

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ



Naslov:**CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ****Naročnik:**

Mestna občina Kranj
Slovenski trg 1, Kranj

Boštjan Trilar, župan Mestne občine Kranj
Miha Buh, skrbnik projekta

Izdelovalci:

PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.
Vojkova cesta 65, Ljubljana

David Trošt
Gregor Pretnar
Katja Zgonec
Lea Ružič
Matija Nose
Mihael Blaž

MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje
projektov, d. o. o.
Rogaška cesta 25, Šmarje pri Jelšah

Miha Jazbinšek
Jasmina Kodele

b22 arhitekturno projektiranje, d. o. o.
Ulica Rada Simonitija 22, Nova Gorica

Tjaša Podgornik
Polona Filipič

Arhitekturno projektiranje Alja Vehovec, s. p.
Linhartova cesta 34, Ljubljana

Alja Vehovec

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o.
Grajska cesta 7, Maribor

Mateja Kukovec
Andreja Kuzmanič
Mirjam Luketič
Gašper Žemva
Katja Kerkez

Razvojni center PLANIRANJE d. o. o.
Ulica XIV. divizije 14, Celje

Aleksandra Geršak Podbreznik

SAVAPROJEKT družba za razvoj, projektiranje,
konzalting, inženiring, d. o. o.
Cesta krških žrtev 59, Krško

Damjana Pirc

AQUARIUS ekološki inženiring, d. o. o.
Cesta Andreja Bitenca 68, Ljubljana

Barbara Jerman

Fotografije:

arhiv izdelovalcev CPS
stran 7 (www.kranj.si)

Lektura:

Prevajalska zadruga Soglasnik, z. o. o.

Leto izida: 2017

Leto natisa: 2017

Naklada: 200 izvodov

Cena: brezplačno

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

K R A N J

00

KAZALO

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

6	01 VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE
	1.1 Izhodišče
	1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije
	1.3 Metodologija
	1.4 Transparentnost
	1.5 Območje obdelave
	1.6 Čas obdelave
10	02 PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA
12	03 GLAVNI STRATEŠKI IZZIVI
	3.1 Socio-demografska slika
	3.2 Delovne migracije
	3.3 Dostopnost prebivalcev iz zaledja
	3.4 Vključitev porečja Save v urbani del Kranja
	3.5 Zagotavljanje kakovosti bivalnega okolja
	3.6 Prometno načrtovanje ni celostno
14	04 GLAVNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI
	4.1 Izkoriščanje strateške lege
	4.2 Nadgradnja javnega potniškega prometa
	4.3 Racionalnejša poraba sredstev za promet
	4.4 Dostop do evropskih sredstev in znanja
	4.5 Sodelovanje z drugimi
15	05 VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V MESTNI OBČINI KRANJ
	5.1 Vizija
	5.2 Strateški cilji
19	06 PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI
20	07 PRVI STEBER: CELOSTNO NAČRTOVANJE VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA
	7.1 Izzivi
	7.2 Dosežki
	7.3 Cilji
	7.4 Ukrepi
	7.5 Akcijski načrt

- 29 **08 DRUGI STEBER: VEČ HOJE**
UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNEGA NAČINA PREMAGOVANJA RAZDALJ
- 8.1 Izzivi
 - 8.2 Dosežki
 - 8.3 Cilji
 - 8.4 Ukrepi
 - 8.5 Akcijski načrt
- 34 **09 TRETJI STEBER: DANOSTI ZA KOLESARJENJE**
OBLIKOVANJE RAZMER ZA IZKORIŠČANJE MOŽNOSTI KOLESARJENJA
- 9.1 Izzivi
 - 9.2 Dosežki
 - 9.3 Cilji
 - 9.4 Ukrepi
 - 9.5 Akcijski načrt
- 38 **10 ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JPP**
RAZVOJ PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA
- 10.1 Izzivi
 - 10.2 Dosežki
 - 10.3 Cilji
 - 10.4 Ukrepi
 - 10.5 Akcijski načrt
- 43 **11 PETI STEBER: MOTORNI PROMET**
SPREMEMBA NAVAD UPORABNIKOV MOTORIZIRANEGA PROMETA
- 11.1 Izzivi
 - 11.2 Dosežki
 - 11.3 Cilji
 - 11.4 Ukrepi
 - 11.5 Akcijski načrt

SEZNAM KRATIC:

AP	-	Avtobusna postaja
AVP	-	Agencija za varnost prometa
CPS	-	Celostna prometna strategija
DARS	-	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRI	-	DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture
DRSI	-	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
JPP	-	javni potniški promet
MOK	-	Mestna občina Kranj
MOP	-	Ministrstvo za okolje in prostor
MZI	-	Ministrstvo za infrastrukturo
RS	-	Republika Slovenija
SŽ	-	Slovenske železnice
TUS	-	Trajnostna urbana strategija
ŽP	-	Železniška postaja

01

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Mestna občina Kranj je zaradi svoje lege dobro vključena v regionalne prometne tokove, ki zagotavljajo ugodno mobilnost prebivalcev in omogočajo dobre logistične pogoje za gospodarstvo. Glavnino potreb po mobilnosti občanom zagotavlja razvejeno cestno omrežje, ki zaradi množične uporabe s seboj prinaša nekatere negativne učinke na kakovost bivanja. Zaradi močnih prometnih tokov, ki jih ustvarjajo delovne migracije, gospodarske dejavnosti in razvoj turizma, je potreba po vlaganju v cestno infrastrukturo velika. Ker je razvoj večine dejavnosti pri obstoječih potovalnih navadah vezan na cestni promet, lahko v prihodnosti brez korenitejših sprememb pričakujemo zgolj povečevanje stroškov infrastrukture in okoljskih vplivov. Zaradi dosedanje osredotočenosti zgolj na potrebe zasebnega motoriziranega prometa pa so preostali udeleženci v prometu pogosto zapostavljeni. Zlasti pereče je pomanjkanje primerne infrastrukture, kot so ozki pločniki za pešce, malo kolesarskih površin, in konkurenčnih storitev javnih prevozov.

Z bolj uravnoteženim vlaganjem v vse prometne sisteme želimo ustvariti pogoje za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, ki bodo zagotovile primerno dostopnost za vse prebivalce in ustvarile razmere za zelen razvoj občine. Več sredstev bomo namenili tudi izboljšanju razmer na področju varnosti šibkejših udeležencev v prometu.

Pri uresnitvi zelene prihodnosti na področju prometa bo glavno vlogo igrala Celostna prometna strategija, ki

jo je Mestna občina Kranj v letih 2016 in 2017 izdelala v sodelovanju s strokovnjaki s področja prometa in financirala z evropskimi sredstvi. K oblikovanju Celostne prometne strategije je pomembno prispevala tudi zainteresirana javnost. Po tem se proces načrtovanja



pomembno razlikuje od klasičnega pristopa, ki se običajno osredotoča zgolj na tehnične parametre, vezane na motorni promet in cestno infrastrukturo. Z vključevanjem ključnih deležnikov v proces je prišlo do bolj celostne obravnave in načrtovanja ukrepov na področju prometa.

Z novim sodobnim pristopom k procesu izdelave prometne strategije se Mestna občina Kranj usmerja proti dolgoročnemu in trajnostnemu načrtovanju prometa. Ta bo upošteval vse glavne stebre prometnega načrtovanja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, trajnostno načrtovanje) in obstoječe načrtovalske prakse, nadgrajene s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja in strateškimi cilji. S takšnim pristopom bomo skupaj prispevali k bolj vključujočemu in zelenemu načinu razvoja prometa, ki bo prebivalcem omogočil boljšo kakovost bivanja in uravnotežen gospodarski razvoj.

1.1 IZHODIŠČE

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj iz

strateškega načrtovanja prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se niža, velika poraba proračunskih sredstev pa ne privede do pomembnega izboljšanja stanja. Obstoječi strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se posvečajo predvsem cestni infrastrukturi. Manjkajo pa strategije, ki bi privedle do ukrepov na podlagi celovite presoje in ki bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet. Poleg tega sam postopek sprejemanja odločitev pogosto ni transparenten, na nekaterih področjih je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo (Uradni list RS, št. 78/2015, 16. oktober 2015) objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.



Panoramski pogled na mesto Kranj (foto: www.kranj.si)

Mestna občina Kranj je zato pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta Celostna prometna strategija. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje ter prihodnje generacije.

1.2 NAMEN IN CILJ CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Namen celostne prometne strategije je torej prispevati k razvoju urbane mobilnosti in pomagati pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s pomočjo katerega Mestna občina Kranj stremi k:

- zboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse
- izboljšanju povezanosti zalednih območij z mestom
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture
- znižanju stroškov za mobilnost
- trajnostnemu razvoju turizma
- zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov in porabe energije
- povečanju prometne varnosti
- razvoju lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanju investicij

Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so določeni v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej podlagi se bo Mestna občina Kranj lahko potegovala za razpoložljiva sredstva pri nadaljnjih razpisih.

1.3 METODOLOGIJA

Izdelava Celostne prometne strategije v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012) obsega 4 faze in 11 sklopov aktivnosti ter upošteva minimalne standarde, kot so bili določeni v Razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo, oktober 2015), in dodatne zahteve v skladu s posebnostmi Mestne občine Kranj.

1.4 TRANSPARENTNOST

V času izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje kot novost poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna

zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Obisk aktivnosti je Mestna občina Kranj zagotavljala s sprotim informiranjem s promocijskimi gradivi, vabili, obveščanjem prek spleta, družbenih omrežij, tiska in radia. Aktivna participacija javnosti na delavnicah in javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih) je v času oblikovanja strategije tako prispevala k celovitejšemu vpogledu in je še dodatno podprla strokovne ugotovitve. Te slonijo na uvodnem pregledu obstoječih strategij in politik, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Njihova izbira je pomenila kritični del priprave Celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopni na Mestni občini Kranj.

1.5 OBMOČJE OBDELAVE

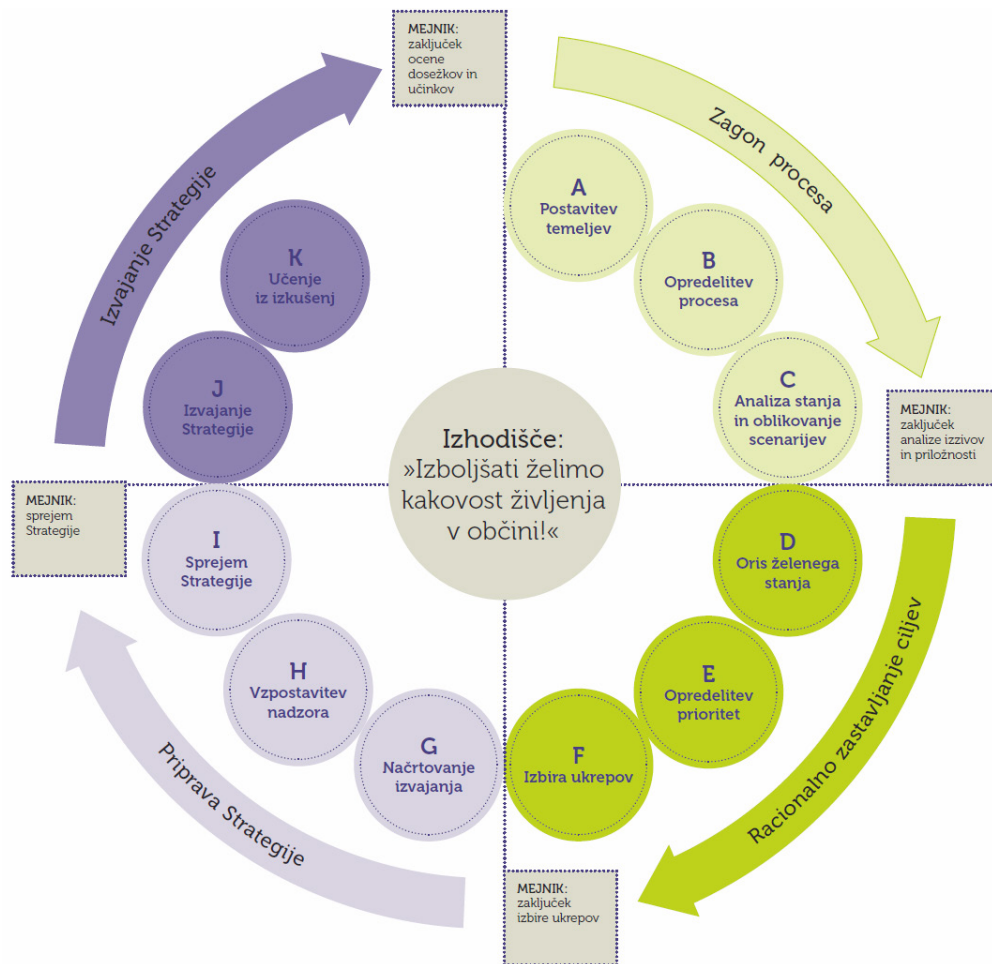
Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj se osredotoča na prometni sistem na območju celotne občine. Hkrati je zaradi svojih posebnosti poudarjeno obravnavano mesto Kranj, saj je središče upravnih, družbenih, kulturnih, izobraževalnih in gospodarskih dejavnosti Mestne občine Kranj ter ustvari največ prometnih tokov. Strategija upošteva tudi določene regionalne vplive, zato so pri izdelavi zajeti tudi nekateri vidiki okoliških občin

1.6 ČAS OBDELAVE

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala 11 mesecev z začetkom izvajanja aktivnosti julija 2016 in zaključkom s sprejetjem Celostne prometne strategije na seji mestnega sveta Mestne občine Kranj maja 2017. Pričujoči dokument vsebuje glavne ugotovitve, pridobljene med posameznimi fazami – faze postavitve temeljev, analize obstoječega stanja in oblikovanja scenarijev, opredelitve vizije in prednostnih nalog razvoja prometa, izbire ukrepov, načrtovanja izvajanja strategije, vzpostavitve nadzora oziroma spremljanja na podlagi dogovorjenih kazalnikov ter zakonitega sprejetja strategije na seji mestnega sveta Mestne občine Kranj.

V analizi stanja so bili upoštevani podatki izvedenih prometnih študij, štetja prometa in prometnih tokov v letu 2016 in v preteklih letih (primerjave).

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije, od leta sprejema, tj. leta 2017, do leta 2022.



Smernice za pripravo CPS (foto: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)



Druga javna razprava »Javni prostor dostopen za vse« v sklopu izdelave CPS, praktični del (november, 2016)

02

PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Celostno načrtovanje prometa je nov način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in participativni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega omogoča pregled nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi ter uporablja metode, ki so bile preizkušene v številnih državah in mestih.

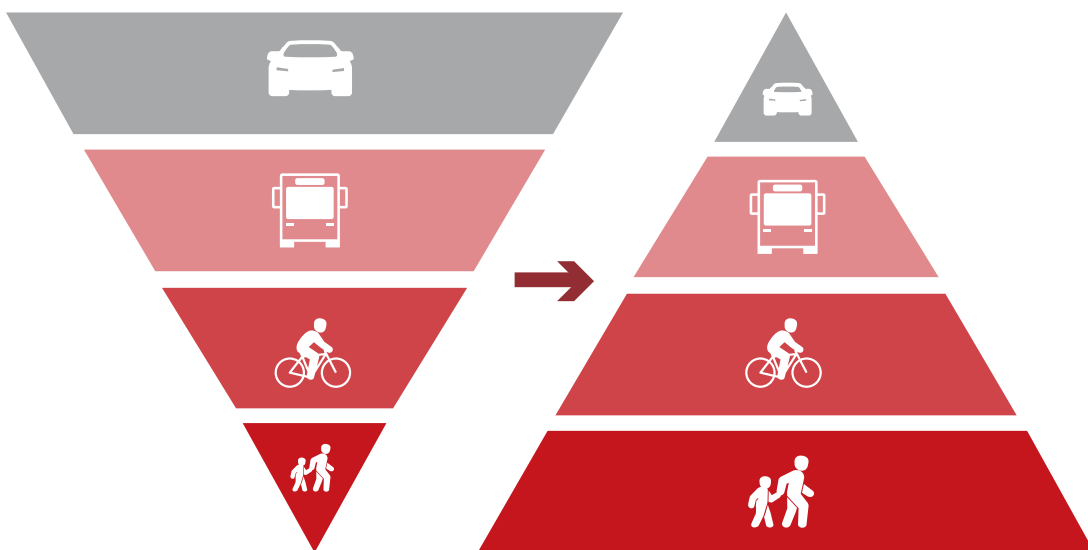
Odločitev Mestne občine Kranj za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo doseči:

- ravnovesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja

- upoštevanje prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij
- vključevanje raznolike javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa
- doseganje merljivih ciljev
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi
- večjo strokovnost

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi natančneje prinesli:

- boljšo kakovost javnih prostorov, večjo varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov



Obrnjena prometna piramida ponazarja spremembo prioritete prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa

ter lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev

Sama občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije
- javno legitimnost izbranih ukrepov
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva



Prometna ureditev v mestnem središču, Koroška cesta, Kranj

03

GLAVNI STRATEŠKI IZZIVI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Analiza stanja prometa je pokazala, da se kljub napredku v zadnjih letih Mestna občina Kranj sooča z nekaterimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Mestna občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.

3.1 SOCIODEMOGRAFSKA SLIKA

Starostna struktura prebivalcev se spreminja v korist oseb, starejših od 65 let. V zadnjih devetih letih se je delež teh povečal s 16 % na 18 %, v prihodnje pa je pričakovati še nadaljnjo povečevanje deleža starejših

prebivalcev. Posledice spremembe starostne sestave se bodo začele odražati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi obstoječe infrastrukture za ostarelo prebivalstvo.

3.2 DELOVNE MIGRACIJE

V obdobju 2000–2015 se je število delovnih migracij, ki jih opravljajo občani, močno povečalo. V letu 2000 je na delo znotraj občine odhajalo 66 % prebivalcev, leta 2015 je bilo takšnih le še 49,7 %. Na delo zunaj občine torej vsak dan potuje že polovica zaposlenih, kar ustvarja močne prometne tokove in večja potrebe po vzdrževanju cestne infrastrukture. Velik del zaposlenih se na delo zunaj občine odpravi z avtomobilom, ki pomeni za uporabnike velik strošek. V povprečju gospodinjstvo namreč odšteje okoli 400 evrov na mesec za nakup in vzdrževanje avtomobila. V strateškem interesu občine je, da spodbudi več lokalnega zaposlovanja in omogoči alternative avtomobilu za potrebe prihoda na delo.

3.3 DOSTOPNOST PREBIVALCEV IZ ZALEDJA

Prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ za prevoz z avtomobilom. Avtobusna postajališča so ponekod slabo opremljena, frekventnost pa za večino prebivalcev ni zadovoljiva. V manjših krajih avtobus uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci, preostali ga ne vidijo kot primerno alternativo. Na to kaže dejstvo, da vsakodnevno medkrajevni avtobus uporablja zgolj 3 % prebivalcev. Za vožnjo s kolesom so varnostni pogoji zunaj naselij neustrezni, povezav pa je malo, zato se zgolj redki odločijo kolesariti iz manjših naselij proti Kranju.



3.4 VKLJUČITEV POREČJA SAVE V URBANI DEL KRANJA

Območje v bližini Savskega otoka je predvsem industrijske narave in tako kljub bližini starega mestnega jedra ne privlači drugih aktivnosti. Posledično se tu zadržuje razmeroma malo pešcev, večina prometa pa poteka z motornimi vozili. Nabrežje Save ni vključeno v urbano okolico, saj je prostor večinoma zaraščen in posledično neizkoriščen. Na zahodnem bregu je železniška postaja, ki je obkrožena z različnimi logističnimi objekti in je slabo povezana s preostalim mestom. Območje je slabo urejeno za pešce in kolesarje, zato bo za boljšo povezanost območja z mestnim središčem treba ustvariti več prometnih površin, namenjenih pešcem in kolesarjem, ter izkoristiti možnosti za ureditev rekreacijskih poti ob Savi.

3.5 ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTI BIVALNEGA OKOLJA

V urbanih središčih je večja koncentracija motornega prometa, zaradi česar tu prihaja do večjega hrupa in izpustov škodljivih plinov. Na poseljenih območjih je mogoče opaziti tudi pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa. Poleg tega motorna vozila zavzemajo glavnino javnih površin, zato so preostali udeleženci pogosto v podrejenem položaju. Številne javne površine so zasedene s parkiranimi vozili, kar daje urbanemu prostoru nepriljubeno podobo. Na nekaterih območjih so javne površine dotrajane

in slabo vzdrževane. Zaradi naštetih razlogov je kakovost bivalnega okolja nižja, kot bi lahko bila.

3.6 PROMETNO NAČRTOVANJE NI CELOSTNO

Do zdaj je občina premalo spremlja mobilnostne navade občanov in njihove potrebe, zato v fazah prometnega načrtovanja niso bilo upoštevani nekateri dejavniki (demografija, zdravje, socioekonomski pogoji itn.), ki vplivajo na izbiro ustreznih ukrepov. Proces odločanja največkrat ni zajemal vseh ključnih deležnikov, zato z obstoječimi ukrepi niso bile zagotovljene celostne prometne rešitve. V preteklosti je bilo tudi premalo poudarka na trajnostnem vidiku načrtovanja in upoštevanju okoljskih dejavnikov.



Pogled na promet na mestni vpadnici s pešpoti nad njo, Koroška cesta, Kranj

04

GLAVNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Mestna občina Kranj je že stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zavedamo pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznavamo, da je še veliko priložnosti za korenito izboljšanje prometnega sistema in s tem večjo kakovost bivanja v občini.

4.1 IZKORIŠČANJE STRATEŠKE LEGE

Skozi občino poteka glavna železniška proga Ljubljana–Jesenice in avtocesta A2, ki omogočata dobre logistične pogoje za delovanje lokalnih podjetij na regionalni ravni. V občini je tudi največje slovensko letališče (Letališče Jožeta Pučnika), ki zagotavlja povezavo z mednarodnim okoljem in je eno glavnih prometnih vozlišč. Kranj leži v relativni bližini številnih poselitvenih središč v Sloveniji, s katerimi bi se bilo smiselno še tesneje gospodarsko in družbeno povezovati, za kar je predpogoj zagotavljanje čim boljših prometnih povezav. Priložnosti se kažejo v boljši integraciji vseh glavnih prometnih povezav, s čimer bi zmanjšali pritisk na cestno omrežje, ki zdaj prevzema večino prometa. Boljša integracija bo pripomogla k izboljšani mobilnosti prebivalcev in pretoku blaga.

4.2 NADGRADNJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Priložnosti se kažejo v razširitvi omrežja mestnega potniškega prometa in podaljševanja linij do primestnih naselij. Veliko je še prostora pri izboljšavi infrastrukture (glavna AP je neustrezna glede na potrebe), ki bi prispevala k privlačnejšemu javnemu prevozu. Železnica je slabo izkoriščena za potrebe potniškega prometa, zato obstaja potencial za izboljšanje storitev in privabljanje novih potnikov. Že zdaj je vožnja z vlakom v času konic dokaj konkurenčna uporabi avtomobila za migracije na delo v smeri Ljubljane, le frekvenca odhodov ni zadovoljiva.

4.3 RACIONALNEJŠA PORABA SREDSTEV ZA PROMET

V zadnjih desetletjih smo veliko sredstev namenili motornemu prometu, kar je razumljivo vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in odvisnosti od njega. Priložnost vidimo v spremembi načrtovalskih prednosti, ki bi več poudarka dajale trajnostnim oblikam mobilnosti.

4.4 DOSTOP DO EVROPSKIH SREDSTEV IN ZNANJA

Mestna občina Kranj je že vključena v nekatere evropske projekte, želimo pa še bolj aktivno izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in izkušenj, ki jih ponuja Evropska komisija. Sprejem celostne prometne strategije nam bo te priložnosti še povečal.

4.5 SODELOVANJE Z DRUGIMI

Želimo izkoristiti potencialne regijskega sodelovanja na področju načrtovanja novih prometnih povezav. Priložnosti vidimo v daljinskih kolesarskih poteh, novih regijskih avtobusnih linijah in vzpostavitvi skupnega sistema za izposajo koles.



Tretja javna razprava »Vizija našega prostora – ukrepajmo danes za prijaznejši jutri« v sklopu izdelave CPS (februar, 2017)

05

VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V MOK

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

5.1 VIZIJA

Vizija prometne ureditve je podlaga za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije.

Del vizije, ki se neposredno ali posredno nanaša na razvoj prometa, bivalnega prostora in trajnostne oblike mobilnosti, je povzet iz dokumenta Trajnostna urbana strategija (v nadaljevanju TUS 2030), in sicer: Kranj 2030 bo mesto priložnosti. To pomeni, da bo Kranj 2030 trajnostno naravnano, napredno in živahno urbano središče Gorenjske.

- 1. Poznano bo kot odprt prostor, kjer bo preprosto uresničevati podjetniške ideje. Naklonjeno bo novim tehnologijam in spodbujanju mladih talentov. Postalo bo referenčno mesto za uvajanje novih rešitev na podlagi sodobnih informacijsko-komunikacijskih tehnologij.**
- 2. Kranj bo vsem generacijam omogočal aktiven, zdrav in ustvarjalen življenjski slog v zelenem alpskem okolju.**
- 3. Mesto bo prometno boljše povezano z okolico, bližnjo Ljubljano, letališčem in podeželjem. Osebni prevoz bodo postopno nadomeščali ali javni prevozi, kolesarjenje ali hoja. S pametnimi rešitvami bodo javne storitve mesta učinkovitejše in prijaznejše za uporabnike.**
- 4. Stari Kranj kot središče urbanega kulturnega utripa bo privlačen za bivanje, nakupovanje, zabavo in turistični obisk.**

- 5. S skrbnim ravnanjem bomo ohranjali okolje in kulturno dediščino Kranja za prihodnje rodove. Kmetijska zemljišča bomo namenjali pridelavi lokalne hrane, podeželje pa ohranjali poseljeno.**

Točke dva, tri in štiri odražajo prednostne naloge, ki so tesno povezane s celostnim načrtovanjem prometa in uvajanjem trajnostnih oblik mobilnosti.

Da bi zastavljeno vizijo oziroma zeleno stanje v prihodnosti tudi dosegli, jo je treba podpreti z natančneje opredeljenimi cilji, s katerimi se opredeli raven zelenih izboljšav.

5.2 STRATEŠKI CILJI

Na podlagi rezultatov ankete, intervjujev in obstoječe dokumentacije (TUS 2030) je bilo mogoče oblikovati strateške cilje Celostne prometne strategije Mestne občine Kranj:

- 1. Vzpostavljamo hitre, varne in trajnostne prometne povezave v Kranju in zunaj njega.**
- 2. Skrbimo za dostopno, kakovostno in ustvarjalno okolje za otroke in mladino.**
- 3. Krepimo prometno kulturo in umirjanje prometa v urbanih središčih.**
- 4. Zagotavljamo skladen razvoj mesta in podeželja.**
- 5. Prispevamo k čistemu okolju in zdravemu življenjskem slogu. Ohranjamo varno, zdravo in prijazno socialno okolje.**

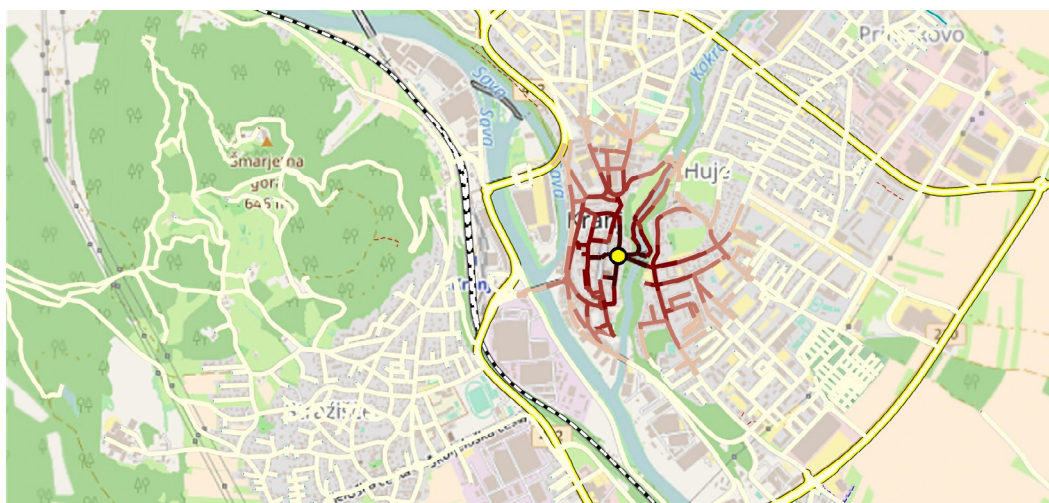


“Kranj bo vsem generacijam omogočal aktiven, zdrav in ustvarjalen življenjski slog v zelenem alpskem okolju.”

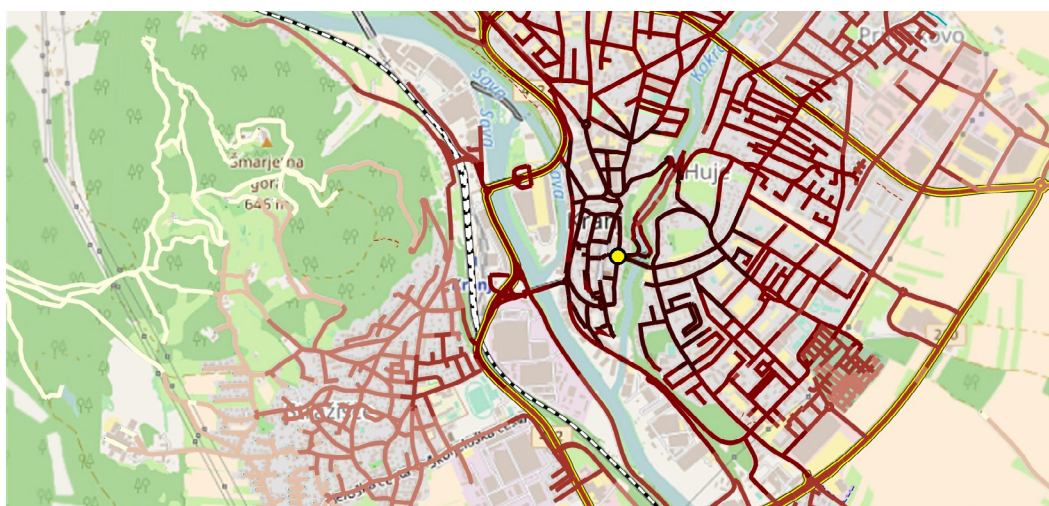


Del vizije je tudi vzpostavitev nove kolesarske in peš povezave vzhodnega in zahodnega brega reke Kokre (na sliki je prikaz povezave s Trubarjega trga proti Skalnici).

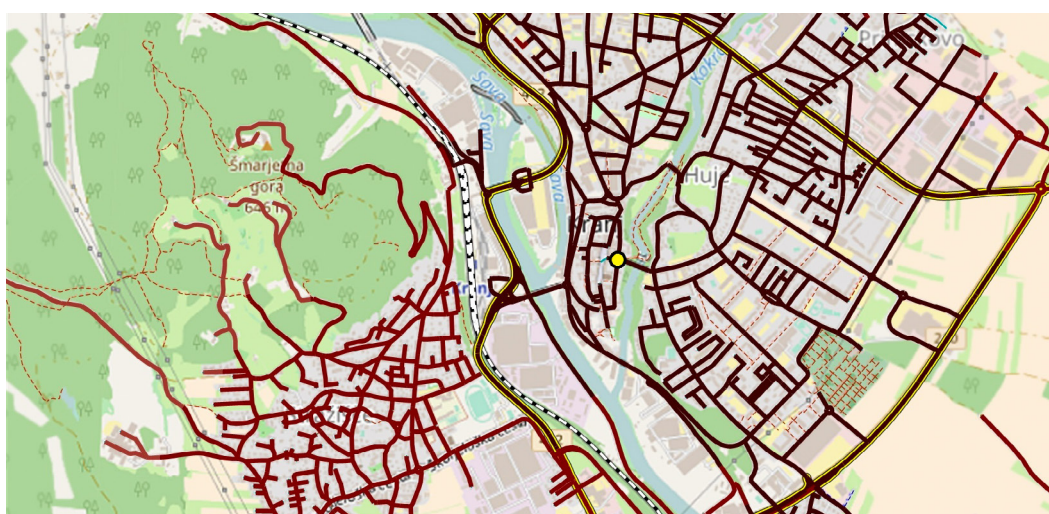
Sheme dostopnosti v Mestni občini Kranj:



Dostopnost peš – dovolj hitro in učinkovito lahko prehodimo poti do bližnjih ciljev



Dostopnost s kolesom – odličen način za doseganje ciljev na območju celotnega urbanega območja



Dostopnost z avtomobilom – v manj kot 15 minutah lahko prevozimo celotno mesto Kranj

Legenda: ■ ≤ 5 min ■ ≤ 10 min ■ ≤ 15 min ■ ≤ 20 min □ > 20 min

06

PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj predvideva pet glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so med seboj povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter tudi določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v

skladu z njimi, ampak nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber ima poleg ciljev določene tudi ukrepe, ki tem ciljem sledijo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:

1	2	3	4	5
CELOSTNO NAČRTOVANJE	VEČ HOJE	DANOSTI ZA KOLESARJENJE	PRIVLAČEN JPP	MOTORNI PROMET
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj	Oblikovanje razmer za izkoriščanje možnosti kolesarjenja	Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Strateški stebri Celostne prometne strategije Mestne občine Kranj

07

PRVI STEBER: CELOSTNO NAČRTOVANJE VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Mestna občina Kranj se zaveda, da bo v prihodnje potreben bolj celosten pristop k načrtovanju prometa v občini, ki bo spodbujal trajnostne oblike mobilnosti in hkrati zagotavljal primerno dostopnost za vse prebivalce. Med prebivalci se v zadnjih letih ozaveščenost na področju prometne problematike povečuje, zato lahko tudi od javnosti pričakujemo pobude za takšno načrtovanje prometa, ki bo zmanjševal vplive na okolje in ustvarjal kakovostne razmere za bivanje. Mestna občina Kranj bo spremembo pri pristopu načrtovanja izvajala z upoštevanjem zastavljenih ciljev in vizije za razvoj občine.

7.1 IZZIVI

Pri vzpostavljanju celostnega načina prometnega načrtovanja bo zagotovo največji izziv usklajevanje različnih politik in ciljev, ki jih Mestna občina Kranj zasleduje. V prihodnje bo v procesu načrtovanja treba v večjem obsegu upoštevati tudi ključne deležnike in mnenje javnosti. Pomembno bo tudi dobro sodelovanje s sosednjimi občinami, saj je zlasti pri oblikovanju strateških dokumentov treba upoštevati različne regionalne vplive, ki jih zgolj z osredotočanjem na lokalno okolje ne moremo zajeti. Na področju prometa se to odraža v potrebi usklajevanja ukrepov z upravljavci cest (druge občine, DARS, DRSI) in Slovenskih železnic.

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. Celostni pristop bo namreč prinesel potrebo po bistveno večjem usklajevanju in posvetovanju z vsemi uradi znotraj občinske uprave. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo

prostorskih in prometnih dokumentov.

Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja in na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velike možnosti za razvoj, še večje so najbrž možnosti uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

V strateških dokumentih trenutno ni določenega načina spremljanja mobilnostnih navad občanov in merjenja učinkov sprejetih ukrepov na področju investicij v prometno infrastrukturo. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje začrtati nove smernice in določiti prednostne naloge na področju načrtovanja prometa.

7.2 DOSEŽKI

Trajnostni razvoj je že del nekaterih strateških dokumentov, ki posredno določajo usmeritve razvoja prometa:

Strateški prostorski načrt Mestne občine Kranj

Strateški prostorski načrt (SPN) predstavlja dolgoročno vizijo razvoja v prostoru Mestne občine Kranj za prihodnjih 10 do 20 let. Z njim so začrtane glavne smeri razvoja po posameznih področjih. Sestavljen je iz šestih večjih sklopov vsebin. Določa izhodišča in cilje, zasnovo



Del vizije je tudi možnost ureditve vzpenjače v staro mestno jedro (na sliki je prikaz izstopne postaje Sejmišče-Trubarjev trg v Kranju).

prostorskega razvoja občine in razvoja gospodarske javne infrastrukture ter usmeritve za prostorski razvoj občine. V zaključku je podrobneje opredeljen koncept razvoja pomembnejših urbanih središč v občini (Kranj, Golnik), za kateri sta bila izdelana tudi urbanistična načrta. V zadnjem oglavju SPN so opredeljeni kazalniki stanja okolja, ki jih je treba spremljati v fazi izvajanja OPN.

V SPN so definirani razvojni cilji na področju prometa:

- posodobitev in gradnja cestnega omrežja na območju mesta Kranj in v podeželskem zaledju
- gradnja hitre železnice in krožne regionalne železnice
- razvoj alternativnih oblik prometa na urbaniziranih območjih ter v navezavi na turistična in rekreacijska območja (kolesarjenje, pešačenje)
- dopolnitev sistema javnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa na relacijah z večjim obsegom dnevnih delovnih in šolskih migracij

Trajnostna urbana strategija Mestne občine Kranj 2030

Trajnostna urbana strategija je načrt ciljev, kje želimo biti razvojno čez 8 in 15 let. Namen trajnostne urbane strategije je preveriti relevantnost ukrepov pretekle strategije in na novo opredeliti ter dogovoriti celostne ukrepe kot odgovor na nove razvojne okoliščine, v katerih je danes Kranj. Poleg tega je njen namen tudi upoštevati prihodnje izzive in aktivirati neizkoriščene notranje potenciale mesta za spodbuditev gospodarske rasti ter izboljšanje kakovosti bivanja v Kranju.



Parkirni prostor za invalide na površini za pešce pred Gorenjsko banko na Bleiweisovi cesti.

V dokumentu je definiran strateški cilj: »Vzpostavljamo hitre, varne in trajnostne prometne povezave znotraj Kranja in zunaj njega.«

Strategija razvoja turizma v Mestni občini Kranj 2014–2020

V strategiji so določeni ukrepi na področju prometne infrastrukture, ki bodo zagotavljali primerne pogoje za turistični razvoj Mestne občine Kranj:

- javni promet in trajnostna mobilnost (vključno s kolesarsko mrežo) – zagotovitev varnih kolesarskih povezav med mestom in podeželjem, prilagoditev povezav in frekvence javnega prometa znotraj občine, med železniško, avtobusno postajo in letališčem ter do bližnjih turističnih destinacij (denimo Smučišče Krvavec, Preddvor–Jezerko) potrebam obiskovalcev, nadgradnjo sistema parkiranja v mestnem središču, ureditev območja za parkiranje avtomobov (denimo Savski otok), območja za parkiranje turističnih avtobusov, spodbujanje večje konkurence taksi in »shuttle« prevozov (politika trajnostne mobilnosti in mirujočega prometa)
- nadgradnja sistema usmerjanja obiskovalcev v prostoru – zagotovitev ustrezne turistične signalizacije za usmerjanje potencialnih obiskovalcev z avtoceste in regionalnih cest, dokončanje sistema usmerjanja do ponudnikov v mestu in na podeželju (predvsem za zasebne ponudnike) (politika neprometne signalizacije)

Akcijski načrt za trajnostno energijo (SEAP) Mestne občine Kranj

Na področju prometa so definirani ukrepi, s katerimi lahko Mestna občina Kranj posredno doseže zmanjšanje okoljskih izpustov:

- izdelava strategije za mestni potniški promet in izvedba ukrepov za izboljšanje mestnega potniškega prometa (prenovitev mestnega potniškega prometa s ponovno določitvijo prog in povečanjem pogostosti voženj zlasti v času prometnih konic, pregled voženj v primestnem prometu in uskladitev z mestnim prometom, namestitve prikazovalnikov za prikaz prihod avtobusov na vseh avtobusnih postajališčih)
- zamenjava standardnih avtobusov z mini avtobusi v večernih urah na progah s pričakovano manjšim številom potnikov, ureditev avtobusnih postajališčih, uvajanje okolju prijaznega javnega potniškega prometa
- izdelava prometne študije in prometnega modela (poudarek je treba posvetiti tudi mirujočemu prometu, torej parkiranju na javnih površinah, ureditvi javnega potniškega prometa ter razvoju osnovne in spremljajoče infrastrukture za

- alternativne oblike prometa: peš- in kolesarski promet)
- trajnostna parkirna politika
- izdelava mobilnostih načrtov in promocija trajnostne mobilnosti
- vzpostavitev kolesarskih stez
- spodbujanje alternativnih prevoznih sredstev
- posodobitev občinskega voznega parka
- optimizacija semaforizacije
- vzpostavitev sistema P + R in omejitev parkiranja v starem mestnem jedru

Občinski program varstva okolja za Mestno občino Kranj

Občinski program določa prednostne težave in izzive:

- ureditev trajnostne mobilnosti
- ponovna uporaba degradiranih območij
- kakovostno življenjsko okolje
- korak s svetovnimi trendi in sodelovanje v mednarodnih pobudah

Cilji programa:

- zmanjšati vpliv na podnebne spremembe z zmanjšanjem izpustov CO₂
- okrepiti zdravje in kakovostno življenjsko okolje občanov
- zagotoviti okvir za okolju prijazen razvoj Mestne občine Kranj
- učinkovita raba naravnih virov pri porabnikih
- obvladati okoljska tveganja na območju Mestne občine Kranj

Na področju prometa za doseganje ciljev programa predvideva naslednje ukrepe:

- zmanjševanje izpustov CO₂ v prometu v Mestni občini Kranj
- ureditev mreže rekreativnih poti v sklopu Občinskega programa varstva okolja za Mestno občino Kranj

Regionalni razvojni program Gorenjske

Za uresničevanje vizije »Gorenjska, tu želim živeti, delati in se igrati« je postavljenih pet razvojnih področij: tehnološki razvoj, podjetništvo in inovativnost, razvoj človeških virov, turizem, okolje, prostor in infrastruktura, podeželje. Poleg tega je 17 investicijskih ukrepov, med njimi nekaj takih, ki zadevajo promet: aktivno in kakovostno življenje, javna infrastruktura, okolje, prostorski razvoj, varčna uporaba energije in uporaba obnovljivih virov.

V razvojnem programu se naštetih nekateri investicijski ukrepi s področja prometa:

- priprava celostne prometne strategije za gorenjsko regijo
- povezava železniškega in avtobusnega prevoza
- umirjenje prometa v alpskih dolinah
- nadgradnja spletnega regionalnega portala ter izdelava mobilne aplikacije o voznih redih in možnostih prevoza do destinacije
- vzpostavitev sistema »parkiraj in pelji se« (»park-and-ride«)
- uvajanje zelenih prevoznih sredstev (e-avtomobili, e-kolesa, e-motorji, polnilnice, ureditev parkirišč)
- ukrepi za promocijo kolesarjenja: vzpostavitev mreže kolesarskih poti ob daljinski kolesarski poti, vzpostavitev sistema izposoje koles, spodbude za uporabo koles kot prevoznega sredstva
- gradnja mestnih in medobčinskih kolesarskih povezav
- podprojekti za pešce: izvedba novih hodnikov za pešce, 50 obstoječih prehodov se ustrezno preuredi, ureditev mreže pešpoti med mestom in okoliškim podeželjem
- urejanje manjših parkirišč in zelenih površin ob javnih objektih in rekreacijskih točkah
- ureditev parkirišč in objektov za shranjevanje koles
- integriranje prevozov avtobus – železnica
- umestitev daljinskih kolesarskih povezav

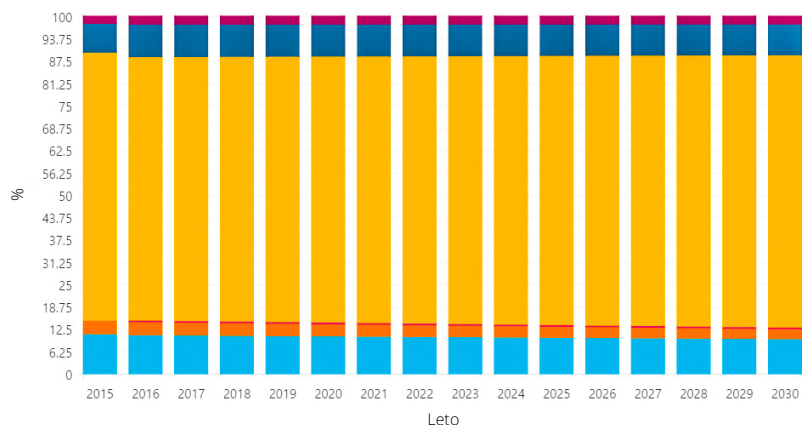
Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Gorenjska košarica

Strategija zajema vsa štiri tematska področja ukrepanja (ustvarjanje delovnih mest, razvoj osnovnih storitev, varstvo okolja in ohranjanje narave, večja vključenost mladih, žensk in drugih ranljivih skupin) in se tako dotika razvoja podjetništva, dostopa do storitev, varstva okolja in narave ter poudarja tudi vključenost ranljivih ciljnih skupin.

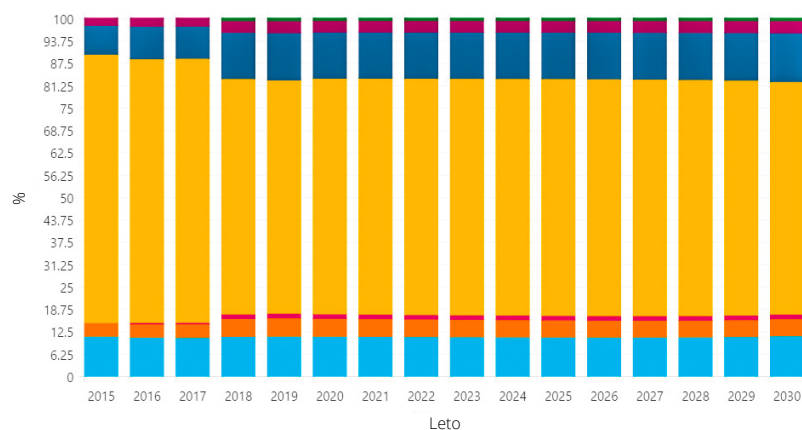
Eden od ciljev strategije je zmanjšati onesnaženost okolja z razvojem trajnostne mobilnosti, energetske učinkovitosti in uporabe obnovljivih virov energije.

Prikaz štirih scenarijev razvoja prometa ob upoštevanju različnih trendov:

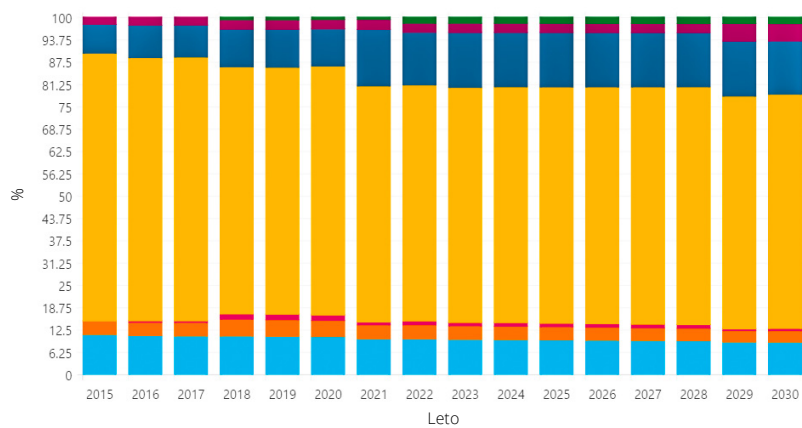
Scenarij nadaljevanja trendov



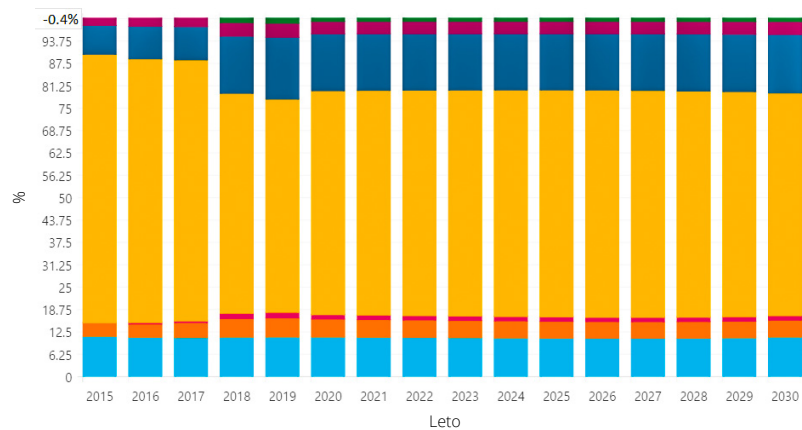
Scenarij hoje in kolesarjenja



Scenarij javnega potniškega prometa



Scenarij uravnoveženega trajnostnega prometa



Legenda:



1. Osnovni scenarij je scenarij nadaljevanja trendov, kjer se kot do zdaj razvijajo zasebni potniški promet, javni potniški promet, kolesarski in promet pešcev.
2. Drugi je scenarij hoje in kolesarjenja, torej daje poudarek nemotoriziranemu prometu pred javnim in zasebnim motornim prometom.
3. Tretji je scenarij javnega potniškega prometa in daje prednost javnemu prometu prednost pred nemotoriziranim in osebnim motornim prometom.
4. Četrti je scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa, ki enakomerno razvija vse alternative osebnemu motornemu prometu.

7.3 CILJI

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Celostno načrtovanje	Vzpostaviti sistemske pogoje za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri celostnem načrtovanju prometa.	Zagnati CPS v letu 2017, revidirati vsaki 2 leti in prenoviti vsakih 5 let. Od leta 2017 pri pripravi prostorskih aktov upoštevati načela trajnostnega prometnega načrtovanja (umeščanje v prostor, parkirni standardi, uravnotežena dostopnost). Organizacija občinskih kadrovskih potreb na področju celostnega prometnega načrtovanja do leta 2018.	Sprejem, revizija in prenova CPS. Sprejem prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti. Zagotovitev kadrovskih potreb.
	Spremeniti načrtovalske prioritete.	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2022, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi. Od leta 2017 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti.	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način. Število sofinanciranih projektov na temo trajnostne mobilnosti.
	Uvesti orodja za spremljanje področja mobilnosti.	Do leta 2018 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov.	Sistem spremljanja in vrednotenja.
	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa.	Od leta 2017 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.	Število večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.
	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad.	Od leta 2017 izvesti vsaj tri ozaveščevalne akcije na leto. Izdelava mobilnostnih načrtov za vse šole in večje generatorje prometa do leta 2022.	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto. Število šol in večjih generatorjev promet s sprejetim mobilnostim načrtom.
	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilagajanje infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Število novih točk s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam.

Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Celostno načrtovanje



Avtomatiziran sistem za izposajo koles Kr-s-kolesom.

7.4 UKREPI

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj na področju uveljavitve celostnega načrtovanja trajnostnega prometa predvideva naslednje ukrepe:

a. Organizacija občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti (koordinacija in redno izobraževanje)

Občinska uprava bo redno izvajala potrebne koordinacije urada za gospodarstvo in gospodarske javne službe z drugimi uradi in s tem bolj celostno obravnavala področje prometa. Zaposleni bodo imeli tudi možnost rednega izobraževanja na področju trajnostnega načrtovanja in upravljanja prometa.

b. Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije

Mesta občina Kranj bo s sprejetjem strategije začela izvajati akcijski načrt. Napredek se bo ovrednotil z revizijami na vsake dve leti, nato pa se bo celostna prometna strategija prenovila in prilagodila glede na novo nastale razmere.

c. Vzpostavitev sistema spremljanje potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov

Vzpostavili bomo sistem za redno spremljanje potovalnih

navad vseh udeležencev v prometu. Izvajali bomo štetja pešcev, kolesarjev in motornega prometa ter beležili število uporabnikov javnega potniškega prometa. Tako bomo lahko spremljali učinke posameznih ukrepov na razmere v prometu.

d. Načrtovanje in prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe

Mestna občina Kranj bo v sodelovanju s strokovnjaki in invalidskimi društvi pripravila načrt o prilagoditvi prometnih površin gibalno in senzorično oviranim.

e. Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike Mestne občine Kranj z načeli celostnega prometnega načrtovanja

Pri sprejemanju prihodnjih prostorskih aktov bo občina bolj dosledno upoštevala vpliv na vse prometne sisteme in udeležence.

f. Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost

Obstoječ občinski proračun je na področju prometa preveč osredotočen na motorni promet. V prihodnje bo Mestna občina Kranj sredstva bolj enakomerno razporedila na vse načine prevoza in s tem prebivalcem ponudila več alternativ prevozu z avtomobilom.

g. Izdelava in pobude za izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (Mestna uprava, upravna enota, javni zavodi, šole, vrtci, gospodarstvo ...)

Večje ustanove, kot so mestna uprava, osnovna šola, vrtec in večja podjetja, so pomemben dejavnik pri potovalnih navadah občanov. Zato je pomembno, da za večje generatorje prometa pripravimo mobilnostne načrte, s pomočjo katerih lahko spremenimo način dostopa prebivalcev do pomembnejših ustanov. V mobilnostnih načrtih se spodbuja uporaba okolju prijaznejših in stroškovno učinkovitejših prevoznih sredstev.

h. Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki

Za izvajanje ukrepov se je treba predhodno uskladiti s številnimi deležniki, ki lahko vplivajo na posamezne prometne sisteme. Sodelovanje bo potrebno s sosednjimi občinami, državnimi ustanovami (MzI, MOP, DRSI) in drugimi deležniki (SŽ, DRI, DARS).

i. Sodelovanje pri EU projektih na temo trajnostne mobilnosti

Mestna občina Kranj se bo poskušala vključiti v evropske projekte, ki lahko v prihodnje pomenijo pomemben vir financiranja ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

j. Promocijske in ozaveščevalne

aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Vsako leto bomo izvajali delavnice in promocijske aktivnosti, s katerimi želimo doseči čim širši krog udeležencev v prometu. Prebivalce bomo poskusili spodbuditi k uporabi bolj zelenih oblik transporta.

k. Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk

Na podlagi terenskih ogledov, opozoril občanov in podatkov o prometnih nesrečah bomo ustvarili register nevarnih točk. Ta bo vključeval problematična mesta s področja vseh udeležencev v prometu. Register bomo redno posodabljali v skladu s spremembami cestne infrastrukture in preostalih podatkov.

l. Izdelava in vzdrževanje prometnega modela

Za potrebe načrtovanja in prilagajanja prometnega omrežja bo razvit in redno noveliran prometni model. Z dovolj aktualnim modelom bomo lažje spremljali prometne razmere na območju občine.

m. Spremljanje učinkov investicij in ukrepov



Uvedli bomo redno spremljanje izvedenih učinkov investicij in ukrepov s področja prometa. Poskušali bomo ovrednotiti prispevek posameznih investicij k doseganju zastavljenih ciljev.



Vizija ureditve povezovalnih tematskih poti na Ulici Nikole Tesle v Kranju.

7.5 AKCIJSKI NAČRT

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Organizacija občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti (koordinacija in redno izobraževanje)	Prerazporeditev in delegiranje nalog	majhna	MOK						
b.	Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije	5.000 € za revizije na 2 leti 30.000 € za prenovu na 5 let	majhna	MOK in zunanji izvajalec						
c.	Vzpostavitev sistema spremljanje potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov	10.000 € na 2 leti	srednja	MOK in zunanji izvajalec						
d.	Načrtovanje in prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe	brez	majhna	MOK						
e.	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja	brez	srednja	MOK in zunanji izvajalec						
f.	Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost	brez	srednja	MOK						
g.	Izdelava in pobude za izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (mestna uprava, upravna enota, javni zavodi, šole, vrtci, gospodarstvo ...)	10.000 € / načrt ob predpostavki sofinanciranja	srednja	MOK, javni zavodi, gospodarstvo, zunanji izvajalec						
h.	Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki	brez	majhna	MOK, DRSI, DRI, SŽ, MzI, MOP, sosednje občine idr.						
i.	Sodelovanje pri EU projektih na temo trajnostne mobilnosti	brez	majhna	MOK						
j.	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti	10.000 € / leto	majhna	MOK, šole, vrtci, ZD						
k.	Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk	3.000 € / leto	majhna	MOK						
l.	Izdelava in vzdrževanje prometnega modela	50.000 €	majhna	MOK						
m.	Spremljanje učinkov investicij in ukrepov	brez	majhna	MOK						

 izvedba
 načrt/študija

Akcijski načrt prvega prometnega stebra: Celostno načrtovanje

08

DRUGI STEBER: VEČ HOJE

UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNEGA NAČINA PREMAGOVANJA RAZDALJ

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Hoja je sestavni del prav vsakega potovanja in pomeni naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje. Pešačenje je na kratkih razdaljah zelo primerno in učinkovito, vendar je v sedanji visoko motorizirani družbi pogosto spregledano kot način potovanja. Temeljnega pomena je, da se hoja prepozna kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema. Veliko kratkih poti, ki jih občani trenutno opravijo z avtomobilom, bi lahko premostili s hojo, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

8.1 IZZIVI

Hoja med številnimi prebivalci ni prepoznana kot pomemben del vsakodnevnih potovanj. Ankete kažejo, da na delo hodi zgolj 10 % vprašanih. Vzrok za premalo pogosto hojo je tudi lokacija delovnih mest in odmik številnih storitvenih dejavnosti zunaj urbanih območij, zaradi česar so razdalje med pogostimi vsakodnevnimi cilji neprimerne za pešačenje. Za pogostejše pešačenje bo treba ustvariti več območij z mešano dejavnostjo, ki bodo spodbujala hojo, hkrati pa dvigniti zavest občanov o pozitivnih učinkih vsakodnevne hoje.

Obstoječe javne površine zunaj središča mesta niso v ustreznem stanju. V anketi je 63 % občanov izrazilo, da si želijo več urejenih trgov, parkov in drugih zelenih površin. Na več območjih primanjkuje urbane opreme, ki bi izboljšala videz okolice. Ustvarjanje privlačnih javnih površin bi spodbudilo prebivalce k hoji in različnim dejavnostim na prostem.

Javne površine so z izjemo starega mestnega jedra podrejene motornemu prometu. Površine za pešce so

pogosto zožene na račun zagotavljanja ustreznih širin voznih pasov. Na prometnejših cestah so razdalje v križiščih zaradi razvrstilnih pasov (v preseku tudi do pet pasov) z vidika pešca dokaj velike, zato imajo večje prometnice učinek ločevanja posameznih urbanih območij. Izziv bo ustvariti prostor, ki bo bolj po meri pešču in še vedno zagotavljal ustrezno pretočnost prometa.

Za gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov večinoma urejena, vendar je infrastruktura ponekod pomanjkljiva ali neustrezno izvedena. Dosti slabši so pogoji za slepe in slabovidne, saj je površin s taktilnimi oznakami zelo malo. V prihodnje bo morala Mestna občina Kranj pri izvedbi prilagoditev biti bolj pozorna na detajle in pri tem upoštevati mnenja ter izkušnje uporabnikov.



*Izvedba pločnika je neudobna za uporabnike,
Gregorčičeva ulica, Kranj*

Zahodni in vzhodni del Kranja ločuje reka Sava z njenimi strmimi terasami in železnica. Zaradi maloštevilnih povezav, ki omogočajo prečkanje omenjenih ovir, je predvsem za pešce hoja med obema deloma dokaj redka. Potrebni bi bilo več mostov in nadhodov, namenjenih nemotoriziranemu prometu. Na celotnem poseljenem območju med naseljema Okroglo in Breg ob Savi je na približno 8,5 kilometra dolgi razdalji reko Savo mogoče prečkati zgolj štirikrat.

V manjših naseljih so razmere za pešačenje neprimerne, saj tu vozila pogosto dosegajo večje hitrosti kot v gosteje poseljenih krajih, hkrati pa so površine za pešce redke. V prihodnje bodo potrebni ukrepi za umirjanje prometa in vlaganja v gradnjo novih površin, namenjenih pešcem, tudi v manjših naseljih.

Številne prometne ceste pešce odvrtaajo od hoje do določenih ciljev. Še posebej je to pereče na območjih, ki so redkeje poseljena in tam promet praviloma poteka hitreje. Primanjkuje ustreznih pešpoti, ki bi potekale stran od motornega prometa in bi omogočale bolj primerne pogoje za hojo.

8.2 DOSEŽKI

V zadnjih letih je z omejevanjem dostopa z avtomobili v staro mestno jedro in obnovo mestnih ulic postalo območje privlačno za pešce. V mestnem jedru je posledično veliko novih vsebin, ki ustvarjajo dober prostor za socializacijo in s tem prispevajo k njegovi ponovni oživitvi. Zaradi povečanega števila dejavnosti v mestnem središču je bilo ustvarjenih tudi več novih delovnih mest.

Ob kanjonu reke Kokre je urejena sprehajalna pot v dolžini 2 kilometra. Pot poteka od središča mesta do severnega obrobja in za prebivalce Kranja pomeni zeleni otok v urbanem območju, ki prebivalcem omogoča sprostitev in rekreacijo v naravnem okolju. Dostop do kanjona je iz mestnega središča dobro označen s kažipotmi.

S celotno prometno strategijo želimo nadaljevati pozitivne trende in še bolj povečati delež hoje v prihodnjih petih letih. To bomo dosegli tako z ozaveščevalnimi akcijami kot tudi s postopnim izboljševanjem infrastrukture za pešce.

8.3 CILJI

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Več hoje	Povečati delež hoje.	Povečati delež hoje na delo in v šolo na 15 % do leta 2022 (11 % leta 2016).	Delež hoje na delo in v šolo (anketa CPS).
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš.	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti do leta 2022. Odpraviti problematične točke za pešce do leta 2022.	Število in dolžina novih peš povezav. Število odpravljenih problematičnih točk.
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev.	Zmanjšati število prometnih nesreč z udeležbo pešcev do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2010–2015 (povp. 19 pešcev/leto).	Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev (AVP).
	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilagajanje infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Število novih točk s prilagajeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam.

Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Več hoje

8.4 UKREPI

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj na področju uveljavitve hoje predvideva naslednje ukrepe:

a. Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse

Izdelali bomo register obstoječih pešpoti, na podlagi katerega bomo določili nadaljnje prednostne naloge pri načrtovanju širitve omrežja. Nove površine za pešce bomo načrtovali tako, da bodo primerne in varne za vse skupine prebivalstva.

b. Gradnja nove infrastrukture

Gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, zlasti do glavnih ciljev potovanj, kot so storitvene dejavnosti, trgovine, šola, vrtec

Dogradili bomo manjkajoče pločnike v naseljih in zagotovili varen dostop do vseh pomembnejših ciljev potovanj. S tem želimo zagotoviti primerne pogoje za vsakodnevno pešačenje.

Razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih povezav za pešce v zaledju

V prihodnje bomo urejali nove povezave za pešce, ki bodo omogočale varnejše razmere za pešačenje v zalednih krajih in bolje povezale bližnje kraje.

Ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa ter povečanje števila

prehodov za pešce znotraj naselij, denimo v okolici šol in vrtcev, avtobusnih postajališč, zdravstvenih ustanov

Uredili bomo varne prehode za pešce na območjih, na katerih do zdaj ni bilo zagotovljenih ustreznih možnosti za varno prečkanje ceste. Poudarek bo na izboljšanju razmer v okolici šol, vrtcev in na splošno območij, kjer je veliko šibkejših udeležencev v prometu.

c. Izboljšanje obstoječe infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti pešcev ter izboljšanje pogojev za pešačenje

Ureditev obstoječih površin za pešce, kot so preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zgornjega stroja, vzdrževanje, urbana oprema

Obstoječe površine za pešce so ponekod že dotrajane, pogosto pa so pločniki neustreznih mer. Izvedli bomo potrebna vzdrževalna dela in popravili nekatere kritične točke. Za povečanje privlačnosti prostora in spodbujanje pešačenja bomo dodali več urbane opreme (klopi, razsvetljava, pitniki itn.).

Posodobitev načrtov šolskih poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil

Obstoječe šolske poti bomo opremili z ustrezno opozorilno signalizacijo, ki bo voznike opozarjala, naj bodo previdnejši in bolj pozorni na pešce.

d. Povečanje privlačnosti površin za pešce

Kažipoti s časovnimi oznakami, vključno s posodobitvijo sheme poteka pešpoti



Široka in mirna ulica, namenjena pešcem in kolesarjem, ki daje optični vtis velike dolžine, kar je lahko za nekatere pešce utrujajoče (slika z Ulice Nikole Tesle v Kranju).

Na prometnejših poteh bomo postavili kačipote s časovnimi oznakami, ki bodo pešce vodili do pomembnejših ciljev v občini. Izdelana bo tudi shema za lažjo orientacijo v prostoru.

Vzdrževanje površin za pešce

Nekatere površine, namenjene pešcem, so zaradi pomanjkanja vzdrževanja precej dotrajane in za pešce ustvarjajo nepriljavno okolje. V prihodnje bomo uredili dotrajane površine in zagotovili rednejše vzdrževanje.

e. Prilagoditev in vzdrževanje infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe ter druge ranljive skupine v naseljih

Izdelava in sprejetje občinskih smernic za uporabo taktilnih oznak in zvočne signalizacije za slepe in slabovidne

V sodelovanju z invalidskimi društvi in strokovnjaki bomo izdelali občinske smernice za uporabo taktilnih oznak in zvočne signalizacije za slepe in slabovidne. Z uvedbo ustreznih smernic bo prihodnja infrastruktura na tem področju bolj usklajena in v večji meri prilagojena potrebam uporabnikov.

Več klančin, nižji pločniki, odstranitev arhitekturnih ovir, označitev mestnega jedra s taktilnimi oznakami in zvočno signalizacijo za slepe in slabovidne

Izvedli bomo popravke na obstoječi prometni

infrastrukturi in tako zagotovili boljše pogoje za udeležbo gibalno in senzorično oviranih oseb v prometu. Mestna občina Kranj bo uredila klančine in odpravljale različne ovire za dostop do javnih ustanov. V središču mesta bomo s postavitvijo taktilnih oznak in zvočne signalizacije omogočili lažje gibanje senzorično oviranih oseb po mestu.

f. Dopolnitev in vzdrževanje omrežja javne razsvetljave

Omrežje javne razsvetljave bomo razširili na nekatere javne površine, ki zdaj zaradi slabe vidnosti v nočnem času niso bile varne za uporabo.

g. Širitev pešcon in površin za druženje ter rekreacijskih površin

Površine za pešce bomo v prihodnje širili tudi zunaj starega mestnega jedra. Želimo ustvariti več območij, ki bi ustvarjala prostor za druženje in rekreacijo.

h. Izdelava, uvedba, seznanjanje in promocija šolskih poti



Na podlagi razmer v prometu in stanja infrastrukture bomo izdelali nov načrt šolskih poti, ki bo šolarje in starše informiral o varnih poteh v šolo. Načrt šolskih poti bomo promovirali v sklopu različnih delavnic v šolah.



Vizija ureditve prehoda za pešce in kolesarje na Cesti Boštjana Hladnika na Primskovem.

8.5 AKCIJSKI NAČRT

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	20.000 €	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
b.	Gradnja nove infrastrukture									
-	gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanja, npr. storitvene dejavnosti, trgovine, šola, vrtec)	20.000 € / leto	visoka	MOK						
-	razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav v zaledju	20.000 € / leto	visoka	MOK						
-	ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij (npr. v okolici šol in vrtca, avtobusnih postajališč, zdravstvenih ustanov)	30.000 € / leto	srednja	MOK in zunanji izvajalec						
c.	Izboljšanje obstoječe infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti pešcev ter izboljšanje pogojev za pešačenje:									
-	ureditev obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema)	10.000 € / leto	srednja	MOK						
-	posodobitev načrtov šolskih poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil	5.000 € / leto	majhna	MOK						
d.	Povečanje privlačnosti peš površin									
-	kažipoti s časovnimi oznakami vključno s posodabljanjem sheme poteka pešpoti	6.000 € / leto	srednja	MOK in zunanji izvajalec						
-	vzdrževanje peš površin	7.000 € / leto	srednja	MOK						
e.	Prilagoditev in vzdrževanje infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe ter ostale ranljivejše skupine znotraj naselij									
-	izdelava in sprejetje občinskih smernic za uporabo taktilnih oznak in zvočne signalizacije za slepe in slabovidne	brez	majhna	MOK						
-	več klančin, znižani pločniki, odstranitev arhitekturnih ovir, označitev mestnega jedra s taktilnimi oznakami in zvočno signalizacijo za slepe in slabovidne idr.	5.000 € / leto	srednja	MOK						
f.	Dopolnitev in vzdrževanje omrežja javne razsvetljave	400.000 € / leto	srednja	MOK in zunanji izvajalec						
g.	Širitev peš con in površin za druženje ter rekreacijskih površin	30.000 € / leto	visoka	MOK						
h.	Izdelava, uvedba, seznanjanje in promocija šolskih poti	10.000 € / leto	majhna	MOK						

 izvedba
 načrt/studija

Akcijski načrt drugega prometnega stebra: Več hoje

09

TRETJI STEBER: DANOSTI ZA KOLESARJENJE

OBLIKOVANJE RAZMER ZA IZKORIŠČANJE MOŽNOSTI KOLESARJENJA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Kolesarjenje je na krajših razdaljah lahko najhitrejši način transporta, hkrati pa spada med najbolj trajnostne načine. Vožnja s kolesom prinaša uporabnikom tako zdravstvene kot ekonomske koristi. Poleg zdravega načina rekreacije je kolesarjenje tudi vrsta prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje potrebe po parkirnih mestih. Kolo je primerno tudi za rekreacijske dejavnosti, zato je pogosto sestavni del turistične ponudbe. Zaradi teh dejstev je kolesarjenje dobra alternativa uporabi avtomobila in mu je smiselno dodeliti večjo vlogo pri načrtovanju prometa.

9.1 IZZIVI

Večji del občine leži na Savskem polju, na katerem je teren dokaj ravninski, zato je območje primerno za vsakodnevno uporabo kolesa. Teren je primeren za

daljinske kolesarske poti, ki bi povezovala manjša naselja (Kokrica, Britof, Hrastje itd.) z mestom in zagotovile prebivalcem alternativo avtomobilu pri dostopanju do mesta. Trenutno so razmere za vožnjo s kolesom zunaj urbanega dela Kranja neustrezne, saj kolesarjem namenjene infrastrukture tam ni.

Trenutno je med občani priljubljeno predvsem rekreativno kolesarjenje, za vožnjo na delo ali po opravkih pa je uporaba kolesa maloštevilna. V anketi je bilo ugotovljeno, da se na delo s kolesom odpravi 4 % vprašanih, po opravkih pa 7 %. Za povečanje deleža bo treba prebivalce ozaveščati o pozitivnih učinkih kolesarjenja in temu slediti z ustreznimi infrastrukturnimi ukrepi, ki bodo zagotovili več kolesarskih površin.

Mestno kolesarsko omrežje ima še številne neskljenjene povezave, zato še ne moremo govoriti o funkcionalni mreži za vsakodnevno kolesarjenje. Obstoječa mreža kolesarjem na glavnih smereh potovanja ne zagotavlja varne udeležbe v prometu, zato se prebivalci praviloma odločajo za druge načine prevoza. Anketa je pokazala, da 50 % vprašanih nikoli ne uporablja kolesa, kar pomeni, da je potenciala za privabljanje novih uporabnikov še veliko.

Reka Sava in železnica predstavljata eno glavnih ovir pri potovanju z zahoda proti vzhodu. Varno prečkanje mostov je za kolesarje zagotovljeno le na Delavskem mostu, kjer pa je vozna površina že močno dotrajana. Večjo oviro pri uporabi kolesa pomenijo tudi same terase reke Save, zaradi katerih imajo ceste velik naklon, ki je za vsakodnevno vožnjo s kolesom precej neugoden.

Parkirna infrastruktura za kolesa je pomanjkljiva, saj številna stojala ne omogočajo varnega priklepanja. Uporabniki si želijo več ustreznih parkirnih mest za kolesa v bližini osrednjih dejavnosti. V okolici pomembnejših prometnih vozlišč bi morali zagotoviti več prostorov za dolgotrajnejše hranjenje koles, kar



Pogosto ni zagotovljenih primernih parkirnih mest za kolesa.

bi omogočilo pogostejše kombiniranje drugih načinov potovanja s kolesarjenjem.

Na območju Kranja je vzpostavljen avtomatiziran sistem za izposojlo koles, ki je začel delovati leta 2016. Trenutno je na voljo 6 izposojevalnih mest, ki še ne zagotavljajo dovolj široke pokritosti urbanega območja. Celoten severovzhodni del Kranja je na primer brez izposojevalnice. Mrežo izposojevalnic bo treba razširiti, če želimo k uporabi privabiti večje število prebivalcev. Za rednejšo uporabo bi moral sistem delovati vse leto, zdaj se namreč kolesa v zimskem času pospravijo.

Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah, se ne zmanjšuje. Število se v zadnjih letih giblje na ravni 20 nesreč. V letih 2012 in 2014 je bilo zabeleženih 24 nesreč z udeležnim kolesarjem, kar je največ do zdaj. Številke kažejo na povečano ogroženost kolesarjev v prometu, zato je temeljnega pomena, da se čim prej izboljšajo pogoji vsaj na najbolj prometnih odsekih. Delno je razlog v povečanju števila nesreč tudi naraščanje priljubljenosti kolesarjenja, vendar s tem ne moremo upravičiti slabega stanja.

Skozi občino je predviden potek večjih državnih kolesarskih poti (D2, G6, G7 in G8). V prihodnje bo treba preučiti možnosti navezave mestnega kolesarskega omrežja na državno, s čimer bi se odprle nove priložnosti za rekreacijo in turizem. Z izbiro ustreznih tras bi lahko deli državnega kolesarskega omrežja služili tudi kot možnost povezave perifernih naselij z mestom.

9.2 DOSEŽKI

Mestna občina Kranj ima raznoliko ponudbo na področju rekreativnega kolesarjenja, ki privablja tudi turiste, željne aktivnega oddiha. Označenih je več kolesarskih poti, ki vodijo mimo različnih atrakcij in nekaterih turističnih kmetij. Turisti si lahko kolesa izposodijo v Turistično-informacijskem centru Kranj. Od tam se začne večina tematskih poti, ki so v turistični ponudbi.

Sistem za avtomatizirano izposojlo koles, ki je bil uveden leta 2016, je dober korak na poti k zagotavljanju primerne infrastrukture za pogostejše opravljanje vsakodnevnih poti s kolesom. Izposoja koles je s plačilom letne članarine v višini 10 evrov v omejenem številu ur na teden brezplačna, s čimer Mestna občina Kranj zagotavlja cenovno ugoden način mobilnosti na urbanem območju.

Vzhodni del Kranja ima urejenih dovolj kolesarskih površin, ki omogočajo varno udeležbo na prometnejših cestah. Večina kolesarskih površin je urejenih kot kolesarske steze, ki zaradi nivojske ločenosti tako od motornega prometa kot od pešcev zagotavljajo ustrezno raven varnosti.

V bližini železniške postaje Kranj je bila lani postavljena javna kolesarnica, ki omogoča hranjenje koles za potnike, ki se do postaje odpravijo s kolesom. S takšno ureditvijo so se izboljšale razmere za intermodalnost.

9.3 CILJI

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Danosti za kolesarjenje	Načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	Sodelovanje s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami na področju kolesarjenja do leta 2018.	Izvedba skupnih sestankov in načrtov.
	Povečati delež kolesarjenja.	Povečati delež kolesarjenja na delo in v šolo na 10 % do leta 2022 (4 % leta 2016).	Delež kolesarjenja na delo in v šolo (anketa CPS).
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom.	Vzpostaviti manjkajoče kolesarske povezave v mestu do leta 2022 in v navezavi z omrežjem sosednjih občin. Zagotoviti kolesarska parkirišča z opremo (stojala, nadstrešnice, servisne točke...) ob vseh javnih zgradbah do leta 2022.	Število in dolžina novih kolesarskih povezav. Delež javnih zgradb s kolesarskimi parkirišči in ostalo kolesarska infrastrukturo.
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev.	Zmanjšati povprečno število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2010–2015 (povp. 43 kolesarjev /leto).	Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarja (AVP).

Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Danosti za kolesarjenje



Prvi dvopasovni kolesarski prehod, odprt v sklopu ETM 2016 (foto: www.krskolesom.si)

odpravili, pri bodočih poteh pa upoštevali izkušnje iz obstoječih primerov.

d. Postavitev parkirišč za parkiranje koles, kot so kolesarnice, nadstrešnice, stojala za kolesa, zlasti ob javnih objektih, postajališčih javnega potniškega prometa, trgovinah ter turističnih točkah

V okolici osrednjih dejavnosti in drugih pomembnejših ciljev bomo zagotovili ustrezne pogoje za parkiranje koles in s tem spodbudili občane k uporabi kolesa za dostop do glavnih ciljev v občini. Na večjih prometnih vozliščih (AP Kranj, ŽP Kranj, večja parkirišča itn.) bomo z ureditvijo prostorov za dolgotrajnejše parkiranje koles vzpostavili boljše pogoje za kombinacijo kolesa z drugimi prevoznimi sredstvi.

9.4 UKREPI

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj na področju kolesarjenja predvideva naslednje ukrepe:

a. Izdelava registra in načrta ter pridobitev ustrezne dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja

V Kranju je deloma že vzpostavljena mreža kolesarskih poti, zato bo potrebna izdelava registra stanja obstoječih kolesarskih površin in načrta, ki bo preučil potrebe in možnosti glede navezave novih kolesarskih poti. Z načrtovanjem želimo določiti končni potek sklenjenega kolesarskega omrežja.

b. Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za gradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselji

Z izdelavo načrtov daljinskih kolesarskih povezav želimo preučiti potencialne poteke tras in pozitivne učinke, ki bi jih morebitna gradnja prinesla za razvoj turizma in izboljšanja dostopnosti s kolesom za lokalno prebivalstvo.

c. Gradnja nove infrastrukture

Mestna občina Kranj namerava v prihodnjih letih urediti nove kolesarske površine in varne prehode pri prečkanju cest. Za kolesarje bomo s tem zagotovili varnejšo udeležbo v prometu in na splošno boljše in privlačnejše pogoje za kolesarjenje. Nekateri detajli so pri obstoječih kolesarskih poteh neustrezno izvedeni in zmanjšujejo varnost kolesarjev. Napake bomo v prihodnjih letih

e. Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti kolesarjev ter izboljšanje pogojev za kolesarjenje

Kolesarske poti, ki jih otroci uporabljajo za pot v šolo, bomo opremili z ustrezno opozorilno signalizacijo, ki bo voznike opozarjala na kolesarje. Na vseh drugih kolesarskih poteh bomo poskrbeli za ustrezno označitev poteka trase. Vse obstoječe kolesarske površine bomo po potrebi popravili in v sklopu preurejanja odpravili nekatere problematične točke. Preučili bomo tudi možnosti uvedbe dvosmernega kolesarskega prometa na enosmernih ulicah.



Vizija ureditve ločenih kolesarskih površin in površin za pešce na relaciji Kranj–Šenčur.


f. Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposajo koles

Obstoječe lokacije izposojevalnic ne zagotavljajo ustrezne pokritosti, zato načrtujemo širitev sistema na območja, ki izkazujejo potencial za uporabo. Preučili bomo tudi možnosti za povezovanje sistema za izposajo koles s sosednjimi občinami.

g. Infrastrukturne ureditve za spodbujanje kolesarjenja

Za pogostejše kolesarjenje bomo uredili spremljajočo infrastrukturo, ki bo zagotavljala prijetnejšo uporabniško izkušnjo in spodbujala občane k uporabi kolesa. Zgradili bomo središče trajnostne mobilnosti s popravilnico koles, ki bo zagotavljalo vse potrebne informacije glede trajnostne mobilnosti v Kranju. Postavili bomo tudi postaje za kolesa, pitnike za vodo in z ozelenitvijo poskrbeli za senčenje in prijetnejšo okolico. Na frekventnejših mestih bomo postavili števec kolesarjev, ki bodo uporabnikom prikazovali informacije o pogostosti uporabe posameznih poti.

9.5 AKCIJSKI NAČRT

 izvedba
 načrt/študija

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Izdelava registra in načrta ter pridobitev ustrezne dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja	10.000 €	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
b.	Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za izgradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselji	10.000 €	srednja	MOK, MzI						
c.	Gradnja nove infrastrukture									
-	gradnja manjkajočih delov kolesarske infrastrukture	3.000.000 €	visoka	MOK						
-	vzdrževanje in odpravljanje neustrezno urejenih točk na obstoječem kolesarskem omrežju	10.000 € / leto	visoka	MOK, MzI, DRSI, sosednje občine						
d.	Parkirišča za kolesa: postavitve parkirišč za parkiranje (kolesarnice, nadstrešnice, stojala za kolesa, zlasti ob javnih objektih, postajališčih JPP, trgovinah ter turističnih točkah)	5.000 € / leto (ocena 300 € /kolo)	srednja	MOK						
e.	Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti kolesarjev ter izboljšanje pogojev za kolesarjenje									
-	urediti šolske poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil	10.000 € / leto	srednja	MOK						
-	ureditev in označitev obstoječih mestnih, rekreacijskih in tematskih kolesarskih poti	10.000 € / leto	srednja	MOK						
-	vzdrževanje in odpravljanje neustrezno urejenih točk na obstoječem kolesarskem omrežju	50.000 € / leto	srednja	MOK						
-	preučitev možnosti enosmernih prometnih režimov z dvosmernim kolesarskim prometom	15.000 €	majhna	MOK						
f.	Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposajo koles	50.000 € / leto	majhna	MOK						
g.	Infrastrukturne ureditve za spodbujanje kolesarjenja	400.000 € / leto	srednja	MOK						

10

ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JPP

RAZVOJ PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Javni potniški promet je lahko stroškovno učinkovita in okoljsko sprejemljiva alternativa uporabi avtomobila. Ob ustrezni izvedbi in redni uporabi med občani lahko prispeva k izboljšanju prometnih razmer na preobremenjenih cestah. Javni prevoz igra tudi pomembno socialno vlogo, saj omogoča ustrezno mobilnost skupinam prebivalcev, ki nimajo zmožnosti za uporabo zasebnih prevoznih sredstev. Za zagotovitev kakovostne storitve mora biti javni prevoz dostopen, kakovosten, cenovno sprejemljiv, dovolj pogost in konkurenčen avtomobilu.

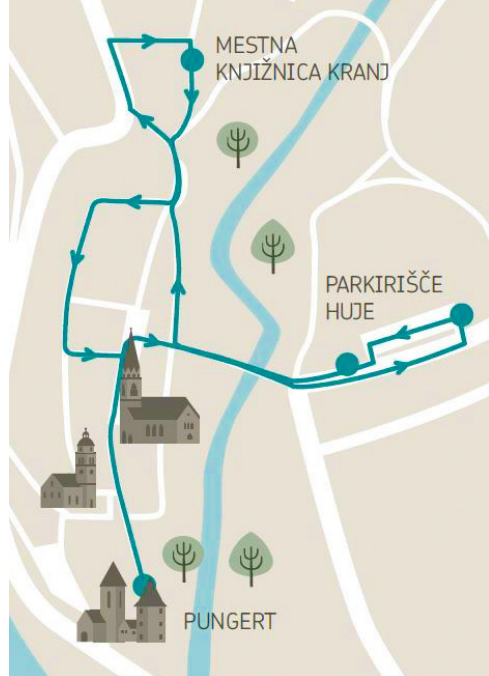
10.1 IZZIVI

Infrastruktura na avtobusnih postajališčih je ponekod pomanjkljiva, manjkajo nadstrešnice, talne označbe so slabo vidne. Nekatera čakališča so v isti ravnini z voziščem, zato so potniki, ki čakajo na postaji, preveč izpostavljeni prometu. Slabše urejena so predvsem postajališča zunaj mestnega središča. Postajališča morajo postati bolj opremljena, saj bodo le tako postala zanimiva za širši krog uporabnikov.

V manjših naseljih je frekvenca avtobusnih prihodov nizka, zato se z avtobusom vozijo predvsem šolarji in starejši, ki nimajo na voljo avtomobila. Za druge prebivalce je uporaba javnih prevozov časovno nekonkurenčna in premalo fleksibilna. Razmisliti bo treba o uvedbi dodatnih linij z minibusi, kombiniranju



Glavna avtobusna postaja Kranj, ki je neprilagojena gibalno oviranim ter brez primernih nadstrešnic in s premalo sedišči.



KRAVAJ je eden od ukrepov trajnostne mobilnosti za uvajanje okolju-prijaznejših oblik prevoza v mestu Kranj, ki od pomladi 2017 brezplačno vozi krožno po starem mestnem jedru.

javnih in šolskih prevozov ter uvajanju prevozov »na klic«. Le tako lahko pričakujemo pogostejšo uporabo javnih prevozov v manjših naseljih.

Obstoječa avtobusna postaja Kranj je glede na potrebe neustrezna, saj ne omogoča vzpostavitve primerne večmodalnega središča. Zaradi slabega stanja infrastrukture je območje nepriljubljeno za uporabnike. Mestna občina Kranj je s sprejetjem OPPN Avtobusni terminal že določila novo lokacijo za bodoči terminal pri Zlatem polju, ki je bila izbrana na podlagi različnih prometnih študij. Pred gradnjo terminala bo treba poučiti prednosti novega avtobusnega terminala in tako zmanjšati nasprotovanja, ki se pojavljajo predvsem pri okoliškem prebivalstvu.

Železniška postaja Kranj leži zahodno od mestnega središča in je od njega ločena z reko Savo. Postaja je za nemotorizirani promet slabo dostopna, v okolici postaje pa so predvsem logistični in industrijski objekti, ki zaradi degradiranosti ustvarjajo območje nepriljubljeno. Postajo bi bilo treba bolj vključiti v urbani del Kranja.

Glede na število prebivalcev Kranja je potnikov izrazito malo. Na železniški postaji Kranj dnevno vstopa približno 800 potnikov, kar je 1,4 % mestnega prebivalstva. Število potnikov se je na z leta 2015 na 2016 zmanjšalo za 3,5 %, kar nakazuje, da brez ukrepov ne moremo pričakovati pogostejše uporabe. V sodelovanju s Slovenskimi železnicami bo treba uskladiti ukrepe za povečanje priljubljenosti vožnje z vlakom.

Z avtobusom se glede na dovolj široko ponudbo medkrajevnih in mestnih linij vozi razmeroma malo prebivalcev. Mestni avtobus jih vsakodnevno uporablja 8 %, medkrajevnega pa 3 %. Pri številnih občanah je še vedno prisotna vozniška kultura, zato si ne želijo uporabljati javnih prevozov. Z različnimi promocijami in delavnicami bo treba ozavestiti voznike o okoljskih, socialnih in ekonomskih prednostih javnega prevoza.

10.2 DOSEŽKI

V Kranju je vzpostavljen mestni avtobusni promet. Število potnikov se je v zadnjih letih povečalo, v letu 2014 je bilo s spremembo koncesijske pogodbe glede na predhodno leto prepeljanih 5,3 % več potnikov. Prebivalci so z lokacijami postajališč večinoma zadovoljni.

Frekventnost je dobra za prevoze do večjih krajev v okolici občine (Škofja Loka, Naklo, Bled). Veliko število prevozov je na voljo tudi proti Ljubljani in posledično na vseh postajališčih, ki so na trasi Kranj–Ljubljana.

Železniška postaja Kranj je prek bližnjega avtobusnega postajališča povezana z mestnim avtobusnim prometom, avtobusni vozni red pa je dobro usklajen s prihodi in odhodi vlakov.

10.3 CILJI

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Privlačen javni potniški promet	Izboljšati kakovost ponudbe JPP.	Povečati pestrost ponudbe JPP v občini prilagojene za različne situacije in skupine potnikov ter v sosednje občine.	Število oblik JPP v občini.
	Povečati uporabo avtobusnih prevozov.	Povečati konkurenčnost osebnemu avtomobilu do 2022.	Potovalni čas voženj v konici, cena vozovnice, druge možnosti za uporabnike.
	Povečati uporabo vlaka.	Povečanje deleža potovanj na delo in v šolo opravljenih z avtobusom na 11 % do leta 2022 (8 % leta 2016).	Delež prebivalcev, ki uporabljajo avtobus (anketa CPS).
	Izboljšati integracijo med JPP in ostalimi prometnimi načini.	Povečanje deleža potovanj na delo in v šolo opravljenih z vlakom na 4 % do leta 2022 (2 % leta 2016).	Delež prebivalcev, ki uporabljajo vlak (anketa CPS).
	Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Doseči 100 % delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice do leta 2022.	Delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice.
		Povečati delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim do leta 2022.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim.

Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Privlačen javni potniški promet

10.4 UKREPI

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj na področju javnega potniškega prometa predvideva naslednje ukrepe:

a. Optimizacija in promocija avtobusnega prometa

Optimizacija linij mestnega avtobusnega prometa s krajšim potovalnim časom

V dogovoru s koncesionarjem bomo preučili možnosti glede optimizacije linij avtobusnega prometa in tako poskušali skrajšati potovalne čase.

Optimizacija šolskega prevoza

Glede na potrebe bomo optimizirali šolske prevoze in preučili možnost za vključitev šolskih prevozov v sklop javnih. Tako bi lahko zagotovili bolj frekventne prevoze tako za šolarje kot za preostale uporabnike.

Pobude za povečanje frekvenca medkrajevnega avtobusnega prometa

Na MzI in pristojne koncesionarje bomo podali pobude za povečanje frekvenca medkrajevnega prometa, saj so predvsem manjši kraji zaradi majhnega števila prihodov z avtobusom slabo dostopni.

Prevoz »na klic« na območjih brez ustrezne povezave z javnim potniškim prometom

V občini so z javnim potniškim prometom najslabše pokrita naselja z manjšo gostoto poselitve. Zato bomo

preučili možnost vzpostavitve javnega prevoza na poziv, ki bo zagotovil dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso zadovoljive. Hkrati bi tak prevoz lahko bil v uporabi za prevoze v času festivalov in drugih večjih dogodkov.

Uvajanje okolju prijaznih vozil

V okviru tehničnih in finančnih zmožnosti bomo uvajali okolju prijazna vozila. Prioriteta bo vozni park, ki poteka na gosteje poseljenih in prometnih območjih, kjer so ukrepi za zmanjšanje hrupa in izpustov plinov najbolj potrebni.

b. Izboljšanje avtobusnih postajališč

Vzdrževanje postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo

Nekatera postajališča so v slabem stanju in so potrebna vzdrževanja. Ponekod manjkajo nekateri osnovni elementi, kot so nadstrešnice, vozni redi in ustrezna horizontalna ter vertikalna signalizacija. Pomanjkljivim postajališčem bomo dodali manjkajoče elemente in izboljšali videz samih postajališč.

Prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam

Do nekaterih postajališč je gibalno in senzorično oviranim osebam otežen dostop. Postajališča bomo opremili s taktalnimi oznakami in prilagodili dostop za gibalno ovirane osebe z ureditvijo klančin in ustreznih velikosti čakalnih površin.

Informatizacija javnega potniškega prometa

V dogovoru s prevozniki bomo pripravili mobilno aplikacijo za načrtovanje poti in ogled voznih redov. Postavili bomo dodatne table za obveščanje potnikov o času prihoda.

Opremljanje večjih postajališč s parkirišči za kolesa

Na večjih postajališčih želimo izboljšati pogoje za intermodalnost, k čemur lahko prispeva tudi urejanje parkirišč za kolesa v bližini postajališč.

c. Optimizacija železniškega prometa

Pobude in podpora za povečanje frekvenca potniških vlakov

Slovenskim železnicam bomo dajali pobude za povečanje frekvenca potniških vlakov, saj obstoječ vozni red ne pokriva potreb potnikov.

Izboljšanje dostopnosti do železniške postaje – premagovanje višinske razlike

Za pešce in kolesarje je železniška postaja težje dostopna zaradi odmaknjenosti od središča mesta in teras reke Save. Preučili bomo možnosti za izvedbo primernejše povezave mestnega središča s postajo.

Pobude in podpora pri posodobitvi železniške postaje z vso potrebno postajno infrastrukturo

S Slovenskimi železnicami se bomo poskušali dogovoriti o posodobitvi železniške postaje Kranj. Obstoječa infrastruktura je namreč zastarela, ne zagotavlja kakovostnih storitev in skupaj s slabo vzdrževano okolico odvrača potencialne potnike.

d. Integracija potovalnih načinov

Integracija mestne avtobusne linije, železniškega in kolesarskega prometa

V sodelovanju s ključnimi deležniki (MzI, SŽ, avtobusni prevozniki) bomo poskušali integrirati vse glavne prometne sisteme in tako zagotoviti ustrezne razmere za intermodalnost. Z integracijo sistemov lahko pričakujemo pogostejše kombiniranje različnih prevoznih sredstev pri vsakodnevnih potovanjih, kar bi zmanjšalo odvisnost od prevozov z avtomobilom.

Izvedba intermodalnega središča

Za potrebe večje integracije prometnih sistemov bomo v prihodnje zgradili intermodalno središče. Trenutno je sprejet OPPN, ki že določa lokacijo novega avtobusnega terminala na Zlatem polju, zato bo smiselno načrtovati navezavo preostalih prometnih sistemov na predlagan terminal. Z ustrezno izvedbo bi intermodalno središče predstavljal eno glavnih regijskih prometnih vozlišč.

Uvedba vseh prevoznikov v sistem enotne vozovnice javnega potniškega prometa



Izvedla se bo integracija vseh prevoznikov v sistem enotne vozovnice, ki bo potnikom omogočala lažje kombiniranje različnih javnih prevozov. Pri polni integraciji lahko pričakujemo povečanje števila potnikov, ki do zdaj nekaterih prevozov morda niso uporabljali zaradi neprikladnosti nakupa različnih vozovnic.



Vizija odpravljanja negativnih vplivov parkiranja v starem mestnem jedru z ureditvijo ustreznega režima parkiranja za prebivalce in lastnike gostinskih in trgovskih lokalov ter uvedbo okolju prijaznega brezplačnega prevoza »na klic« (na sliki Pošta ulica v Kranju).

10.5 AKCIJSKI NAČRT

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a. Optimizacija in promocija avtobusnega prometa										
–	optimizacija linij mestnega avtobusnega prometa s krajšim potovalnim časom	40.000 € / leto	srednja	MOK, izvajalec prevozov						
–	optimizacija šolskega prevoza	10.000 € / leto	majhna	MOK, izvajalec prevozov						
–	pobude za povečanje frekvence medkrajevnega avtobusnega prometa	40.000 € / leto	majhna	MOK, izvajalec prevozov						
–	prevoz na klic v območjih brez ustrezne povezave z JPP	80.000 € / leto	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
–	uvajanje okolju prijaznih vozil	350.000 € / leto	visoka	MOK, izvajalec prevozov						
b. Izboljšanje avtobusnih postajališč										
–	vzdrževanje postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo	5.000 € / leto	srednja	MOK						
–	prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	5.000 € / leto	srednja	MOK						
–	informatizacija JPP (aplikacija, obveščevalne table ...)	150.000 €	majhna	MOK						
–	opremljanje večjih postajališč s parkirišči za kolesa	10.000 € / leto (ocena: 100 €/ kolo)	majhna	MOK						
c. Optimizacija železniškega prometa										
–	pobude in podpora za povečanje frekvence potniških vlakov povečanju	brez	majhna	MOK						
–	izboljšanje dostopnosti do železniške postaje (premagovanje višinske razlike)	500.000 €	srednja	MOK						
–	pobude in podpora pri posodobitvi železniške postaje z vso potrebno postajno infrastrukturo	brez	majhna	MOK						
d. Integracija potovalnih načinov										
–	integracija mestne avtobusne linije, železniškega in kolesarskega prometa	30.000 €	majhna	MOK						
–	izvedba intermodalnega centra	30.000 €	majhna	MOK						
–	uvajanje vseh prevoznikov v sistem enotne vozovnice JPP	30.000 €	srednja	MOK, DRSI, Mzi						

 izvedba
 načrt/študija

Akcijski načrt četrtega prometnega stebra: Privlačen javni potniški promet

11

PETI STEBER: MOTORNI PROMET

SPREMEMBA NAVAD UPORABNIKOV MOTORIZIRANEGA PROMETA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ

Vožnja z avtomobilom je prevladujoč način potovanja in večina prebivalcev meni, da je časovno najbolj učinkovit. Pri tem uporabniki vozil pogosto ne razmišljajo o dejstvih, ki kažejo tudi na nekatere negativne posledice množične uporabe osebnih vozil. Zaradi visoke stopnje motorizacije so potrebe po vlaganju v cestno infrastrukturo velike, hkrati pa se pojavljajo negativni vplivi na okolje in kakovost bivanja v mestu. Lastništvo osebnih vozil pomeni tudi razmeroma visoke stroške za individualne uporabnike. V prihodnje želimo optimizirati način in pogostost uporabe motornih vozil ter s tem zmanjšati negativne vplive in ustvariti pogoje za bolj trajnostno mobilnost.

11.1 IZZIVI

Najbolj so obremenjene ceste ob avtocestnih priključkih, kjer se prometne razmere najhitreje spreminjajo. V prihodnje lahko zaradi gospodarske rasti pričakujemo dodatno rast prometa (predvsem tovornega) in posledično dodatnih potreb po povečevanju zmogljivosti občinskih cest, ki napajajo avtocestno omrežje.

V zadnjih letih je rast prometa na kranjskem območju sicer počasnejša, vendar prometne obremenitve na cestah okoli mesta na več odsekih presegajo 1.000 vozil na uro in smer. Na glavnih vpadnih cestah se mesto v času konic sooča z vsakodnevnimi zastoji, saj so zmogljivosti nekaterih križišč že presežene (denimo krožišče Primskovo), ponekod pa je presežena tudi zmogljivost samih dvopasovnih cest.

Podatki, pridobljeni z anketo po gospodinjstvih (PNZ,

2016), kažejo, da avtomobil za katerikoli namen, vključno s potmi na delo, uporablja 76 % Kranjčanov, od tega 67 % kot vozniki in 9 % kot sopotniki. Avtomobil torej za večino prebivalcev pomeni glavni in za nekatere edini način opravljanja vsakodnevnih poti. Stopnja motorizacije je sicer ob tem s 515 osebnimi avtomobili na 1.000 prebivalcev blizu slovenskega povprečja (523 leta 2015).

Ceste zunaj mestnega jedra so ponekod močno dotrajane in potrebne sanacije. Slabo vzdrževane so zlasti stranske ceste v mestu in ceste zunaj naselij. Slaba vozna površina je povezana tudi z nižano stopnjo varnosti, zato bo treba zagotavljati rednejše vzdrževanje.

Glede na izide spletne ankete je parkirišč v Kranju v splošnem dovolj, niso pa primerno razporejena. Ob terenskih ogledih je bilo ugotovljeno, da manjka parkirnih mest v večstanovanjskih soseskah, da je parkirna politika v središču zmerno restriktivna in ne zmanjšuje povpraševanja po parkirnih mestih ter da so električne polnilnice zelo redko posejane. Treba



*Slabo urejeno parkiranje na račun pešcev
(na sliki Cesta 1. maja v Kranju).*



Omejen motorni promet v središču mesta Kranj.

bo prilagoditi prometno politiko, ki bo usmerjena k zmanjševanju povpraševanja po parkiranju, hkrati pa bo treba zagotoviti ustrezne parkirne pogoje na stanovanjskih območjih. Z uvajanjem parkirnih mest, namenjenih električnim vozilom, bi lahko spodbudili pogostejšo uporabo okolju prijaznejših vozil.

11.2 DOSEŽKI

Na 11 prometno najbolj obremenjenih semaforiziranih križiščih je vzpostavljen sodobni sistem krmiljenja

prometa, ki prilagaja dolžine posameznih faz v odvisnosti od prometnih obremenitev. S tem se je na križiščih izboljšala pretočnost prometa.

V starem mestnem jedru promet poteka umirjeno in je deloma urejen z dovolilnicami za dostop.

Vzpostavljena je parkirna politika, ki vključuje modre cone oziroma ločena območja za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje, vendar je parkiranje v mestu prepovedano.

11.3 CILJI

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Optimiran cestni motoriziran promet	Umirjanje motornega prometa.	Zmanjšati hitrost vozil v naseljih na dovoljeno.	Število ukrepov umirjanja prometa (merjenje hitrosti z radarji, ozaveščanje voznikov in drugi ukrepi za umirjanje prometa).
	Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja.	Umik parkirnih mest iz območij, kjer imajo pešci prednost na primernejša do leta 2022.	Število odstranjenih parkirnih mest v mestnem središču.
	Povečati prometno varnost v motornem prometu.	Zmanjšati število prometnih nesreč za 10 % do leta 2022 glede na obdobje 2010–2015 (povp. 523 nesreč/leto).	Število prometnih nesreč (AVP).
	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Zmanjšati ali vsaj ohraniti stopnjo motorizacije do leta 2022 glede na leto 2015 (515 vozil/ 1.000 preb.).	Stopnja motorizacije.
	Spodbujanje rabe ekoloških vozil.	Posodabljanje voznega parka občinske uprave in ostalih pravnih subjektov v lasti MOK. Izgradnja infrastrukture za uporabo ekoloških vozil.	Število e-vozil (e-kolo, e-skuter, e-avtomobil). Število polnilnic za električna vozila.

Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet

11.4 UKREPI

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj na področju racionalne rabe motoriziranega prometa predvideva naslednje ukrepe:

a. Celovito urejanje parkiranja

Mestna občina Kranj bo s pomočjo zunanjega izvajalca vzpostavila izhodišča glede celovitega urejanja parkiranja (usklajenost prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti, denimo parkirni standardi) ter sprejela in začela izvajati nove parkirne politike (parkirni režim, časovne omejitve, št. parkirnih mest itn.). Vzpostavila bo tudi sistem vodenja mirujočega prometa (usmeritvene table za parkirišča).

b. Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa

Za celovito umirjanje prometa bo Mestna občina Kranj poskrbela za dvignjene prehode za pešce, svetlobno signalizacijo, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši pešcem in kolesarjem, za ožjenje vozišč ter za ustrezen prometni režim na območjih šol, vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča mesta in na območjih naselij in vasi.

c. Izboljšava obstoječe in gradnja nove infrastrukture

Mestna občina Kranj bo popravila dotrajana vozišča,

skupaj z zunanjim izvajalcem vzpostavila sistem souporabe vozil («car sharing»), vzpostavila parkirišče P + R oziroma zgradila druge potrebne parkirne površine.

d. Okolju prijazen promet

Za izvajanje javnih služb bo Mestna občina Kranj kupila okolju prijazna vozila, skupaj z zunanjim izvajalcem pa poskrbela za širitev omrežja električnih polnilnic.

e. Sodelovanje z delodajalci na področju spodbujanja sopotništva («car pooling»)

Mestna občina Kranj bo v sodelovanju z drugimi delodajalci zaposlene spodbujala k temu, da bi se jih na delo in z dela več vozilo skupaj.

f. Izvajanje nadzora

Medobčinsko redarstvo bo dosledneje nadziralo in sankcioniralo kršitve parkiranja (na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh), Mestna občina Kranj pa bo poskrbela tudi za namestitev dodatnih prikazovalnikov prekoračenih hitrosti.

g. Urejanje parkirne politike za avtodome in gospodarska vozila



Mestna občina Kranj bo uredila ustrezno infrastrukturo in uvedla parkirno politiko za avtodome in gospodarska vozila.



Vizija vzpostavitve parkirišča P + R (parkiraj in se odpelji/odkolesari v mesto).
(na sliki Ulica Tuga Vidmarja, Kranj)

11.5 AKCIJSKI NAČRT

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Celovito urejanje parkiranja									
-	vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja (usklajenost prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti, denimo parkirni standardi)	brez	visoka	MOK, zunanji izvajalec						
-	izvajanje nove parkirne politike (parkirni režim, časovna omejenost, število parkirnih mest itd.)	brez	srednja	MOK						
-	vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmeritvene table za parkirišča)	5.000 €	majhna	MOK						
b.	Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa (denimo dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, ožetje vozišča, prometni režim) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča mesta, na območju naselij in vasi	25.000 € / leto	srednja	MOK						
c.	Izboljšava obstoječe in gradnja nove infrastrukture									
-	sanacija dotrajanih vozišč	500.000 € / leto	visoka	MOK						
-	vzpostavitev parkirišča P + R	270.000 €	visoka	MOK						
-	vzpostavitev sistema souporabe vozila (»car sharing«)	5.000 € / leto	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
-	gradnja parkirnih površin na obrobju mesta	100.000 € / leto	visoka	MOK						
d.	Okolju prijazen promet									
-	nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb	30.000 €/vozilo	srednja	MOK						
-	širitev omrežja polnilnic za električna vozila	5.000 €/ polnilnica	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
e.	Sodelovanje z delodajalci na področju spodbujanja sopotništva (»car pooling«)	brez	majhna	MOK, delodajalci						
f.	Izvajanje nadzora: kršitve parkiranja (na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh); prikazovalnik prekoračenih hitrosti	20.000	srednja	MOK						
g.	Urejanje parkirne politike za avtodome in gospodarska vozila	35.000 €	majhna	MOK						

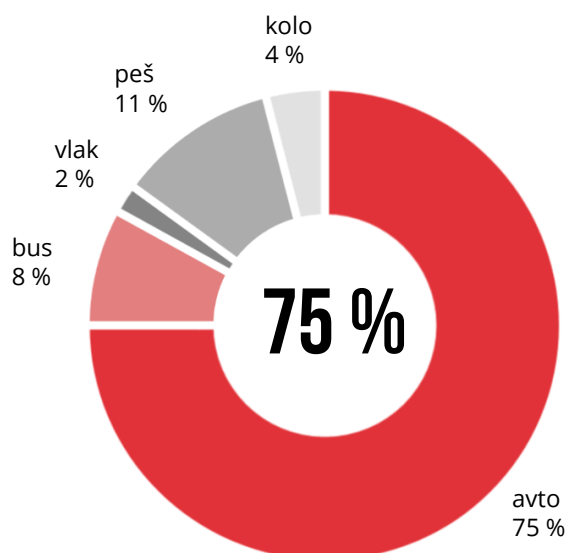
 izvedba
 načrt/študija

Akcijski načrt petega prometnega stebra: Motorni promet

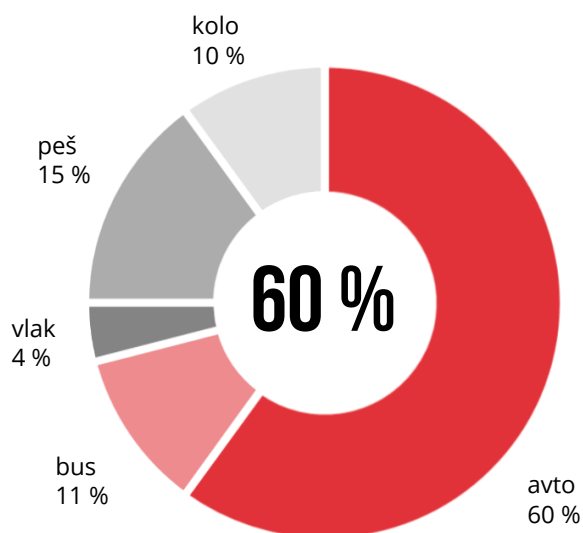
KAJ ŽELIMO ZA PRIHODNOST?

Eden od ciljev celostnega prometnega načrtovanja je povečati uporabo trajnostnih načinov potovanja na račun zmanjšanja uporabe osebnih vozil.

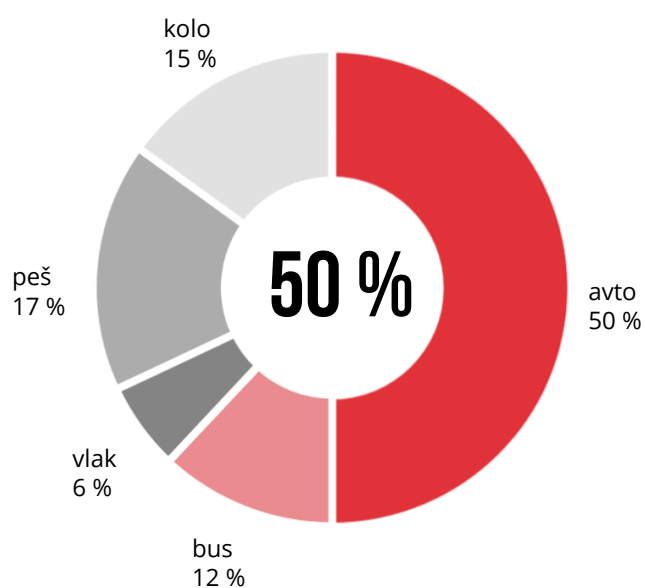
leto 2016



leto 2022



leto 2030



Legenda: ■ avto ■ bus ■ vlak ■ peš ■ kolo
Delež različnih oblik mobilnosti pri potovanju na delo in v šolo (vir: Anketa, 2016)



Izdelovalec CPS MOK