

Celostna prometna strategija občine Škofja Loka

PREDLOG

Ljubljana, maj 2017

KAZALO VSEBINE

UVOD	1
1. TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA ZA VIŠJO KAKOVOST BIVANJA OBČANK IN OBČANOV	2
2. VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	3
2.1. Cilj in namen CPS	3
2.2. Proces in vsebina priprave CPS	4
2.3. Območje urejanja	5
2.4. Časovni kontekst dokumenta	5
3. STRATEŠKI IZZIVI	6
3.1. Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti	6
3.2. Staranje prebivalstva	6
3.3. Gospodarski razvoj	6
3.4. Razvoj turizma in oživljanje starega mestnega jedra	7
3.5. Prometno načrtovanje ni celostno	7
3.6. Kakovost življenja lahko izboljšamo	7
4. STRATEŠKE PRILOŽNOSTI	8
4.1. Pripravljenost na spremembe	8
4.2. Potencial hoje in kolesarjenja	8
4.3. Potencial javnega potniškega prometa in železnice	8
4.4. Dokončanje obvoznih in povezovalnih cest	9
4.5. Učinkovitejša poraba sredstev	9
4.6. Dostop do evropskih sredstev in znanja	9
4.7. Sodelovanje z drugimi občinami	9
5. PROMETNA VIZIJA	10
6. 5 STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	12

7.	STEBER A: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	12
7.1.	Dosežki in izzivi	13
7.2.	Cilji	13
7.3.	Ukrepi	14
7.4.	Akcijski načrt	16
8.	STEBER B: UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNE OBLIKE MOBILNOSTI...	17
8.1.	Dosežki in izzivi	17
8.2.	Cilji	18
8.3.	Ukrepi	19
8.4.	Akcijski načrt	20
9.	STEBER C: IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA	21
9.1.	Dosežki in izzivi	21
9.2.	Cilji	22
9.3.	Ukrepi	23
9.4.	Akcijski načrt	25
10.	STEBER D: RAZVOJ UČINKOVITEGA IN PRIVLAČNEGA JAVNEGA PREVOZA	26
10.1.	Dosežki in izzivi	26
10.2.	Cilji	27
10.3.	Ukrepi	28
10.4.	Akcijski načrt	30
11.	STEBER E: OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA	31
11.1.	Dosežki in izzivi	31
11.2.	Cilji	32
11.3.	Ukrepi	33
11.4.	Akcijski načrt	35

UVOD

Občina Škofja Loka se ponaša s prelepo naravno in kulturno dediščino, delom naših pradedov in prababic, ki so sadove svojega dela in lepote narave ohranili za današnje generacije. Tudi naslednjim generacijam želimo omogočiti varno odraščanje, čist zrak, cvetoče trge in ulice, učinkovito mobilnost in dostopnost do vseh vrst storitev ter podjetno in gospodarsko uspešno okolje, ki je hkrati privlačno za bivanje in delo. Kako ob hitrem razvoju prometa uresničiti takšno vizijo? Odgovor ponuja celostno načrtovanje prometa oziroma načrtovanje, ki v središče postavlja ljudi.

Ključni korak v tej smeri je priprava Celostne prometne strategije. To je strateški dokument, ki oriše najučinkovitejše zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi občina s sodelovanjem občanov in občanov izboljša privlačnost in kakovost življenjskega prostora in pomaga uresničiti svoje razvojne potenciale. Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobrih praks mnogih evropskih mest oziroma občin, ki že uresničujejo bistvena načela tega pristopa.

1. TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA ZA VIŠJO KAKOVOST BIVANJA OBČANK IN OBČANOV

Dosedanji razvoj prometnega sistema je v razvitem svetu, v katerega sodi tudi Slovenija, zagotovil množično mobilnost ljudi. Razvoj mobilnosti je temeljil predvsem na ukrepih, ki so spodbujali uporabo avtomobila (motornega prometa). To je omogočilo večjo svobodo, udobnost, neodvisnost in dostopnost do dela in storitev. Sočasno pa je tak razvoj škodoval rabi prostora, okolju in zdravju ljudi. Škodljiv vpliv na prebivalce se je odražal v onesnaženju zraka, prekomernem hrupu, slabi prometni varnosti, vizualni degradaciji prostora, odvzemanju javnih površin in časovnih zamudah. Motorni promet je kljub velikemu napredku in dvigu življenjske ravni postal resna grožnja okolju in kakovosti življenja v mestih. V urbanih okoljih je postal promet glavni onesnaževalec ozračja (prašni delci, dušikovimi oksidi in ozon) in zelo pomemben dejavnik preoblikovanja prostora. V Sloveniji so se emisije iz prometa po letu 1990 podvojile in predstavljajo okoli 30 % vseh emisij toplogrednih plinov.

Zaradi vse večje ozaveščenosti glede negativnih vplivov motornega prometa na ljudi in okolje, se je za zagotovitev ekološko sprejemljivejše mobilnosti vzpostavil trajnosten pristop načrtovanja prometa. Ta v središče načrtovanja postavlja človeka, njegove potrebe po mobilnosti in celostno ter enakovredno obravnava vse možnosti za mobilnost ljudi.

2. VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostna prometna strategija občine (CPS) je strateški dokument izrednega pomena za trajnostno načrtovanje prometa in reševanje vseh s prometom povezanih izzivov. Dokument ne prinaša samo razmisleka o boljše izkoriščeni prometni infrastrukturi, ampak konkretno s predlaganimi ukrepi opredeljuje, na kakšen način bomo dosegli pozitivne učinke na zadovoljstvo in zdravje ljudi ter na okolje, povečali mobilnost prebivalcev in izboljšali dostopnost do delovnih mest in storitev.

S pripravo strategije se Ministrstvo za infrastrukturo in prostor ter Občina Škofja Loka navezujeta na aktivnosti oziroma pobude Evropske komisije. Ta je leta 2006 s Tematsko strategijo o urbanem okolju postavila mejnik na poti k izboljšanju trajnostnega urbanega razvoja v Evropi s povezavo dveh sorodnih področij lokalne politike: okoljskega upravljanja ter načrtovanja mestnega prometa.

2.1. Cilj in namen CPS

Cilj Celostne prometne strategije je opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov trajnostne mobilnosti, katerih izvajanje bo Občini Škofja Loka prineslo:

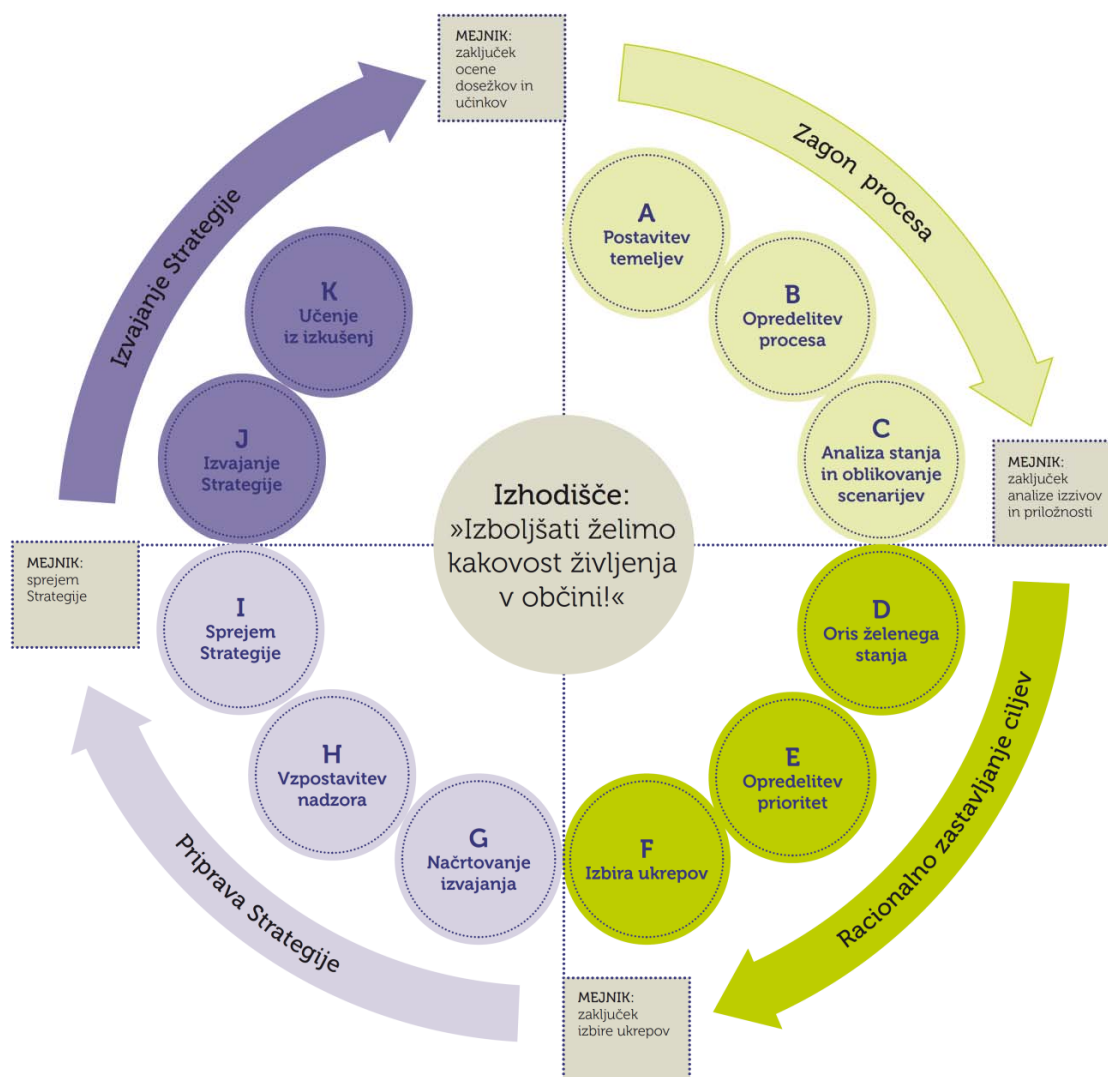
- trajnostno reševanje izzivov v prometu v splošno korist občank in občanov z enakopravno obravnavo vseh prometnih udeležencev (kolesarji, pešci, potniki, vozniki, idr.);
- zmanjšanje negativnih učinkov prometa na zdravje in izboljšanje prometne varnosti ljudi z dvigom osveščenosti za trajnostno obnašanje;
- privlačnejše javne površine, ki pripomorejo k večji povezanosti ljudi;
- izboljšano podobo občine;
- dodatno spodbudo razvoju na področju turizma, nepremičnin in konkurenčnosti podjetij;
- možnost kandidature za nepovratna evropska sredstva za realizacijo celostne prometne strategije;
- izboljšanje kakovosti bivanja zdajšnje in prihodnjih generacij.

2.2. Proces in vsebina priprave CPS

CPS je dokument, za katerega obstajajo zavezujoče smernice za izdelavo, izdelane na evropski ravni (Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan), Slovenija pa jih je privzela, prilagodila in izdala v publikaciji Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012).

Priprava Celostne prometne strategije sledi fazam in korakom, opredeljenih v Smernicah. Poleg trajnostnega in celovitega pristopa novost pri pripravi skladno s Smernicami predstavlja participativni pristop, ki vključuje tako strokovno kot splošno javnost v vseh fazah načrtovalskega procesa.

Vsebina dokumenta temelji na minimalnih standardih iz javnega razpisa za sofinanciranje Celostnih prometnih strategij v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (Ministrstvo za infrastrukturo, 2015) in dodatnih zahtevah Občine Škofja Loka.



Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012)

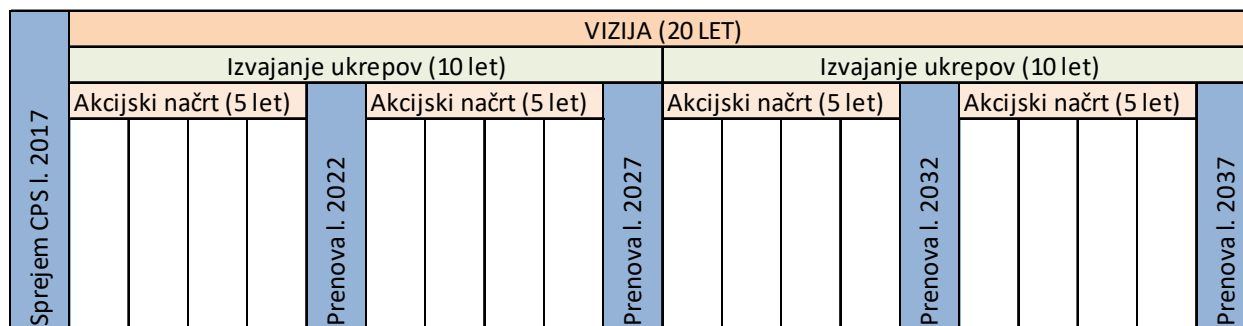
2.3. Območje urejanja

Strategija se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne Občine Škofja Loka.

Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev Občine Škofja Loka, katerim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Občine, strategija upošteva tudi blagovne in regionalne prometne tokove ter vplive sosednjih občin in mest.

2.4. Časovni kontekst dokumenta

Dokument je nastajal od junija 2016 do maja 2017, ko je predlog Strategije javno razgrnjen na občinski spletni strani in predstavljen Občinskemu svetu Občine Škofja Loka. Proces priprave dokumenta se bo končal s sprejemom na Občinskem svetu v dvofaznem postopku junija 2017. Kot izhodišče CPS postavlja dolgoročno dvajsetletno vizijo razvoja prometa do leta 2037. Cilji in ciljne vrednosti strategije ter ukrepi za njihovo doseganje so opredeljeni srednjeročno. Podrobnejši akcijski načrt ima 5-letni domet z obdobjem do konca leta 2022. Po petih letih je predvidena prenova strategije. Še pogostejše so aktivnosti spremljanja učinkov izvajanja ukrepov (vsakoletno) in revizija dokumenta (vsaki 2 leti).



Slika 2: Časovni načrt izvajanja CPS

3. STRATEŠKI IZZIVI

Kljub številnim ukrepom, v zadnjih letih izvedenim v Občini Škofja Loka, smo prepoznali številne strateške izzive, vezane na področje prometa in mobilnosti.

3.1. Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti

Iz analize stanja je ugotovljeno, da v Občini Škofja Loka največji delež prebivalcev svoje vsakodnevne poti opravlja z osebnim avtomobilom, v katerem se uporabniki večinoma prevažajo sami. Osebni avto se uporablja tudi v primerih, ko so poti kratke in bi jih bilo mogoče opraviti peš ali s kolesom. Na uporabo osebnih vozil ima vpliv tudi stopnja motorizacije, ki v občini znaša 508 osebnih vozil na 1000 prebivalcev. Navedeno posledično povzroča rast motornega prometa v občini.

Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo zmanjšala uporabo motornih vozil in hkrati omogočala ekonomski, družbeni in gospodarski razvoj.

3.2. Staranje prebivalstva

Leta 2016 je imela Občina Škofja Loka okrog 23.000 prebivalcev (11.250 moških in 11.677 žensk). Povprečna starost občanov je 41,0 let in je nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (42,4 let), se pa povečuje hitreje kot v Sloveniji. Pričakuje se, da se bo v naslednjih 20-ih letih število prebivalcev Občine Škofja Loka, starejših od 65 let, povečalo za skoraj 50 odstotkov.

Zaradi trenda staranja družbe se bodo spreminjale tudi potrebe po mobilnosti. Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo na širšem območju omogočala mobilnost starejših.

3.3. Gospodarski razvoj

V Občini Škofja Loka je 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. Prevladujejo delovna mesta v industriji, katera za svoje delovanje potrebuje tudi učinkovit tovorni promet. Z razvojem podjetij in večanjem števila delovnih mest je pričakovati tudi večje število delovnih migracij in še večji obseg tovarnega prometa.

Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo omogočala gospodarski razvoj ob minimalnih obremenitvah okolja in družbe.

3.4. Razvoj turizma in oživljanje starega mestnega jedra

Škofja Loka ima najboljše ohranjeno staro mestno jedro v Sloveniji. Od srednjega veka dalje mestno jedro sestavljata dva trga: Mestni trg ali Plac in Lontrg ali Spodnji trg, nad katerima še danes stoji Spodnji grad, ki so ga zgradili freisinški škofje. Prvič je bil omenjen leta 1202. Občina si za ureditev in oživitev starega mestnega jedra kot velikega turističnega potenciala zavzema že vrsto let.

Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo zadovoljila potrebe občanov, razvoja turizma in kulture ter trgovskih in drugih poslovnih dejavnosti na tem območju.

3.5. Prometno načrtovanje ni celostno

Trajnostni razvoj je Občina Škofja Loka že vključila v večino ključnih strateških dokumentov. Kljub trajnostnim načelom pa zaradi predvsem procesnih in organizacijskih ovir načrtovanje prometa ni celostno.

Izziv predstavlja vzpostavitev sistemskih, upravnih in tehničnih pogojev za usklajenost med različnimi področji načrtovanja.

3.6. Kakovost življenja lahko izboljšamo

Kakovost bivanja sestavlja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno vlogo urejenost prostora in prometnega sistema, saj sta z njima definirana dostopnost in mobilnost. Škofjeločani smo se zavzeli za višjo kakovost bivanja že s sprejetjem Strategije 2025+, saj želimo povečati privlačnost in kakovost urbanega dela Škofja Loke in ostalih naselij za bivanje, obiskovanje in druženje. Želimo izkoristiti tudi prednosti ohranjene narave in njene biodiverzitete za promocijo zdravega življenjskega sloga, še posebej lokalne samooskrbe in gibanja v naravi. Občina se bo v naslednjih letih prednostno usmerila tudi v urejanje športno rekreacijskih parkov in poti v naravi.

Izziv predstavlja celostna prometna ureditev, ki bo izboljšala kakovost življenja v Občini Škofja Loka.

4. STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

Med oblikovanjem Celostne prometne strategije smo v Občini Škofja Loka prepoznali nekatere pomembne priložnosti.

4.1. Pripravljenost na spremembe

Željo po spremembi prometa in mobilnosti v Občini Škofja Loka so občani izrazili tako v anketi kot na javnih razpravah in delavnicah, kjer je večji delež prebivalcev pri celostnem načrtovanju prometa izrazil željo po večji vlogi trajnostnih oblik mobilnosti, predvsem urejanja javnega, kolesarskega in peš prometa, s poudarkom na ureditvi za vse uporabnike in na povečanju prometne varnosti.

Pripravljenost širše javnosti na spremembe predstavlja ključno strateško priložnost Občine Škofja Loka.

4.2. Potencial hoje in kolesarjenja

Občina po površini obsega 146 km² in spada med večje občine v Sloveniji. Mesto Škofja Loka pa z nekaj manj kot 5 km² površine spada med manjša mesta, zato je veliko dejavnosti dostopnih na krajših razdaljah. V 15 minutah je peš dostopno skoraj celotno mesto Škofja Loka, s kolesom pa je znotraj 15 minut dostopen velik del občine oz. večina občine znotraj 30 minut.

Zaradi geografskih značilnosti in privlačnega okolja ima Občina Škofja Loka velik potencial in priložnost za razvoj vsakodnevnega pešačenja in kolesarjenja.

4.3. Potencial javnega potniškega prometa in železnice

V Občini Škofja Loka je vzpostavljene veliko infrastrukture za izvajanje javnega potniškega prometa, vključno z železnico. Ponudbo javnega potniškega prometa v občini sestavlja mestni, medkrajevni in železniški potniški promet, ki pa je premalo izkoriščen. Neposredna prostorska dostopnost (do 500 m) do javnega prometa je boljša od povprečja Slovenije.

Priložnost se kaže v boljši izrabi obstoječe in nadgrajene ponudbe javnega potniškega prometa ter v njegovi integraciji in uvedbi enotne vozovnice, ki sta že v teku.

4.4. Dokončanje obvoznih in povezovalnih cest

Občina Škofja Loka leži v osrednjem delu Slovenije. Mesto Škofja Loka predstavlja pomembno prometno središče, ki povezuje Selško in Poljansko dolino naprej proti Primorski. Občina se sooča s prometnimi zastoji in preobremenjeno obstoječo cestno mrežo v mestu. Načrtovana gradnja obvoznic (severna obvoznica) bo imela s preusmeritvijo tranzitnega prometa neposredne vplive na zmanjšanje prometnih zastojev. Z izgradnjo povezovalnih cest (Trata – Meja, 4. razvojna os) se bo izboljšala povezava do glavnih prometnic in avtoceste.

Z dokončanjem obvoznih in povezovalnih cest bodo vzpostavljeni pogoji za uvedbo koridorjev za vodenje tovornega prometa.

4.5. Učinkovitejša poraba sredstev

Izkušnje kažejo, da vlaganja v trajnostno mobilnost prinašajo ekonomske koristi in tako pomenijo strateško priložnost občine za učinkovitejšo porabo sredstev.

4.6. Dostop do evropskih sredstev in znanja

Intenzivno ukvarjanje s trajnostnim prometom v EU nam omogoča enostaven dostop do sredstev, znanj, informacij in izmenjave izkušenj. Celostna prometna strategija in potrjen akcijski načrt za njeno izvedbo sta pogoj za kandidaturo občine na razpisih za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020.

Priložnost vidimo v sofinanciranju izvedbe ukrepov celostne prometne strategije s strani EU.

4.7. Sodelovanje z drugimi občinami

Pri trajnostnem prometnem načrtovanju in izvajanju Strategije želimo izkoristiti možnosti regijskega sodelovanja, še posebej s sosednjimi občinami: Železniki, Gorenja vas – Poljane, Dobrova – Polhov Gradec, Medvode in Kranj, od katerih celostno prometno strategijo izdelujejo občine Železniki, Medvode in Kranj. Potencial sodelovanja je prepoznan predvsem na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav ter večjih državnih investicij.

5. PROMETNA VIZIJA

Ena temeljnih osnov Celostne prometne strategije je priprava vizije prometa, ki stremi k trajnostni mobilnosti. Vizija v kratki obliki jasno definira želeno stanje v prihodnosti in tako začrta smer dolgoročnega razvoja. Ker smo želeli promet umestiti v širši družbeni kontekst s poudarkom na kvalitetnem urbanem razvoju, je priprava vizije Občine Škofja Loka izhajala iz vprašanja *'V kakšni občini želimo bivati?'* in je temeljila na intenzivnem vključevanju javnosti in članov širše delovne skupine CPS. Upoštevali smo vrednote zdravja, varnosti udeležencev, varstva okolja, socialne vključenosti in pravičnosti in potrebe vseh občanov, obiskovalcev in gospodarstva ter jih vključili v vseh pet stebrov CPS. Ugotovili smo, da si želimo bivati v občini, kjer:

- bo bivalno okolje celovito urejeno in vizualno privlačno, zaradi pametne organizacije prometa v prostoru pa se bodo zmanjšali škodljivi izpusti plinov in emisije hrupa v naseljih. Tako se bo podoba in prepoznavnost občine v širšem prostoru dodatno izboljšala. Poseben poudarek bo dan ranljivejšim skupinam v prometu: otrokom, upokojujencem, pešcem, kolesarjem in gibalno ter senzorno oviranim, katerim bo, s kombinacijo premišljenih ukrepov, infrastrukturnih posegov in naložb v opremo, izboljšana prometna varnost, dostopnost in udobnost potovanja.
- bodo peš in kolesarske poti med seboj optimalno povezane v učinkovito mobilno mrežo s poudarkom na varnem in udobnem poteku v prostoru. Skupaj s sodobno in vizualno privlačno opremo, ustrezno osvetlitvijo, enotnimi in jasnimi označbami, urejenimi prestopnimi točkami, okrasnim rastjem ter premišljenim potekom v prostoru ob kulturnih in naravnih znamenitostih bodo postale ne samo poti, temveč tudi prostor srečevanj, turističnih vedut, sprehodov in razmišljanj, ki bodo poti lahko nadgradili v bivalni in turistični presežek.
- bo vpeljan integriran javni prevoz, ki bo dodatno povezal mestne in primestne, avtobusne in železniške linije, uskladi vozne rede in frekvence prevozov, prilagodil vozni park in uvajal ekološko varčnejša vozila. Z ureditvijo drugega tira železnice in uvedbo taktnih vozniš redov bo železnica postala hrbtenica razvoja primestnega javnega prevoza. Vzpostavljene bodo prestopne točke med različnimi oblikami prevozov, ki bodo glede na potrebe uporabnikov ustrezno opremljene s kolesarnicami, sistemi za izposajo koles, informacijskimi portali, ipd.
- bo izvedba ukrepov skupaj s programi izobraževanja spodbudila osveščenost prebivalcev o uporabi okolju in ljudem prijaznejših, avtomobilu alternativnih, oblik mobilnosti. Mirujoč promet bo celostno urejen s sistemom opremljenih parkirišč, ki bodo označena z ustrezno signalizacijo, z objavo sheme mirujočega prometa z vodenjem do parkirišč in s sprotnimi informacijami o zasedenosti parkirišč s pomočjo spletnega portala in mobilne aplikacije.
- se bo tovorni promet v največji možni meri preusmeril na železnico, vodenje tranzitnega cestnega prometa pa bo preusmerjeno na nove obvozne in povezovalne ceste. Vodenje tovornega cestnega prometa do industrijskih delov mesta bo urejeno izven bivalnih območij, dostava v staro mestno jedro bo ustrezno regulirana.

Ob vsem tem se bo zasledovalo in upoštevalo sodobne trende razvoja prometnih rešitev, opreme, tehnologije in inovacij prevoznih sredstev. Tovrstna spoznanja se bo premišljeno in ustrezno integriralo v lokalno okolje. Uresničitev navedenih ciljev predstavlja priložnost občine za dodaten gospodarski, urbanistični, turistični in ekološko trajnostni tehnološki razvoj.

Prometna vizija Občine Škofja Loka »Mobilna Loka« se glasi:

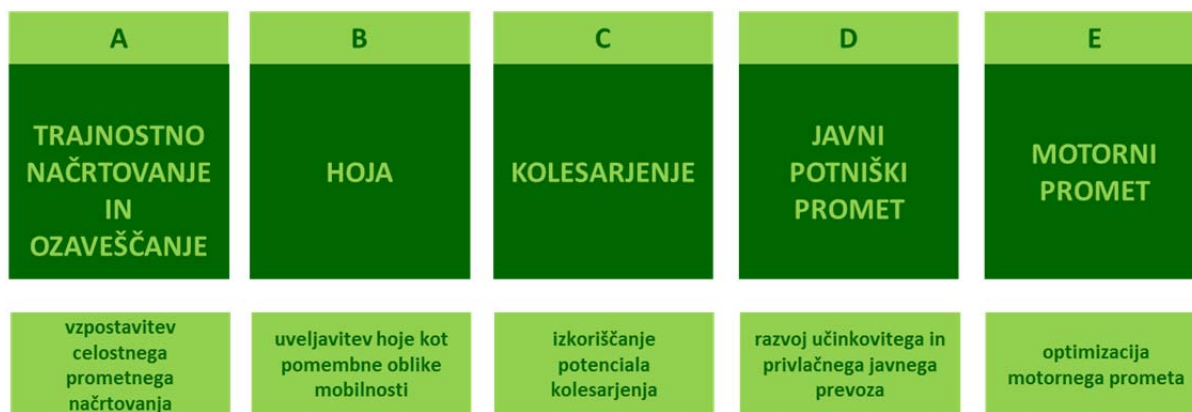
S celostno ureditvijo in organizacijo prometa po načelih trajnostne mobilnosti bo občina Škofja Loka nadgradila svojo bogato kulturno in naravno dediščino. Prebivalcem in obiskovalcem bo vzpostavila bolj zdravo in prijaznejše okolje bivanja, izboljšali se bosta tako dostopnost kot prometna varnost vseh udeležencev v prometu. Z dobro dostopnostjo do turističnih in gospodarskih območij se bo lokalna identiteta še okrepila in bo nudila priložnosti za nove družbene in gospodarske dejavnosti.

Za uresničitev zastavljene prometne vizije smo opredelili naslednje strateške cilje:

- spodbujati in nadgrajevati trajnostno mobilnost ter izkoristiti potencialne hoje in kolesarjenja,
- uravnotežiti dostopnost (za vse uporabnike) in potovalne navade,
- minimizirati število žrtev in poškodovanih v prometnih nesrečah,
- zagotoviti kakovostno življenje zadovoljnih prebivalcev v občini, ki je:
 - sodobna, urejena in trajnostno naravnana in ki spoštuje okolje ter skrbi za sožitje mesta in podeželja,
 - občina z zdravim, uspešnim in tehnološko naprednim gospodarstvom, ki temelji na kakovostnem tehničnem znanju ljudi in naprednih šolah,
 - prostor z visoko kulturo bivanja in kakovostno ponudbo javnih storitev za občane vseh starosti, s privlačnim srednjeveškim mestom in živahnim turističnim utripom.

6. 5 STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

Celostna prometna strategija Občine Škofja Loka opredeljuje pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini, imenovanih tudi strateški stebri uspešne prihodnosti Občine Škofja Loka. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev.



Slika 3: Stebri celostne prometne strategije Občine Škofja Loka

7. STEBER A: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Vzpostavitev celostnega načrtovanja prometa je osnova prometne strategije, ki podaja okvir in izhodišča ostalim strateškim stebrom in iz njih izhajajočih ukrepov. Trajnostni razvoj za izboljšanje kakovosti bivanja je Občina Škofja Loka že vključila v večino ključnih strateških dokumentov. Vzpostavitev celostnega načrtovanja prometa kot temelja za pripravo in izvajanje celostne prometne strategije (in ostalih strateških dokumentov občine) pa bo z vključitvijo in povezavo vseh obravnavanih strateških stebrov (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet) predstavljala osnovo za izboljšanje sistemskih, upravnih, tehničnih in finančnih pogojev uspešnega in učinkovitega upravljanja prometa in mobilnosti.

7.1. Dosežki in izzivi

Občina Škofja Loka ima več oddelkov in služb, ki so zadolženi za prometno infrastrukturo, gospodarske javne službe ter okolje in prostor. Oddelki so med seboj slabše povezani in koordinirani, tako procesno kot organizacijsko, kar predstavlja oviro pri celostnem prometnem načrtovanju, kljub trajnostno usmerjenim planom. Procesne in organizacijske ovire se odražajo tudi pri izvedbi določenih projektov.

Načrtovalske prakse, ki se v zadnjem obdobju uveljavljajo v Občini Škofja Loka, so v skladu z usmeritvijo trajnostnega načrtovanja. Načelo trajnostnega razvoja je zajeto tako v leta 2012 sprejetem Lokalnem energetskega konceptu občine Škofja Loka kot v leta 2014 sprejeti Strategiji razvoja občine Škofja Loka 2025+, Občinskem prostorskem načrtu Občine Škofja Loka in Programu varstva okolja za zrak občine Škofja Loka.

Občina redno izvaja promocijske akcije na temo trajnostne mobilnosti, od leta 2011 redno sodeluje v Evropskem tednu mobilnosti in izvaja akcijo Loško je ekološko.

7.2. Cilji

Tabela 1: Cilji in ciljne vrednosti za vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Sprejeti in izvajati CPS	Sprejet/revidiran/prenovljen CPS	CPS Občine Škofja Loka se sprejme l. 2017 kot osnovni dokument načrtovanja in urejanja prometa; dokument se revidira vsaki dve leti in prenavlja vsakih pet let
Sprejeti občinski proračun, ki bo uravnotežil sredstva med prometnimi sistemi	Delež sredstev v proračunu po posameznih potovalnih načinih	Od l. 2018 naprej so sredstva v proračunu uravnotežena po posameznih prometnih podsistemih (investicije v infrastrukturo, redno vzdrževanje in mehke ukrepe)
Izboljšati načrtovalske prakse prometa in prostora v smeri celostnega in trajnostnega načrtovanja	Integriran pristop Občine k planiranju	Integriran/celosten pristop Občine ŠL k izdelavi in izvajanju strateških dokumentov od l. 2017
Vključevati se v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti	Število prijav na evropske projekte	Občina se od l. 2017 redno prijavlja na evropske projekte trajnostne mobilnosti
Vključevati javnost v proces načrtovanja in odločanja	Število promocijskih akcij na temo trajnostne mobilnosti	Nadaljevanje sodelovanja na ETM in poleg tega izvedena vsaj ena promocijska akcija v smeri trajnostne mobilnosti
	Sodelovanje javnosti v procesih planiranja	Nadaljevanje zagotavljanja transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti (strokovne in splošne, večjih generatorjev prometa).
	Sistem spremljanja	Vzpostavitev sistema spremljanja pobud in predlogov občanov do l. 2018
Sistematično spremljati področje mobilnosti	Sistem spremljanja	Vzpostavitev sistema za spremljanje števila, navad in zadovoljstva uporabnikov od l. 2017.
	Sistem spremljanja	Vzpostavitev sistema za spremljanje kakovosti infrastrukture najkasneje do l. 2025
	Sistem spremljanja	Vzpostavitev sistema za spremljanje kakovosti zraka in obremenjenosti s hrupom do l. 2020

7.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Škofja Loka predvideva na področju vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja naslednje ukrepe:

A1 Potrjena CPS

Sprejetje CPS Občine Škofja Loka v letu 2017 predstavlja začetek izvajanja strategije ter s tem začetek dolgoročnega procesa celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa. Na operativni ravni se bo dinamično upravljala prometni sistem in povpraševanje. Z izdelano in sprejeto strategijo ter potrjenim akcijskim načrtom si bo Občina Škofja Loka zagotovila potrebne pogoje za kandidaturo za Evropska sredstva.

A2 Revidirana in prenovljena CPS

Tekom procesa izvajanja strategije bomo redno spremljali kazalce in izvajali revizijo strategije na vsaki dve leti (leta 2019 in 2021) ter izvedli prenovo vsakih pet let (leta 2022).

A3 Sprejem proračuna s sredstvi, uravnoteženimi po posameznih prometnih podsistemih

Občina bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju prometa uravnotežena tako po vseh prometnih podsistemih oziroma stebrih kot po vrsti ukrepov (investicije v infrastrukturo, vzdrževanje in mehke ukrepe).

A4 Vzpostavitev sistema navzkrižnega sofinanciranja

Vzpostavljeno bo navzkrižno financiranje z uporabo prihodkov od parkirnin in kazni za financiranje trajnostnih ukrepov.

A5 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev o dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti in integracija vsebin mobilnosti v vse sektorske strategije

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava Občine Škofja Loka izvajala potrebne koordinacije ter se redno izobraževala. V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med vsemi sektorji, relevantnimi za načrtovanje prometa in mobilnosti, predvsem prostorskim in prometnim načrtovanjem.

A6 Spremljanje evropskih razpisov na temo trajnostne mobilnosti in prijavo

Uprava Občine Škofja Loka bo redno spremljala razpise za pridobivanje projektov in sredstev na temo trajnostne mobilnosti ter pripravljala dokumentacijo za prijavo.

A7 Sodelovanje na ETM, promocijske-izobraževalne-ozaveščevalne akcije za vse stebre

Vsako leto bomo v sklopu Evropskega tedna mobilnosti izvajali različne programe ter prirejali dogodke in promocijske akcije. V sodelovanju z drugimi subjekti bomo redno in sistematično izvajali promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne akcije za vse ciljne skupine prebivalstva.

A8 Redno obveščanje javnosti in vabila na javne razprave

Eden izmed ključnih ukrepov CPS je vzpostavitev sistema vključevanja javnosti, ki bo lahko s

pobudami sodelovala pri reševanju skupnih prometnih problemov. Prebivalstvo bo aktivno vključeno preko anket, delavnic in javnih razprav.

A9 Mobilnostni načrt za javno upravo

Občina Škofja Loka bo za občinsko upravo izdelala mobilnostni načrt. Mobilnostni načrt ureja predvsem mobilnost dnevni migracij zaposlenih na delo, lahko pa vključuje tudi upravljanje voznega parka podjetja, urejanje dostav in poslovna potovanja.

A10 Izdelava mobilnostnih načrtov za podjetja nad 100 zaposlenimi

Občina Škofja Loka bo redno spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov predvsem večjih generatorjev prometa (javni zavodi, šole, srednja in velika podjetja), s katerimi se bo celostno urejalo mobilnost.

A11 Sistem za spremljanja pobud in predlogov občanov

Za namen pridobivanja pobud in predlogov občanov bomo vzpostavili poseben sistem.

A12 Sistem za spremljanje števila, navad in zadovoljstva uporabnikov

V sklopu izvajanja in revizije strategije se bo spremljalo in vrednotilo ključne kvalitativne in kvantitativne kazalce prometa in mobilnosti v občini, zato bomo vzpostavili sistem za redno spremljanje in vrednotenje, ki bo postal osrednje orodje za spremljanje strategije. Podatki se bodo zbirali z različnimi metodami.

A13 Sistem za spremljanje kakovosti infrastrukture

Sistematično zbiranje in obdelava podatkov o prometni infrastrukturi je predpogoj za učinkovito upravljanje in vzdrževanje prometne infrastrukture ter omogoča dinamično upravljanje prometnega sistema in povpraševanja. Zato bomo vzpostavili sistem za spremljanje prometne infrastrukture in njene kakovosti, ki bo dopolnilno orodje za spremljanje strategije.

A14 Sistem za spremljanje kakovosti zraka in obremenjenosti s hrupom

Postopoma bomo vzpostavili merilno mrežo za spremljanje kakovosti zunanjega zraka in obremenjenosti s hrupom v občini. Vzpostavljen sistem monitoringa zraka in hrupa, ki bo del celovitega pristopa k urejanju problematike in izboljšanju kakovosti življenja v občini, bo dopolnilno orodje za spremljanje strategije.

A15 Poostritev nadzora

Dan bo večji poudarek na izvajanju nadzora in sankcij s strani redarskih in policijskih služb (npr. hitrost vozil, parkirana vozila, vožnja, teža, parkiranje in čakanje tovornih vozil, vožnja kolesarjev, prehajanja pešcev in kolesarjev preko prometnic in drugo).

A16 Dokumentacija

Za ukrepe in projekte izvajanja strategije bomo pripravljali različno dokumentacijo.

7.4. Akcijski načrt

Tabela 2: Akcijski načrt za vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
A1	Potrjena CPS	OŠL in zunanji izvajalec	28.800 €	OŠL, MzI						
A2	Revidirana in prenovljena CPS	OŠL in zunanji izvajalec	45.000 €	OŠL, MzI						
A3	Sprejem proračuna s sredstvi, uravnoteženimi po posameznih prometnih podsistemih (investicije v infrastrukturo, redno vzdrževanje in mehke ukrepe) (stebrih CPS)	OŠL	/	OŠL						
A4	Vzpostavitev sistema navzkrižnega sofinanciranja	OŠL	1.000 €	OŠL						
A5	Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev o dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti in integracija vsebin mobilnosti v vse sektorske strategije	OŠL in zunanji izvajalec	6.000 €	OŠL, MzI						
A6	Spremljanje evropskih razpisov na temo trajnostne mobilnosti in prijave	OŠL	6.000 €	OŠL						
A7	Sodelovanje na ETM, promocijske-izobraževalne-ozaveščevalne akcije za vse stebre	OŠL, javne ustanove, MzI, zunanji izvajalec	60.000 €	OŠL, javne ustanove, MzI						
A8	Redno obveščanje javnosti in vabila na javne razprave	OŠL	6.000 €	OŠL						
A9	Mobilnostni načrt za javno upravo	OŠL in zunanji izvajalec	6.000 €	OŠL						
A10	Izdelava mobilnostnih načrtov za podjetja nad 100 zaposlenimi (promocija)	podjetja	1.000 €	podjetja						
A11	Sistem za spremljanje pobud in predlogov občanov	OŠL in zunanji izvajalec	2.000 €	OŠL						
A12	Sistem za spremljanje števila, navad in zadovoljstva uporabnikov	OŠL in zunanji izvajalec	7.000 €	OŠL						
A13	Sistem za spremljanje kakovosti infrastrukture	OŠL in zunanji izvajalec	30.000 €	OŠL						
A14	Sistem za spremljanje kakovosti zraka in obremenjenosti s hrupom	OŠL in zunanji izvajalec	50.000 €	OŠL						
A15	Poostritev nadzora	OŠL, redarji, policija	/	OŠL, redarji, policija						
A16	Dokumentacija	OŠL	1.300.000 €	OŠL						

8. STEBER B: UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNE OBLIKE MOBILNOSTI

Hoja je najbolj naravno, dostopno, okolju prijazno in zdravo gibanje in je primerna (učinkovita) za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Je najbolj družabna oblika mobilnosti, saj omogoča neposredno interakcijo in komunikacijo ter zagotavlja svobodo in samostojnost, tudi otrokom in starejšim. Je osnovna oblika mobilnosti, saj predstavlja izhodiščni in zaključni del vsake poti, bodisi z avtomobilom, javnim prevozom ali kolesom. V primerjavi z ostali potovalnimi načini je prostorsko in infrastrukturno najmanj zahtevna. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v mestnih območjih kot je Škofja Loka. Zato predstavlja enega izmed nosilnih stebrov, na katerih bo vzpostavljena trajnostna mobilnost v občini.

8.1. Dosežki in izzivi

Mesto Škofja Loka z manj kot 5 km² površine spada med manjša mesta, zato je veliko dejavnosti dostopnih na krajših razdaljah. Kljub razgibanemu terenu z veliko klančinami je v 15 minutah peš dostopno skoraj celotno mesto Škofja Loka, zato je zelo primerno za pešačenje. V mestu je tudi veliko povezav (bližnjic in brvi), nedostopnih za druge prometne načine, ki so pomemben del infrastrukture oziroma javnega prostora. Veliko je tudi območij z umirjenim prometom. Osnovne šole so že tradicionalno vključene v program šolskih poti.

V zadnjih letih je bilo izvedenih več investicij, namenjenih izboljšanju pogojev za pešce, predvsem v mestu in ožji okolici. Z izgradnjo južne obvoznice so se vzpostavili pogoji ter nato uredile površine za pešce na območju starega del mesta. Čeprav je veliko infrastrukture za pešačenje dokaj dobro urejene, izgradnja omrežja ni zaključena.

V naseljih izven mesta, v pretežno ravninskem delu občine, so pločniki ob predvsem državnih cestah deloma že zgrajeni, še vedno pa obstaja precejšnja potreba in želja občanov po izgradnji novih. Med naselji in vasi praviloma ni peš površin.

Določeni prehodi za pešce so nevarni, saj so nepregledni, slabo osvetljeni, nahajajo se na križanjih z veliko prometa in previsokimi hitrostmi. Primanjkuje tudi urbane opreme in zelenih površin, ki bi hojo naredili prijetnejšo ter ustreznih označb za usmerjanje pešcev. Površine niso zvezno prilagojene gibalno in senzorno oviranim osebam.

Po podatkih ankete je s površinam za pešce zadovoljnih 50% prebivalcev, z varnostjo šolskih poti 40% ter s prilagojenostjo prometnih površin in opreme starejšim ter gibalno in senzorno oviranim osebam 20 % prebivalcev. Po podatkih ankete hodi peš na delo 6 %, po nakupih 12% ter po opravih 25 % prebivalcev.

V zadnjih letih petih letih se je prometna varnost pešcev zelo izboljšala, na kar so vplivali predvsem ukrepi umirjanja prometa. Število nesreč z njihovo udeležbo se je prepolovilo (4 nesreče v letu 2015).

Občani si želijo pešačiti, saj je 94 % respondentov ankete pripravljenih kratko pot do 1 km namesto z osebnim avtomobilom opraviti peš (vsaj občasno). Vendar pri tem zahtevajo izboljšanje pogojev za pešačenje.

8.2. Cilji

Tabela 3: Cilji in ciljne vrednosti za uveljavitev hoje kot pomembne oblike mobilnosti

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Vzpostaviti sklenjene, varne in udobne peš povezave v Škofja Loka in drugih naseljih	Dolžina novih peš povezav	Vzpostavljeno celovito omrežje peš povezav v mestu in naseljih občine Škofja Loka do l. 2030
	Število zasajenih dreves in urbane opreme	Povečana privlačnost - urbana oprema (klopce, pitniki,...) in ozelenjene ključne obstoječe peš povezave do l. 2025
Prilagoditi peš infrastrukturo vsem udeležencem v prometu, predvsem ranljivejšim skupinam	Število lokacij z vsem uporabnikom prilagojeno peš infrastrukturo	Prilagojene obstoječe peš povezave vsem uporabnikom (predvsem otrokom in gibalno ter senzorno oviranim ter predvsem v ožjem mestnem središču) do l. 2025
Izboljšati informiranost glede peš površin	Delež poti z ustrežno signalizacijo	Celovito označene obstoječe peš površine (horizontalna in vertikalna signalizacija) v mestu in naseljih občine Škofja Loka do l. 2020
	Sistem informiranja	Vzpostavljen sistem informiranja, prilagojen predvsem šolarjem ter gibalno in senzorno oviranim, do l. 2020
Povečati delež hoje pri mestnih potovanjih	Delež opravljenih kratkih poti peš (štetje na ključnih presekih)	Povečanje deleža opravljenih kratkih poti peš v mestu za 10% do leta 2022
Zmanjšati število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah	Število nesreč s poškodovanimi pešci	Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50% do l. 2022

8.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Škofja Loka predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

B1 Sistematično odpravljanje nevarnih mest za pešce (predvsem na šolskih poteh in za gibalno in senzorno ovirane)

Pomemben ukrep za izboljšanje pogojev za pešačenje je tudi sistematično odpravljanje pomanjkljivosti v infrastrukturi za pešce ter zmanjševanje števila nevarnih mest. Na podlagi vzpostavitve sistema za spremljanje kakovosti infrastrukture in sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov bomo pomanjkljivosti in nevarna mesta na infrastrukturi redno odpravljali, tako da bodo uporabna in varna za vse uporabnike (otroci, starejši, gibalno in senzorno ovirani, osebe z otroškimi vozički).

B2 Ureditev in označitev šolskih poti

Občina Škofja Loka že ima vzpostavljen sistem šolskih poti. Šolske poti se bo stalno nadgrajevalo, izvajali bomo načrte za njihovo ureditev in označitev.

B3 Prilagoditev infrastrukture in opreme vsem udeležencem v prometu, predvsem ranljivejšim skupinam

Vsem udeležencem v prometu bomo prilagodili obstoječo infrastrukturo in opremo, tako da bo uporabna tudi za otroke, starejše, gibalno in senzorno ovirane ter osebe z otroškimi vozički. V sklopu tega ukrepa se bodo prilagajali tudi prehodi za pešce, stopnice, klančine in rampe, odpravljale se bodo ovire ter dostopi do javnih točk. Ureditev bomo izvajali fazno.

B4 Nadgradnja sistema rednega vzdrževanja peš površin

Občina bo nadgradila sistem rednega vzdrževanja peš površin in ga povezala s sistemom za spremljanje kakovosti infrastrukture. Za redno vzdrževanje bo zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva.

B5 Ureditev površin za pešce z urbano opremo in ozelenitev pešpoti ter javna razsvetljava

Privlačne površine za pešce so pomemben dejavnik pogojev za pešačenje. V ta namen bomo površine za pešce uredili z ustreznimi materiali, opremili z manjkajočo urbano opremo (mesta za počitek, koši za smeti, pitniki, tematske karte), zasadili več zelenja in izboljšali osvetlitev površin.

B6 Gradnja (dopolnitev) manjkajočih površin za pešce in razširitev omrežja pešpoti

Čeprav je infrastruktura za pešačenje v občini dokaj dobro razvita, je potrebno omrežje pešpoti sistematično nadgrajevati. V prvi fazi bomo dogradili predvsem manjkajoče odseke, da bomo vzpostavili celovit in povezan sistem pešpoti. V nadaljnjih fazah bomo postopno izvajali razširitev omrežja pešpoti, tako znotraj naselij kot tudi med določenimi naselji v občini. Pešpoti bodo neposredne, varne ter prijetne in privlačne za hojo, celostno urejene in opremljene ter prilagojene vsem uporabnikom.

B7 Celovita označitev peš površin (horizontalna in vertikalna signalizacija, vključno z vodenjem)

Celovita označitev peš površin z vertikalno in horizontalno signalizacijo je ključen element ustrezne infrastrukture za pešce, s katero se izboljšata predvsem orientacija in varnost pešcev ter ostalih uporabnikov. Označitev bo vključevala tudi časovno dostopnost pomembnejših lokacij, mesta za počitek ter tematske in turistične vsebine. Za povečanje privlačnosti in prepoznavnosti pešačenje bomo vzpostavili dodatne promocijske oznake, kot so odtisi stopinj, slogani, ipd.. Označbe bodo usklajene z oznakami ostalih prometnih podsistemov.

B8 Vzpostavitev sistema informiranja, predvsem za šolarje (šolske poti) ter gibalno in senzorno ovirane

Ob dejstvu, da najkrajša povezava ni vedno tudi najvarnejša povezava, bomo izdelali celovit sistem informiranja, ki bo uporabnikom na enem mestu omogočal pregled peš povezav, tako osnovnih za vsakodnevne poti, kot tudi poti za rekreacijske in turistične namene. Glede na to, da se pogoji za mobilnost med različnimi deležniki razlikujejo, bo velik poudarek na povezavah, ki so namenjene šolarjem ter gibalno in senzorno oviranim osebam, zato bodo prikazane tudi dodatne vsebine in informacije, ki jih potrebujejo posamezne skupine deležnikov (npr. klančine). Prikazana bodo tudi mesta za počitek, pitniki, sanitarije ter tematske in turistične vsebine. Izdajali bomo tudi informativne zloženke in brošure, informacijske in tematske karte z opisi, postavili bomo smerokaze in table.

8.4. Akcijski načrt

Tabela 4: Akcijski načrt za uveljavitev hoje kot pomembne oblike mobilnosti

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
B1	Sistematično odpravljanje nevarnih mest za pešce (predvsem na šolskih poteh in za gibalno in senzorno ovirane)	OŠL	120.000 €	OŠL						
B2	Ureditev in označitev šolskih poti	OŠL	12.000 €	OŠL						
B3	Prilagoditev infrastrukture in opreme vsem udeležencem v prometu, predvsem ranljivejšim skupinam	OŠL	30.000 €	OŠL						
B4	Nadgradnja sistema rednega vzdrževanja peš površin	OŠL	59.000 €	OŠL						
B5	Ureditev površin za pešce z urbano opremo in ozelenitev pešpoti ter javna razsvetljava	OŠL	142.200 €	OŠL						
B6	Gradnja (dopolnitev) manjkajočih površin za pešce in razširitev omrežja pešpoti	OŠL	221.000 €	OŠL						
B7	Celovita označitev peš površin (horizontalna in vertikalna signalizacija, vključno z vodenjem)	OŠL	14.000 €	OŠL						
B8	Vzpostavitev sistema informiranja, predvsem za šolarje (šolske poti) ter gibalno in senzorno ovirane	OŠL in zunanji izvajalec	6.000 €	OŠL						

9. STEBER C: IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA

Kolesarjenje je najučinkovitejši način prevoza za premagovanje kratkih in srednje dolgih razdalj. V urbanih območjih omogoča tudi najhitrejše premagovanje krajši razdalj. Je poceni, ne zaseda veliko prostora in prometne infrastrukture ter je okolju prijazno, saj ne onesnažuje zraka in ne povzroča hrupa. Hkrati vsakodnevno kolesarjenje ugodno vpliva na zdravje ter posredno zmanjšuje porabo fosilnih goriv in težave s parkiranjem. Kolesarjenje sicer zahteva spretnost in vzdržljivost kolesarja, ima daljše potovalne čase na srednjih in dolgih razdaljah, povzroča izpostavljenost vremenskim pogojem ter je omejeno pri premagovanju vzponov ter prevažanju potnikov in tovora. Kljub temu se je zaradi pozitivnega vpliva na kakovost bivanja kolesarjenje v mnogih evropskih mestih uveljavilo kot ugleden, učinkovit in enakovreden način opravljanja vsakodnevnih poti.

Zaradi geografskih značilnosti (velikost občine, razpršena poselitev, kratke razdalje, privlačno okolje) ima Občina Škofja Loka velik potencial za razvoj vsakodnevnega kolesarskega prometa.

9.1. Dosežki in izzivi

Kljub ugodnim geografskim značilnostim potencial kolesarjenja še ni izkoriščen. Kolesarska infrastruktura v občini je le delno zgrajena in ne omogoča varnega in udobnega kolesarjenja. Kolesarske povezave med naselji večinoma potekajo po cestah skupaj z ostalim prometom (tudi sharrow). Več površin, ki so namenjene kolesarjem, je v mestu in bližnji okolici, vendar površine v večini primerov niso sklenjene in zaključene.

Posebej problematično je pomanjkanje ustreznih označb glede ureditve in vodenja kolesarskega prometa (vertikalna in horizontalna signalizacija), kar otežuje orientacijo in varnost kolesarjev. Slaba je tudi vzdrževanost posameznih odsekov kolesarske infrastrukture.

Z vidika ostale kolesarske infrastrukture je prisotno pomanjkanje urbane opreme ter parkirnih mest za kolesa in kolesarnic. Neustrezni pogoji za parkiranje koles so prisotni tudi v bližini avtobusnih ter železniških postaj in postajališč, zaradi česar so pogoji za intermodalnost slabi.

Prometna varnost kolesarjev je precej zaskrbljujoča, saj se število prometnih nesreč z njihovo udeležbo povečuje. V zadnjih petih letih je bilo povprečno 14 nesreč na leto. Največ med njimi jih je utrpelo lažje telesne poškodbe.

Nezadovoljstvo s pogoji za kolesarjenje so občani izrazili tudi v anketi, kjer je 49 % respondentov izrazilo nezadovoljstvo s kolesarskimi povezavami ter 48% z urejenostjo in varnostjo parkirišč za kolesa. To se odraža tudi v manjšem deležu poti, opravljenih s kolesom (5% na delo).

Uporabniki zato kolesarjenja dostikrat ne vidijo kot primerne alternative motornemu prometu.

Za povečanje deleža kolesarjev v prometu so potrebni večplastni ukrepi. Izboljšati je treba stanje kolesarske infrastrukture, predvsem v smeri zaključevanja manjkajočih odsekov ter širitve omrežja občinskih in medobčinskih kolesarskih povezav, ki bodo povezane, neposredne, udobne, varne in privlačne za kolesarjenje. Zaradi dokaj razgibane konfiguracije terena je smiselno kolesarjenje spodbujati predvsem v nižinskem delu ter v smeri Poljsanske in Selške doline ter Kranja in Medvod, kjer je tudi največ prebivalcev in družbenih dejavnosti. Hriboviti deli pa so s slikovito pokrajino atraktivni za rekreativno kolesarjenje, kar lahko postane ena od konkurenčnih prednosti pri razvoju turizma.

Željo po spremembah so izrazili tudi občani, saj je 88 % respondentov ankete pripravljenih prevoz z osebnim avtomobilom v naselju ali do bližnjih središč nadomestiti s kolesom (vsaj občasno).

9.2. Cilji

Tabela 5: Cilji in ciljne vrednosti za izkoriščanje potenciala kolesarjenja

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Vzpostaviti zvezno omrežje kolesarskih površin	Dolžina novih kolesarskih povezav	Vzpostavljeno celovito omrežje kolesarskih povezav v Škofja Loka, do drugih naselij v občini in v njih do l. 2030
	Število zasajenih dreves in urbane opreme	Povečana privlačnost - urbana oprema (klopce, pitniki,...) in ozelenjene ključne obstoječe kolesarske povezave do l. 2025
Zagotoviti možnost izposoje in parkiranja koles	Delež javnih zgradb s parkirišči za kolesa	Postavljena parkirišča za kolesa ob javnih zgradbah do leta 2020
	Sistem za izposajo koles	Vzpostavljen sistem za izposajo koles do leta 2018
Izboljšati informiranost glede kolesarskih površin	Delež poti z ustrežno signalizacijo	Celovito označene obstoječe kolesarske površine (horizontalna in vertikalna signalizacija) v občini Škofja Loka do l. 2020
	Sistem informiranja	Vzpostavljen sistem informiranja, prilagojen vsem uporabnikom (portal, brošure, zemljevidi, informacijske table na ključnih lokacijah) do l. 2020
Povečati delež kolesarjev pri mestnih potovanjih	Delež opravljenih kratkih poti s kolesom (štetje na ključnih presekih)	Povečanje deleža opravljenih kratkih poti s kolesom za 20% do leta 2022
Zmanjšati število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah	Število nesreč s poškodovanimi kolesarji	Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50% do l. 2022

9.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Škofja Loka predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

C1 Sistematično odpravljanje nevarnih mest za kolesarje

Pomemben ukrep za izboljšanje kakovosti kolesarske infrastrukture je tudi sistematično odpravljanje pomanjkljivosti v kolesarskem omrežju ter zmanjševanje števila nevarnih mest. Na podlagi vzpostavitve sistema za spremljanje kakovosti infrastrukture in sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov, bomo pomanjkljivosti in nevarna mesta na kolesarskem omrežju redno odpravljali.

C2 Izgradnja kolesarskih stojal ob javnih zgradbah

Primerna parkirna mesta za kolesa so pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje. Omogočati morajo varno (zaščita pred krajo in vandalizmom) in udobno parkiranje koles, tako za krajši kot daljši čas. Zelo pomembna je tudi bližina parkirnega mesta, zato bomo ob javnih zgradbah in pomembnejših lokacijah v občini vzpostavili mesta za parkiranje koles, predvsem kolesarska stojala, ki jih je možno vzpostaviti na enostaven in cenovno ugodnejši način. Zagotovljeno varno parkiranje koles omogoča tudi uporabo bolj kvalitetnih koles, ki so bolj udobna, in tako razširja krog uporabnikov.

C3 Izgradnja kolesarskih stojal ob postajah/postajališčih

Ob postajah in pomembnejših postajališčih ter prestopnih točkah bomo postavili kolesarska stojala za varno parkiranje koles (za daljši čas) ter s tem vzpostavili pogoje za intermodalnost. S tem ukrepom bomo še dodatno povečali privlačnost uporabe tako koles kot javnega potniškega prometa.

C4 Nadgradnja sistema rednega vzdrževanja kolesarskih površin

Občina bo nadgradila sistem rednega vzdrževanja kolesarskih površin in ga povezala s sistemom za spremljanje kakovosti infrastrukture. Za redno vzdrževanje bo zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva.

C5 Ureditev kolesarskih površin z urbano opremo in ozelenitev ter javna razsvetljava

Za kolesarsko omrežje ne zadošča le, da je varno, udobno, povezano in neposredno vodeno, temveč mora biti tudi privlačno. V ta namen bomo kolesarske površine opremili z manjkajočo urbano opremo (mesta za počitek in parkiranje koles, stojala za samopopravilo koles, pitniki, tematske karte), zasadili več zelenja in izboljšali njihovo osvetlitev. Na izbranih lokacijah bomo postavili tudi kolesarske števec, ki bodo služili kot ukrep za promocijo kolesarjenja ter hkrati omogočili redno spremljanje števila kolesarjev.

C6 Gradnja (dopolnitev) manjkajočih kolesarskih povezav ter razširitev kolesarskega omrežja znotraj občine in medobčinsko

Postopoma bomo dogradili manjkajoče odseke in širili omrežje občinskih in medobčinskih kolesarskih povezav, ki bodo povezane, neposredne, udobne, varne in privlačne za kolesarjenje. Celotno omrežje bodo sestavljale primarne, sekundarne ter rekreativne kolesarske povezave. Primarne povezave bodo

hrbtenica omrežja, saj bodo nudile najvišjo raven ponudbe za kolesarje. Sekundarne povezave bodo dopolnjevale primarne, večinoma pa bodo speljane po prometno manj obremenjenih cestnih odsekih. Rekreativne povezave bodo služile predvsem navezavi z zelenim in hribovitim zaledjem ter s ključnimi turističnimi destinacijami.

C7 Celovita označitev kolesarskih površin (vključno z vodenjem)

Celovita označitev kolesarskih površin z vertikalno in horizontalno signalizacijo je ključen element ustrezne kolesarske infrastrukture. S kontinuiranim vodenjem kolesarjev po ustrezni kolesarski infrastrukturi se predvsem olajša orientacija in varnost kolesarjev. Zato bomo celovito označili celotno kolesarsko omrežje, tako primarno in sekundarno kot rekreativne poti. Označitev bo vključevala tudi dolžinsko dostopnost pomembnejših lokacij, mesta za počitek in parkiranje koles, stojala za samopopravilo koles, pitnike, intermodalne prestopne točke ter tematske in turistične vsebine.

C8 Vzpostavitev sistema za izposajo koles

V občini se bo vzpostavil sistem za avtomatizirano izposajo koles. V ta namen se bo izdelal elaborat. Sistemi izposoje koles so sestavljeni iz mreže postaj in prirejenih koles in omogočajo uporabnikom izposajo in uporabo koles ter vračilo na katerikoli poljubni postaji znotraj sistema kot alternativa drugim oblikam prevoza. Z vidika dnevnega kolesarjenja je sistem primeren za občasno uporabo ter hkrati deluje kot ukrep za promocijo kolesarjenja. V prvi fazi se bo vzpostavilo osnovno omrežje postaj za izposajo, katerega se bo nato postopno širilo in nadgrajevalo, tudi z električnimi kolesi. Širitev bo potekala ob sočasnem urejanju ustrezne kolesarske infrastrukture. Poskrbeli bomo za intermodalno umeščanje postaj, zato bo tudi ta ukrep pripomogel k integraciji različnih načinov prevoza in prometnih sredstev.

C9 Vzpostavitev sistema informiranja

Celovit sistem informiranja bo uporabnikom na enem mestu omogočal pregled kolesarskih poti, in sicer tako funkcionalnih poti, na katerih se kolesari z namenom vsakodnevnih poti v/i službe ali šole, do trgovine, urada, športnega ali kulturnega objekta ipd., kot tudi rekreativnih poti, na katerih je kolesarjenje namenjeno sproščanju, spoznavanju okolice in/ali pridobivanju kondicije. Označena bodo tudi mesta za počitek in parkiranje koles, stojala za samopopravilo koles, pitniki, intermodalne prestopne točke ter tematske in turistične vsebine.

9.4. Akcijski načrt

Tabela 6: Akcijski načrt za izkoriščanje potenciala kolesarjenja

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
C1	Sistematično odpravljanje nevarnih mest za kolesarje	OŠL	60.000 €	OŠL, evropska sredstva						
C2	Izgradnja kolesarskih stojal ob javnih zgradbah	OŠL	6.000 €	OŠL						
C3	Izgradnja kolesarskih stojal ob postajah/postajališčih (prestopne točke-vozišča)	OŠL	5.000 €	OŠL						
C4	Nadgradnja sistema rednega vzdrževanja kolesarskih površin	OŠL	7.500 €	OŠL						
C5	Ureditev kolesarskih površin z urbano opremo in ozelenitev ter javna razsvetljava	OŠL	7.500 €	OŠL						
C6	Gradnja (dopolnitev) manjkajočih kolesarskih povezav ter razširitev kolesarskega omrežja znotraj občine in medobčinsko	OŠL	240.000 €	OŠL, druge občine, državna in evropska sredstva						
C7	Celovita označitev kolesarskih površin (vključno z vodenjem)	OŠL	7.000 €	OŠL						
C8	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	OŠL	90.000 €	OŠL, evropska sredstva						
C9	Vzpostavitev sistema informiranja	OŠL in zunanji izvajalec	7.000 €	OŠL						

10. STEBER D: RAZVOJ UČINKOVITEGA IN PRIVLAČNEGA JAVNEGA PREVOZA

Javni potniški promet postaja privlačna alternativa avtomobilskemu prevozu na srednje in dolge razdalje. Povečuje izkoriščenost prometne infrastrukture (prometnic) in energije, izboljšuje splošno prometno varnost, zmanjšuje prometne zastoje, odvisnost od avtomobilov in probleme s parkiranjem ter je okolju prijaznejši od avtomobilov. Je ključen za preprečevanje socialne izključenosti, saj omogoča mobilnost tudi tistim prebivalcem, ki iz različnih razlogov ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (otroci, starejši, senzorno in gibalno ovirani ter osebe brez razpoložljivega avtomobila). Srečevanja in interakcije med potniki povečujejo družbeno povezanost in družabnost na poti. Uporaba javnega prometa zahteva prilagajanje poti linijam in voznim redom. Klasična oblika JPP je učinkovita predvsem na območjih večje gostote prebivalstva in družbenih dejavnosti. Na manj poseljenih območjih pa je smiselno organizirati alternativne oblike javnega prevoza, kot so prevozi na klic in integracija s šolskimi prevozi.

Z razvojem učinkovitega in privlačnega javnega prevoza v Občini Škofja Loka želimo spremeniti potovalne navade in povečati uporabo JPP.

10.1. Dosežki in izzivi

Ponudbo javnega potniškega prometa v občini sestavlja mestni, medkrajevni avtobusni in železniški potniški promet ter nekaj taksi služb. Za šoloobvezne otroke, ki zaradi oddaljenosti ali neustreznih varnostnih pogojev ne morejo drugače dostopati do šole, so organizirani šolski prevozi, ki se opravljajo z avtobusi in kombiji. Avtobusi mestne linije, ki so večinoma nizkopodni in prilagojeni gibalno oviranim osebam, vozijo ob delavnikih od ponedeljka do petka na 15 min ter ob sobotah na 30 min (taktni vozni red).

Neposredno prostorsko dostopnost (do 500 m) do mestnega prometa ima 58 % in do medkrajevnega prometa 87 % občanov Škofja Loke, kar je boljše od povprečja Slovenije. S storitvijo mestnega in medkrajevnega prometa je neposredno dostopna tudi večina delovnih (94%) in šolskih mest (100%) ter ostalih pomembnejših ciljev v občini. Slabšo neposredno dostopnost ima železniški potniški promet oziroma do 500 m le 6 % občanov, je pa železniška postaja Škofja Loka povezana z mestnim potniškim prometom. Določena naselja v občini nimajo ponudbe JPP oziroma imajo samo nekaj odhodov dnevno. Možnosti za intermodalnost so slabe.

Za dijake in študente je na državni ravni izvedena integracija mestnega, medkrajevnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa ter uvedena enotna vozovnica IJPP. Za preostale uporabnike je proces integracije in uvedbe enotne vozovnice še v teku.

Število potnikov v mestnem in medkrajevem prometu v zadnjih letih narašča, kar je predvsem

posledica uvedbe subvencioniranih prevozov za dijake in študente ter taktnega voznega reda mestne linije. Obraten trend pa je v železniškem prometu, saj število potnikov v zadnjih letih upada. Uporabnikom je na voljo nacionalni spletni informacijski portal IJPP z informacijami in načrtovalnikom poti za mestni, medkrajevni in železniški potniški promet.

Prebivalci so v anketi izrazili večinsko zadovoljstvo z mestnimi prometom (53%), slabše pa je zadovoljstvo z medkrajevnim avtobusnim in železniškim potniškim prometom (43%). Izrazili so potrebo predvsem po uskladitvi voznih redov, izboljšanju pogojev pri prestopanju in potovalnih časov ter intermodalnosti. Za pot na delo javni potniški promet uporablja 11% prebivalcev.

Za vzpostavitev učinkovitega in privlačnega JPP so potrebni večdimenzionalni ukrepi, osredotočeni predvsem na izboljšanje dostopnosti, povezljivosti, informiranosti, kakovosti storitve, pogojev za intermodalnost, integracijo in uvedbo enotne vozovnice.

81 % respondentov ankete je pripravljenih za potrebe dnevnih migracij ali do drugih središč uporabljati JPP (vsaj občasno), ob pogoju nadgradnje JPP.

10.2. Cilji

Tabela 7: Cilji in ciljne vrednosti za razvoj učinkovitega in privlačnega javnega prevoza

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Povečati kakovost storitve JPP	Število servisnih kilometrov / časovni interval med odhodi / dostopnost	Povečana kakovost ponudbe JPP do l. 2020 (nove linije, odhodi, alternativne oblike prevoza, ipd.)
	Število urejenih avtobusnih postajališč	Urejeni (npr. nadstreški, kolesarska stojala,...) 2 avtobusni postajališči letno
	Zaključen projekt IJPP	Sinhronizirani vozni redi, integriran JPP ter uvedena enotna vozovnica do l. 2018
	Število prestopnih točk	Vzpostavljene prestopne točke do l. 2022 (P+R, B+R)
Urediti dostopnost JPP za gibalno in senzorno ovirane osebe ter kolesarje	Delež vsem prilagojenih postaj	100% delež postaj/postajališč, dostopnih gibalno in senzorno oviranim osebam do l. 2025
	Delež prilagojenih vozil	100 % delež vozil MPP prilagojen osebam z omejeno mobilnostjo (do l. 2020)
Izboljšati informiranost o JPP	Sistem informiranja	Vzpostavljen sistem informiranja, prilagojen vsem uporabnikom (portal, brošure, zemljevidi, informacijske table na ključnih lokacijah) do l. 2020
Povečati uporabo JPP	Število potnikov	Povečanje števila prepeljanih potnikov medkrajevnega in železniškega potniškega prometa za 10 % do leta 2025
	Število potnikov	Povečanje števila prepeljanih potnikov MPP za 10 % do leta 2025

10.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Škofja Loka predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

D1 Sinhronizacija voznih redov

Na državni ravni bo izvedena sinhronizacija voznih redov med mestnim, medkrajevnim in železniškim potniškim prometom, kar bo uporabnikom omogočalo optimalnejše prestopanje ter s tem izboljšalo povezljivost z JPP.

D2 Prenova postajališč

Trenutno postajališča in oprema niso povsem prilagojena gibalno in senzorno oviranim osebam ter drugim osebam z omejeno mobilnostjo. Ker želimo, da je javni potniški promet v Občini Škofja Loka dostopen vsem, bomo postaje in postajališča prilagodili tako, da bodo opremljena s čakalnicami z nadstreški, klopmi in po potrebi s kolesarskimi stojali, da bodo ustrezala nizkopodnim avtobusom, informacije bodo prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne (v brajici), dodane bodo taktilne oznake. Postajališča bodo označena tudi z ustrezno prometno signalizacijo. Prenovo bomo izvajali fazno in sicer po 2 avtobusni postajališči letno.

D3 Uvedba enotne vozovnice

Na državni ravni poteka vzpostavitev enotne vozovnice javnega potniškega prometa tudi za preostale uporabnike (za dijake in študente je enotna vozovnica že uvedena). Z enotno vozovnico bodo uporabniki nemoteno uporabljali različne vrste in prevoznike javnega prevoza. Proučili bomo tudi možnost vključitve drugih storitev v enotno kartico vozovnice IJPP, predvsem različne prometne sisteme (P+R, avtomatiziran sistem za izposajo koles, parkiranje v plačljivih conah).

D4 Integracija JPP

Na državni ravni poteka integracija vseh prevoznikov v javnem potniškem prometu - tako cestnih kot železniških. S tem se bodo vzpostavili pogoji za uvedbo enotne vozovnice in tarifnega sistema tudi za preostale uporabnike (za dijake in študente je enotna vozovnica že uvedena) ter sinhronizacijo voznih redov in optimizacijo ponudbe. Integriran javni potniški promet (IJPP) uporabnikom prinaša izboljšanje dostopnosti in učinkovitosti javnih prevoznih sredstev ter boljše in prijaznejše storitev, poleg tega pa prinaša tudi učinkovitejšo porabo finančnih sredstev.

D5 Uvedba vozil MPP, prilagojenim osebam z omejeno mobilnostjo

Vsi avtobusi mestnega prevoza bodo nizkopodni in opremljeni z invalidskimi rampami ter z zvočnimi in vizualnimi napovedniki postaj in postajališč.

D6 Uvedba novih linij / prilagoditev odhodov na osnovi preučitve potreb in možnosti

Proučili bomo potrebe in možnosti razširitve in poteka omrežja linij in postajališč ter števila in časov odhodov. Predvsem želimo izboljšati povezave preostalih naselij v občini z mestom Škofja Loka. S tem bo za ta naselja omogočena tudi boljša povezljivost z drugimi središči, občinami in regijami. Prav tako

se bo optimiziral in integriral sistem šolskih prevozov.

D7 Subvencioniranje stroškov javnih avtobusnih linij

Občina Škofja Loka bo še naprej zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva in subvencionirala javni potniški promet.

D8 Nadgradnja sistema rednega vzdrževanja postajališč

Občina bo nadgradila sistem rednega vzdrževanja postajališč in ga povezala s sistemom za spremljanje kakovosti infrastrukture. S tem bodo optimalneje izkoriščena finančna in druga sredstva za redno vzdrževanje. Za redno vzdrževanje bo Občina zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva.

D9 Vzpostavitev prestopnih točk (P+R, B+R)

V občini se bo razvijal kombiniran prometni sistem. Na mestih, kjer se prometni tokovi medsebojno združujejo in povezujejo ter kjer je možno zagotoviti učinkovito prepletanje različnih prometnih podsistemov, bodo vzpostavljene prestopne točke oziroma intermodalna vozlišča. S tem se bodo vzpostavili pogoji za intermodalnost, ki bodo uporabnikom omogočali kombinacijo različnih načinov prevoza in prometnih sredstev na svoji poti (npr. avto, JPP, kolo). V sodelovanju s Slovenskimi železnicami je smiselno urediti tudi P+R na železniški postaji.

D10 Vzpostavitev alternativnih oblik prevoza za manj poseljena območja

V občini so z javnim potniškim prometom najslabše pokrita manj poseljena območja. Zato bomo proučili možnost vzpostavitve alternativnih oblik prevoza (npr. »prevoz na klic«), ki bo nudil storitev JPP prebivalcem v krajih in ob časih, ko klasične oblike javnega prevoza niso učinkovite oziroma ekonomsko smotrne. Šolske prevoze, ki se izvajajo z avtobusi, je smiselno vključiti v redni javni potniški promet.

D11 Vzpostavitev alternativnih oblik prevoza v mestnem središču

V mestnem središču bo vzpostavljen prevoz z manjšim vozilom na električni pogon (do nekaj oseb), ki bo dopolnjeval ponudbo mestnega prevoza. Namenjeni bodo predvsem starejšim, gibalno in senzorno oviranim osebam ter turistom.

D12 Ureditev železniške postaje

V sodelovanju s Slovenskimi železnicami bo izvedena celovita ureditev železniške postaje Škofja Loka. Občina bo pripravila dokumentacijo.

D13 Vzpostavitev sistema obveščanja za vse uporabnike

V sklopu informatizacije javnega potniškega prometa načrtujemo uvedbo prikazovalnikov časov prihodov in odhodov avtobusov in vlakov. Na avtobusni in železniški postaji bo sistem obveščanja prilagojen tudi senzorno oviranim osebam. S tem si bodo potniki lahko skrajšali čakalni čas oziroma ga učinkoviteje uporabili.

D14 Ureditev avtobusne postaje

V sodelovanju s prevoznikom in upravljavcem bo izvedena celovita ureditev avtobusne postaje Škofja Loka. Občina bo pripravila dokumentacijo.

D15 Vzpostavitev sistema informiranja

Celovit sistem informiranja bo vsem uporabnikom na enem mestu omogočal pregled prometnih informacij, voznih redov, napovedi prihodov in odhodov ter intermodalno načrtovanje poti z javnim potniškim prometom. To bo prispevalo k izboljšanju kakovosti storitve JPP in informiranosti uporabnikov. Izboljšalo se bo tudi delovanje in upravljanje JPP, saj bo omogočeno aktivno prilagajanje prihodov in odhodov na prestopnih točkah.

10.4. Akcijski načrt

Tabela 8: Akcijski načrt za razvoj učinkovitega in privlačnega javnega prevoza

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
D1	Sinhronizacija voznih redov	MzI	*	*pristojnost MzI						
D2	Prenova postajališč (oprema in prilagoditev vsem uporabnikom, predvsem osebam z omejeno mobilnostjo)	OŠL	110.000 €	OŠL						
D3	Uvedba enotne vozovnice	MzI	*	*pristojnost MzI						
D4	Integracija JPP	MzI	*	*pristojnost MzI						
D5	Uvedba vozil MPP prilagojenim osebam z omejeno mobilnostjo	prevoznik	*	*pristojnost prevoznika						
D6	Uvedba novih linij / prilagoditev odhodov na osnovi preučitve potreb in možnosti	prevoznik	*	*pristojnost prevoznika						
D7	Subvencioniranje stroškov javnih avtobusnih linij	OŠL	600.000 €	OŠL						
D8	Nadgradnja sistema rednega vzdrževanja postajališč	OŠL	5.000 €	OŠL						
D9	Vzpostavitev prestopnih točk (P+R, B+R)	OŠL, SŽ	50.000 €	OŠL, SŽ						
D10	Vzpostavitev alternativnih oblik prevoza za manj poseljena območja (prevozi na klic, integracija s PLP)	OŠL, MzI	45.000 €	OŠL, MzI						
D11	Vzpostavitev alternativnih oblik prevoza v mestnem središču (manjše e-vozilo)	OŠL	100.000 €	OŠL						
D12	Ureditev železniške postaje (celovita) - dokumentacija	OŠL dokumentacija, SŽ izvedba	10.000 €	OŠL dokumentacija, SŽ izvedba						
D13	Vzpostavitev sistema obveščanja za vse uporabnike (predvsem postaje)	OŠL, SŽ, avtobusni prevoznik, MzI	50.000 €	OŠL, SŽ, avtobusni prevoznik, MzI, evropska sredstva						
D14	Ureditev avtobusne postaje - dokumentacija	OŠL, prevoznik	20.000 €	OŠL, prevoznik						
D15	Vzpostavitev sistema informiranja	OŠL in zunanji izvajalec	13.000 €	OŠL						

11. STEBER E: OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Uporaba avtomobila in ostalih oblik motoriziranega prometa je pomembna (nepogrešljiva) in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti predvsem, kjer ostale oblike mobilnosti niso učinkovite ali so neizvedljive. Tovorni promet je ključen za zagotavljanje prevoza blaga in ustvarjanja pogojev za ekonomski, družbeni in gospodarski razvoj. V zadnjem času se področje motoriziranega prometa močno spreminja, vse več je souporabe vozil ter pojavljajo se oblike deljenega lastništva. Poleg tega pa avtomobili in tudi druga motorna vozila postajajo vse bolj energetske učinkovita in z manj ali celo nič izpusti. Z razvojem varnostnih in voznih pripomočkov, kot so samodejno zaviranje, sistem za prepoznavanje pešcev in kolesarjev, sistem za opozarjanje in preprečevanje zapustitve voznega pasu, idr., postajajo vozila in drugi udeleženci v prometu varnejši. Drastične spremembe na tem področju pa prinaša razvoj samovozečih vozil.

S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil in racionalnega tovornega prometa, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja, zmanjševaje zastojev, parkirno problematiko in onesnaževanja okolja v občini.

11.1. Dosežki in izzivi

Lega Škofja Loka v stičišču dveh ozkih dolin je narekovala potek motornega tranzitnega prometa skozi središče mesta. S pridobitvijo Poljanske obvoznice se je tranzitni promet iz starega mestnega jedra preusmeril mimo mesta, območje starega jedra pa je postalo razvojna in turistična priložnost.

Kljub temu, da so določene lokalne ceste še makadamske in so potrebne rekonstrukcije, je mreža občinskih cest dokaj razvita in omogoča sorazmerno dobro dostopnost do naselij. Najbolj obremenjena cesta je državna Kidričeva cesta, kjer obremenitve dosegajo kapacitetno zmogljivost. Med bolj obremenjenimi so tudi druge državne ceste, predvsem regionalni cesti Škofja Loka – Kranj in Škofja Loka – Jeprca. Veliko je tudi tovornega prometa, ki na najbolj obremenjenih cestah predstavlja tudi več kot 10% celotnega motornega prometa. To povzroča velike obremenitve za prometno infrastrukturo in okolje ter zmanjšuje občutek varnosti ostalih udeležencev v prometu, predvsem pešcev in kolesarjev. V zadnjem obdobju promet na državnih cestah v smereh Železniki, Gorenja vas in Medvode rahlo narašča, v smeri proti Kranju pa stagnira. Dostopnost avtocestnega omrežja je zaradi oddaljenosti gorenjske avtoceste slaba, zato omejuje razvojne možnosti občine.

Stopnja motorizacije v občini je pod slovenskim povprečjem in znaša 508 osebnih vozil na 1000 prebivalcev. Povprečna starost osebnih vozil je 9 let.

Prometna kultura voznikov je kljub izvajanim aktivnostim na področju vzgoje in preventive v prometu še vedno dokaj slaba. Meritev hitrosti je pokazala na učinkovitost ukrepov za umirjanje prometa. Analiza splošne prometne varnosti kaže na zniževanje števila prometnih nesreč v obdobju 2011–2013 (202 nesreči) in postopno zviševanje do leta 2015, ko se je zgodilo 211 nesreč, od tega 7 nesreč s

hudimi telesnimi poškodbami, medtem ko nesreč s smrtnim izidom v tem letu ni bilo.

S širitvijo območja nadzorovanega parkiranja se nekoliko omejuje uporabo avtomobilov v ožjem mestnem središču. Pogoji za intermodalnost niso ustrezni, zato vozniki osebnih vozil ne kombinirajo delov poti z drugimi načini prevoza. Primanjkuje tudi parkirišč in čakališč za turistične avtobuse in tovorna vozila.

V občini še ni vzpostavljene električne polnilnice, ki bi spodbujala uporabo električnih vozil.

V anketi je večina prebivalcev izrazila nezadovoljstvo s stanjem in vzdrževanostjo cest (57 %). S pretočnostjo prometa v občini je nezadovoljnih 38 %, s pogoji za parkiranje 36 %, z vodenjem tovornega prometa 28 % in s splošno prometno varnostjo 25 % prebivalcev. Kljub temu pa se večina dnevnih potovanj opravi z avtomobilom (po anketi 73 % na delo), v katerem se uporabniki večinoma prevažajo sami.

Za povečanje privlačnosti in kakovosti urbanega dela Škofja Loke in ostalih naselij za bivanje, obiskovanje in druženje bomo izvedli več ukrepov.

11.2. Cilji

Tabela 9: Cilji in ciljne vrednosti za optimizacijo motornega prometa

Operativni cilji	Kazalniki	Ciljne vrednosti kazalnikov
Zmanjšati delež motoriziranega prometa v občini	Delež mestnih poti motoriziranega prometa (štetje na presekih)	Zmanjšanje deleža opravljenih mestnih poti motoriziranega prometa za 3% do leta 2030
Povečati prometno varnost vseh udeležencev v prometu	Število prometnih nesreč	Zmanjšanje števila nesreč z motoriziranimi udeleženci za 50% do l. 2022
Izboljšati dostopnost Škofja Loke do glavnih prometnic in razbremeniti naselij/mesta	Čas vožnje	Skrajšanje časa vožnje iz Škofja Loke do priključka na avtocesto za 10 minut do leta 2025
	Dolžina novih državnih cest	Izgrajene obvozne in povezovalne ceste do l. 2030
Izboljšati kvaliteto zraka in zmanjšati hrup	Količina emisij polutantov in hrupa	Zmanjšanje onesnaženosti zraka in obremenjenosti s hrupom zaradi cestnega prometa v mestnem središču za 10% do leta 2020
Urediti tovarni promet in dostavo	Režim dostave	Uveden režim dostave v občutljiva območja do l. 2022
	Dolžina koridorjev	Uvedeni koridorji za vodenje tovornega prometa do l. 2025
Izboljšati informiranost o cestni infrastrukturi	Sistem informiranja	Vzpostavljen sistem informiranja, prilagojen vsem uporabnikom (portal, brošure, zemljevidi, informacijske table na ključnih lokacijah) do l. 2020 - predvsem parkirna mesta

11.3. Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Škofja Loka predvideva na področju motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

E1 Prilagoditev parkirišč za vse uporabnike

Obstoječa parkirišča bomo prilagodili ter opremili z manjkajočo opremo, tako da bodo dostopna in varna za vse uporabnike, tudi starejše, gibalno ovirane in osebe z otroškimi vozički.

E2 Vzpostavitev sistema parkirišč in režimi parkiranja

Obstoječi sistem parkirišč bomo nadgradili in informatizirali. Izdelali bomo parkirno politiko z režimi parkiranja, katero bomo vključili v sistem navzkrižnega financiranja in upravljanja prometa. Nadalje bomo širili območje nadzorovanega parkiranja. S parkirno politiko bomo v mestnem središču spodbujali kratkotrajno parkiranje in uporabo vozil na alternativni pogon. Sredstva, zbrana s parkirninami, bomo namenili za financiranje izboljšav alternativ avtomobilskemu prometu. V sklopu informatizacije bomo vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa. S tem se bo voznikom preko informacijskih tabel, spleta in aplikacij posredovalo informacije o lokacijah, cenah in zasedenosti parkirišč. V sistem parkirišč bodo vključena vsa javna parkirišča za avtomobile, avtobuse, avtodome in tovorna vozila.

E3 Umirjanje prometa

Kljub temu, da je v občini že veliko območij z ukrepi za umirjanje prometa, bomo uvedli dodatna območja, saj želimo izboljšati prometno varnost ter kakovost okolja ter hkrati izboljšati pogoje za kolesarjenje in hojo.

E4 Sistematično odpravljanje nevarnih mest

Pomemben ukrep za izboljšanje prometne varnosti motoriziranega prometa je sistematično odpravljanje pomanjkljivosti v infrastrukturi in obcestju ter zmanjševanje števila potencialnih nevarnih mest. Na podlagi vzpostavitve sistema za spremljanje kakovosti infrastrukture in sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov bomo tako pomanjkljivosti kot nevarna mesta redno odpravljali.

E5 Uvedba koridorjev za vodenje tovornega prometa

Za vodenje tovornega prometa bomo uvedli koridorje, ki bodo preusmerili predvsem tranzitni tovorni promet, ki poteka skozi naselja ali občutljiva območja. Za uvedbo koridorjev na celotnem območju občine bo potrebno predhodno zgraditi načrtovane obvozne in povezovalne ceste. Vodenje tovornega cestnega prometa do industrijskih delov mesta bo urejeno izven bivalnih območij. Pri določitvi koridorjev bomo upoštevali celotni družbeni strošek. Hkrati bomo za namen zmanjševanja števila tovornih vozil na cestnem omrežju spodbujali preusmeritev prevoza tovora s cest na železnico. Prepovedi in omejitve na državnih cestah so sicer v domeni države.

E6 Ureditev dostave v občutljiva območja

Dostava v občutljiva območja in staro mestno jedro bo ustrezno regulirana glede na lastnost območja,

obseg tovara, lastnosti vozil in časovni okvir za izvajanje dostave.

E7 Vzpostavitev parkirnih mest na obrobju mesta (avtobusi, avtodomi)

Na obrobju mesta bomo vzpostavili parkirišče za turistične avtobuse in avtodome (t.i. camper stop parkirišče), s katerim bomo še dodatno spodbujali turizem v občini.

E8 Uvedba parkirišč za tovorni promet

V občini danes nimamo zagotovljenega parkirišča za tovorna vozila. V sodelovanju z lokalnim gospodarstvom bomo preučili možnosti za uvedbo javnega parkirišča s čakališčem, ki bo ustrezno opremljeno.

E9 Nadgradnja sistema rednega vzdrževanja občinskih cest

Občina bo nadgradila sistem rednega vzdrževanja občinskih cest in ga povezala s sistemom za spremljanje kakovosti infrastrukture. Za redno vzdrževanje bo zagotavljala stabilna namenska finančna sredstva.

E10 Vzdrževanje in upravljanje parkirišč

Vsa javna parkirišča bomo povezali v sistem parkirišč, ki bo del sistema za upravljanje prometa, s katerim bomo upravljali mobilnost ter izvajali dodatne ukrepe za zmanjševanje motornega prometa. Za vzdrževanje parkirišč bomo zagotavljali stabilna namenska finančna sredstva.

E11 Vzpostavitev mreže polnilnic za električna vozila in vozila na plin

Podpora za večjo uporabo okolju prijaznejših vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka ter zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. V ta namen bomo vzpostavili polnilnico za električna vozila. Širitev omrežja električnih polnilnic in polnilnic na plin bomo izvedli s komercialnimi ponudniki.

E12 Zamenjava službenih vozil na okolju prijaznejše vire

Postopoma bomo zamenjali vozni park občinske uprave z vozili na okolju prijaznejše vire. Hkrati bomo spodbujali tudi ostala podjetja in javne ustanove v občini, naj sledijo potezi občinske uprave.

E13 Vzpostavitev sistema informiranja (predvsem parkirna mesta)

Celovit sistem informiranja bo uporabnikom na enem mestu omogočal pregled prometnih informacij, lokacij, cen ter razpoložljivosti parkirišč in polnilnic na alternativne vire. Preko prestopnih točk bo omogočeno intermodalno načrtovanje poti. V sklopu informatizacije sistema parkirišč bomo vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa. S tem se bo voznikom preko informacijskih tabel, spleta in aplikacij posredovalo informacije o lokacijah, cenah in zasedenosti parkirišč.

E14 Spodbujanje uporabe vozil na alternativni pogon s parkirno politiko

S parkirno politiko, ki bo omogočala ugodnejše in dostopnejše parkiranje vozil na alternativni pogon, bomo spodbujali zamenjavo vozil na fosilna goriva ter najem in skupno rabo vozil na alternativni pogon.

E15 Ozelenitev parkirnih površin

Od določenih parkirnih površin bomo zasadili drevesa in grmovnice.

E16 Izgradnja obvoznih (razbremenilnih) in povezovalnih cest

Za boljšo povezavo do glavnih prometnic in avtoceste, za blažitev negativnih vplivov prometa na glavnih cestah ter za razbremenitev prometa skozi naselja, predvsem s preusmeritvijo tranzitnega prometa, se bodo zgradile načrtovane obvozne in povezovalne ceste, katerih pretežni investitor je država.

11.4. Akcijski načrt

Tabela 10: Akcijski načrt za optimizacijo motornega prometa

Zap. št.	Ukrep	Nosilec izvajanja	Ocena stroškov v obdobju 2017-2022	Viri sredstev	2017	2018	2019	2020	2021	2022
E1	Prilagoditev parkirišč za vse uporabnike (invalidi, osebe z otroki, ipd)	OŠL	76.000 €	OŠL						
E2	Vzpostavitev sistema parkirišč in režimi parkiranja	OŠL	189.000 €	OŠL						
E3	Umirjanje prometa	OŠL	60.000 €	OŠL						
E4	Sistematično odpravljanje nevarnih mest	OŠL, MzI	5.054.000 €	OŠL, MzI						
E5	Uvedba koridorjev za vodenje tovornega prometa	OŠL, MzI	12.000 €	OŠL, MzI						
E6	Ureditev dostave v občutljiva območja	OŠL	7.000 €	OŠL						
E7	Vzpostavitev parkirnih mest na obrobju mesta (avtobusi, avtodomi)	OŠL	21.000 €	OŠL						
E8	Uvedba parkirišč za tovorni promet	OŠL promocija, podjetja izvedba	1.000 €	OŠL promocija, podjetja izvedba						
E9	Nadgradnja sistema rednega vzdrževanja občinskih cest	OŠL	7.680.000 €	OŠL						
E10	Vzdrževanje in upravljanje parkirišč	OŠL	360.000 €	OŠL						
E11	Vzpostavitev mreže polnilnic za električna vozila in povečanje števila polnilnic za vozila na plin	OŠL, ponudniki polnilnic	88.000 €	OŠL, ponudniki polnilnic (trgovski centri,...)						
E12	Zamenjava službenih vozil/a na okolju prijaznejše vire	OŠL, zavodi, podjetja	60.000 €	OŠL						
E13	Vzpostavitev sistema informiranja (predvsem parkirna mesta)	OŠL	55.000 €	OŠL						
E14	Spodbujanje uporabe vozil na alternativni pogon s parkirno politiko	OŠL	10.000 €	OŠL						
E15	Ozelenitev parkirnih površin	OŠL	30.000 €	OŠL						
E16	Izgradnja obvoznih (razbremenilnih) in povezovalnih cest	OŠL in MzI	2.200.000 €	OŠL in MzI						