

## Celostna prometna strategija Občine Škofja Loka; rezultati analize stanja prometa in mobilnosti v občini

V okviru izdelave celostne prometne strategije Občine Škofja Loka je izdelovalec OMEGA consult d.o.o. novembra 2016 izdelal analizo stanja prometa in mobilnosti v občini. Analiza temelji na ključnih strateških državnih in občinskih dokumentih, geografskih in družbenoekonomskih izhodiščih, anketi o prometu, intervjujih, mnenjih javnosti, tematskih ogledih ter terenskih raziskavah.

Občina Škofja Loka ima skoraj 23.000 **prebivalcev** in več kot 8.000 **delovnih mest**. 56 % delovno aktivnih prebivalcev občine Škofja Loka za opravljanje svojega dela emigrira v druge občine, predvsem v Ljubljano in Kranj. Največ delovnih imigrantov v občino Škofja Loka prihaja iz občine Kranj ter iz ostalih okoliških občin.

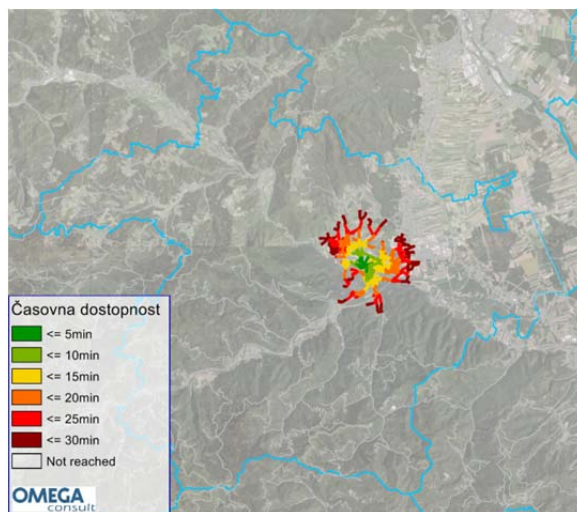
Večina od okoli 1000 študentov občine se **izobražuje** v drugih občinah oz. regijah, predvsem v Ljubljani. V občini Škofja Loka je skoraj 1.350 srednješolskih mest in je t.i. **šolsko središče**. Skoraj polovica škofjeloških srednješolcev obiskuje srednjo šolo v Škofji Loki, ostali obiskujejo srednje šole v okoliških občinah. V občini se nahajajo tri osnovne šole s podružnicami, kjer se izobražuje več kot 2.100 učencev. V občini deluje tudi devet vrtcev, katere obiskuje skoraj 1.000 otrok.

Skoraj polovica respondentov Ankete o prometu v občini Škofja Loka ocenjuje **stanje prometa** v občini kot zadovoljivo, petina kot dobro ter tretjina kot slabo. Največje zadovoljstvo je izraženo z mestnim, medkrajevnim in železniškim potniškim prometom, z urejenostjo površin za pešce, s splošno prometno varnostjo ter z urejenostjo javnih površin. Najmanjše zadovoljstvo pa je s stanjem in vzdrževanjem cest, s kolesarskimi potmi ter z urejenostjo in varnostjo kolesarnic in stolaj za kolesa.

Respondenti si največji **poudarek pri celostnem načrtovanju prometa** v občini želijo pri urejanju kolesarskega prometa, sledita urejanje prometnih površin in opreme za vse uporabnike ter prometna varnost pešcev in kolesarjev. Manjši poudarek pa si želijo pri izboljšanju pogojev za vožnjo z avtom ter urejanju dostavnega in tovrnega prometa.

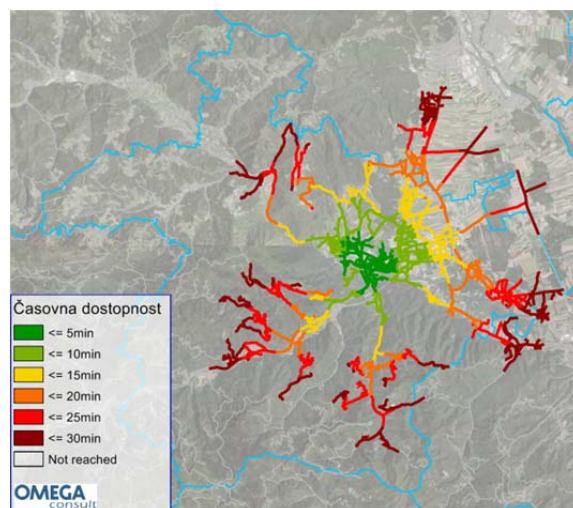
V občini Škofja Loka okoli 9 % prebivalstva na delovni dan ne opravi nobene poti, 91 % pa vsaj eno ali več. Okoli 70 % **potovanj se opravi** z osebnim avtom, sledijo potovanja, opravljena peš, z javnim prometom ter s kolesom.

Občina po površini obsega 146 km<sup>2</sup> in spada med večje občine v Sloveniji. Mesto Škofja Loka pa z nekaj manj kot 5 km<sup>2</sup> površine spada med manjša mesta, zato je veliko dejavnosti dostopnih na krajših razdaljah, katere se lahko opravi tudi peš. V 15 minutah je **peš dostopno** skoraj celotno mesto Škofja Loka (slika 1). Da bi se več poti opravljalo peš in predvsem varneje, je treba površine za pešce urediti (vključno z urbano opremo), povezati, ustrezno označiti ter prilagoditi vsem uporabnikom, predvsem gibalno oviranim.



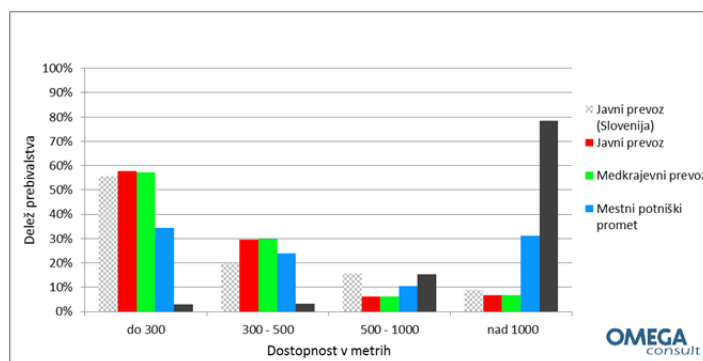
Slika 1: Časovna dostopnost peš v minutah

Zaradi velikosti občine in razpršene poselitve ima občina velik potencial za razvoj vsakodnevnega kolesarskega prometa. Velik del občine je **s kolesom dostopen** znotraj 15 minut oz. večina občine znotraj 30 minut (slika 2). Za varnejšo in večjo uporabo kolesa je treba kolesarsko infrastrukturo dokončati oz. urediti, povezati v sistem ter ustrezno označiti.



Slika 2: Časovna dostopnost s kolesom v minutah

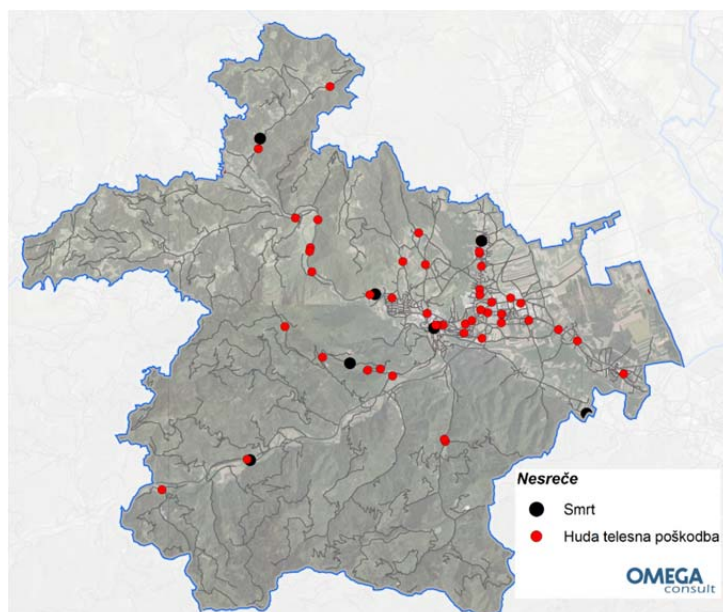
Ponudbo **javnega potniškega prometa** v občini sestavlja mestni, medkrajevni in železniški potniški promet ter nekaj taksi služb. Neposredno prostorsko dostopnost (do 500 m) do mestnega prometa ima 58 % in do medkrajevnega prometa 87 % občanov Škofje Loke, kar je boljše od povprečja Slovenije. Slabšo dostopnost ima železniški potniški promet oziroma do 500 m le 6 % občanov (slika 3). Za učinkovitejši JPP je treba nadgraditi oziroma posodobiti ponudbo (vključno z alternativnimi oblikami prevoza za manj poseljena območja), urediti prestopne točke med različnimi načini prevoza in prometnimi sredstvi (P+R s kolesarnicami, sistem za izposojlo koles), vozni park prilagoditi potrebam invalidov oziroma gibalno oviranim ter izboljšati sistem obveščanja za vse uporabnike.



Slika 3: Dostopnost do javnega prevoza v metrih

Za povečanje **privlačnosti in kakovosti urbanega dela** Škofje Loke in ostalih naselij za bivanje, obiskovanje in druženje se uredi povezovalne in obvozne ceste, nadaljuje se s prometno-varnostnimi ukrepi umirjanja prometa ter uvede sistem parkirišč z ustreznimi režimi parkiranja.

**Prometna kultura** voznikov je kljub izvajanim aktivnostim na področju vzgoje in preventive v prometu še vedno dokaj slaba. Analiza **prometne varnosti** kaže na zniževanje števila prometnih nesreč v obdobju 2011–2013 in postopno zviševanje do leta 2015, ko se je zgodilo 7 nesreč s hudimi telesnimi poškodbami, nesreč s smrtnim izidom pa v tem letu ni bilo (slika 4).



Slika 4: Lokacije prometnih nesreč v obdobju 2010-2015

Z izdelano analizo stanja se je zaključila faza zagona procesa pri izdelavi celostne prometne strategije občine Škofja Loka. Med občani, ki so sodelovali pri izpolnitvi **ankete o prometu v občini** smo 8. novembra v okviru 2. javne razprave izžrebali **nagrajence**. Glavno nagrado (1 x mestno kolo Krpan) je prejel Jože Bernik st. (slika 5), 2 skiroja sta šla v roke Vesni Božnar in Marijanu Jemcu, 3 kolesarske pelerine pa Urši Koprivnikar, Matevžu Bogataju in Gregorju Jamniku.



Slika 5: Predaja glavne nagrade – mestnega kolesa Krpan

Do zaključka projekta v juniju 2017 bosta za vključevanje javnosti izvedeni še 2 javni razpravi za oblikovanje vizije prometa in mobilnosti v občini ter za izbiro ukrepov za doseganje zastavljenih ciljev. Vljudno vabljeni k sodelovanju.

Več o projektu in napovedi dogodkov si lahko preberete na:

<http://www.skofjaloka.si/>

<https://www.facebook.com/CPSSkofjaLoka/>