza do pomembnih točk zunaj občine ter urejanje kakovostnega potniškega prometa znotraj občine za večjo mobilnost in povezanost prebivalcev.

## Kvantifikacija ambicij

Število avtobusov iz središča mesta se poveča za 5 prevozov na dan do leta 2032.

Predlagani ukrepi za izboljšanje javnega potniškega prometa (JPP) so združeni v dva svežnja, oblikovana na podlagi strateškega vodila o zagotavljanju dostopnega, zanesljivega in privlačnega sistema javnega prevoza. Prvi sveženj se osredotoča na povečanje dostopnosti in frekvence prevozov ter boljšo povezanost z regijskimi središči, drugi pa na ureditev avtobusne infrastrukture, ki izboljšuje varnost, udobje in uporabniško izkušnjo. V nadaljevanju so svežnji podrobneje predstavljeni skupaj z njihovimi cilji in ukrepi.



## Svežnji izvajanja urepov

### *Boljša povezljivost in pogostejši prevozi*

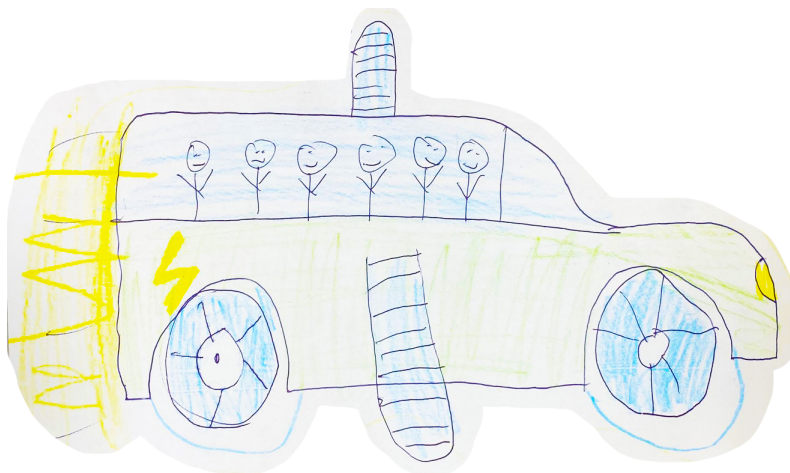
- Večja frekvenca prevozov JPP in usklajenost urnikov prevozov
- Več medkrajevnih povezav, predvsem proti Gorenjski

Ta sveženj naslavlja eno ključnih pomanjkljivosti obstoječega JPP – nezadostno frekvenco prevozov in slabo povezljivost z regijskimi središči, zlasti proti Gorenjski. Z vzpostavitvijo pogostejših in bolj usklajenih voženj bi se izboljšala vsakodnevna dostopnost do delovnih mest, šol in storitev ter zmanjšala odvisnost od osebnega avtomobila. Ukrepi temeljijo na izraženi podpori prebivalcev za pogostejše in uporabnikom prilagojene urnike prevozov.

## Urejena postajališča in nova avtobusna postaja

- Označitev in ureditev neurejenih avtobusnih postajališč
- Postavitev nadstreškov na obstoječih postajališčih
- Nova avtobusna postaja v Cerknem

Sveženj vključuje označitev in ureditev obstoječih postajališč, postavitev nadstreškov ter vzpostavitev nove, ustrežnejše umeščene avtobusne postaje v Cerknem. Ukrepi izboljšujejo varnost, udobje in dostopnost JPP, zlasti za ranljive skupine, ter prispevajo k večji privlačnosti storitve.



## Motorni in mirujoči promet

### *Strateško vodilo*

Izboljšanje prometne infrastrukture za varnejši promet, umirjanje prometa, zmanjšanje kratkih voženj z avtomobili in urejanje parkirnih režimov zunaj središča.

### *Kvantifikacija ambicij*

Stopnja motorizacije se do leta 2032 zmanjša za 2%.

Predlagani ukrepi na področju motornega in mirujočega prometa so združeni v tri svežnje, ki sledijo strateškemu vodilu o postopnem zmanjševanju obremenitev mestnega središča ter zagotavljanju varnejšega, preglednejšega in bolj funkcionalnega prometnega režima. Prvi sveženj naslavlja učinkovito upravljanje parkirnih površin in vzpostavitev sistema P+R, drugi celovito preureditev mestnega jedra z osrednjim poudarkom na območju Glavnega trga, tretji pa umirjanje prometa v občutljivih območjih, kot so šolske poti, naselja in glavne lokalne povezave. V nadaljevanju so svežnji podrobneje opisani s cilji in ukrepi.

## Svežnji izvajanja urepov

### Celostna parkirna politika

- Ureditev parkirišč v središču mesta s časovno omejitvijo parkiranja
- Vzpostavitev parkirnega režima
- Preureditev parkirnega režima v mestnem središču
- Ureditev sistema P+R (parkiraj in prestopi)

Sveženj naslavlja neurejenost in prostorsko preobremenjenost mirujočega prometa v središču mesta. Uvedba časovno omejenega parkiranja, parkirnih režimov in sistema P+R bo omogočila boljšo pretočnost prometa, razbremenitev jedra naselja ter povezovanje z drugimi oblikami mobilnosti. Ukrepi prispevajo k večji preglednosti, pravičnosti in funkcionalnosti parkiranja v urbanem okolju.

### Umirjanje prometa in preoblikovanje cest v mestnem središču

- Ureditev centra – Glavni trg (\*naslovljen tudi v stebru celostno prometno načrtovanje)
- Zaprtje določenih cestnih odsekov in uvedba cone umirjenega prometa

Namen svežnja je celovita preobrazba prometnega režima v mestnem jedru z osrednjim poudarkom na območju Glavnega trga. Ukrepi so usmerjeni v zmanjšanje motoriziranega prometa, izboljšanje prometne varnosti ter s tem večjo privlačnost in funkcionalnost javnega prostora.

### Umirjanje prometa na šolskih poteh in v naseljih

- Umirjanje prometa v okolici šolskih poti in naselij (cona 30 in 40)
- Umirjanje prometa na cesti Cerkno–Novaki

S tem svežnjem se naslavlja prometna varnost v bližini šol, naselij in na glavnih lokalnih povezavah. Z znižanjem hitrosti (cona 30 in 40), fizičnimi ukrepi za umirjanje prometa ter izboljšanjem prometne signalizacije se zmanjšuje tveganje za najranljivejše udeležence in izboljšuje vsakodnevna varnost prebivalcev – zlasti otrok in starejših.



# Celostno prometno načrtovanje

## Strateško vodilo

Zagotoviti financiranje, razvijati kulturo sobivanja in okrepiti aktivnosti za promocijo ter ozaveščanje o trajnostnih mobilnostnih rešitvah.

## Kvantifikacija ambicij

Delež izvedenih ukrepov se poveča.

Predlagani ukrepi v okviru celostnega prometnega načrtovanja so združeni v tri svežnje, ki izhajata iz strateškega vodila o celostnem, usklajenem in vključujočem razvoju trajnostne mobilnosti. Prvi sveženj se osredotoča na sistemsko načrtovanje, spremljanje kazalnikov, pripravo uravnoteženega proračuna ter povezovanje z regijskimi strategijami, drugi pa na komunikacijo, ozaveščanje in aktivno vključevanje javnosti v procese odločanja. Pri tretjem stebru gre za celostno ureditev mestnega jedra. V nadaljevanju so svežnji podrobneje predstavljeni s svojimi cilji in ukrepi.



## Svežnji izvajanja urepov

### Načrtovanje, spremljanje in usklajevanje izvajanja OCPS

- Spremljanje kazalnikov OCPS ter redno poročanje o napredku
- Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov
- Sodelovanje pri oblikovanju regijske celostne prometne strategije

Ta sveženj vključuje ključne sistemske naloge za zagotavljanje celostnega pristopa k trajnostni mobilnosti. Redno spremljanje kazalnikov OCPS omogoča vrednotenje napredka in pravočasno prilagajanje ukrepov. Priprava proračuna, usklajenega s cilji strategije, zagotavlja pogoje za izvedbo prednostnih nalog. Aktivno sodelovanje občine pri oblikovanju regijske prometne strategije pa prispeva k usklajenosti razvojnih usmeritev na širši ravni.

## Promocija, ozaveščanje in vključevanje javnosti

- Promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne akcije za vse stebre (vključno z izvedbo aktivnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti)
- Aktivno vključevanje javnosti v vse ključne faze načrtovanja in izvajanja večjih projektov

Učinkovita komunikacija in vključevanje javnosti sta bistvena za dolgoročni uspeh ukrepov trajnostne mobilnosti. Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti (npr. Evropski teden mobilnosti) spodbujajo vedenjske spremembe ter krepijo podporo javnosti. Sistematično vključevanje prebivalcev v vse faze večjih projektov – od načrtovanja do izvedbe – povečuje legitimnost odločitev, izboljšuje projektne rešitve in krepi družbeno odgovornost.

## Celovito preoblikovanje in ureditev mestnega jedra

- Ureditev mestnega jedra - Glavni trg

Ureditev Glavnega trga v Cerknem bo preoblikovala obstoječi prostor v prijetnejše mestno središče, kjer bodo pešci, prebivalci in družabno življenje dobili prednost pred motornim prometom. Nova ureditev bo povečala varnost, udobje in kakovost javnega prostora ter okrepila vlogo trga kot osrednjega prostora srečevanja in dogajanja v kraju.



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 Cerklje 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 nosilca 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 avnega potniškega prometa, prevozniki JPP, podjetja in drugi zunanji izvajalci.

# Hoja

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Varne in pregledne peš poti	
Ureditev (označitev) varnih šolskih poti	++
Ureditev in osvetlitev prehodov za pešce (Goriška ulica, Platiševa ulica, Bevkova ulica, Cvetkova cesta)	++
Ureditev prehodov za pešce na ključnih lokacijah (cesta pod Labinjskim blokom, pri pump tracku, na obvoznici pri vhodu v gozdarski vrt)	++
Pešcem prijazno središče	
Vzpostavitev peš cone v središču mesta	++
Dostopnost in vključevanje ranljivih skupin	
Ureditev in prilagoditev poti ter pločnikov za ranljive skupine (Cvetkova cesta, Gorenjska cesta, Goriška cesta, Bevkova cesta)	++

	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina	občina	2025-2032	20.000 EUR
	občina+država	občina+država	2025-2032	10.000 EUR
	občina+država	občina+država	2025-2032	50000 eur
	občina+država	občina+država	2025-2032	200.000 eur +
	Občina+država	Občina+država	2025-2032	100.000 eur

# Kolesarjenje

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Medkrajevske kolesarske povezave	
Vzpostavitev in izgradnja kolesarske povezave Cerčno-Želin	+++
Vzpostavitev in izgradnja kolesarske povezave Želin-Reka	+++
Vzpostavitev in izgradnja kolesarske povezave Cerčno-Idrija	+++
Vzpostavitev in izgradnja kolesarske povezave Cerčno-Log, Novaki	+++
Notranje mestne in rekreativne kolesarske povezave	
Označitev kolesarskih površin v mestu - share space	+++
Označitev in ureditev kolesarskih poti (rekreativnih poti) izven naselij	++
Podporna infrastruktura	
Ureditev kolesarskih parkirišč (predvsem pred javnimi ustanovami)	+

	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina+država	občina+država	2031+	17.000.000 EUR
	občina+država	občina+država	2031+	12.000.000 EUR
	občina+država	občina+država	2031+	8.000.000 EUR
	občina+država	občina	2031+	20.000.000 EUR
	občina	občina+država (EU)	2025-2032	1.000.000 EUR
	občina	občina	2025-2032	60.000 EUR
	občina	občina+država (EU)	2025-2032	60.000 EUR

# Javni potniški promet

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Boljša povezljivost in pogostejši prevozi	
Večja frekvenca prevozov JPP in usklajenost urnikov prevozov	+
Več medkrajevnih povezav, predvsem proti Gorenjski	+
Urejena postajališča in nova avtobusna postaja	
Označitev/ureditev neurejenih avtobusnih postajališč (Trebenče, Ravne pri Cerknem, Kurnik, Kladje, Planina pri Cerknem)	++
Postavitev nadstreškov na obstoječih avtobusnih postajališčih (Reka, Travnik, Cerkno)	++
Nova avtobusna postaja v Cerknem	+++



	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina	zunanji izvajalci	2025-2032	/
	občina	zunanji izvajalci	2025-2032	/
	občina+država	občina+država	2032	30.000 EUR
	občina+država	občina+država	2025-2032	50.000 EUR
	občina+država	občina+država	2025-2026	500.000 EUR

# Motorni in mirujoči promet

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Celostna parkirna politika	
Ureditev parkirišč v središču mesta s časovno omejitvijo parkiranja.	++
Vzpostavitev parkirnega režima.	++
Ureditev P+R	++
Umirjanje prometa in preoblikovanje cest v mestnem središču	
Umirjanje prometa v okolici šolskih poti in naselij ('cona 30 in 40'), (Močnikova ulica, Cesta na Plužne, Bevkova ulica, Cvetkova cesta, Platiševa ulica, Vojkova ulica, Trg Prekomorskih brigad, druga naselja v občini)	+++
Zaprtje določenih cestnih odsekov ter nepopolna zapora mestnega središča (cona umirjenega prometa), (Jerebova ulica - Glavni trg - Trg Prekomorskih brigad)	+++

	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina	občina	2030	200.000 EUR
	občina	občina	2025-2032	20.000 EUR
	občina	občina	2025-2032	50.000 EUR
	občina	občina+država	2025-2032	1.000.000 EUR
	občina	občina+država	2025-2027	400.000 EUR

# Celostno prometno načrtovanje

## Akcijski načrt

Svežnji ukrepov in ukrepi	Zahtevnost
Načrtovanje, spremljanje in uskajevanje izvajanja OCPS	
Spremljanje kazalnikov OCPS (letno, poročanje)	+
Priprava uravnoveženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	+
Sodelovanje pri izdelavi regijske celostne prometne strategije	+
Promocija, ozaveščanje in vključevanje javnosti	
Promocijske, ozaveščevalne 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	+
Celovito preoblikovanje in ureditev mestnega jedra	
Ureditev mestnega jedra (Glavni trg)	+++

	Odgovornost	Viri financiranja	Čas izvedbe	Ocena vrednosti
	občina	občina	2025-2032	1.000 EUR
	občina	občina	2025-2032	/
	občina	občina	2025-2032	/
	občina	Občina+EU sredstva	2025-2032	7.000 EUR/ leto
	občina	občina	2025-2032	/
	občina	občina+država	2025-2027	200.000+ EUR

