



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občine Škofja Loka





CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občine Škofja Loka

JUNIJ 2017

SLOVAR IZRAZOV IN KRATIC

CPS	Celostna prometna strategija
JPP	javni potniški promet
OŠL	Občina Škofja Loka
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
SŽ	Slovenske železnice
ETM	Evropski teden mobilnosti
P+R	sistem parkiraj avto in se pelji z JPP
B+R	sistem parkiraj kolo in se pelji z JPP
sharrow	prometna ureditev/talna označba, ki določa souporabo voznega pasu (kolesarjev in motornega prometa)
intermodalnost	kombiniranje potovalnih načinov
prevoz na klic	oblika ponudbe javnega potniškega prometa, ki se izvaja ob predhodnem naročilu prevoza





Kazalo

NAGOVOR ŽUPANA 9

TRAJNOSTNO IN CELOSTNO NAČRTOVANJE ZA MOBILNO LOKO 11

PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE 13

STRATEŠKI PROMETNI IZZIVI V OBČINI 17

STRATEŠKE PROMETNE PRILOŽNOSTI V OBČINI 21

PROMETNA VIZIJA OBČINE 25

5 STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI OBČINE 29

STEBER A: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA 31

STEBER B: UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNE OBLIKE MOBILNOSTI 37

STEBER C: IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA 43

STEBER D: RAZVOJ UČINKOVITEGA IN PRIVLAČNEGA JAVNEGA PREVOZA 49

STEBER E: OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA 55



Vodilo k trajnostnemu reševanju izzivov v prometu v splošno korist občank in občanov



Župan Občine Škofja Loka
mag. Miha Ješe

Občina Škofja Loka se ponaša s prelepo naravno in kulturno dediščino, delom naših predhodnikov, 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 vseh vrst storitev ter podjetno in gospodarsko uspešno okolje, ki je hkrati privlačno za bivanje in delo. Trajnostnemu prometu smo podali večji pomen že s pred tremi leti sprejeto Strategijo razvoja Občine Škofja Loka 2025+ (prednostna os 1: trajnostno mobilna in prometno dostopna "Mobilna Loka") in obenem ugotovili, da nam manjka strateški dokument na področju prometa.

Pri pripravi Celostne prometne strategije smo sledili pristopu, ki pri načrtovanju v središče postavlja ljudi. Pripravljena Celostna prometna strategija Občine Škofja Loka je tako zadostila potrebi po strateškem dokumentu, saj je Občina s sodelovanjem občank in občanov ter strokovne javnosti začrtala pot boljši privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora in uresničitvi svojih razvojnih potencialov z določitvijo ciljev, kazalnikov, nosilcev ukrepov in projektov na področju prometa. Strategija je naše vodilo k trajnostnemu reševanju izzivov v prometu v splošno korist občank in občanov za izboljšanje kakovosti bivanja zdajšnje in prihodnjih generacij.

V Strategiji so podani jasni cilji, ki bodo pripomogli k večji povezanosti ljudi, izboljšali podobo občine in dali dodatno spodbudo razvoju turizma, nepremičnin in konkurenčnosti podjetij. Ne nazadnje pa Celostna prometna strategija ponuja tudi vstopnico oziroma možnost kandidature za nepovratna evropska sredstva za realizacijo v Strategiji zastavljenih projektov.

Zahvaljujem se pripravljavcem Celostne prometne strategije za uspešno izveden enoletni proces, predvsem pa vsem spoštovanim občankam in občanom, ki ste aktivno prispevali k njenemu oblikovanju. Ob izvedbi ukrepov in projektov bomo rešitve še naprej prilagajali potrebam ljudi in pripravili trdne temelje za varen, učinkovit in okolju prijazen trajnostni promet v občini.



TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA ZA VIŠJO KAKOVOST BIVANJA

Razvoj prometne infrastrukture in mobilnosti je v Sloveniji tako kot v preostalem razvitem svetu temeljil predvsem na ukrepih, ki so spodbujali uporabo avtomobila. To je ljudem omogočilo večjo svobodo, udobnost, neodvisnost ter dostopnost dela in storitev. Hkrati pa je množična motorizirana mobilnost ljudi povzročila vizualno degradacijo prostora, onesnaženje zraka, prekomeren hrup, slabo prometno varnost in časovne zamude zaradi vse pogostejših zastojev.

Zaradi vse večje ozaveščenosti o negativnih vplivih motornega prometa na ljudi in okolje se v svetu vzpostavlja trajnostni in celostni pristop načrtovanja prometa, ki v središče načrtovanja postavlja človeka in celostno ter enakovredno obravnava vse možnosti za mobilnost ljudi, pri čemer je infrastruktura le eden izmed načinov doseganja širših ciljev.

Celostna prometna strategija je pri tem izrednega pomena, saj ne prinaša samo razmisleka o bolj izkoriščeni prometni infrastrukturi, ampak konkretno s predlaganimi ukrepi opredeljuje, kako bomo pozitivno vplivali na zadovoljstvo in zdravje ljudi ter okolje, povečali mobilnost prebivalcev in izboljšali dostopnost delovnih mest in storitev.

CILJ CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

je opredeliti celovito in učinkovito zaporedje ukrepov trajnostne mobilnosti. Njihovo izvajanje bo Občini Škofja Loka prineslo:

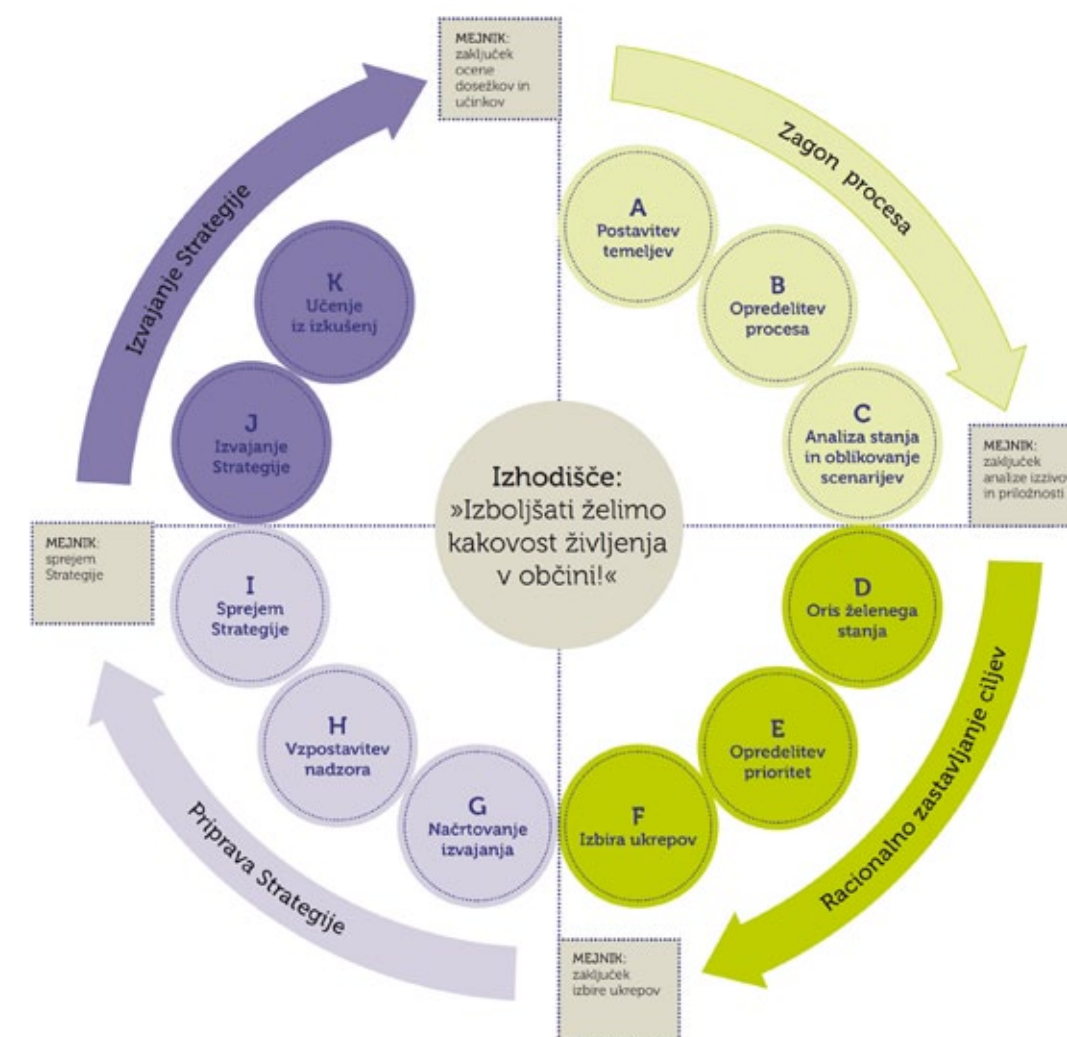
- trajnostno reševanje izzivov v prometu v splošno korist občanov in občanov z enakopravno obravnavo vseh prometnih udeležencev (kolesarji, pešci, potniki, vozniki idr.),
- zmanjšanje negativnih učinkov prometa na zdravje in izboljšanje prometne varnosti ljudi z dvigom ozaveščenosti za trajnostno obnašanje,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



PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostna prometna strategija Občine je dokument, za katerega obstajajo zavezujoče smernice za izdelavo, določene 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, opredeljenim v Smernicah. Poleg trajnostnega in celovitega pristopa pri pripravi je novost participativni pristop, ki vključuje tako strokovno kot splošno javnost v vseh fazah načrtovalnega procesa.



Slika 1: **Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije**

(Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012)

ČASOVNI POTEK PRIPRAVE STRATEGIJE

Dokument je nastajal od junija 2016 do junija 2017, ko se je proces priprave končal s sprejemom na občinskem svetu. Kot izhodišče CPS postavlja dolgo-ročno dvajsetletno vizijo razvoja prometa do leta 2037. Cilji in ciljne vrednosti Strategije in ukrepi za njihovo doseganje so opredeljeni srednjeročno.

VIZIJA (20 LET)																			
IZVAJANJE UKREPOV (10 LET)										IZVAJANJE UKREPOV (10 LET)									
Akcijski načrt (5 let) →					Akcijski načrt (5 let) →					Akcijski načrt (5 let) →					Akcijski načrt (5 let) →				
Sprejem CPS l. 2017					Prenova l. 2022					Prenova l. 2027					Prenova l. 2032				
Prenova l. 2037																			

Slika 3: Časovni načrt izvajanja CPS

OBMOČJE UREJANJA

Strategija se osredotoča na prostor in prometni sistem na območju celotne občine Škofja Loka. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev Občine Škofja Loka, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev občine, Strategija upošteva tudi prometne tokove ter vplive sosednjih občin in mest.

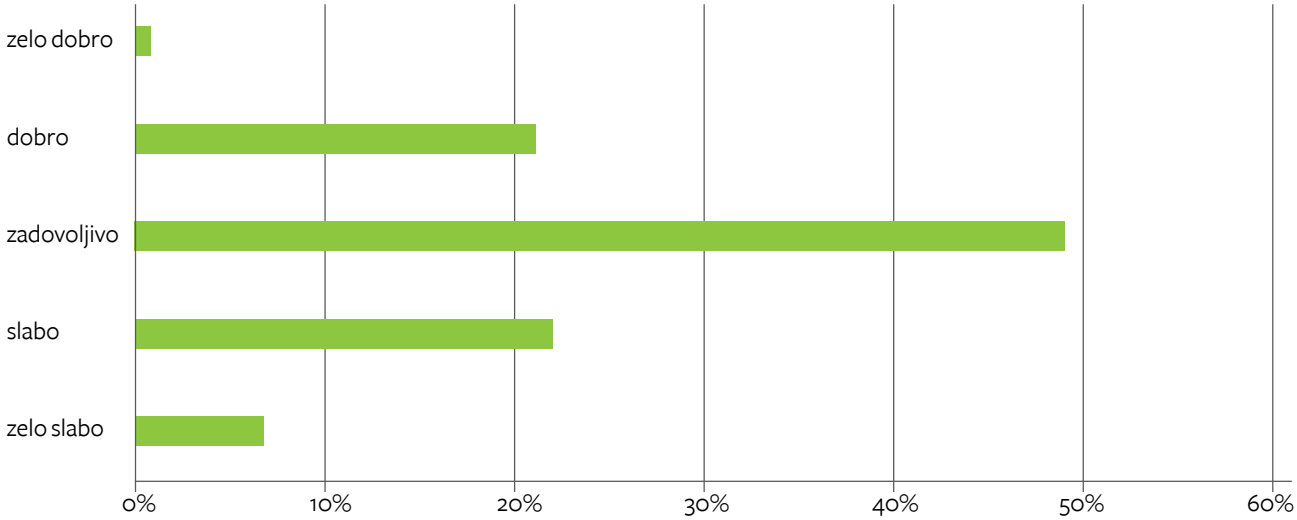


Slika 2: Vključevanje javnosti v proces priprave CPS

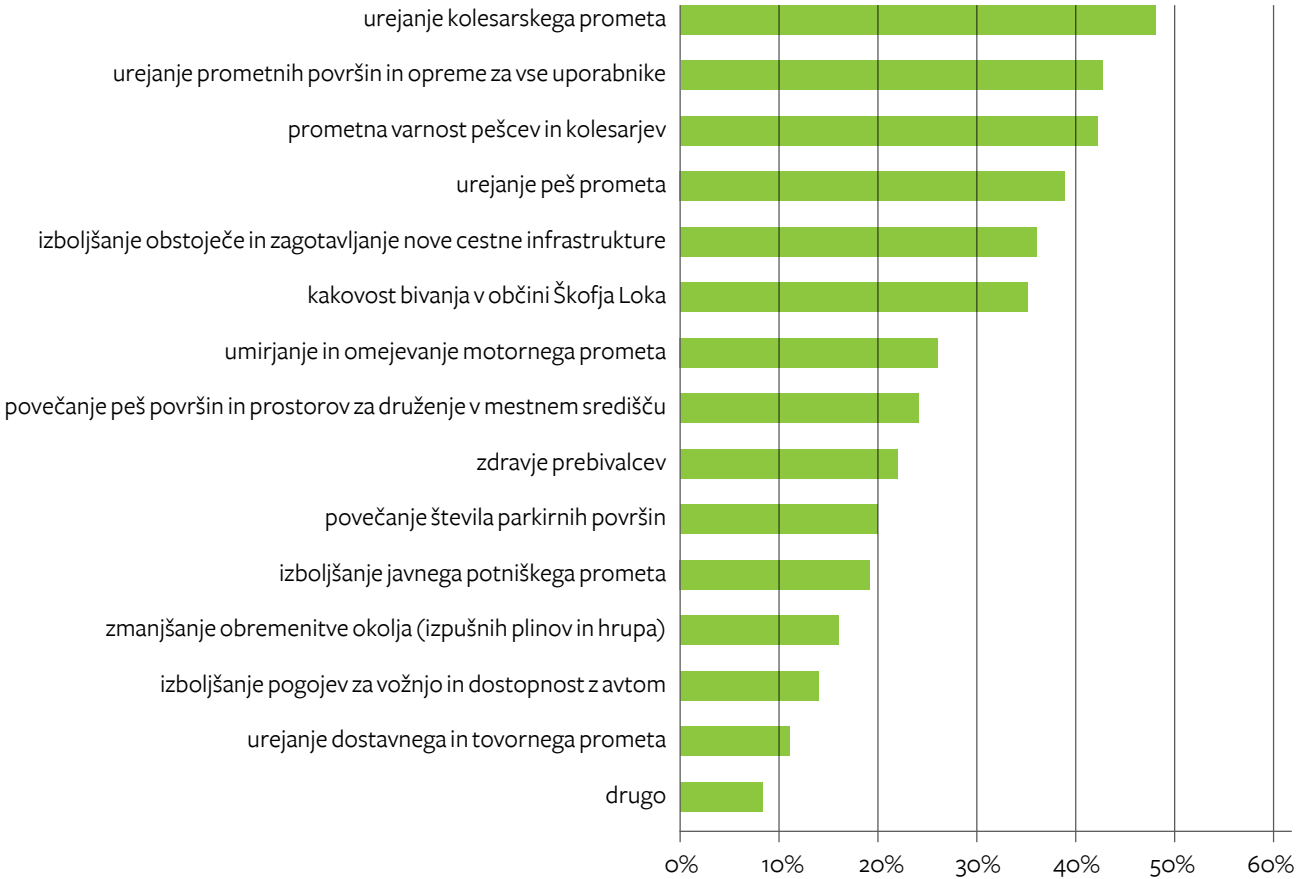
Podrobnejši akcijski načrt zajema petletni program z obdobjem do konca leta 2022, nato je predvidena prenova Strategije. Še pogostejše so aktivnosti spremljanja učinkov izvajanja ukrepov (vsakoletno) in revizija dokumenta (vsaki 2 leti).

METODA DELA

Ključna izhodišča pri izdelavi CPS so strateški načrti Občine, različne baze podatkov, tematski ogledi, posnetek prometne infrastrukture s sistemom VI-POS, štetje prometa in prometni model, anketa o prometu in mobilnosti v Občini Škofja Loka (izvedena septembra 2016) in mnenja javnosti. Pri izdelavi CPS je imela javnost veliko vlogo, saj se je s svojimi predlogi in usmeritvami aktivno vključevala v celoten proces priprave Strategije, tako prek intervjujev, e-pošte, spletnega orodja kot na delavnicah in javnih razpravah.



Slika 4: Ocena anketirancev o stanju prometa v občini Škofja Loka



Slika 5: Prioritete anketirancev pri celostnem načrtovanju prometa v občini Škofja Loka



STRATEŠKI PROMETNI IZZIVI V OBČINI

Čeprav so bili v Občini Škofja Loka v zadnjih letih izvedeni številni ukrepi na področju prometa in mobilnosti, so bili pri pripravi Strategije prepoznani številni strateški izzivi na tem področju.

Osnovni strateški izziv je celostna prometna ureditev, ki bo zmanjšala potrebo po uporabi motornih vozil in hkrati omogočala ekonomski, družbeni in gospodarski razvoj ter boljše sobivanje podjetij z občani, posledično pa bo izboljšala kakovost življenja in bivanja v občini. To bo omogočeno z vzpostavitvijo pogojev za celostno načrtovanje, urejanje in upravljanje prometa.

IZZIV 1: CELOSTNA PROMETNA UREDITEV, KI BO ZMANJŠALA POTREBO PO UPORABI MOTORNH VOZIL IN HKRATI OMOGOČALA EKONOMSKI, DRUŽBENI IN GOSPODARSKI RAZVOJ

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 avtomobil se uporablja tudi, 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 522 osebnih vozil na 1000 prebivalcev.

IZZIV 2: CELOSTNA PROMETNA UREDITEV, KI BO OMILILA DEMOGRAFSKE SPREMEMBE IN OMOGOČALA MOBILNOST STAREJŠIH NA ŠIRŠEM OBMOČJU

Občina Škofja Loka ima okrog 23.000 prebivalcev (približno 11.300 moških in 11.700 žensk). Povprečna starost občanov je 41,6 leta; je nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (43,0 let) in se zvišuje hitreje kot povprečno v Sloveniji. Pričakuje se, da se bo v naslednjih dvajsetih letih število pre-

bivalcev Občine Škofja Loka, starejših od 65 let, povečalo za skoraj 50 %.

Leta 2015 je bilo število živorojenih višje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu pozitiven, znašal je 3,0 (v Sloveniji 0,4). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo višje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil tako negativen, znašal je -2,4. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil pozitiven, znašal je 0,6 (enako kot v Sloveniji).

Zaradi demografskih sprememb, predvsem staranja družbe, se bodo spreminjale tudi mobilnostne navade in potrebe za mobilnost.

IZZIV 3: CELOSTNA PROMETNA UREDITEV, KI BO OMOGOČALA GOSPODARSKI RAZVOJ IN BOLJŠE SOBIVANJE PODJETIJ Z OBČANI

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.

Industrijska cona omogoča poslovni razvoj števil-

nim podjetjem predvsem v industrijski dejavnosti. Zato v občini prevladujejo delovna mesta v sekundarnem sektorju, ki za svoje delovanje potrebujejo tudi učinkovit tovorni promet. Z razvojem podjetij in povečevanjem števila delovnih mest je pričakovati tudi večje število delovnih migracij in še večji obseg tovarnega prometa.

IZZIV 4:
CELOSTNA PROMETNA UREDITEV, KI BO ZADOVOLJILA POTREBE OBČANOV, RAZVOJA TURIZMA IN KULTURE TER POSLOVNIH DEJAVNOSTI NA TEM OBMOČJU

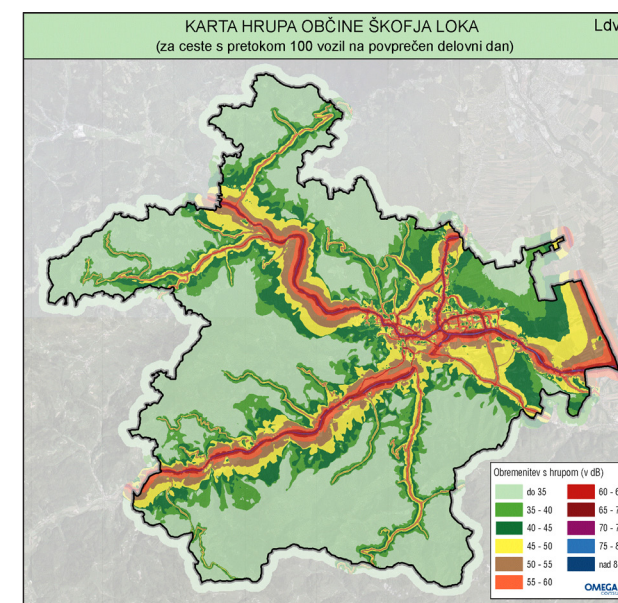
Škofja Loka ima najboljše ohranjeno staro mestno jedro v Sloveniji. Od srednjega veka dalje mestno jedro sestavljata dva trga: Mestni trg ali Plac in Lontrg ali Spodnji trg, nad katerima še danes stoji Spodnji grad, ki so ga zgradili freisinški škofje. Prvič je bil omenjen leta 1202. Občina si za ureditev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

IZZIV 5:
VZPOSTAVITEV KADROVSKIH, SISTEMSKIH, UPRAVNIH, TEHNIČNIH IN INFORMACIJSKIH POGOJEV ZA CELOSTNO NAČRTOVANJE, UREJANJE IN UPRAVLJANJE PROMETA

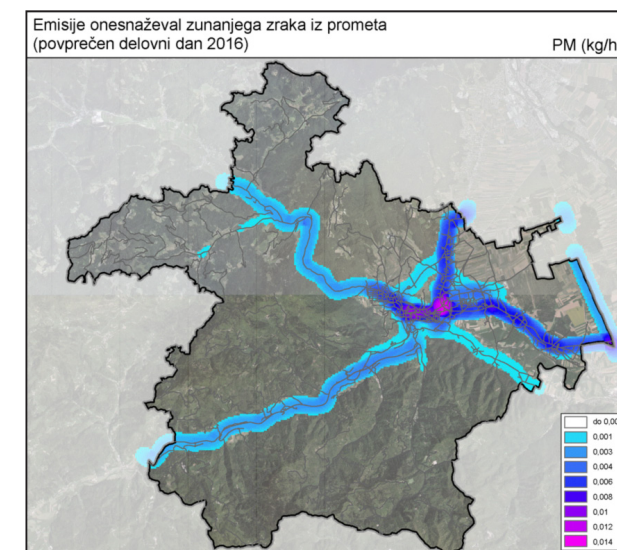
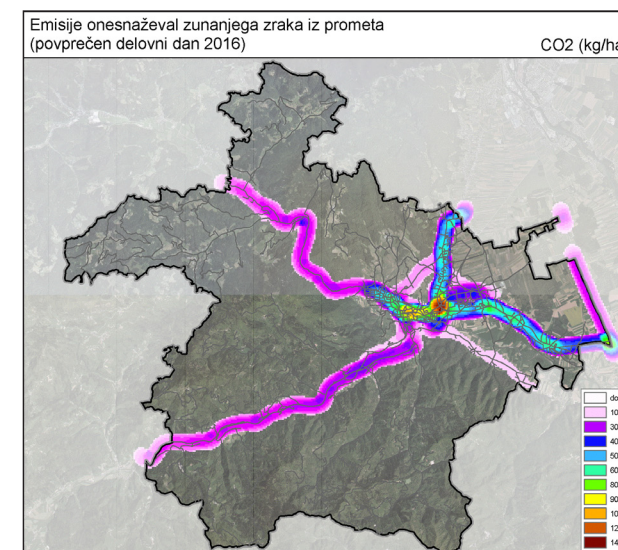
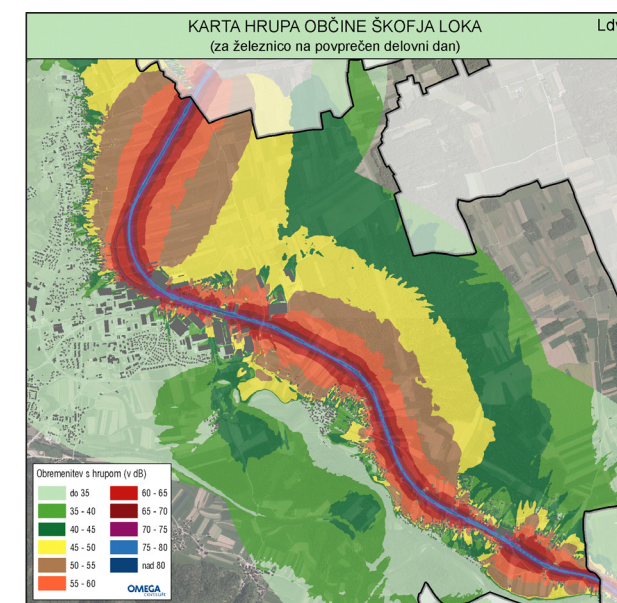
Trajnostni razvoj je Občina Škofja Loka že vključila v večino ključnih strateških dokumentov. Prometno načrtovanje in urejanje se lahko nadgradi predvsem pri upravljanju mobilnosti, spremljanju potovalnih navad in potreb ter vrednotenju učinkov ukrepov.

IZZIV 6:
CELOSTNA PROMETNA UREDITEV, KI BO IZBOLJŠALA KAKOVOST ŽIVLJENJA IN BIVANJA V OBČINI ŠKOFJA LOKA TER SPREMENILA TREND SELITVENEGA PRIRASTA

Za kakovost in privlačnost bivanja obstaja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno vlogo tako urejenost prostora kot razvitost prometnega sistema. Uporaba trajnostnejših oblik mobilnosti ima pomembno vlogo tudi pri izboljšanju zdravja prebivalstva, in sicer na eni strani s povečano telesno aktivnostjo in na drugi z zmanjšanjem zunanjih negativnih vplivov prometa (manj emisij hrupa in škodljivih plinov, manj javnih površin, zasedenih s parkiranimi motornimi vozili idr.). Občina Škofja Loka ima privlačno okolje z razvitim gospodarstvom, vendar se ljudje kljub temu odseljujejo. Razlogi vsekakor niso prometne narave, vendar pa lahko s primerno prostorsko in prometno ureditvijo izboljšamo prostor za druženje, zabavo, igranje, športne in rekreativne aktivnosti ter s tem ustvarimo privlačnejše okolje tudi za mlade in mlade družine. Občina Škofja Loka se je zavzela za višjo kakovost bivanja že s sprejetjem Strategije 2025+, saj želi 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.



Slika 5: Obremenitve s hrupom v občini Škofja Loka



Slika 6: Emisije CO₂ in PM v občini Škofja Loka



STRATEŠKE PROMETNE PRILOŽNOSTI V OBČINI

V Občini Škofja Loka so prepoznane številne strateške priložnosti na področju prometa in mobilnosti, tudi v sodelovanju s sosednjimi občinami. Občani so pripravljeni na spremembe, z obvoznimi cestami bo dosežena razbremenitev naselij in bo lahko izkoriščen potencial hoje in kolesarjenja, velik je tudi potencial javnega potniškega prometa. Vlaganja v trajnostno mobilnost omogočajo tudi dostop do več sredstev in znanja za upravljanje mobilnosti.

PRILOŽNOST 1: **PRIPRAVLJENOST ŠIRŠE JAVNOSTI NA** **SPREMEMBE**

Občani so željo po spremembi prometa in mobilnosti v Občini Škofja Loka 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.

PRILOŽNOST 2: **POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA**

Po površini občina Škofja Loka 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 dostopno peš skoraj celotno mesto Škofja Loka, s kolesom pa je v manj kot 15 minutah dostopen velik del občine oz. večina občine v manj kot 30 minutah.

Gostota naseljenosti je tu večja kot v celotni državi, saj na kvadratnem kilometru površine občine živi povprečno 157 prebivalcev (povprečno v Sloveniji 102 prebivalca na km²).

Občina ima zaradi geografskih značilnosti in pri-

vlačnega okolja velik potencial in priložnost za razvoj vsakodnevnega pešačenja in kolesarjenja.

PRILOŽNOST 3: **POTENCIAL JAVNEGA POTNIŠKEGA** **PROMETA IN ŽELEZNICE**

V Občini Škofja Loka je vzpostavljena infrastruktura za izvajanje javnega potniškega prometa, vključno z železnico. Ponudbo javnega potniškega prometa v občini sestavljajo mestni, medkrajevni in železniški potniški promet, ki pa je premalo izkoriščen.

Neposredno prostorsko dostopnost (do 500 m) do avtobusnega mestnega prometa ima 58 % in do avtobusnega medkrajevnega prometa 87 % prebivalcev Občine Škofja Loka, kar je bolje od povprečja Slovenije. S storitvijo avtobusnega mestnega in medkrajevnega prometa je neposredno dostopna tudi večina delovnih (94 %), šolskih mest (100 %) ter drugih pomembnejših ciljev v občini. Slabše dostopen je železniški potniški promet; dostop v razdalji do 500 m ima le 6 % občanov, je pa železniška postaja Škofja Loka povezana z avtobusnim mestnim potniškim prometom.

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

PRILOŽNOST 4: DOKONČANJE OBVOZNIH IN POVEZOVALNIH CEST

Občina Škofja Loka leži v osrednjem delu Slovenije. Mesto Škofja Loka je 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.

PRILOŽNOST 5: DOSTOP DO SREDSTEV IN ZNANJA

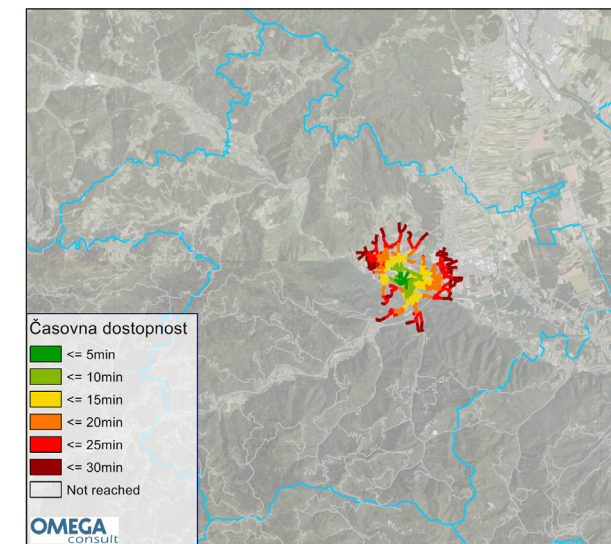
Intenzivno ukvarjanje s trajnostnim prometom v EU omogoča enostaven dostop do sredstev, znanj, informacij in izmenjave izkušenj. Priložnost je v sofinanciranju izvedbe ukrepov Celostne prometne strategije s sredstvi EU ter tudi iz drugih virov. Strategija s potrjenim akcijskim načrtom za njeno izvedbo je namreč pogoj za kandidaturo Občine na razpisih za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so opredeljeni v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

PRILOŽNOST 6: UČINKOVITEJŠA PORABA SREDSTEV

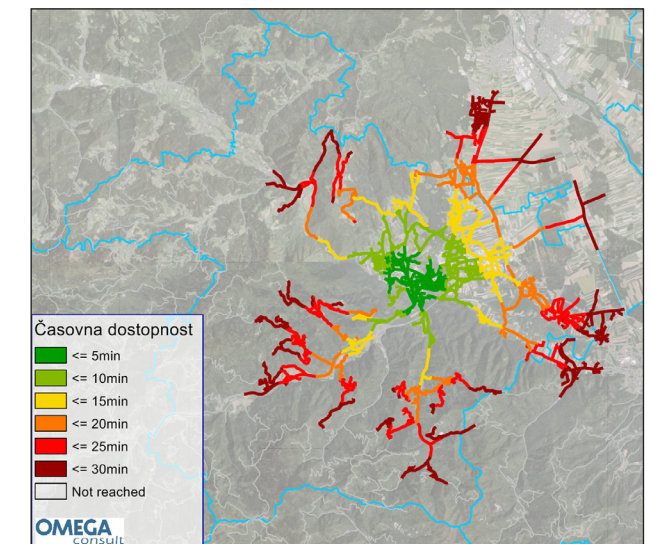
Vlaganja v trajnostno mobilnost glede na izkušnje v praksi prinašajo ekonomske koristi in tako pomenijo strateško priložnost Občine za učinkovitejšo porabo sredstev.

PRILOŽNOST 7: SODELOVANJE S SOSEDNJI OBČINAMI

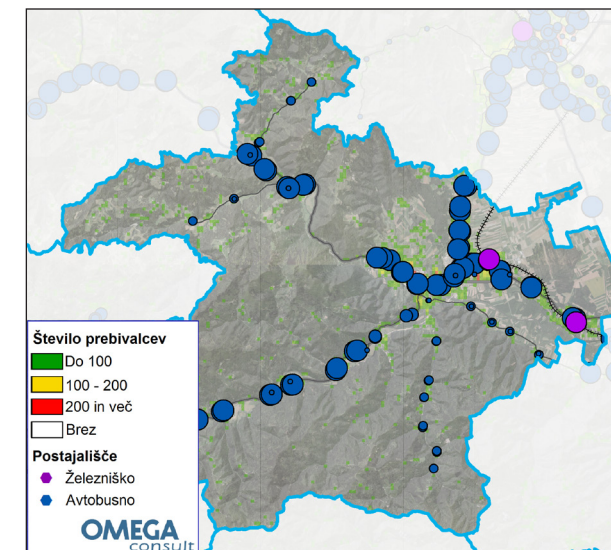
Pri trajnostnem prometnem načrtovanju in izvajanju Strategije je treba izkoristiti možnosti regijskega sodelovanja, še posebej s sosednjimi občinami: Železniki, Gorenja vas-Poljane, Dobrova-Polhov Gradec, Medvode in Kranj, od katerih celostno prometno strategijo izdelujejo občine Železniki, Medvode in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



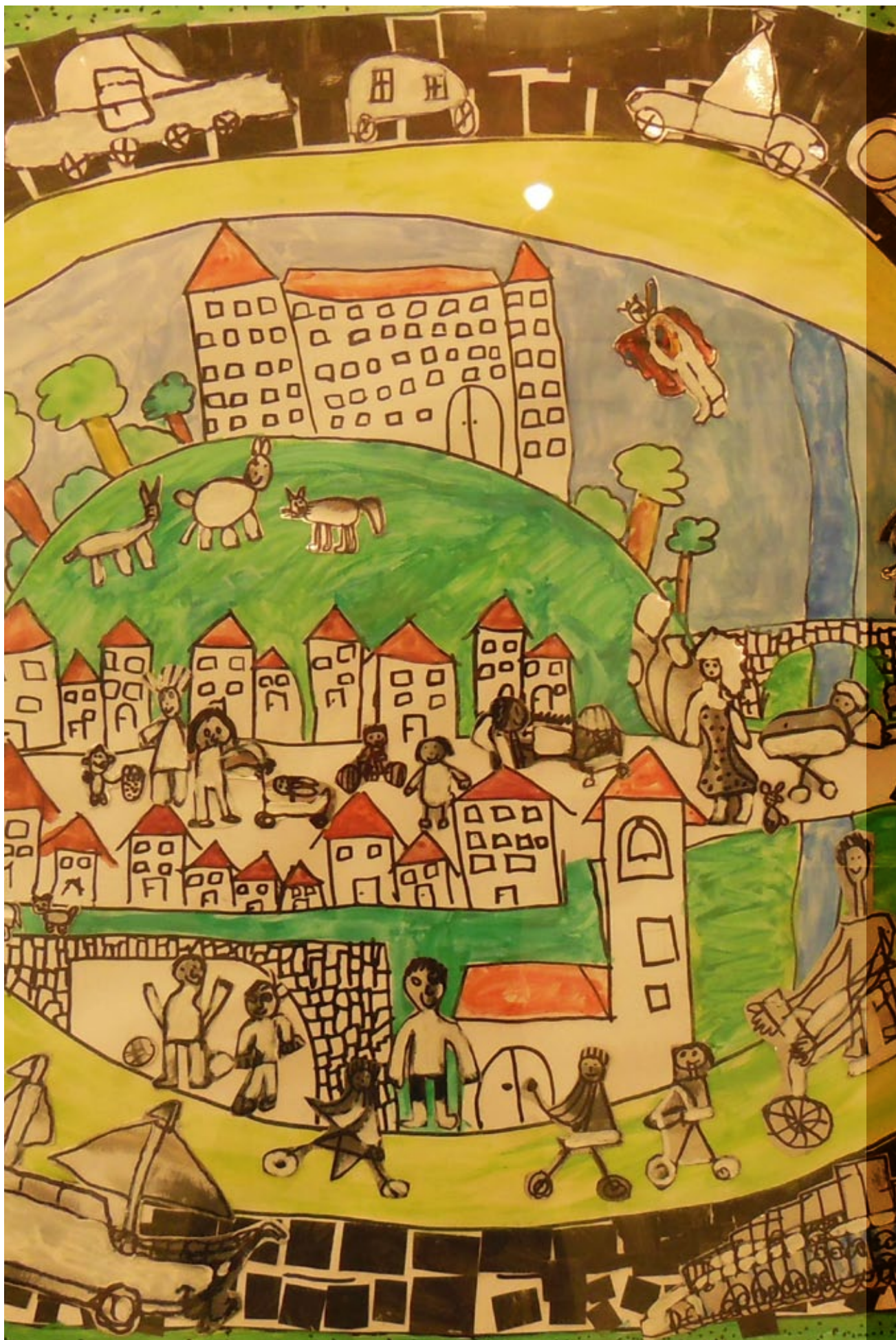
Slika 6: Dostopnost iz središča Škofja Loke peš



Slika 7: Dostopnost iz središča Škofja Loke s kolesom



Slika 8: Dostopnost avtobusnih in železniških postajališč



PROMETNA VIZIJA OBČINE

Občina Škofja Loka bo s celostno ureditvijo in organizacijo prometa po načelih trajnostne mobilnosti nadgradila svojo bogato kulturno in naravno dediščino.

Prebivalcem in obiskovalcem bo omogočila bolj zdravo in prijaznejše okolje bivanja, izboljšali se bosta tako dostopnost kot prometna varnost vseh udeležencev v prometu. Z dobro dostopnostjo turističnih in gospodarskih območij se bo lokalna identiteta še okrepila in bo ponujala priložnosti za nove družbene in gospodarske dejavnosti.

V okviru priprave prometne vizije kot odgovora občank in občanov Občine Škofja Loka na vprašanje 'V kakšni občini želimo bivati?' je bila izražena želja po bivanju v občini, kjer:

- bo bivalno okolje celovito urejeno in vizualno privlačno, zaradi pametne organizacije prometa v prostoru se bodo zmanjšali škodljivi izpusti plinov in emisije hrupa v naseljih. Tako se bosta podoba in prepoznavnost občine v širšem prostoru dodatno izboljšali. Poseben poudarek bo dan ranljivejšim skupinam v prometu: otrokom, upokojujencem, pešcem, kolesarjem in gibalno ter senzorno oviranim, katerim bodo, s kombinacijo premišljenih ukrepov, infrastrukturnih posegov in naložb v opremo, izboljšane 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 poti nadgrajene v bivalni in turistični presežek.
- bo vpeljan integriran javni prevoz, ki bo dodatno povezal mestne in primestne, avtobusne in železniške linije, uskladił vozne rede in frekvence prevozov, prilagodil vozni park in uvajal ekološko varčnejša vozila. Z ureditvijo drugega tira železnice in uvedbo taktnih vozni 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 ozaveščenost prebivalcev o uporabi okolju in ljudem prijaznejših, avtomobilu alternativnih oblik mobilnosti. Mirujoči 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 zunaj bivalnih območij, dostava v staro mestno jedro bo ustrezno regulirana.





5 STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI OBČINE

Za uresničevanje vizije celostne ureditve prometa v občini Škofja Loka Celostna prometna strategija opredeljuje pet ključnih strateških stebrov uspešne prihodnosti Občine Škofja Loka, ki zadevajo področja načrtovanja in ozaveščanja, hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa ter motornega prometa.

Vsi strateški stebri so medsebojno povezani, se dopolnjujejo in skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi k doseganju naslednjih strateških ciljev za uresničitev zastavljene prometne vizije:

- spodbujati in nadgrajevati trajnostno mobilnost ter izkoristiti potencialne hoje in kolesarjenja,
- minimizirati število žrtev in poškodovanih v prometnih nesrečah,
- uravnotežiti dostopnost (za vse uporabnike) in potovalne navade,
- 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 in z živahnim turističnim utripom.

A	B	C	D	E
CELOSTNO IN TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE	HOJA	KOLESARJENJE	JAVNI POTNIŠKI PROMET	MOTorni PROMET
vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	uveljavitev hoje kot pomembne oblike mobilnosti	izkoriščanje potenciala kolesarjenja	razvoj učinkovitega in privlačnega javnega prevoza	optimizacija motornega prometa

Slika 9: Ključna področja ukrepanja za doseganje strateških ciljev



STEBER A: VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Občina Škofja Loka je trajnostni razvoj za izboljšanje kakovosti bivanja že vključila v večino ključnih strateških dokumentov. Vzpostavitev celostnega načrtovanja prometa kot temelja za pripravo in izvajanje Celostne prometne strategije in drugih strateških dokumentov Občine pa bo z vključitvijo in povezavo vseh obravnavanih strateških stebrov (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet) osnova za izboljšanje sistemskih, upravnih, tehničnih ter finančnih pogojev uspešnega in učinkovitega upravljanja prometa in mobilnosti.

DOSEŽKI IN IZZIVI

Občina Škofja Loka ima več oddelkov in služb, ki so zadolženi za prometno infrastrukturo, gospodarske javne službe ter okolje in prostor. Z vidika celostnega načrtovanja, urejanja in upravljanja prometa je treba oddelke ustrezno povezati in koordinirati, tako procesno kot organizacijsko.

Načrtovalne 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

energetskem 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 od leta 2011 redno sodeluje pri Evropskem tednu mobilnosti in izvaja akcijo Loško je ekološko ter druge promocijske akcije na temo trajnostne mobilnosti.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU 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 podsistemi (investicije v infrastrukturo, redno vzdrževanje in mehke ukrepe)
Izboljšati načrtovalne prakse prometa in prostora v smeri celostnega in trajnostnega načrtovanja	Integriran pristop Občine k načrtovanju	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 načrtovanja	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 l. 2017
	Sistem spremljanja	Vzpostavitev sistema za spremljanje kakovosti infrastrukture l. 2019
	Sistem spremljanja	Vzpostavitev sistema za spremljanje kakovosti zraka in obremenjenosti s hrupom do l. 2020

UKREPI ZA VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

A1 Potrjena CPS

Sprejetje CPS Občine Škofja Loka v letu 2017 pomeni začetek izvajanja strategije ter s tem začetek dolgoročnega procesa celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa. Na operativni ravni se bosta 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

Med procesom izvajanja Strategije se bo redno spremljalo doseganje ciljev, Strategija pa bo vsaki dve leti (leta 2019 in 2021) revidirana in vsakih pet let (najprej leta 2022) prenovljena.

A3 Sprejem proračuna s sredstvi, uravnoteženimi po posameznih prometnih podsistemi

Občina bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju prometa uravnotežena tako po vseh prometnih podsistemi 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 in 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 razpisov na temo trajnostne mobilnosti in prijava

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

A7 Sodelovanje na ETM ter promocijske, izobraževalne in ozaveševalne akcije za vse stebre

Vsako leto se bo v sklopu Evropskega tedna mobilnosti izvajalo različne programe ter prirejalo dogodke in promocijske akcije. V sodelovanju z drugimi subjekti bodo redno in sistematično izvajane promocijske, izobraževalne in ozaveševalne 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 prek 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 dnevnih migracij zaposlenih na delo, lahko pa vključuje tudi upravljanje voznega parka podjetja, urejanje dostav in poslovna potovanja.

A10 Mobilnostni načrti 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 bo vzpostavljen 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 kazalnike prometa in mobilnosti v občini, zato bo vzpostavljen 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 sta predpogoja za učinkovito upravljanje in vzdrževanje prometne infrastrukture ter omogočata dinamično upravljanje prometnega sistema in povpraševanja. Zato bo vzpostavljen 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 bo vzpostavljena merilna mreža za spremljanje kakovosti zunanje zraka in obremenjenosti s hrupom v občini. Vzpostavljeni sistem za spremljanje zraka in hrupa, ki bo del celovitega pristopa k urejanju problematike in izboljšanju kakovosti življenja v občini, bo dopolnilno orodje za spremljanje Strategije.

A15 Poostreitev 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 se bo pripravljala različna projektna, prostorska, investicijska, tehnična in druga dokumentacija.

AKCIJSKI NAČRT ZA VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

ZAP. ŠT.	UKREP	NOSILEC IZVA-JANJA	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)	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	Mobilnostni načrti za podjetja z nad 100 zaposlenimi (promocija)	podjetja	1.000 €	podjetja						
A11	Sistem za spremljanja 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	Poostreitev nadzora	OŠL, redarstvo, policija	/	OŠL, redarstvo, policija						
A16	Dokumentacija	OŠL	1.300.000 €	OŠL						





STEBER B: UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNE OBLIKE MOBILNOSTI

Hoja je osnovna oblika mobilnosti, saj predstavlja izhodiščni in zaključni del vsake poti z avtomobilom, javnim prevozom ali kolesom. Je najbolj naravno, dostopno, okolju prijazno in zdravo gibanje.

Primerna in učinkovita je za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi različnih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Je najdružabnejša oblika mobilnosti, saj omogoča neposredno interakcijo in komunikacijo ter zagotavlja svobodo in samostojnost tudi otrokom in starejšim. V primerjavi z drugimi 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.

DOSEŽKI IN IZZIVI

Mesto Škofja Loka spada med manjša mesta, zato je veliko dejavnosti dostopnih na krajših razdaljah. Kljub razgibanemu terenu z veliko klančinami je mesto Škofja Loka 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 razmer za pešačenje, predvsem v mestu in ožji okolici. Z izgradnjo južne obvoznice so se vzpostavili pogoji ter nato uredile površine za pešce na območju starega dela mesta. Čeprav je veliko infrastrukture za pešačenje dokaj dobro urejene, izgradnja omrežja ni zaključena.

V naseljih zunaj 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 naredile prijetnejšo, ter ustreznih označb za usmerjanje pešcev. Površine niso zvezno prilagojene gibalno in senzorno oviranim osebam.

V zadnjih 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 (z 8 nesreč leta 2011 na 4 nesreče v letu 2015).

Po podatkih ankete je s površinami 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.

Peš se opravi 6 % vseh poti na delo, 12 % vseh poti po nakupih in opravkih, 25 % vseh poti prostočasnih dejavnosti in 23 % drugih poti. Da bi se več poti opravljalo peš in predvsem varneje, je treba povr-

šine za pešce urediti, povezati, ustrezno označiti, z urbano opremo povečati privlačnost in prilagoditi vsem uporabnikom, hkrati pa izvajati različne oza-veščevalne akcije o pomenu hoje.

Občani si želijo pešačiti, saj je 94 % anketirancev pripravljenih kratko pot do 1 km namesto z oseb-nim avtomobilom vsaj občasno opraviti peš, pod pogojem izboljšanih razmer za hojo.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU HOJE

OPERATIVNI CILJI	KAZALNIKI	CILJNE VREDNOSTI KAZALNIKOV
Vzpostaviti sklenjene, varne in udobne peš povezave v Škofji Loki 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 (klopi, 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 ustrezno 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	Povečanje deleža opravljenih kratkih poti peš v mestu za 10 % do l. 2022
Zmanjšati število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah	Število nesreč s poškodovanimi pešci	Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % do l. 2022

UKREPI ZA UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNE OBLIKE MOBILNOSTI

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

Ukrep sistematičnega odpravljanja pomanjkljivosti v infrastrukturi za pešce in zmanjševanja števila nevarnih mest je zelo pomemben za izboljšanje razmer pešačenja. Izveden bo na podlagi vzpostavitve sistema za spremljanje kakovosti infrastrukture in sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov.

B2 Ureditev in označitev šolskih poti

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

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

Obstoječa infrastruktura in oprema se bosta prilagodili vsem udeležencem v prometu, tako da bosta uporabni 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, odpravljali se bodo ovire ter dostopi do javnih točk. Ureditev bo izvajana 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

Pomemben dejavnik ustreznih razmer za pešačenje je tudi privlačnost površin za pešce. Zato se bo površine za pešce uredilo z ustreznimi materiali, opremilo z manjkajočo urbano opremo (mesta za počitek, koši za smeti, pitniki, tematske karte), zasa-jeno bo več zelenja in izboljšana bo osvetlitev površin.

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

Čeprav je infrastruktura za pešačenje v občini dokaj dobro raz-vita, je treba omrežje pešpoti sistematično nadgrajevati. V prvi fazi bodo dograjeni predvsem manjkajoči odseki, da bo vzpo-stavljen celovit in povezan sistem pešpoti. V nadaljnjih fazah se bo postopno izvajalo razširitev omrežja pešpoti, tako znotraj naselij kot tudi med določenimi naselji v občini. Pešpoti bodo neposredne, varne, prijetne in privlačne za hojo, celostno ure-jene in opremljene ter prilagojene vsem uporabnikom.

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

Ključni element ustrezne infrastrukture za pešce, s katero se

izboljšata predvsem orientacija in varnost pešcev ter drugih uporabnikov, je celovita označitev peš površin z vertikalno in horizontalno signalizacijo. Označitev bo vključevala tudi ča-sovno dostopnost pomembnejših lokacij, mest za počitek ter tematske in turistične vsebine. Za povečanje privlačnosti in prepoznavnosti pešačenja bodo vzpostavljene dodatne pro-mocijske oznake, kot so odtisi stopinj, slogani ipd. Označbe bodo usklajene z oznakami drugih prometnih podsistemov.

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

Izdelan bo 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 različni-mi 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. Prikazani bodo tudi mesta za počitek, pitniki, sanitarije ter tematske in turistič-ne vsebine. Izdajale se bodo informativne zloženke in brošure, informacijske in tematske karte z opisi, postavljeni bodo sme-rokazi in table.

AKCIJSKI NAČRT ZA UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNE OBLIKE MOBILNOSTI

ZAP. ŠT.	UKREP	NOSILEC IZVA-JANJA	OCENA STROŠKOV V OB-DOBJU 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	142.000 €	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						





STEBER C: IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA

Zaradi geografskih značilnosti ima občina Škofja Loka velik potencial za razvoj vsakodnevnega kolesarskega prometa. Kolesarjenje je najučinkovitejša vrsta prevoza za premagovanje kratkih in srednje dolgih 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. Zahteva sicer spretnost in vzdržljivost kolesarja, ima daljše potovalne čase na srednjih in dolgih razdaljah, je izpostavljeno vremenskim razmeram ter je lahko omejeno pri premagovanju vzponov in prevažanju potnikov in tovorov. Kljub temu se je zaradi pozitivnega vpliva na kakovost bivanja kolesarjenje v mnogo evropskih mestih uveljavilo kot ugleden, učinkovit in enakovreden način opravljanja vsakodnevnih poti.

DOSEŽKI IN IZZIVI

Potencial kolesarjenja v občini Škofja Loka 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 drugim prometom (tudi sharrow). Več površin, ki so namenjene kolesarjem, je v mestu in bližnji okolici, vendar površine v večini primerov niso sklenjene in zaključene.

Ustrezne označbe glede ureditve in vodenja kolesarskega prometa (vertikalna in horizontalna signalizacija) so pomanjkljive, kar otežuje orientacijo in varnost kolesarjev. Posamezni odseki kolesarske infrastrukture so slabo vzdrževani. Primanjkuje urbane opreme, parkirnih mest za kolesa in kolesarnic. Za parkiranje koles v bližini avtobusnih ter železniških postaj in postajališč ni ustrezno poskrbljeno, kar zmanjšuje intermodalno uporabo kolo-javni prevoz.

Prometna varnost kolesarjev je skrb vzbujajoča, 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.

Uporabniki kolesarjenja dostikrat ne vidijo kot primerne alternative motornemu prometu. Nezaдовoljstvo z razmerami 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 kaže tudi v manjšem deležu poti, opravljenih s kolesom (5 % vseh poti na delo, 3 % vseh poti po nakupih in opravkih, 11 % vseh poti prostočasnih dejavnosti in 6 % drugih poti).

Za povečanje deleža kolesarjev v prometu so potrebni večplastni ukrepi. Izboljšati je treba stanje kolesarske infrastrukture, predvsem z zaključevanjem manjkajočih odsekov ter širitvijo omrežja občinskih in medobčinskih kolesarskih povezav, ki bodo povezane, neposredne, udobne, varne in privlačne za kolesarjenje. Zaradi dokaj razgibane konfiguracije terena je kolesarjenje smiselno spodbujati predvsem v nižinskem delu ter v smeri Poljanske 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.

Pod pogojem, da se razmere za kolesarjenje izboljšajo, je 88 % anketirancev pripravljenih prevoz z osebnim avtomobilom v naselju ali do bližnjih središč vsaj občasno nadomestiti s kolesom.

Željo po spremembah so izrazili tudi občani, saj je 91 % anketirancev pripravljenih prevoz z osebnim avtomobilom v naselju ali do bližnjih središč nadomestiti s kolesom (vsaj občasno) ob izboljšanju razmer za kolesarjenje.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU KOLESARJENJA

OPERATIVNI CILJI	KAZALNIKI	CILJNE VREDNOSTI KAZALNIKOV
Vzpostaviti zvezno omrežje kolesarskih površin	Dolžina novih kolesarskih povezav	Vzpostavljeno celovito omrežje kolesarskih povezav v Škofji Loki, do drugih naselij v občini in v njih do l. 2030
	Število zasajenih dreves in urbane opreme	Povečana privlačnost – urbana oprema (klopi, 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 l. 2020
	Sistem za izposajo koles	Vzpostavljen sistem za izposajo koles do l. 2018
Izboljšati informiranost glede kolesarskih površin	Delež poti z ustrezno 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	Povečanje deleža opravljenih kratkih poti s kolesom za 20 % do l. 2022
Zmanjšati število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah	Število nesreč s poškodovanimi kolesarji	Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % do l. 2022

UKREPI ZA IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA

C1 Sistematično odpravljanje nevarnih mest za kolesarje

Ukrep sistematičnega odpravljanja pomanjkljivosti v kolesarskem omrežju ter zmanjševanja števila nevarnih mest je zelo pomemben za izboljšanje kakovosti kolesarske infrastrukture. Izvajal se bo na podlagi vzpostavitve sistema za spremljanje kakovosti infrastrukture in sistema za spremljanje zadovoljstva uporabnikov.

C2 Izgradnja kolesarskih stojal ob javnih zgradbah

Pomemben vidik izboljšanja razmer za kolesarjenje so tudi primerna parkirna mesta za kolesa, ki morajo omogočati varno (zaščita pred krajo in vandalizmom) in udobno parkiranje koles, tako za krajši kot daljši čas. Zelo pomembna je tudi bližina parkirnega mesta, zato bodo ob javnih zgradbah v občini urejena mesta za parkiranje koles, predvsem kolesarska stojala,

C3 Izgradnja kolesarskih stojal ob postajah/postajališčih

Ob postajah in pomembnejših postajališčih in prestopnih točkah bodo postavljena kolesarska stojala za varno parkiranje koles (za daljši čas). S tem ukrepom bodo vzpostavljeni pogoji za intermodalnost, kar bo še dodatno povečalo 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

Kolesarske površine bodo opremljene z manjkajočo urbano opremo (mesta za počitek in parkiranje koles, stojala za samopopravilo koles, pitniki, tematske karte), izboljšana bo njihova osvetlitev in zasajeno bo več zelenja. Za kolesarsko omrežje namreč ne zadošča, da je varno, udobno, povezano in neposredno vodeno, biti mora tudi privlačno. Na izbranih lokacijah bodo postavljeni kolesarski števc, ki bodo služili kot ukrep za promocijo kolesarjenja in hkrati omogočili redno spremljanje števila kolesarjev.

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

Manjkajoči odseki se bodo postopoma dogradili, širilo se bo 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 omogočale 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)

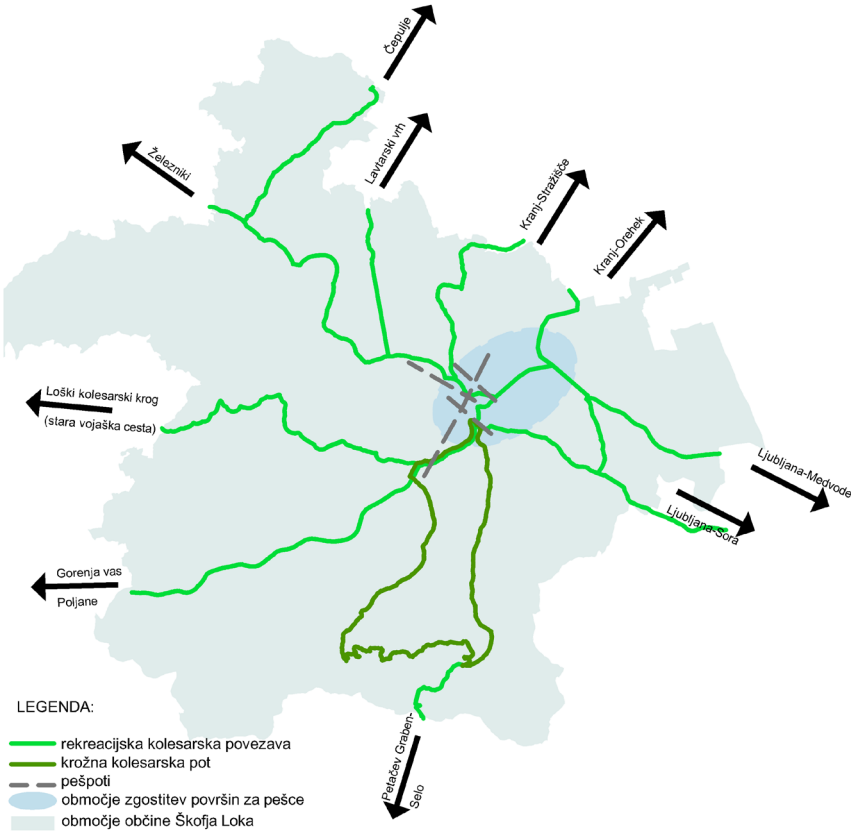
Ključni element ustrezne kolesarske infrastrukture je tudi celovita označitev kolesarskih površin z vertikalno in horizontalno signalizacijo. S kontinuiranim vodenjem kolesarjev po ustrezni kolesarski infrastrukturi se predvsem olajša orientacija in varnost kolesarjev. Zato bo celotno kolesarsko omrežje, tako primarno in sekundarno kot rekreativne poti, celovito označeno. 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 bo vzpostavljen sistem za avtomatizirano izposajo koles. Za to 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 in hkrati deluje kot ukrep za promocijo kolesarjenja. V prvi fazi se bo vzpostavilo osnovno omrežje postaj za izposajo, ki se bo nato postopno širilo in nadgrajevalo, tudi z električnimi kolesi. Širitev bo potekala ob sočasnem urejanju ustrezne kolesarske infrastrukture. Poskrbljeno bo 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, po katerih se kolesari z namenom vsakodnevnih poti v službo, šolo, do trgovine, urada, športnega ali kulturnega objekta ipd., kot tudi rekreacijskih poti, na katerih je kolesarjenje namenjeno sproščanju, spoznavanju okolice in/ali pridobivanju kondicije. Označeni bodo mesta za počitek in parkiranje koles, stojala za samopopravilo koles, pitniki, intermodalne prestopne točke ter tematske in turistične vsebine.



Slika 10:
Zasnova načrtovanih peš in kolesarskih povezav v občini Škofja Loka

AKCIJSKI NAČRT ZA IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA

ZAP. ŠT.	UKREP	NOSILEC IZVA-JANJA	OCENA STROŠKOV V OB-DOBJU 2017–2022	VIRI SREDSTEV						
					2017	2018	2019	2020	2021	2022
C1	Sistematično odpravljanje nevarnih mest za kolesarje	OŠL	60.000 €	OŠL, evrop-ska sredstva						
C2	Izgradnja kolesarskih stojal ob javnih zgradbah	OŠL	6.000 €	OŠL						
C3	Izgradnja kolesarskih stojal ob postajah/postajališčih (prestopne točke – vozlišča)	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, evrop-ska sredstva						
C9	Vzpostavitev sistema informiranja	OŠL in zunanji izvajalec	7.000 €	OŠL						





STEBER D: RAZVOJ UČINKOVITEGA IN PRIVLAČNEGA JAVNEGA PREVOZA

Javni potniški promet povečuje izkoriščenost prometne infrastrukture in energije, izboljšuje splošno prometno varnost, zmanjšuje prometne zastoje, odvisnost od avtomobilov in težave 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) ter povečuje družbeno povezanost in družabnost na poti. Zato je privlačna alternativa avtomobilskemu prevozu na srednje in dolge razdalje, zahteva pa 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.

DOSEŽKI IN IZZIVI

Ponudbo javnega potniškega prometa v občini sestavljajo mestni, medkrajevni avtobusni in železniški potniški promet ter nekaj taksi služb. Za šoloobvezne otroke, ki zaradi oddaljenosti ali neustreznih varnostnih razmer 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).

Dostopnost avtobusnega mestnega in medkrajevnega prometa prebivalcem Občine Škofja Loka je boljša od povprečja Slovenije. Slabšo neposredno dostopnost ima železniški potniški promet, je pa železniška postaja Škofja Loka povezana z mestnim potniškim prometom. Določena naselja v občini nimajo ponudbe JPP oziroma je na voljo samo nekaj odhodov dnevno. Možnosti za intermodalnost so slabe.

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

Število potnikov v mestnem in medkrajevnem 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 pada.

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 mestnim prometom (53 %), slabše je zadovoljstvo z medkrajevnim avtobusnim in železniškim potniškim prometom (43 %). Predvsem je izražena potreba po uskladitvi voznih redov, izboljšanju razmer

pri prestopanju in potovalnih časov ter intermodalnosti. Z JPP se opravi 11 % vseh poti na delo, 3 % vseh poti po nakupih, 2 % poti prostočasnih dejavnosti in 10 % drugih poti.

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.

Pod pogojem izboljšave je JPP za potrebe dnevnih migracijali do drugih središč pripravljeno vsaj občasno uporabljati 81 % respondentov ankete.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

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, integrirani JPP in 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, prilagojenih 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 l. 2025
	Število potnikov	Povečanje števila prepeljanih potnikov MPP za 10 % do l. 2025

UKREPI ZA RAZVOJ UČINKOVITEGA IN PRIVLAČNEGA JAVNEGA PREVOZA

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

Postajališča in oprema trenutno niso povsem prilagojeni gibalno in senzorno oviranim osebam ter drugim osebam z omejeno mobilnostjo. Da bo javni potniški promet v Občini Škofja

Loka dostopen vsem, bodo postaje in postajališča prilagojeni tako, da bodo opremljeni s čakalnicami z nadstreški, klopmi in po potrebi s kolesarskimi stojali, da bodo ustrezali 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. Prenova bo izvedena 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. Preučena bo tudi možnost vklju

čitve drugih storitev v enotno kartico vozovnice IJPP, predvsem različni prometni sistemi (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, prilagojenih 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

Preučene bodo potrebe in možnosti razširitve in poteka omrežja linij in postajališč ter števila in časov odhodov. S povezavo preostalih naselij v občini z mestom Škofja Loka 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 bo uporabnikom omogočala kombi

nacijo 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 bo preučena možnost vzpostavitve alternativnih oblik prevoza (npr. prevoz na klic), ki bo omogočal 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. Namenjen bo 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, za kar bo Občina pripravila dokumentacijo.

D13 Vzpostavitev sistema obveščanja za vse uporabnike

V sklopu informatizacije javnega potniškega prometa je načrtovana uvedba 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

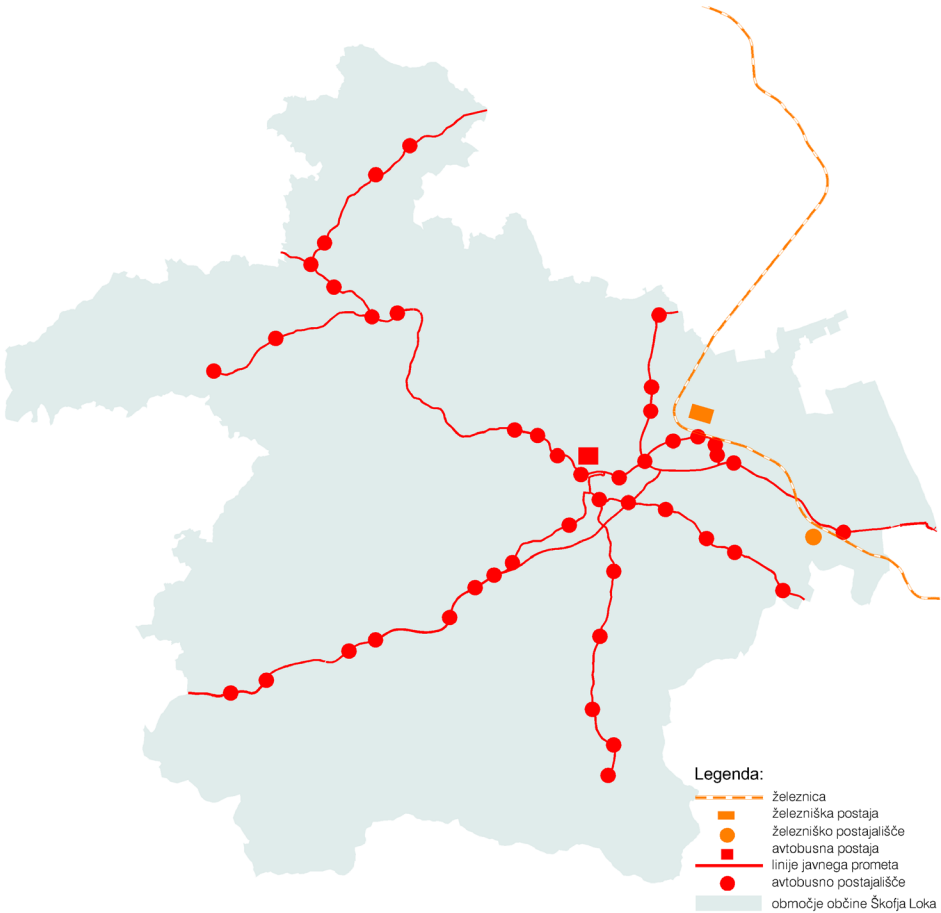
V sodelovanju s prevoznikom in upravljavcem bo izvedena celovita ureditev avtobusne postaje Škofja Loka, za kar bo Občina pripravila dokumentacijo.

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.

AKCIJSKI NAČRT ZA RAZVOJ UČINKOVITEGA IN PRIVLAČNEGA JAVNEGA PREVOZA

ZAP. ŠT.	UKREP	NOSILEC IZVA-JANJA	OCENA STROŠKOV V OB-DOBJU 2017-2022	VIRI SREDSTEV	2017	2018	2019	2020	2021	2022
D1	Sinhronizacija voznih redov	MZI	*	* pristočnost MZI						
D2	Prenova postajališč (oprema in prilagoditev vsem uporabnikom, predvsem osebam z omejeno mobilnostjo)	OŠL	110.000 €	OŠL						
D3	Uvedba enotne vozovnice	MZI	*	* pristočnost MZI						
D4	Integracija JPP	MZI	*	* pristočnost MZI						
D5	Uvedba vozil MPP, prilagojenih osebam z omejeno mobilnostjo	prevoznik	*	* pristočnost prevoznika						
D6	Uvedba novih linij/ prilagoditev odhodov na osnovi preučitve potreb in možnosti	prevoznik	*	* pristočnost 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 doku-mentacija, SŽ izvedba	10.000 €	OŠL doku-mentacija, SŽ izvedba						
D13	Vzpostavitev sistema obveščanja za vse uporabnike (predvsem postaje)	OŠL, SŽ, avtobusni prevoznik, MZI	50.000 €	OŠL, SŽ, avtobusni prevoznik, MZI, evrop-ska sredstva						
D14	Ureditev avtobusne postaje – dokumentacija	OŠL, prevoznik	20.000 €	OŠL, prevoznik						
D15	Vzpostavitev sistema informiranja	OŠL in zunanji izvajalec	13.000 €	OŠL						



Slika 11:
Zasnova načrtovanega javnega potniškega prometa v občini Škofja Loka



STEBER E: OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil in racionalnega tovarnega prometa se lahko doseže pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja, zmanjševanje zastojev, parkirno problematiko in onesnaževanje okolja v občini.

Uporaba avtomobila in drugih oblik motoriziranega prometa je pomembna in v marsikaterih primerih nepogrešljiva oz. optimalna oblika mobilnosti predvsem tam, kjer druge oblike mobilnosti niso učinkovite ali so neizvedljive. Tovorni promet je ključen za zagotavljanje prevoza blaga in ustvarjanja razmer za ekonomski, družbeni in gospodarski razvoj. V zadnjem času se področje motoriziranega prometa močno spreminja, vse več je souporabe vozil, pojavljajo se oblike deljenega lastništva. Poleg tega avtomobili in tudi druga motorna vozila postajajo vse bolj energetsko učinkoviti 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. Velike spremembe na tem področju prinaša razvoj samovozečih vozil.

DOSEŽKI IN IZZIVI

Lega Škofje Loke 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.

Čeprav so določene lokalne ceste še makadamske in so potrebne rekonstrukcije, je mreža občinskih cest dokaj razvita in omogoča sorazmerno dobro dostopnost naselij. Najbolj obremenjena cesta je državna Kidričeva cesta, kjer obremenitve dosega kapacitetno zmogljivost. Med bolj obremenjenimi so tudi druge državne ceste, predvsem regionalni cesti Škofja Loka–Kranj in Škofja Loka–Jeprca. Veliko je tudi tovarnega 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 drugih ude-

ležencev 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 avtoceste slaba, zato omejuje razvojne možnosti občine.

Stopnja motorizacije v občini je malo pod slovenskim povprečjem. 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. Razmere za intermodalnost niso ustrezne, 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 parkirnimi razmerami 36 %, z vodenjem tovornega prometa 28 % in s splošno prometno varnostjo 25 % prebivalcev.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI NA PODROČJU MOTORNEGA PROMETA

OPERATIVNI CILJI	KAZALNIKI	CILJNE VREDNOSTI KAZALNIKOV
Zmanjšati delež motoriziranega prometa v občini	Delež mestnih poti motoriziranega prometa	Zmanjšanje deleža opravljenih mestnih poti motoriziranega prometa za 3 % do l. 2030
Povečati prometno varnost vseh udeležencev v prometu	Število prometnih nesreč	Zmanjšanje števila nesreč z motoriziranimi udeleženci za 50 % do l. 2022
Izboljšati dostopnost Škofje Loke do glavnih prometnic in razbremeniti naselja/mesto	Čas vožnje	Skrajšanje časa vožnje iz Škofje Loke do priključka na avtocesto za 10 minut do l. 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 l. 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

Večina dnevnih potovanj se opravi z avtomobilom, v katerem se uporabniki večinoma prevažajo sami. Z avtom se opravi 72 % vseh poti na delo, 79 % vseh poti po nakupih in opravkih, 59 % vseh poti prostočasnih dejavnosti in 61 % drugih poti.

Za povečanje privlačnosti in kakovosti urbanega dela Škofje Loke in drugih naselij za bivanje, obiskovanje in druženje, predvsem z zmanjšanjem negativnih vplivov motornega prometa, je treba izvesti ukrepe na različnih področjih: nadaljevati izvajanje prometno-varnostnih ukrepov umirjanja in omejevanja prometa v naseljih, uvesti sistem parkirišč z ustreznimi režimi parkiranja, urediti določene dele cestnega omrežja in signalizacije, izgraditi načrtovane obvozne in razbremenilne ceste ter uvesti jasno označene koridorje za vodenje tovornega prometa.

UKREPI ZA OPTIMIZACIJO MOTORNEGA PROMETA

E1 Prilagoditev parkirišč za vse uporabnike

Obstoječa parkirišča bodo prilagojena in opremljena z manj kajočo 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 bo nadgrajen in informatiziran. Izdelana bo parkirna politika z režimi parkiranja, ki bo vključena v sistem navzkrižnega financiranja in upravljanja prometa. Nadalje se bo širilo območje nadzorovanega parkiranja. S parkirno politiko se bo v mestnem središču spodbujalo kratkotrajno parkiranje in uporabo vozil na alternativni pogon. Sredstva, zbrana s parkirnin, bodo namenjena financiranju izboljšav alternativ avtomobilskemu prometu. V sklopu informatizacije bo vzpostavljen sistem vodenja mirujočega prometa. S tem se bo voznikom prek 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

Čeprav je v občini že veliko območij z ukrepi za umirjanje prometa, bodo za izboljšanje prometne varnosti, kakovosti okolja in razmer za kolesarjenje in hojo uvedena dodatna območja.

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 se bodo tako pomanjkljivosti kot nevarna mesta redno odpravljali.

E5 Uvedba koridorjev za vodenje tovornega prometa

Za vodenje tovornega prometa bodo uvedeni koridorji, ki bodo preusmerili predvsem tranzitni tovarni promet, ki poteka skozi naselja ali občutljiva območja. Za uvedbo koridorjev na celotnem območju občine bo treba predhodno zgraditi

načrtovane obvozne in povezovalne ceste. Vodenje tovornega cestnega prometa do industrijskih delov mesta bo urejeno zunaj bivalnih območij. Pri določitvi koridorjev bo upoštevan celotni družbeni strošek. Hkrati se bo za namen zmanjševanja števila tovornih vozil na cestnem omrežju spodbujalo 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 bo vzpostavljeno parkirišče za turistične avtobuse in avtodome (t. i. camper stop parkirišče), s katerim se bo še dodatno spodbujalo turizem v občini.

E8 Uvedba parkirišč za tovarni promet

V občini danes ni zagotovljenega parkirišča za tovorna vozila. V sodelovanju z lokalnim gospodarstvom bodo preučene 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 bodo povezana v sistem parkirišč kot del sistema za upravljanje prometa, s katerim se bo upravljalo mobilnost in izvajalo dodatne ukrepe za zmanjševanje motornega prometa. Za vzdrževanje parkirišč se bodo zagotavljala 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 in zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. V ta namen bo vzpostavljena polnilnica za električna vozila. Širitev omrežja električnih polnilnic in polnilnic na plin bo izvedena s komercialnimi ponudniki.

E12 Zamenjava službenih vozil z vozili na okolju prijaznejše vire

Postopoma bo vozniki občinske uprave zamenjani z vozili na okolju prijaznejše vire. Hkrati se bo spodbujalo tudi druga 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 parkirnih mest in polnilnic na alternativne vire. Preko prestopnih točk bo omogočeno intermodalno načrtovanje poti. V sklopu informatizacije sistema parkirnih mest bo vzpostavljen sistem vodenja mirujočega prometa. S tem se bo voz-

nikom prek informacijskih tabel, spleta in aplikacij posredovalo informacije o lokacijah, cenah in zasedenosti parkirnih mest.

E14 Spodbujanje uporabe vozil na alternativni pogon s parkirno politiko

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

E15 Ozelenitev parkirnih površin

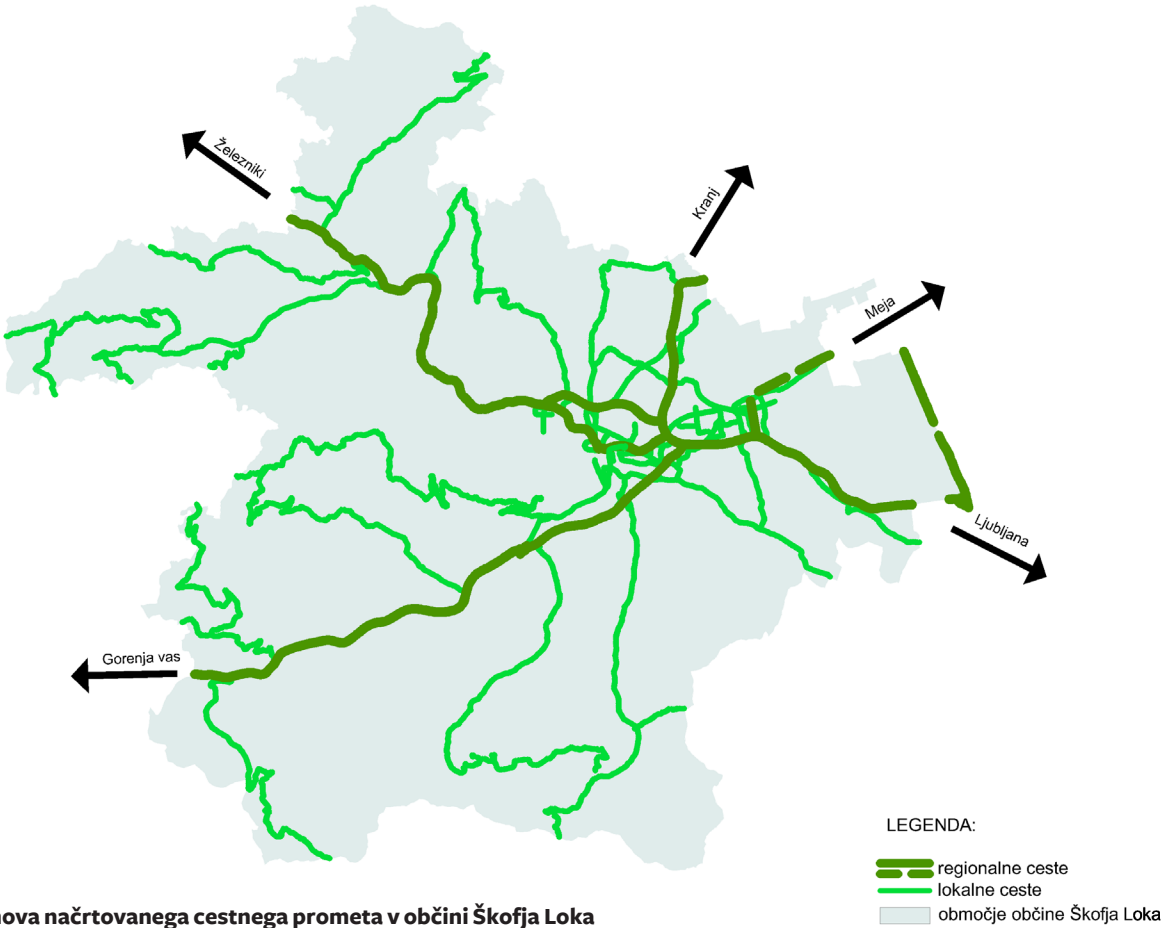
Ob določenih parkirnih površinah bodo zasajeni drevesa in grmovnice.

E16 Izgradnja obvoznih (razbremenilnih) in povezovalnih cest

Za boljšo povezavo do glavnih prometnic in avtocest, 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 večinski investitor je država.

AKCIJSKI NAČRT ZA OPTIMIZACIJO MOTORNEGA PROMETA

ZAP. ŠT.	UKREP	NOSILEC IZVAJANJA	OCENA STROŠKOV V OBLASTI DOBJU 2017-2022	VIRI SREDSTEV	2017	2018	2019	2020	2021	2022
E1	Prilagoditev parkirnih mest za vse uporabnike (invalidi, osebe z otroki ipd.)	OŠL	76.000 €	OŠL						
E2	Vzpostavitev sistema parkirnih mest 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 parkirnih mest 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 parkirnih mest	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 z vozili 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						



Slika 12: Zasnova načrtovanega cestnega prometa v občini Škofja Loka

KOLOFON

Naslov:	CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠKOFJA LOKA
Naročnik in založnik:	OBČINA ŠKOFJA LOKA, Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka
Avtorji:	OMEGA consult, d.o.o., Ljubljana, Gregorčičeva ulica 7, 1000 Ljubljana: Bruno Bensa, Miha Klun, dr. Andreja Cundrič, mag. Cvetoslav Gregorc, Tomaž Peternel, mag. Aleš Klobasa, mag. Robert Rupar, Nina Vidmar, Tjaša Pirc, Nadja Cirar, Peter Miljevič, Mario Grdič, Jernej Marot, Vera Kusić, Andraž Vožič URBIS d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor: Mateja Delač
Fotografije:	Manca Peterlin Jana Jocif Sašo Kočevanar arhiv izdelovalcev arhiv Občine Škofja Loka arhiv OŠ Škofja Loka-Mesto arhiv OŠ Jela Janežiča
Oblikovanje:	Simon Pavlič, Standart d.o.o.
Lektura:	Urška Kosec, s.p.
Tisk:	Jože Štok, s.p.
Naklada:	200 izvodov
Leto izida in natisa	2017
Cena:	brezplačno
Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.	







Občina Škofja Loka

Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka

T: (04) 511 23 00 , F:(04) 511 23 01

E: obcina@skofjaloka.si

www.skofjaloka.si