

Projekt: Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske regije

SKLOP D: ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

Prisotni:

Glej listo prisotnosti

ZAPISNIK

Povezave in vozlišča v regiji

10. 9. 2026, 9.15–13.00, Kolpern, Jesenice

Tematska delavnica je bila namenjena obravnavi ključnih izzivov mobilnosti na področju potniških in logističnih vozlišč ter regijskih kolesarskih povezav, prepoznavanju primerov dobrih praks ter iskanju možnih ukrepov za izboljšanje dostopnosti za vsakodnevne migracije. Delavnice so se udeležili izbrani člani ožje in širše delovne skupine.

1. Darinka Maraž Kikelj (BSC) je pozdravila vse prisotne in naredila uvod v delavnico.
2. Katja Miklič (PNZ) je najprej povzela dosedanje aktivnosti v okviru priprave RCPS. Nato je predstavila glavne poudarke in ugotovitve zadnje delavnice na temo mobilnosti in turizma. Sledila je predstavitev ugotovitev opravljenih intervjujev, izvedenih v okviru analize stanja prometa in mobilnosti po posameznih prometnih stebrih na Gorenjskem. Za vsak steber so bili predstavljeni ključni izzivi, dosežki in usmeritve za pripravo ukrepov.
3. Prvi del delavnice, namenjen vozliščem v regiji, je vodila Katja Miklič (PNZ). V uvodu je Gregor Pretnar (PNZ) predstavil postopek priprave analize potniških in tovornih vozlišč Gorenjske, uporabljene podatke ter njene ključne ugotovitve. Nato je sledilo delo po omizjih, pri katerem so udeleženci določili najpomembnejša vozlišča ter ovrednotili njihove prednosti, pomanjkljivosti in razvojne možnosti.

Pri potniških vozliščih so bili posebej izpostavljeni **Kranj, Jesenice, Lesce, Radovljica, Škofja Loka in Letališče Brnik**. Kot ključna potreba se kaže boljše povezovanje železniškega in avtobusnega prometa ter zagotavljanje kakovostnih in enostavnih prestopov. Pomembni so tudi ureditev parkirišč P+R, kakovosten dostop peš in s kolesom ter druga spremljajoča infrastruktura.

Pri logističnih vozliščih so bili kot pomembnejša območja prepoznani predvsem **Brnik, Jesenice, širše območje Kranja in Naklega ter Škofja Loka**. Razprava je poudarila potrebo po

Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske

boljšem povezovanju gospodarskih območij z železniškim in avtocestnim omrežjem ter po večji vlogi intermodalnega tovarnega prometa.

4. Drugi del delavnice je prav tako vodila Katja Miklič (PNZ). Jernej Pavlin (DRSI) je najprej predstavil obstoječe in načrtovane državne kolesarske povezave v regiji. Predstavil je tudi problematiko označevanja kolesarskih povezav, prioritete pri izgradnji omrežja ter njegovo vključevanje v državno in evropsko kolesarsko omrežje. Sledilo je delo po omizjih, pri katerem so udeleženci na zemljevidu gorenjskega kolesarskega omrežja označili povezave, ki bi jih bilo smiselno vključiti v omrežje.

Udeleženci so dopolnjevali predlog regionalnega kolesarskega omrežja ter opredelili manjkajoče oziroma pomembne povezave. Glavni poudarek je bil na vzpostavitvi **neprekinjenega in medsebojno povezanega omrežja**, ki bi poleg rekreativnega in turističnega kolesarjenja omogočalo tudi vsakodnevne poti na delo, v šolo in do pomembnih prometnih vozlišč.

Kot pomembnejše razvojne osi so bile izpostavljene zlasti povezave **Jesenice–Žirovnica–Lesce–Radovljica–Kranj, Kranj–Šenčur–Brnik in Kranj–Škofja Loka–Ljubljana** ter povezave proti **Trzinu, Jezerskemu, Bledu in Bohinju**. Poleg novih gradenj so udeleženci opozorili tudi na pomen boljšega označevanja obstoječih poti, odpravljanja manjkajočih členov ter določitve jasnih prioritete izvedbe.

Zapisala: Katja Miklič in Andraž Tolar

Priloge:

- Vabilo
- Lista prisotnosti
- Fotografije
- Predstavitev
- Rezultati in analiza delavnice



Vabilo:



Kranj, 27. 8. 2026

ČLANICAM IN ČLANOM OŽJE IN ŠIRŠE
DELOVNE SKUPINE ZA PRIPRAVO RCPS GORENJSKE

VABILO

na strokovno srečanje v sklopu priprave Regionalne celostne prometne strategije Gorenjske
»Povezave in vozlišča v regiji«

ki bo potekalo v četrtek, 10. 9. 2026, med 9:15 in 13:00 v dvorani Kolpern, Fužinska cesta 2, Jesenice

Dnevni red:

9:15 – 9:30	Registracija udeležencev
9:30 – 9:40	Uvodni pozdrav
9:40 – 10:00	Uvod v delavnico Izvajalec RCPS: Predstavitve ključnih ugotovitev dosedanjega procesa priprave RCPS Gorenjske regije (prometni izzivi, dosežki in razvojne priložnosti regije)
10:00 – 12:00	Delavnica: Povezave in vozlišča v regiji Jernej Pavlin, DRŠI: Kolesarska infrastruktura na Gorenjskem – obstoječe stanje in načrti Izvajalec RCPS: Analiza stanja na področju povezav in vozlišč v regiji Delo po skupinah
12:00 – 12:15	Povzetek in zaključek delavnice
12:15 – 13:00	Druženje ob pogostitvi

Zaradi lažje organizacije vas prosimo za prijavo na delavnico preko spletnega obrazca na [POVEZAVI](#) najkasneje do petka, 4. 9. 2026 do 13:00 ure.

Prihod na dogodek:

Organizatorji želimo v čim večji meri upoštevati načela trajnostne organizacije dogodkov. Vabimo vas, da se na srečanje odpravite:

- z avtobusom: možne povezave si lahko ogledate na <https://www.simo.si/>
- s kolesom: če stanujete v bližini, se na pot podajte s kolesom;

Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske



Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske





- z avtomobilom v sopotništvu z drugimi udeleženci dogodka: <https://kamkam.si/>

Veselimo se vaše udeležbe in aktivnega sodelovanja.

Darinka Maraž Kikelj
Koordinatorica priprave RCPS Gorenjske

dr. Jure Meglič, direktor

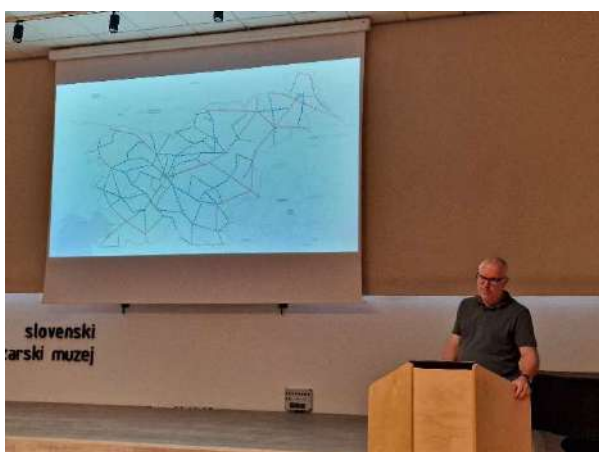
Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske



Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske



Fotografije:



Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske

Predstavivte:

Za trajnostno mobilnost in boljša povezanost v regiji

Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske

Desen: Nika Ud. © 2008

EBSB
Evropski sklad za regionalni razvoj

Regijski center mobilnosti
Gorenjske regije

Ministrstvo za infrastrukturo, promet in energijo
Republike Slovenije

POSLOVNA
POSLOVNA

Evropska unija
Evropski sklad za regionalni razvoj

VOZNI RED	
9:15–9:30	Registracija udeležencev
9:30–9:40	Uvodni pozdrav
9:40–10:00	Uvod v delavnico
10:00–12:00	Delavnica: Povezave in vozlišča v regiji
12:00–12:15	Zaključek
12:15–13:00	Druženje ob pogostitvi

Kaj je RCP5?

Prvi strateški dokument, ki bo promet obravnaval celostno ter na ravni celotne regije.

7 let

- Vizija
- Cilji
- Kazalniki
- Analiza stanja
- Ciljne vrednosti
- Strateška vodila
- Ukrepi
- Akcijski načrt

- Izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev
- Zmanjšanje prometnih obremenitev
- Spodbujanje trajnostnih načinov mobilnosti

[illegible]

V eni besedi: **največji prometni izziv v Gorenjski regiji?**

Word cloud content:

- turizem
- parkirišča
- razpršenost
- gostota
- pomanjkanje parkirnih
- razpršenost poselitve
- relativno bled-bohinj
- migracije
- ost
- gneto
- pretočnost
- suburbanost
- turistični tranzit
- gostota kopenskega
- kapaciteta
- avto orientiran razvoj
- skromost

[illegible]

Kateri večji infrastrukturni projekt bi najbolj spremenil mobilnost turistov na Gorenjskem do leta 2040?

[illegible]

Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske

TEMATSKÉ DELAVNICE

1. Celostno prometno načrtovanje, 17. 4. 2026, Kranj
2. Mobilnost na podeželju, 21. 5. 2026, Cerklje na Gorenjskem
3. Turizem in promet, 22. 5. 2026, Bled

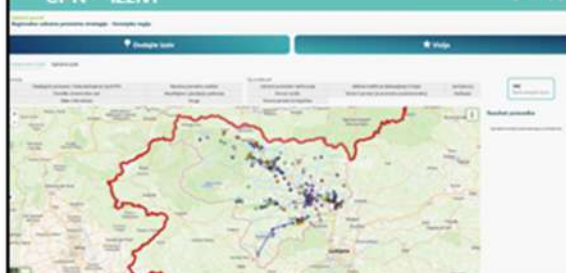
INTERVJUJI

1. Celostno prometno načrtovanje in regionalno povezovanje
 - Gošper, Bled, Gorenjska vas, Bole, Jezersko, Kranj, Predjelo, Trzin, Ljubljana, Sencur, Bled, Bledsko jezero
2. Javni potniški promet
 - DDC, d.o.o.
 - DDC SAZU
 - Arina
 - GZ - Infrastruktura, d.o.o.
3. Mobilnost mladih
 - Šolski center Kranj
4. Mobilnost starejših in drugih ranljivih skupin
 - Bolnišnica župne družbe upravitelj Gorenjske
 - David TR
5. Dostopnost zdravstvenih storitev
 - Bolnišnica Bled
 - Zdravstveni dom Kranj
6. Turizem in dostopnost turističnih ter gorskih območij
 - Planinska zveza Slovenije - PZS
 - Gora Turizem, d.d.
 - Hiti Alpines, d.o.o.
 - MJP
7. Prometna varnost, nadzor in mikromobilnost
 - MNZ, Policijska PU Kranj
 - GOU Miro Jezernice
 - MO Kranj / SPV Kranj
8. Gospodarstvo, dnevna vloga, logistika in tovarni promet
 - GZ - Regionalna zbornica Gorenjske / združenje za promet
 - Prepot
9. E-mobilnost in poletna infrastruktura
 - Elektro Gorenjske, d.d.
 - Lokalna energetska agencija Gorenjske - LEAG

CPN – Izzivi

- Nepovezano prometno, prostorsko, gospodarsko in turistično načrtovanje;
- Pomanjkanje regionalne koordinacije ter razpršene pristojnosti;
- Razvoj poselitve in dejavnosti brez ustrezne dostopnosti z JPP, kolesom in peš;
- Velika avtomobilska odvisnost, zlasti v razpršeno poseljenih območjih;
- Pri načrtovanju prometnih površin še vedno dajemo prednost osebnemu motornemu prometu, druge oblike mobilnosti, so v podrejenem položaju;
- Slaba dostopnost strateških območij:
 - Brnik in letališče,
 - Jezernice kot regionalno vozlišče;
- Dolgotrajni postopki in prepočasen prehod od strategij k izvedbi.

CPN – Izzivi



CPN – dosežki

- RCPS in občinske CPS kot podlaga za bolj usklajeno načrtovanje;
- Ustanovitev DUJPP;
- Integracija šolskih prevozov v JPP:
 - Jezersko,
 - Železniki;
- Lokalne dobre prakse:
 - poslovna cona Zirovnica,
 - Trata pri Škofji Loki,
 - upravljanje mobilnosti v Bohinju in dolini Vrata;
- Sodelovanje občin, gospodarstva, šol, policije, SPV in drugih deležnikov.

CPN – usmeritve

- Močnejše regionalno upravljanje mobilnosti in skupno prometno, prostorsko ter turistično načrtovanje.
- Umeščanje novih dejavnosti glede na dostopnost z JPP, kolesom in peš.
- Enakovredno načrtovanje površin za vse oblike mobilnosti.
- Mobilnostni načrti večjih generatorjev prometa.
- Razvoj regionalnih multimodalnih vozlišč.
- Izboljšanje dostopnosti Brnika in letališča.
- Regionalna podatkovna platforma, spremljanje kazalnikov in razvoj MaaS.
- Skupno upravljanje turistično najbolj obremenjenih območij.

AKTIVNA MOBILNOST – Izzivi

- Pomanjkanje varnih povezav za vsakodnevne poti;
- Nezvezno in med občinami nepovezano kolesarsko omrežje;
- Pomanjkanje ter nepovezane, neustrezne in neprivlačne površine za pešce in kolesarje znotraj naselij;
- Nezadostna varnost pešcev in kolesarjev;
- Slabe povezave zadnjega kilometra do JPP;
- Pomanjkanje varnih kolesarnic in omejene možnosti prevoza koles z JPP;
- Slabša povezanost podeželja ter čezmejnega prostora.

AKTIVNA MOBILNOST – dosežki

- Postopno širjenje regionalne in medobčinske kolesarske infrastrukture;
- Kolesarske povezave, npr.:
 - Jezernice-Rateče, Kranj-Primsko, Železniki-Selca-Skofja Loka-Trata, Rateče-Trzin, Bled-Bohinj, Bohinjska Bistrica-Jezero
- GKO – 550 km enotno označenih kolesarskih površin ter povezovanje državnih in lokalnih kolesarskih povezav v enotno omrežje.
- Skupni sistem Gorenjska.bike;
- Sistem izposoje koles v Škofji Loki, MO Kranj
- Pobude (KR NA KOLO, Pešbus, Polni zagona, Juliana Trail, Karavanke Trail)

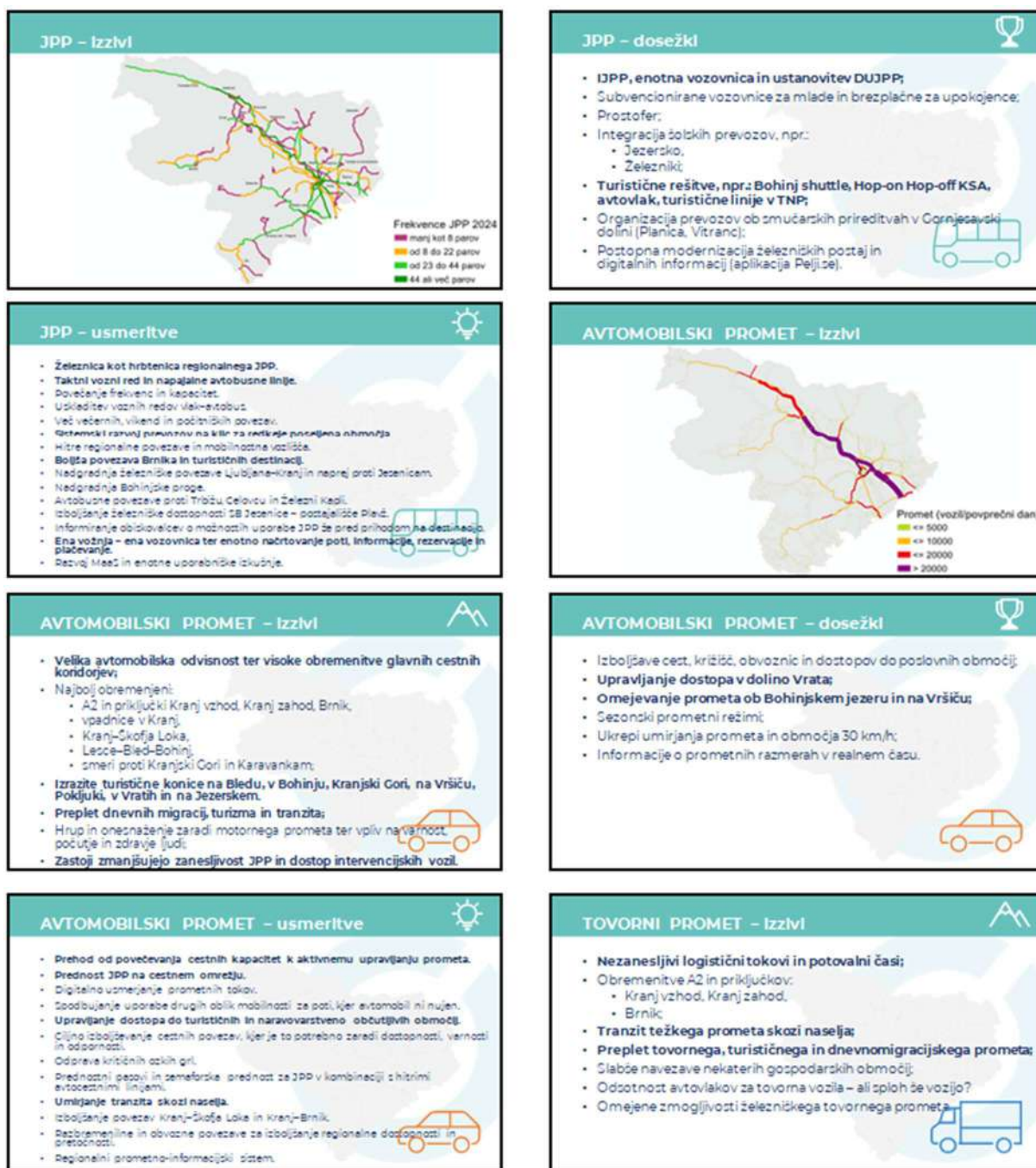
AKTIVNA MOBILNOST – usmeritve

- Sklenjeno in varno regionalno omrežje za vsakodnevno kolesarjenje.
- Prednost povezavam do šol, delovnih mest in JPP.
- Povezovanje kolesarjenja in hoje z JPP ter razvoj B+R.
- Varne in pokrite kolesarnice ob JPP, šolah in drugih javnih zgradbah.
- Povečanje možnosti prevoza koles na vlakih.
- Večja uporaba e-koles na reliefno zahtevnejših območjih.
- Odprava manjkajočih členov, npr.: Predjelo-Jezersko, Škofja Loka-Gorenjska vas-Trzin, Jezernice-Radovljica, Radovljica-Naklo, Kranj-Ljubljana, Sencur-Cerklje, Kranj-Sencur, Škofja Loka-Železniki, Železniki-Podgorje.
- Gradnja ločenih površin za pešce in kolesarje izven vozil.
- Umirjanje prometa, odprava nevarnih mest ter širitev površin za hojo in kolesarjenje.
- Razvoj medregijskih in čezmejnih povezav.

JPP – Izzivi

- JPP ni dovolj pogost, hiter, zanesljiv in časovno konkurenčen avtomobilu;
- Slabša ponudba na podeželju, zvečer in ob vikendih;
- Zamude avtobusov zaradi prometno preobremenjenih cest;
- Zastarela in neprivlačna infrastruktura na postajah in postajališčih;
- Neusklajeni avtobusni in železniški vozni redi ter prestopi;
- Premajhne kapacitete v turističnih in prometnih konicah;
- Omejena zmogljivost gorenjske železniške proge;
- Razdrobljene informacije in nepovezane storitve;
- Problematične povezave, npr.:
 - Kranj-Jezersko,
 - Bohinjska proga,
 - Brnik-Kranj,
 - povezave proti Avstriji in Italiji.

Regionalna celostna prometna strategija Gorenjske



TOVORNI PROMET – dosežki



- Izboljšani dostopi do poslovnih in industrijskih območij
- Razvoj Brnika kot pomembnega logističnega območja
- Postopna nadgradnja železniške infrastrukture
- Poslovna cona Žirovnica kot primer bolj usklajenega razvoja
- Digitalizacija logističnih procesov
- Razvoj infrastrukture za elektrifikacijo:
 - RTP Primskovo,
 - GreenSwitch,
 - AHEAD



TOVORNI PROMET – usmeritve



- Večja uporaba železniškega in kombiniranega transporta
- Opredelitev regionalnih tovornih koridorjev
- Usmerjanje težkega tranzita stran od naselij
- Multimodalna logistična vozlišča
- Konsolidacija dobav in zmanjševanje praznih voženj
- Regionalna oziroma ruralna logistika
- Boljša navezava gospodarskih con na ceste in železnice
- Prednostni razvoj gospodarskih con in logističnih vozlišč ob železniških povezavah s hitrim dostopom do avtoceste, npr. Naklo in Jesenice–Hrušica
- Ureditev parkiranja in čakalnih površin za težka vozila
- Razvoj zmogljive polnilne infrastrukture za tovorna vozila



MIRUJOČI PROMET – izzivi



- Preobremenjenost parkirišč in pomanjkanje celovitega upravljanja parkiranja
- Pomanjkanje P+R in parkirišč za sopotništvo
- Divje parkiranje in parkiranje v naravnem okolju
- Posebej obremenjena območja:
 - Bled, Bohinj, Pokljuka, Vršč, Jezersko, dolina Vrata, območja TNP
 - večja mestnaredišča
- Pomanjkanje parkirišč pri nekaterih večjih zaposlovalcih
- Pomanjkanje parkirišč v neposredni bližini postaj in postajališč JPP
- Neenotni parkirni režimi, cene in informacije



MIRUJOČI PROMET – dosežki



- P+R Danica, Kobla, Nomenj ter povezovanje parkiranja z nadaljnjim prevozom; P+R Zlato Polje v Kranju
- Organizirano parkiranje in prevoz v dolino Vrata, na planino Blato ter sotesko Vintgar
- Obveščanje o zasedenosti parkirišč v Bohinju, Bledu, Trzinu
- Nova parkirišča na obrobju Bleda in parkirišče Lip Bled
- Parkirne ureditve pri SB Jesenice:
 - garažna hiša,
 - zunanji parkirišči,
 - kratkotrajno ustavljanje
- Shuttle prevozi in usmerjanje na obrobna parkirišča



MIRUJOČI PROMET – priložnosti



- Parkirna politika kot orodje upravljanja mobilnosti
- Regionalna mreža P+R
- Satelitska parkirišča na vstopih v turistična območja
- Centralizirano parkiranje + JPP oziroma shuttle
- P+R ob železniških postajah in avtocestnih priključkih
- Povezovanje parkiranja s kolesi, polnilnicami in JPP
- Regionalno usklajevanje parkirnih režimov (enoten sistem, usklajene tarife in enak način plačevanja)



MIRUJOČI PROMET – usmeritve



- Parkirna politika kot orodje upravljanja mobilnosti
- Razvoj regionalne mreže P+R
- Satelitska parkirišča na vstopih v turistična območja
- Centralizirano oziroma obrobno parkiranje v kombinaciji z JPP ali shuttle prevozi
- P+R ob železniških postajah in avtocestnih priključkih
- Povezovanje parkiranja s kolesi, polnilnicami in JPP
- Enoten sistem informacij o lokaciji, ceni in zasedenosti parkirišč
- Regionalno usklajevanje parkirnih režimov in načinov plačevanja
- Usklajena oziroma diferencirana cenovna politika
- Omejevanje parkiranja v središčih ob zagotovljeni alternativni
- Informiranje obiskovalcev o možnostih parkiranja pred prihodom na destinacijo
- Preprečevanje parkiranja na površinah za pešce in kolesarje ter v naravno občutljivih območjih



KLJUČNO SPOROČILO

Povezati železnico, avtobuse, hojo, kolesarjenje, parkiranje in ceste v enoten regionalni sistem –
namesto reševanja vsakega prometnega problema posebej.

Delavnica

POVEZAVE IN VOZLIŠČA
V REGIJI



Delo v skupinah

NAVODILO

Področje: **Potniška vozlišča**
Tovorna vozlišča



Ali se strinjate s karto?

1. Označite manjkajoča vozlišča, ki jih analiza ni dovolj prepoznala.
2. Določite glavne težave ali potrebne izboljšave na izbrani lokaciji.
3. Označite 3 najpomembnejša vozlišča

Delo v skupinah

NAVODILO

Področje:

Kolesarske povezave

Ali se strinjate s karto?

1. Označite manjkajoče povezave, ki jih analiza ni dovolj prepoznala.
2. Označite 3 najpomembnejše povezave



Rezultati in analiza delavnice:

Prvi del 1. delavnice: POTNIŠKA VOZLIŠČA

Na delavnici so bila kot pomembnejša potniška vozlišča na območju Gorenjske izpostavljena predvsem **Kranj, Jesenice, Lesce, Radovljica ter Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana na Brniku**. Ob upoštevanju prostorske in prometne vloge posameznih območij je med pomembnejša vozlišča smiselno uvrstiti tudi **Škofjo Loko**, ki predstavlja pomembno vstopno oziroma prestopno točko za Selško in Poljansko dolino ter posredno tudi za povezave proti Cerkljanskemu in Idrijskemu.

Iz podanih predlogov je razvidno, da se kot ključni kriteriji za razvoj potniških vozlišč izpostavljajo predvsem dobra povezanost različnih oblik javnega potniškega prometa, kakovostne možnosti prestopanja, ustrezna dostopnost ter spremljajoča infrastruktura za kolesarje, osebna vozila in druge uporabnike.

Kranj

Kranj je bil večkrat izpostavljen kot najpomembnejše potencialno potniško vozlišče v regiji. Kot glavna pomanjkljivost obstoječe ureditve je bila prepoznana **prostorska ločenost železniške in glavne avtobusne postaje**, kar zmanjšuje kakovost in privlačnost prestopanja med avtobusnim in železniškim prometom. Izpostavljeno je bilo tudi pomanjkanje parkirnih površin ob železniški postaji.

Kot pomembni prednosti Kranja so bili navedeni **veliko število prebivalcev in delovnih mest**, razvejan mestni potniški promet ter prostorske možnosti za nadaljnji razvoj območja železniške postaje. Kot ena od strateških možnosti je bila predlagana **prestavitev glavne avtobusne postaje k železniški postaji** oziroma vsaj vzpostavitev zelo frekventne povezave med obema lokacijama.

Posebej je bila izpostavljena tudi možnost vzpostavitve **novega potniškega oziroma mobilnostnega vozlišča na severu Kranja**, zlasti zaradi načrtovane regijske bolnišnice, večjih stanovanjskih območij in koncentracije izobraževalnih ustanov. Takšno vozlišče bi lahko dopolnjevalo osrednje mestno vozlišče in prevzelo pomembno vlogo pri povezovanju severnega dela mesta z regionalnim javnim potniškim prometom.

Na območju glavnega vozlišča bi bilo smiselno zagotoviti tudi kakovostno spremljajočo infrastrukturo, predvsem varovane kolesarnice oziroma bokse za kolesa, polnilnice za električna kolesa, sanitarije ter druge storitve za potnike.

Škofja Loka

Škofja Loka je bila na delavnici tudi omenjena kot pomembno potniško vozlišče, ki ima zaradi svoje **prostorske lege in prometne funkcije pomembno vlogo v regionalnem sistemu javnega potniškega prometa**. Predstavlja vstopno oziroma prestopno točko za **Selško in Poljansko dolino**, prek katerih se navezujejo tudi prometni tokovi proti Cerkljanskemu in Idrijskemu območju. Pomembna prednost Škofje Loke je železniška povezava na glavni regionalni osi proti Ljubljani in Kranju, hkrati pa mesto predstavlja izhodišče številnih avtobusnih povezav proti naseljem v obeh dolinah.

Kot pomembna pomanjkljivost se kaže **prostorska ločenost železniške in avtobusne postaje**, ki zmanjšuje kakovost prestopanja med železniškim in avtobusnim prometom. Za razvoj Škofje Loke kot regionalnega prestopnega vozlišča bi bilo zato smiselno preveriti možnosti za izboljšanje fizične in časovne povezanosti obeh postaj, predvsem z usklajevanjem voznih redov, zagotavljanjem kakovostne povezave med njima ter ustrezno infrastrukturo za pešce in kolesarje.

Z vidika regionalne dostopnosti bi lahko Škofja Loka dolgoročno prevzela pomembnejšo vlogo pri **povezovanju železniškega prometa z avtobusnimi povezavami v Selško in Poljansko dolino**, s čimer bi se izboljšala dostopnost širšega zahodnega dela regije z javnim potniškim prometom.

Jesenice

Jesenice so bile prepoznane kot pomembno regionalno in tudi mednarodno prometno vozlišče, predvsem zaradi njihove lege na **stičišču železniških povezav proti Ljubljani, Novi Gorici in Beljaku**. Kot pomembna prednost je bila izpostavljena neposredna bližina avtobusnega postajališča in železniške postaje, kar omogoča učinkovito prestopanje med različnimi oblikami javnega potniškega prometa.

Glavne pomanjkljivosti so povezane predvsem s **pomanjkanjem parkirnih površin za uporabnike, ki bi nadaljevali pot z vlakom ali avtobusom**, ter z nezadostno spremljajočo infrastrukturo. Predlagana je bila ureditev varovane kolesarnice oziroma boksov za kolesa, polnilnic za električna kolesa, sanitarij in kakovostnega avtobusnega nadstreška.

Jesenice imajo zaradi svojega položaja pomemben potencial za nadaljnji razvoj v **intermodalno vozlišče Zgornje Gorenjske**, ki bi povezovalo lokalne in regionalne avtobusne povezave, železniški promet ter dostop do turističnih območij Zgornjesavske doline.

Lesce

Lesce so bile izpostavljene kot pomembno prestopno vozlišče predvsem zaradi lege na stičišču prometnih tokov iz **Bleda, Bohinja in Zgornjesavske doline**. Kot velika prednost je bila prepoznana neposredna bližina avtobusne in železniške postaje, ki že danes omogoča razmeroma dobro medmodalno povezovanje.

Med slabostmi so bili navedeni slabša dostopnost z osebnim avtomobilom zaradi lege postaje v naselju ter pomanjkanje parkirnih površin. Hkrati je bila izpostavljena možnost širitve parkirišč in izboljšanja ponudbe za turiste, vključno z možnostjo izposoje koles.

Poseben poudarek je bil namenjen izboljšanju povezav na relaciji **Lesce–Bled–Bohinj**. Cilj bi moral biti zagotavljanje čim bolj neposrednih, usklajenih in frekventnih povezav ter zmanjševanje potreb po dodatnih prestopih.

Kot dolgoročnejša razvojna možnost je bila izpostavljena tudi **prestavitev železniške postaje na območje med Lescami in Radovljico, v bližino območja Merkur oziroma Rožne doline**, kjer bi bilo zaradi večjih prostorskih možnosti mogoče vzpostaviti sodobno regionalno mobilnostno vozlišče. Takšna rešitev bi zahtevala širšo prometno, prostorsko in ekonomsko preveritev.

Radovljica

Za Radovljico je bila kot glavna pomanjkljivost izpostavljena **zastarela avtobusna postaja**, ki ne zagotavlja sodobnega standarda za prestopanje in čakanje potnikov. Omenjeno je bilo pomanjkanje ustrezno urejenih peronov, parkirišča P+R, površin za sopotništvo ter kolesarnice.

Izpostavljene ugotovitve kažejo predvsem na potrebo po **celoviti prenovi avtobusne postaje v sodobno mobilnostno točko**, kjer bi se poleg avtobusnih povezav zagotavljale tudi možnosti parkiranja, prestopanja, souporabe vozil in varnega parkiranja koles.

Letališče Brnik

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je bilo izpostavljeno kot pomembna lokacija za razvoj potniškega vozlišča regionalnega in nacionalnega pomena. Kot ključna dolgoročna izboljšava je bila večkrat navedena **vzpostavitev železniške povezave do letališča**, s katero bi se bistveno izboljšala njegova dostopnost z javnim potniškim prometom.

Na sami lokaciji je bila predlagana tudi dopolnitev infrastrukture za potnike, predvsem z varovanimi kolesarnicami, polnilnicami za električna kolesa, sanitarijami ter kakovostnimi avtobusnimi postajališči in nadstreški.

Skupni poudarki za razvoj potniških vozlišč

Iz rezultatov delavnice in dodatne presoje prostorske vloge posameznih lokacij je mogoče izluščiti več skupnih razvojnih usmeritev. Najpogostejše je bila izpostavljena potreba po **boljšem povezovanju avtobusnega in železniškega prometa** ter po zagotavljanju čim krajših, enostavnih in časovno usklajenih prestopov. Problem prostorske ločenosti avtobusnega in železniškega prometa je posebej izrazit v **Kranju in Škofji Loki**, kjer bi bilo smiselno iskati dolgoročne rešitve za izboljšanje intermodalnosti.

Poleg same prometne ponudbe je pomemben tudi razvoj kakovostne spremljajoče infrastrukture.

Med ključne ukrepe sodijo:

- ureditev varovanih kolesarnic in boksov za kolesa ter polnilnic za električna kolesa,
- zagotavljanje ustreznih P+R in drugih parkirnih površin ob pomembnejših vozliščih,
- izboljšanje pogojev za sopotništvo in druge oblike deljene mobilnosti,
- kakovostna avtobusna postajališča, nadstreški in sanitarije,
- izboljšanje dostopnosti vozlišč za pešce in kolesarje,
- vzpostavljane usklajenih in dovolj frekventnih avtobusnih in železniških povezav.

Posebej je bila izpostavljena tudi potreba po **dolgoročnem načrtovanju kapacitet vozlišč**, ki mora upoštevati pričakovano rast števila prebivalcev, potnikov in turistov. Razvoj vozlišč je zato potrebno povezovati tudi z dolgoročnim razvojem železniškega omrežja, pri čemer so bile omenjene možnosti podaljšanja železniških povezav proti Naklemu in Planici ter izboljšanja železniške povezave proti Bohinjski Bistrici.

Drugi del 1. delavnice: LOGISTIČNA oz. TOVORNA VOZLIŠČA

Pri logističnih oziroma tovornih vozliščih je bila v razpravi izraziteje poudarjena potreba po **kombiniranju cestnega, železniškega in letalskega tovornega prometa**. Kot ključne lokacije so bili prepoznani predvsem **Letališče Brnik, Jesenice, Škofja Loka, območje Kranja in Naklega** ter v specifičnem segmentu tudi **Bohinjska Bistrica in Bled**.

Letališče Brnik

Območje letališča je bilo izpostavljeno kot lokacija z enim največjih potencialov za razvoj logističnega vozlišča na Gorenjskem. Ključni razvojni element predstavlja **povezava letališča z železniškim omrežjem**, ki bi poleg potniškega prometa omogočala tudi učinkovitejše vključevanje letališča v intermodalne logistične verige.

Kot pomembne izboljšave cestne dostopnosti so bile navedene tudi **širitev oziroma izboljšanje cestne povezave mimo letališča** ter ustreznejša neposredna navezava območja na avtocestno omrežje. Ob izboljšanju kopenskih povezav je bil kot razvojni potencial izpostavljen tudi nadaljnji razvoj oziroma krepitev tovornega letalskega prometa.

Brnik se tako kaže kot lokacija z največjim potencialom za oblikovanje **multimodalnega logističnega vozlišča**, kjer bi se povezovali cestni, železniški in letalski promet.

Jesenice

Jesenice imajo zaradi neposredne navezanosti na železniško in avtocestno omrežje ter bližine državne meje pomemben potencial za razvoj logističnih funkcij. Kot prednost so bile izpostavljene **možnosti širitve in neposredna navezanost na železniško omrežje**.

Kot pomembna izboljšava cestne dostopnosti je bila predlagana izvedba **južnega avtocestnega priključka Jesenice**, ki bi lahko izboljšal dostop do gospodarskih in logističnih območij ter zmanjšal obremenjevanje mestnega cestnega omrežja s tovrnim prometom.

Škofja Loka

Škofja Loka je bila prepoznana kot **že danes pomembno in dobro delujoče logistično vozlišče**, pri čemer je bil posebej poudarjen pomen železniškega tovornega prometa.

Nadaljnji razvoj naj zato temelji predvsem na ohranjanju in izboljšanju pogojev za uporabo železnice pri oskrbi pomembnejših industrijskih in gospodarskih območij. S tem bi bilo mogoče del cestnega tovornega prometa dolgoročno preusmerjati na železnico.

Kranj in poslovna cona Hrastje

Na območju Kranja je bila kot pomembna lokacija izpostavljena predvsem **Poslovna cona Hrastje**. Za izboljšanje njene dostopnosti je bil predlagan nov oziroma neposrednejši cestni dostop iz območja avtocestnega priključka Kranj-vzhod.

Takšna rešitev bi lahko zmanjšala količino težkega tovornega prometa na obstoječem lokalnem oziroma mestnem cestnem omrežju ter izboljšala konkurenčnost poslovne cone.

Območje Naklo–Kranj

Poslovno-industrijsko območje med Naklim in Kranjem je bilo prepoznano kot lokacija z izrazitim potencialom za nadaljnji razvoj logističnih dejavnosti. Ključni prednosti predstavljata dobra cestna navezava na avtocestno omrežje preko priključka Kranj-zahod ter možnost **ponovne vzpostavitve železniške povezave do Naklega**.

Ob ustrezni ureditvi železniške infrastrukture bi se lahko območje razvilo v pomembno **cestno-železniško intermodalno logistično vozlišče**, ki bi služilo širšemu gospodarskemu zaledju Kranja in severnega dela regije.

Bohinjska Bistrica in Bled

Bohinjska Bistrica in Bled sta bila pri logističnih vozliščih izpostavljena predvsem v povezavi z **lesno-predelovalno oziroma gozdarsko dejavnostjo**. Njuna vloga je pomembna predvsem zaradi možnosti organizacije transporta lesa z območij Jelovice in Pokljuke.

Pri nadaljnjem razvoju je zato smiselno preveriti možnosti učinkovitejšega vključevanja železnice v prevoz lesa ter oblikovanja manjših specializiranih logističnih točk, prilagojenih potrebam lokalnega gospodarstva.

Skupni poudarki za razvoj logističnih vozlišč

Iz rezultatov delavnice izhaja, da je pri razvoju logističnih vozlišč največji potencial v **izboljšanju intermodalnosti ter večji uporabi železniškega tovornega prometa**. Več izpostavljenih lokacij ima že danes dobro navezavo na avtocestno omrežje, medtem ko je železniška dostopnost ponekod omejena ali je obstoječa infrastruktura premalo izkoriščena.

Kot ključne razvojne usmeritve se zato kažejo:

- krepitev železniškega tovornega prometa,
- neposrednejše povezovanje večjih gospodarskih in poslovnih con z železniškim omrežjem,
- izboljšanje navezav logističnih območij na avtocestne priključke,

- zmanjševanje voženj težkih tovornih vozil skozi urbana območja,
- razvoj intermodalnih vozlišč, ki omogočajo kombiniranje cestnega, železniškega in na območju Brnika tudi letalskega prometa,
- razvoj specializiranih logističnih točk za potrebe lokalnih gospodarskih dejavnosti.

Na podlagi razprave je mogoče oceniti, da imajo največji regionalni razvojni potencial **Brnik kot letalsko-cestno-železniško vozlišče, Jesenice zaradi obmejne lege in železniške povezave ter območje Kranj–Naklo zaradi koncentracije gospodarskih dejavnosti, avtocestne dostopnosti in možnosti ponovne vzpostavitve železniške povezave**. Škofja Loka pa predstavlja pomemben primer obstoječega vozlišča, kjer je smiselno predvsem ohranjati in nadgrajevati vlogo železniškega tovornega prometa.

2. delavnica: KOLESARSKE POVEZAVE

V nadaljevanju so navedene vse povezave, ki so jih udeleženci vrisali ali navedli kot pomembne za celovito in uporabnikom prijazno kolesarsko omrežje na Gorenjskem. Nekatere povezave so naveden večkrat, kar pomeni, da je njihova vključitev in izvedba toliko bolj pomembna za mobilnost na Gorenjskem.

Navedene so bile naslednje povezave:

- Kranjska Gora–Vršič (označitev),
- Jesenice–Žirovnica (gradnja),
- Jesenice–HE Moste–Lesce (desni breg – naročeno projektiranje),
- Jesenice–Radovljica,
- Lesce–Žirovnica–Slovenski Javornik–Jesenice,
- Lipce–Kočna–Gorje,
- Bled–Krnica (označitev),
- Bled Koritno–Bled Mlino (označitev),
- Bled–Obrne,
- Bled–Radovljica,
- Ribčev Laz–Ukanc,
- Čez Rovtarico na Jelovici (označitev),
- Begunje–Radovljica/Lesce,
- Radovljica–Begunje,
- Brezje–Globoko–Bistrica (prestavitev označitve, dolgoročno gradnja),
- Kropa–Podnart,
- Brezje–Naklo,

- Tržič–Ljubelj,
- Kranj–Golnik,
- Kranj–Predoslje (označitev),
- Kranj–Radovljica (po desnem bregu Save),
- Kranj–Šenčur,
- Kranj–Šenčur (označitev),
- Kranj–Šenčur–Brnik–Cerklje,
- Šenčur–Brnik–Komenda,
- Brnik–Vodice,
- Kranj–Stražišče–Žabnica,
- Kranj–Medvode (po desnem bregu Save),
- Preddvor–Jezersko (gradnja oziroma širitev ceste) z navezavo na Solčavo in Celovec,
- hitra kolesarska povezava Kranj–Škofja Loka–Ljubljana,
- Stanežiče–Medvode–Škofja Loka–Gorenja vas (gradnja).

Splošne usmeritve:

- prioriteta izgradnje D-2,
- predlog prestavitve vodenja uskladiti z občino in DRSI (Brezje–Globoko–Bistrica; Kranj–PC Hrastje–Prebačevo).

Iz predlogov je razvidna predvsem potreba po vzpostavitvi **neprekinjenega in medsebojno povezanega regionalnega kolesarskega omrežja**, ki ne bi bilo namenjeno zgolj rekreativnemu in turističnemu kolesarjenju, temveč tudi vsakodnevnim potem na delo, v šolo in do pomembnejših prometnih vozlišč.

Posebej izrazita je potreba po izboljšanju povezav na širšem območju **Kranja**, kjer so bile večkrat navedene povezave Kranj–Šenčur, Kranj–Golnik, Kranj–Predoslje, Kranj–Stražišče–Žabnica ter povezave proti Brniku in Cerkljam. Pomembna razvojna os se oblikuje tudi na relaciji **Kranj–Šenčur–Brnik–Cerklje oziroma Komenda**, s čimer bi se bolje povezali Kranj, območje letališča in gospodarska območja vzhodnega dela regije.

Kot pomembna regionalna povezava je bila izpostavljena tudi **hitra kolesarska povezava Kranj–Škofja Loka–Ljubljana**, skupaj z nadaljevanjem povezave preko Medvod proti Škofji Loki in Gorenji vasi. Takšna povezava bi imela pomembno vlogo predvsem za dnevno mobilnost in povezovanje večjih zaposlitvenih in poselitvenih središč.

Na območju Zgornje Gorenjske je bil velik poudarek namenjen vzpostavitvi **zvezne kolesarske povezave med Radovljico, Lescami, Žirovnico in Jesenicami**. Pomembne so tudi navezave proti Bledu, Begunjam, Gorjam in Bohinju ter povezave Bled–Radovljica, Bled–Krnica, Bled–Obrne in Ribčev Laz–Ukanc. Te povezave imajo poleg vsakodnevne mobilnosti velik pomen tudi za trajnostno dostopnost glavnih turističnih območij.

Večkrat so bile izpostavljene tudi povezave **Tržič–Ljubelj, Preddvor–Jezersko ter Golnik–Kranj**, predvsem z vidika zagotavljanja varnih pogojev za kolesarjenje. Na cesti med Podljubeljem in Ljubeljem kolesarjenje danes ni dovoljeno, ustrezne alternativne povezave pa ni. Povezava Preddvor–Jezersko je močno obremenjena s kolesarskim prometom, zato je bila izpostavljena potreba po ureditvi kolesarske infrastrukture oziroma zagotavljanju varnega sobivanja kolesarskega in motornega prometa. Pri tej povezavi je bil omenjen tudi širši potencial nadaljevanja proti Solčavi in Avstriji. Povezava Golnik–Kranj pa je pomembna predvsem za povezovanje zaledja Kranja z mestom, zato je tudi na tej relaciji pomembno zagotoviti ustrezno in varno kolesarsko povezavo.

Poleg novih gradenj so udeleženci opozorili tudi na možnost izboljšanja omrežja z **ustreznejšim označevanjem obstoječih poti in spremembo poteka posameznih povezav**. Med takšnimi primeri so bile navedene povezave Kranjska Gora–Vršič, Bled–Krnica, Kranj–Predoslje, Šenčur–Brnik–Komenda, povezave na območju Jelovice ter predlagane spremembe poteka na območjih Brezje–Globoko–Bistrica in Kranj–PC Hrastje–Prebačevo.

Predlogi kažejo, da bi bilo pri nadaljnjem razvoju kolesarskega omrežja smiselno določiti **jasne prioritete izvedbe**. Prednost bi morale imeti povezave, ki:

- odpravljajo manjkajoče člene na glavnih regionalnih kolesarskih oseh,
- povezujejo večja urbana in zaposlitvena središča,
- omogočajo dostop do pomembnih železniških, avtobusnih in drugih mobilnostnih vozlišč,
- izboljšujejo povezave do turističnih središč,
- zagotavljajo navezavo na sosednje regije in čezmejne kolesarske povezave.

Posebej pomembna je bila izpostavljena **prioritetna izgradnja državne kolesarske povezave D-2**, ki predstavlja eno od hrbtenic bodočega regionalnega kolesarskega omrežja.

SKLEPNE UGOTOVITVE OBEH DELOV DELAVNIC

Ugotovitve delavnice kažejo, da mora razvoj prometnega sistema Gorenjske temeljiti na **medsebojnem povezovanju potniških in logističnih vozlišč ter kakovostnega regionalnega**

kolesarskega omrežja. Posameznih prometnih podsistemov ni smiselno razvijati ločeno, temveč kot del enotnega multimodalnega omrežja.

Pri potniškem prometu se kot ključna regionalna vozlišča kažejo predvsem **Kranj, Jesenice, Škofja Loka, območje Lesc in Radovljice ter Letališče Brnik**. Njihova kakovost je v veliki meri odvisna od možnosti enostavnega prestopanja med železniškim in avtobusnim prometom ter dostopnosti peš, s kolesom in osebnim vozilom. Med največjimi pomanjkljivostmi so bile prepoznane prostorska ločenost različnih oblik javnega potniškega prometa, pomanjkanje parkirnih površin P+R ter pomanjkljiva infrastruktura za kolesarje in druge uporabnike. Razvoj vozlišč bi moral zato vključevati tudi varovane kolesarnice, izposajo koles, polnilnice, kakovostne peš in kolesarske dostope ter druge storitve, ki omogočajo čim bolj enostavno kombiniranje različnih načinov potovanja.

Pri logističnem prometu imajo največji razvojni potencial **Brnik, Jesenice, širše območje Kranja in Naklega ter Škofja Loka**. Skupni poudarek je na izboljšanju navezav gospodarskih območij na avtocestno in predvsem železniško omrežje ter na razvoju intermodalnega tovarnega prometa. Poseben potencial predstavlja Brnik, kjer bi povezava letališča z železnico omogočila razvoj pomembnega cestno-železniško-letalskega logističnega vozlišča.

Kolesarsko omrežje mora te lokacije **medsebojno povezovati in hkrati omogočati kakovosten dostop do pomembnejših potniških vozlišč**. Predlogi z delavnice kažejo predvsem na potrebo po zapolnjevanju manjkajočih povezav med večjimi središči, vzpostavitvi kolesarskih povezav vzdolž glavnih razvojnih osi ter izboljšanju dostopnosti turističnih območij. Zlasti povezave na oseh **Jesenice–Žirovnica–Lesce–Radovljica–Kranj, Kranj–Šenčur–Brnik, Kranj–Škofja Loka–Ljubljana ter povezave proti Trzinu, Jezerskemu, Bledu in Bohinju** lahko predstavljajo hrbtenico regionalnega kolesarskega omrežja.

Ključna skupna ugotovitev delavnice je, da je za uspešen razvoj trajnostne mobilnosti na Gorenjskem potrebno vzpostaviti hierarhično in strukturirano prometno omrežje, v katerem večja regionalna vozlišča predstavljajo glavne prestopne točke, kakovostne avtobusne in železniške povezave zagotavljajo povezovanje med središči, kolesarsko in peš omrežje pa omogočata dostop do teh vozlišč in izvedbo krajših vsakodnevnih poti. Pomembno je tudi učinkovito povezovanje različnih oblik mobilnosti in zagotavljanje enostavnih prestopov med njimi.

Infrastrukturne ukrepe je treba dopolniti z boljšo organizacijo javnega potniškega prometa, usklajevanjem voznih redov, jasnim označevanjem kolesarskih povezav ter dolgoročnim načrtovanjem, ki bo upoštevalo pričakovano rast mobilnosti prebivalcev in obiskovalcev regije.