

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
Koordinatorica Koalicije za trajnostno prometno politiko
Trubarjeva cesta 50
1000 Ljubljana

Ljubljana, 10. 7. 2026

Občina Cerklje na Gorenjskem
Trg Davorina Jenka 13
4207 Cerklje

**Odziv Koalicije za trajnostno prometno politiko na javno razgrnitev
Občinskega podrobnega prostorskega načrta za garažno stavbo
Krvavec na območju EUP AŽ69 v Občini Cerklje na Gorenjskem (OPPN
AŽ69)**

Koalicija za trajnostno prometno politiko v okviru javne razgrnitve, ki poteka od 10. junija 2026 do 10. julija 2026, podaja pripombe in odziv na Občinski podrobni prostorski načrt za garažno stavbo Krvavec na območju EUP AŽ69 v Občini Cerklje na Gorenjskem (OPPN AŽ69).

Zavedamo se pomena urejenega dostopa do območja Krvavca ter potrebe po ustreznih ureditvah obstoječega parkirišča na Planini Jezerca. Vendar opozarjamo, da predlagana rešitev, ki temelji predvsem na bistvenem povečanju parkirnih kapacitet za osebna vozila, ni dovolj strokovno utemeljena in ni skladna z načeli trajnostnega razvoja, ki jih določajo Alpska konvencija ter sprejeti strateški dokumenti Občine Cerklje na Gorenjskem.

Pri tako občutljivem prostoru, kot je vstop v visokogorsko območje Krvavca, bi morale načrtovanje temeljiti na celoviti presoji prometnih, okoljskih, prostorskih in družbenih vplivov ter na preverjanju različnih možnosti trajnostne dostopnosti območja.

S spoštovanjem,

Katarina Žemlja,
CIPRA Slovenija, koordinatorica
Koalicije za trajnostno prometno politiko

1. Neskladnost z Alpsko konvencijo

Občina Cerklje na Gorenjskem leži na območju Alpske konvencije, katere pogodbenica je tudi Republika Slovenija. Alpska konvencija je bila ratificirana z zakonom in kot mednarodna pogodba predstavlja del notranjega pravnega reda Republike Slovenije. V skladu z 8. členom Ustave Republike Slovenije so ratificirane in objavljene mednarodne pogodbe zavezujoče za državne organe in organe lokalnih skupnosti ter jih je treba upoštevati tudi pri pripravi prostorskih aktov. Predlog OPPN za garažno hišo na Planini Jezerca po našem mnenju ne izkazuje skladnosti z načeli Alpske konvencije, predvsem z njenimi cilji na področju trajnostnega prometa, trajnostnega turizma ter varstva narave in krajine.

[Protokol Promet](#) Alpske konvencije določa, da mora razvoj prometne infrastrukture slediti načelom trajnostnega razvoja in varstva občutljivega alpskega prostora. 8. člen Protokola pri velikih novogradnjah zahteva presojo smotrnosti, presojo vplivov na okolje in analizo tveganj. Iz javno razgrnjenega gradiva ni razvidno, da bi bila za načrtovano garažno hišo izdelana celovita presoja njene potrebe, vplivov ali možnih alternativ, ki bi zmanjšale promet osebnih vozil v alpskem prostoru.

Načrtovana garažna hiša ni zgolj objekt mirujočega prometa, temveč prometna infrastruktura, ki lahko ustvarja dodatno prometno povpraševanje (spodbujen promet). Strokovna literatura na področju prometnega načrtovanja, med drugim raziskave Donalda Shoupa ter usmeritve International Transport Forum in Evropske komisije v okviru trajnostnega prometnega načrtovanja (SUMP) opozarjajo, da povečanje parkirnih kapacitet spodbuja uporabo osebnih vozil. Parkiranje je zato treba obravnavati kot orodje upravljanja mobilnosti.

Predlog OPPN je neustrezen tudi z vidika [Protokola Turizem](#), ki v 13. členu določa spodbujanje ukrepov za omejevanje motornega prometa v turističnih krajih ter izboljšanje dostopnosti turističnih območij z javnim prevozom. Predlagana garažna hiša pa kot osnovno rešitev dostopa do Krvavca predvideva povečanje kapacitet za osebna vozila namesto razvoja trajnostnih oblik mobilnosti.

Prav tako ni izkazana skladnost s [Protokolom Varstvo narave in urejanje krajine](#), ki zahteva presojo neposrednih in posrednih vplivov posegov, ki lahko bistveno vplivajo na naravo in krajino. Pri tako velikem posegu v občutljiv alpski prostor bi morale biti preverjene manj obremenjujoče alternative ter določeni ukrepi za preprečevanje oziroma zmanjšanje vplivov na naravo, krajino in kakovost življenja.

Glede na navedeno predlog OPPN ne izkazuje skladnosti z načeli Alpske konvencije, saj kot glavno rešitev dostopa do turističnega območja predvideva povečanje parkirnih kapacitet namesto upravljanja obiskovanja, razvoja javnega prevoza in drugih trajnostnih oblik mobilnosti.

2. Neskladnost z razvojnimi usmeritvami Občine Cerklje na Gorenjskem

Občina Cerklje na Gorenjskem je v zadnjih letih sprejela več strateških dokumentov, ki določajo dolgoročne usmeritve razvoja prometa, turizma in urejanja prostora. Med njimi sta ključna [Občinska celostna prometna strategija \(OCPS\) Občine Cerklje na Gorenjskem](#), sprejeta na 11. redni seji Občinskega sveta dne 11. 6. 2025, ter [Strategija trajnostnega razvoja Občine Cerklje na Gorenjskem 2021–2030](#), potrjena na 17. redni seji Občinskega sveta dne 29. 9. 2021.

Oba dokumenta sta nastala na podlagi sodelovanja javnosti, strokovne javnosti in različnih zainteresiranih deležnikov ter predstavljata temelj za dolgoročno načrtovanje razvoja občine. Njuna naloga ni zgolj določanje posameznih ukrepov, temveč zagotavljanje, da so prostorske in razvojne odločitve medsebojno usklajene ter sledijo skupni viziji občine. Skupna usmeritev obeh dokumentov je trajnostni razvoj, ki temelji na zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila, izboljšanju javnega prevoza, odgovornem razvoju turizma ter ohranjanju kakovosti naravnega in bivalnega okolja.

Predlog OPPN za garažno hišo na Planini Jezerca pa kot osrednjo rešitev dostopa do Krvavca predvideva bistveno povečanje parkirnih kapacitet za osebna vozila, ne da bi izkazal, da je tak ukrep del širšega sistema upravljanja mobilnosti ali da so bile prednostno preverjene trajnostne alternative.

2.1. Neskladnost z Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS)

OCPS kot eno izmed ključnih razvojnih usmeritev določa izboljšanje dostopnosti do turističnih storitev in znamenitosti z javnim prevozom. Občina si je zastavila cilj povečanja deleža uporabe javnega prevoza z 2,3 % leta 2024 na 7 % leta 2031.

V ta namen OCPS predvideva konkretne ukrepe, med drugim:

- vzpostavitev nove linije za turistične prevoze (P+R do smučišča Krvavec);
- ureditev avtobusne povezave do spodnje postaje kabinske žičnice Krvavec.

Na področju motornega in mirujočega prometa OCPS ne izpostavlja zgolj povečevanja parkirnih kapacitet, temveč njihovo upravljanje v povezavi z omejevanjem dostopa motornih vozil v turistično-rekreacijska območja ter zagotavljanjem alternativnih oblik prevoza. V akcijskem načrtu je sicer navedena ureditev parkirišča Jezerca, vendar kot del širšega sistema trajnostne mobilnosti.

Za območje Krvavca kot pomemben generator prometa OCPS predvideva tudi pripravo mobilnostnih načrtov. Za predlagano garažno hišo pa ni bila predstavljena prometna študija oziroma analiza, ki bi dokazovala potrebo po takšnem povečanju kapacitet, ocenila njegove prometne vplive ter primerjala različne možnosti dostopa.

2.2. Neskladnost s Strategijo trajnostnega razvoja Občine Cerklje na Gorenjskem 2021–2030

Strategija med ključnimi usmeritvami določa:

- razvoj trajnostne mobilnosti z zmanjševanjem odvisnosti od osebnega avtomobila in spodbujanjem okoljsko sprejemljivih oblik prevoza;
- ohranjanje narave in krajine kot pomembne razvojne prednosti občine;
- razvoj trajnostnega turizma, ki temelji na kakovosti doživetja, ohranjanju naravnih vrednot in odgovorni mobilnosti;
- celostno prometno načrtovanje, kjer se prometni, okoljski in razvojni cilji obravnavajo povezano.

Predlog OPPN teh usmeritev ne upošteva v zadostni meri, saj kot glavno rešitev dostopa do Krvavca predvideva povečanje parkirnih kapacitet. Iz gradiva ni razvidno, da bi bile prednostno obravnavane možnosti zmanjševanja avtomobilskega prometa, kot so javni prevoz, sistemi P+R ali druge oblike upravljanja mobilnosti obiskovalcev.

Prav tako ni izkazano, da so bile preverjene rešitve z manjšim vplivom na občutljiv alpski prostor. Strategija namreč razvoj turizma povezuje z ohranjanjem naravnih in krajinskih kakovosti, medtem ko predlagani poseg pomeni pomembno širitev prometne infrastrukture na vstopu v visokogorski prostor.

Glede na navedeno predlog OPPN ne izkazuje skladnosti s sprejetimi razvojnimi usmeritvami Občine Cerklje na Gorenjskem, saj kot glavno rešitev dostopa do Krvavca predvideva povečanje osebne avtomobilskega prometa namesto celostnega upravljanja mobilnosti in trajnostnega razvoja območja.

3. Pomen strokovnih podlag pri načrtovanju

Kot izhaja iz Alpske konvencije ter sprejetih strateških dokumentov Občine Cerklje na Gorenjskem, mora načrtovanje dostopa do turističnih območij temeljiti na celostnem pristopu, ki upošteva prometne, okoljske in prostorske vidike. Pri tako občutljivih območjih ni dovolj zgolj povečevati prometne infrastrukture, temveč je treba na podlagi strokovnih analiz najprej ugotoviti dejanske potrebe, prometne tokove, obremenitve prostora ter preveriti različne možnosti upravljanja dostopa.

Južno Tirolsko pogosto navajamo kot primer območja, kjer turistično mobilnost načrtujejo prav na podlagi podatkov, analiz in spremljanja dejanske rabe prostora. Ker velik del prometnih tokov predstavljajo turistični obiski, je njihov pristop usmerjen predvsem v upravljanje obiskovanja in ne zgolj v povečevanje kapacitet prometne infrastrukture.

Ključno za njihov pristop je zbiranje in analiza podatkov o prometnih tokovih, potovalnih navadah, obremenitvah prostora in zasedenosti infrastrukture. Na podlagi teh podatkov ugotavljajo, katera območja so najbolj obremenjena, kdo jih uporablja ter kateri ukrepi so glede na dejanske potrebe najbolj smiselni. Pri tem uporabljajo

digitalne sisteme za spremljanje prometa in zasedenosti parkirišč ter uvajajo rešitve, kot so sistemi P+R, ki obiskovalce usmerjajo k uporabi javnega prevoza (Andergassen M., South Tyrol's Roadmap for the Mobility of Tomorrow, 2025 - interno gradivo).

Na najbolj obremenjenih območjih ne rešujejo težav zgolj s povečevanjem prometnih kapacitet, temveč z upravljanjem dostopa osebnih vozil. Primer sta območje doline Prags (Pragser Tal) in Plätzwiese (Prato Piazza), kjer so v poletni sezoni uvedene omejitve števila vozil ter rezervacije oziroma dovolilnice za dostop. Ko so dnevne kapacitete zapolnjene, je dostop še vedno omogočen z javnim avtobusnim prevozom. Takšni ukrepi temeljijo na upravljanju obiskovanja in varovanju občutljivega gorskega prostora, ne na stalnem povečevanju kapacitet prometne infrastrukture (Andergassen M., South Tyrol's Roadmap for the Mobility of Tomorrow, 2025 - interno gradivo).

Tudi pri načrtovanju dostopa do Krvavca bi bilo zato treba najprej zagotoviti trdne strokovne podlage, iz katerih bodo jasno razvidne dejanske potrebe, prometni tokovi in vplivi predlaganih rešitev. Trenutno predlog temelji predvsem na velikem povečanju parkirnih kapacitet – **z naše strani ocenjenih približno 100 parkirnih mest na obstoječem, neurejenem parkirišču na Planini Jezerca na več kot 700 predvidenih mest v garažni hiši, kar pomeni približno sedemkratno povečanje kapacitete.**

Takšen obseg zahteva posebno skrbno presojo, saj predvidene kapacitete presegajo velikost številnih primerljivih parkirnih objektov; načrtovana garažna hiša bi imela **več parkirnih mest kot garažna hiša pod Kongresnim trgom v Ljubljani**. Pred odločitvijo o tako velikem posegu v občutljiv gorski prostor bi bilo zato nujno dokazati, da je takšna kapaciteta dejansko potrebna in da je skladna z dolgoročnimi cilji občine, regije in države.

4. Nezadostna presoja vplivov na naravo in širši prostor

Kritični smo tudi do mnenja Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave ter soglasja Ministrstva za naravne vire in prostor, da za predlagani OPPN ni treba izvesti presoje sprejemljivosti vplivov na varovana območja, ker območje načrtovane garažne hiše leži zunaj območij Natura 2000 in drugih zavarovanih območij.

Takšna obrazložitev je po našem mnenju preozka. Dejstvo, da poseg ni neposredno umeščen na zavarovano območje, še ne pomeni, da nima pomembnih vplivov na naravo, krajino in širši visokogorski prostor. Posebej problematično je sklicevanje na okoljsko poročilo iz leta 2009, saj se je v več kot 15 letih bistveno spremenilo stanje prostora, obseg obiskovanja Krvavca, prometne obremenitve in strokovna spoznanja o vplivih prometa na okolje. Hkrati je treba poudariti, da je Ministrstvo za naravne vire in prostor v nadaljnjem postopku zahtevalo izdelavo geološko-geomehanskega poročila (GGP), kar potrjuje, da tako obsežen poseg zahteva dodatne strokovne podlage in preveritve vplivov na prostor.

Glede na obseg načrtovanega posega bi bilo treba izdelati posodobljene strokovne podlage, ki bi celovito ocenile njegove vplive na naravo, krajino, promet, hrup, kakovost zraka, emisije ter kakovost življenja lokalnih prebivalcev. Načrtovana garažna hiša bi bila z več kot 700 parkirnimi mesti ena največjih parkirnih ureditev v širšem prostoru in hkrati najvišje ležeča garažna hiša v Sloveniji, umeščena na 1.400 m nadmorske višine. Takšen poseg zahteva posebno skrbno presojo, ali so predlagane kapacitete dejansko potrebne in kakšne posledice bodo imele za občutljiv gorski prostor.

5. Nujnost celostnega načrtovanja območja Planine Jezerca

Občina je dolžna pri prostorskem načrtovanju varovati javno dobro, med drugim tudi naravne vire in vire pitne vode. Predvideno območje garažne hiše leži na meji med ožjim in širšim vodovarstvenim območjem, katerega namen je varovanje podzemne vode za javno oskrbo s pitno vodo. Po javnih navedbah župana ta vodovodni sistem zagotavlja oskrbo približno 35.000 prebivalcev, skupaj z gospodarskimi uporabniki pa približno 50.000 uporabnikov. Zato bi bilo treba pred sprejemom prostorskega akta izdelati ustrezne hidrogeološke in druge strokovne podlage, ki bi omogočile presojo vplivov posega na podzemne vode ter določile potrebne zaščitne in omilitvene ukrepe.

Strinjamo se, da je obstoječe parkirišče na Planini Jezerca potrebno ustrezno urediti, saj trenutno ni opremljeno z vsemi potrebnimi okoljskimi rešitvami (ustrezno odvodnjavanje meteornih voda, lovilci olj in drugih onesnaževal ipd.). Vendar ureditev obstoječega parkirišča sama po sebi ne pomeni, da je strokovno utemeljena izgradnja garažne hiše z bistveno večjimi kapacitetami. Gre za dva vsebinsko različna posega, ki ju ni mogoče enačiti.

Območje Planine Jezerca in dostopa do Krvavca je prostor, kjer se prepletajo interesi več deležnikov – občine, upravljavca smučišča, lokalnih prebivalcev, ponudnikov turističnih storitev, lastnikov zemljišč in obiskovalcev. Zato bi morali biti razvojni ukrepi načrtovani na podlagi skupne vizije upravljanja območja, ki bi povezovala razvoj turizma, prometno dostopnost, varstvo narave in kakovost življenja lokalnega prebivalstva. Iz razpoložljivih informacij je razvidno, da takšna skupna vizija trenutno ni dosežena namreč upravljavec RTC Krvavec javno zagovarja razvoj trajnostnih oblik dostopa do smučišča in izboljšanje javnega prevoza, ne pa povečanja parkirnih kapacitet na Planini Jezerca. To kaže na pomemben razkorak med predlagano prostorsko rešitvijo in usmeritvami enega ključnih uporabnikov območja.

Ker občina v svojih strateških dokumentih kot razvojno usmeritev določa trajnostno mobilnost, zmanjševanje odvisnosti od osebne avtomobila ter trajnostni razvoj turizma, bi moral biti tudi razvoj območja Krvavca načrtovan v skladu s temi cilji in usklajen z vsemi ključnimi deležniki. Predlagani OPPN takšne usklajenosti ne izkazuje, saj kot glavno rešitev dostopa predvideva povečanje parkirnih kapacitet za osebna vozila, ne pa celostnega upravljanja mobilnosti območja.

Na podlagi vseh navedenih vidikov opozarjamo, da predlog OPPN za garažno hišo na Planini Jezerca v trenutni obliki ni ustrezno strokovno utemeljen in ne izkazuje skladnosti z načeli Alpske konvencije, Občinsko celostno prometno strategijo Občine Cerklje na Gorenjskem ter Strategijo trajnostnega razvoja Občine Cerklje na Gorenjskem 2021–2030.

Posebej zaskrbljujoče je, da se o tako obsežnem posegu v občutljiv visokogorski prostor odloča brez predhodno izdelanih celovitih in neodvisnih strokovnih podlag, ki bi dokazale dejansko potrebo po tako velikem povečanju parkirnih kapacitet ter ovrednotile vse posledice takšne odločitve. Predlagani poseg ne predstavlja zgolj gradnje objekta mirujočega prometa, temveč pomembno spremembo prometnega modela dostopa do Krvavca, ki lahko dolgoročno poveča odvisnost območja od osebne avtomobila in povzroči dodatne obremenitve prostora.

Pred sprejemom prostorskega akta bi bilo zato nujno izdelati dodatne neodvisne strokovne podlage, ki bi omogočile celovito in objektivno presojo:

- prometne smotrnosti posega, dejanskih potreb po tako velikem povečanju parkirnih kapacitet ter dolgoročnih prometnih posledic;
- vplivov na prometne tokove, hrup, kakovost zraka, svetlobno onesnaženje, emisije in kakovost življenja lokalnih prebivalcev;
- vplivov na naravo, krajino in širši visokogorski prostor;
- vplivov na vodne vire in podzemne vode zaradi umeščenosti območja garažne hiše na mejo med širšim in ožjim vodovarstvenim območjem;
- alternativnih možnosti dostopa do Krvavca, ki bi temeljile na upravljanju obiskovanja, javnem prevozu, sistemih P+R in drugih oblikah trajnostne mobilnosti.

Menimo, da bi bila potrditev takšnega OPPN brez predhodno izvedene celovite presoje potreb, vplivov in alternativ neustrezna ter v nasprotju z načeli odgovornega prostorskega načrtovanja. Pri posegih v tako občutljiv prostor ni dovolj dokazovati, da je določena rešitev tehnično izvedljiva, temveč je treba najprej dokazati, da je dolgoročno smiselna, potrebna in skladna z javnim interesom.

Razvoj območja Krvavca mora temeljiti na skupni viziji občine, upravljavca območja, lokalnega prebivalstva, strokovne javnosti in drugih ključnih deležnikov. Cilj ne sme biti zgolj zagotavljanje več prostora za osebna vozila, temveč oblikovanje prometnega sistema, ki bo omogočal dostopnost območja ob hkratnem varovanju narave, krajine, vodnih virov in kakovosti življenja.

Zato predlagamo, da se postopek priprave OPPN v trenutni obliki ne nadaljuje, dokler niso izdelane ustrezne strokovne podlage, preverjene trajnostne alternative in izkazana dejanska potreba po tako velikem posegu v prostor. Odločitev o prihodnosti dostopa do Krvavca mora temeljiti na podatkih, strokovnih analizah in dolgoročni viziji trajnostnega razvoja, ne pa na predpostavki, da je povečanje parkirnih kapacitet edina oziroma najboljša rešitev.