

Celostna prometna strategija občine Škofja Loka

Poročilo o postavitvi temeljev, opredelitvi procesa ter analizi stanja in oblikovanja scenarijev

Ljubljana, november 2016

Naročnik: **Občina Škofja Loka, Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka**

Pooblaščen predstavnik naročnika: mag. Miloš Bajt

Naloga: **Celostna prometna strategija občine Škofja Loka: Poročilo o postavitvi temeljev, opredelitvi procesa ter analizi stanja in oblikovanja scenarijev**

Številka pogodbe: Občina Škofja Loka št. 371-35/2016 oz. OMEGA consult št. 11/16

Izvajalec projekta: **OMEGA CONSULT, projektni management, d.o.o. Ljubljana**

Podizvajalec: **URBIS d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor**

Projektna skupina

OMEGA consult d.o.o., Ljubljana:

Bruno Bensa, univ. dipl. inž. grad.

Miha Klun, dipl. ekon.

mag. Cvetoslav Gregorc, univ. dipl. inž. fiz.

Tomaž Peternel, univ. dipl. geog.

dr. Andreja Cundrič, univ. dipl. ekon.

Matjaž Oberžan, univ. dipl. ekon.

mag. Aleš Klobasa, univ. dipl. inž. grad.

mag. Robert Rupar, univ. dipl. inž. grad.

Nina Vidmar, univ. dipl. inž. grad.

Tjaša Pirc, dipl. ekon.

Nadja Cirar, univ. dipl. pol.

vodja projekta

namestnik vodje projekta

JPP, hrup in izpušni plini, IT

prometno načrtovanje, pešačenje, kolesarjenje, JPP

vključevanje javnosti, oglaševanje in oblikovanje gradiv

prometno načrtovanje, pešačenje, kolesarjenje, JPP

prometno načrtovanje, pešačenje, kolesarjenje, JPP

prometno modeliranje

prometna varnost

splošno

splošno

URBIS d.o.o., Maribor

Mateja Delač, univ. dipl. kraj. arh.

prostor in urbanizem

Predmetna oznaka:

Gesla: promet, mobilnost, trajnostni razvoj, celostna prometna strategija, občina Škofja Loka
Keywords: Traffic, Mobility, Sustainable mobility, comprehensive transport strategy, Škofja Loka municipality

Odgovorni nosilec projekta:
Bruno Bensa, u.d.i.g.

Direktor:
mag. Cvetoslav Gregorc

Ljubljana, november 2016

Razmnoženo v 2 izvodih, naročnik prejme 1 izvod.
Copyright © 2016 OMEGA consult d.o.o.¹

¹ Besedilo je avtorsko zaščiteno. Zaščita vključuje vsako uporabo besedila, ki ni v skladu z Zakonom o avtorskih pravicah ter vsako reproduciranje, kopiranje, mikrofilmanje – ne glede na tehniko – celote ali posameznih delov.

KAZALO VSEBINE

1. UVOD.....	1
2. POSTAVITEV TEMELJEV.....	2
2.1. Zaveza načelom trajnostne mobilnosti.....	2
2.1.1. Občinski prostorski načrt občine Škofja Loka	3
2.1.2. Strategija razvoja občine Škofja Loka 2025+	3
2.1.3. OPVO za zrak občine Škofja Loka za obdobje 2014 -2019	3
2.1.4. Lokalni energetske koncept občine Škofja Loka	4
2.1.5. Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za izdelavo Celostne prometne ureditve Občine Škofja Loka	4
2.2. Ocena vpliva širšega okvira.....	4
2.2.1. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji	7
2.2.2. Strategija prostorskega razvoja Slovenije.....	7
2.2.3. Prostorski red Slovenije	9
2.2.4. Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti	13
2.2.5. Splošne smernice s področja razvoja poselitve.....	14
2.2.6. Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020	14
2.2.7. Regionalni razvojni program za Gorenjsko razvojno regijo 2014-2020	15
2.3. Samoocena	17
2.4. Pregled razpoložljivih virov	17
2.5. Opredelitev časovnega načrta	17
2.6. Opredelitev ključnih deležnikov	18
3. OPREDELITEV PROCESA	20
3.1. Opredelitev območja in odgovornosti	20

3.2. Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju.....	20
3.3. Načrtovanje vključevanja javnosti.....	20
3.4. Dogovor o delovnem načrtu in vodenju	21
4. ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV	22
4.1. Analiza izzivov in priložnosti.....	22
4.1.1. Analiza ključnih dokumentov.....	24
4.1.1.1. <i>Občinski prostorski načrt občine Škofja Loka</i>	24
4.1.1.2. <i>Strategija razvoja občine Škofja Loka 2025+</i>	27
4.1.2. Geografska in družbenoekonomska izhodišča	29
4.1.3. Analiza ankete o prometu.....	37
4.1.4. Prometni model.....	46
4.1.4.1. <i>Zasnova in struktura prometnega modela</i>	46
4.1.4.2. <i>Coning</i>	47
4.1.4.3. <i>Prometno omrežje in ostala prometna ponudba</i>	56
Cestno omrežje in železniško omrežje	56
Ponudba javnega linijskega potniškega prometa	56
4.1.4.4. <i>Prometno povpraševanje</i>	58
Potniški promet.....	58
Tovorni promet	59
4.1.4.5. <i>Rezultati</i>	60
4.1.5. Analiza stanja na področju peš površin	61
4.1.5.1. <i>Mnenja javnosti</i>	61
4.1.5.2. <i>Tematski ogledi</i>	61
4.1.5.3. <i>Terenske raziskave in analize</i>	70
4.1.5.4. <i>Zaključki</i>	72
4.1.6. Analiza stanja na področju kolesarjenja	73
4.1.6.1. <i>Mnenja javnosti</i>	73

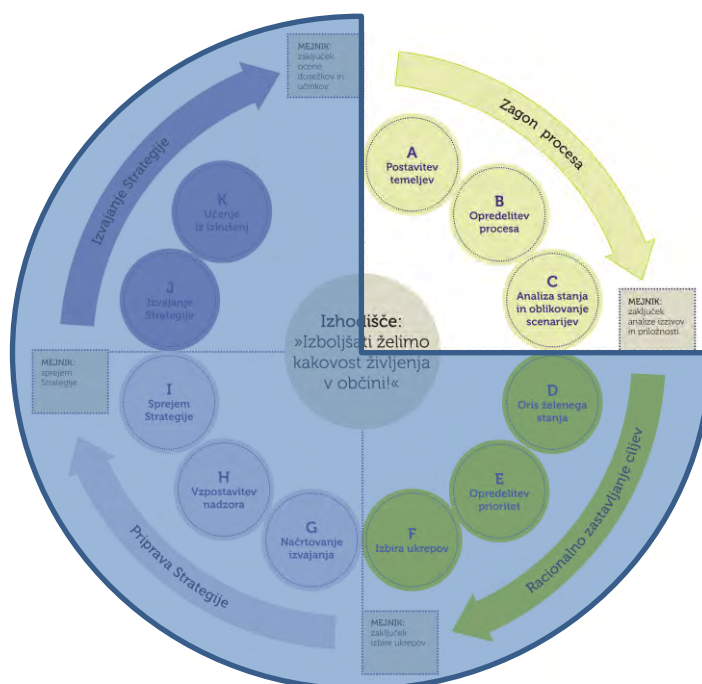
4.1.6.2. Tematski ogledi	73
4.1.6.3. Terenske raziskave in analize	77
4.1.6.4. Zaključki	79
4.1.7. Analiza stanja na področju javnega potniškega prometa (JPP)	80
4.1.7.1. Mnenja javnosti	80
4.1.7.2. Tematski ogledi	80
4.1.7.3. Terenske raziskave in analize	85
4.1.7.4. Zaključki	95
4.1.8. Analiza stanja na področju motornega prometa	96
4.1.8.1. Mnenja javnosti	96
4.1.8.2. Tematski ogledi	96
4.1.8.3. Terenske raziskave in analize	99
4.1.8.4. Zaključki	104
4.1.9. Analiza prometne varnosti	105
4.2. Oblikovanje scenarijev	107
5. PRILOGE	112

1. UVOD

Celostna prometna strategija je strateški dokument, s pomočjo katerega občina lahko doseže višjo kakovost bivanja v dolgoročnem smislu. Združuje predloge in rešitve za učinkovite ukrepe na področju prometa in prometne politike v posamezni občini. Skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije, ki jih je leta 2012 s partnerji pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, je celostna prometna strategija ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Prizadeva si rešiti izzive občine, ki so povezani s prometom, s čimer ji pomaga uresničiti njene bistvene razvojne potenciale. Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- celovit pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, ki so vdelani v celostno strategijo trajnostnega razvoja;
- pregled prometnih stroškov in koristi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Izdelava Celostne prometne strategije Občine Škofja Loka temelji na prej omenjenih Smernicah in na določilih tehničnih specifikacij za izdelavo naloge (del javnega razpisa pod številko objave NMV1747/2016). Proces izdelave je razdeljen na tri sklope aktivnosti: zagon procesa, racionalno zastavljanje ciljev in priprava Strategije. Sledi izvajanje Strategije. Predmetno poročilo podaja vsebino izvedene 1. faze priprave CPS: Zagon procesa s koraki A: Postavitev temeljev, B: Opredelitev procesa in C: Analiza stanja in oblikovanje scenarijev.



Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije po Smernicah

2. POSTAVITEV TEMELJEV

2.1. Zaveza načelom trajnostne mobilnosti

Uveljavljanje trajnostnih načel v delovanju človeka na različnih področjih je posledica izkušenj preteklega delovanja, novih strokovnih in znanstvenih spoznanj, tehnološkega napredka in dviga ekološke zavesti. Trajnostno delovanje pomeni zadovoljevanje vseh potreb ljudi na različnih področjih delovanja na način, ki zmanjšuje onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije, ob tem pa spodbuja recikliranje, učinkovito izrabo energije in spodbuja usmerjenost k širšemu javnemu interesu in ne izrecno v posamezne interesne skupine kot je bila načrtovalska praksa v preteklosti.

Na področju prometa je trajnostna mobilnost tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj »zelenega« gospodarstva. Promet je kljub velikemu napredku in dvigu življenjske ravni postal resna grožnja okolju in kakovosti življenja v mestih. V Sloveniji so se emisije iz prometa po letu 1990 podvojile in predstavljajo okoli 30 % vseh emisij toplogrednih plinov. V urbanih okoljih je postal promet glavni onesnaževalec ozračja (prašni delci, dušikovimi oksidi in ozon) in zelo pomemben dejavnik preoblikovanja prostora. Z ukrepi trajnostne prometne politike se skuša zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

Ukrepi trajnostne mobilnosti se vseskozi spreminjajo, dopolnjujejo in napredujejo z razvojem prometnih tehnologij, prometnih sredstev in osveščanja družbe.

Obstoječi ukrepi trajnostne mobilnosti so usmerjeni v:

- strateško in celostno načrtovanje prometa v okviru izdelav Celostnih prometnih strategij in Trajnostnih mobilnostnih načrtov in drugih strateških dokumentov pri načrtovanju prostora;
- vzpodbujanje javnega potniškega prometa;
- izboljšanje pogojev za dejavnost prevozov in za varnost v prometu ter promocijo intermodalnosti: torej kombiniranja različnih prevoznih sredstev na poti od točke A do točke B;
- sistem P+R v RS - koncept »park and ride«, pri katerem se kombinira uporabo avtomobila in mestnega avtobusa ali kolesa;
- ukrepe trajnostne parkirne politike;
- ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP (pločniki, kolesarske steze);
- ureditev parkirišč za kolesa;
- ureditev JPP postajališč;
- izobraževalno ozaveščevalne aktivnosti o trajnostni mobilnosti;
- sodobne tehnologije za upravljanje mobilnosti;
- vzpostavitev okoljskih con;
- nakup voznih sredstev za prevoz potnikov po železnici;
- postavitev polnilnih postaj na zemeljski plin in elektro-polnilnic;

- »car sharing«, ki predstavlja obliko kratko časovnega najema avtomobilov (časovni interval: ena ura) in zmanjšuje število avtomobilov v mestih. Ljudje se odločajo za delitev avtomobilov, ker je vzdrževanje lastnega avtomobila drago, ker si s tem lahko privoščijo več različnih modelov ter ker se z generacijami spreminja tudi razmišljanje glede lastništva avtomobila. Avtomobili so dostopni na istih lokacijah kot javni prevoz. Tovrstna praksa na nek način vseskozi že redno poteka predvsem pri delovnih migrantih sodelavcih ali tistih, ki delajo na isti lokaciji, ko se izmenjujejo pri prevozu na delo;

V nadaljevanju so predstavljeni strateški dokumenti na ravni občine Škofja Loka, kjer je zaveza k načelom trajnostne mobilnosti integrirana v sestavni del vsebine.

2.1.1. Občinski prostorski načrt občine Škofja Loka

Občina ima sprejet Občinski prostorski načrt Občine Škofja Loka (Uradni list RS, št. 2/14, 3/14-popravek; v nadaljnjem besedilu OPN). OPN je temeljni prostorski akt s katerim občina opredeli strateški prostorski razvoj občine po posameznih segmentih, sestavni del OPN pa je tudi izvedbeni del, s katerim so za posamezna območja na območju celotne občine opredeljeni prostorski izvedbeni pogoji. V 6. členu OPN Škofja Loka v izhodiščih in ciljih prostorskega razvoja občine navaja, da je prostorski razvoj občine Škofja Loka skladen in vzdržen po **načelih trajnostnega razvoja** v povezavi z gospodarskimi, družbenimi in okoljskimi razmerami.

2.1.2. Strategija razvoja občine Škofja Loka 2025+

Junija 2014 je Občina Škofja Loka sprejela strategijo razvoja občine 2025+. Z razvojno vizijo se občina Škofja Loka želi v Sloveniji in prek nje v širši regiji uveljaviti kot:

- sodobna, urejena in **trajnostno naravnana občina**, ki spoštuje okolje in skrbi za sožitje mesta in podeželja,
- prostor z visoko kulturo bivanja in kakovostno ponudbo javnih storitev za občane vseh starosti,
- privlačno srednjeveško mesto z živahnim turističnim utripom, - občina z zdravim, uspešnim in tehnološko naprednim gospodarstvom, ki temelji na kakovostnem tehničnem znanju ljudi in naprednih šolah.

V dokumentu je jasna vizija tudi **trajnostno upravljanje z naravnimi viri**.

2.1.3. OPVO za zrak občine Škofja Loka za obdobje 2014 -2019

OPVO za zrak občine Škofje Loka (sprejet aprila 2014) vključuje usmeritve za razvojno politiko občine na področju varstva okolje, vse **za namen doseganja trajnostnega razvoja občine**. OPVO služi kot osnova za strateške, politične, razvojne, investicijske in prostorske dokumente občine.

OPVO vključuje strateške in operativne cilje za trajnostni razvoj, ukrepe za doseganje teh ciljev,

kazalce s katerimi bo omogočeno spremljanje stopnje doseganja ciljev, nosilce izvedbe ukrepov, časovne roke ter predvidene stroške, ki so s tem povezani.

2.1.4. Lokalni energetski koncept občine Škofja Loka

Lokalni energetski koncept (v nadaljevanju LEK) je dokument, sprejet marca 2012, ki skladno z nacionalnim energetskim programom opredeljuje načrt razvoja energetike v lokalni skupnosti. Zahteva po izdelavi lokalnega energetskega koncepta izhaja iz določil 17. člena Energetskega zakona (Ur. l. RS, št. 27/2007-UPB2, 70/2008, 22/2010).

S sprejetim lokalnim energetskim konceptom se lahko zmanjšajo stroški oskrbe z energijo v občini, spodbuja pa se tudi razvoj novih sistemov in tehnologij na področju učinkovite rabe energije (v nadaljevanju URE) in obnovljivih virov energije (v nadaljevanju OVE), ki zagotavljajo višji življenjski standard. Izdelan lokalni energetski koncept je podlaga pri prostorskem načrtovanju občine, ki zagotavlja energetsko in distribucijsko učinkovitost, učinkovit urban razvoj, kot tudi **trajnostno prometno ureditev** itd.

2.1.5. Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za izdelavo Celostne prometne ureditve Občine Škofja Loka

V dokumentu DIIP za izdelavo Celostne prometne ureditve Občine Škofja Loka z oktobra 2016 je opredeljeno, da bo Celostna prometna strategija načrtovanemu investicijskemu delu izgradnje cestnega omrežja dodala še **trajnostni vidik mobilnosti** na območju občine in povezala vse oblike transporta.

2.2. Ocena vpliva širšega okvira

Geografski položaj občine Škofja Loka je na stiku urbaniziranega ravninskega sveta Ljubljanske kotline in predalpskega sveta z dolinsko poselitvijo in po hribih razloženimi naselji ter samotnimi kmetijami v zahodnem zaledju. Kot taka predstavlja gravitacijsko središče za svoje zahodno zaledje, hkrati pa je sama na širši ravni umeščena med dve izraziti gravitacijski središči, regijsko središče Kranj in glavno mesto RS Ljubljane. Ti vplivi se med seboj prekrivajo, na nekaterih nivojih konkurirajo in se dopolnjujejo. V strateškem delu OPN so v 13. členu definirane temeljne smeri prometnega povezovanja (slika 2):

- Obstoječa temeljna smer prometnega povezovanja naselij v regiji je Ljubljana–Škofja Loka–Kranj, Ljubljana–Škofja Loka–Železniki preko Petrovega Brda na severno Primorsko ter Ljubljana–Škofja Loka–Gorenja vas preko Cerknega na severno Primorsko ter prek Žirov na Notranjsko.
- Čez območje Občine Škofja Loka poteka četrta prioriteta razvojna os predvidene modernizacije državnega cestnega omrežja, ki poteka od mejnega prehoda z Italijo, torej od Robiča, preko Kobarida in Tolmina do Cerknega, kjer se skozi predor usmeri proti Hotavljam.

Nato se nadaljuje po Poljanski dolini do Škofje Loke in zaključi na Jeprci.

- Občina Škofja Loka nima neposredne navezave na državno avtocestno omrežje.
- Železnica poteka po robu občine na Sorškem polju in ima glavno postajo Škofja Loka na Trati ter postajališče v Retečah in predstavlja povezavo z Ljubljano in Kranjem.
- Pri povezovanju v občini in z drugimi območji se bo pospeševal javni cestni in železniški promet.
- Razvijalo se bo omrežja kolesarskih poti in pešpoti.

Glede na vlogo v omrežju naselij občine Škofja Loka se naselja razvrščajo v središče regionalnega pomena/občinsko središče (urbano naselje), pomembnejše lokalno središče (urbano naselje), lokalno središče (podeželsko naselje) in ostala naselja.

Občina Škofja Loka je povezana z območji sosednjih občin na naslednjih področjih:

- reševanje primestnega javnega prometa (občine Ljubljana, Medvode, Kranj, Gorenja vas - Poljane, Železniki);
- umeščanje regionalnih kolesarskih povezav (občine Medvode, Kranj, Gorenja vas - Poljane, Železniki);
- urejanje novih cestnih povezav proti Kranju (občina Kranj);
- urejanje cest v okviru četrte prioritete razvojne osi predvidene modernizacije državnega cestnega omrežja;
- priključevanje škofjeloške regije na državni avtocestni sistem.

Cilji na področju gospodarske javne infrastrukture, ki presegajo občinske meje:

- Zagotovitev ustreznih prostorov za razvijanje sistema parkiraj in se pelji v naseljih ob železniški progi Jesenice–Ljubljana.
- Izgradnja južne in severne obvoznice Škofje Loke.
- Umestitev nove prometne povezave proti Kranju, Ljubljani in avtocestnemu sistemu izven obstoječih poselitvenih območij.
- Izgradnja drugega tira železniške proge Ljubljana–Kranj (nova železniška proga Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja z navezavo na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana).



2.2.1. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (SRPRS) je strateški dokument, katerega namen je prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS, pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS, zagotoviti predhodno izpolnitev pogojev za črpanje EU sredstev v finančnem obdobju 2014–2020 za prometno področje in zagotoviti podlago za pripravo resolucije o nacionalnem programu zgraditve prometne infrastrukture oziroma ustreznega operativnega programa. Strategija opredeljuje naslednje posebne cilje:

- št. 1: izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami;
- št. 2: izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije;
- št. 3: izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih;
- št. 4: izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

SRPRS v poglavju glede trajnostne mobilnosti ugotavlja, da je "trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena od glavnih prednostnih nalog MZL." SRPRS med drugim navaja, da bo potrebno celovite rešitve iskati tudi z izdelavo celostnih prometnih strategij. Podan je tudi predlog ukrepov, ki bi kolesarskemu prometu omogočil ustrezen razvoj, med prednostnimi nalogami za doseg tega pa loči dvoje:"

- Kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost:
 - izboljšati mestne in primestne kolesarske povezave z javnim avtobusnim in železniškim prevozom ter s tem vplivati na spremembo izbire prometnega sredstva v korist kolesarjev v mestih in primestnih območjih;
 - vzpostaviti sistem "parkiraj in se pelji" z zgraditvijo parkirišč na obrobju naselij, krepitevijo javnega potniškega prevoza, vključno z uporabo javnih koles;
 - zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev;
 - zmanjšati neugodni vpliv na okolje.
- Državno kolesarsko omrežje:
 - zagotoviti povezavo z mednarodnim kolesarskim omrežjem;
 - zagotoviti povezanost države tudi s kolesarskimi povezavami;
 - zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev;
 - upoštevati tržno usmerjen pristop in pomen turizma." (Strategija razvoja prometa ..., 2015)

2.2.2. Strategija prostorskega razvoja Slovenije

V pripravi je nova Strategija prostorskega razvoja Slovenije, trenutno veljavna je iz leta 2004. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljevanju SPRS) (sprejeta z Odlokom o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04) je temeljni državni prostorski akt o vsebinskem usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja splošna izhodišča in značilnosti slovenskega prostora, na osnovi katerih so določeni cilji prostorskega razvoja Slovenije. Skladno s cilji prostorskega razvoja Slovenije

opredeljuje zasnovo bodočega prostorskega razvoja in prioritete ter usmeritve za njegovo doseganje. Prioritete v zasnovi so: enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj širših mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja, krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.

V SPRS so poleg splošnih usmeritev za prostorski razvoj države podane tudi nekoliko bolj konkretne usmeritve za posamezna območja oz. predele v državi. Gre za usmeritve, ki pomenijo vsebinska izhodišča za usmerjanje prostorskega razvoja tako opredeljenih območij in ki se bodo morala ustrezno odraziti zlasti v strateških, pa tudi v izvedbenih prostorskih aktih občin.

Občina Škofje Loka kot sestavni del države je vključena v različne vrste mednarodnih projektov in povezav. Občina je v SPRS integrirana na naslednji način oz. z naslednjimi opredelitvami in odločitvami:

- v poglavju II Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioritetami in usmeritvami za doseg ciljev prostorskega razvoja Slovenije, točka 2 Policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj: "Kot središča regionalnega pomena se razvija tista urbana naselja, ki imajo najmanj 5.000 prebivalcev, njihova gravitacijska območja pa so odmaknjena, hribovita, gorska, obmejna ali oddaljena od glavnih prometnih koridorjev. Kot središča regionalnega pomena se prednostno razvijajo mesta in druga urbana naselja Ajdovščina, Črnomelj, somestje Domžale – Kamnik, Gornja Radgona, Idrija, Ilirska Bistrica, Kočevje, Lendava, Ljutomer, Ormož, Sežana, Škofja Loka, somestje Šmarje pri Jelšah – Rogaška Slatina, Tolmin in Tržič z Bistrico pri Tržiču.
- v poglavju III Razvoj prostorskih sistemov z usmeritvami za razvoj na regionalni in lokalni ravni, točka 2 Razvoj gospodarske javne infrastrukture, 2.1 Razvoj prometne infrastrukture, 2.1.1 Cestno omrežje: "... (3) Na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena se navezujejo cestne povezave čezmejnega pomena v smereh od Razdrtega preko Nove Gorice in naprej proti 42 III Vidmu, iz smeri Trsta preko Škofij do Kopra in preko Dragonje naprej proti Bujam, od Celja preko Velenja in Slovenj Gradca naprej proti Velikovcu in od Celja preko Novega mesta ter Metlike proti Karlovcu, od Maribora do Dravograda, od Slovenske Bistrice do Hajdine in naprej preko Ptuja in Ormoža proti Varaždinu, od Vidma preko Tolmina in Škofje Loke naprej do Domžal ter od Želina preko Idrije do Logatca z navezavo na omrežje mednarodnih daljinskih cestnih povezav ter od Ljubljane do Kočevja in naprej proti Delnicam."...(6) Notranji obodni cestni prometni obroč zagotavlja povezanost regionalnih in medobčinskih središč (Idrija, Cerklje, Škofja Loka, Kranj, somestje Kamnik – Domžale, somestje Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi, Novo mesto, Kočevje, Ribnica, Cerklje, Postojna, Logatec, Idrija), s katerim se zagotavlja povezanost posameznih regij mimo Ljubljane in s tem izboljšuje možnosti za njihov prostorski razvoj.

V SPRS je predviden pospešen razvoj javnega potniškega prometa, ki izboljšuje dostopnost z javnimi prometnimi sredstvi do središč regionalnega pomena. Prometni sistemi javnega potniškega prometa v urbanih območjih morajo biti učinkovito povezani v sistem javnega potniškega prometa regionalnega,

nacionalnega in mednarodnega pomena, zato se v širših mestnih območjih naselja povezuje s sistemom primestnega železniškega prometa. Občina Škofja Loka se funkcionalno navezuje na gravitacijsko povezano območje širše Ljubljanske urbane regije, za katero se po SPRS priporoča razvoj integriranega javnega potniškega prometa.

2.2.3. Prostorski red Slovenije

Prostorski red Slovenije (v nadaljevanju PRS) je sprejela Vlada RS z Uredbo o prostorskem redu Slovenije (Ur. l. RS, št. 122/04) in določa pravila za urejanje prostora, ki se uporabljajo pri:

- prostorskem načrtovanju sistemov poselitve, gospodarske infrastrukture in krajine;
- pripravi strateških in izvedbenih prostorskih aktov na regionalni in lokalni ravni;
- pripravi strokovnih podlag za vse vrste in nivoje prostorskih odločitev;
- graditvi objektov.

Podana so splošna pravila za načrtovanje prostorskih sistemov, med katerimi je tudi prometna infrastruktura:

- Poteke nove prometne infrastrukture je treba načrtovati usklajeno z načrtovanjem razvoja poselitve, pri čemer je načrtovani razvoj poselitve osnova za prometne študije, na podlagi katerih se načrtuje nova prometna infrastruktura.
- Med različnimi vrstami prometne infrastrukture in različnimi oblikami prometa je treba zagotavljati učinkovite povezave tako, da je v prometnih vozliščih med njimi omogočeno prehajanje ljudi in blaga v čim krajšem možnem času.
- Pri načrtovanju nove prometne infrastrukture je treba za zagotavljanje učinkovite povezanosti prostora omogočati ohranitev obstoječih ali nadomestitev morebitnih prekinjenih prometnih povezav (lokalnih cest, pešpoti in drugih javnih poti).
- Zagotoviti je treba ustrezno hierarhično strukturo prometne infrastrukture glede na hitrost prometnih povezav, pri čemer hitrejša in bolj zmožljive povezave služijo povezavi večjih enot poselitve, počasnejše in manj zmožljive pa povezavi manjših enot in neposredni dostopnosti osnovnih enot poselitve.
- Pri načrtovanju prometne infrastrukture se spodbuja gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa, zlasti pa vse oblike javnega potniškega prometa.
- Načrtovanje prometne infrastrukture naj prispeva k uravnoteženi obremenjenosti vseh vrst prometne infrastrukture pri njihovi optimalni izkoriščenosti.
- Ob načrtovanju prometne infrastrukture se v čim večji možni meri preprečuje promet skozi naselja, ki nima izvora ali cilja v naselju, skozi katero poteka. Obvozno oziroma razbremenilno prometno infrastrukturo se uredi, kadar obstoječe prometno omrežje ne zadošča predvideni količini prometa.
- Pri načrtovanju prometnih terminalov naj se prednostno preuči možnost preureditve površin opuščene ali predimenzionirane prometne infrastrukture (mejni prehodi s članicami EU in podobno).

Podani so konkretni pogoji za načrtovanje cest in obcestne krajine ter za načrtovanje cest v naseljih:

- Pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju, ki jo sestavljajo državne, lokalne in zasebne ceste, je treba zagotavljati: prometno funkcijo cest (povezovalna funkcija, dostopna funkcija); bivalno funkcijo cest (prostorska funkcija, socialna funkcija, ekološka funkcija, ekonomska funkcija).
- Upošteva naj se načelo, da z večanjem pomena prometne funkcije cest v naselju upada pomen bivalne funkcije in obratno.
- Cestno infrastrukturo v naselju je treba hierarhično strukturirati na glavne ceste, zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste, mestne ali krajevne ceste ter javne poti, pri čemer glavne ceste opravljajo pretežno prometno funkcijo cest, mestne ali krajevne ceste ter javne poti pa pretežno bivalno funkcijo cest.
- Cestno infrastrukturo v naselju je treba načrtovati tako, da funkcionalno povezanih prostorskih dejavnosti ne delijo ceste s poudarjeno prometno funkcijo.
- Prometne površine v naselju je treba prilagoditi funkcionalno oviranim ljudem.
- Pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju se upošteva načelo prednosti pri dostopnosti po naslednjem vrstnem redu: pešec, kolesar, javni potniški promet in drugi motorni promet.
- Omrežje cest se praviloma načrtuje tako, da glavne ceste in zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste tvorijo mrežno strukturo cest, mestne ali krajevne ceste ter javne poti pa drevesno strukturo cest.
- Glavne ceste in zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste praviloma predstavljajo tudi meje prostorskih ali funkcionalnih enot.
- Za omogočanje preglednosti in enostavne orientacije v prostoru naj struktura omrežja cest praviloma temelji na strukturni urejenosti naselja. Ceste naj sledijo pogledom na izpostavljene ustvarjene ali naravne sestavine prostora.
- Prednostno se načrtuje širjenje omrežja pešpoti ter sklenjena območja za pešce (peš cone), sklenjeno kolesarsko omrežje ter povezano omrežje vseh vrst javnega potniškega prometa.
- Središča naselij se razbremenjuje avtomobilskega prometa in tranzitnega prometa; dejavnosti, ki so vir tovarnega prometa, naj se načrtuje v navezavi na glavne ceste.

Podani so konkretni pogoji za načrtovanje omrežja poti za kolesarje in pešce:

- Pri načrtovanju poti za kolesarje in pešce je treba zagotavljati najkrajše možne povezave med izvori in cilji kolesarskega in peš prometa, zlasti stavb in območij družbene infrastrukture, vhodi v stavbe z večjim številom stanovalcev ali zaposlenih, postajališči javnega potniškega prometa in večjimi površinami za mirujoči promet.
- Za zagotavljanje prometne varnosti je treba upoštevati načelo ločenih površin za pešce in kolesarje od površin, namenjenih motornim vozilom. Zagotavljati je treba varno križanje različnih prometnih poti ter določiti območja mirnega prometa.
- Poti za kolesarje in pešce je treba načrtovati usklajeno z ureditvijo površin za mirujoči promet in z omrežjem postajališč javnega potniškega prometa.
- Površine poti za kolesarje in pešce so del javnih odprtih prostorov naselja, zato jih je treba načrtovati usklajeno z zelenimi površinami in drugimi javnimi odprtimi prostori. Pri njihovem načrtovanju je treba upoštevati tudi pravila za načrtovanje zelenih površin in drugih javnih

odprtih prostorov.

- Za omogočanje preglednosti sistema poti naj struktura omrežja poti praviloma temelji na strukturi urejenosti prostora, poti pa naj sledijo pogledom na izpostavljene naravne in ustvarjene sestavine prostora.

Podani so konkretni pogoji za načrtovanje javnega potniškega prometa:

- Javni potniški promet, ki ga sestavljajo medsebojno povezana omrežja cestnega, železniškega, vodnega in drugega prometa, je treba v poselitvenih območjih načrtovati tako, da omogočajo petminutno peš dostopnost iz območij stanovanj, mešanih območij, posebnih območij ter območij družbene infrastrukture do postajališč javnega potniškega prometa.
- Javni potniški promet se mora povezovati v celovit sistem. Javni potniški promet morajo načrtovati skupaj zlasti občine, ki se združujejo v širša mestna območja. Omrežje javnega potniškega prometa je treba v širših mestnih območjih načrtovati tako, da omogoča večini prebivalstva polurno dostopnost do središča širšega mestnega območja.
- Posamezna omrežja javnega potniškega prometa se med seboj in z drugimi vrstami prometa povezujejo v prometnih vozliščih za javni potniški promet. Omrežje teh vozlišč mora biti hierarhično strukturirano, pri čemer so vozlišča višjega ranga tista, v katerih se povezujejo hitrejša prometna povezava in večje število različnih vrst prometa.
- Pri načrtovanju prometnih vozlišč za javni potniški promet je treba urediti prestopanje med različnimi vrstami prometa tako, da se zagotavljajo čim krajše peš povezave med različnimi vrstami prometa, dobra funkcionalna in vidna povezanost z javnim odprtim prostorom mest in naselij ter dobra povezanost z omrežjem poti za kolesarje in pešce.
- Ob prometnih vozliščih za javni potniški promet in postajališčih javnega potniškega prometa je treba zagotoviti ustrezne površine za shranjevanje koles.

V okviru pravil načrtovanja in graditve objektov so podana tudi merila za načrtovanje javnih odprtih površin:

- Z načrtovanjem območij drugih javnih odprtih prostorov je treba zagotoviti površine, kot so trgi, ploščadi pred javnimi objekti, tržnice, ulice, utrjene obale ali bregovi, pasaže in podhodi ter evakuacijske površine.
- Območja drugih javnih odprtih prostorov se določajo v prostorskih aktih kot območja javnega dobra, za katera se določijo merila in pogoji za urejanje prostora.
- V mestih je treba izoblikovati povezan sistem javnih prostorov z varovanjem obstoječih in revitalizacijo historičnih trgov z aktiviranjem potencialnih ali oblikovanjem novih javnih prostorov.
- Odprte javne prostore v mestih je treba načrtovati skladno z razvojem javnega potniškega prometa in omrežja poti za kolesarje in pešce.
- Opredeliti je treba pomembne elemente urbanega prostora, ki prispevajo k izgledu in funkcioniranju mesta in drugih urbanih naselij, ter podati usmeritve za njihovo preoblikovanje, da se zagotovi ravnotežje med urbani in prometnimi programi ter oživitvev in programska obogatitev uličnega prostora.
- V javne odprte površine v naseljih se lahko za doseganje višje kvalitete bivalnega okolja in

umiritve prometa vključujejo naravne sestavine tako, da pri tem nista zmanjšani varnost in ovirana preglednost.

- Prostore mestnih trgov je treba načrtovati in urejati kot oblikovne celote s prepoznavno geometrijo, ambientom in ustreznimi mikroklimatskimi pogoji. Prostori mestnih trgov se načrtujejo tako, da se lahko dopolnjujejo z javnimi programi.
- V manjših krajih in na obrobju večjih mest je treba oblikovati odprte javne prostore kot prostore za organiziranje javnega življenja na prostem in kot urbana identitetna jedra naselij ali perifernih delov mest.
- Ploščadi pred javnimi objekti je treba oblikovati kot javne prostore z izraženo identiteto. Programsko jih je mogoče dopolnjevati z javnimi programi v pritličjih robne zazidave. Zagotoviti je treba povezanost notranjih in zunanjih javnih prostorov pred javnimi objekti. Prostore pred velikimi trgovskimi centri se načrtuje kot odprte javne prostore mestnega in regionalnega pomena, na katerih je mogoče občasno organizirati rekreativno-zabavne in kulturne javne programe.
- V urbanih naseljih je treba zagotoviti čimbolj povezano ulično mrežo kot mrežo javnih prostorov, ki bo omogočila večjo prepustnost in dostopnost, lažjo orientacijo in večjo možnost izbire poti. Mestne ulice kot javni prostori morajo biti primerno oblikovane in opremljene z mikrourbano opremo.
- Mestnim vpadnicam kot javnim prostorom je treba dati pomen in podobo mestnih avenij in bulvarjev z drevoredno zasaditvijo in javnim programom, s kolesarskimi stezami in pločniki, s počivališči in paviljonskimi objekti z ulično ponudbo.
- Podhode za pešce in pasaže je treba oblikovati tako, da bodo predstavljali osvetljene in varne ter prijetne javne prostore. Te ureditve naj se praviloma povezuje z javnimi programi.

V okviru pravil načrtovanja in graditve objektov so podana tudi merila za načrtovanje površin za mirujoči promet:

- Pri načrtovanju poselitvenih območij je treba za motorna vozila zagotoviti ustrezno število parkirnih mest na površinah za mirujoči promet, pri čemer se v ta namen ne smejo zmanjševati območja zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov.
- Ustrezno število parkirnih mest za posamezne objekte in prostorske ureditve določajo normativi na podlagi podatkov o objektu ali prostorski ureditvi, kakršni so število stanovalcev objekta, bruto ali neto etažna površina objekta, število delovnih mest v objektu ali število obiskovalcev.
- Zaradi prilagajanja posebnostim posameznih delov naselij lahko normativi, ki določajo ustrezno število parkirnih mest, za posamezne prostorske ali funkcionalne enote znotraj poselitvenega območja določajo različne pogoje glede potrebnih površin za mirujoči promet. Pri določanju ustreznega števila parkirnih mest je potrebno upoštevati dostopnost javnega potniškega prometa. Z boljšo dostopnostjo do javnega potniškega prometa se število potrebnih parkirnih mest zmanjšuje z redukcijskim faktorjem, ki je odvisen od osnovne namenske rabe območja, kapacitete javnega potniškega prometa ter velikosti naselja.
- V starih mestnih jedrih ali drugih urbanistično zaključenih delih naselij potrebe po parkirnih mestih ne smejo poslabšati kakovosti ustvarjenih in naravnih sestavin prostora, zato se

ustrezno število parkirnih mest zagotavlja tudi na odprtih ali pokritih javnih parkirnih mestih v neposredni bližini, zlasti pa se ustrezna dostopnost zagotavlja z javnim potniškim prometom.

- Površine za mirujoči promet je treba zagotoviti na gradbeni parceli. Če na gradbeni parceli ni tehničnih ali prostorskih možnosti za zagotovitev ustreznega števila parkirnih mest, je mogoče manjkajoče število parkirnih mest zagotoviti tudi na drugih ustreznih javnih ali zasebnih površinah, če od objekta niso oddaljene več kot 200 metrov, in če je omogočena njihova trajna uporaba.
- Večje površine za mirujoči promet (1000 m² in več) je treba praviloma načrtovati tako, da se v času, ko niso zasedene, lahko namenijo drugim dejavnostim (rekreacija, razne prireditve in podobno).

2.2.4. Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti

Izdalo jih je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za promet leta 2013. To so splošne smernice za pripravo občinskih prostorskih načrtov. Smernice s področja javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti vsebujejo usmeritve z naslednjih področij:

1. zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika vizije mobilnosti prebivalstva in trajnostnega razvoja;
2. razvoja učinkovitega sistema javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP);
3. zagotavljanja fizične integracije prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
4. potreb po zmanjšanju onesnaževanja iz naslova osebnega prometa.

Pri določanju ciljev in izhodišč prostorskega razvoja občine in načrtovanju prostorskih ureditev lokalnega pomena ter določanju pogojev umeščanja objektov v prostor je potrebno upoštevati vidik javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti.

Potreba po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov ter napoved zvišanja cen nafte na svetovnih trgih postavljata načrtovanje razvoja mobilnosti v nov položaj. Naselja je potrebno načrtovati na način, da bodo manj odvisna od osebnih avtomobilov ter hkrati spodbujati prebivalce k spreminjanju potovalnih navad, kar bo dolgoročno vodilo k višjemu nivoju kvalitete bivanja in večji prometni varnosti.

Podane so smernice, ki se nanašajo na:

- fizično integracijo prometnih podsistemov;
- izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje;
- umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor;
- parkirne standarde;
- regionalni vidik načrtovanja JPP;
- izboljšanje ponudbe JPP;
- standard dostopnosti;
- postaje in postajališča JPP;
- smernice za pripravo celostne prometne strategije.

Dokument se navezuje na sprejete državne strategije in na primere dobrih praks evropskih držav na temo izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti.

2.2.5. Splošne smernice s področja razvoja poselitve

Izdalo jih je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za prostor leta 2013. To so splošne smernice za pripravo občinskih prostorskih načrtov. Dokument je zavezan načelom trajnostne mobilnosti, predvsem iz dveh glavnih razlogov/usmeritev:

1. prednost pred širitvijo naselij ima notranji razvoj in prenova naselij;
2. preprečuje se izrazito monofunkcionalnost posameznih delov naselij z uvajanjem raznovrstnih dejavnosti ter mešanjem funkcij bivanja in dela.

Te usmeritve pomenijo za občino optimalno izkoriščanje obstoječe infrastrukture, za prebivalce pa krajše poti med izvori in cilji, ki jih lahko opravijo peš ali s kolesom, ter izboljšanje dostopnosti na splošno. Dokument se navezuje na sprejete državne strategije in zakonodajo.

2.2.6. Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020

Operativni program za izvajanje kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP) je strateški dokument za črpanje sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS). V dokumentu so opredeljena prednostna področja, v katera bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih. Skladen je s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da bo zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija.

V OP je predvidena izdelava celostnih prometnih strategij. V OP je opredeljenih 14 prednostnih osi, med njimi tudi prednostna os 4 "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", s prednostno naložbo 4.4. "Spodbujanje nizko-ogljčnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi", v okviru specifičnega cilja "Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih". V okviru te prednostne naložbe so podpore namenjene aktivnostim, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti, kar prispeva k večji kakovosti bivanja. Naložbe v trajnostno urbano mobilnost bodo sledile celostnemu pristopu in temeljile na celostnem konceptu mobilnosti za mesta ali funkcionalna urbana območja, ki pokrivajo vse relevantne načine mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa in drugih oblik trajnostne mobilnosti) ter ukrepe za njihovo spodbujanje.

OP predvideva izdelavo CPS za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in manjše emisije PM10 iz prometa v urbanih območjih in njihovem širšem zaledju, s katerimi bodo definirani prioritetni ukrepi

trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije, ki se bodo financirali iz KS in ESRR (Operativni program ..., 2014).

2.2.7. Regionalni razvojni program za Gorenjsko razvojno regijo 2014-2020

V skladu z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja je v Sloveniji 12 razvojnih regij, za katere se pripravijo regionalni razvojni programi. Regionalni razvojni program za Gorenjsko razvojno regijo 2014–2020 je "temeljni programski dokument regije in hkrati povezovalni dokument s programi na nacionalni ravni /.../; na podlagi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti in priložnosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa Cilji razvojnega programa za področje okolje, prostor in infrastruktura.

V okviru RRP Gorenjske regije je za obravnavano področje predviden projekt Trajnostna in zelena mobilnost in mreža kolesarskih poti. Trajanje projekta je predvideno med leti 2014–2020, stroški projekta pa so ocenjeni na 20.000.000 EUR.

Celostno načrtovanje trajnostnega prometa je osredotočeno na ljudi, ne na promet. Vzpostavljanje trajnostne mobilnosti pa je na Gorenjskem potrebno ne le zaradi izboljšanja kakovosti življenja, ampak tudi zaradi tu pomembne gospodarske panoge, turizma. Trajnostne in zelene oblike turizma postajajo v razviti turistični ponudbi nujna smer nadaljnjega razvoja, saj bo le turizem, ki temelji na ekonomski uspešnosti turističnega poslovanja ter je hkrati prizanesljiv in konstruktiven do naravnega, kulturnega in socialnega okolja, konkurenčen tudi v prihodnosti. Projekt v tem kontekstu zasleduje cilj skrbni za okolje z zmanjšanjem prometa, uporabo alternativnih oblik prevoza, ureditvijo prevoza do in na turističnih destinacijah.

Ključni problemi sedanjega prometnega sistema gorenjskih občin so:

- slaba pretočnost prometa, še posebej obremenjenost mestnih vpadnic,
- premalo izkoriščene linije javnega mestnega potniškega prometa,
- zastarela avtobusna in železniška postaja,
- pomanjkanje varnih in medsebojno povezanih kolesarskih poti,
- pomanjkanje varnih prehodov in hodnikov za pešce in sistema pešpoti,
- nedokončanim sistemom mirujočega prometa, pomanjkanje urejenih manjših parkirišč na območju javnih objektov in rekreacijskih točk po celotnem območju MOK,
- okoljsko neprilagojeni avtobusi mestnega prometa,
- neprilagojenost celotnega prometnega sistema potrebam današnjega uporabnika, še zlasti za potrebe medmestne dnevne mobilnosti na vplivnem območju mestnega naselja, sosednjih občin in Ljubljane,
- povečan promet v alpskih dolinah.

Za doseg ciljev trajnostnega prometa bo izvedenih nekaj temeljnih ukrepov:

1. priprava celostne prometne strategije za gorenjsko regijo,
2. povezava železniškega in avtobusnega prevoza,
3. umirjanje prometa v alpskih dolinah,

4. nadgradnja spletnega regionalnega portala ter izdelava mobilne aplikacije o voznih redih in možnostih prevoza do in na destinacije,
5. vzpostavitev sistema »parkiraj in pelji se« (park-and-ride),
6. uvajanje zelenih prevoznih sredstev (e-avtomobili, e-kolesa, e-motorji, polnilnice, ureditev parkirišč),
7. ukrepi za promocijo kolesarjenja: - vzpostavitev mreže kolesarskih poti ob daljinski kolesarski poti, - vzpostavitev sistema izposoje koles, - spodbude za uporabo koles kot prevoznega sredstva,
8. izgradnja mestnih in medobčinskih kolesarskih povezav,
9. podprojekti za pešce: Izvedba novih hodnikov za pešce, 50 obstoječih prehodov se ustrezno preuredi, ureditev mreže pešpoti med mestom in okoliškim podeželjem,
10. urejanje manjših parkirišč in zelenih površin ob javnih objektih in rekreacijskih točkah,
11. ureditev parkirišč in objektov za shranjevanje koles,
12. integriranje prevozov avtobus – železnica,
13. umestitev daljinskih kolesarskih povezav.

Z vidika obsega angažiranih sredstev bo najpomembnejši ukrep vzpostavitev mreže kolesarskih poti, prav tako pa bo ta ukrep imel takojšnje, neposredne učinke na razvoj turizma in s tem novih delovnih mest. Gorenjska je zaradi razgibanosti, naravnega okolja in že zgrajene infrastrukture namreč zelo primerna za razvoj kolesarjenja, tako dnevnega, športnega, športno-rekreativnega, popotniškega, izletniškega kot tudi turističnega in družinskega kolesarjenja. Obstoječa infrastruktura je pomanjkljiva, saj nekatere poti niso dovolj varne, vzdrževane ali nezadostno in enotno označene. Ponudba tudi ni celovita, saj manjkajo specializirana prenočišča za kolesarje in možnost organiziranih in vodenih potovanj s prenosom prtljage. Prednost Gorenjske je namreč tudi povpraševanje po kolesarjenju z več postanki na zanimivih lokacijah, kjer je možno kaj videti in doživeti. Projekt obsega razvoj povezovalnih poti med posameznimi turističnimi kraji s poudarkom glavnih turističnih atrakcij, ureditev ustrezne usmerjevalne in informativne signalizacije, razglednih točk in počivališč. Skladno s tem se bo spodbujalo turistične deležnike, da specializirajo ali prilagodijo svojo infrastrukturo in ponudbo kolesarjem. Kolesarjenje kot turistični produkt bo dopolnjeno z dodatno ponudbo in povezanostjo servisnih storitev za kolesa, podpornimi e-storitvami in mobilnimi aplikacijami za pridobitev uporabnih informacij za goste ter trženjskimi in promocijskimi aktivnostmi (karte z oznako poti za kolesarje, kolesarske prireditve in dogodki). Poleg povezave kolesarskih poti med kraji bo v sklopu projekta dana pobuda za vzpostavitev izposojevalnic koles v mestnih jedrih, ki bi na ta način omogočili povezavo z obrobjem oziroma podeželjem. S tem bomo zmanjšali prometne zastoje v mestih ter izboljšali problematiko zgoščenega prometa in prenatrpanih ali pomanjkljivih parkirišč. Ciljna skupina lokalni prebivalci, domači in tuji gostje, dnevni obiskovalci

Cilji projekta so:

- povečanje deleža potnikov v javnem prometu,
- povečanje števila turistov in prenočitev,
- boljša kakovost bivanja,
- izboljšana mobilnost in dostopnost,
- izboljšana podoba regije,

- izboljšano okolje,
- bolj zdrav način življenja,
- zmanjšati število žrtev v prometu.

2.3. Samoocena

Načrtovalske prakse, ki se uveljavljajo v občini Škofja Loka, so v skladu z usmeritvijo trajnostnega načrtovanja mobilnosti. Dokaz o tem je sprememba paradigme prometnega načrtovanja, ki se kaže skozi ambiciozen, angažiran odnos odločevalcev prometnih politik na občinski ravni s sprejetimi strateškimi dokumenti občine in OPN Škofje Loke.

Za vključitev različnih elementov celostnega načrtovanja prometa bodo pri izdelavi Strategije vključeni tudi predstavniki strokovne javnosti (ključni deležniki prometne politike) in splošna javnost (preko anket, intervjujev, delavnic, razprav).

2.4. Pregled razpoložljivih virov

Občina Škofja Loka je na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo RS pridobila sredstva za izdelavo Celostne prometne strategije CPS. V postopku javnega naročila (pod številko objave NMV1747/2016) je bil za izdelavo strategije izbran izvajalec OMEGA consult d.o.o., Gregorčičeva ulica 7, 1000 Ljubljana. Pogodba je bila podpisana 7. junija 2016. Izdelava dokumenta CPS bo sofinancirana iz občinskega proračuna in EU sredstev. Izdelan dokument CPS je pogoj za možnost kandidature občine za nepovratna evropska sredstva tudi za realizacijo ukrepov trajnostne mobilnosti (izvedbeni del CPS). Finančne zahteve v CPS predvidenih ukrepov bodo opredeljene v nadaljnjih fazah izdelave Strategije (akcijsko-proračunski načrt).

Za zagotovitev vseh osnovnih znanj za celostno načrtovanje prometa je bila za namen strokovne in kvalitetne izdelave dokumenta celostne prometne strategije občine Škofja Loka oblikovana interdisciplinarna delovna skupina oz. projektni svet, ki zajema predstavnike občine, predstavnike izvajalca in podizvajalca CPS ter predstavnike strokovne javnosti. Ustrezno usposobljeno interdisciplinarno delovno skupino bo potrebno oblikovati tudi za izvedbeni del Strategije (realizacija posameznih ukrepov). Posamezni akterji, odgovorni za zagotavljanje in izvajanje akcijsko-proračunskega načrta, bodo opredeljeni v nadaljnjih fazah izdelave Strategije.

2.5. Opredelitev časovnega načrta

Časovni rok izdelave celostne prometne strategije občine Škofja Loka po fazah je opredeljen znotraj tehničnih specifikacij za izdelavo dokumenta (Priloga 1). Na Sliki 3 na naslednji strani je prikazan gantogram časovnega zaporedja posameznih faz. Časovno zaporedje v CPS predvidenih ukrepov bo opredeljeno v nadaljnjih fazah izdelave Strategije (akcijsko-proračunski načrt).

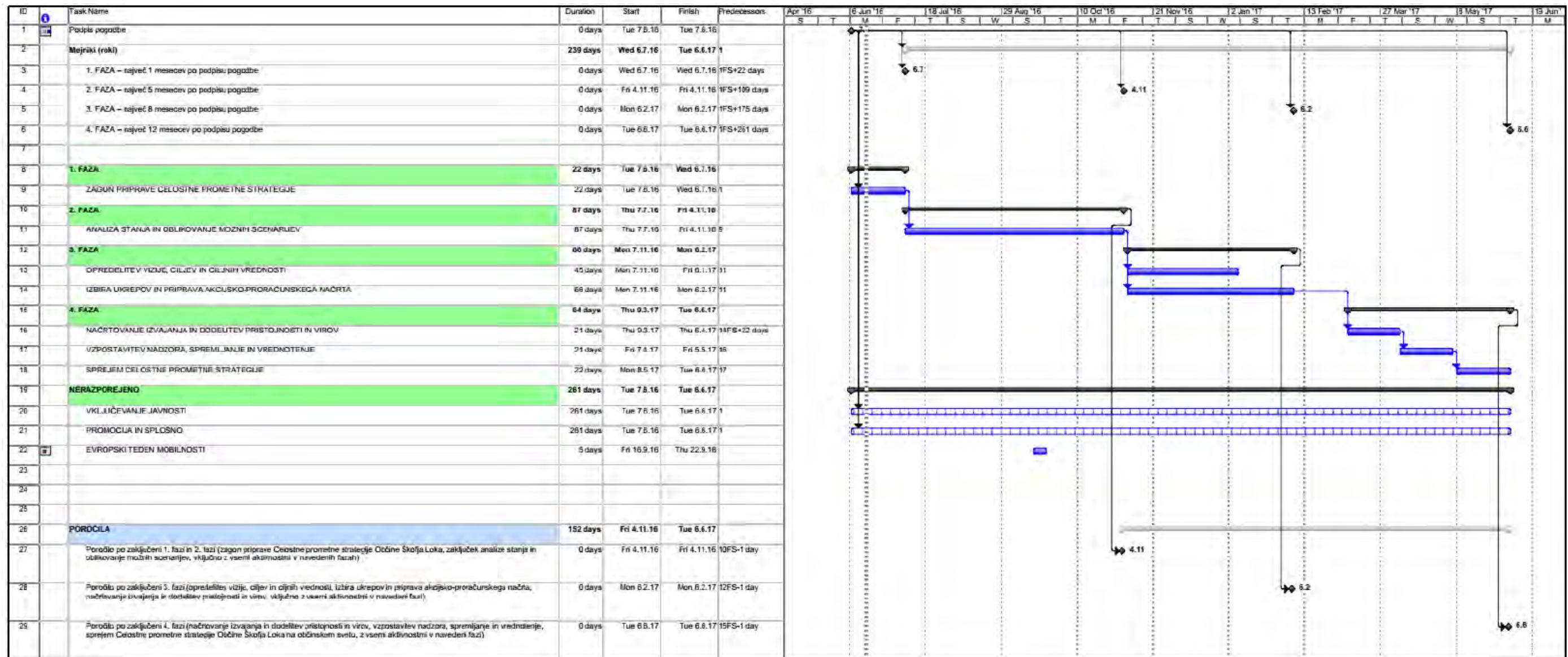
2.6. Opredelitev ključnih deležnikov

Julija 2016 je Občina Škofja Loka sprejela Sklep o imenovanju projektnega sveta (delovne skupine) za izdelavo CPS. Septembra 2016 je bil seznam projektnega sveta dopolnjen in je podan v Tabeli 1. Načrt vključevanja ključnih deležnikov v izdelavo CPS je opredeljen v komunikacijskem načrtu.

Tabela 1: Člani projektnega sveta za izdelavo CPS

1	Robert Strah	Občina Škofja Loka; vodja projektnega svet, podžupan
2	Rudi Panjtar	Občina Škofja Loka; izvoljen s strani občinskega sveta
3	Klemen Štibelj	Občina Škofja Loka; izvoljen s strani občinskega sveta
4	Miloš Bajt	Občina Škofja Loka; vodja oddelka za prometno infrastrukturo, skrbnik pogodbe
5	Tatjana Bernik	Občina Škofja Loka; vodja oddelka za okolje in prostor in vodja občinskega redarstva
6	Jernej Tavčar	Občina Škofja Loka višji svetovalec za stike z javnostjo in informator
7	Irena Studen	Občina Škofja Loka; višja svetovalka za gospodarstvo
8	Urška Nardoni	Občina Škofja Loka; višja svetovalka za pravne zadeve
9	Olivera Malijanska	Občina Škofja Loka; vodja oddelka za gospodarske javne službe
10	Bruno Bensa	OMEGA consult d.o.o.; vodja projekta
11	Miha Klun	OMEGA consult d.o.o.; namestnik vodje projekta
12	Cvetoslav Gregorc	OMEGA consult d.o.o.; JPP, hrup in izpušni plini, IT
13	Tomaž Petermel	OMEGA consult d.o.o.; prometno načrtovanje, pešačenje, kolesarjenje, JPP
14	Andreja Cundrič	OMEGA consult d.o.o.; vključevanje javnosti, oglaševanje in oblikovanje gradiv
15	(Matjaž Oberžan)* Aleš Klobasa	OMEGA consult d.o.o.; prometno načrtovanje, pešačenje, kolesarjenje, JPP
16	Robert Rupar	OMEGA consult d.o.o.; prometno modeliranje
17	Mateja Delač	URBIS d.o.o.; prostor in urbanizem
18	Boris Malenšek	Alpetour d.o.o.; vodja PE Škofja Loka
19	Matjaž Hudobivnik	Policijska postaja Škofja Loka; pomočnik komandirja za področje prometne varnosti
20	Saša Čadež	Osnovna šola Škofja Loka mesto; učiteljica, pomočnica ravnateljice, SPVCP
21	Jože Misson	Obrtna zbornica Škofja Loka; predsednik, gradbeni nadzor
22	Luka Krek	Klub škojloških študentov; projekti za mladino
23	Rudi Zadnik	Društvo upokojencev Škofja Loka; član UO društva
24	Andrej Ambrožič	Gasilska zveza Škofja Loka; gasilstvo
25	Lado Kržišnik	Treking klub Škofja Loka; predsednik kluba
26	Boris Horvat	Medobčinsko društvo gluhih in naglušnih za Gorenjsko AURIS Kranj; predsednik društva
27	Franci Pirc	Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih Kranj; član IO društva
28	Janez Trdina	Društvo paraplegikov Gorenjske; odprava arhitektonskih ovir
29	Zdravko Markelj	Občina Škofja Loka, KS Bukovica - Bukovščica; predstavnik vaških KS
30	Janez Demšar	Občina Škofja Loka, KS Trata; predstavnik mestnih KS

*V postopku je uradna zamenjava Matjaža Oberžana kot odgovornega (skupaj s Tomažem Petermelom) za prometno načrtovanje, pešačenje, kolesarjenje, JPP, z Alešem Klobaso.



Slika 3: Časovni razpored posameznih faz

3. Opredelitev procesa

3.1. Opredelitev območja in odgovornosti

S tehničnimi specifikacijami za izdelavo Celostne prometne strategije občine Škofja Loka je kot območje obravnave določeno območje občine Škofja Loka. Občina Škofja Loka meji na občine Železniki, Gorenja vas – Poljane, Dobrova – Polhov Gradec, Medvode in Kranj, od katerih celostno prometno strategijo izdelujejo občine Železniki, Medvode in Kranj. Za zagotovitev usklajenih medobčinskih povezav je pri izdelavi CPS predvideno sodelovanje s sosednjimi občinami.

Komunikacija in izmenjava mnenj med odgovornimi oddelki in drugimi, ki jih to zadeva, se bo izvajala z rednimi sestanki izvajalca in naročnika ter delavnicami s ključnimi deležniki za izvedbo projekta CPS (projektne svet), opredeljenimi v Komunikacijskem načrtu (Priloga 2).

3.2. Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

Ključni strateški dokumenti na ravni občine in širše, ki vplivajo na celostno načrtovanje prometa v občini Škofja Loka in bodo upoštevani pri izdelavi Strategije, so bili opredeljeni v predhodnih točkah.

Odprto in transparentno sodelovanje s ključnimi deležniki celostnega prometnega načrtovanja je predvideno z intervjuji, delavnicami in razpravami članov projektnega sveta, ki poleg predstavnikov izvajalca Strategije vključuje predstavnike različnih oddelkov občine Škofja Loka (oddelek za prometno infrastrukturo, oddelek za okolje in prostor, oddelek za gospodarstvo, oddelek za pravne zadeve, oddelek za gospodarske javne službe, občinsko redarstvo in stiki z javnostjo), predstavnika vaških in mestnih krajevnih skupnosti in predstavnikov različne strokovne javnosti (gasilci, šola, obrtna zbornica, policija, avtobusni promet, slepi in slabovidni, gluhi in naglušni, paraplegiki, študenti, upokojenci, treking klub).

3.3. Načrtovanje vključevanja javnosti

Načrt vključevanja in obveščanja javnosti oz. komunikacijski načrt je eden izmed pomembnejših elementov priprave celostne prometne strategije, saj vključuje vseobsegajoče področje komuniciranja z javnostmi (seznanjanje, obveščanje, razpravljanje, aktivna participacija tako strokovne kot zainteresirane splošne javnosti pri oblikovanju predlogov in iskanju rešitev ipd.), kjer so posamezne aktivnosti vpete v celoten proces priprave dokumenta.

Namen vključevanja javnosti v izdelavo CPS je prepoznavanje izzivov, ki zadevajo področje prometa v občini Škofja Loka ter zbiranje mnenj in predlogov, ki lahko pomembno vplivajo na oblikovanje učinkovitih rešitev za identificirane izzive. Prav tako so javnosti tiste, ki lahko pripomorejo k

prepoznavnosti in končnemu sprejemu CPS.

Cilj vključevanja in obveščanja javnosti:

- prepoznavanje in izpostavljanje izzivov, ki se nanašajo na prometno ureditev v občini;
- sodelovanje pri oblikovanju predlogov, rešitev in ukrepov z upoštevanjem potreb, vrednot in interesov različnih skupin javnosti;
- sodelovanje pri oblikovanju rešitev za ukrepe, ki spodbujajo trajnostno mobilnost (javni promet, javni prostor, infrastruktura, ozaveščanje ipd.);
- vključenost prebivalcev občine v proces priprave celostne prometne strategije zagotovo prinaša koristi, saj bo s spreminjanjem obstoječih vzorcev njihovega obnašanja v prometu strategija učinkovitejša.

Za vključevanje javnosti v izdelavo CPS Občine Škofja Loka je bil oblikovan komunikacijski načrt vključevanja javnosti z opredelitvijo mejnikov in orodij vključevanja deležnikov v proces načrtovanja celostne prometne strategije (Priloga 2).

3.4. Dogovor o delovnem načrtu in vodenju

S pogodbo o izdelavi celostne prometne strategije Občine Škofja Loka je pooblaščen oseba naročnika (Občine) za pravilno in celovito realizacijo del mag. Miloš Bajt, pooblaščen oseba izvajalca (OMEGA consult d.o.o.) pa Matjaž Oberžan (v postopku je uradna sprememba zamenjave Matjaža Oberžana kot pooblaščen oseb izvajalca z dr. Andrejo Cundrič). Ključni deležniki, ki sodelujejo pri ustvarjanju Strategije, so bili določeni s Sklepom Občine Škofja Loka o imenovanju projektne sveta (delovne skupine). Njihove naloge so opredeljene v izdelanem Komunikacijskem načrtu.

Delovni načrt je določen s tehničnimi specifikacijami za projekt CPS. Napredek in uresničevanje delovnega načrta izdelave CPS se bo spremljal po predvidenem časovnem razporedu posameznih faz, podanem na Sliki 2.

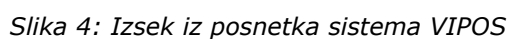
4. Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

4.1. Analiza izzivov in priložnosti

Analiza izzivov in priložnosti temelji na:

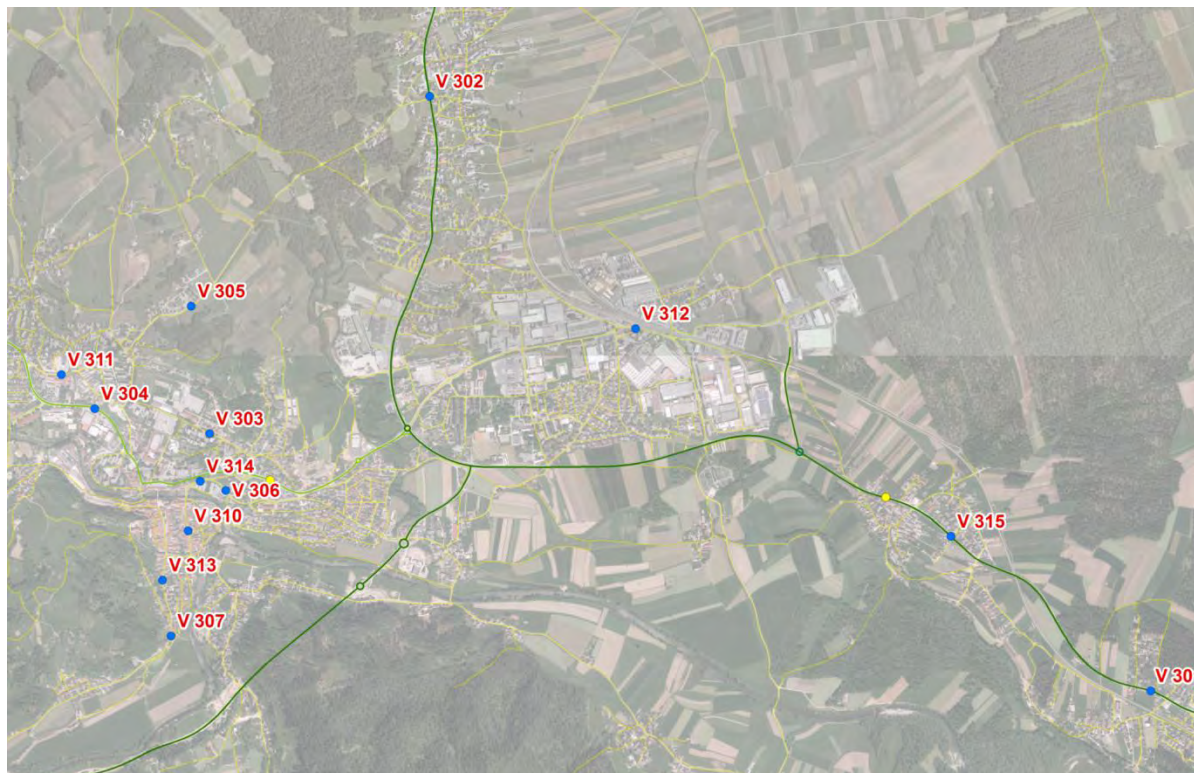
- a) analizi ključnih dokumentov kot osnov za izdelavo celostne prometne strategije Občine Škofja Loka (na podlagi v prejšnjih poglavjih opredeljenih strateških planov občine)
- b) geografskih in družbenoekonomskih izhodišč (statističnih podatkov in lastnih analiz)
- c) analizi ankete o prometu (ki je za zainteresirano javnost potekala od 16.9.2016 do 10.10.2016)
- d) prometnem modelu
- e) mnenjih javnosti (na podlagi v septembru in oktobru 2016 izvedenih analiz intervjujev s strokovno javnostjo in pridobljenih mnenj zainteresirane javnosti prek e-pošte, spletnega orodja in anket)
- f) tematskih ogledih (v septembru in oktobru 2016 je bilo izvedenih več ogledov na terenu s strani predstavnikov izvajalca in tudi predstavnikov naročnika in predstavnikov strokovne javnosti)
- g) analizi prometne varnosti (na podlagi policijskih baz prometnih nesreč)
- h) terenskih raziskavah, ki so zajemale Snemanje cest s sistemom VIPOS, štetje prometa in meritve hitrosti. Rezultati terenskih raziskav so v naslednjih poglavjih strukturirani po posameznih področjih, zato na tem mestu podajamo ključna izhodišča posameznih raziskav.

h)-1 V septembru in oktobru je bilo izvedeno snemanje cest v občini Škofja Loka s sistemom VIPOS, s katerim smo zbrali podatke o cestni infrastrukturi in pogojih za vožnjo. Primer izseka iz posnetka je podan na naslednji sliki.



Slika 5: Lokacije štetja

h)-3 V septembru in oktobru so bile izvedene meritve hitrosti. Lokacije so prikazane na naslednji sliki.



Slika 6: Lokacije meritev hitrosti

4.1.1. Analiza ključnih dokumentov

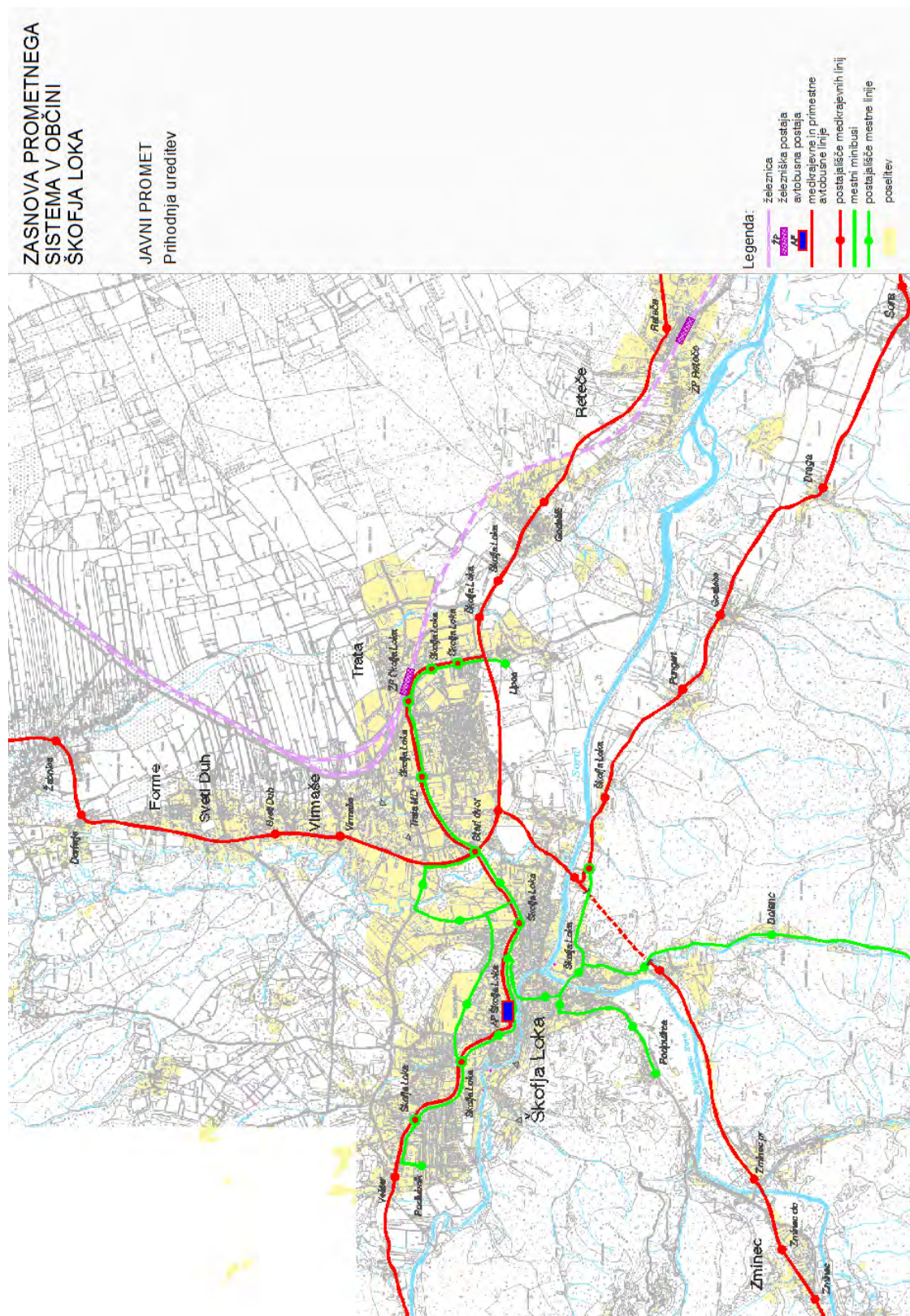
Kot ključna osnova dokumenta za izdelavo CPS Občine Škofja Loka sta opredeljena Občinski prostorski načrt občine Škofja Loka in Strategija razvoja občine Škofja Loka 2025+.

4.1.1.1. Občinski prostorski načrt občine Škofja Loka

V OPN Občine Škofja Loka so predvideni naslednji ukrepi v skladu s trajnostno mobilnostjo:

- Izboljšanje prometnih razmer in razvoj javnega prometa na območju Škofje Loke z zagotovitvijo prostorov za postajališča.
- Ureditev prestopnih točk z ureditvijo obračališč za avtobuse.
- Zagotovitev ustreznih prostorov za razvijanje sistema parkiraj in se pelji v naseljih ob železniški progi Jesenice–Ljubljana.
- Razvijanje kolesarskih povezav in pešpoti med posameznimi območji aktivnosti (kulturnimi, športno-rekreacijskimi, izobraževalnimi, upravnimi, stanovanjskimi itd.).
- Izgradnja južne (že izvedena) in severne obvoznice Škofje Loke.
- Umestitev nove prometne povezave proti Kranju, Ljubljani in avtocestnemu sistemu izven obstoječih poselitvenih območij.
- Izgradnja drugega tira železniške proge Ljubljana–Kranj (nova železniška proga Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja z navezavo na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana).

 REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Slika 8: Javni promet – prihodnja ureditev (VIR: Analiza prometnega sistema v Škofji Loki. PNZ d.o.o., št. proj. 12-1169/3, Ljubljana, maj 2006, dop. september 2006, strokovna podlaga za OPN).

4.1.1.2. Strategija razvoja občine Škofja Loka 2025+

S prednostno usmeritvijo »Trajnostno mobilna in prometno dostopna Loka« se uvaja nova izhodišča celostne in trajnostno naravnane prometne politike občine. Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih mest, ki uspešno uresničujejo ključna načela tega pristopa. Koncept celostne trajnostne mobilnosti nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem boljše dostopnosti in mobilnosti prebivalcev. Težišče prizadevanj občine se bo tako usmerilo v izboljšanje dostopnosti Škofje Loke do glavnih prometnic ter v zmanjševanje motornega prometa v občini. V ospredje se postavlja pešce in kolesarje ter večjo uporabo javnih prevoznih sredstev.

Pričakuje se, da bo do leta 2025 prišlo do bistveno večje pretočnosti in umiritve motoriziranega prometa v mestnem središču Škofje Loke. Zgrajena bo nova cestna infrastruktura, ki bo razbremenila mesto in izboljšala povezave Škofje Loke do glavnih prometnic, predvsem avtoceste. Pešci in kolesarji se bodo varneje gibal po mestu in med primestnimi naselji. Več prebivalcev bo uporabljalo javni potniški promet in vlak, ker bosta sistema bolj prilagojena uporabnikom in medsebojno povezana in usklajena. Železniška postaja na Trati bo osrednje intermodalno potniško vozlišče, prek katerega bo Škofja Loka povezana proti Ljubljani in Kranju. Železniška povezava z Ljubljano mora postati hitrejša, pogostost povezav pa intenzivnejša.

Zastavljeni so naslednji merljivi cilji:

Cilj 1: Zmanjšati motoriziran promet in ga urediti tako, da bo prijaznejši in varnejši za pešce in kolesarje

- 25% zmanjšanje motoriziranega prometa v mestnem središču
- 10 km dodatno urejenih javnih kolesarskih povezav
- 50% povečanje uporabe javnega avtobusnega potniškega prometa

Cilj 2: Izboljšati prometne povezave Škofja Loke z avtocesto, letališčem, Ljubljano, Kranjem ter obema dolinama in čas vožnje iz Škofje Loke do priključka na avtocesto skrajšati s 25 min na 15 min.

Strateški projekti in programi:

TM 1: Celostni sistem trajnostne mobilnosti: Gre za strateški projekt, ki temelji na celostnem načrtovanju prometa v občini Škofja Loka. Vključuje več med seboj usklajenih podprojektov, ki pa se lahko tehnično načrtujejo in izvajajo ločeno:

- ureditev območja avtobusne postaje ter ureditev in širitev mreže avtobusnih postajališč;
- ureditev parkirišč P+R (parkiraj in se odpelji) na železniški postaji;
- ureditev železniške postaje Škofja Loka (osrednje prometno vozlišče občine) in Reteče (degradirane urbane površine);
- ureditev mirujočega prometa s sistemom parkirišč in režimi parkiranja, objavo sheme mirujočega prometa in informacijami o zasedenosti parkirišč ter možnostih brezplačnega parkiranja;
- ureditev pločnikov, pešpoti in brvi s posebno pozornostjo na gibalno oviranih osebah,

izboljšanje varnosti pešpoti in dostopa do javnih objektov;

- izgraditi, nadgraditi, povezovati in označiti sistem kolesarske mreže: i) znotraj mesta in ii) proti dolinam, Kranju in Ljubljani;
- vzpostavitev sistema kolesarskih mest (kolesarska stojala, kolesarnice, varovana kolesarska mesta) in izposoje koles na avtobusni in železniški postaji ter drugih točkah (pr. nakupovalno središče, staro mestno jedro, šole,...);
- celostna povezava in nadgradnja javnega mestnega in primestnega prometa (sofinanciranje, sinhronizacija voznih redov, kombiniranje kolo-avtobus-vlak; uvedba novih linij glede na potrebe občanov, uporabniku prijazen javni prevoz, nadaljnja posodobitev avtoparka mestnega javnega prevoza na okolju prijaznejše energetske vire,...) in uvajanje alternativnih oblik za podeželje;
- ozaveščanje in boljše informiranje občanov o ponudbi javnega prometa, - prostor za avtodome in taksi postajališča,
- polnilne postaje za električna vozila.

TM 2: Regionalne cestne povezave: V sklopu programa regionalne cestne povezave se združuje pripravljalne aktivnosti občine in naložbe v manjkajoče oz. neustrezne cestne povezave, katerih pretežni investitor je država. Ker gre za ključne prometnice, se mora občina pri tem maksimalno angažirati in zagotoviti, da so prometne povezave ustrezno umeščene v prostor, pripravljeni prostorski in izhodiščni projektni dokumenti, odkupljena zemljišča ter projekti umeščeni v državne razvojne načrte in proračun:

- Severna obvoznica (s strani občine pričakovano leto izgradnje 2025);
- Povezovalna cesta Škofja Loka – Meja (s strani občine pričakovano leto izgradnje 2020);
- Neposredna povezava Škofje Loke na avtocesto (s strani občine pričakovano leto izgradnje 2025);
- Rekonstrukcija državne ceste Škofja Loka – Železniki (s strani občine pričakovano leto izvedbe 2025+).

TM 3: Ostali projekti in programi:

- Rekonstrukcije in vzdrževanje lokalnih prometnic v skladu z letnim programom obnove in urejanja cest ter vsakokratno z razpoložljivimi proračunskimi sredstvi;
- Urejanje panoramsko – turističnih cest (vsaj 1)
- Rekonstrukcije medobčinskih lokalnih cest v sodelovanju s sosednjimi občinami
- Prometne ureditve vaških jeder in mirujočega prometa na območjih javnih objektov po naseljih v sodelovanju s krajevnimi skupnostmi

Usmeritve za dejavnost in upravljanje:

- Dinamično vodenje prometne politike (sprotno prilagajanje potrebam uporabnikov) ;
- Tesno sodelovanje z Ministrstvom za infrastrukturo, DRSC in Slovenskimi železnicami;
- Spremembe odlokov na področju mestnega prometa (razširitev linij);
- Sodelovanje in medsebojno usklajevanje vseh prevoznikov za večjo dostopnost in izkoriščenost (javni in šolski prevozi, programi društva Sožitje, mreža za starejše Matija,...);
- Spodbujati rabo nemotoriziranega prometa (kolesarstvo, hoja) ter uporabo javnega

potniškega prometa (avtobusni, železniški): promocijske akcije, dobri zgledi, izobraževanje o pomenu trajnostne mobilnosti;

- Optimizacija križišč (nadomeščanje semaforiziranih križišč s krožišči, kjer je možno);
- Spodbuditi Slovenske železnice za krepitev železniške povezave z Ljubljano (večja hitrost in frekvenca vlakov);
- Pravočasna priprava projektno tehnične in investicijske dokumentacije za kandidiranje na razpise nove finančne perspektive 2014-2020.

4.1.2. Geografska in družbenoekonomska izhodišča

Občina Škofja Loka je del gorenjske statistične regije. Meri 146 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 44. mesto. Statistični podatki za leto 2014 kažejo naslednjo sliko:

Sredi leta 2014 je imela občina približno 22.900 prebivalcev (približno 11.250 moških in 11.650 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 15. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 157 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (102 prebivalca na km²).

Število živorojenih je bilo višje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu pozitiven, znašal je 2,6 (v Sloveniji 1,1). 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 torej negativen, znašal je -3,5. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -1 (v Sloveniji 0,9).

Povprečna starost občanov je bila 41,0 leta in tako nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (42,4 leta). Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0 do 14 let, sta prebivali 102 osebi stari 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 121). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Podatki po spolu kažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških pa je bila slika ravno obrnjena.

V občini je delovalo 9 vrtcev, obiskovalo pa jih je 967 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let jih je bilo 72 % vključenih v vrtec, kar je manj kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (76,5 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2014/2015 izobraževalo približno 2.110 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 960 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo povprečno 40 študentov in 10 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 42 študentov in 9 diplomantov.

Med osebami v starosti 15 do 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 61 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja (57 %). Med aktivnim prebivalstvom občine je bilo v povprečju 8,5 % registriranih brezposelnih oseb, to je manj od povprečja v državi (13,1 %). Med brezposelnimi je bilo tu – kot v večini slovenskih občin – več žensk kot moških.

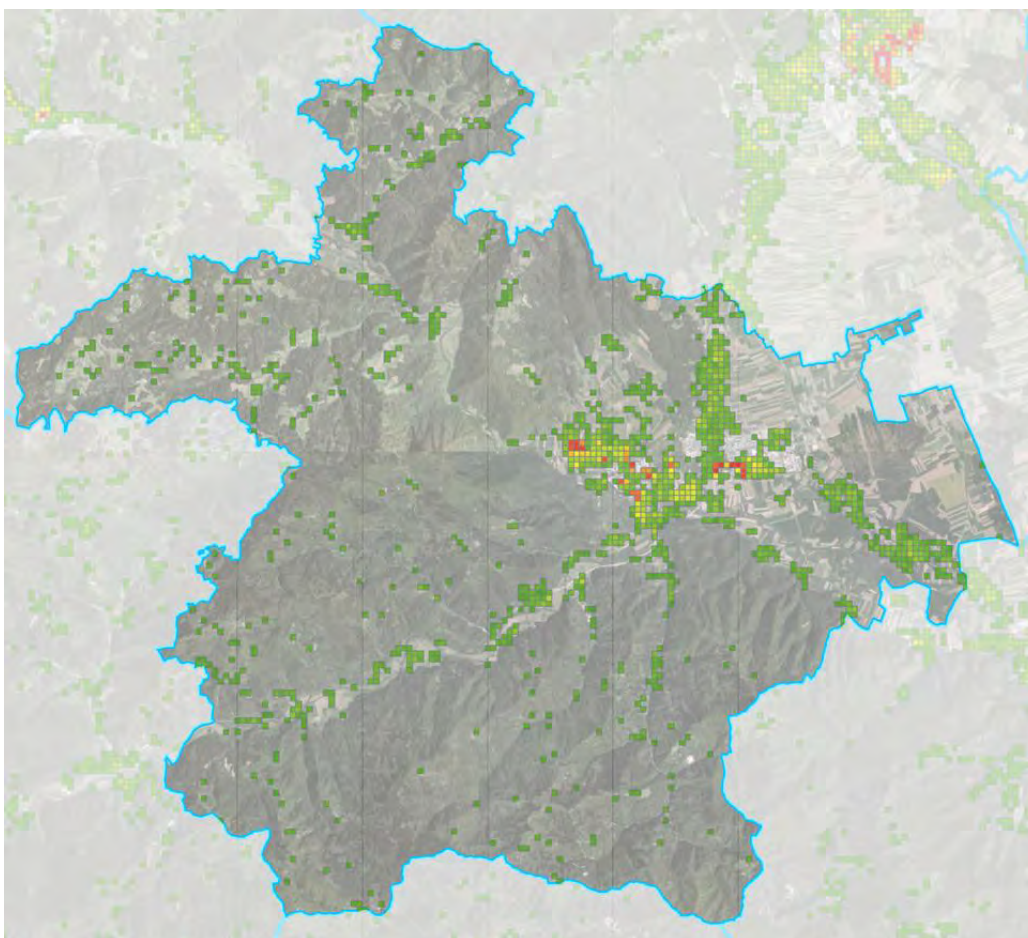
Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 2 % višja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 2 %.

V obravnavanem letu je bilo v občini 366 stanovanj na 1.000 prebivalcev. Približno 64 % stanovanj je imelo najmanj tri sobe (tj. tri ali več). Povprečna velikost stanovanja je bila 89 m².

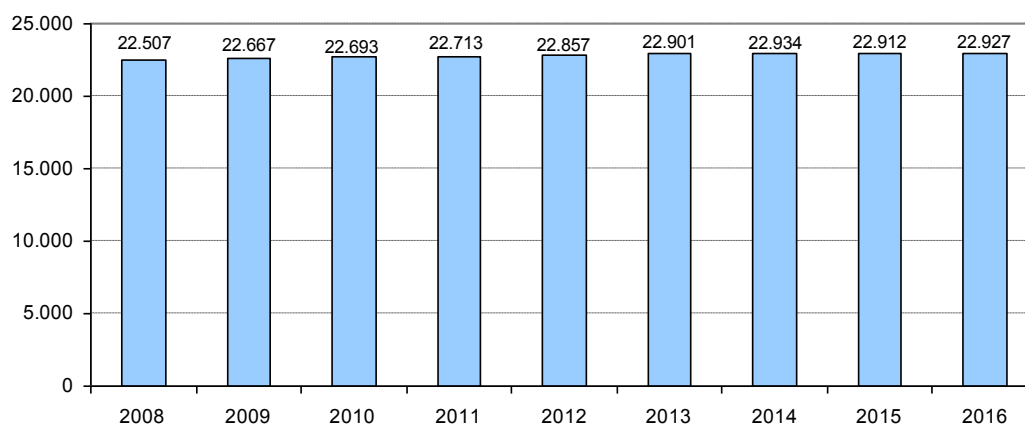
Vsak drugi prebivalec v občini je imel osebni avtomobil (51 avtomobilov na 100 prebivalcev); ta je bil v povprečju star 9 let.

V obravnavanem letu je bilo v občini zbranih 276 kg komunalnih odpadkov na prebivalca, to je 47 kg manj kot v celotni Sloveniji.

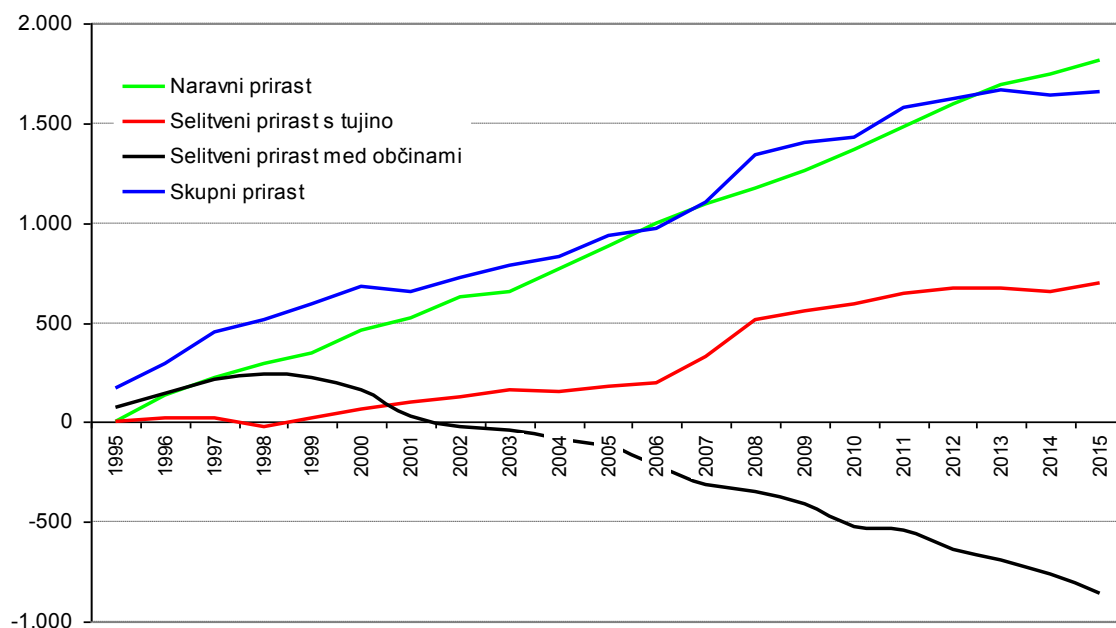
Mreža občinskih cest je dobro razvita in omogoča sorazmerno dobro dostopnost do vseh naselij. S prometnega vidika je najbolj problematično mesto Škofja Loka, skozi katero so do odprtja Poljanske obvoznice potekale vse glavne tranzitne poti, prometna infrastruktura pa temu ni bila prilagojena. Z obvoznico se je prometno razbremenilo samo mestno jedro. Povezava na avtocestno omrežje zaradi oddaljenosti gorenjske avtoceste od Škofje Loke predstavlja pomanjkljivost za razvoj gospodarstva. Železniški promet (potniški in tovorni) je zaradi nezadovoljive prilagojenosti potnikom in gospodarstvu slabo razvit. Najbližja postaja je odmaknjena od centra Škofje Loke (2 km), povezava z javnim potniškim prometom ne zadostuje potrebam. Z vidika javnega potniškega prometa je v občini Škofja Loka pomemben zlasti javni avtobusni promet. Javni potniški promet ni učinkovit, saj ponudba ni prilagojena potrebam potnikov, ni povezav med avtobusnimi in železniško postajo.



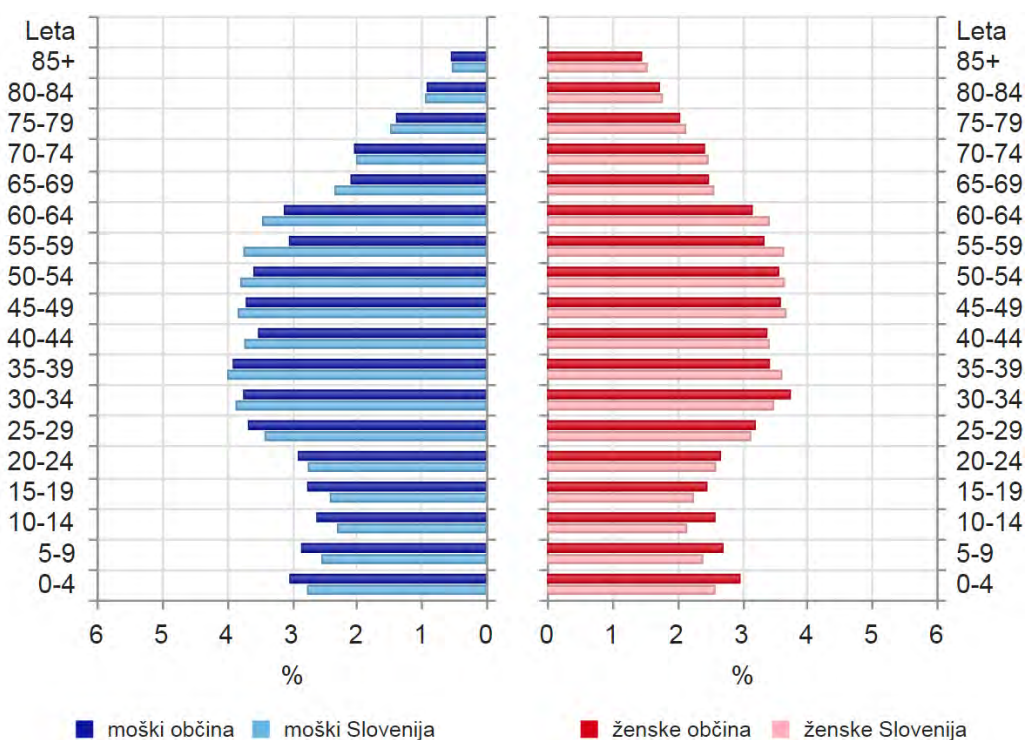
Slika 9: Število oz. gostta prebivalcev v občini Škofja Loka (vir: lastni vir, 2016)



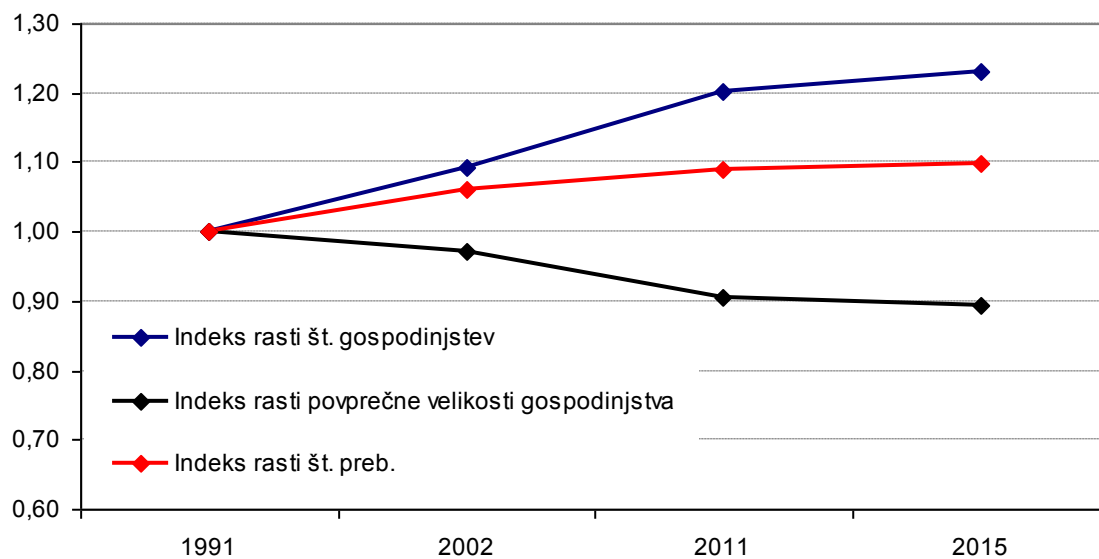
Slika 10: Gibanje števila prebivalcev v občini Škofja Loka od l. 2008 do 2016 (vir: SURS, 2016)



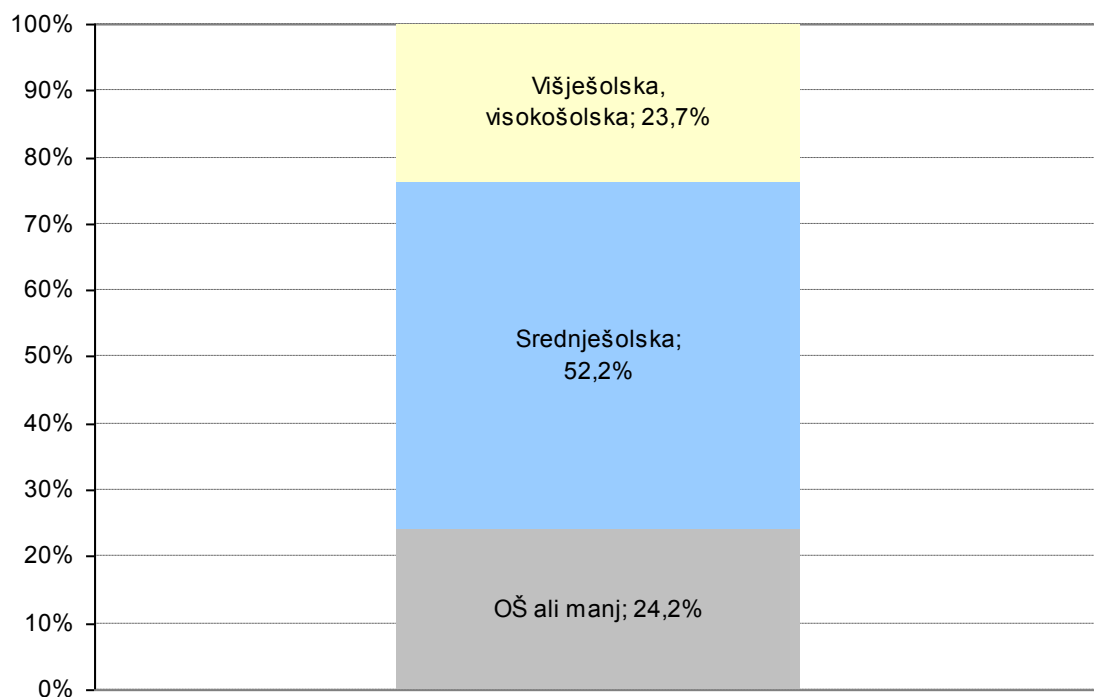
Slika 11: Prirast števila prebivalcev občine Škofja Loka od l. 1995 do 2015 glede na izvor
(vir: SURS, 2016)



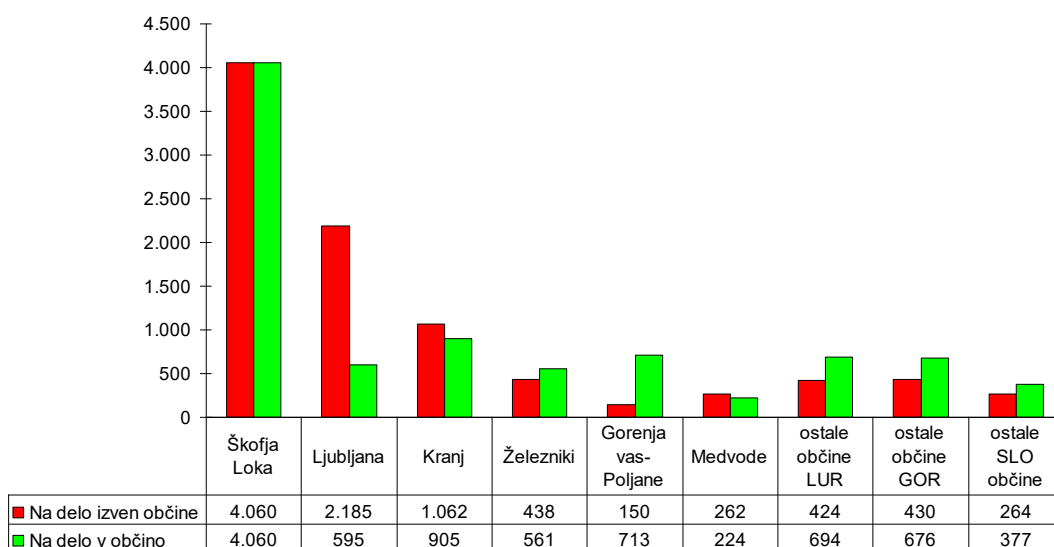
Slika 12: Prebivalstvena piramida občine Škofja Loka in Slovenije l. 2016 po petletnih starostnih razredih (vir: SURS, 2016)



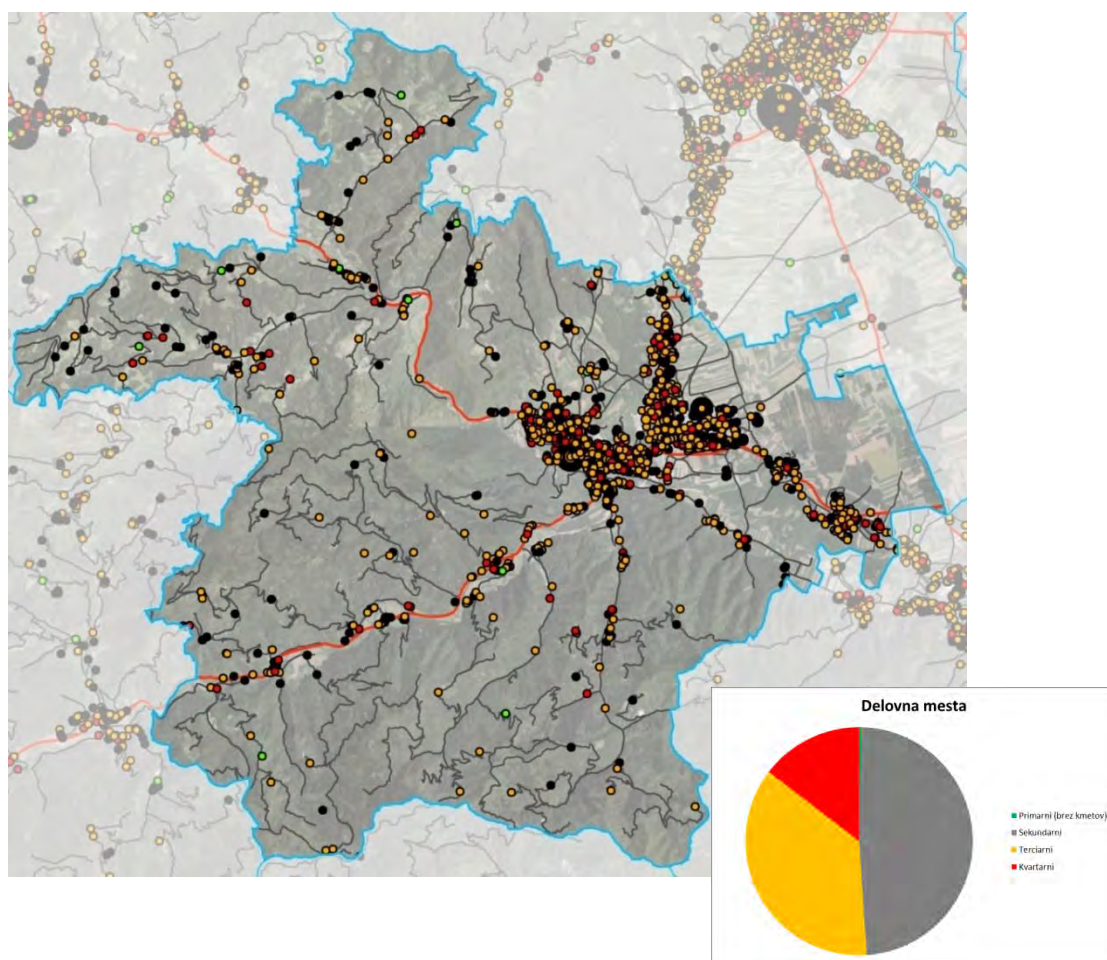
Slika 13: Kumulativni indeks rasti gospodinjstev, povprečne velikosti gospodinjstev in števila prebivalcev v občini Škofja Loka po izbranih letih (vir: SURS, 2016)



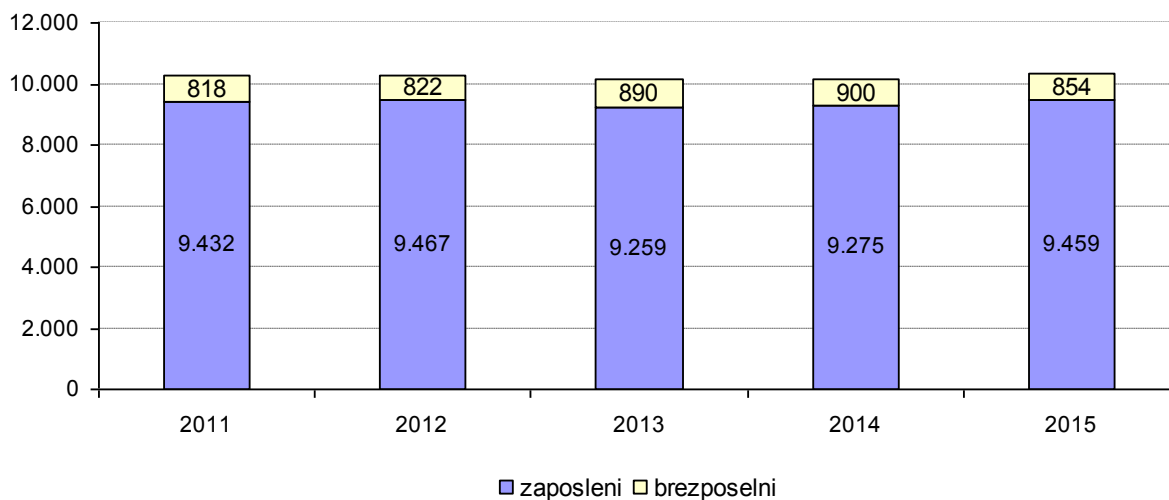
Slika 14: Izobrazbena struktura prebivalcev v občini Škofja Loka (vir: SURS, 2016)



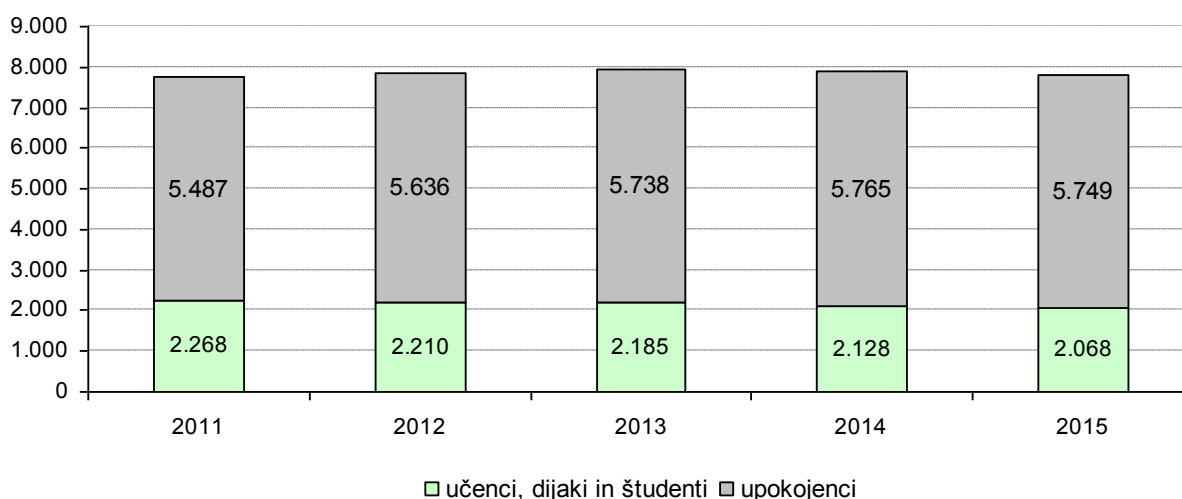
Slika 15: Delovne migracije glede na izvor in cilj potovanja v občini Škofja Loka (vir: SURS, 2016)



Slika 16: Koncentracija delovnih mest glede na velikost podjetij in sektor v katerem delujejo (vir: lastni vir, 2016)

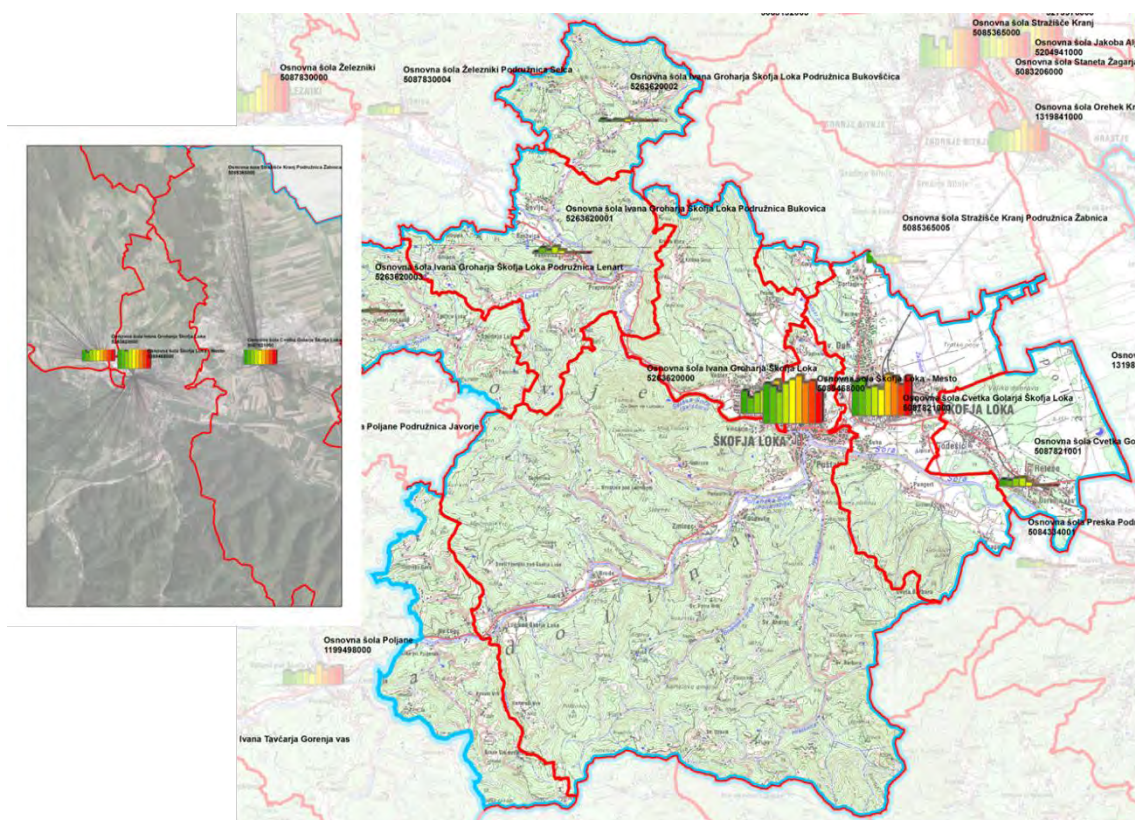


*Slika 17: Gibanje števila zaposlenih in brezposelnih v občini Škofja Loka od l. 2011 -2015
(vir:SURS,2016)*



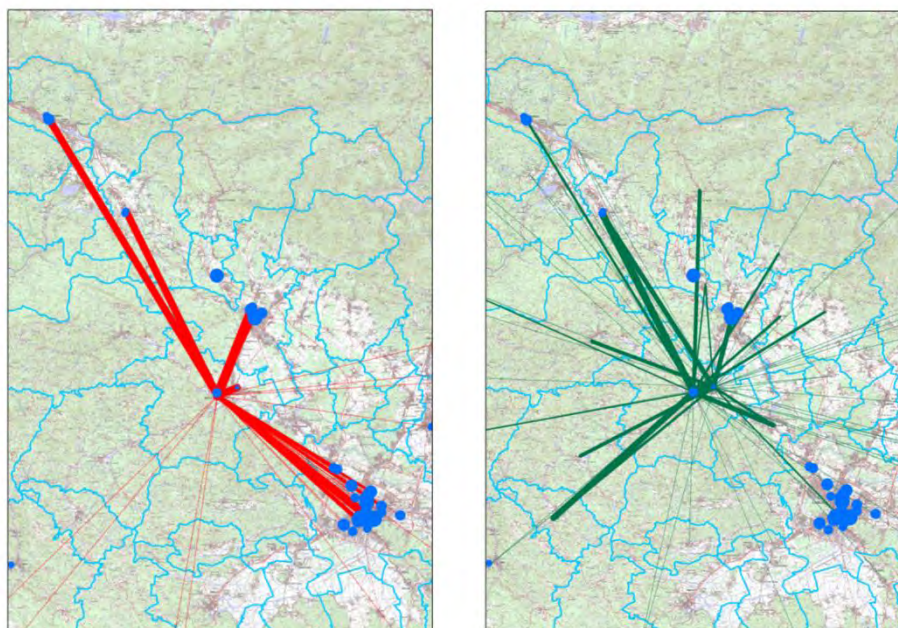
*Slika 18: Gibanje števila šolajočih in upokojencev v občini Škofja Loka od l. 2011 -2015
(vir:SURS,2016)*

V Škofji Loki se nahajajo tri osnovne šole: Osnovna šola Ivana Groharja – Škofja Loka, s podružnicami: Osnovna šola Ivana Groharja Bukovščica, Osnovna šola Ivana Groharja Bukovica, Osnovna šola Ivana Groharja Lenart; Osnovna šola Škofja Loka – mesto in Osnovna šola Cvetka Golarja Škofja Loka s podružnico Osnovna šola Cvetka Golarja Reteče. Iz grafov lahko vidimo, da največ osnovnošolcev obiskuje Osnovno šolo Škofja Loka – mesto (slika 19).



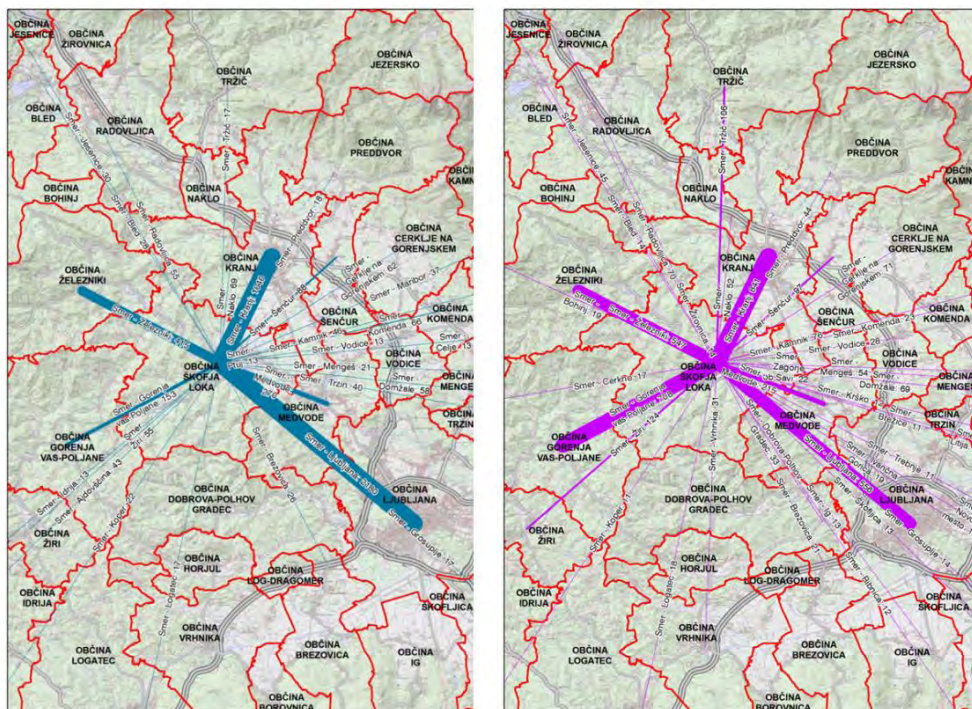
Slika 19: Migracije osnovnošolcev (vir: lastni vir, 2016)

V občini Škofja Loka je skoraj 1.350 srednješolskih mest in je t.i. šolsko središče. Skoraj polovica škofjeloških srednješolcev obiskuje srednjo šolo v Škofji Loki, ostali obiskujejo srednje šole v Kranj ali Ljubljano ter Radovljica in Jesenice. (slika 20).



Slika 20: Migracije sredješolcev (vir: lastni vir, 2016)

V občini Škofja Loka je več kot 8.000 delovnih mest. Delovno aktivni prebivalci občine Škofja Loka za opravljanje svojega dela v večji meri migrirajo iz Škofje Loke kot v Škofjo Loko, predvsem v Ljubljano in Kranj oz. v občino Škofja Loka migrirajo predvsem iz sosednjih občin ter Ljubljane (slika 21).

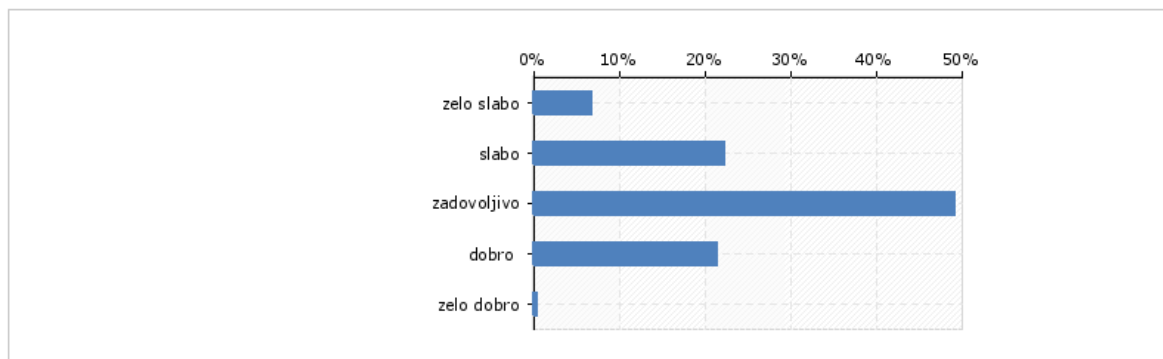


Slika 21: Migracije delovno aktivnega prebivalstva (vir: lastni vir, 2016)

4.1.3. Analiza ankete o prometu

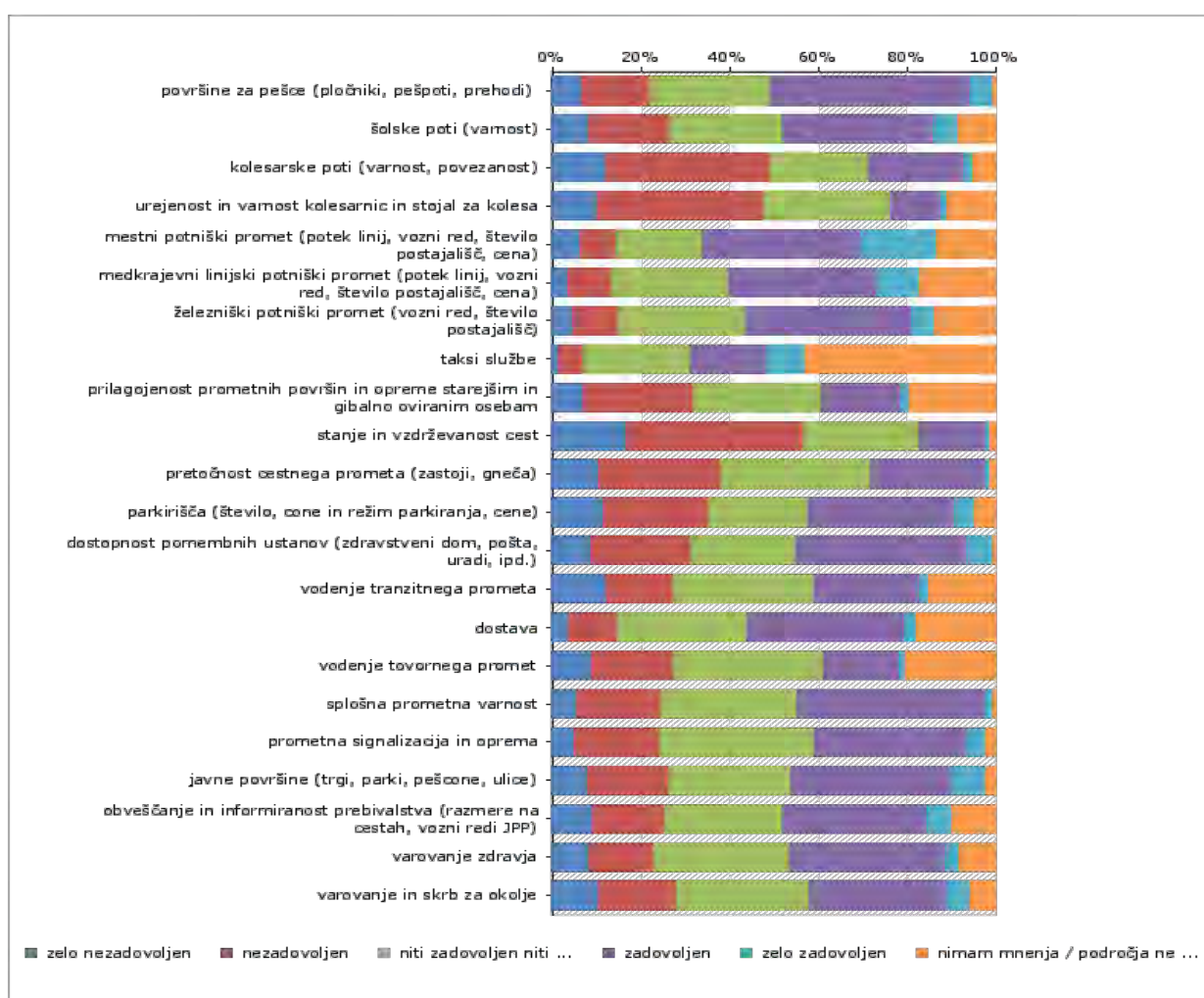
Anketiranje je bilo izvedeno v obdobju od 16.9.2016 do 10.10.2016. Respondenti so anketo lahko izpolnili preko spleta ali v fizični oz. tiskani obliki. Analiza ankete je izvedena na podlagi 238 veljavno izpolnjenih anket. Med veljavno izpolnjenimi anketami je bilo na 2. javni razpravi, 8.11.2016, izžrebanih šest praktičnih nagrad: 1 x mestno kolo Krpan (barva po izbiri), 2 x skiro, 3 x kolesarska pelerina. V nadaljevanju so podani rezultati analize.

Skoraj 50 % respondentov ocenjuje stanje prometa v občini Škofja Loka kot zadovoljivo (slika 22).



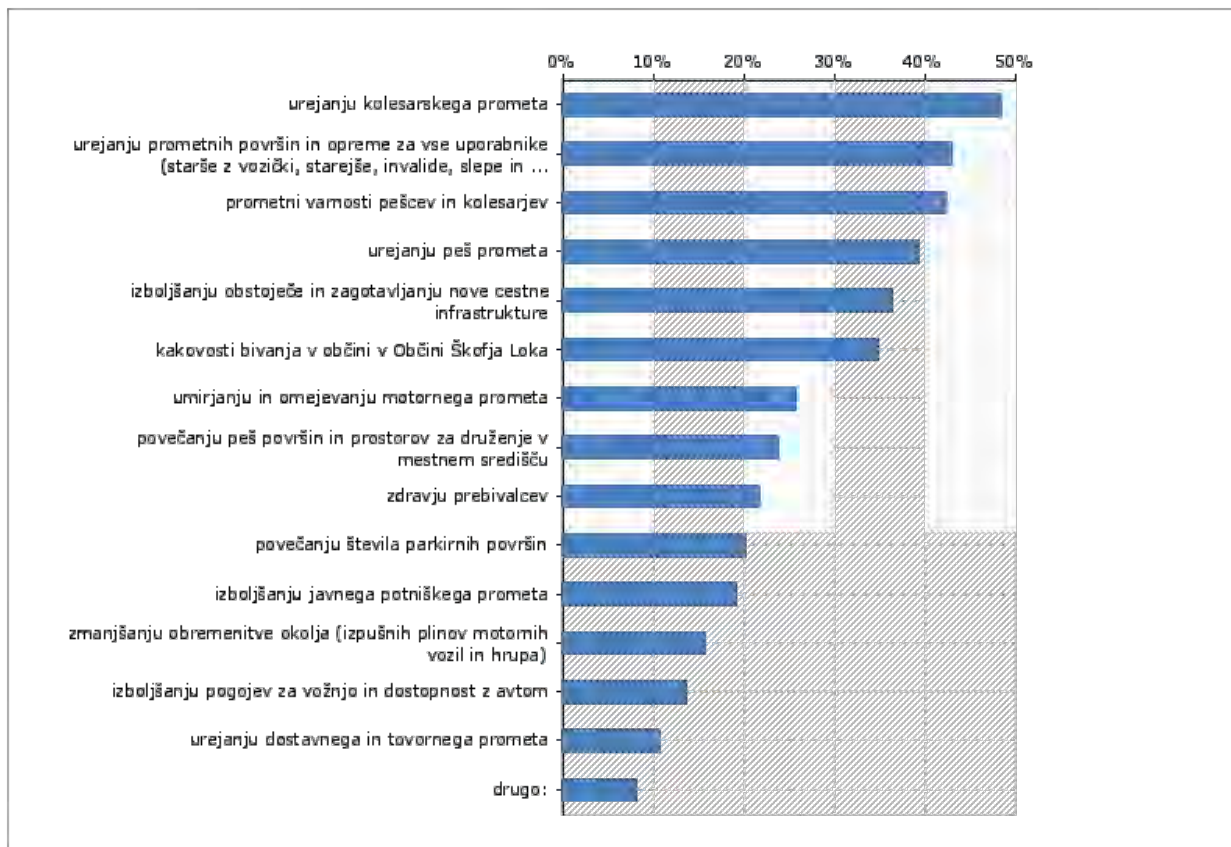
Slika 22: Delež ocenitve zadovoljstva stanja prometa v Občini Škofja Loka (vir: lastni vir, 2016)

V Občini Škofja Loka je največje zadovoljstvo z mestnim, medkrajevnim in železniškim potniškim prometom, z urejenostjo površin za pešce, s splošno prometno varnostjo ter urejenostjo javnih površin. Največje nezadovoljstvo pa je s stanjem in vzdrževanjem cest, kolesarskimi potmi in urejenostjo in varnostjo kolesarnic in stojal za kolesa (slika 23).



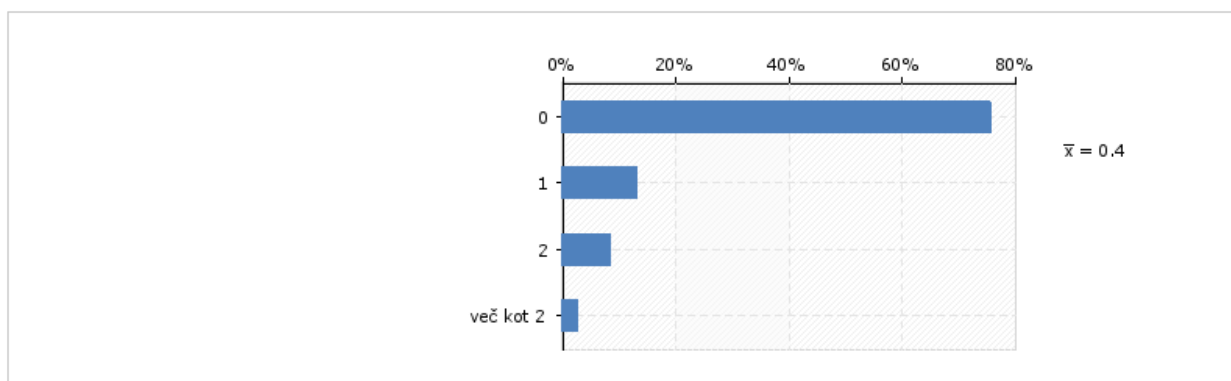
Slika 23: Zadovoljstvo občanov z urejenostjo posameznih področij (vir: lastni vir, 2016)

Skoraj 50 % respondentov si pri celostnem načrtovanju prometa v Občini Škofja Loka želi med drugim posvetiti urejanju kolesarskega prometa. Sledita še urejanje prometnih površin in opreme za vse uporabnike ter prometna varnost pešcev in kolesarjev (slika 24).



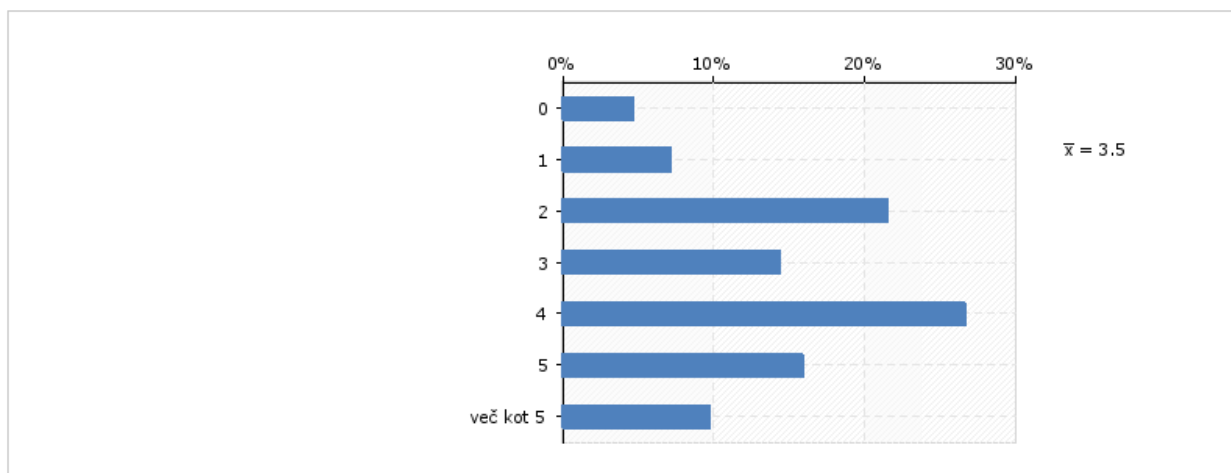
Slika 24: Opredeljevanje prednosti pri celostnem načrtovanju prometa v Občini Škofja Loka (vir: lastni vir, 2016)

Skoraj 80 % gospodinjstev nima motorja in kolesa z motorjem. V povprečju imajo v Občini Škofja Loka v posameznem gospodinjstvu 0,4 motorja in kolesa z motorjem (slika 25).



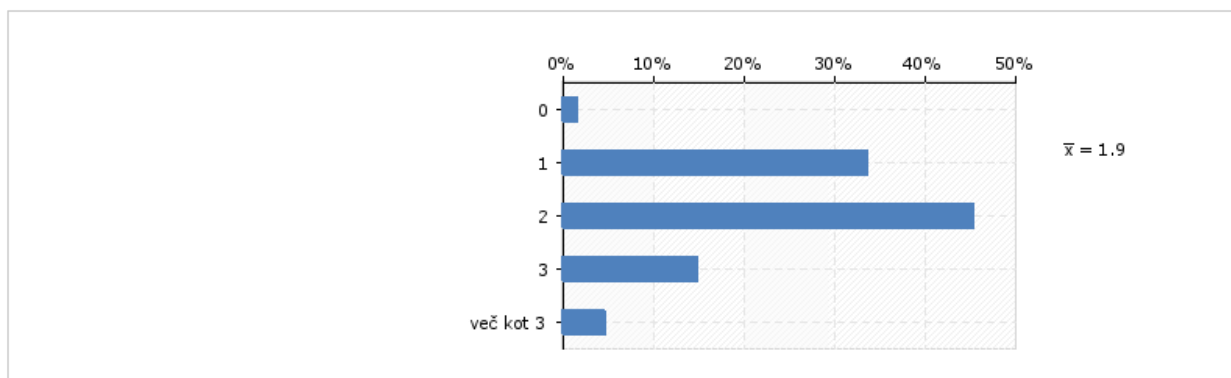
Slika 25: Delež motorjev in koles z motorji v posameznem gospodinjstvu (vir: lastni vir, 2016)

Največji delež (skoraj 30 %) gospodinjstev ima 4 kolesa, povprečno gospodinjstvo v Škofji Loki pa ima 3,5 kolesa (slika 26).



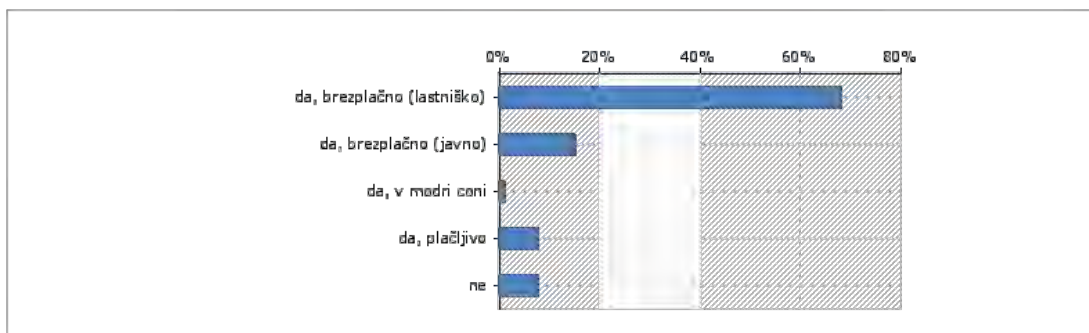
Slika 26: Delež koles v posameznem gospodinjstvu (vir: lastni vir, 2016)

V občini Škofja Loka ima skoraj polovica respondentov 2 avtomobila, v povprečju pa imajo 1,9 avtomobila (slika 27).



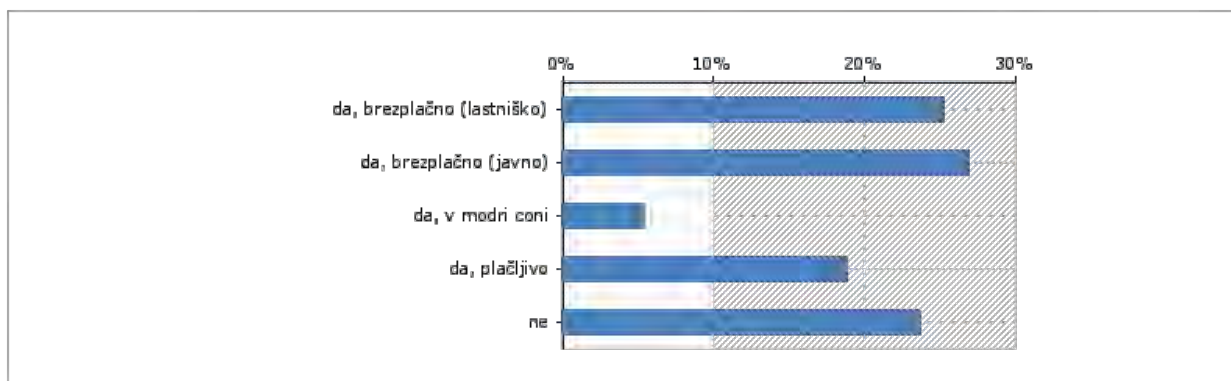
Slika 27: Delež avtomobilov v posameznem gospodinjstvu (vir: lastni vir, 2016)

V občini Škofja Loka ima skoraj 70 % respondentov doma ali v neposredni bližini doma lastniško garažo ali parkirni prostor (slika 28).



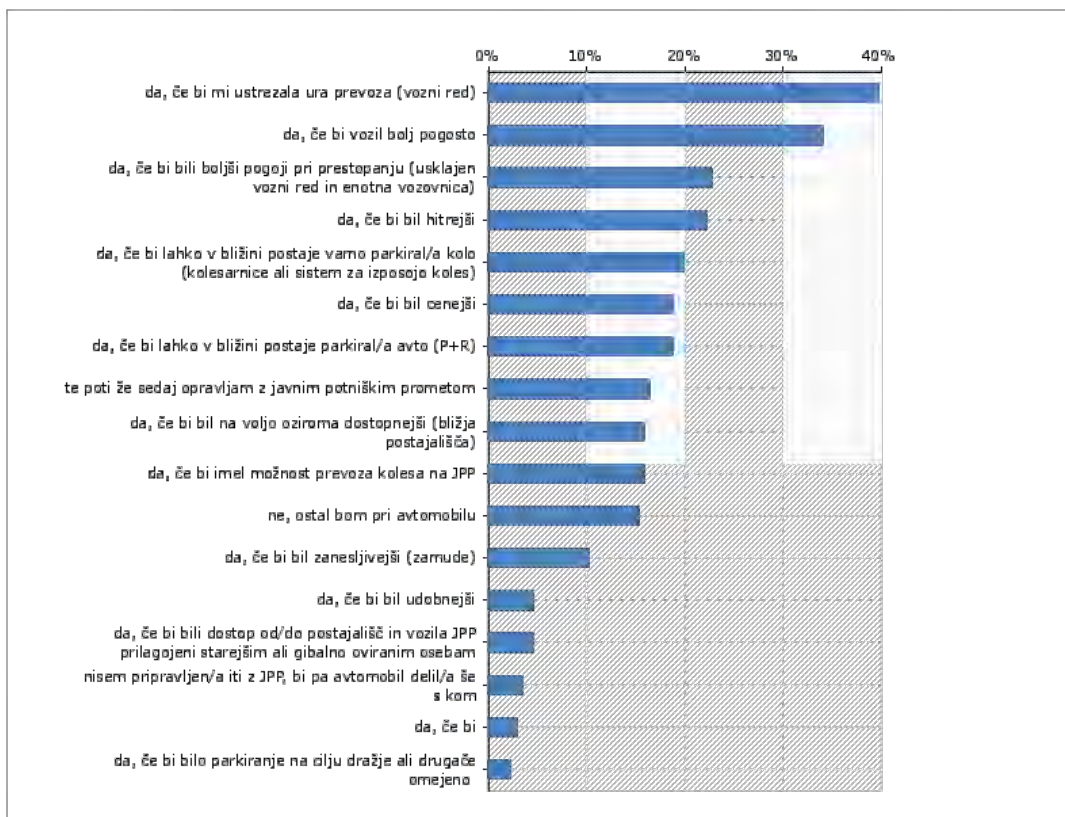
Slika 28: Delež prebivalcev, ki ima doma ali v neposredni bližini doma na voljo garažo ali parkirni prostor

V občini Škofja Loka ima večina respondentov v bližini delovnega mesta / šole na voljo brezplačno javno ali lastniško garažo ali parkirni prostor (slika 29).



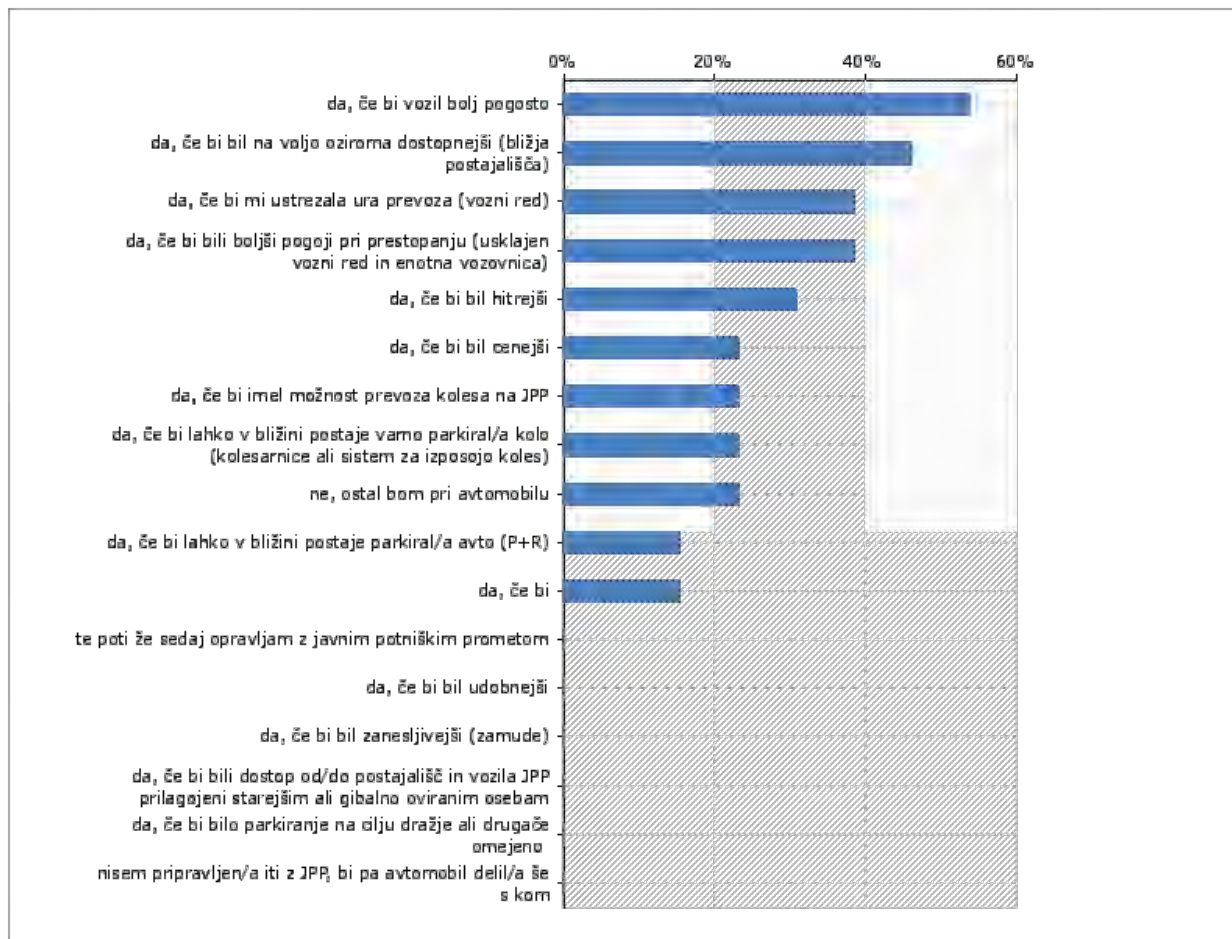
Slika 29: Delež občanov, ki ima v bližini delovnega mesta / šole na voljo garažo ali parkirni prostor (vir: lastni vir, 2016)

Večina občanov Škofje Loke bi bila pripravljena prevoz z osebnim avtomobilom do drugih središč (npr. Kranja, Ljubljane) nadomestiti z javnim potniškim prometom (JPP), med drugim, če bi jim ustrezala ura prevoza oz. če bi vozili bolj pogosto oz. če bi bili boljši pogoji pri prestopanju oz. če bi bili hitrejši (slika 30).



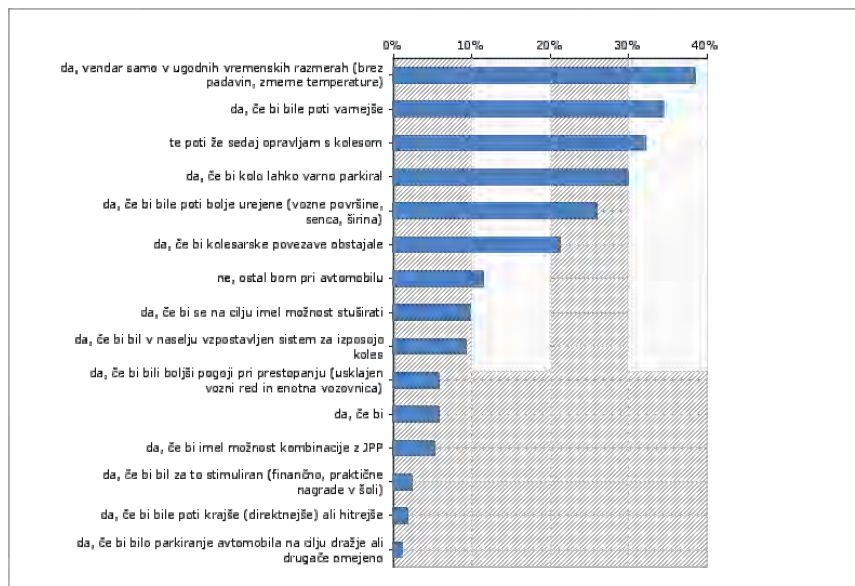
Slika 30: Delež občanov, ki bi bil pripravljen prevoz z osebnim avtomobilom do drugih središč (npr. Kranja, Ljubljane) nadomestiti z javnim potniškim prometom (JPP) (vir: lastni vir, 2016)

Večina nerezidentov občine Škofja Loka bi bila pripravljena prevoz z osebnim avtomobilom v občino Škofja Loka nadomestiti z javnim potniškim prometom (JPP), med drugim, če bi le-ta vozil bolj pogosto, če bi bila postajališča dostopnejša oz. če bi jim ustrežal vozni red (slika 31).



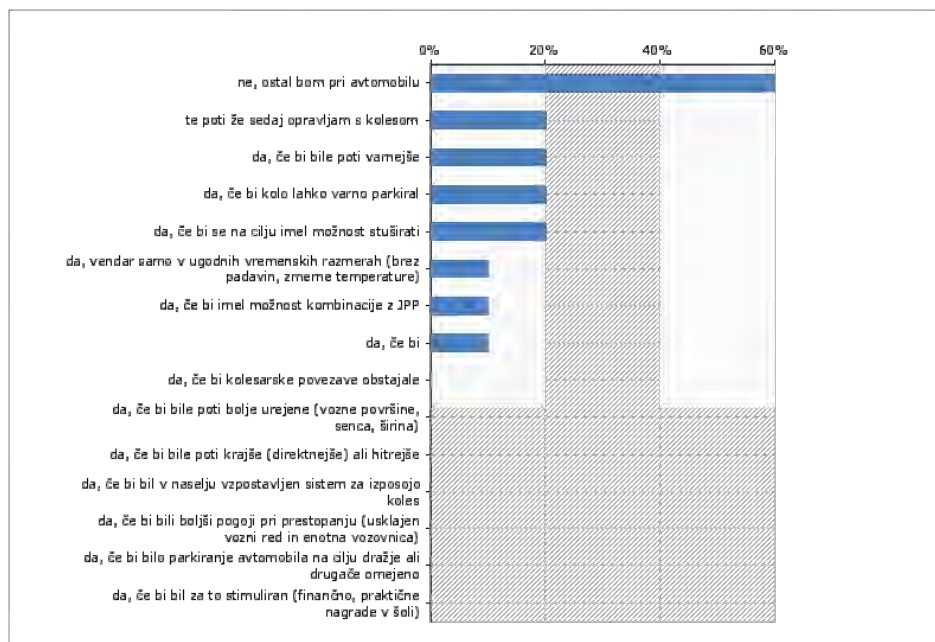
Slika 31: Delež občanov, ki bi bil pripravljen prevoz z osebnim avtomobilom v občino Škofja Loka nadomestiti z javnim potniškim prometom (JPP) (vir: lastni vir, 2016)

Večina občanov Škofje Loke bi bila pripravljena prevoz z osebnim avtomobilom v naselju ali do bližnjih središč nadomestiti s kolesom, med drugim, v primeru ugodnih vremenskih razmer in v primeru, če bi bile poti varnejše. Skoraj tretjina pa te poti, med drugim, že sedaj opravlja s kolesom (slika 32).



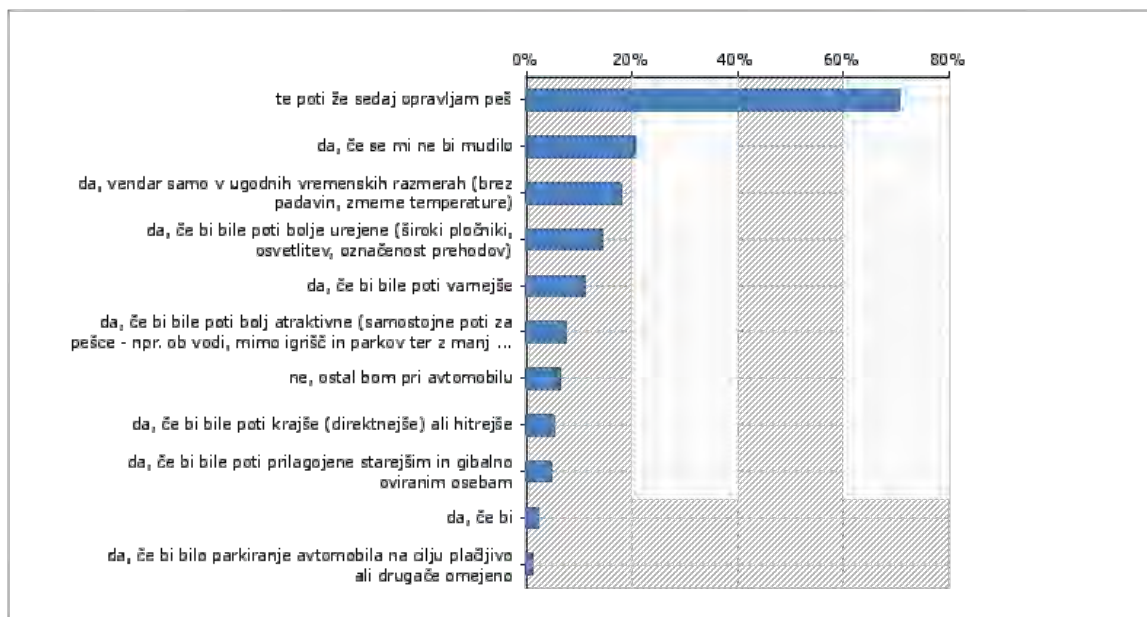
Slika 32: Delež občanov, ki bi bil pripravljeni prevoz z osebnim avtomobilom v naselju ali do bližnjih središč nadomestiti s kolesom (vir: lastni vir, 2016)

60 % občanov bližnjih občin občine Škofja Loka, med drugim ne bi bilo pripravljenih prevoza z osebnim avtomobilom v občino Škofja Loka nadomestiti s kolesom (slika 33).



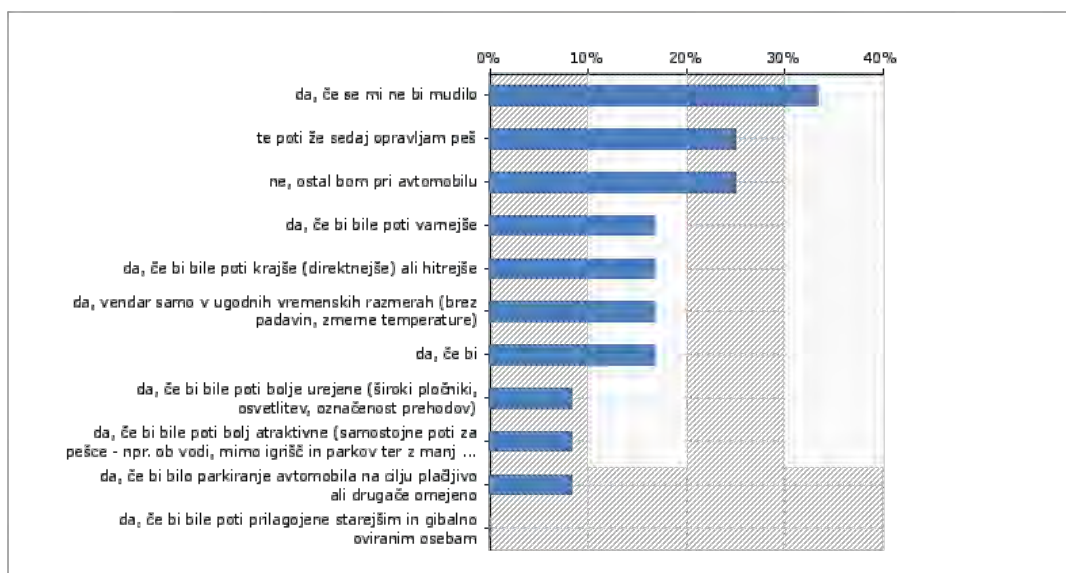
Slika 33: Delež občanov bližnjih občin, ki je pripravljenih nadomestiti prevoz z osebnim avtomobilom v občino Škofja Loka s kolesom (vir: lastni vir, 2016)

Več kot 70 % respondentov občine Škofja Loka krajše poti (do 1 km) opravi peš. Ostali bi se peš odpravili med drugim, če bi se jim mudilo in v ugodnih vremenskih razmerah (slika 34).



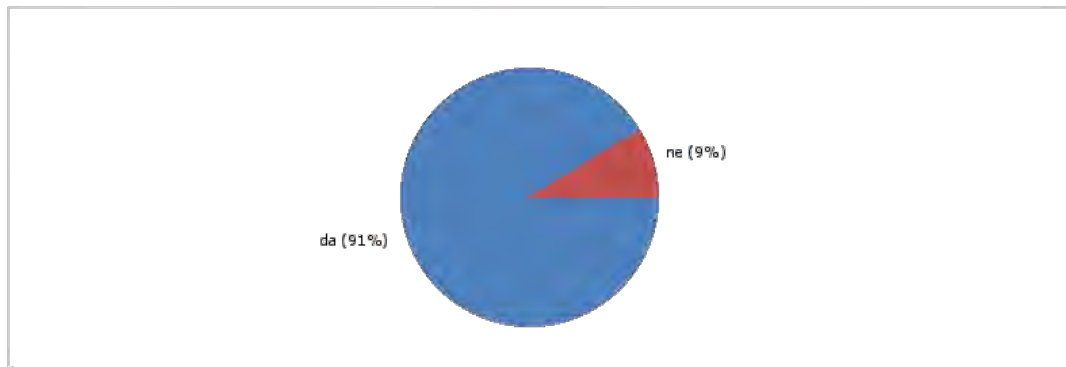
Slika 34: Delež občanov, ki bi bil pripravljen kratko pot (do 1 km) namesto z osebnim avtomobilom opraviti peš (vir: lastni vir, 2016)

Tretjina občanov bližnjih občin občine Škofja Loka bi bila pripravljena kratko pot (do 1 km) namesto z osebnim avtomobilom opraviti peš, med drugim, če bi se jim mudilo. Slaba tretjina te poti že sedaj opravlja peš (slika 35).



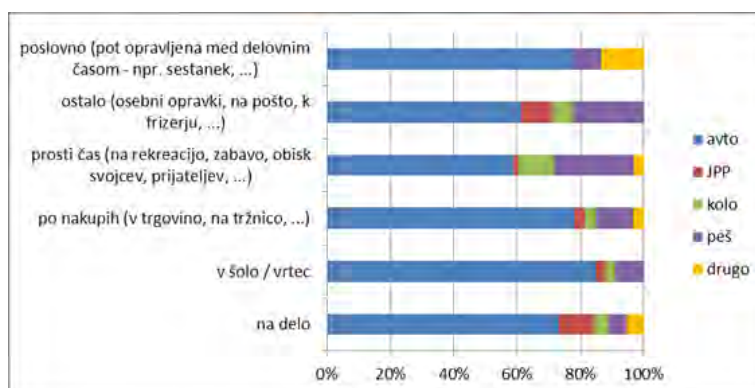
Slika 35: Delež občanov bližnjih občin, ki bi bil pripravljen kratko pot (do 1 km) namesto z osebnim avtomobilom opraviti peš (vir: lastni vir, 2016)

V občini Škofja Loka okoli 9 % prebivalstva na delovni dan ne opravi nobene poti, 91 % pa vsaj eno ali več (slika 36).



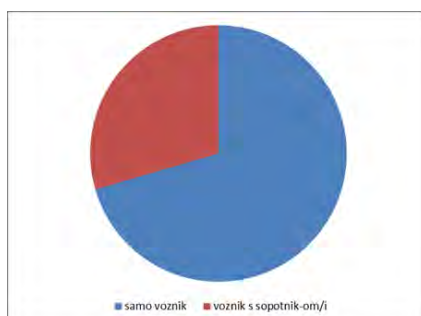
Slika 36: Delež oseb, ki na dan opravijo eno ali več poti

V občini Škofja Loka največji delež prebivalcev svoje vsakodnevne poti opravlja z osebnim avtomobilom tako za poslovne namene kot tudi nakupovanje, šolo/vrtec, na delo in ostalo (slika 37).



Slika 37: Delež uporabnikov različnih prevoznih sredstev glede na namen uporabe

Večina voznikov osebnega avtomobila v občini Škofja Loka se vozi brez sopotnika (slika 38).



Slika 38: Delež oseb, ki dnevno pot opravijo kot vozniki v osebnem avtomobilu oz. sopotniki

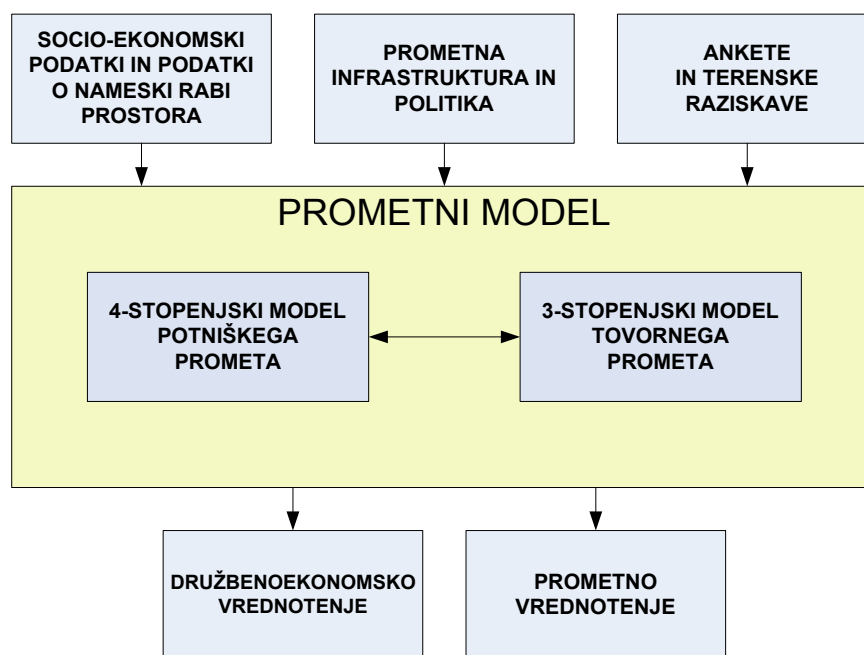
4.1.4. Prometni model

4.1.4.1. Zasnova in struktura prometnega modela

V tem poglavju so predstavljena izhodišča, struktura in metodološki koraki izdelave celovitega makroskopskega multimodalnega 4-stopenjskega prometnega modela potniškega in 3-stopenjskega prometnega modela tovornega prometa.

Model vključuje neposredno soodvisnost med poselitvenimi, socioekonomskimi, prometni razmerami in prometnimi politikami ter hkrati tudi soodvisnost med elementi samega prometnega sistema in podsistema. Za razvoj, kalibracijo in validacijo prometnega modela so bili predhodno pridobljeni različni podatki in izvedena raziskave. Poleg sekundarnih podatkovnih virov, smo uporabili tudi podatke lastnih virov, raziskav in anket. Izvedene pa so bile tudi terenske raziskave za namen te naloge (štetje prometa, ankete).

Na naslednji sliki je prikazana metodologija razvoja prometnega modela.



Slika 39: Metodologija razvoja prometnega modela

Prometni (pod)model potniškega prometa in prometni (pod)model tovornega prometa sta soodvisna in tvorita celoto oziroma celoviti prometni model. Oba (pod)modela sta povezana na dveh t.i. stičnih točkah, ki zagotavljata soodvisnost, in sicer:

1. Vhod za povpraševanje oz. vhodni podatki; oba modelirana povpraševanja vključujeta oziroma sta odvisna od istih izhodišč, socioekonomskih razmer ter rabe prostora.

2. V fazi obremenjevanja; kjer se oba prometna povpraševanja hkratno (multimodalno) sooči s prometno ponudbo, ki jo predstavlja prometna infrastruktura, ukrepi in prometne politike.

Celovit prometni model je razvit v orodju VISUM. Uporabljena so tudi druga orodja.

4.1.4.2. Coning

Demografske značilnosti so skupaj z ekonomskimi značilnostmi osnova za postavitev prometnega modela. V prometnem modelu uporabimo družbenoekonomske značilnosti prostora za opredelitev lokacije in obsega generacije potovanj na eni strani in atrakcije potovanj na drugi strani. Za generacijo potovanj je pomembna predvsem demografska struktura, za atrakcijo potovanj pa ekonomska struktura prostora. Na podlagi analize prostora z vidika obstoječih in predvidenih razporeditev aktivnosti v prostoru smo območje razdelili na prometne cone. S tem smo prostor razčlenili v mrežo zaključenih prostorskih enot, ki so reprezentni obstoječe družbene in ekonomske značilnosti vplivnega območja.

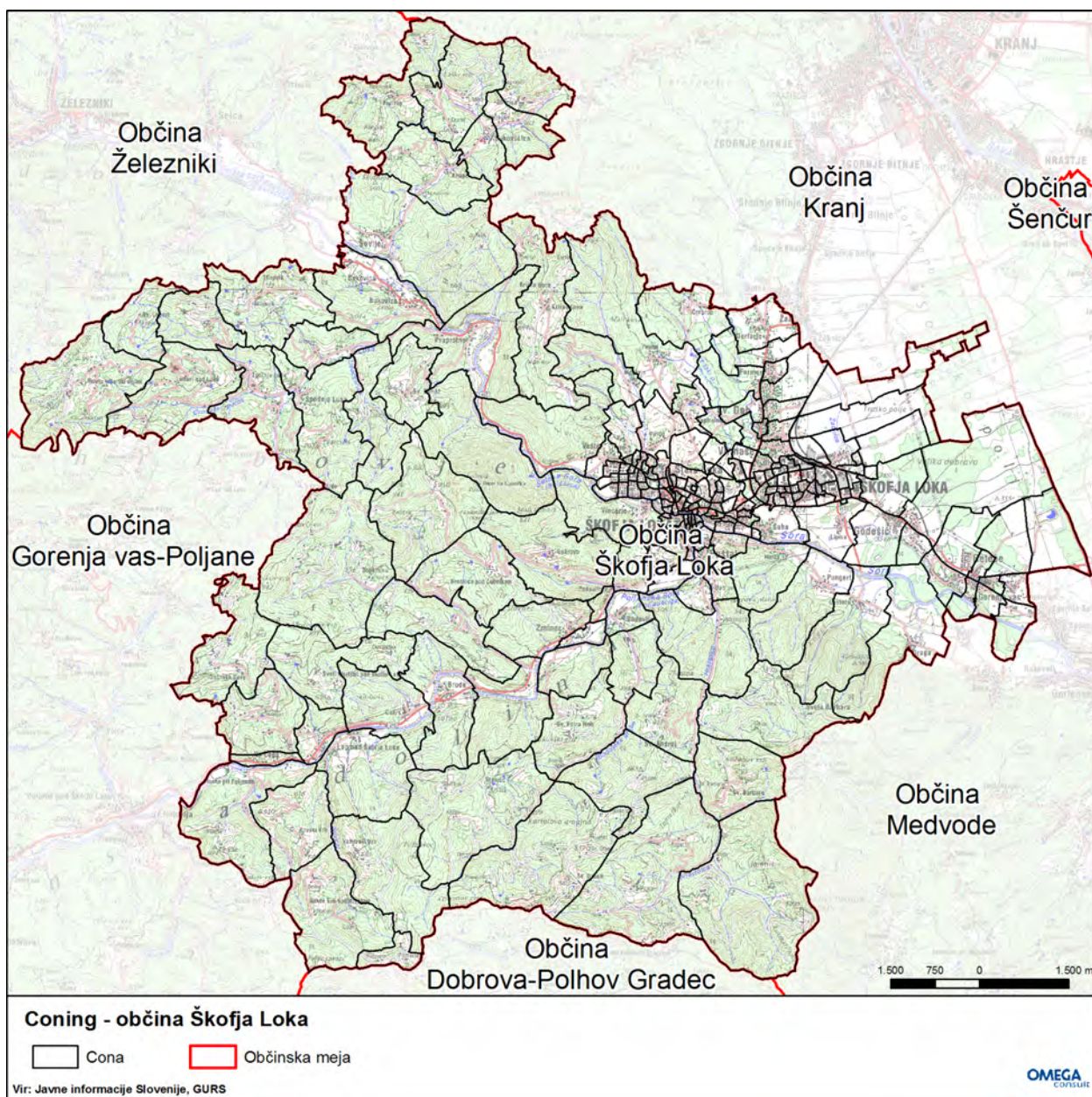
Na podlagi upoštevanja družbenoekonomske razčlenitve in analize prostora z vidika sedanje in predvidene rabe, upoštevanj gravitacijskih stekanj prometnih tokov v zaključene prostorske enote, ki so odvisne od sedanje in predvidene prometne infrastrukture, obstoječih administrativnih mej, je bil v kombinaciji vseh navedenih elementov izdelan ustrezno podroben coning občine Škofja Loka.

Osnovna izhodišča za določitev prometnih con celotnega območja obdelave so bila:

- homogenost prometnih con glede na obstoječo poselitev in razporeditev delovnih mest,
- homogenost prometnih con glede na predvideno poselitev in razporeditev delovnih mest iz Občinskega prostorskega načrta (v nadaljevanju OPN) občine Škofja Loka, strokovnih podlag izdelave OPN-jev in strateških razvojnih dokumentov ter
- potek obstoječe in predvidene cestne infrastrukture iz planov DPN.

Pri določanju števila in zgostitev con v prostoru smo zasledovali kriterij zgostitev glede na gostoto prebivalcev in specifiko razporeditve aktivnosti v prostoru. Celotno obravnavano območje občine Škofja Loka je razdeljeno na 238 con.

Izveden coning na območju občine Škofja Loka je prikazan na slikah 43 in 44.

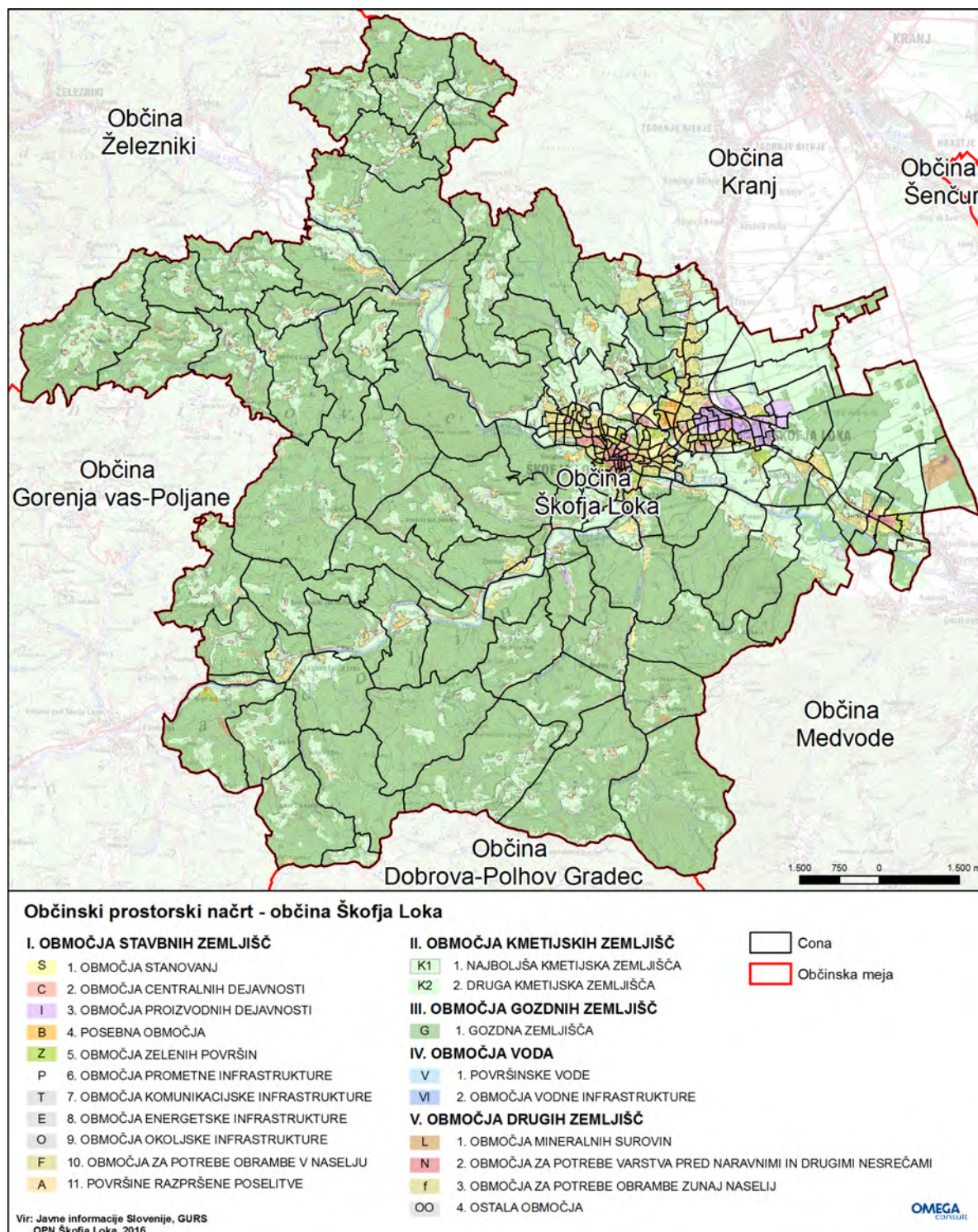


Slika 40: Izveden coning prometnih con na območju občine Škofja Loka

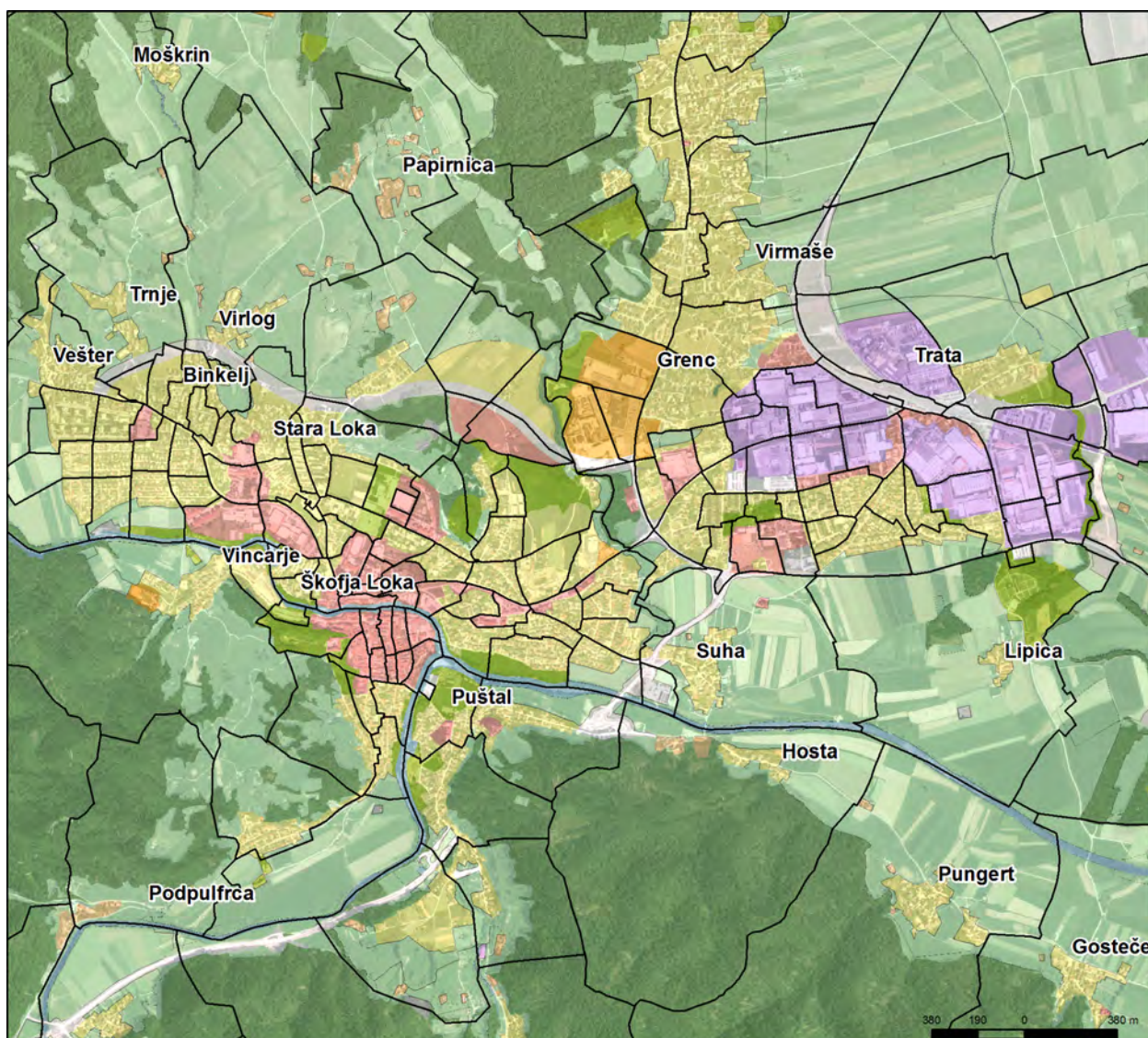


Slika 41: Izveden coning prometnih con na širšem območju naselja Škofja Loka

Predvidena in obstoječa namenska raba površin sta skupaj z obstoječo in predvideno cestno mrežo predstavljali ključna kriterija za določitev velikosti in razmejitev prometnih con. Na slikah 45 in 46 je prikazan coning skupaj s predvideno namensko rabo površin po veljavnem OPN občine Škofja Loka.



Slika 42: Izveden coning prometnih con na območju občine Škofja Loka skupaj s predvideno namensko rabo (OPN)



Občinski prostorski načrt - naselje Škofja Loka

I. OBMOČJA STAVBNIH ZEMLJIŠČ

- S 1. OBMOČJA STANOVANJ
- C 2. OBMOČJA CENTRALNIH DEJAVNOSTI
- I 3. OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI
- B 4. POSEBNA OBMOČJA
- Z 5. OBMOČJA ZELENIH POVRŠIN
- P 6. OBMOČJA PROMETNE INFRASTRUKTURE
- T 7. OBMOČJA KOMUNIKACIJSKE INFRASTRUKTURE
- E 8. OBMOČJA ENERGETSKE INFRASTRUKTURE
- O 9. OBMOČJA OKOLJSKE INFRASTRUKTURE
- F 10. OBMOČJA ZA POTREBE OBRAMBE V NASELJU
- A 11. POVRŠINE RAZPRŠENE POSELITVE

II. OBMOČJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ

- K1 1. NAJBOLJŠA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA
- K2 2. DRUGA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA

III. OBMOČJA GOZDNIH ZEMLJIŠČ

- G 1. GOZDNA ZEMLJIŠČA

IV. OBMOČJA VODA

- V 1. POVRŠINSKE VODE
- VI 2. OBMOČJA VODNE INFRASTRUKTURE

V. OBMOČJA DRUGIH ZEMLJIŠČ

- L 1. OBMOČJA MINERALNIH SUROVIN
- N 2. OBMOČJA ZA POTREBE VARSTVA PRED NARAVNIMI IN DRUGIMI NESREČAMI
- f 3. OBMOČJA ZA POTREBE OBRAMBE ZUNAJ NASELJ
- OO 4. OSTALA OBMOČJA

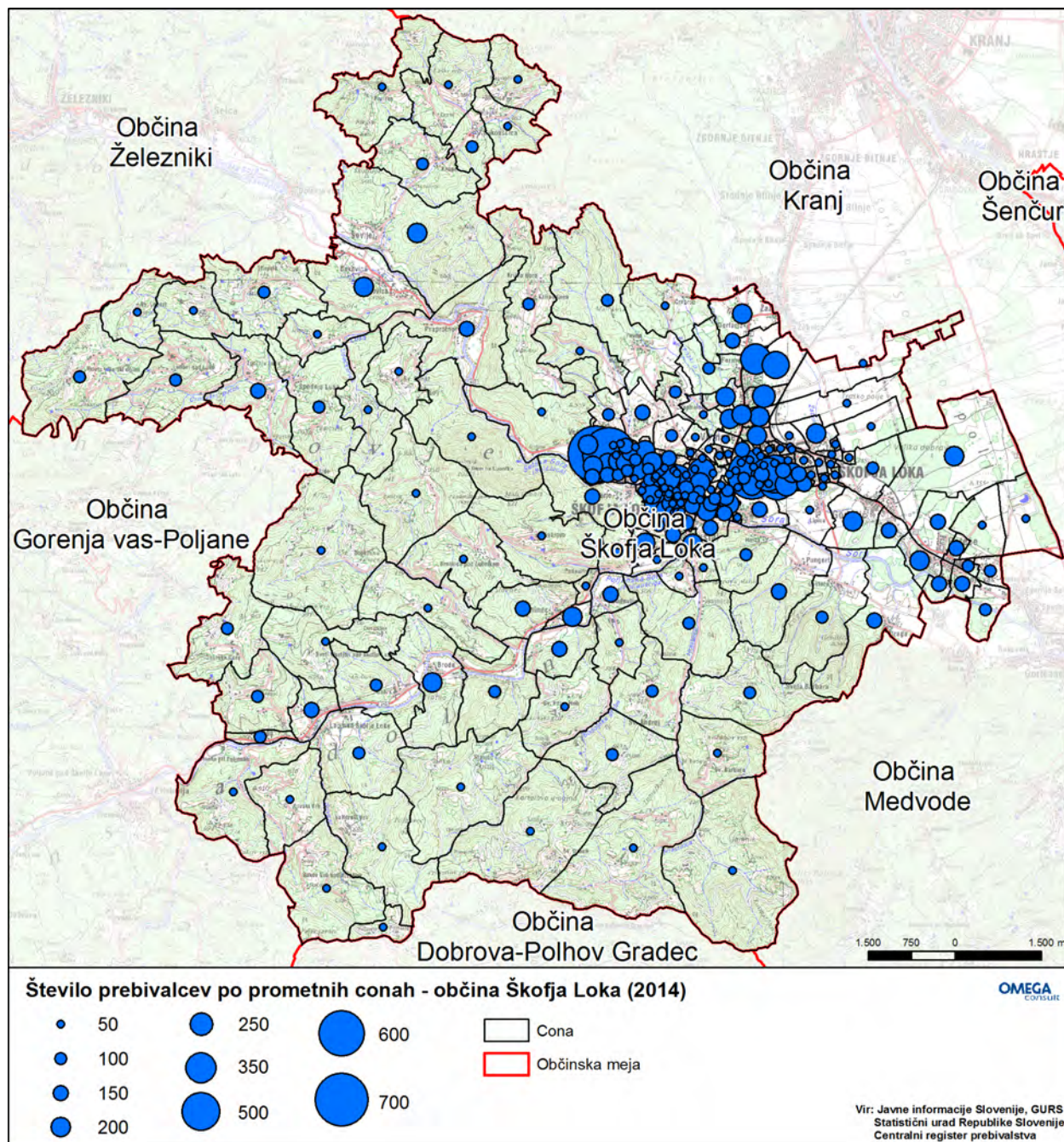
- Cona
- Občinska meja

Vir: Javne informacije Slovenije, GURS
OPN Škofja Loka, 2016

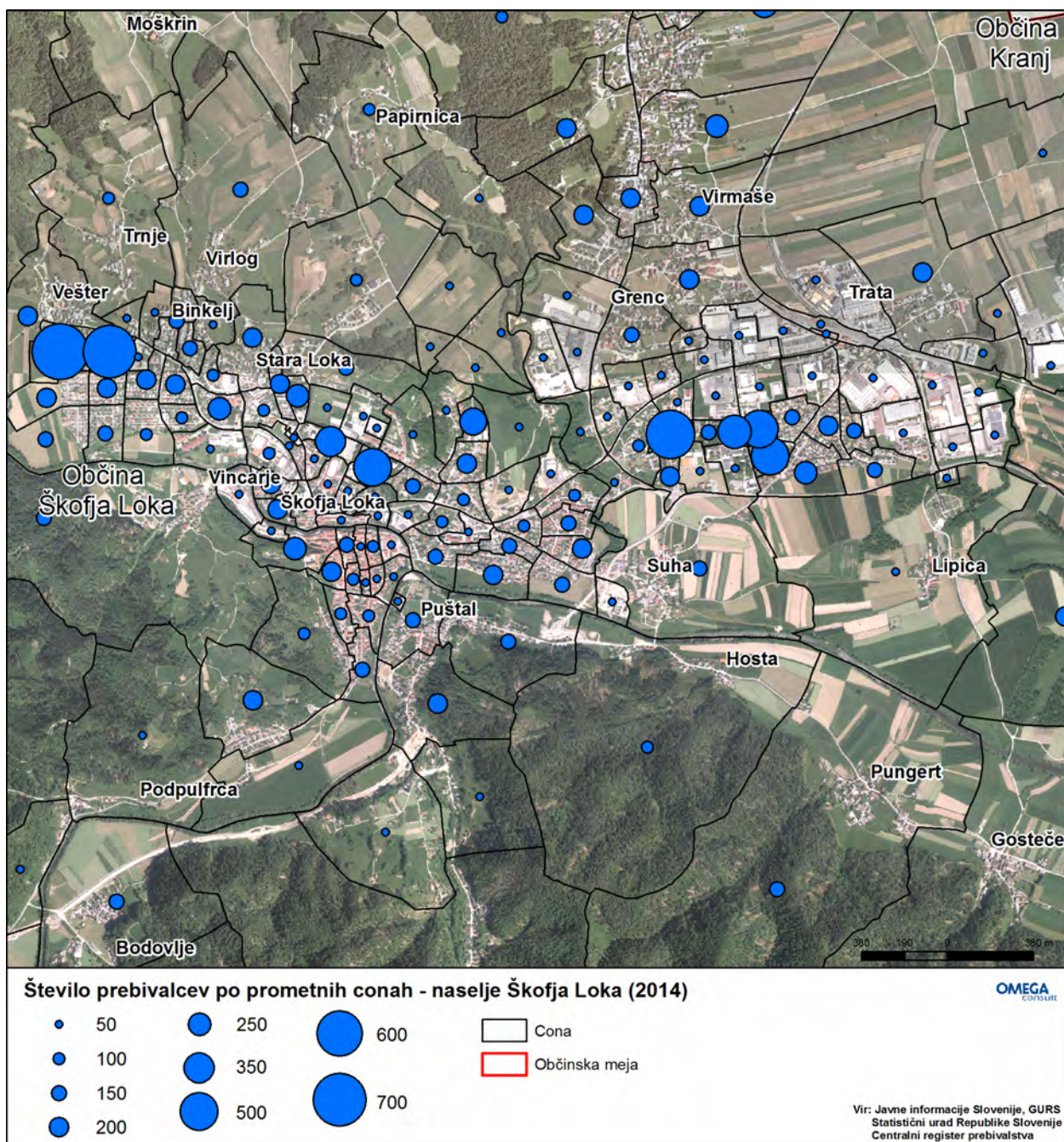
OMEGA
consult

Slika 43: Izveden coning prometnih con na širšem območju naselja Škofja Loka skupaj s predvideno namensko rabo (OPN)

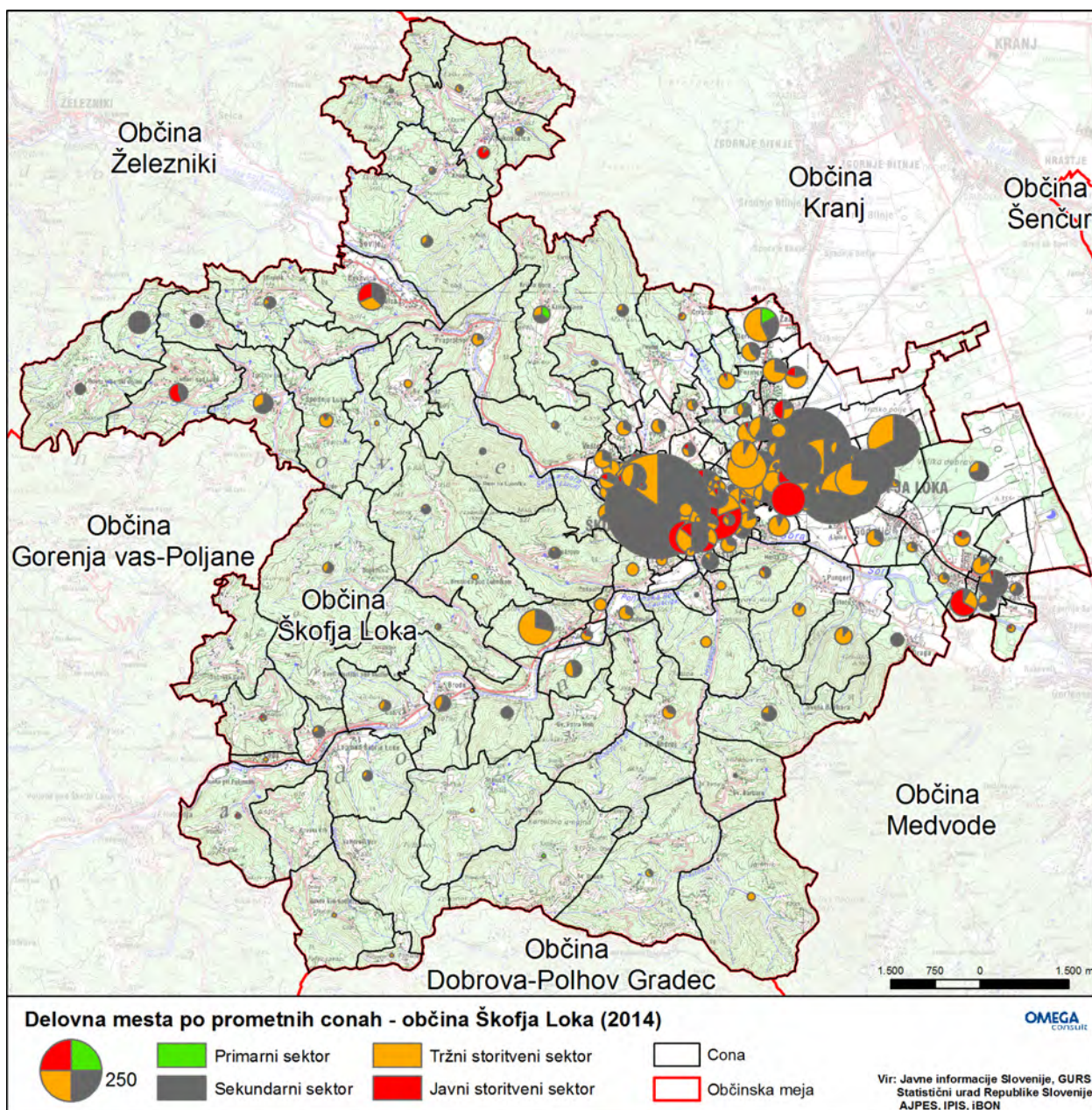
V nadaljevanju so prikazani družbenoekonomski podatki na območju občine Škofja Loka za izhodiščno leto, in sicer razporeditev prebivalcev in delovnih mest po prometnih conah (Slike 47-50).



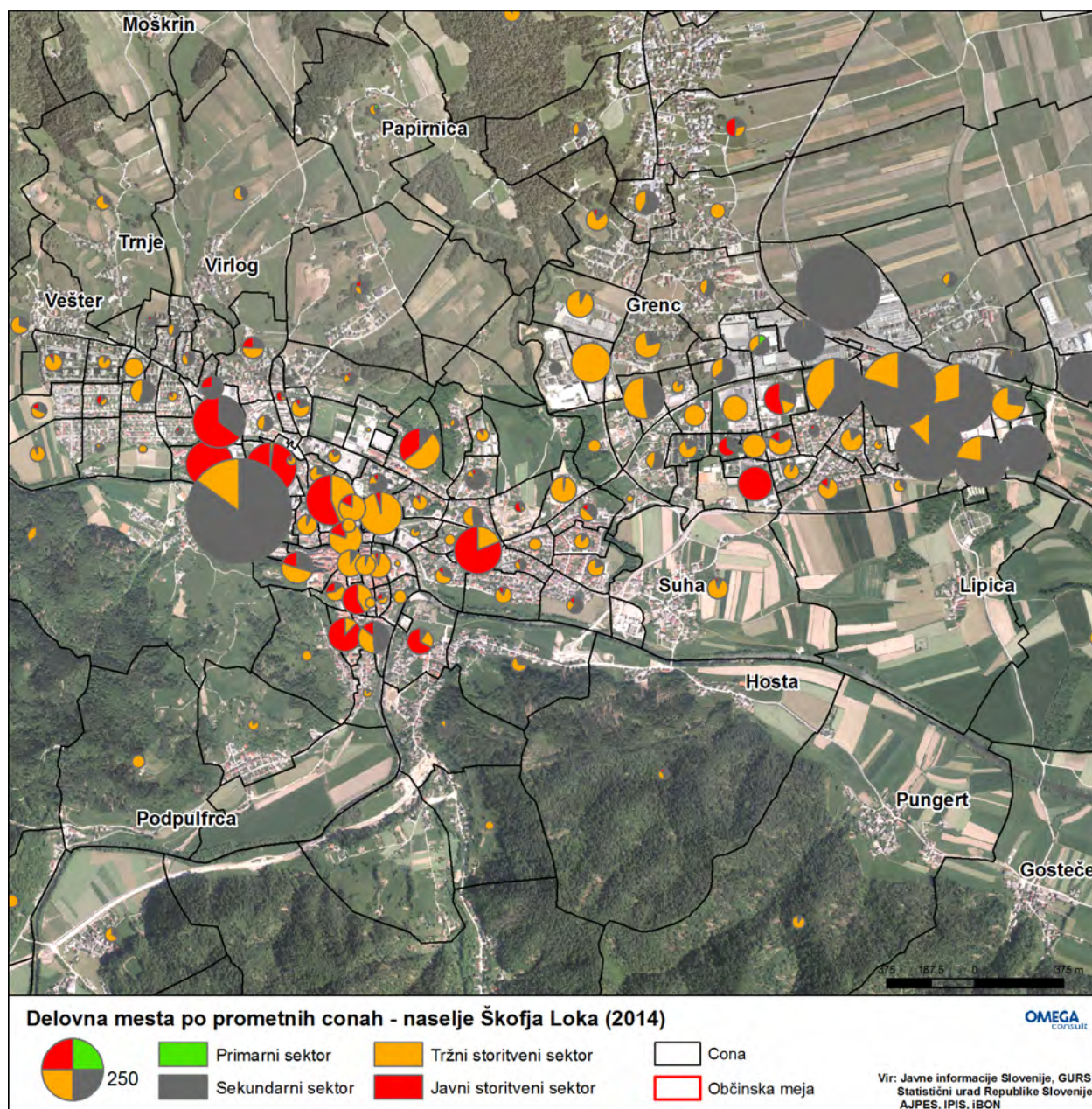
Slika 44: Število prebivalcev v posameznih prometnih conah občine Škofja Loka



Slika 45: Število prebivalcev v posameznih prometnih conah na širšem območju naselja Škofja Loka



Slika 46: Število delovnih mest po sektorjih v posameznih prometnih conah občine Škofja Loka



Slika 47: Število delovnih mest po sektorjih v posameznih prometnih conah na širšem območju naselja Škofja Loka

4.1.4.3. Prometno omrežje in ostala prometna ponudba

Cestno omrežje in železniško omrežje

Cestno omrežje prometnega modela vključuje vse državne ter pomembnejše lokalne oziroma občinske ceste ter kolesarske in pešpoti. Tako kot coning je tudi prometno omrežje detajlirano na območju občine Škofja Loka.

V prometni model je vključeno tudi železniško omrežje.

Shema cestnega in železniškega omrežja prometnega modela je prikazana na naslednji sliki.

Ponudba javnega linijskega potniškega prometa

Ponudbo javnega linijskega potniškega prometa tvorijo naslednji (pomembnejši) medsebojno povezani elementi:

- infrastruktura,
- linije (itinerarji) z voznimi redi in režimi obratovanja,
- vozila oz. prevozna sredstva in
- tarifni model.

Ponudba JPP je glede na uporabnikovo zaznavanje in ločevanje (lastnosti in performance) podeljena na posamezne podkategorije oz. transportne sisteme, in sicer:

- železniški potniški promet:
 - lokalni in regionalni vlaki,
 - mednarodni, InterCity, EuroCity, EuroNight vlaki,
 - hitri vlaki.
- redni linijski (javni) avtobusni potniški promet:
 - redni medkrajevni in primestni avtobusnega promet,
 - mestni potniški prometa.

Posamezne podkategorije imajo glede na upravljavca in prevoznika možne različne oblike integracij.

Omrežje oziroma infrastrukturo javnega linijskega prometa sestavljajo postaje oz. postajališča in postajne točke ter železniško in cestno omrežje, vključno s peš in kolesarskimi povezavami in parkirišči.

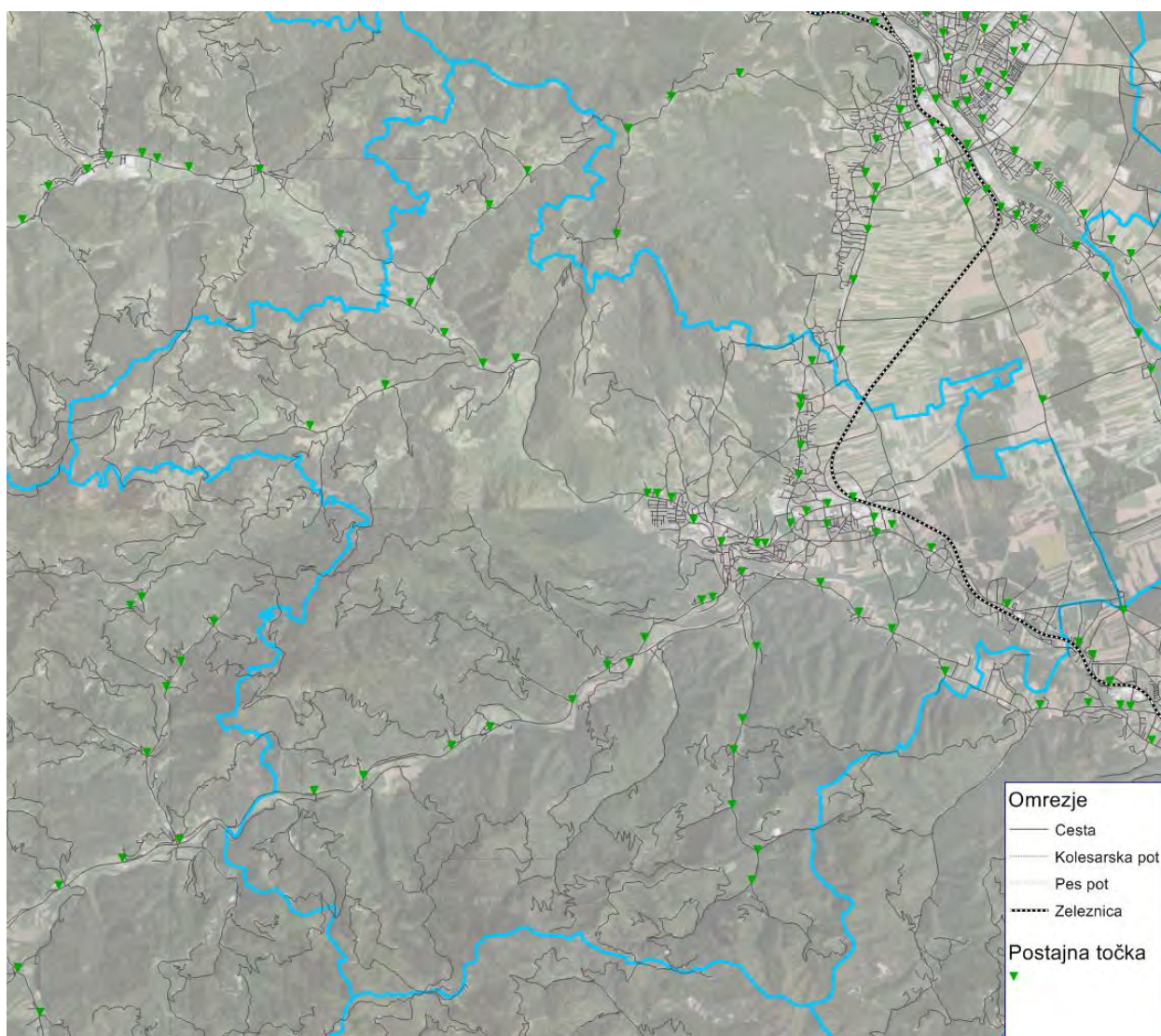
Model ponudbe javnega prometa vključuje:

- linije železniškega potniškega prometa,

- linije lokalnih in regionalnih vlakov,
- linije mednarodnih, InterCity, EuroCity, EuroNight vlakov,
- linije hitrih vlakov ICS (InterCity Slovenija),
- linije medkrajevnega in primestnega avtobusnega javnega prometa in
- linije mestnega javnega prometa.

Vsaka linija ima določen vozni red, ki vključuje čase odhodov, potovalne čase linijskih odsekov ter čakalne čase in čase postankov, glede na režim obratovanja.

Prometno omrežje in ponudba javnega linijskega potniškega prometa je prikazana na naslednji sliki.

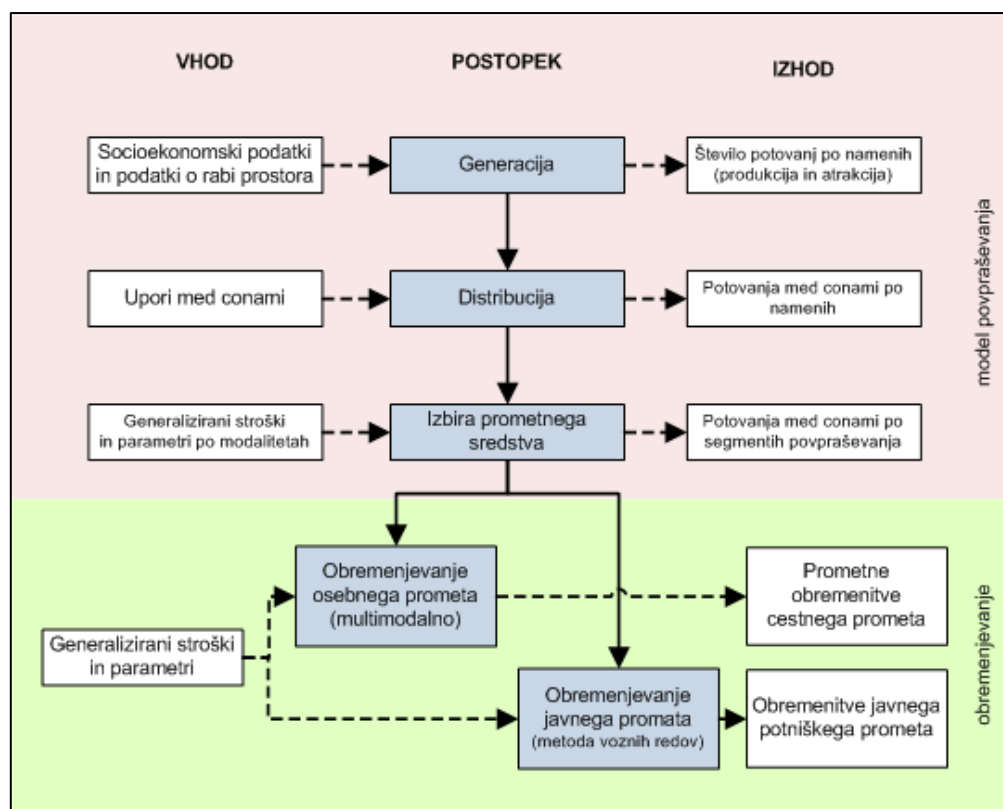


Slika 4.48: Ponudba linijskega javnega potniškega prometa (število odhodov)

4.1.4.4. Prometno povpraševanje

Potniški promet

Potniški promet je modeliran oz. izdelan s 4-stopenjskim prometnim modelom in temelji na osebah. Vključuje naslednje stopnje oz. faze: (1.) generacija (produkcija in atrakcija), (2.) distribucija, (3.) izbira prometnega sredstva in (4.) obremenjevanje. Prve tri stopnje oz. faze predstavljajo prometno povpraševanje, zadnja faza predstavlja obremenjevanje oz. izbor poti.



Slika 49: Stopnje 4-stopenjskega modela potniškega prometa

Standardni 4-stopenjski prometni model ima povratni vpliv obremenjevanja na stopnje povpraševanja, ki so lahko simultane ali zaporedne. To pomeni, da se zaradi različnih uporov med izvori in cilji spreminja število in cilj potovanj ter prometno sredstvo. Uporabljena je bila zaporedna iterativna metoda.

Potniški promet je modeliran oz. vključuje 17 namenov potovanj oz. izvorno-ciljnih skupin, in sicer:

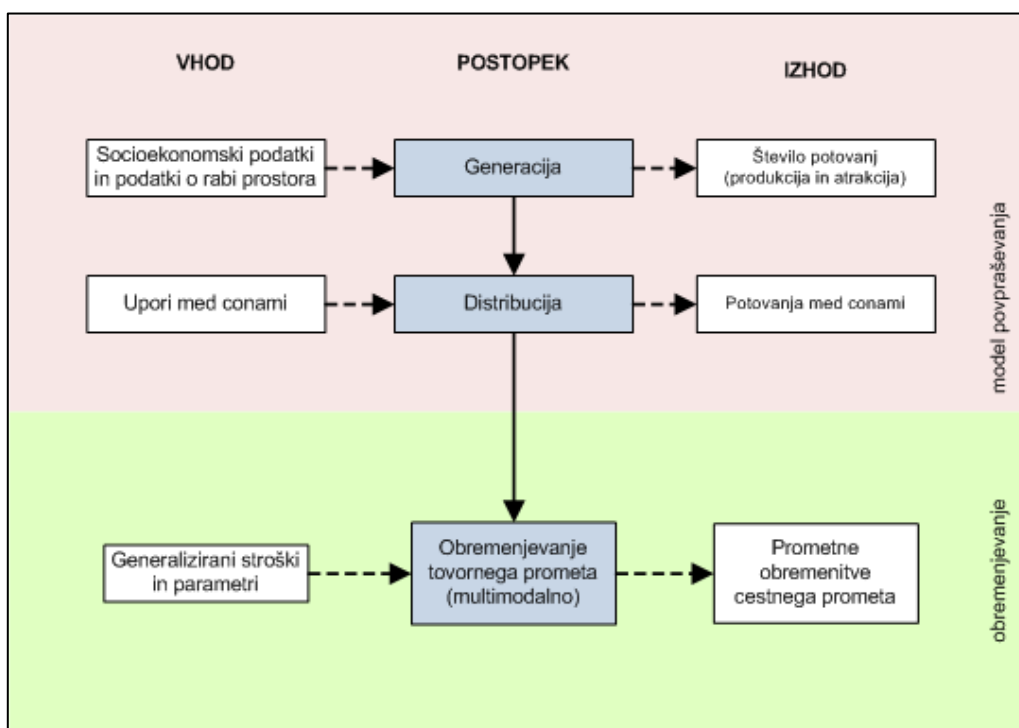
- dom – delo,
- dom – izobraževanje (ločeno OŠ, SŠ, visoka),
- dom – nakup,
- dom – prosti čas,

- dom – ostalo,
- delo – dom,
- izobraževanje – dom (ločeno OŠ, SŠ, visoka),
- nakup – dom,
- prosti čas – dom,
- ostalo – dom,
- delo – ostalo,
- ostalo – delo,
- ostalo – ostalo.

Produkcija oz. količina prometa je izračunana za povprečen delovni dan.

Tovorni promet

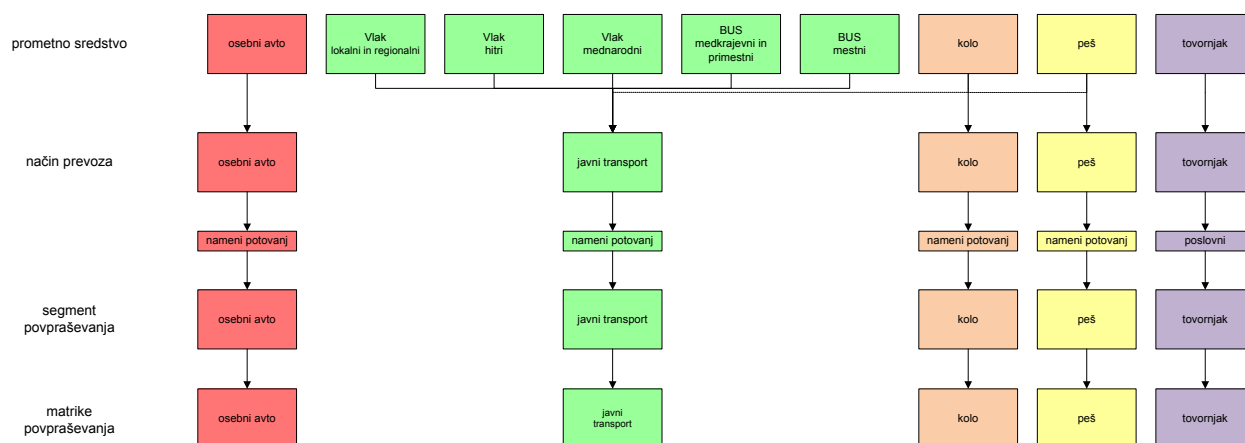
Tovorni promet je modeliran oz. izdelan s 3-stopenjskim prometnim modelom. Vključuje naslednje stopnje oz. faze: (1.) generacija (produkcija in atrakcija), (2.) distribucija in (3.) obremenjevanje. Prve dve stopnji oz. fazi predstavljata prometno povpraševanje, zadnja faza predstavlja obremenjevanje oz. izbor poti.



Slika 50: Stopnje 3-stopenjskega modela tovornega prometa

Produkcija oz. količina prometa je izračunana za povprečen delovni dan.

Na naslednji sliki je prikazana struktura 4-stopenjskega modela potniškega prometa in 3-stopenjskega modela tovornega prometa.



Slika 51: Struktura prometnega prometa

4.1.4.5. Rezultati

Rezultati in analize izvedene s prometnim modelom so prikazane v posameznih poglavjih, grafični prikazi (prometne obremenitve, emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa in karte hrupa) pa v Prilogi 3.

4.1.5. Analiza stanja na področju peš površin

4.1.5.1. Mnenja javnosti

Analiza intervjujev s strokovno javnostjo in mnenj zainteresirane javnosti na področju peš površin prinaša naslednje ključne povzetke o potrebnih ureditvah:

- urediti bolj varne šolske poti,
- urediti in ustrezno označiti površine za pešce (ureditev obstoječih in novih pločnikov, prehodov za pešce, nadvodov/podvodov),
- prilagoditi površine in opremo za invalide, starejše osebe, starše z vozički in
- premalo je ustreznih informacij za invalide, starejše osebe, starše z vozički.

4.1.5.2. Tematski ogledi

V nadaljevanju so predstavljene ključne ugotovitve oz. situacije s terenskih Ogledov v Škofji Loki, ki so potekali v septembru in oktobru 2016.

Primer površin za pešce: pločnik



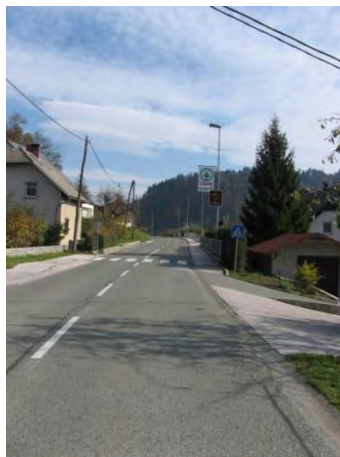
Povezave med naselji večinoma potekajo po cestah (primer)



Primer površin za pešce: pas za pešce



Nesemaforiziran prehod za pešce s prikazovalnikom hitrosti (primer)



Semaforizacija z zvočnim signalom (primer)



Primer prekinitev pločnika zaradi širitve ceste



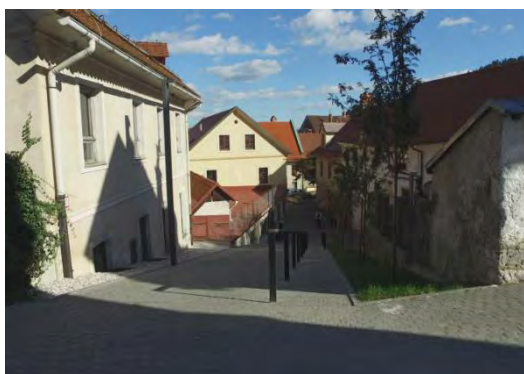
Gibanje pešcev v naselju



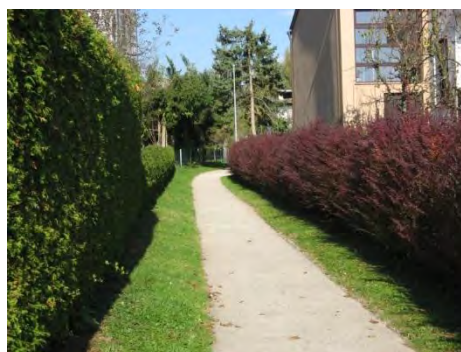
Prehod za pešce (primer)



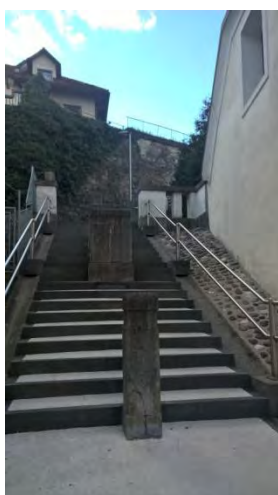
Klančina med Spodnjim in Mestnim trgom



Pešpoti v naselju Podlubnik



Stopnice med Spodnjim in Mestnim trgom



Brv za pešce



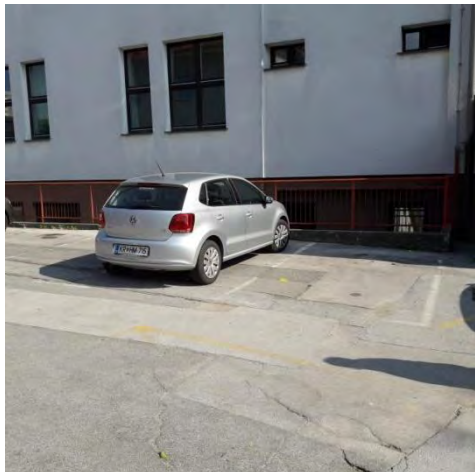
Podhod



Primer prepovedani za pešce



Šolska ulica: pločnik pri šoli poteka za parkirnimi mesti. Vozniki ob vzratni vožnji zlahka spregledajo otroka in ga zbijajo.



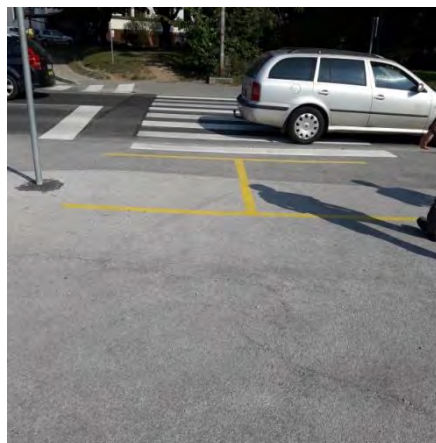
Na dovozni poti na parkirišče OŠ Škofja Loka mesto je postajališče kombijev samo zarisano, na cestni površini se mešajo vozila in učenci.



Veliko je nevarnih prehodov za pešce – npr. nepregleden prehod pred Namo



Nevaren prehod z Novega Sveta proti OŠ ŠL mesto (za zavojem, ob dveh izvozih, prevelike hitrosti)



Podhod pod regionalno cesto Šk. Loka – Železniki (med Staro Loko in OŠ ter šolskim centrom, pri Domu slepih in slabovidnih in Vrtcu) v Podlubniku je slabo osvetljen, zanemarjen, pogosto uporabljen kot sanitarije, zato odbija ljudi, da bi ga uporabljali, zaradi neustreznih strmih klančin in stopnic brez možnosti oprijema je neprimeren za starejše ljudi, invalidne osebe, osebe z otroškimi vozički

Na cesti pri podhodu je novo narisano prehod za pešce na ovinku nevaren.



Okolica Livarne (Vincarje), kjer poteka šolska pot je nevarna zaradi tovornega prometa in pomanjkljivih površin za pešce.

Okolica Livarne (Vincarje) – nevarna šolska pot

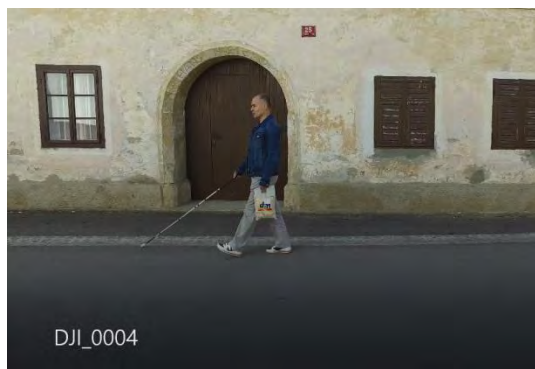


V nadaljevanju so predstavljene ključne ugotovitve oz. situacije s terenskih ogledov oz. pogojev za mobilnost slepih in slabovidnih oseb

Slabovidne osebe potrebujejo kontrastne označitve npr. robov, klančine, ipd. (najbolj vidna je rumena črta)



Slepi in slabovidni za hojo uporabljajo palico, saj z njeno uporabo prepoznajo ključne predmete v okolju, ovire, strukture tal, vzpetine ipd. (primer orientacije po muldi)



Taktilne oznake morajo biti vzdrževane očiščene

Primer smerne (vodilne) znake



Primer »neznane« ovire (nepravilno parkirano vozilo), ki lahko povzroči dezorientacijo

Primer ovire, ki lahko povzroči dezorientacijo oz. onemogoča nadaljevanje poti



Semaforizacija z zvočnim signalom



Primer avtobusne nadstrešnice – oseba s slabšo vidno zaznavo lahko spregleda stekleno steno (potrebna kontrastna oznaka)

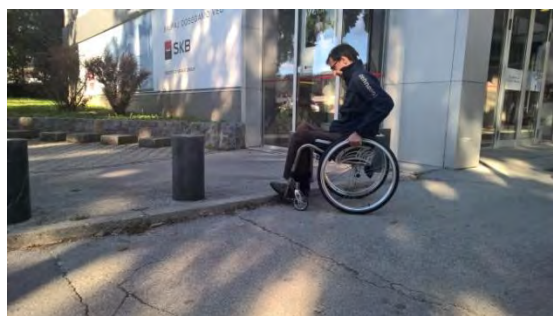


V nadaljevanju so predstavljene ključne ugotovitve oz. situacije s terenskih ogledov oz. pogojev za mobilnost paraplegikov

Parkirno mesto za invalide (Spodnji trg)



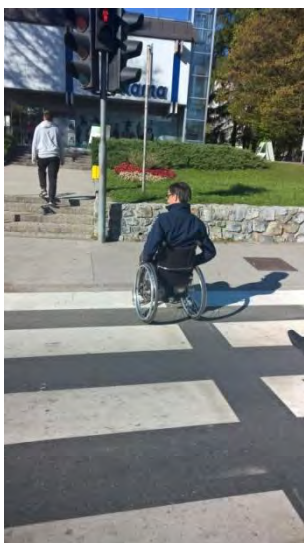
Primer previsokega robnika, ki onemogoča nadaljevanje poti



Primer klančine



Prečkanje ceste



Sanitarije za invalide (Avtobusna postaja Škofja Loka)



Povezava med avtobusno postajo in Mestnim trgom



Dostopnost Knjižnice Ivana Tavčarja



Dostopnost zdravstvenega doma



Dostopnost sodišča



Primer ovire, ki onemogoča nadaljevanje poti



Primer ovire, ki onemogoča nadaljevanje poti
oz. povzroča konfliktno točko s kolesarji



Onemogočen dostop do železniške postaje
(nakup vozovnice, čakalnica, ipd.)

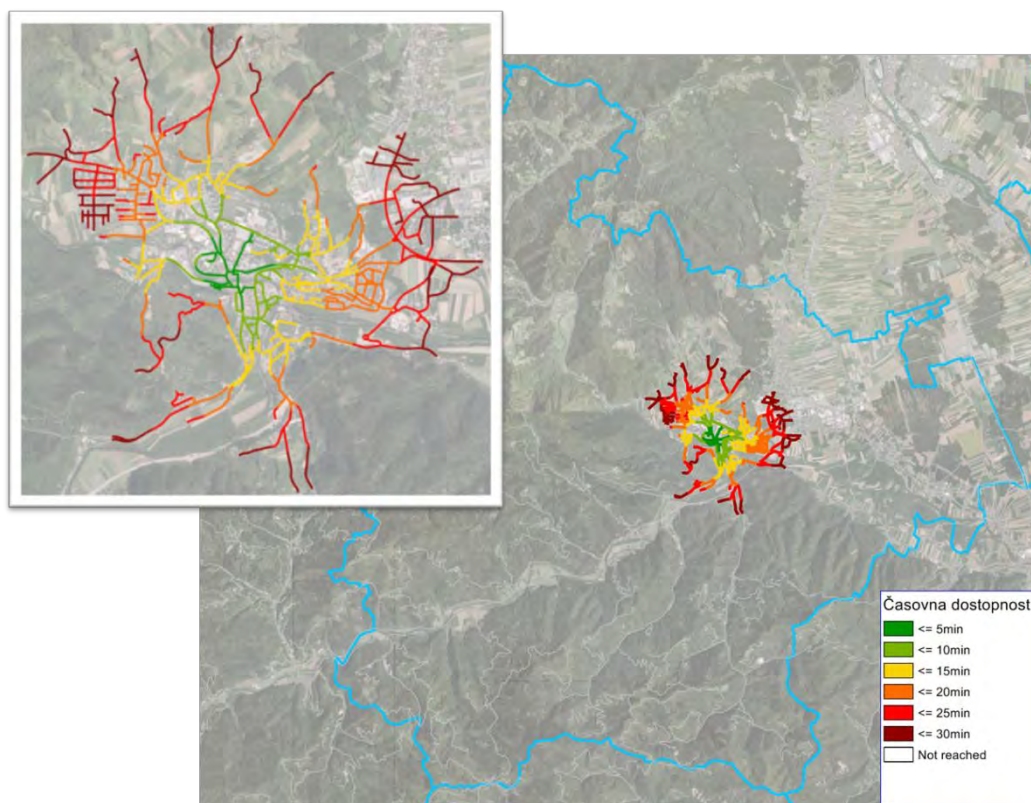


Omogočen dostop do avtobusne postaje, vendar onemogočen vstop na medkrajevni avtobus. V mestnem prometu so avtobusi v večini nizkopodni in prilagojeni invalidom.



4.1.5.3. Terenske raziskave in analize

Na spodnji sliki je prikazana časovna dostopnost za pešce do centra mesta oz. avtobusne postaje v Škofji Loki:



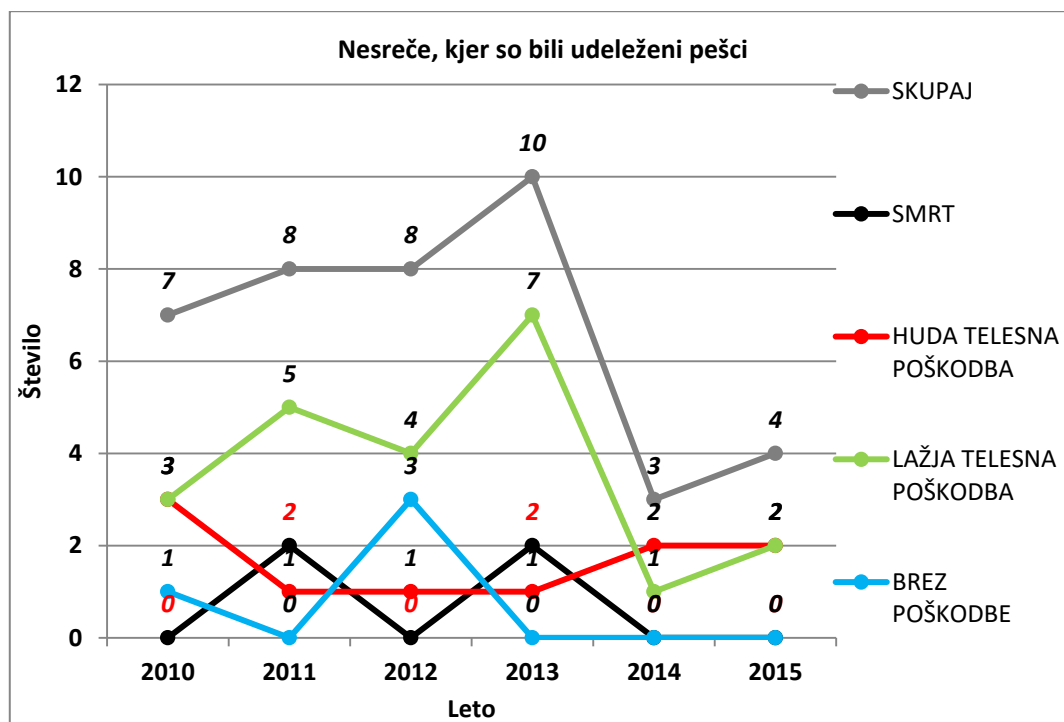
Slika 52: Časovna dostopnost - peš (vir: lastni vir, 2016)

Na spodnji sliki so prikazani rezultati štetja prometa za pešce in kolesarje. Največ pešcev je na mostu, ki povezuje Gornji Trg in Avtobusno postajo.



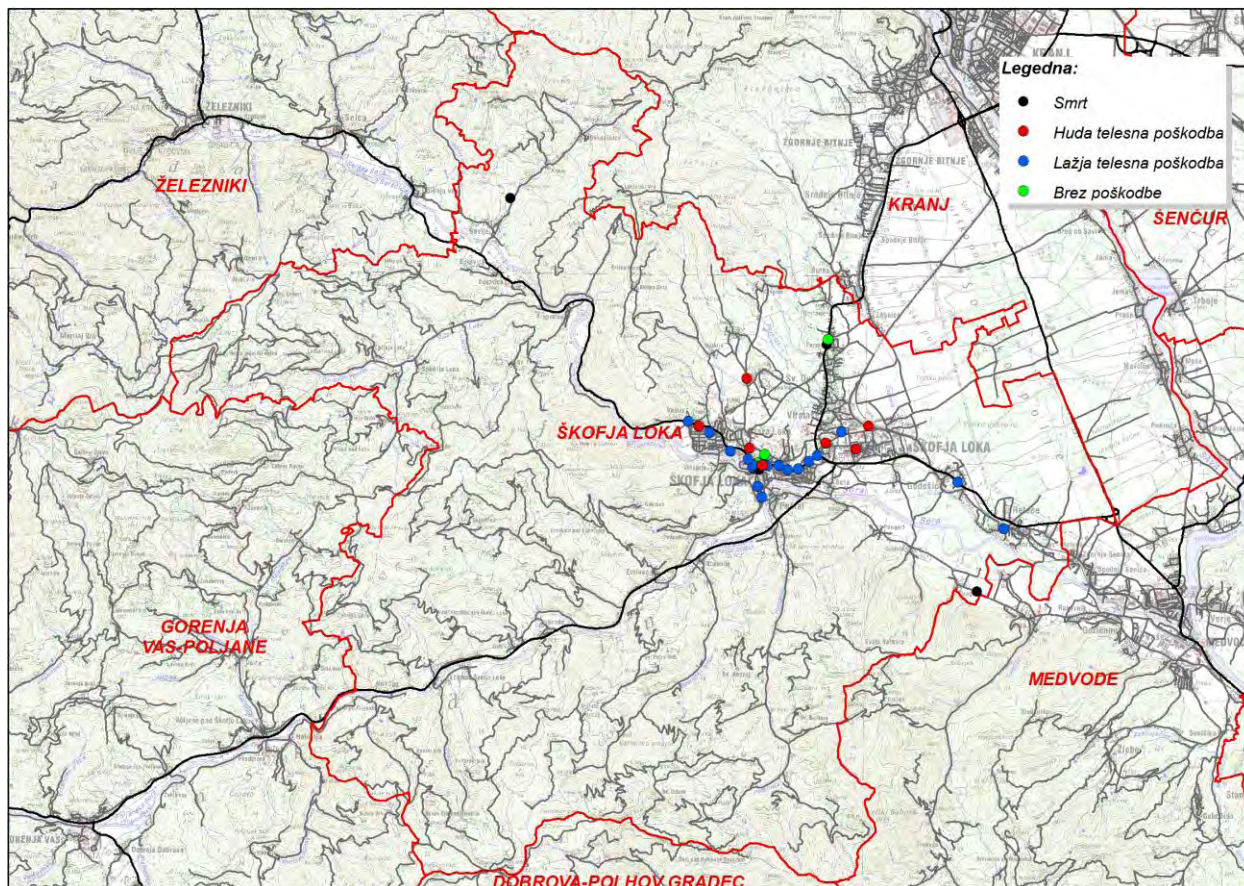
Slika 53: Štetje prometa – pešci in kolesarji (vir: lastni vir, 2016)

Največ poškodb pešcev v občini Škofja Loka se je zgodilo leta 2013, od katerih je bilo največ lažje telesno poškodovanih.



Slika 54: Nesreče, kjer so bili udeleženi pešci (vir: lastni vir, 2016)

Največ nesreč z udeleženiimi pešci je bilo v opazovanem obdobju v mestu Škofja Loka. Lokacije nesreč po vrsti poškodb so prikazane na naslednji sliki.



Slika 55: Lokacije nesreč, kjer so bili udeleženi pešci (vir: lastni vir, 2016)

4.1.5.4. Zaključki

V nadaljevanju je podanih nekaj ključnih ugotovitev glede pogojev za pešačenje v občini Škofja Loka.

- Veliko infrastrukture za pešce je zgrajene, vendar ni zaključena.
- V letošnjem letu je občina nadgradila vse načrte šolskih poti. Načrti so usklajeni z državnimi smernicami za šolske poti in bodo nadgrajeni z digitalizacijo.
- Uporabljenih je več tipov peš površin: pločnik, pas za pešce na vozišču, steza za kolesarje in pešce ter ločena pešpot.
- Znotraj Škofja Loke peš površine niso povezane oz. kontinuirane, kar še posebno nevarnost predstavlja za šolske otroke.
- Manjkajo ustrezne označbe glede ureditve in vodenja peš prometa (vertikalna in horizontalna signalizacija).
- Med naselji praviloma ni peš površin.
- Nekateri prehodi za pešce so nevarni (nepregledni, slabo osvetljeni, na križanjih cest z veliko

prometa in previsokimi hitrostmi).

- Na nekaterih lokacijah pešci cesto prehajajo na mestih brez urejenih prehodov.
- Peš površine povsod niso prilagojene invalidom (zvočni signali in urejenost poti za slepe, svetlobni signali za gluhe, urejeni dostopi za gibalno ovirane).
- Večinoma ob peš površinah primanjkuje urbane opreme (klopce, pitniki, koši za smeti, ipd.).

4.1.6. Analiza stanja na področju kolesarjenja

4.1.6.1. Mnenja javnosti

Analiza intervjujev s strokovno javnostjo in mnenj zainteresirane javnosti na področju kolesarjenja prinaša naslednje ključne povzetke o potrebnih ureditvah:

- urediti in ustrezno označiti kolesarske steze (znotraj mesta in daljinske kolesarske poti),
- uvesti sistem za izposajo koles in
- postaviti kolesarnice z nadstreški.

4.1.6.2. Tematski ogledi

V nadaljevanju so predstavljene ključne ugotovitve oz. situacije s terenskih Ogledov v Škofji Loki, ki so potekali v septembru in oktobru 2016.

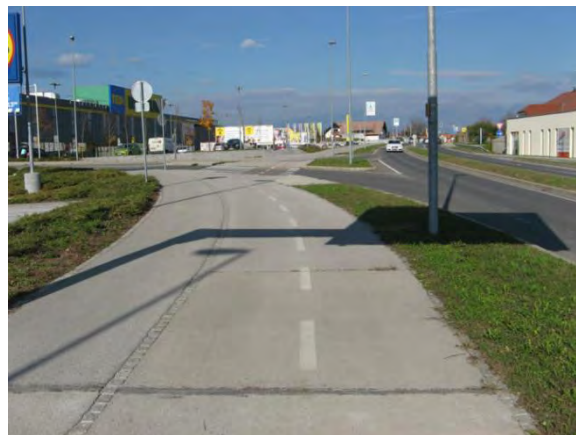
Primer kolesarske infrastrukture: kolesarji na Primer kolesarske infrastrukture: kolesarska steza vozišču (sharrow)



Primer kolesarske infrastrukture: kolesarski pas



Primer kolesarske infrastrukture: dvosmerna kolesarska steza



Primer kolesarske infrastrukture: steza za kolesarje in pešce



Primer kolesarske infrastrukture: podvoz oz. izvennivojsko križanje



Primer zaključka kolesarske steze in preusmeritev vožnje po cesti



Primer zaključka dvosmerne kolesarske steze in nejasno vodenje



Primer prepovedanega prometa za kolesa



Primer nejasnega vodenja in razporejanja kolesarjev



Primer vožnje po pločniku zaradi pomanjkanja površin za kolesarje



Hribovito območje - težje dostopno za dnevne migrante, vendar atraktivno za rekreativne kolesarje (primer Bukov vrh)



Kolesarke povezave med naselji večinoma
potekajo po cestah (primer)



Primer manj obremenjene lokalne ceste



Nove cestne ureditve vključujejo tudi kolesarsko infrastrukturo



Nove cestne ureditve vključujejo tudi kolesarsko infrastrukturo



Kolesarke povezave med naselji večinoma
potekajo po cestah (primer Poljanska dolina)

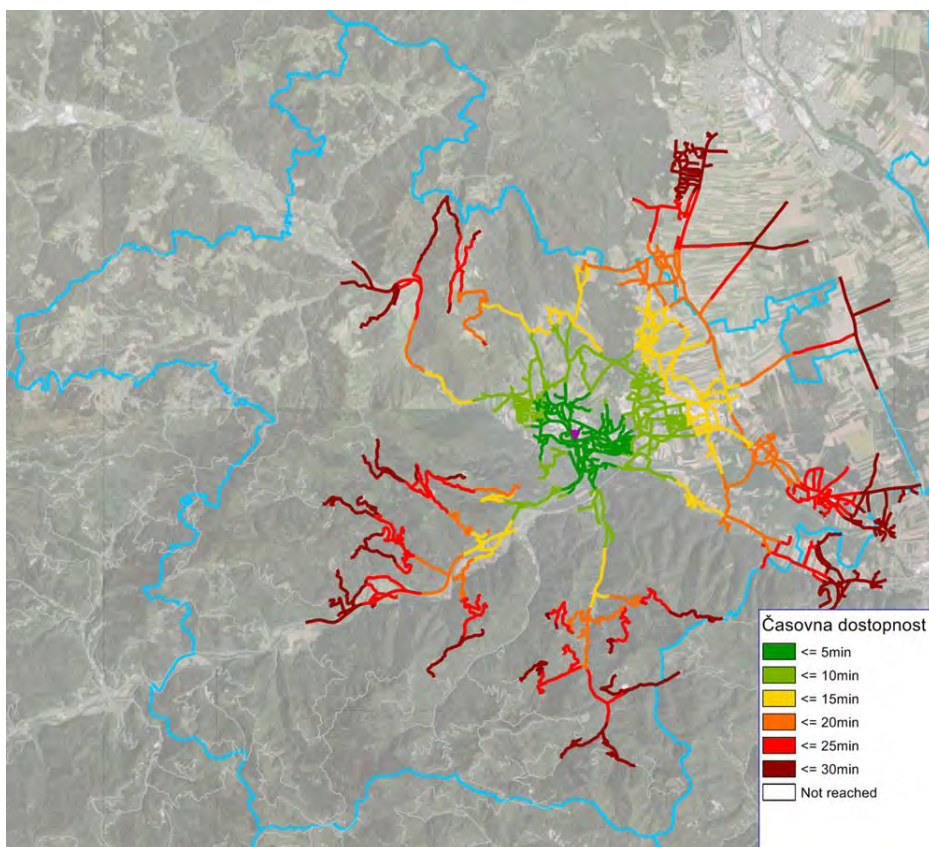


Kolesarke povezave med naselji večinoma Primer manj obremenjene lokalne ceste
potekajo po cestah (primer Selška dolina)



4.1.6.3. Terenske raziskave in analize

Na spodnji sliki je prikazana časovna dostopnost s kolesom do centra mesta oz. avtobusne postaje v Škofji Loki:



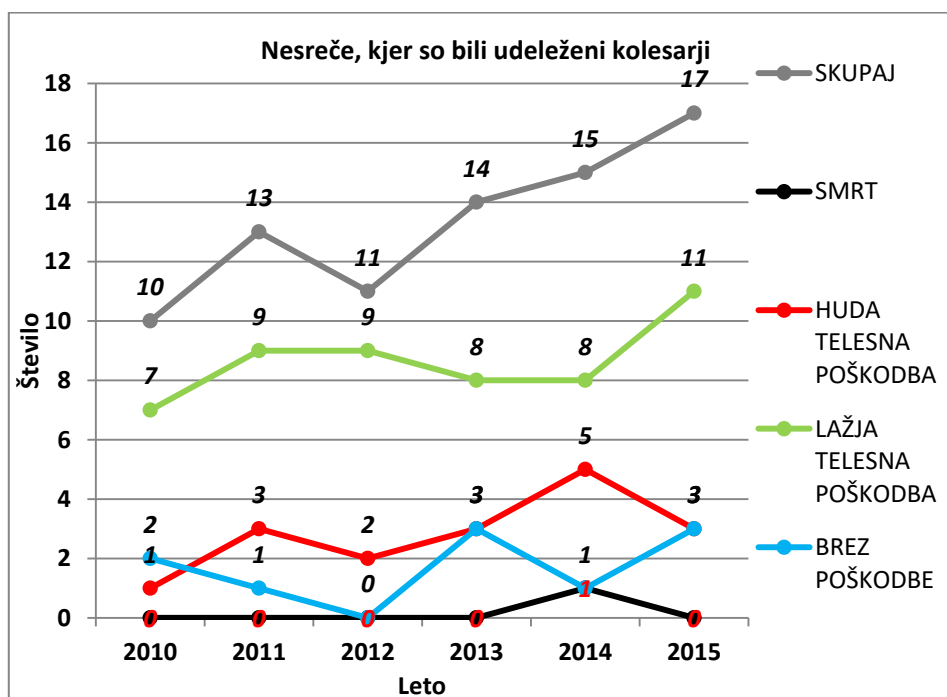
Slika 56: Časovna dostopnost - kolo (vir: lastni vir, 2016)

Spodnja slika grafično prikazuje rezultate štetja prometa pešcev in kolesarjev. Največ kolesarjev je v mestu Škofja Loka.



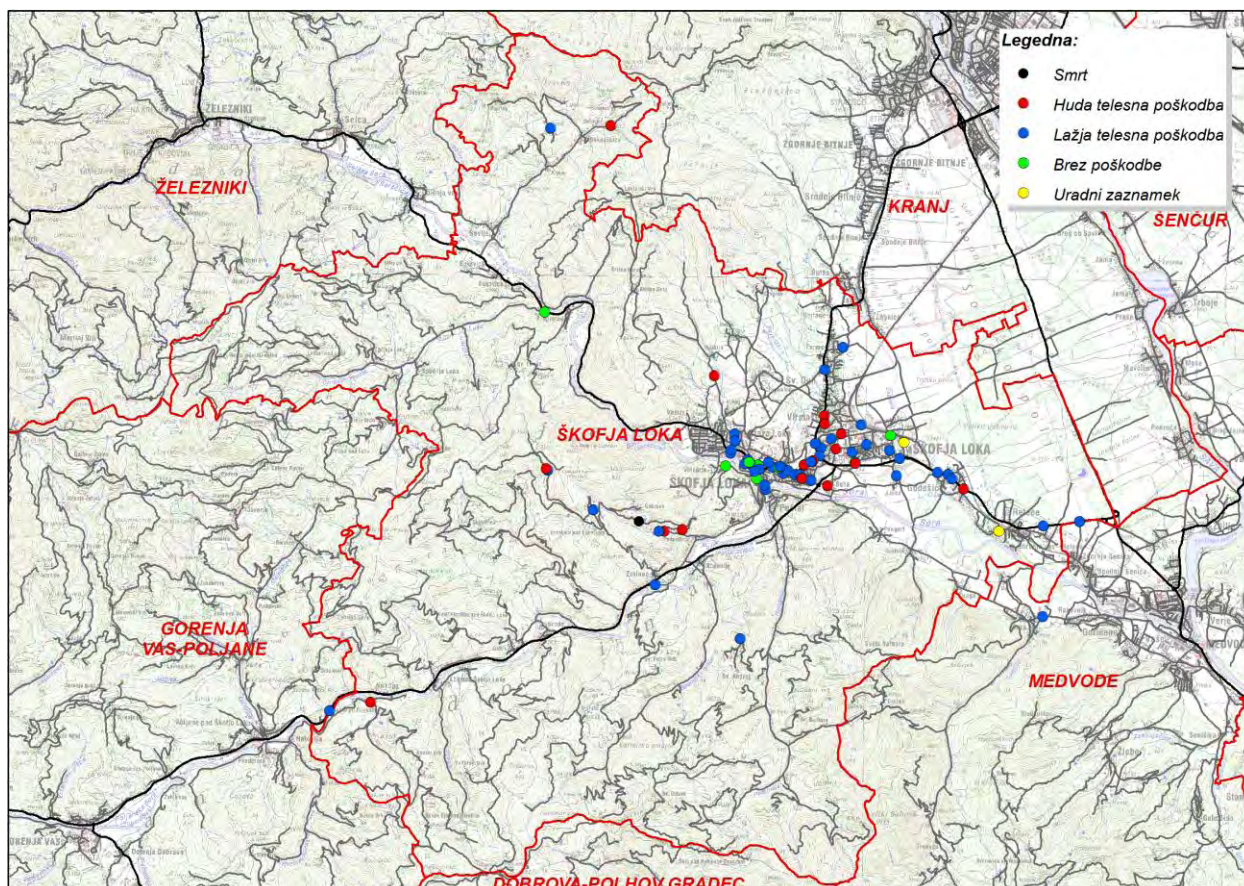
Slika 57: Štetje prometa – pešci in kolesarji (vir: lastni vir, 2016)

V občini Škofja Loka se od leta 2012 povečuje število nesreč, kjer so bili udeleženi kolesarji. Največ med njimi jih je utrpelo lažje telesne poškodbe.



Slika 58: Nesreče, kjer so bili udeleženi kolesarji (vir: lastni vir, 2016)

Največ nesreč z udeleženi kolesarji je bilo v opazovanem obdobju v mestu Škofja Loka, naseljih Trata, Godešič in Podlubnik. Lokacije nesreč po vrsti poškodb so prikazane na naslednji sliki.



Slika 59: Lokacije nesreč, kjer so bili udeleženi kolesarji (vir: lastni vir, 2016)

4.1.6.4. Zaključki

V nadaljevanju je podanih nekaj ključnih ugotovitev glede pogojev za kolesarjenje v občini Škofja Loka.

- Kolesarska infrastruktura je le delno zgrajena.
- Uporabljenih je več tipov kolesarske infrastrukture (kolesarska pot, kolesarska steza, dvosmerna kolesarska steza, steza za kolesarje in pešce, mešana steza za kolesarje in pešce, kolesarski pas in kolesarji na vozišču (tudi sharrow).
- Kolesarske povezave niso povezane oz. kontinuirane – preusmeritev vožnje po cesti.
- Pomanjkanje ustreznih označb glede ureditve in vodenja kolesarskega prometa (vertikalna in horizontalna signalizacija).
- Slabo vzdrževana kolesarska infrastruktura.
- Nejasno vodenje in razporejanje kolesarjev v in v neposredni bližini križišč.
- Pomanjkanje urejenih in označenih postajališč in stojal za kolesa.
- Nove cestne ureditve večinoma vključujejo tudi kolesarsko infrastrukturo.

- Kolesarke povezave med naselji večinoma potekajo po cestah.
- Zaradi pomanjkanja površin za kolesarje, se (predvsem ob bolj prometnih cestah) za vožnjo s kolesom uporabljajo tudi pločniki (konflikti s pešci).
- Določena naselja se nahajajo na bolj hribovitem območju, ki so za dnevne migrante lahko težje dostopna vendar atraktivna za rekreativne kolesarje.
- V občini je zaradi lepe in razgibane pokrajine tudi veliko rekreativnih kolesarjev.
- V občini je veliko manj obremenjenih lokalnih cest, ki so primerne za kolesarje.

4.1.7. Analiza stanja na področju javnega potniškega prometa (JPP)

4.1.7.1. Mnenja javnosti

Analiza intervjujev s strokovno javnostjo in mnenj zainteresirane javnosti na področju JPP prinaša naslednje ključne povzetke:

- ponovno uvesti nekatere avtobusne linije, ki so bile z izgradnjo obvoznice ukinjene (predvsem za šolarje),
- povečati frekvence prevozov na nekaterih linijah in
- subvencionirati javni prevoz (predvsem za invalide).

4.1.7.2. Tematski ogledi

V nadaljevanju so predstavljeni nekateri primeri ureditve javnega potniškega prometa v Škofji Loki na podlagi ogledov na terenu, ki so potekali v septembru in oktobru 2016.

Avtobusne prevoze po občini Škofja Loka opravlja Alpetour

Glavna avtobusna postaja v Škofji Loki



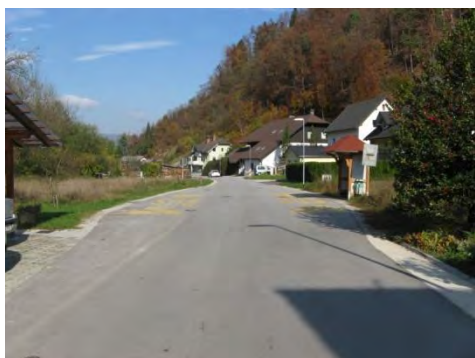
Postajališče oz. obračališče Lipica



Postajališče oz. obračališče Podlubnik



Postajališče Puštal pri Dolencu



Postajališče Podpulfrca



Postajališče so opremljena s tablam z
voznorednimi informacijami (levo mestni, desno
medkrajevni)



Postajališče so opremljena s tablam z
voznorednimi informacijami-primer Godešič



Postajališče so opremljena s tablam z
voznorednimi informacijami – primer Zminec



Postajališče so opremljena s tablam z
voznorednimi informacijami – primer Ševlje



Železniška postaja Škofja Loka



Nevarni dostopi do peronov



Onemogočen dostop za invalide



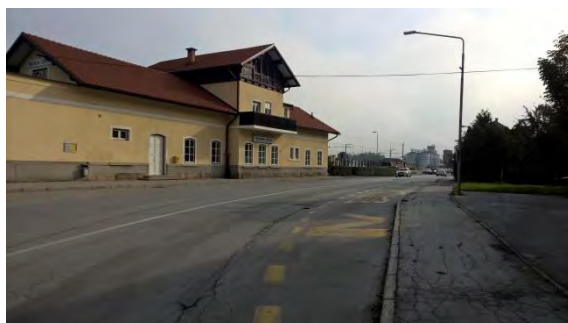
Neurejena in premalo številčna kolesarska parkirna mesta



Parkirna mesta ob železniški postaji



Prestopna točka železnica - avtobus



Železniško postajališče Reteče



Navarna pot oz. prečkanje železniške proge

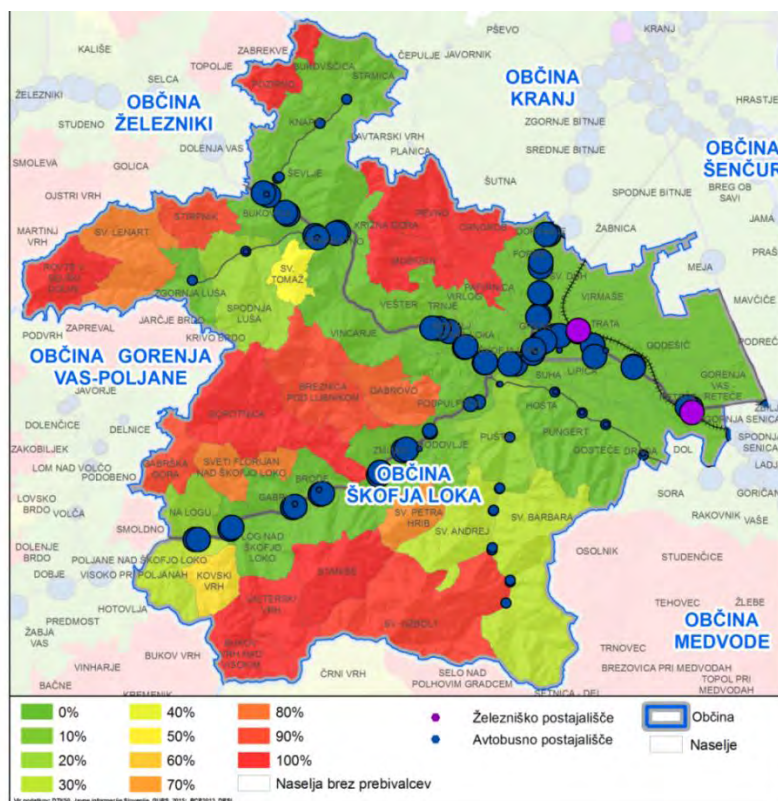


Oviran dostop do postajališča



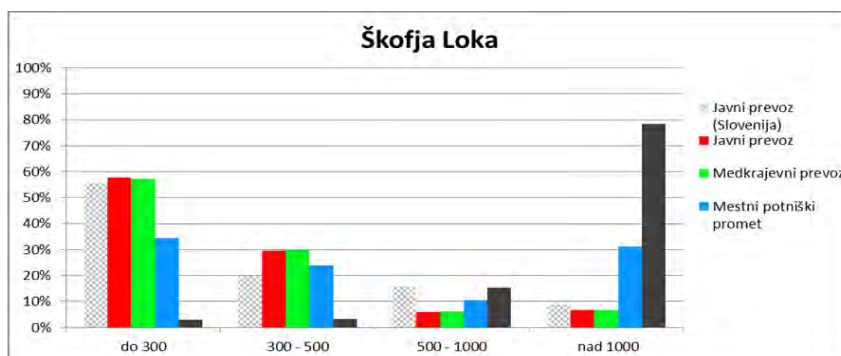
4.1.7.3. Terenske raziskave in analize

JPP v občini Škofja Loka je dobro dostopen prebivalcem v okolici centra Škofje Loke ter ob glavnih povezovalnih cestah s sosednjimi občinami. Slabša dostopnost JPP je na območjih: Pozirna, Rovt v Seliški dolini, Pevna, Križne Gore, Moškрина, Crngroba, Papirnice, Sopotnice, Staniš, Valterskega vrha, Bukovega hriba nad Visokim, Sv. Ožbalta, Sv. Lenarta, Stirpnika, Gabrške gore, Brezovice pod Lubnikom, Gabrovega, Sv. Florijan nad Škofjo Loko ter Sv. Petra hrib.



Slika 60: Dostopnost ponudbe JPP (vir: lastni vir, 2016)

Skoraj 60% delež prebivalcev občine Škofja Loka ima ponudbo javnega in medkrajevnega prevoza oddaljeno od doma do 300 metrov. Slabša je neposredna dostopnost ponudbe železniških prevozov. Dostopnost ponudbe JPP v občini Škofja Loka je v primerjavi s povprečjem Slovenije nadpovprečna oz. boljša. V naslednji tabeli in sliki je prikazana dostopnost ponudbe JPP po podsistemih JPP.



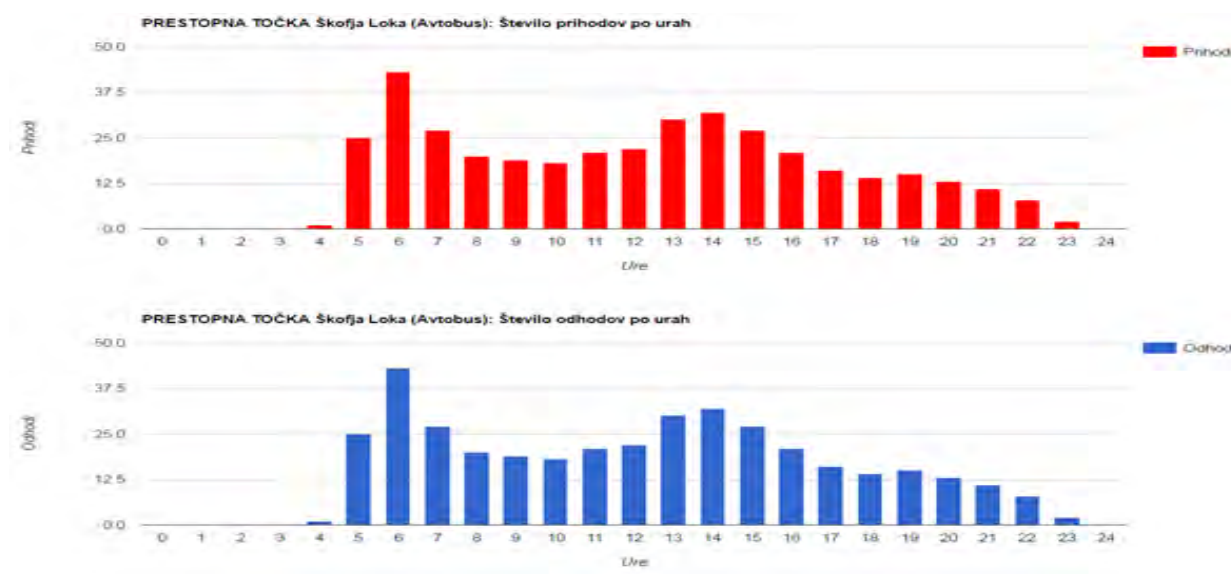
Občina	Dostopnost	Javni prevoz			
		do 300	300 - 500	500 - 1000	nad 1000
Škofja Loka	Prebivalci	58%	30%	6%	7%
Škofja Loka	Osnovnošolci	54%	30%	7%	9%
Škofja Loka	Srednješolci	57%	27%	8%	8%
Škofja Loka	Študenti	58%	28%	7%	8%
Škofja Loka	Delovno aktivno prebivalstvo	58%	30%	6%	7%
Škofja Loka	Prebivalci nad 65 let	57%	31%	7%	6%
Škofja Loka	Osnovnošolska mesta	67%	32%	0%	0%
Škofja Loka	Srednješolska mesta	100%	0%	0%	0%
Škofja Loka	Delovna mesta	66%	28%	3%	3%

Javni prevoz (Slovenija)			
do 300	300 - 500	500 - 1000	nad 1000
56%	20%	16%	9%
52%	20%	17%	10%
54%	20%	16%	9%
56%	19%	16%	9%
56%	20%	16%	9%
57%	20%	15%	8%
76%	19%	4%	1%
91%	7%	2%	0%
75%	15%	7%	3%

Slika 61: Dostopnost JPP (vir: lastni vir, 2016)

Avtobusni potniški promet

Največje število prihodov in odhodov s avtobusne prestopne točke oz. z avtobusne postaje Škofja Loka je ob 6 uri zjutraj in med 13 in 15 uro. Porazdelitev števila prihodov in odhodov po urah je prikazana na naslednji sliki.



Slika 62: Prestopna točka – avtobus (vir: lastni vir, 2016)

Na spodnji sliki je prikazana usklajenost voznega reda med različnimi podsistemi in linijami v jutranji konici - za mestne (zeleno besedilo) in medkrajevne (modro besedilo) avtobuse.

PRIHODI			URA	ODHODI		
			5:55:00	Avtobusna postaja Ljubljana		
		Avtobusna postaja Kranj	6:03:00			
		Podlubnik	6:04:00	Škofja Loka Lipica		
		Plav	6:05:00	Podjelovo Brdo		
		Škofja Loka Lipica	6:08:00	Podlubnik		
			6:10:00	Avtobusna postaja Kranj	Avtobusna postaja Ljubljana	
		Podlubnik	6:19:00	Škofja Loka Lipica		
		Plav	6:20:00	Bukovščica	Škofja Loka P	
iri	Zali Log	Avtobusna postaja Ljubljana	6:22:00	Avtobusna postaja Kranj		
		Škofja Loka Lipica	6:23:00	Podlubnik		
			6:25:00	Avtobusna postaja Kranj	Avtobusna postaja Ljubljana	
		Cerkno	6:26:00			
	Trebija	Gorenja vas	6:28:00	Strahinj Posestvo	Strahinj Posestvo	
		Škofja Loka P	6:29:00			
		iri	6:30:00	Plav	Strahinj Posestvo	
		Avtobusna postaja Kranj	6:31:00			
		Podlubnik	6:34:00	Škofja Loka Lipica		
		Škofja Loka Lipica	6:38:00	Podlubnik		
			6:40:00	Avtobusna postaja Kranj	Avtobusna postaja Ljubljana	
		Tr	6:43:00	Kranj Iskra Labore		
		Avtobusna postaja Ljubljana	6:48:00			
		Podlubnik	6:49:00	Hrastnica pri Logarju	Škofja Loka Lipica	
		Sovodenj	6:50:00			
		Škofja Loka Lipica	6:53:00	Podlubnik		
		iri	6:55:00	Avtobusna postaja Ljubljana		
elezniki PP	Zali Log	Avtobusna postaja Ljubljana	6:57:00			
Tr	Avtobusna postaja Kranj	Avtobusna postaja Kranj	6:58:00			
			7:00:00	Avtobusna postaja Kranj	Plav	iri
		Bohinjska ešnja	7:03:00	Škofja Loka St.Loka		
		Podlubnik	7:04:00	Škofja Loka Lipica		
			7:05:00	Avtobusna postaja Kranj		
		Škofja Loka Lipica	7:08:00	Podlubnik		
		Bukovščica	7:10:00	Avtobusna postaja Kranj	Avtobusna postaja Ljubljana	
		iri	7:15:00			
		Avtobusna postaja Ljubljana	7:18:00			
	Podlubnik	Hrastnica pri Logarju	7:19:00	Škofja Loka Lipica		
		Škofja Loka Lipica	7:23:00	Podlubnik		

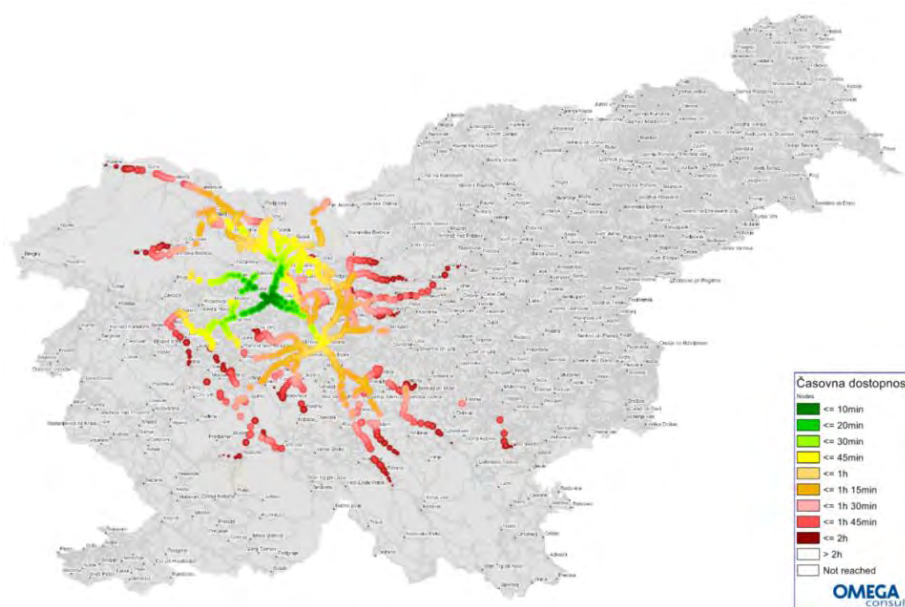
Slika 63: Prestopna točka – avtobus (vir: lastni vir, 2016)

Na spodnji sliki so predstavljene smeri odhodov iz avtobusne postaje Škofja Loka po posameznih dnevih v tednu.

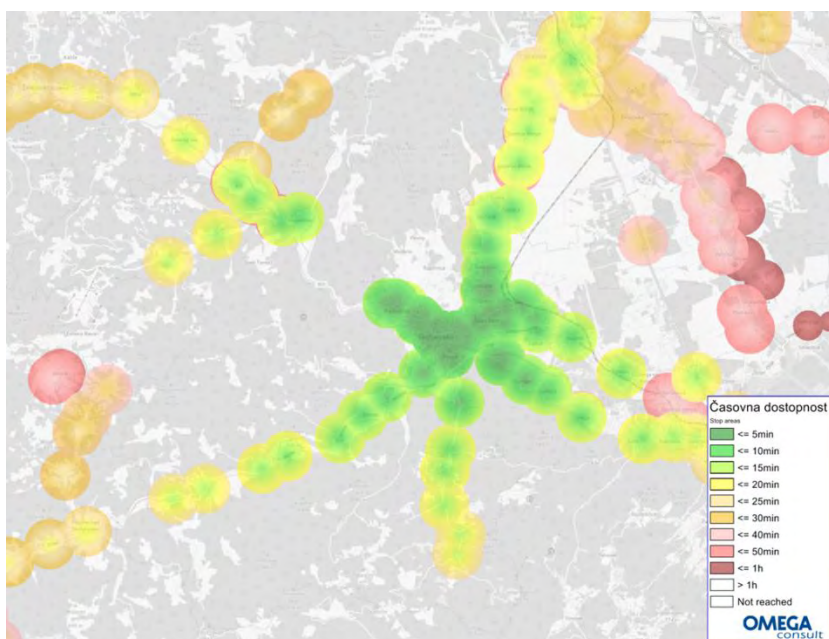
Postaja Škofja Loka (22122000004)			
V smer	Delavnik	Sobota	Nedelja/Praznik
Ajdovščina Š	da		
Avtobusna postaja Kranj	da	da	da
Avtobusna postaja Ljubljana	da	da	da
Bohinjska Češnjica	da		
Brezje			da
Bukovščica	da		
Cerkno	da		da
EGP	da	da	
Gorenja vas	da		
Hrastnica pri Logarju	da		
Kranj Iskra Labore	da		
Lucija TPC	da	da	da
Plavž	da	da	da
Podjelovo Brdo	da		
Podlubnik	da	da	
Strahinj Posestvo	da		
Suhi Dol pri Lučinah	da	da	
Škofja Loka Lipica	da	da	
Škofja Loka St. Loka	da		
Škofja Loka ŽP	da		
Trebija	da		
Zali Log	da		
Železniki PP	da		
Žiri	da	da	da

Slika 64: Smeri odhodov z avtobusne postaje Škofja Loka (vir: lastni vir, 2016)

Časovna dostopnost z javnim avtobusnim prometom iz centra mesta Škofja Loka (avtobusna postaja) je predstavljena na naslednjih slikah:

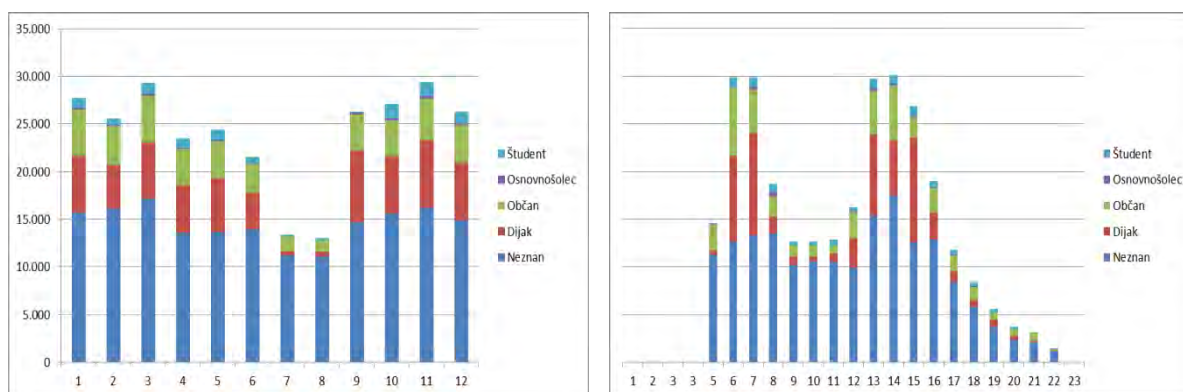


Slika 65: Časovna dostopnost z javnim avtobusnim prometom (vir: lastni vir, 2016)



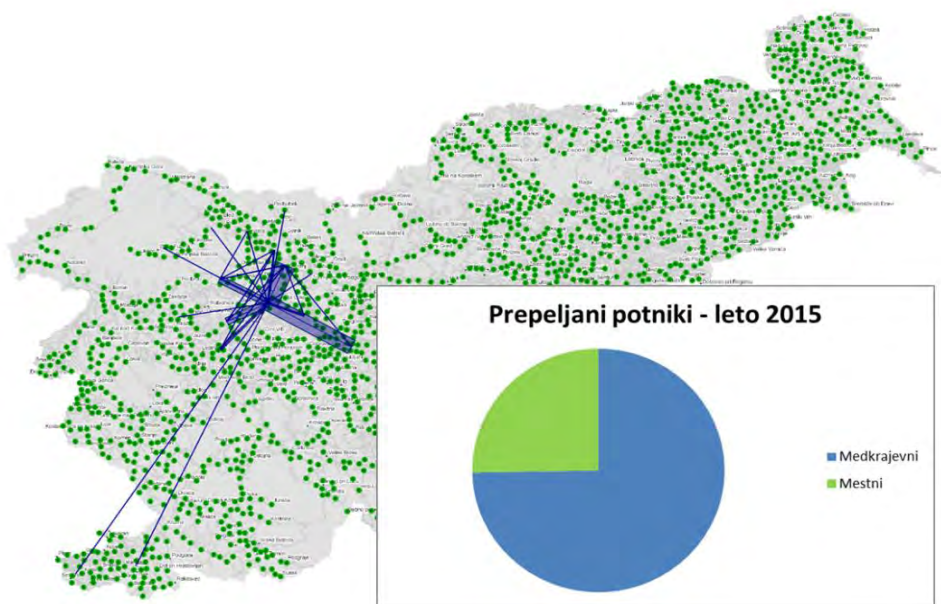
Slika 66: Časovna dostopnost z javnim avtobusnim prometom – detajl občina (vir: lastni vir, 2016)

Z mestnim potniškim prometom se je v letu 2015 prepeljalo skoraj 290.000 potnikov. Največ potnikov je v dopoldanskem času med šesto in sedmo uro ter v popoldanskem času med trinajsto in petnajsto uro ter v mesecu marcu in novembru. Največ uporabnikov JPP je dnevnih plačnikov, med registriranimi uporabniki (to so uporabniki terminskih vozovnic) pa prevladujejo dijaki.



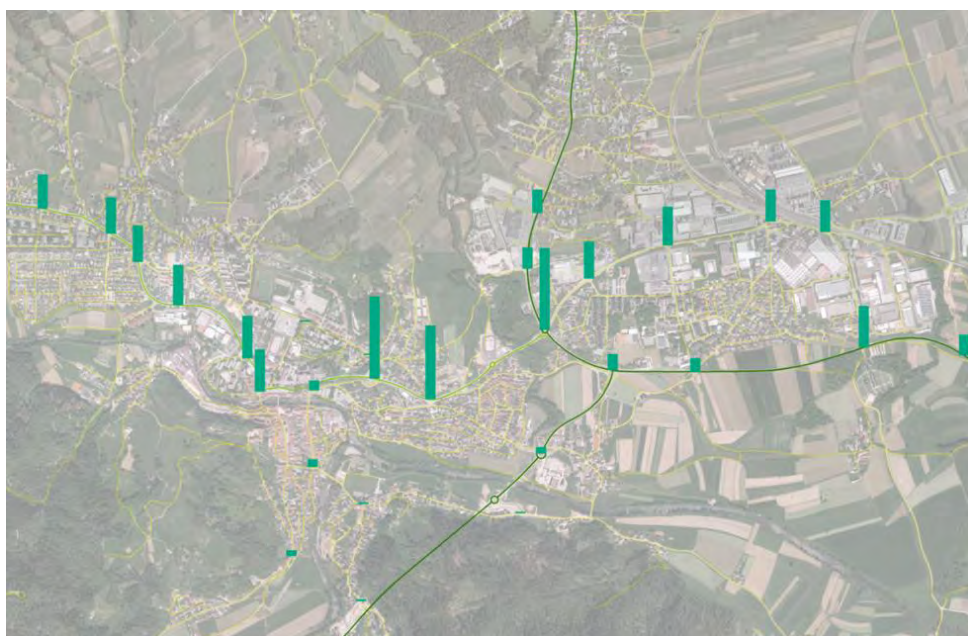
Slika 67: Avtobusni potniški promet (vir: lastni vir, 2016)

V letu 2015 se je skoraj tri četrtine potnikov javnega prevoza vezanih na občino Škofja Loka prepeljalo z medkrajevnim avtobusom.



Slika 68: Avtobusni potniški promet (vir: lastni vir, 2016)

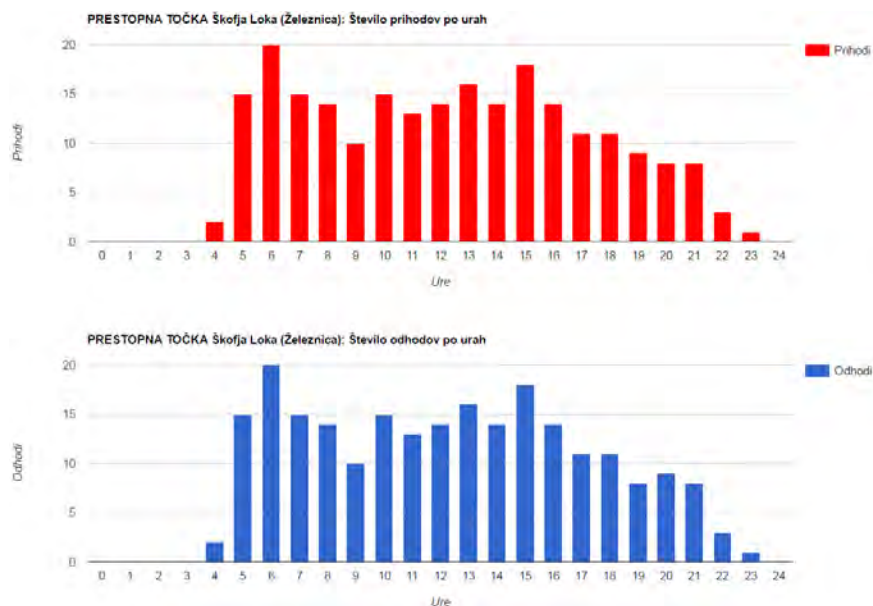
Spodnja slika predstavlja grafični prikaz rezultatov štetja avtobusov:



Slika 69: Štetje prometa – avtobusi (vir: lastni vir, 2016)

Železniški potniški promet

Največje število prihodov in odhodov s prestopne točke z železnico oz. z železniške postaje Škofja Loka je ob 6 ter 15 uri. Porazdelitev števila prihodov in odhodov po urah je prikazana na naslednji sliki.



Slika 70: Prestopna točka - železnica (vir: lastni vir, 2016)

Na naslednji sliki je prikazana usklajenost voznega reda med različnimi podsistemi in linijami v jutranji konici - za mestne (zeleno besedilo) in medkrajevne (modro besedilo) avtobuse ter vlake (rdeče besedilo)

PRIHODI		URA	ODHODI	
	Škofja Loka	6:00:00	Avtobusna postaja Ljubljana	
	Škofja Loka Lipica	6:02:00	Podlubnik	
	Podlubnik	6:09:00	Škofja Loka Lipica	
	Škofja Loka	6:15:00	Avtobusna postaja Ljubljana	
	Avtobusna postaja Ljubljana	6:16:00	Škofja Loka	
	Škofja Loka Lipica	6:17:00	Podlubnik	
	Jesenice	6:18:00		
		6:19:00	Ljubljana	
Škofja Loka	Podlubnik	6:24:00	Škofja Loka Lipica	
		6:25:00	Škofja Loka	
	Škofja Loka	6:30:00	Avtobusna postaja Ljubljana	
	Škofja Loka Lipica	6:32:00	Podlubnik	
	Kranj	6:35:00		
	Ljubljana	6:37:00		
		6:38:00	Jesenice	Ljubljana
	Podlubnik	6:39:00	Škofja Loka Lipica	
	Škofja Loka	6:45:00	Avtobusna postaja Ljubljana	
	Škofja Loka Lipica	6:47:00	Podlubnik	
	Avtobusna postaja Ljubljana	6:51:00	Škofja Loka	
	Podlubnik	6:54:00	Škofja Loka Lipica	
	Jesenice	6:55:00		
		6:56:00	Ljubljana	
	Škofja Loka Lipica	7:02:00	Podlubnik	
	Podlubnik	7:09:00	Škofja Loka Lipica	
Litija	Avtobusna postaja Ljubljana	7:12:00	Škofja Loka	
Škofja Loka	Jesenice	7:15:00	Avtobusna postaja Ljubljana	
		7:16:00	Kranj	Ljubljana
	Škofja Loka Lipica	7:17:00	Podlubnik	
	Podlubnik	7:24:00	Škofja Loka Lipica	
	Škofja Loka Lipica	7:32:00	Podlubnik	
	Podlubnik	7:39:00	Škofja Loka Lipica	
	Kranj	7:42:00		
		7:44:00	Ljubljana	
	Škofja Loka	7:45:00	Avtobusna postaja Ljubljana	
	Škofja Loka Lipica	7:47:00	Podlubnik	
	Avtobusna postaja Ljubljana	7:51:00	Škofja Loka	
	Podlubnik	7:54:00	Škofja Loka Lipica	

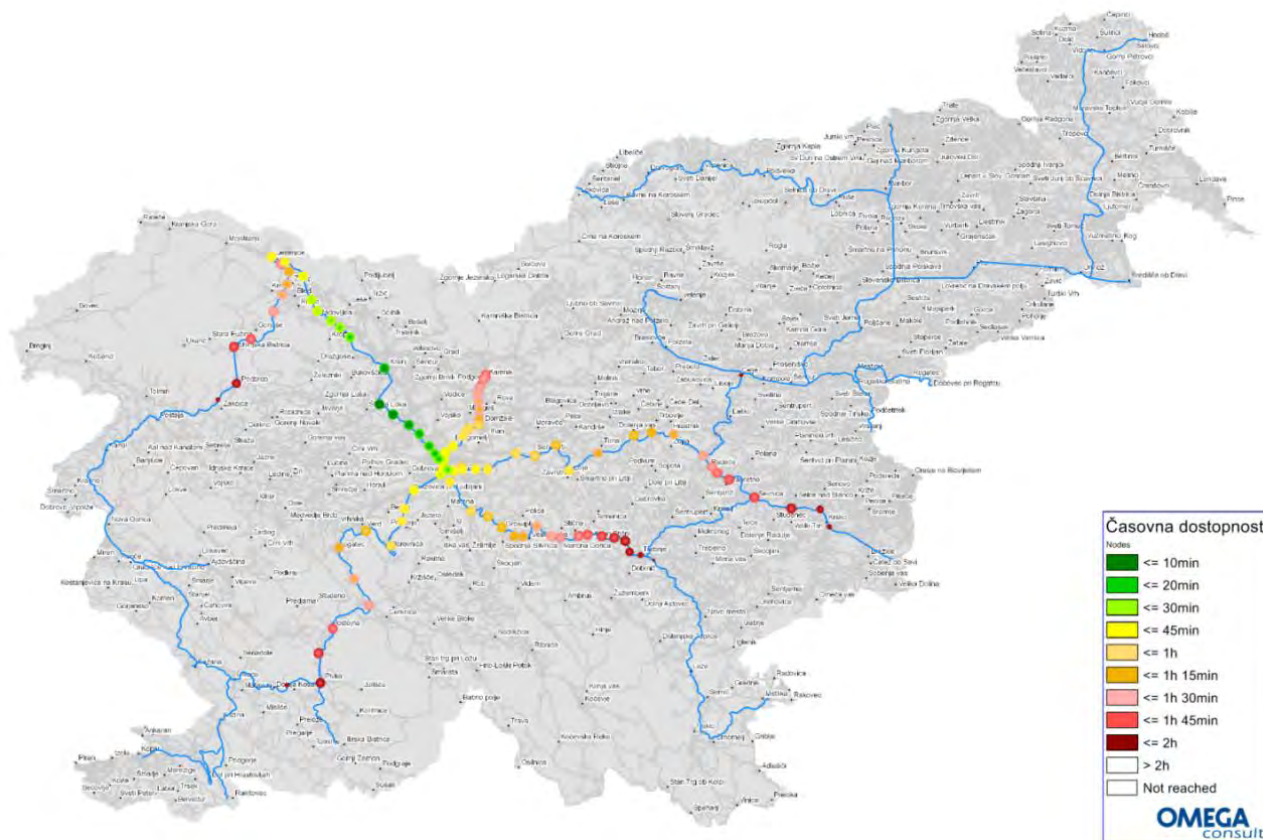
Slika 71: Prestopna točka - železnica (vir: lastni vir, 2016)

Na naslednji sliki so predstavljene smeri odhodov iz železniške postaje Škofja Loka po posameznih dnevih v tednu.

Postaja Škofja Loka (11079042306)			
V smer	Delavnik	Sobota	Nedelja/Praznik
Jesenice	da	da	da
Kranj	da		
Litija	da		
Ljubljana	da	da	da
Nova Gorica		da	da

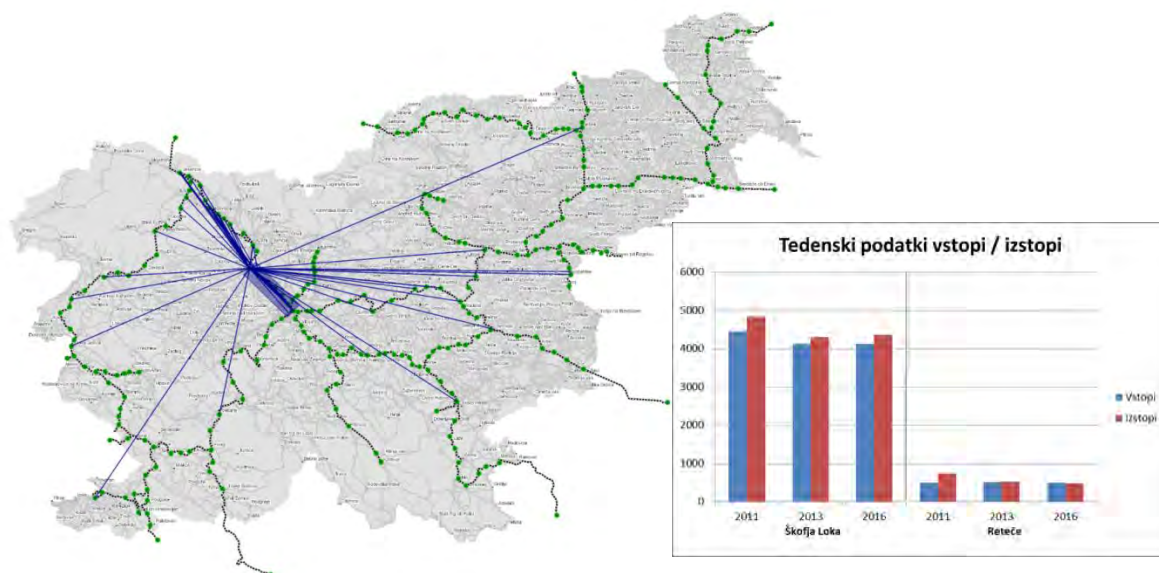
Slika 72: Smeri odhoda s postaje Škofja Loka

Časovna dostopnost z vlakom iz postaje Škofja Loka je predstavljena na naslednjih slikah:



Slika 73: Časovna dostopnost z vlakom (vir: lastni vir, 2016)

V zadnjih letih je opaziti upad števila vstopov in izstopov potnikov na železniški postaji Škofja Loka in postajališču Reteče.



Slika 74: Železniški potniški promet (vir: lastni vir, 2016)

Informacijski portal JPP

Potnikom oz. uporabnikom je na voljo spletni Informacijski portal IJPP, katerega je za Ministrstvo za infrastrukturo razvilo podjetje OMEGA consult. Na portalu so na enem mestu objavljene informacije in podatki mestnega, medkrajevnega linijskega in železniškega prevoza, in sicer:

- multimodalno načrtovanje poti z javnim potniškim prometom od vrat do vrat, tudi v druge države (za izbran datum in uro);
- pregled in tiskanje linijskih, relacijskih ter postajnih vozniš redov (splošnih ali za izbran datum);
- pregled linij, postaj in postajališč (zemljevid ali t.i. Street View);
- pregled obvestil in novic.

IJPP
Integrirani javni potniški promet

Nacionalni vozni red

Prevozniki

Načrtovalnik poti

Prikazani so le javno dostopni podatki.

Od: Škofja Loka, Mestni trg

Do: Ljubljana

Odhod: 16.09.2016 07:00

Prednostna izbira: ☐ Avtobus ☐ Vlak
☐ Manj hoje ☐ Manj prestopov

Išči Natisni Počisti

Predlagane poti:

07:00-07:44	44 min
07:06-08:02	56 min
07:08-08:01	55 min
07:30-08:07	37 min

Obvestila

- [Spremembe voznih redov v medkrajevnem potniškem prometu od 1. septembra 2016](#) 26.8.16 8:00
- [Primorska proga od postaje Hrčelje Kozina do Kopra zaprta zaradi požara](#) 8.8.16 7:00
- [Spremembe voznih redov v medkrajevnem potniškem prometu od 1. avgusta 2016](#) 3.8.16 16:00
- [Nadomestni prevozi za mednarodne vlake med Mariborom in Wernsdorfu, med 21. in 23. majem](#) 6.5.16 12:00
- [Spremembe voznih redov v medkrajevnem potniškem prometu od 1. maja 2016](#) 29.4.16 20:00

Novice

- [Na Slovenskih železnica predstavili pilotni projekt in testirali dostop do spleta na vlaku](#) 15.1.16 15:00
- [Enostavno in hitro do vozovnice za kombinirani prevoz](#) 3.11.15 12:00
- [Dobrodošli na portalu IJPP](#) 24.8.15 15:01

Več

Slika 75: IJPP (vir: lastni vir, 2016)

4.1.7.4. Zaključki

V nadaljevanju je podanih nekaj ključnih ugotovitev glede pogojev za uporabo javnega potniškega prometa v občini Škofja Loka.

- Ponudbo JPP sestavlja mestni (1 linija), medkrajevni in železniški potniški promet ter cca 10 taksi služb.
- V občini je organiziran tudi šolski prevoz.
- V občini Škofja loka je 1 avtobusna in 1 železniška postaja ter 49 avtobusnih in 1 železniško postajališče.
- Prevoze mestnega in medkrajevnega prevoza opravlja Alpetour d.d..
- Mestni avtobus vozi ob delavnikih od ponedeljka do petka (takti voznih redov na 15 min) ter sobote (takti voznih redov na 30 min).
- Cena mestnega prevoza: enosmerna vozovnica je 0,50 EUR, mesečne je 15 EUR ter letna je 120 EUR, cena medkrajevnega in železniškega prometa pa je odvisna od relacije.
- Uporabnikom je na voljo informacijski portal IJPP z informacijami in načrtovalnikom poti za mestni, medkrajevni in železniški potniški promet.

- Avtobusna postaja je v središču mesta.
- Železniška postaja je za večino občanov slabše dostopna, vendar je povezana z mestnim potniškim prometom.
- Določena naselja nimajo ponudbe JPP oz. imajo samo nekaj odhodov dnevno.
- Neposredno dostopnost (do 500 m) do mestnega prometa ima 58%, do medkrajevnega prometa 87% občanov ter do železniškega prometa 6% občanov Škofje Loke.

4.1.8. Analiza stanja na področju motornega prometa

4.1.8.1. Mnenja javnosti

Analiza intervjujev s strokovno javnostjo in mnenj zainteresirane javnosti na področju osebnega in tovornega prometa prinaša naslednje ključne povzetke o potrebnih ureditvah:

- urediti vse dostope, ne samo glavnih smeri,
- urediti dostope do rekreacijskih površin,
- zgraditi obvoznice,
- omejiti tovorni promet na nekaterih cestah,
- urediti parkirišča; tudi za motorna kolesa in avtodome in
- urediti postajališča oz. čakališča šolskih kombijev in tovornjakov za razkladanje/nakladanje,
- umirjati promet (grbine, krožišča – hkrati problem za gasilska vozila).

4.1.8.2. Tematski ogledi

V nadaljevanju so predstavljeni nekateri primeri ureditev za motorni promet v Škofji Loki na podlagi ogledov na terenu, ki so potekali v septembru in oktobru 2016.

Državna cesta (Poljanska dolina)



Državna cesta (Selška dolina)



Občinska cesta (Breznica)



Prečkanje železniške proge na Trati



Umirjanje prometa



Manj obremenjena lokalna cesta



Parkirišče



Umirjanje prometa na Spodnjem trgu



Umirjanje prometa – prikazovalnik hitrosti



Umirjanje prometa – grbine



Odvijanje prometa - tovorni promet



Odvijanje prometa - krožišče



Odvijanje prometa - zgostitve



Odvijanje prometa – tovorni promet (Trata)



Cona 30 in prepoved za tovorna vozila

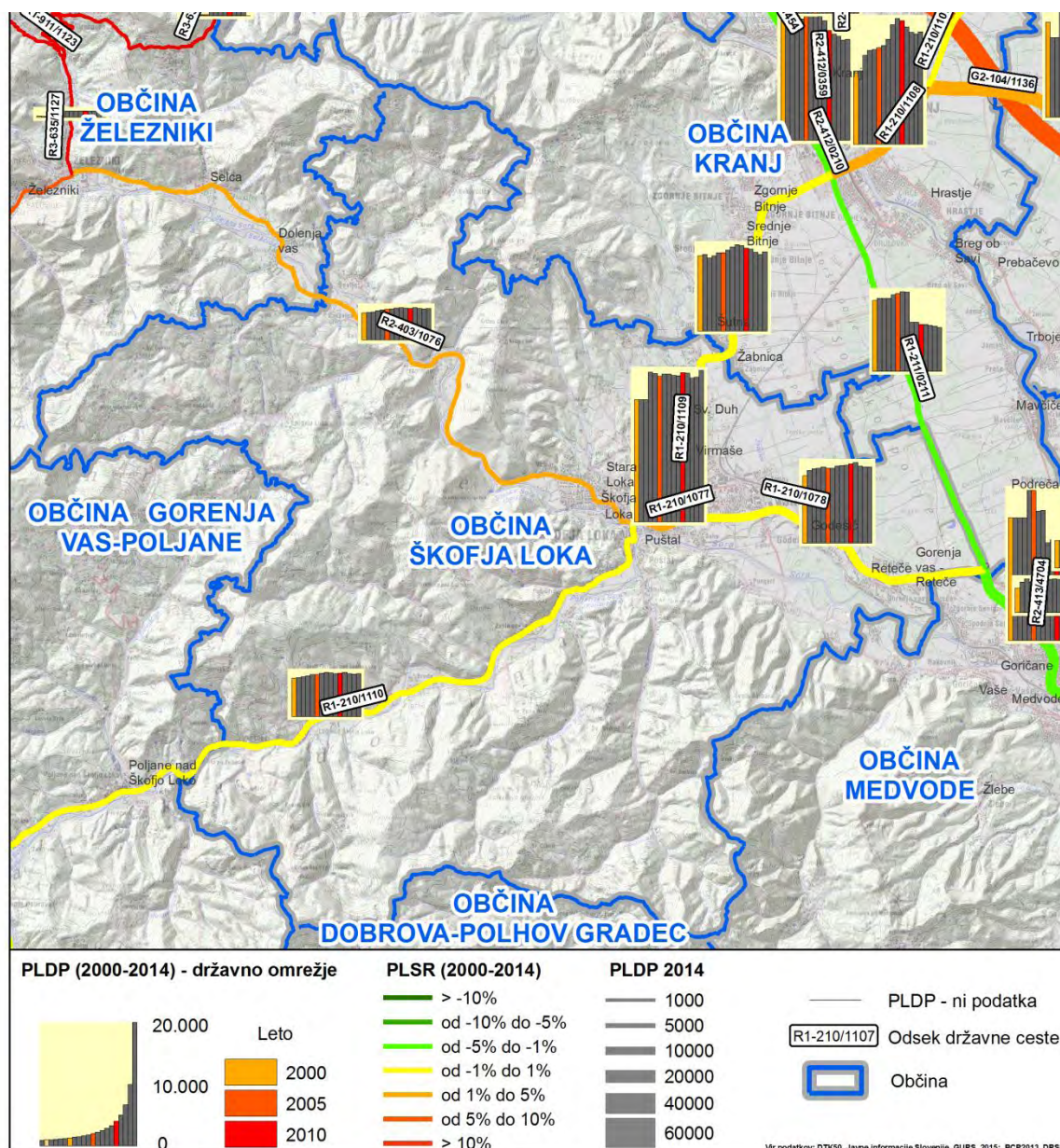


Tunel južne obvoznice



4.1.8.3. Terenske raziskave in analize

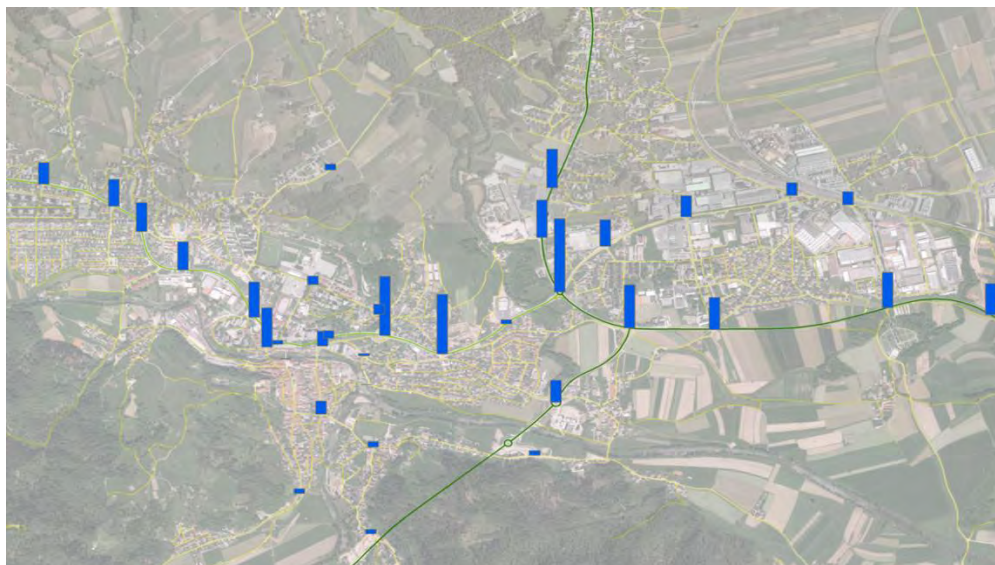
Analiza prometnih obremenitev po letih je izdelana na podlagi avtomatskih števnih mest vplivnega območja občine Škofja Loka. Za posamezne odseke je izračunana povprečna letna stopnja rasti v obdobju 2000 – 2014. Rezultati so prikazani na naslednji sliki.



Slika 76: Prometne obremenitve po letih (vir: lastni vir, 2016)

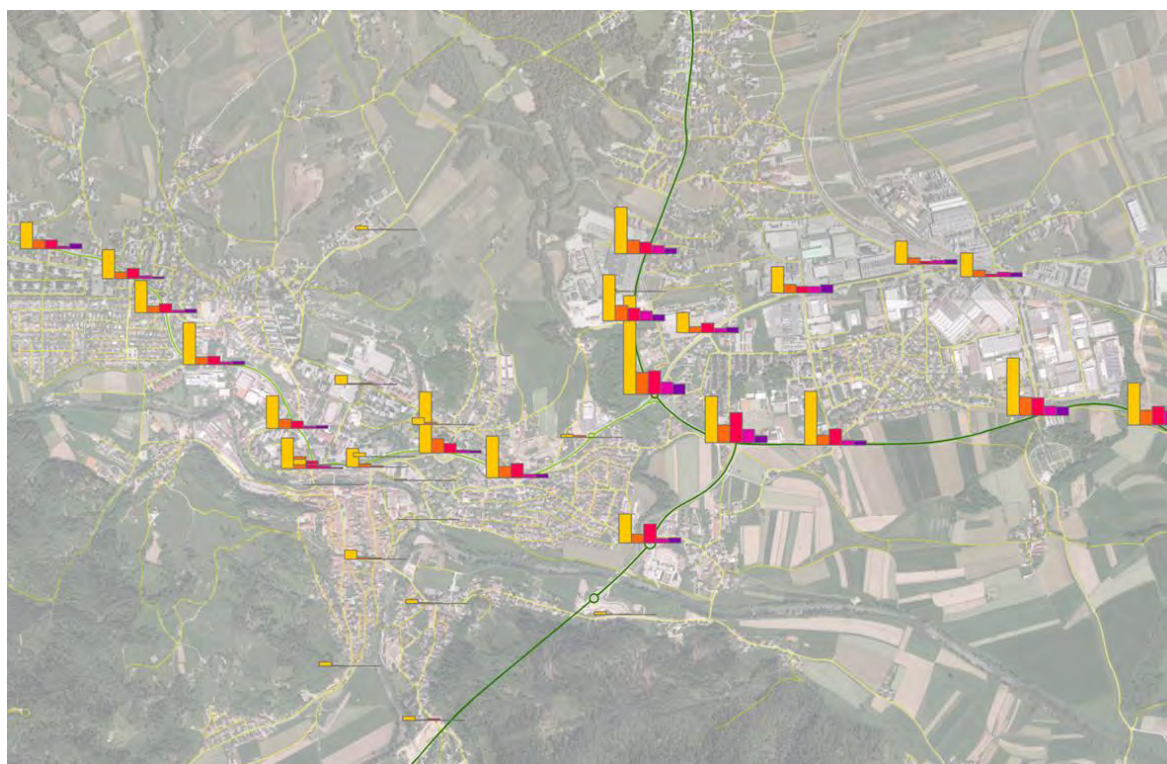
Poleg analiza avtomatskih števnih mest so v analizo vključeni podatki štetja prometa v križiščih in presekih.

Spodnja slika prikazuje rezultate štetja avtomobilov za osebna vozila.



Slika 77: Štetje prometa - osebna vozila (vir: lastni vir, 2016)

Štetje prometna tovornih vozil (lahkih tovornih, srednjih tovornih, težkih tovornih ter tovornih s priklopniki in polpriklopniki) je grafično predstavljeno na spodnji sliki.



Slika 78: Štetje prometa - tovorna vozila (vir: lastni vir, 2016)

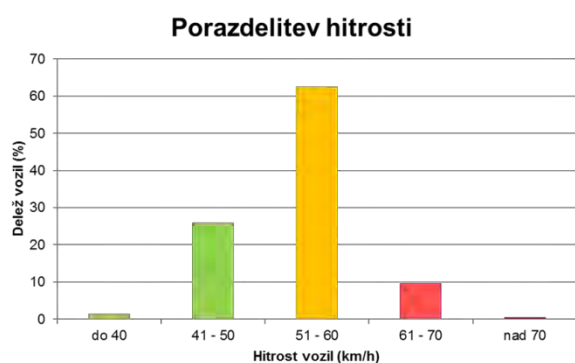
Hitrosti so bile na območju Škofje Loke izmerjene na trinajstih različnih merilnih mestih. Na šestih

merilnih mestih je najvišja dovoljena hitrost omejena na 50 km/h. Na enem merilnem mestu je najvišja dovoljena hitrost omejena na 40 km/h, na ostalih šestih mestih pa na 30 km/h. Devet merilnih mest je lociranih na ožjem območju Škofje Loke, po en merilno mesto pa se nahaja še pri železniški postaji Škofja loka ter v Sv. Duhu, Godešiču in Retečah. Izmerjene hitrosti vozil so razvrščene v pet razredov. Zelena barva na grafu predstavlja hitrosti v okviru omejitev, oranžna in rdeča pa hitrosti, ki so višje od dovoljene.

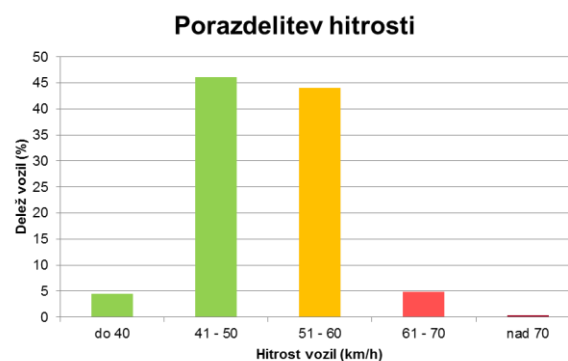
Meritve so bile izvedene na naslednjih lokacijah oz. cestah (slika lokacij je na strani 24):

- 301 (R1-Reteče),
- 302 (R1-Sveti duh),
- 303 (Partizanska cesta),
- 304 (R2-Šolski center ŠL),
- 305 (Cesta talcev),
- 306 (Stara cesta),
- 307 (Poljanska cesta – zač. ŠL),
- 310 (Spodnji Trg),
- 311 (Stara Loka – CSS),
- 312 (Železniška postaja),
- 313 (Poljanska cesta – središče),
- 314 (P pri Tehniku) in
- 315 (R1-Godešič).

301 (R1-Reteče)

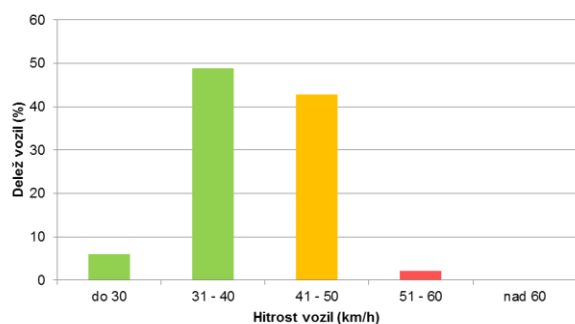


302 (R1-Sveti duh)



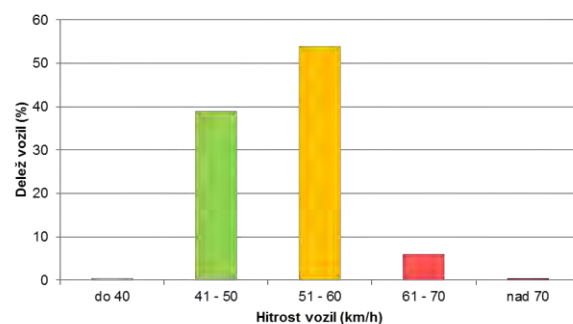
303 (Partizanska cesta)

Porazdelitev hitrosti



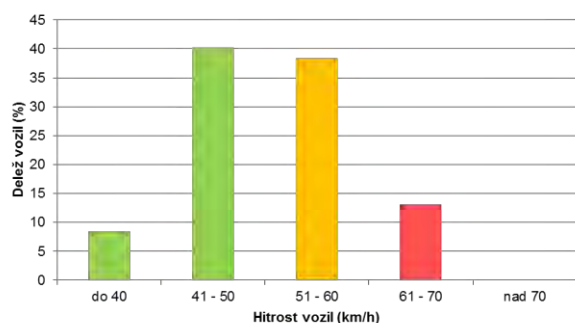
304 (R2-Šolski center ŠL)

Porazdelitev hitrosti



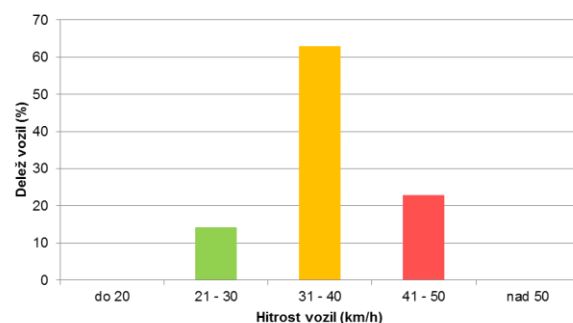
305 (Cesta talcev)

Porazdelitev hitrosti



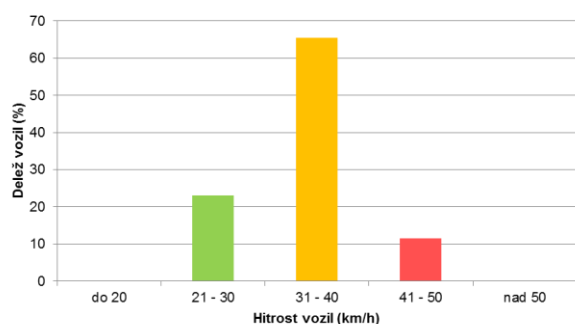
306 (Stara cesta)

Porazdelitev hitrosti



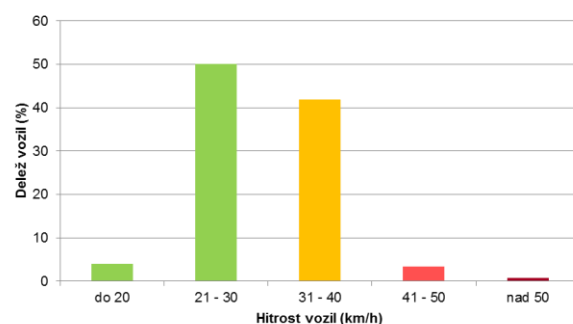
307 (Poljanska cesta – zač. ŠL)

Porazdelitev hitrosti



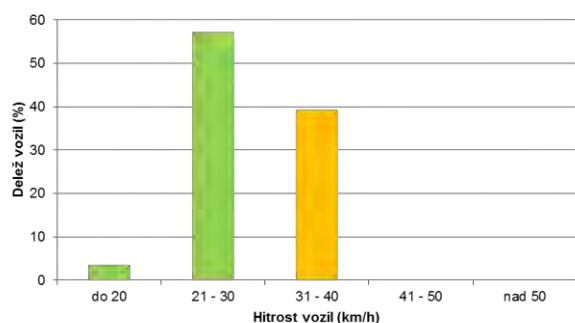
310 (Spodnji Trg)

Porazdelitev hitrosti



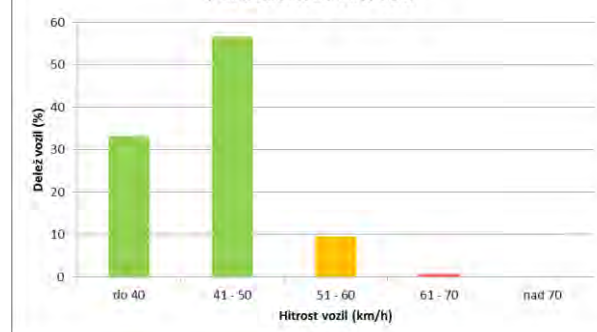
311 (Stara Loka – CSS)

Porazdelitev hitrosti

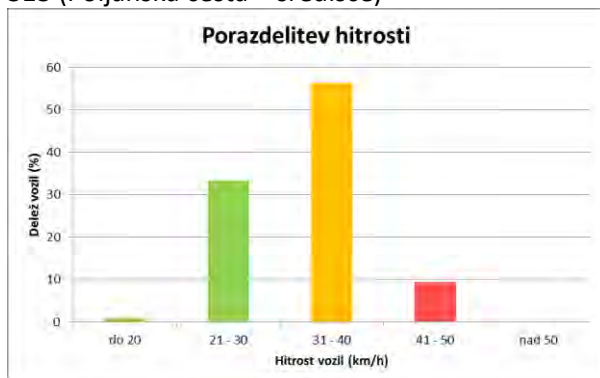


312 (Železniška postaja)

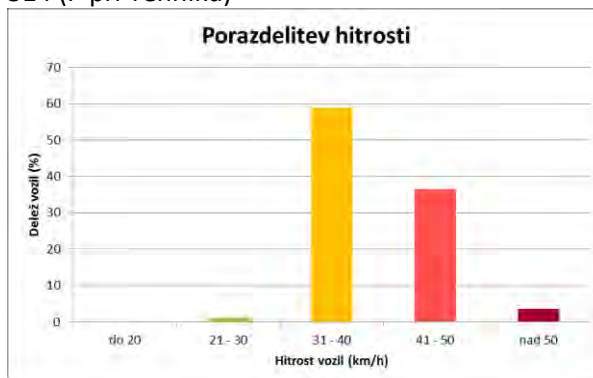
Porazdelitev hitrosti



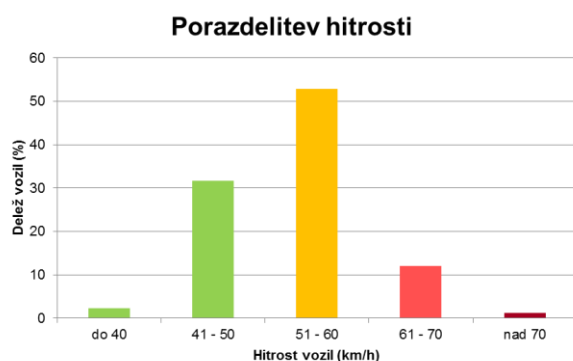
313 (Poljanska cesta – središče)



314 (P pri Tehniku)



315 (R1-Godešič)



4.1.8.4. Zaključki

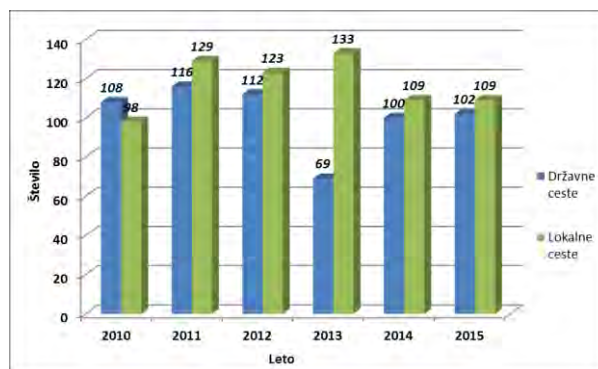
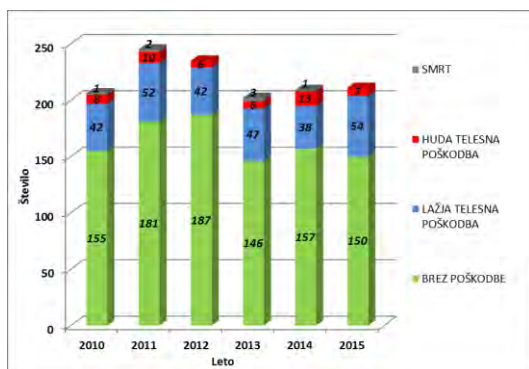
- Za umirjanje prometa je bilo v občini veliko že narejenega (omejitev hitrosti na 30 km/h, grbine, modri pasovi za pešce na cestišču, prikazovalniki hitrosti, ipd.).
- Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je zelo aktiven.
- Prometna kultura voznikov je kljub vse aktivnostim še vedno slaba.
- Z južno obvoznico Škofje Loke je mesto prometno razbremenjen, še vedno pa je bolj obremenjena cesta v mestu R2 (Češnjica – Škofja Loka).
- Med bolj obremenjenimi cestami sta tudi cesti R1 Kranj – Škofja Loka in R1 Škofja Loka – Jeprca.
- Občina Škofja loka ima slabo dostopnost do avtocestnega omrežja.
- V Škofji Loki je veliko tovornih vozil, predvsem na območju obrtne cone Trata.
- Nekaterne ceste so potrebne ureditve.
- Manjka urejen sistem parkirišč, vključno s P+R na obrobju mesta.
- Določene lokalne ceste so še makadamske in so potrebne rekonstrukcije.
- Določena signalizacija je potrebna obnove.

4.1.9. Analiza prometne varnosti

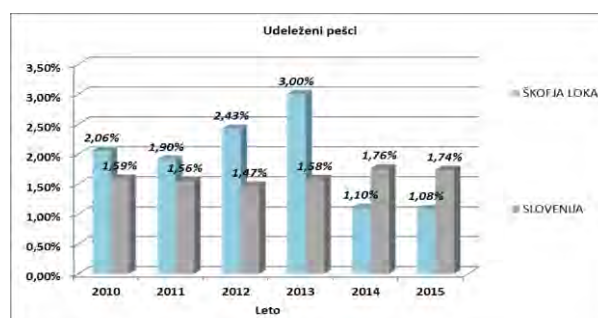
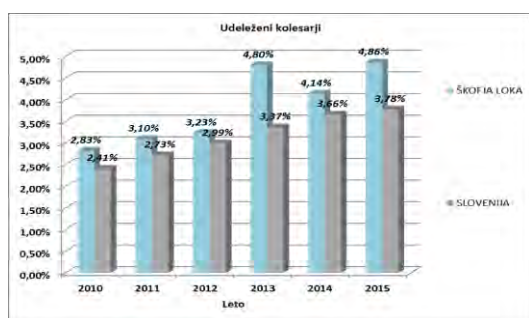
V občini Škofja Loka je bilo število nesreč v preučevanem obdobju 2010-2015 različno. Vsota vseh kategoriziranih nesreč je bila najvišja v letu 2011 (245) in leta 2012 (235), najmanjša pa leta 2013 (202), vendar je bilo v tem letu največ nesreč s smrtnim izidom (3). Po tem letu je zaznati upad smrtnih žrtev, vendar je v zadnjem letu opaziti povečano število lažjih telesnih poškodb, ki je tudi najvišje v preučevanem obdobju (54) (slika 36).

V občini Škofja Loka se je na lokalnih cestah v preučevanem obdobju 2010-2015 zgodilo 94 prometnih nesreč več kot na državnih cestah. Državne ceste so terjale več nesreč leta 2010.

Po primerjavi števila nesreč v katerih so udeleženi kolesarji v občini Škofja Loka z nesrečami kolesarjev po Sloveniji v preučevanem obdobju 2010-2015, lahko vidimo, da je delež nesreč kolesarjev v občini Škofja Loka nadpovprečno. Če primerjamo relativno število nesreč kolesarjev v občini Škofja Loka z nesrečami kolesarjev po celotni Sloveniji, lahko vidimo, da je odstotek nesreč višji v občini Škofja Loka, zlasti v letu 2013 in 2015. Nasprotno se kaže pri analizi nesreč v katerih so udeleženi pešci. Do leta 2013 je delež nesreč z udeleženiimi pešci v občini Škofja Loka v primerjavi s Slovenijo strmo naraščal, po letu 2013 pa strmo upadel in je v zadnjih dveh letih celo boljši kot v povprečju v Sloveniji.

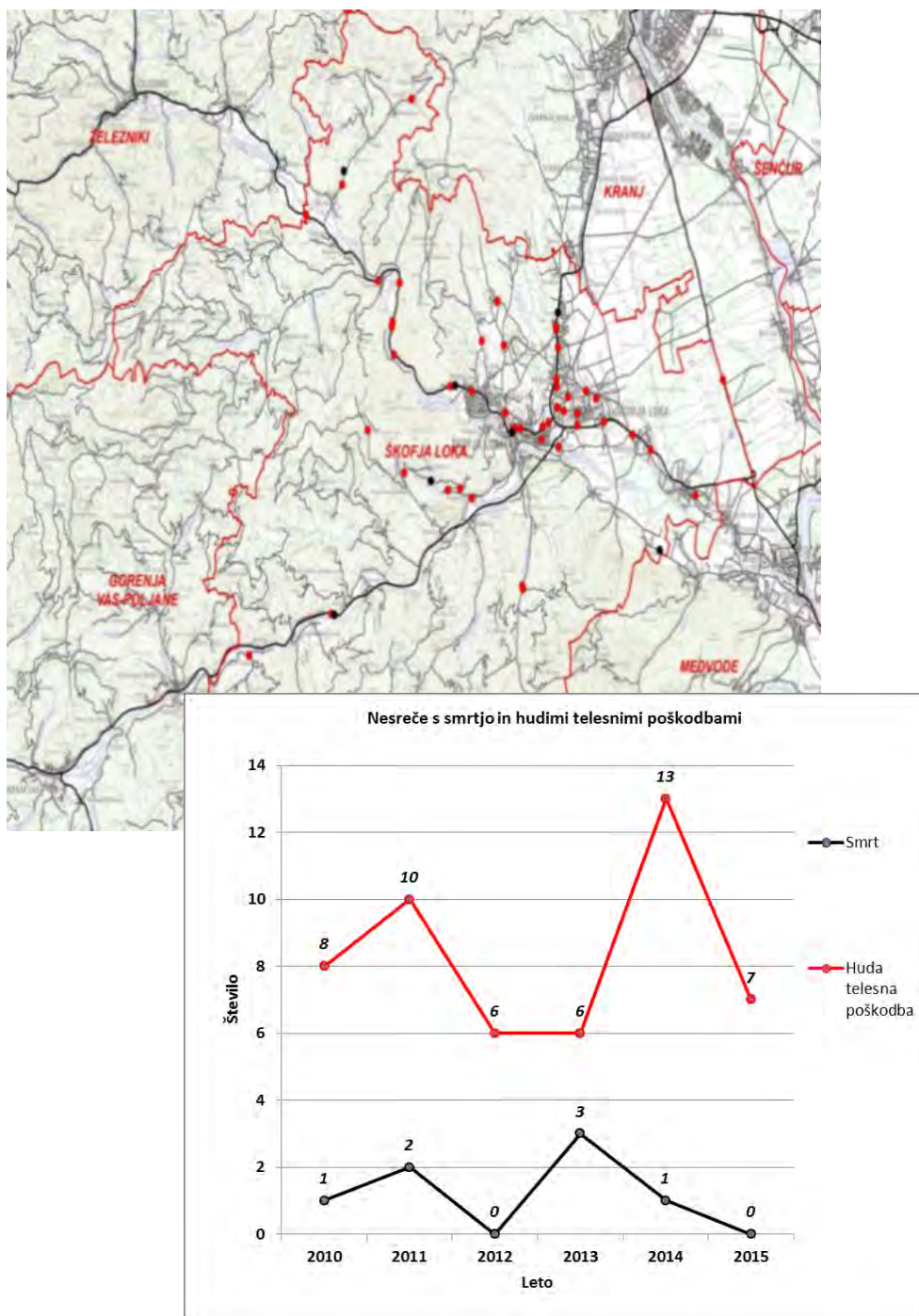


Slika 79: Teža poškodb zaradi prometne nesreče in opredelitev ceste na kateri se je zgodila prometna nesreča (vir: lastni vir, 2016)



Slika 80: Udeležba kolesarjev in pešcev v prometnih nesrečah (vir: lastni vir, 2016)

Na spodnjih slikah lahko vidimo, da se je v občini Škofja Loka, v preučevanem obdobju 2010-2015 največ nesreč s hudo telesno poškodbo zgodilo v okolici centra mesta leta 2014, medtem ko so bile nesreče s smrtnim izidom razpršene po celotni občini. Njihovo število se giblje med 0 in 3 na leto.



Slika 81: Zemljevid prometnih nesreč (vir: lastni vir, 2016)

4.2. Oblikovanje scenarijev

S pomočjo scenarijev nadaljnjega razvoja na področju prometa v občini Škofja Loka bolje razumemo možne učinke različnih ukrepov Strategije. Scenariji prikažejo različna prihodnja stanja in tako omogočajo vpogled v posledice sedanjih trendov, ukrepov v izvajanju in ukrepov, za katere se šele odločamo.

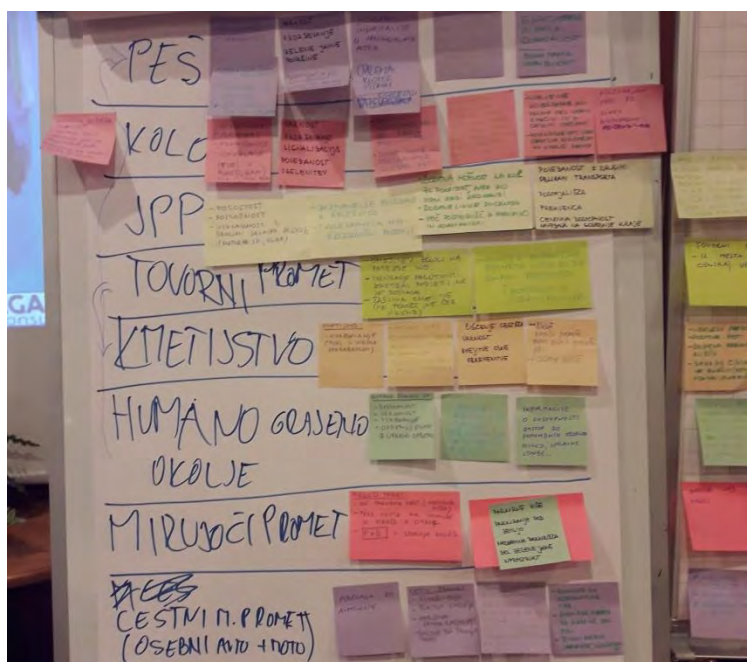
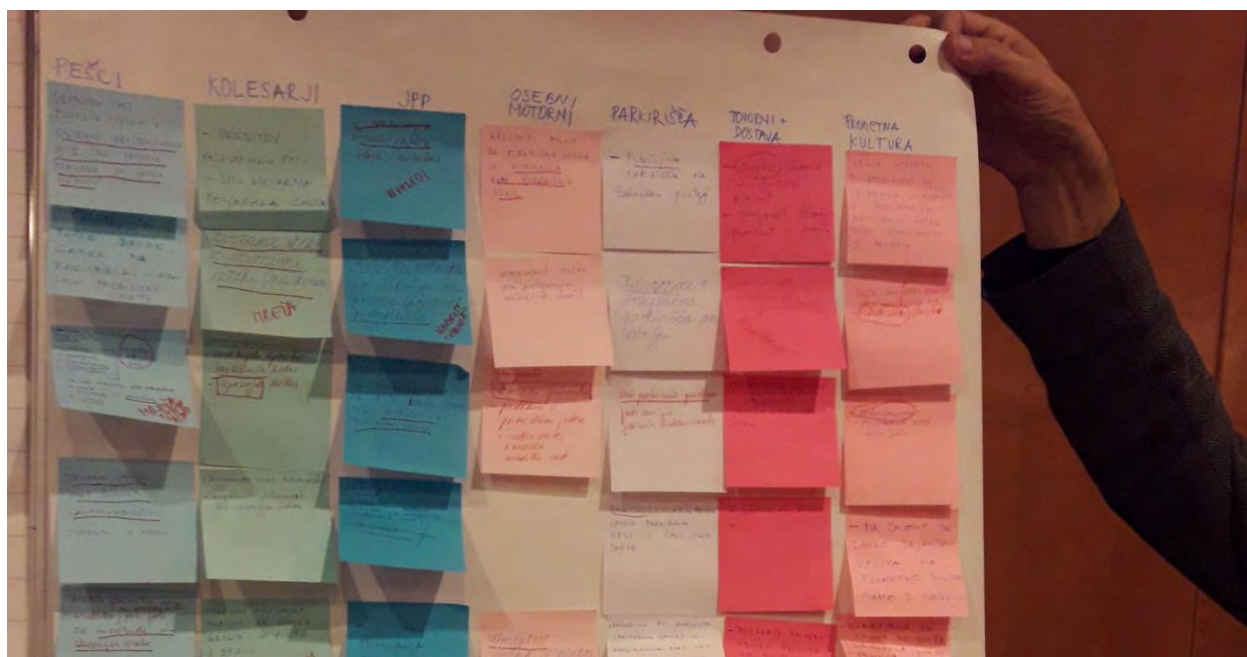
En scenarij opisuje razvoj dogodkov, če se izvaja samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe. Alternativni scenariji pa opišejo razvoj dogodkov, ki bi sledil iz izbire drugačnih politik in ukrepov.

Osnovni scenarij razvoja na področju prometa v občini Škofja Loka po trenutno veljavnih ukrepih (po občinskih planih), ki sledi izdelani Strategiji razvoja občine Škofja Loka 2025+, je že celostno in trajnostno naravnano, s cilji:

- izboljšati dostopnost Škofje Loke do glavnih prometnic
- zmanjševati motorni promet v občini
- v ospredje postaviti pešce in kolesarje
- večja uporaba javnih prevoznih sredstev
- večja prometna varnost.

Za namen oblikovanja morebitnih alternativnih scenarijev na področju prometa v občini Škofja Loka je dne 26.10.2016 na lokaciji UE Škofja Loka potekala delavnica s člani projektnega sveta. Udeleženci delavnice so se razdelili v dve skupini. Vsaka skupina je opredelila ključna področja obravnave CPS (kolesarji, pešci, osebni motorni promet, itd.), vsak član pa je za vsako področje na posebnem listku navedel cilje ureditve posameznega področja. Mnenja so bila najprej pregledana in združena znotraj vsake skupine in nato še skupaj.





Ugotovljeno je bilo, da so mnenja udeležencev delavnice podobna in, da iz delavnice izhaja en scenarij razvoja na področju prometa v občini Škofja Loka, to je **Scenarij razvoja trajnostne mobilnosti v občini Škofja Loka**. Ta scenarij je skladen tako z rezultati analize stanja (ankete, intervjuji, mnenja občanov, terenske raziskave, statistični podatki) kot z osnovnim scenarijem **Scenarij strategije razvoja občine Škofja Loka 2025+**, s tem, da ga nadgrajuje, in sicer predvsem z večjim poudarkom na mehkih ukrepih, boljšem informiranju za vse uporabnike, prilagojenosti vsem uporabnikom, multimodalnosti in drugim.

SCENARIJ RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI ŠKOFJA LOKA

Prometna kultura in ozaveščanje

- **Izobraževanje** vseh starostnih skupin, predvsem že najmlajših oseb (v vrtcih, šolah), preventivne akcije, dogodki, prireditve, spodbude s strani delodajalcev in medijev.
- Nadaljnje sistemsko delo lokalnega Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in **ozaveščanje** vseh udeležencev v prometu za čim boljše **prometno kulturo** (večjo strpnost pri interakciji pešcev, kolesarjev, voznikov in drugih deležnikov v prometu).
- 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).
- Večja **informiranost** o alternativnih načinih potovanj – **multimodalnost** (vse prometne informacije na enem mestu) in pozitivnih učinkih spremembe potovalnih navad v smeri manjše uporabe avtomobila.

Cestno omrežje (osebni in tovorni promet)

- Spodbuja se rabo nemotoriziranega prometa (kolesarstvo, hoja) ter uporabo JPP (avtobusni, železniški), organizirane prevoze na delo, večjo zasedenost vozil, multimodalnost in posledično manjšo uporabo oz. manjši promet osebnih avtomobilov (**podrejena vloga avta**, predvsem v centru).
- Za boljše povezavo in razbremenitev prometa skozi naselja (predvsem s preusmeritvijo tranzitnega prometa) se predvidi **obvozne in povezovalne ceste**.
- **Ureja in vzdržuje se omrežje** državnih, občinskih in lokalnih **cest** ter javnih poti.
- Predvsem lokalne ceste se uredi v primeren cestni profil s koridorji za pešce in kolesarje (vključno z osvetlitvijo) - na prometnicah se **povečuje vloga pešcev in kolesarjev**.
- V mestu in naseljih se **promet umirja s prometno-varnostnimi ukrepi** za večjo varnost ranljivejših skupin v cestnem prometu (ustrezne prostorske ureditve, zoženja, sredinski otoki, območja omejene hitrosti, umirjenega prometa, hitrostne grbine, optične zavore, denivelirani prehodi, prikazovalniki hitrosti, semaforizacija, prilagojena pešcem in kolesarjem ipd.).
- Spodbuja se **zelene tehnologije za motorni promet** in uvede polnilne postaje za vozila na alternativne vire (elektrika, plin).
- **Mirujoči promet:**
 - se uredi s sistemom parkirišč in režimi parkiranja (tudi z deljenjem parkirnih površin oz. souporabo na zasebnih parkiriščih), objavo sheme mirujočega prometa in informacijami o zasedenosti parkirišč ter možnostih brezplačnega parkiranja (spletni portal, aplikacije);
 - na obrobju mesta oz. na primernih lokacijah se uredi parkirna mesta z multimodalnimi točkami (P+R, car sharing, car pooling, sistem za izposajo koles);
 - problematiko parkiranja v naseljih se rešuje z izgradnjo več manjših nivojskih parkirišč, ki so del kakovostnega odprtega javnega prostora v celotni strukturi mesta in garažnih hiš (podzemnih – sprostitev površin);
 - uredijo se parkirna mesta za invalide, starše z otroki, avtodome, motorje in taksi

postajališča;

- o parkirišča se ustrezno uredi, zaščiti in opremi (urbana oprema, WC).

- **Tovorni promet:**

- o se zmanjša oz. umakne iz mestnega središča, uvede se koridorje za vodenje tovornega prometa;
- o se omeji na potrebe industrije v Škofji Loki (podjetja se seli iz naselij v industrijske cone) in časovno omeji;
- o se preusmeri s cest na železnico;
- o uredi se dostavo v občutljiva območja, npr. staro mesto jedro (urnik dostave, primerna oblika prevoza: manjša vozila, okolju prijaznejša vozila);
- o uredi se ustrezno opremljena javna parkirišča za tovorni promet (ustrezne površine, sanitarije, tuš).

Javni potniški promet (avtobusni in železniški promet)

- Celostno se poveže, nadgradi in posodobi **javni mestni in primestni promet** (sofinanciranje, sinhronizirajo se vozni redi, uvede nove linije ter prilagodi frekvence prevozov in velikost vozil potrebam občanov, posodablja se vozila na okolju prijaznejše energetske vire).
- Uvaja se **alternativne oblike prevoza** za manj poseljena območja (prevozi na klic) in po naseljih (npr. manjše električno vozilo ('Kavalir') po mestnem središču, na grad, ipd.; fleksibilni načini prevoza: sošofer, Uber, ipd.).
- Uredi se ustrezno **progovno kapaciteto** gorenjske proge (drugi tir) in uredi **taktne vozne rede**.
- **Infrastrukturo** (postaje in postajališča, vozila, oprema) se ustrezno vzdržuje.
- Uredijo se **prestopne točke** med različnimi načini prevoza potnikov (P+R s kolesarnicami, sistem za izposajo koles, prevoz koles, ipd.).
- **Vozni park JPP** se prilagodi potrebam invalidov oz. gibalno oviranim (nizkopodna vozila, ozvočenje).
- Uredi se udobna, varna in vsem uporabnikom (predvsem gibalno oviranim) dostopna **postajališča JPP** z ustreznim **sistemom obveščanja** (prilagojenim vsem uporabnikom, tudi slepim in gluhi):
 - o uredi se železniška postaja in postajališče, vključno z mirujočim prometom
 - o uredi se območje avtobusne postaje in širi mrežo avtobusnih postajališč.
- Izboljša se **informiranje občanov o ponudbi JPP** (spletni portal, karte) in promocija JPP (predstavitve šolam ter staršem otrok, zaposlenim, ipd.).

Kolesarske in peš površine (kolesarski in peš promet)

- Zagotovi se **enotno, neprekinjeno in celostno urejenost in označenost (vodenje)** peš in kolesarskih površin znotraj mesta in naselij.
- Izgradi oz. nadgradi se **sistem kolesarske mreže** proti Poljanski in Selški dolini ter proti Kranju in Medvodam oz. Ljubljani.
- Za varnejše in hitrejšo prečkanje prometnejših cest se izvede tudi **izvennivojska križanja** (podvozi, nadvozi, podhodi, nadhodi).

- Izboljša se **varnost** peš površin in dostopa, predvsem šolskih poti in poti do javnih objektov v naseljih (prilagoditev semaforjev, ureditev prehodov, odprava nepotrebnih križanj peš in kolesarskega prometa na pločnikih).
- Kolesarske in peš površine se ustrezno **vzdržuje**.
- Uredi se **dostopnost peš in kolesarskih površin** za vse uporabnike, tudi gibalno ovirane (ureditev robnikov, pločnikov, prehodov, stopnišč, klančin za prevoz z vozički (invalidi, starejši, starši z otroki)).
- Vzpostavi se **sistem kolesarskih mest** (parkirišča/kolesarnice, multimodalne točke) in **izposoje koles**; izposoja tudi e-koles).
- Peš in kolesarske površine se **ozeleni in urbano opremi** (klopce, pitniki, koši za smeti, WC, ipd.): vizualna privlačnost odprtega javnega prostora, zveznost poti in njihova varnost).
- Izboljša se **informiranje** o peš oz. sprehajalnih in kolesarskih površinah (spletni portal, karte, brošure turističnih agencij); tudi za slepe in slabovidne, invalide na vozičkih ter ostale.
- Izboljša se **privlačnost in kakovost urbanega dela Škofje Loke** za bivanje in obiskovanje (posebne cone za pešce – pešcone, urbana oprema, humano grajeno okolje, ipd.).

5. PRILOGE

- Priloga 1: Tehnične specifikacije
- Priloga 2: Komunikacijski načrt
- Priloga 3: Rezultati prometnega modela
- 3.1: Prometne obremenitve
 - 3.2: Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa
 - 3.3: Karte hrupa

PRILOGA 1: *Tehnične specifikacije*



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBRAZEC št. 18

TEHNIČNE SPECIFIKACIJE

Za projekt: CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠKOFJA LOKA

Projektna naloga

Projektna naloga za izdelavo celostne prometne strategije Občine Škofja Loka je usklajena

- z javnim razpisom Ministrstva za infrastrukturo – Javni razpis za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije« v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in prometna omrežja, prednostna naložba št. 4.4.: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, specifični cilj: Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih (http://www.mzi.gov.si/si/javne_objave/javni_razpisi/) in njegovimi Minimalnimi standardi za izdelavo »Celostne prometne strategije« ter izhaja iz Smernic za pripravo Celostne prometne strategije: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012, objavljenih na spletni strani: (<http://www.trajnostnamobilnost.si/en-gb/aktivnosti/publikacije.aspx>).

Občina Škofja Loka ima izdelan tudi Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) Celostna prometna ureditev Občine Škofja Loka, november 2015, katerega vsebina je v skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/2010).

1. ZAGON PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Prvi korak priprave Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) predstavlja vzpostavitev formalnega okvirja. Po podpisu pogodbe bo imenovan projektni svet, v kateri bodo poleg projektne skupine lahko imenovani predstavniki občine in predstavniki zainteresirane javnosti iz občine za celoto oziroma za posamezno fazo izdelave CPS (npr. predstavniki policije, vzgojno-izobraževalnih ustanov, domov za starejše občane, taksi služb, javnih prevoznikov v potniškem prometu, gospodarstva, zdravstvenih ustanov, civilne družbe ipd.).

KORAKI

1.1. Imenovanje projektnega sveta

1.2. Predstavitev projekta na Občinskem svetu Občine Škofja Loka (po potrebi)

ČASOVNI OKVIRI

Trajanje faze: 1 mesec.

REZULTATI

Vzpostavljen projektni svet.



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Priprava gradiv in predstavitve Občinskemu svetu Občine Škofja Loka.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI OBČINE ŠKOFJA LOKA

Imenovanje projektnega sveta

Predstavitev projekta CPS Občinskemu svetu Občine Škofja Loka.

2. VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Vključevanje javnosti v vseh ključnih korakih in aktivnostih priprave CPS bo moralo biti stalno saj se samo na ta način lahko sooči z vsemi zahtevami vseh ključnih deležnikov. Tako bo CPS pridobila na legitimnosti in kakovosti. Vključevanje javnosti bo omogočalo razvojno, pa tudi stroškovno učinkovitejši načrt. Za namen vključevanja javnosti bo potreben poseben načrt, ki bo predvidel različne tehnike in oblike sodelovanja z oblastmi, zasebnimi podjetji, organizacijami civilne družbe ali vsemi skupaj.

AKTIVNOSTI

- Mesečni sestanki med občino in izdelovalcem;
- Najmanj 10 intervjujev;
- Medijsko sporočilo v vsaki ključni fazi projekta (vsaj 3);
- 1 zloženka za občane (zloženka se pripravi v sodelovanju z naročnikom (oblika, vsebina ter termin izdaje); poleg tiskovin mora biti oddan tudi zapis v elektronski obliki na CD/DVD/USB flash disku primeren za objavo na spletu; izdelana mora biti oddana tudi kot PDF v polni kvaliteti, ustrezni za njen ponatis; zloženka je pripravljena vsaj na formatu A4, barvni obojestranski tisk, v nakladi 300 izvodov)
- 1 anketa za splošno javnost oziroma občane na podlagi reprezentativnega vzorca z nagrado (vsaj 1 nagrada za občane, ki bodo preko ankete sodelovali v procesu vključevanja javnosti in bodo preko žreba vključeni v proces izbire nagrajenca - nagrada v vrednosti do 200 EUR) – najmanjši reprezentativni vzorec je 100 prebivalcev občine Škofja Loka;
- 2 poročili o vključevanju javnosti;
- Vsaj 1 prireditev na prostem (občina in izvajalec se glede na oceno učinkov odločita, v kateri fazi bosta izvedli prireditev), obvezno v okviru Evropskega tedna mobilnosti.

ČASOVNI OKVIRI

Aktivnosti vključevanja javnosti potekajo vzporedno z vsemi ostalimi aktivnostmi skozi celoten čas priprave CPS.

REZULTATI

Načrt vključevanja javnosti.

2 poročili o vključevanju javnosti.



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Priprava Načrta vključevanja javnosti.

Izvajanje predvidenih aktivnosti.

Izdelava poročila.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI OBČINE ŠKOFJA LOKA

Sodelovanje pri pripravi Načrta vključevanja javnosti.

Izvajanje predvidenih aktivnosti.

3. ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE MOŽNIH SCENARIJEV

Naslednji korak pri pripravi CPS je sestavljen iz treh aktivnosti:

- Najprej je potrebno pripraviti sistematičen pregled obstoječih načrtov in strategij, vezanih na CPS;
- Nato je potrebno analizirati stanje na področju prometa z izvedbo štetja prometa in izdelavo analize oziroma štiristopenjskega prometnega modela za povprečni letni dnevni promet za bazno leto 2016 in projekcijo za 20 let (pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza, tovornega prometa, motornih vozil) v občini Škofja Loka, da se dobi izhodiščno stanje, glede na katero se ocenjuje napredek;
- Sledi razvoj scenarijev, s katerimi se preuči in ponazori vplive, ki bi jih prejete strategije in ukrepi lahko imeli v prihodnosti.

Upoštevati je potrebno novo cestno infrastrukturo v kontekstu OPN in razvojnih projektov.

Izdelava štiristopenjskega prometnega modela mora temeljiti na:

- izračunu generacije potovanj na osnovi anket razkrite preference (ankete po gospodinjstvih je potrebno izvesti v okviru CPS) in socioekonomskih podatkov (število prebivalcev, delovnih mest)
- distribuciji potovanj na osnovi socioekonomskih podatkov (število prebivalcev, delovnih mest) in rabe površin (delovna mesta po sektorjih, trgovske površine, površine za prosti namen,...)
- izbiri prometnega sredstva (osebni avto, javni promet, kolo, peš)
- obremenjevanju omrežja za vsa prometna sredstva,
- obremenitev površin z modelom emisij hrupa in izpušnih plinov zaradi prometa.

Prometni model mora biti izdelan v enoti povprečni delovni dan, z možnostjo kasnejšega izračuna merodajnih konic. Prometni model mora biti na osebni in javni promet validiran v skladu z mednarodnimi priporočili. Izvajalec bo v sklopu izvedbe tudi izvedel izobraževanje zaposlenih na občinski upravi za uporabo rezultatov modela, ki bo dostavljen v elektronski obliki, na elektronskem mediju, v programu, z možnostjo poseganja v cestno mrežo.

KORAKI

3.1. Popis obstoječih načrtov in strategij

Opredelitev in analiza ključnih dokumentov, postopkov in strategij, pomembnih za CPS. Določitev virov koristnih informacij.

3.2. Analiza stanja



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Izvedba štiristopenjskega prometnega modela za povprečni letni dnevni promet za bazno leto 2016 in projekcijo za 20 let (pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza, tovornega prometa, motornih vozil) v občini Škofja Loka.
- Izvedba obremenitve površin z modelom emisij hrupa in izpušnih plinov zaradi prometa.
- Izdelava celovite analize trenutnega stanja na področju mobilnosti v občini, izpostavitve ključnih mobilnostnih problemov ter določitev podatkovnih vrzeli.
- Izvedba štetja prometa v 30 križiščih in 10 presekih v občini.
- Analiza meritev hitrosti na 10 lokacijah.
- Spletna anketa + navadna anketa potovalnih navad z nagrado (v vrednosti do 1.000 EUR – npr. električno zloziljivo kolo).

3.3. Oblikovanje scenarijev

Priprava scenarijev kot podlage za razpravo o možnih strategijah razvoja mobilnosti v prihodnosti. Osveščanje in spodbujanje razprave v javnosti.

AKTIVNOSTI

- Najmanj 4 tematski ogledi stanja na terenu (pogoji za hojo s poudarkom na gibalno oviranih osebah, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa, uporabo osebnega avtomobila).
- 2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo.
- 2 delavnici z odgovornimi za promet in sorodne sektorje na občini.
- Vsaj 10 intervjujev z relevantnimi deležniki.
- 1 medijsko sporočilo o rezultatih analize.
- Vsaj 2 sestanka med občino in izdelovalcem na temo stanja.

ČASOVNI OKVIRI

Trajanje sklopa: 4 meseci.

REZULTATI

Analiza stanja mobilnosti v občini.

Predlog scenarijev razvoja mobilnosti.

Poročilo o opravljenih aktivnostih.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Izdelava štiristopenjskega prometnega modela

Izdelava analize stanja mobilnosti v občini.

Vodenje procesa, izdelava scenarijev razvoja mobilnosti s projektnim svetom.

Izdelava dveh poročil.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI OBČINE ŠKOFJA LOKA

Aktivno sodelovanje projektnega sveta pri oblikovanju scenarijev razvoja mobilnosti.



4. OPREDELITEV VIZIJE, CILJEV IN CILJNIH VREDNOSTI

V naslednjem koraku je potrebno najprej izdelati splošno vizijo občine, ki naj nagovarja tako mobilnost kot tudi razvoj drugih sektorjev. To posplošeno predstavo je potrebno v naslednjem koraku natančneje opredeliti z opisom konkretnih ciljev, ki naj pokažejo, kakšne spremembe želi občina na področju mobilnosti. V zadnjem koraku je potrebno zagotoviti merljivost sprememb z opredelitvijo omejenega števila kazalnikov in njihovih ciljnih vrednosti.

KORAKI

4.1. Vizija razvoja občine

Oblikovanje skupne dolgoročne vizije razvoja prometa in mobilnosti z vključevanjem širše javnosti. Kvantificiran opis zelenega stanja v prihodnosti.

4.2. Opredelitev ciljev

Opredelitev jasnih in merljivih ciljev, ki usmerjajo oziroma dajejo prednost posameznim aktivnostim. Vsebinska in časovna definicija zelenega napredka na temelju skupne vizije.

4.3. Kazalniki rezultatov

Opredelitev niza merljivih, bistvenih in realnih kazalnikov, s katerimi je mogoče usmerjati napredek proti zastavljenim ciljem in ocenjevati učinkovitost in uspešnost sprejetih ukrepov.

AKTIVNOSTI

- 2 sestanka med občino in izdelovalcem.
- 1 javna razprava.
- 1 delavnica.
- 1 medijsko sporočilo.
- 1 vprašalnik za ključno zainteresirano javnost.
- 1 razstava o izdelani viziji, ki se predstavi prebivalcem občine.
- 2 poročili.

ČASOVNI OKVIR

Trajanje sklopa: 2 meseca.

REZULTATI

Splošna vizija razvoja občine.

Opredeljeni cilji in ciljne vrednosti na področju mobilnosti.

Poročilo o opravljenih aktivnostih.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Izdelava predloga splošne vizije razvoja občine.

Izdelava predlogov ciljev in ciljnih vrednosti na področju mobilnosti.



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Izdelava dveh poročil.

Izvedba vseh aktivnosti.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI OBČINE ŠKOFJA LOKA

Aktivno sodelovanje projektnega sveta pri oblikovanju splošne vizije razvoja ter ciljev in ciljnih vrednosti na področju mobilnosti.

5. IZBIRA UKREPOV IN PRIPRAVA AKCIJSKO-PRORAČUNSKEGA NAČRTA

CPS bo temeljil na širokem naboru ukrepov, ki vsak zase zahtevajo različne finančne vire ter imajo različen časovni potek. Za zagotavljanje uspešnosti in učinkovitosti, pa tudi izvedljivosti v praksi, je potrebna natančna časovna in finančna opredelitev načrtovanih ukrepov. Oblikovanje akcijsko-proračunskega načrta, kot enega pomembnejših delov CPS, pomeni razčlenitev vseh aktivnosti, določitev prednostnih nalog in časovnega zaporedja ter njihovih finančnih zahtev. Akcijsko-proračunski načrt je tudi orodje za zagotavljanje preglednosti, ki je nujno potrebna za oceno uspešnosti rezultatov. Pričakuje se izdelavo izvedenih ukrepov in elaboratov za eno pilotno območje (predvidoma širše območje starega mestnega jedra).

KORAKI

Trajanje sklopa: 3 mesece

AKTIVNOSTI

- Vsaj 1 sestanek med občino in izdelovalcem.
- 1 javna razprava.
- 10 intervjujev z relevantnimi deležniki.
- 2 poročili.

REZULTATI

Akcijsko-proračunski načrt CPS.

Izdelava izvedbenih ukrepov in elaboratov za eno pilotno območje.

Dve poročili o opravljenih aktivnostih.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Izdelava predloga Akcijsko-proračunskega načrta.

Izdelava dveh poročil.

Izvedba vseh aktivnosti.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI OBČINE ŠKOFJA LOKA

Aktivno sodelovanje projektnega sveta pri oblikovanju Akcijsko-proračunskega načrta CPS.



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

6. NAČRTOVANJE IZVAJANJA IN DODELITEV PRISTOJNOSTI IN VIROV

Po izdelavi in potrditvi Akcijsko-proračunskega načrta je potrebno zagotoviti odgovornost akterjev ter pravočasno razpoložljivost virov. Korak povezuje vse odgovorne akterje z nalogami in viri, ki so opredeljeni v akcijsko-proračunskem načrtu, ter tako jasno opredeli njihove dolžnosti. V okviru koraka se predvidi tudi aktivnosti za zagotavljanje in izvajanje akcijsko-proračunskega načrta.

AKTIVNOSTI

- 2 sestanka med občino in izdelovalcem.
- 2 delavnici s ključno zainteresirano javnostjo.
- 2 poročili.

ČASOVNI OKVIR

Trajanje sklopa: 1 mesec

REZULTATI

Opredeljene pristojnosti in viri za izvajanje Akcijsko-proračunskega načrta

Poročilo o opravljenih aktivnostih.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Vodenje procesa opredeljevanja pristojnosti in virov za izvajanje Akcijsko-proračunskega načrta.

Izdelava dveh poročil.

Izvedba vseh aktivnosti.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI OBČNE ŠKOFJA LOKA

Določanje pristojnosti in virov za izvajanje Akcijsko-proračunskega načrta.

7. VZPOSTAVITEV NADZORA, SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Zadnji korak opredeljuje mehanizme za ocenjevanje uspešnosti priprave in izvajanja CPS. Sistem spremljanja in vrednotenja CPS spremlja izpeljavo posameznih korakov priprave kot tudi skrbi za merjenje rezultatov posameznih ukrepov. Zato se v tem ukrepu nastavlja dolgoročni sistem monitoringa CPS. Ugotovitve monitoringa se morajo redno vračati v postopek, bodisi z namenom izboljšanja postopka načrtovanja oziroma izvajanja ali ponovne presoje že sprejetih ukrepov.

AKTIVNOSTI

1 sestanek med občino in izdelovalcem.

ČASOVNI OKVIR

Trajanje sklopa: 1 mesec (vzporedno z aktivnostmi Načrtovanje izvajanja in dodelitev pristojnosti in virov)



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

REZULTATI

Vzpostavljen sistem spremljanja in ocenjevanja uspešnosti priprave in izvajanja CPS

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Izdelava sistema spremljanja in ocenjevanja uspešnosti priprave in izvajanja CPS.

NALOGE OBČINE ŠKOFJA LOKA

Potrditve sistema spremljanja in ocenjevanja uspešnosti priprave in izvajanja CPS.

8. SPREJEM CPS

Strategijo morajo legitimirati tudi izvoljeni občinski svetniki, zato je potrebno zagotoviti zadostno politično podporo in pozneje še sprejetje dokumenta v občinskem svetu. S tem ključnim korakom občinski svet CPS formalizira in prevzame odgovornost zanj, hkrati se znotraj občine zagotovi soglasje o okvirih izvajanja ukrepov.

AKTIVNOSTI

- 1 medijsko sporočilo
- 1 predstavitev CPS na seji občinskega sveta
- 1 celostna prometna strategija občine, pripravljena v obliki publikacije in natisnjena v nakladi 200 izvodov (uporabljeno slikovno gradivo v publikaciji naj bo pretežno iz občine Škofja Loka).

Po sprejemu CPS na občinskem svetu pa so predvidene še naslednje aktivnosti:

- 1 medijsko sporočilo
- objava CPS na spletni strani občine.

ČASOVNI OKVIR

Trajanje sklopa: 1 mesec

REZULTATI

Potrditve CPS na Občinskem svetu Občine Škofja Loka.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Priprava gradiv in predstavitev CPS.

Izvedba vseh aktivnosti.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI OBČINE ŠKOFJA LOKA

Vodenje postopka sprejema CPS.



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

9. PROMOCIJA IN SPLOŠNO

Aktivnost za promocijo in obveščanje javnosti glede CPS potekajo tekom celotnega procesa, s poudarkom, da je navedeno, da je projekt sofinanciran s sredstvi EU. Izdelovalec mora vse aktivnosti dokumentirati na primeren način (liste prisotnosti, zapisniki sestankov, fotografije dogodkov, originali ali kopije gradiv, kiplingi,...). Iz dokumentacije mora biti razvidno, da so posamezne naloge izvajali tisti člani projektne skupine, katerih reference so bile v ponudbi navedene za posamezna področja.

AKTIVNOSTI

- 1 postavitve panoja za CPS skladno z zahtevami MZI oziroma EU, lokacijo določi naročnik (jumbo pano 3x4).
- Priprava in vzpostavitev spletne strani za CPS na občinski spletni strani, ki se aktualizira z vsakim dogodkom, poročilom ter z izvlečkom za medije v slovenskem in angleškem jeziku.
- Priprava obvestil za medije, prek katerih bo javnost obveščena o finančni pomoči EU (pisna dokumentacija, ki je javnosti na razpolago, kopije objavljenih člankov oziroma zapisov v medijih).
- Seznanitev zaposlenih v občinski upravi in izobraževanje.
- Sodelovanje v sklopu Evropskega tedna mobilnosti in priprava prijave CPS za evropsko nagrado SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans).

Predstavitev v medijih – lokalni tisk (po vsaki fazi in zaključeni delavnici) + 1x v treh nacionalnih medijih sprejem CPS in akcijski plan, 2x kontaktna oddaja na lokalnem radiu, TV.

ČASOVNI OKVIR

Aktivnosti potekajo vzporedno z vsemi ostalimi aktivnostmi skozi celoten čas priprave CPS.

REZULTATI

Generalna obveščenost javnosti

NALOGE IN ODGOVORNOSTI IZDELOVALCA

Izdelava in postavitve panoja.

Priprava vsebina z grafično podobo za spletno stran občine in priprava obvestil za spletno stran.

Priprava obvestil za medije

Priprava prijave za nagrado SUMP (Sustainable Urban Transport Plans na ravni EU)

Izvajanje predvidenih aktivnosti.

Izdelava poročila.

NALOGE IN ODGOVORNOSTI OBČINE ŠKOFJA LOKA

Sodelovanje pri izvajanju predvidenih aktivnosti.

9.1. SPLOŠNO

Vseh dogodkov (sestanki, delavnice, javne razprave, predstavitve, ...) se morajo udeleževati vsaj tisti člani delovne skupine (ali dodatno vključeni strokovnjaki), ki jih tema dogodka zadeva, pri čemer se mora vsak



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

strokovnjak v procesu izvedbe naročila udeležiti vsaj enega do dveh dogodkov. Program vključevanja članov delovne skupine v posamezne dogodke predstavi izvajalec na uvodnem sestanku.

Izdelovalec se v procesu izdelave poveže tudi s sosednjimi občinami. V primeru, da tudi sosednja občina izdeluje CPS, morata biti v medobčinskih povezavah čim bolj usklajeni oziroma se ne smeta izključevati.

Vse predstavitve CPS potrebne za promocijo in za sprejem CPS na Občinskem svetu Občine Škofja Loka (tudi na svetniških skupinah, občinskih odborih, ...) opravi izvajalec. Predstavitve se lahko izvajajo tudi večkrat v času izdelave CPS.

Izvedba prireditve vključuje organizacijo, pridobivanje potrebnih dovoljenj / soglasij, vodenje prireditve, izdelavo in distribucijo promocijskih materialov za izvedbo prireditve (kot plakati, letaki, medijska obvestila, ostala gradiva) in promocijo prireditve, vse stroške in izvedbo prireditve. Izvajalec termin izvedbe in vsebino prireditve predstavi naročniku in le-to dogovori z naročnikom, ob čemer mora upoštevati vse zahteve naročnika.

Vso korespondenco z zunanjimi deležniki (pošiljanje vabil, obvestil za vse dogodke, anket, distribucija zloženk ipd.) opravi izvajalec.

Vsa pomembnejša gradiva (gradiva, ki nimajo značaja delovnih gradiv) in vsa končna besedila morajo biti lektorirana.

CPS mora biti obvezno pripravljena v obliki publikacije in natisnjena v nakladi 200 izvodov (naročniku se poleg tiskane oblike izroči tudi zapis v elektronski obliki na CD/DVD/USB flash disku primernem za objavo na spletu; izdelana publikacija mora biti oddana tudi kot PDF v polni kvaliteti, ustrezni za njen ponatis). Publikacija mora obsegati med 60 in 80 strani, barvni tisk, velikost A4 format).

Vsi ostali dokumenti morajo biti izročeni naročniku v tiskani obliki v zahtevanem številu izvodov in v e-obliki na CD/DVD/USB).

10. EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

V času Evropskega tedna mobilnosti, ki je vsako leto med 16. in 22. septembrom, bo občina na krajevno običajen način seznanila občane z dejavnostjo občine v zvezi s pripravo Celostne prometne strategije in načrti občine na področju trajnostne mobilnosti na način, da bo prispevala k ozaveščenosti in pomenu trajnostne mobilnosti med občani. Vsebina bo prilagojena fazi izdelave CPS, v kateri se bo nahajala občina v času Evropskega tedna mobilnosti.

11. POGOJI OBLIKOVANJA GRADIV

Izvajalec je dolžan pri izdelavi različnih pisnih in drugih gradiv zagotoviti spoštovanje zahtev na področju informiranja in obveščanja javnosti. Logotip Kohezijskega sklada je lahko v glavi dokumenta, logotip je nujen v vseh javnih dokumentih. Pravila o označevanju pa je potrebno upoštevati tudi v primeru javnih objav (časopis, glasilo, itd.) in na vseh promocijskih gradivih oziroma izdelkih. Navedeno pomeni, da je potrebno dosledno upoštevati Navodila organa upravljanja za informiranje in obveščanje javnosti o kohezijskem in strukturnih skladih v programskem obdobju 2014 – 2020 in Navodila organa upravljanja na področju komuniciranja vsebin evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014-2020 (dosegljiva na spletni strani: <http://www.eu-skladi.si/ekp/navodila>).



OBČINA ŠKOFJA LOKA
Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

12. ROK IZVEDBE

Terminski plan izvedbe je naslednji:

- 1. faza: zagon priprave Celostne prometne strategije Občine Škofja Loka – faza mora biti zaključena največ v roku 1 meseca od sklenitve pogodbe;
- 2. faza: vse aktivnosti za izdelavo analize stanja, z vključevanjem javnosti in zaključek analize stanja in oblikovanja možnih scenarijev – faza – zaključek analize izzivov in priložnosti mora biti zaključena v roku **največ pet mesecev od sklenitve pogodbe;**
- 3. faza: opredelitev vizije, ciljev in ciljnih vrednosti, izbira ukrepov in priprava akcijsko-proračunskega načrta, načrtovanje izvajanja in dodelitev pristojnosti in virov, z vključevanjem javnosti – faza mora biti zaključena **v roku največ 8 mesecev od podpisa pogodbe;**
- 4. faza: načrtovanje izvajanja in dodelitev pristojnosti in virov, vzpostavitev nadzora, spremljanje in vrednotenje, sprejem Celostne prometne strategije Občine Škofja Loka na občinskem svetu, z vključevanjem javnosti in vsemi aktivnostmi po sprejemu, promocijo in splošno – faza mora biti zaključena **v roku največ 12 mesecev od podpisa pogodbe.**

Faze so fiksne, roki za izvedbo posameznih faz, se skladno z zahtevami Ministrstva za infrastrukturo in sklenjeno pogodbo med ministrstvom in naročnikom ne morejo spreminjati.

Projekt mora biti v celoti zaključen v roku 12 mesecev od podpisa pogodbe.

13. KADROVSKE IN TEHNIČNE ZAHTEVE

Izvajalec mora izpolnjevati vse kadrovske in tehnične zahteve iz razpisne dokumentacije.

IZJAVA PONUDNIKA:

Ponudnik: _____
(naziv in naslov ponudnika)

izjavljam, da sem se pred pripravo ponudbe v celoti seznanil z obsegom del, ki se nanašajo na javni razpis za oddajo javnega naročila IZDELAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE ŠKOFJA LOKA in da so nam v celoti jasne vse zahteve naročnika in vse aktivnosti, ki jih bo potrebno izvesti za uspešen zaključek projekta.

kraj: _____

datum: _____

žig

podpis pooblaščenice osebe

navodilo: Ponudnik mora izjavo na koncu obrazca št. 18 izpolniti, datirati, žigosati in podpisati, s čimer jamči, da se je seznanil z obsegom del iz te razpisne dokumentacije.

PRILOGA 2: *Komunikacijski načrt*

Celostna prometna strategija občine Škofja Loka

Načrt vključevanja in obveščanja javnosti

Ljubljana, oktober 2016

Naročnik: **Občina Škofja Loka, Mestni trg 15, 4220 Škofja Loka**

Pooblaščen predstavnik naročnika: mag. Miloš Bajt

Naloga: **Celostna prometna strategija občine Škofja Loka: Načrt vključevanja in obveščanja javnosti (komunikacijski načrt)**

Številka pogodbe: Občina Škofja Loka št. 371-35/2016 oz. OMEGA consult št. 11/16

Izvajalec: **OMEGA CONSULT, projektni management, d.o.o. Ljubljana**

Odgovorna predstavnica izvajalca za področje vključevanja javnosti: dr. Andreja Cundrič

Predmetna oznaka:

Gesla: Načrt vključevanja in obveščanja javnosti (komunikacijski načrt), CPS občine Škofja Loka

Keywords: Public relations plan, communication plan, comprehensive transport strategy of Škofja Loka municipality

Odgovorni nosilec projekta:

Bruno Bensa, u.d.i.g.

Direktor:

mag. Cvetoslav Gregorc

Ljubljana, oktober 2016

Razmnoženo v 2 izvodih, naročnik prejme 1 izvod.

Copyright © 2016 OMEGA consult d.o.o.¹

¹ Besedilo je avtorsko zaščiteno. Zaščita vključuje vsako uporabo besedila, ki ni v skladu z Zakonom o avtorskih pravicah ter vsako reproduciranje, kopiranje, mikrofilmanje – ne glede na tehniko – celote ali posameznih delov.

KAZALO VSEBINE

1.	UVOD	1
2.	NAČRT VKLJUČEVANJA IN OBVEŠČANJA JAVNOSTI - KOMUNIKACIJSKI NAČRT	2
2.1.	NAMEN IN CILJ VKLJUČEVANJA IN OBVEŠČANJA JAVNOSTI	2
2.2.	STRUKTURA KOMUNIKACIJSKEGA NAČRTA	2
2.3.	DOLOČITEV DELEŽNIKOV	4
2.4.	KOMUNIKACIJSKI KANALI	4
2.5.	CELOSTNA GRAFIČNA PODOBA IN SLOGAN	5
2.6.	FOTO IN VIDEO ARHIV AKTIVNOSTI	5
3	KOMUNICIRANJE IN OBVEŠČANJE JAVNOSTI V POSAMEZNIH FAZAH IZDELAVE CPS	6
3.1	ZAGON PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	6
3.2.	ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE MOŽNIH SCENARIJEV	7
3.3	OPREDELITEV VIZIJE, CILJEV IN CILJNIH VREDNOSTI	14
3.4	IZBIRA UKREPOV IN PRIPRAVA AKCIJSKO-PRORAČUNSKEGA NAČRTA	17
3.5	NAČRTOVANJE IZVAJANJA IN DODELITEV PRISTOJNOSTI IN VIROV	19
3.6	VZPOSTAVITEV NADZORA, SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE	20
3.7	SPREJEM CPS	20
4	PRILOGE	22
4.1	PRILOGA 1: ČASOVNI RAZPORED PO FAZAH DELA	22

1. UVOD

Celostna prometna strategija (v nadaljevanju CPS) je strateški dokument, s pomočjo katerega občina lahko doseže višjo kakovost bivanja v dolgoročnem smislu. Združuje predloge in rešitve za učinkovite ukrepe na področju prometa in prometne politike v posamezni občini.

Skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije, ki jih je leta 2012 s partnerji pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, je celostna prometna strategija ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Prizadeva si rešiti izzive občine, ki so povezani s prometom, s čimer ji pomaga uresničiti njene bistvene razvojne potenciale. Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- celovit pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, ki so vdelani v celostno strategijo trajnostnega razvoja;
- pregled prometnih stroškov in koristi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Med pripravo tako pomembnega strateškega dokumenta za občino nikakor ne gre pozabiti na ključno vlogo različnih javnosti, ki sodelujejo pri načrtovanju predlogov, rešitev ter ukrepov na podlagi svoje strokovnosti in izkušenj. Brez sodelovanja javnosti bi bila celostna prometna strategija pomanjkljiva in celo neustrezna, saj odločevalci v tem primeru ne bi bili seznanjeni in soočeni z aktualnimi problemi na področju prometa. Prav tako je potrebno pri izdelavi tega dokumenta upoštevati in vključiti potrebe, prioritete in vrednote prebivalcev. S tem bo celostna prometna strategija legitimna in kakovostna tudi v očeh njenih prebivalcev.

2. NAČRT VKLJUČEVANJA IN OBVEŠČANJA JAVNOSTI - KOMUNIKACIJSKI NAČRT

Načrt vključevanja in obveščanja javnosti oz. komunikacijski načrt je eden izmed pomembnejših elementov priprave celostne prometne strategije, saj vključuje vseobsegajoče področje komuniciranja z javnostmi (seznanjanje, obveščanje, razpravljanje, aktivna participacija tako strokovne kot zainteresirane splošne javnosti pri oblikovanju predlogov in iskanju rešitev ipd.), kjer so posamezne aktivnosti vpete v celoten proces priprave dokumenta.

2.1. NAMEN IN CILJ VKLJUČEVANJA IN OBVEŠČANJA JAVNOSTI

Namen vključevanja javnosti v izdelavo CPS je prepoznavanje izzivov, ki zadevajo področje prometa v občini Škofja Loka ter zbiranje mnenj in predlogov, ki lahko pomembno vplivajo na oblikovanje učinkovitih rešitev za identificirane izzive. Prav tako so javnosti tiste, ki lahko pripomorejo k prepoznavnosti in končnemu sprejemu CPS.

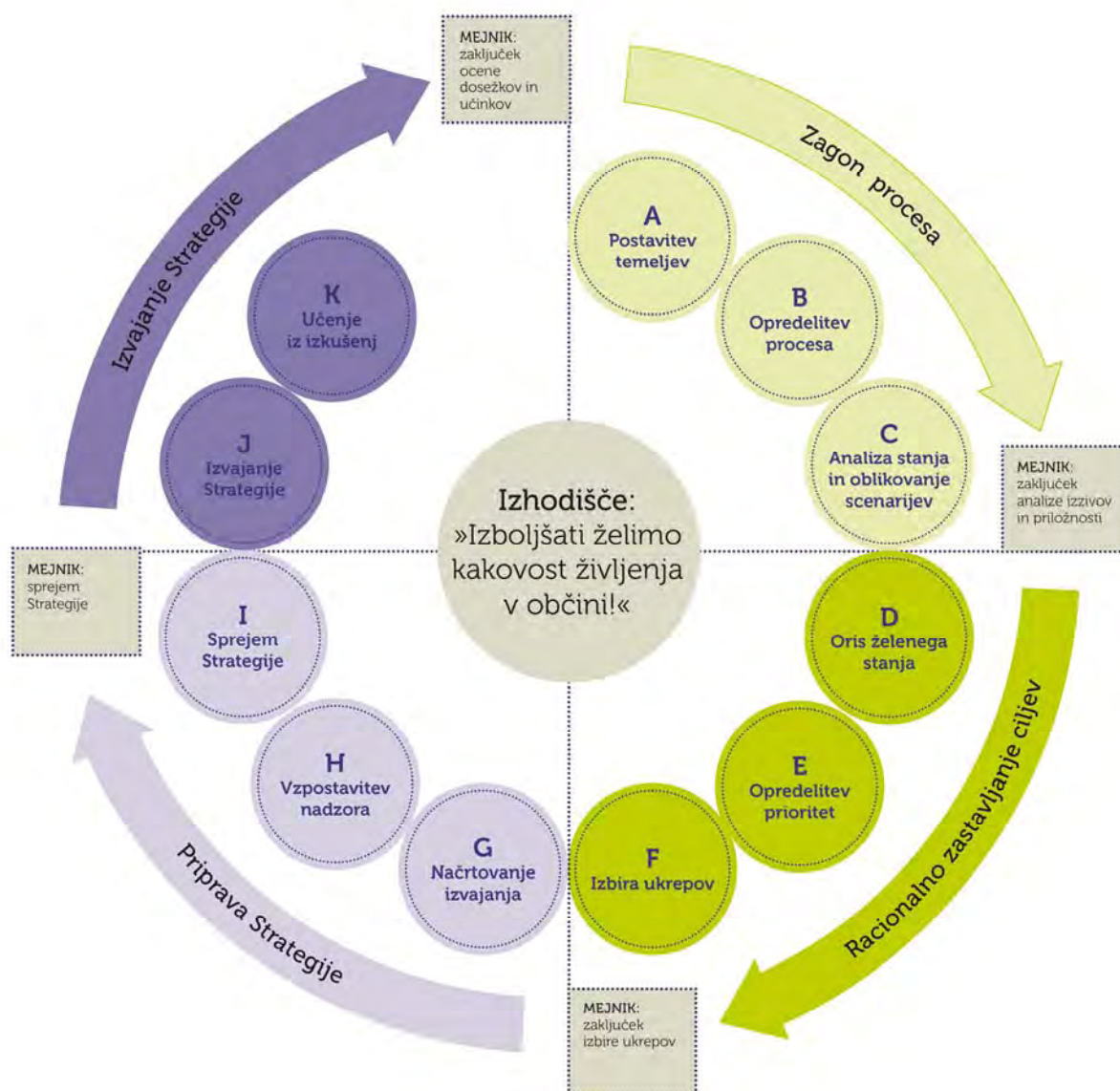
Cilj vključevanja in obveščanja javnosti:

- prepoznavanje in izpostavljanje izzivov, ki se nanašajo na prometno ureditev v občini;
- sodelovanje pri oblikovanju predlogov, rešitev in ukrepov z upoštevanjem potreb, vrednot in interesov različnih skupin javnosti;
- sodelovanje pri oblikovanju rešitev za ukrepe, ki spodbujajo trajnostno mobilnost (javni promet, javni prostor, infrastruktura, ozaveščanje ipd.);
- vključenost prebivalcev občine v proces priprave celostne prometne strategije zagotovo prinaša koristi, saj bo s spreminjanjem obstoječih vzorcev njihovega obnašanja v prometu strategija učinkovitejša.

2.2. STRUKTURA KOMUNIKACIJSKEGA NAČRTA

Komunikacijski načrt je strukturiran po fazah izvedbe CPS, kot izhajajo iz Smernic za pripravo CPS (Slika 1) in tehničnih specifikacij naročnika. Časovni raspored dela po fazah je podan v Prilogi 1 Komunikacijskega načrta.

Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije po Smernicah



Že v tehničnih specifikacijah je za vključevanje in obveščanje javnosti predvideno:

1. Komunikacija in korespondenca z naročnikom in javnostmi (priprava in pošiljanje vabil in obvestil na vse dogodke, priprava medijskih sporočil, priprava in izvedba anket in vprašalnikov, distribucija materialov, skrb za komunikacijske kanale itd.)
2. Organizacija in izvedba sestankov, srečanj, delavnic, razprav in ostalih dogodkov, povezanih z javnostmi in mediji.
3. Seznanitev zaposlenih v občinski upravi s projektom in izvedba izobraževanj, povezanih s projektom.
4. Priprava, oblikovanja in tisk gradiv za namen promocije CPS in povezanih dogodkov (letaki, zloženka, pano, razstava, anketa, spletna stran itn.).
5. Priprava in izvedba intervjujev s ključnimi deležniki v procesu izdelave CPS.
6. Predstavitve rezultatov vključevanja in obveščanja javnosti v poročilih.

V komunikacijskem načrtu so znotraj predvidenih komunikacijskih aktivnosti v okviru vsake faze izvedbe CPS opredeljeni:

- cilji komunikacijske aktivnosti
- ciljne skupine
- kanali za obveščanje
- metode dela za učinkovito komunikacijo
- pričakovani rezultati aktivnosti

2.3 DOLOČITEV DELEŽNIKOV

Ključni deležniki so tiste osebe, ki pomembno vplivajo na proces izdelave CPS. Vključujejo:

- predstavnike naročnika oz. odločevalcev;
- predstavnike izvajalca;
- predstavnike strokovne javnosti ((med)občinski inšpektorat, svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, mestno redarstvo, policija, upravljavci javnih parkirišč, ponudniki (masovnega) javnega prevoza, ponudniki šolskega prevoza (PLP), ponudniki taksi prevozov, komunala, vzdrževalci prometne infrastrukture, krajevne skupnosti, civilne iniciative in pobude, gasilci in reševalci, veliki generatorji prometa (večja podjetja, trgovski centri, ipd.), izobraževalne ustanove, društva funkcionalno oviranih oseb (invalidi, slepi in slabovidni, gluhi);
- predstavnike splošne javnosti;
- medije.

Cilj je pridobiti ključne deležnike za namen analize stanja z oblikovanjem možnih scenarijev ter priprave ukrepov in akcijskega načrta.

2.4 KOMUNIKACIJSKI KANALI

Komunikacijski kanali so poti, po katerih bomo dostopali do ciljnih javnosti, ki so pomembne za doseganje namena in ciljev celostne prometne strategije. Ker ima vsaka od ciljnih javnosti svoje značilnosti in potrebe, je potrebno komunikacijske kanale oblikovati z namenom, da bodo čim bolj učinkoviti in bomo s tem dosegli primerno ciljno skupino.

V procesu izdelave CPS bomo uporabili naslednje izmed množičnih komunikacijskih kanalov, ki so na voljo:

- sestanki;
- delavnice;
- okrogle mize;
- javne razprave,
- novinarske konference;
- prireditve;
- predstavitev projekta v različnih medijih (radio, tisk, splet, televizija);

- letaki, zloženke, panoji;
- razstava;
- promocijska stojnica;
- nagradna igra;
- intervjuji;
- ankete;
- spletna stran;
- družbena omrežja (Facebook)

2.5 CELOSTNA GRAFIČNA PODOBA IN SLOGAN

Slogan bomo skušali pridobiti iz idej občanov - predvsem mladih, saj bo tako zagotovo ustrežnejši in bolj »posvojen«. Za oblikovanje in izbor slogana bomo uporabili tako spletno stran kot družbena omrežja.

Celostna grafična podoba je identiteta projekta in temelj vizualne komunikacije s ciljnim občinstvom. Je nujna za prepoznavnost in identifikacijo s projektom. Na posreden način predstavlja projekt, ustvarja vtis, mnenje in podobo projekta. Celostna grafična podoba (CGP) je vizualni del celostne podobe in je sestavljena iz več elementov - logotipa, sloganov, barv in tipografije, itd. Celostna grafična podoba mora biti unikatna, posebna in prepoznavna.

Celostna grafična podoba projekta se bo odražala na vseh dogodkih, pri vseh gradivih in vsakršnem komuniciranju z javnostmi.

2.6 FOTO IN VIDEO ARHIV AKTIVNOSTI

Za potrebe dokumentiranja aktivnosti in promocije samega projekta bo za vsak dogodek izdelan nabor kakovostnih fotografij za objavo na socialnih omrežjih, spletni strani projekta in občinski spletni strani, za uporabo na promocijskih tiskovinah, ipd. Na pomembnejših dogodkih bodo zajeti tudi videoposnetki.

3 KOMUNICIRANJE IN OBVEŠČANJE JAVNOSTI V POSAMEZNIH FAZAH IZDELAVE CPS

3.1 ZAGON PRIPRAVE CELOTNE PROMETNE STRATEGIJE

Časovni okvir: junij-julij 2016

Namen: V fazo zagona priprave CPS oz. vzpostavitve formalnega okvirja sodijo pripravljalna dela, seznaiter s tematiko in s ključnimi akterji, identifikacija deležnikov ter potencialno zainteresirane javnosti, samoocena, pregled virov, opredelitev procesa, zaveza trajnostni mobilnosti.

1. Delavnica z odgovornimi za promet in sorodne sektorje na občini

Cilji:

- medsebojna seznaiter članov celovite skupine za izdelavo CPS
- predstavitev namena, vsebinske strukture in postopka priprave CPS
- opredelitev izzivov prometa (osnovnih problematik) znotraj občine in v povezavi s sosodnjimi, opredelitev (poimenska) deležnikov
- pregled in prevzem relevantne dokumentacije
- uskladitev načrta celotnega procesa priprave CPS, kadrov in ostalih virov
- dogovor o imenovanju projektnege sveta.

Ciljne skupine:

Predstavniki naročnika: občinski uslužbenci, odgovorni za promet, odločevalci in ostali javni uslužbenci s področij, ki so neposredno vezana na promet / mobilnost v občini, PR Služba Občine.

Kanali za obveščanje:

Vabilo potencialnim udeležencem na delavnico z dnevnim redom.

Metode dela:

Na delavnici vodena predstavitev projekta v treh sklopih: seznaiter, vsebinski del priprave CPS, organizacijski del. V drugem in tretjem sklopu bodo najprej potekale predstavitve članov skupine za izdelavo CPS in nato vodena razprava za pridobitev mnenj in predlogov predstavnikov naročnika (občine).

Rezultati:

Medsebojna seznaiter, zavezanost h konstruktivnemu sodelovanju, poenoteno razumevanje namena CPS, seznaiter z obstoječim stanjem (v grobem) in pridobljen nabor ključnih vsebinskih izzivov ter relevantne dokumentacije, seznaiter z razumevanjem načel trajnostne mobilnosti članov delovne skupine, skupen dogovor o postopku priprave CPS, dogovor o imenovanju delovne skupine (projektnege sveta), pridobljeni podatki o lokalno značilnih kanalih/ načinih obveščanja.

2. Spletna stran

Cilji:

- obveščanje zainteresirane javnosti
- predstavitev projekta, novic, dogodkov in drugih aktivnosti v zvezi z njim.

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost.

Kanali za obveščanje:

Vsi komunikacijski kanali (tiskana gradiva, mediji, ankete, prireditve,...).

Metode dela:

Vzpostavitev enostavne in pregledne spletne podstrani na občinski spletni strani, objavljane pomembnih vsebin, objavljane zanimivosti, objavljane foto in video materialov z dogodkov, povezanih s CPS.

Rezultati:

Vzpostavljena učinkovita in pregledna spletna stran (podstran občinske strani) CPS, obveščena javnost o izvedenih in prihajajočih dogodkih in ostalih vsebinah CPS, vzpostavljene osnove za imenovanje projektnega sveta.

3. Medijska sporočila

V tej fazi so predvidena naslednja medijska sporočila:

- spletna stran CPS: obvestilo o podpisu pogodbe in zagonu priprave CPS.

3.2. ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE MOŽNIH SCENARIJEV

Časovni okvir: julij-november 2016

Namen: Analizirati stanje na področju prometa in razvoj scenarijev vplivov, ki bi jih strategija in ukrepi lahko imeli v prihodnosti.

1. E-pošta

Cilji:

- komuniciranje z javnostjo
- vključitev javnosti v projekt.

Ciljne skupine:

Splošna javnost.

Kanali za obveščanje:

Vsi komunikacijski kanali (tiskana gradiva, mediji, ankete, prireditve,...).

Metode dela:

Vzpostavitev e-naslova, ažurno pregledovanje in odgovarjanje na prejeto pošto.

Rezultati:

Obojestranska obveščenost in komunikacija izvajalca CPS, naročnika in javnosti.

2. FB profil

Cilji:

- ažurne objave za informiranje javnosti
- komuniciranje z javnostjo.

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost.

Kanali za obveščanje:

Vsi komunikacijski kanali (tiskana gradiva, mediji, ankete, prireditve,...).

Metode dela:

Vzpostavitev FB profila, objavljane pomembnih vsebin, objavljane zanimivosti, objavljane foto in video materialov z dogodkov, povezanih s CPS, komuniciranje z zainteresirano javnostjo.

Rezultati:

Vzpostavljen FB profil, obveščena javnost.

3. Spletno orodje

Cilji:

- vključitev javnosti v podajo smernic za razvoj prometa.

Ciljne skupine:

Splošna javnost.

Kanali za obveščanje:

Vsi komunikacijski kanali (tiskana gradiva, mediji, ankete, prireditve,...).

Metode dela:

Vzpostavitev spletnega orodja, ažuren pregled in obravnava predlogov javnosti.

Rezultati:

Spletno orodje, vključena javnost, pridobljena vizija razvoja prometa s strani občanov

4. Anketa za splošno javnost oz. občane

Cilji:

- vključitev javnosti v podajo smernic za razvoj prometa
- uporaba za analizo stanja in oblikovanje scenarijev

Ciljne skupine:

Splošna javnost.

Kanali za obveščanje:

Vsi komunikacijski kanali (tiskana gradiva, mediji, ankete, prireditve,...).

Metode dela:

Priprava vprašalnika z elementi osnovne ankete in ankete potovalnih navad, izvedba ankete (spletna anketa, priprava in distribucija tiskanih izvodov), obdelava in analiza podatkov.

Rezultati:

Vključena javnost v projekt, potovalne navade, razkrita in izražena preferenca, mnenje.

5. Nagrada za sodelujoče v anketi

Cilji:

- motivacija javnosti za izpolnitev ankete
- nagraditev sodelujočih v anketi z žrebom

Ciljne skupine:

Splošna javnost (tisti, ki izpolnijo anketo in vnesejo osebne podatke).

Kanali za obveščanje:

Vsi komunikacijski kanali (tiskana gradiva, mediji, ankete, prireditve,...).

Metode dela:

Predlog nagrad, nakup, žreb med sodelujočimi v anketi na 2. javni razpravi.

Rezultati:

Podeljene nagrade sodelujočim v anketi.

6. Zloženka

Cilji:

- informirati javnost o začetku in predvidenem poteku ter vsebini projekta
- predstaviti javnosti komunikacijske kanale (e-pošta, FB profil, spletno orodje, anketa)
- povabiti javnost na prireditev na prostem v času ETM
- povabiti javnost na 1. javno razpravo.

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost, mediji.

Kanali za obveščanje:

Distribucija 300 izvodov občanom, povezava na pdf na spletni strani in FB profilu.

Metode dela:

Priprava vsebine zloženke, grafično oblikovanje, tisk 300 izvodov, pdf oblika za na splet.

Rezultati:

Zloženka za občane v tiskani in elektronski obliki, informirana javnost o CPS projektu, ETM

7. Slogan

Cilji:

- aktivna vključitev splošne javnosti v projekt
- ob sodelovanju javnosti pridobiti slogan projekta

Ciljne skupine:

Splošna javnost.

Kanali za obveščanje:

Zloženka, spletna stran, FB profil, lokalni tisk.

Metode dela:

Na podlagi po e-pošti prejetih predlogov izbrati nekaj najboljših in dati na spletno glasovanje.

Rezultati:

Prepoznaven slogan projekta, vključena javnost.

8. 1. javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo

Cilji:

- osveščanje in spodbujanje razprave v javnosti
- predstavitev projekta (namen, vsebina, rezultati, časovni okvir)
- pridobitev osnov za analizo stanja s strani javnosti in predstavitev komunikacijskih kanalov za podrobnejše predloge problematike.

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost, mediji.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila naročniku in vsem članom projektne sveta ter medijem, splošno vabilo javnosti po različnih komunikacijskih kanalih (zloženka, spletna stran, FB profil, lokalni tisk).

Metode dela:

Priprava predstavitve CPS, najem prostora, priprava pogostitve, organizacija in vodenje razprave, vodenje zapisnikov, liste prisotnih, fotografiranje.

Rezultati:

Transparentnost procesa izdelave CPS, pridobitev osnov za analizo stanja s strani javnosti.

9. Prireditve na prostem v času Evropskega tedna mobilnosti

Cilji:

- izvedba prireditve na prostem za osveščanje in spodbujanje občanov za trajnostno mobilnost (s predstavitvijo in izposajo koles, e-koles, e-vozil, kolesarske opreme, demonstracijo osnovnih vzdrževalnih del in popravil na kolesih, predstavitvijo gasilskih in policijskih vozil in opreme, osveščanju glede varnosti v prometu).

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost, mediji, potencialni sodelujoči v programu (gasilska društva, policijski urad, turistično društvo, lokalni kolesarski servisi in trgovine, šolski center, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Javna agencija RS za varnost prometa).

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila naročniku in vsem članom projektne sveta ter medijem, splošno vabilo javnosti po različnih komunikacijskih kanalih (zloženka, spletna stran, FB profil, lokalni tisk)

Metode dela:

Organizacija dogodka, dogovor in predhodni sestanek z vsemi sodelujočimi, priprava materiala in gradiva, vodenje in izvedba dogodka, fotografiranje.

Rezultati:

Izvedena prireditev, informirana, osveščena in motivirana javnost za trajnostno mobilnost in sodelovanje pri CPS.

10. Intervjuji z relevantnimi deležnikiCilji:

- pridobiti osnove za analizo stanja glede na izkušnje strokovnjakov na posameznih področjih (aktualna problematika ali dobre rešitve prometa v občini Škofja Loka)
- pridobiti osnove za pripravo scenarijev celostnih prometnih strategij v občini

Ciljne skupine:

Predstavniki projektnega sveta (delovne skupine): gasilci, policija, študenti, ranljive skupine,..., z izjemo predstavnikov občine (za katere bo v ta namen izvedena delavnica) ter podjetja.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila predstavnikom projektnega sveta.

Metode dela:

Priprava vprašalnikov, prilagojenim posameznim skupinam intervjuvancev, sestanek in intervju s posameznim deležnikom (vsaj 10), zapisnik.

Rezultati:

Predstavljena aktualna problematika s strani strokovne javnosti, ki bo ena od osnov za analizo stanja in pripravo scenarijev celostnih prometnih strategij v občini.

11. Delavnica z odgovornimi za promet in sorodne sektorje na občini in ostalimi ključnimi deležniki (projektni svet in večja podjetja)Cilji:

- predstaviti ključnim deležnikom rezultate analize stanja in pridobiti ter uskladiti mnenja deležnikov glede ključne problematike mobilnosti in prometa v občini
- oblikovati scenarije celostne prometne strategije v občini

Ciljne skupine:

Projektni svet in predstavniki večjih podjetij.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila.

Metode dela:

Predstavitve rezultatov, vodena razprava z deležniki, zapisnik, fotografiranje.

Rezultati:

Usklajena mnenja glede ključne problematike mobilnosti in prometa v občini na podlagi analize stanja in oblikovani scenariji celostne prometne strategije v občini.

12. 2. javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo

Cilji:

- osveščanje in spodbujanje razprave v javnosti
- predstavitev rezultatov analize stanja na področju mobilnosti v občini, izpostavitve ključnih mobilnostnih problemov (na podlagi terenskih raziskav, anket, intervjujev in pridobljenih predlogov javnosti preko spletnega orodja in e-pošte) javnosti
- predstavitev scenarijev o možnih strategijah mobilnosti v prihodnosti
- razprava in pridobitev ter uskladitev mnenj javnosti glede predstavljenih rezultatov in scenarijev
- žreb med sodelujočimi v anketi in podelitev nagrad

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost, mediji.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila naročniku in vsem članom projektnega sveta in predstavnikom večjih podjetij ter medijem, splošno vabilo javnosti po različnih komunikacijskih kanalih (spletna stran, FB profil, lokalni tisk).

Metode dela:

Priprava predstavitve (rezultati analize stanja, scenariji razvoja prometa), najem prostora, priprava pogostitve, organizacija in vodenje razprave, vodenje zapisnikov, liste prisotnih, fotografiranje.

Rezultati:

Informirana javnost in usklajena mnenja glede rezultatov analize stanja in scenarijev mobilnosti v prihodnosti, podeljene nagrade sodelujočim v anketi.

13. Medijska sporočila

V tej fazi so predvidena naslednja medijska sporočila:

- spletna stran, FB profil, občinsko glasilo: pred prireditvijo v času Evropskega tedna mobilnosti in pred 1. javno razpravo sporočilo s kratko predstavitvijo projekta CPS, komunikacijskih kanalov za vključitev javnosti in napovedjo prireditve in 1. javne razprave
- spletna stran, FB profil, občinsko glasilo: rezultati analize stanja
- spletna stran, FB profil: vabilo na 2. javno razpravo

14. Sestanki z naročnikom

V tej fazi so poleg delavnice predvideni naslednji sestanki z naročnikom:

- en sestanek pred izvedbo prireditve ETM za opredelitev programa prireditve na prostem, ki jo izvedeta izvajalec CPS in Občina (lokacija, časovni okvir, sodelujoči)
- en sestanek pred delavnico z odgovornimi za promet in sorodne sektorje na občini in ostalimi ključnimi deležniki (projektni svet in večja podjetja), kjer izvajalec predstavi analizo stanja (na podlagi anket, intervjujev, štetja, itd.), sledi razprava.

15. Poročila o izvedenih aktivnostih

V okviru te faze je predvidena izdelava:

- poročila o izvedenih aktivnostih za sklop A Postavitev temeljev in sklop B Opredelitev procesa
- poročila o izvedenih aktivnostih za sklop C Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

3.3 OPREDELITEV VIZIJE, CILJEV IN CILJNIH VREDNOSTI

Časovni okvir: november 2016-januar 2017

Namen: Izdelati splošno vizijo občine glede mobilnosti in razvoja drugih sektorjev ter nato opredeliti konkretne cilje in kazalnike glede sprememb, ki jih želi občina na področju mobilnosti.

1. Jumbo pano

Cilji:

- obvestiti in pritegniti čim več občanov in druge zainteresirane javnosti k sodelovanju pri opredelitvi vizije in ciljev glede mobilnosti v občini
- napovedati 3. javno razpravo
- napovedati razstavo o viziji

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost, mediji.

Kanali za obveščanje:

Spletna stran, FB profil.

Metode dela:

Priprava vsebine jumbo panoja (3x4 m), grafično oblikovanje, tisk in postavitev (predhodna rezervacija lokacije).

Rezultati:

Obveščena javnost glede sodelovanja pri opredelitvi vizije in ciljev celostne prometne strategije.

2. Delavnica s ključnimi deležniki (projektni svet in večja podjetja)

Cilji:

- skupaj s ključnimi deležniki opredeliti osnutek vizije
- v sodelovanju z deležniki določiti prioritete, cilje in ciljne vrednosti

Ciljne skupine:

Projektni svet in večja podjetja.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila.

Metode dela:

Predstavitve rezultatov predhodne faze, vodena delavnica z razpravo glede osnutka vizije, prioritet, ciljev in ciljnih vrednosti; po potrebi izvedba delavnice v dveh fazah: najprej za predstavnike občine, nato za celoten projektni svet in večja podjetja.

Rezultati:

Osnutek vizije prometne ureditve občine, usklajen s ključnimi deležniki procesa, opredeljeni nedvoumni in merljivi cilji (s ciljnim vrednostmi), ki bodo pomagali pri izbiri in oblikovanju ukrepov.

3. 3. javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo

Cilji:

- vključiti javnost v proces končnega oblikovanja vizije in ciljev
- uskladiti vizijo in cilje s pričakovanji deležnikov procesa in prebivalcev

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost, mediji.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila naročniku in vsem članom projektnega sveta in predstavnikom večjih podjetij ter medijem, splošno vabilo javnosti po različnih komunikacijskih kanalih (spletna stran, FB profil, lokalni tisk).

Metode dela:

Priprava predstavitve (rezultati analize stanja, scenariji razvoja prometa, osnutek vizije in ciljev), priprava vprašalnikov za ključno zainteresirano javnost, najem prostora, priprava pogostitve, organizacija in vodenje razprave (z razdelitvijo in izpolnitvijo vprašalnikov), vodenje zapisnikov, liste prisotnih, fotografiranje.

Rezultati:

Informirana javnost in usklajena pričakovanja javnosti glede oblikovane vizije kot kvalitativnega opisa zaželenih prihodnosti občine z opredelitvijo ciljev, s katerimi je opredeljena raven izboljšav na izbranih področjih.

4. Razstava o izdelani viziji

Cilji:

- vizualna predstavitev oblikovane vizije CPS

Ciljne skupine:

Splošna (poudarek na prebivalcih občine) in strokovna javnost, mediji.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila naročniku in vsem članom projektnega sveta in predstavnikom večjih podjetij ter medijem, splošno vabilo javnosti po različnih komunikacijskih kanalih (spletna stran, FB profil, lokalni tisk).

Metode dela:

Projekcija, razstava, demonstracija.

Rezultati:

Informirana javnost o izdelani viziji na podlagi likovne, grafične in fotografske predstavitve.

5. Medijska sporočila

V tej fazi so predvidena naslednja medijska sporočila:

- spletna stran, FB profil, občinsko glasilo: na začetku faze za napoved 3. javne razprave in razstave o viziji
- spletna stran, FB profil, občinsko glasilo: predstavitev rezultatov (izdelana vizija in cilji CPS).

6. Sestanki z naročnikom

V tej fazi so predvideni naslednji sestanki z naročnikom:

- 1 sestanek na začetku faze za opredelitev predvidenih aktivnosti in njihove vsebine (delavnica z deležniki, mnenjske ankete, javna razprava, razstava o izdelani viziji) in z razpravo glede osnutka vizije
- 1 sestanek pred razstavo o viziji za dokončno usklajitev vizije in ciljev.

7. Poročila o izvedenih aktivnostih

V okviru te faze je predvidena izdelava:

- poročila o izvedenih aktivnostih za sklop D Oris zelenega stanja
- poročila o izvedenih aktivnostih za sklop E Opredelitev prioritet
- poročila o vključevanju javnosti

3.4 IZBIRA UKREPOV IN PRIPRAVA AKCIJSKO-PRORAČUNSKEGA NAČRTA

Časovni okvir: november 2016 - februar 2017

Namen: natančna časovna in finančna opredelitev širokega nabora ukrepov z akcijsko-proračunskim načrtom.

1. Intervjuji z relevantnimi deležniki

Cilji:

- prepoznati in uskladiti poglede deležnikov na na podlagi izvedenih predhodnih faz predlagane ukrepe in akcijsko proračunski načrt

Ciljne skupine:

Predstavniki projektnega sveta in večjih podjetij.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila predstavnikom projektnega sveta in podjetij.

Metode dela:

Priprava vprašalnikov, prilagojenim posameznim skupinam intervjuvancev, sestanek in intervju s posameznim deležnikom (vsaj 10), zapisnik.

Rezultati:

Mnenje deležnikov glede predlaganih in potrebnih ukrepov, na podlagi česar bodo oblikovani izvedljivi ukrepi in svežnji teh ukrepov ter akcijsko-proračunski načrt.

2. Delavnica s ključnimi deležniki (projektni svet in večja podjetja)

Cilji:

- skupaj s ključnimi deležniki oblikovati osnutek akcijsko-proračunskega načrta CPS

Ciljne skupine:

Projektni svet in večja podjetja.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila.

Metode dela:

Predstavitve rezultatov predhodne faze in rezultatov intervjujev s ključnimi deležniki, vodena delavnica z razpravo glede oblikovanja akcijsko-proračunskega načrta CPS.

Rezultati:

Oblikovan osnutek akcijsko-proračunskega načrta CPS.

3. 4. javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo

Cilji:

- vključiti javnost v proces končnega oblikovanja ukrepov in akcijsko-proračunskega načrta
- uskladiti predvidene ukrepe in akcijsko-proračunski načrt z javnostmi
- predstaviti ukrepe za eno pilotno območje

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost, mediji.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila naročniku in vsem članom projektnega sveta in predstavnikom večjih podjetij ter medijem, splošno vabilo javnosti po različnih komunikacijskih kanalih (spletna stran, FB profil, lokalni tisk).

Metode dela:

Priprava predstavitve (dosedanje ugotovitve, predvideni ukrepi in akcijsko-proračunski načrt), najem prostora, priprava pogostitve, organizacija in vodenje razprave, vodenje zapisnikov, liste prisotnih, fotografiranje.

Rezultati:

Informirana javnost in usklajen akcijsko-proračunski načrt.

4. Medijska sporočila

V tej fazi so predvidena naslednja medijska sporočila:

- spletna stran, FB profil: na začetku faze za napoved 4. javne razprave
- spletna stran, FB profil: predstavitev rezultatov (akcijsko-proračunski načrt).

5. Sestanki z naročnikom

V tej fazi so predvideni naslednji sestanki z naročnikom:

- 1 sestanek na začetku faze za opredelitev predvidenih aktivnosti in njihove vsebine (intervjuji, delavnica, javna razprava)

6. Poročila o izvedenih aktivnostih

V okviru te faze je predvidena izdelava:

- poročila o izvedenih aktivnostih za sklop F Izbira ukrepov, korak Presoja možnosti in Učenje iz izkušenj drugih
- poročila o izvedenih aktivnostih za sklop F Izbira ukrepov, korak Študija stroškovne učinkovitosti in Sestavljanje svežnjev ukrepov

3.5 NAČRTOVANJE IZVAJANJA IN DODELITEV PRISTOJNOSTI IN VIROV

Časovni okvir: marec 2017 – april 2017

Namen: Po izdelavi in potrditvi akcijsko-proračunskega načrta je potrebno opredeljene naloge in vire povezati z odgovornimi akterji.

1. Dve delavnici s ključnimi deležniki (projektne svet in ostali ključni deležniki)

Cilji:

- zagotoviti odgovornost akterjev ter pravočasno razpoložljivost virov

Ciljne skupine:

Ključni deležniki, odgovorni za posamične projekte iz akcijsko-proračunskega načrta in za potencialne vire finančnih sredstev.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila.

Metode dela:

Določitev možnih odgovornih oseb za posamične projekte iz akcijsko-proračunskega načrta in potencialnih virov finančnih sredstev zanje, opredelitev njihovih nalog oz. dolžnosti, vodena razprava na delavnici in določitev odgovornih oseb ter njihovih pristojnosti in dolžnosti za izvajanje akcijsko-proračunskega načrta; izvede se dve delavnici za dve skupini deležnikov.

Rezultati:

Opredeljene aktivnosti za zagotavljanje in izvajanje akcijsko-proračunskega načrta s poimenskim seznamom odgovornih oseb za posamezne naloge in vire.

2. Sestanki z naročnikom

V tej fazi sta predvidena dva sestanka z naročnikom, eden pred izvedbo delavnic (za opredelitev ključnih deležnikov, pristojnih za izvajanje akcijsko-proračunskega načrta in eden po izvedbi delavnic (za dokončno potrditev poimenskega seznama odgovornih oseb za posamezne naloge in vire).

3. Poročila o izvedenih aktivnostih

V okviru te faze je predvidena izdelava dveh poročil:

- poročila o izvedenih aktivnostih za sklop G Načrtovanje izvajanja, korak Dodelitev odgovornosti in virov
- poročila o izvedenih aktivnostih za sklop G Načrtovanje izvajanja, korak Priprava akcijskega načrta.

3.6 VZPOSTAVITEV NADZORA, SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Časovni okvir: april - maj 2017

Namen: Vzpostaviti mehanizem za ocenjevanje uspešnosti priprave in izvajanja CPS.

1. Sestanki z naročnikom

V tej fazi je predviden en sestanek med naročnikom in izdelovalcem, kjer je cilj, da občina potrdi s strani izdelovalca predstavljen sistem spremljanja in ocenjevanja uspešnosti priprave in izvajanja CPS. Po potrebi se na sestanek povabi celoten projektni svet oz. ključne deležnike, ki bodo vključeni v spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS.

3.7 SPREJEM CPS

Časovni okvir: maj – junij 2017

Namen: Sprejetje dokumenta CPS s strani občinskega sveta.

1. Delavnica s ključnimi deležniki (projektni svet in ostali ključni deležniki)

Cilji:

- v sodelovanju s ključnimi deležniki v CPS vnesti še zadnje izboljšave

Ciljne skupine:

Ključni deležniki, vključeni v pripravo in izvajanje CPS.

Kanali za obveščanje:

Poimenska vabila.

Metode dela:

Predstavitev CPS, razprava.

Rezultati:

Kakovostna Celostna prometna strategija občine Škofja Loka.

2. Predstavitev CPS

Cilji:

- javnosti in naročniku predstaviti CPS
- potrditev CPS na Občinskem svetu Občine Škofja Loka

Ciljne skupine:

Splošna in strokovna javnost, naročnik, mediji.

Kanali za obveščanje:

Različni komunikacijski kanali (spletna stran, FB profil, lokalni tisk, nacionalni mediji).

Metode dela:

200 izvodov publikacije CPS, priprava predstavitve CPS na seji občinskega sveta, po potrditvi objava CPS na spletni strani občine.

Rezultati:

Potrjena CPS na Občinskem svetu Občine Škofja Loka, seznanjena javnost z vsebino dokumenta.

3. Medijska sporočila

V tej fazi so predvidena naslednja medijska sporočila:

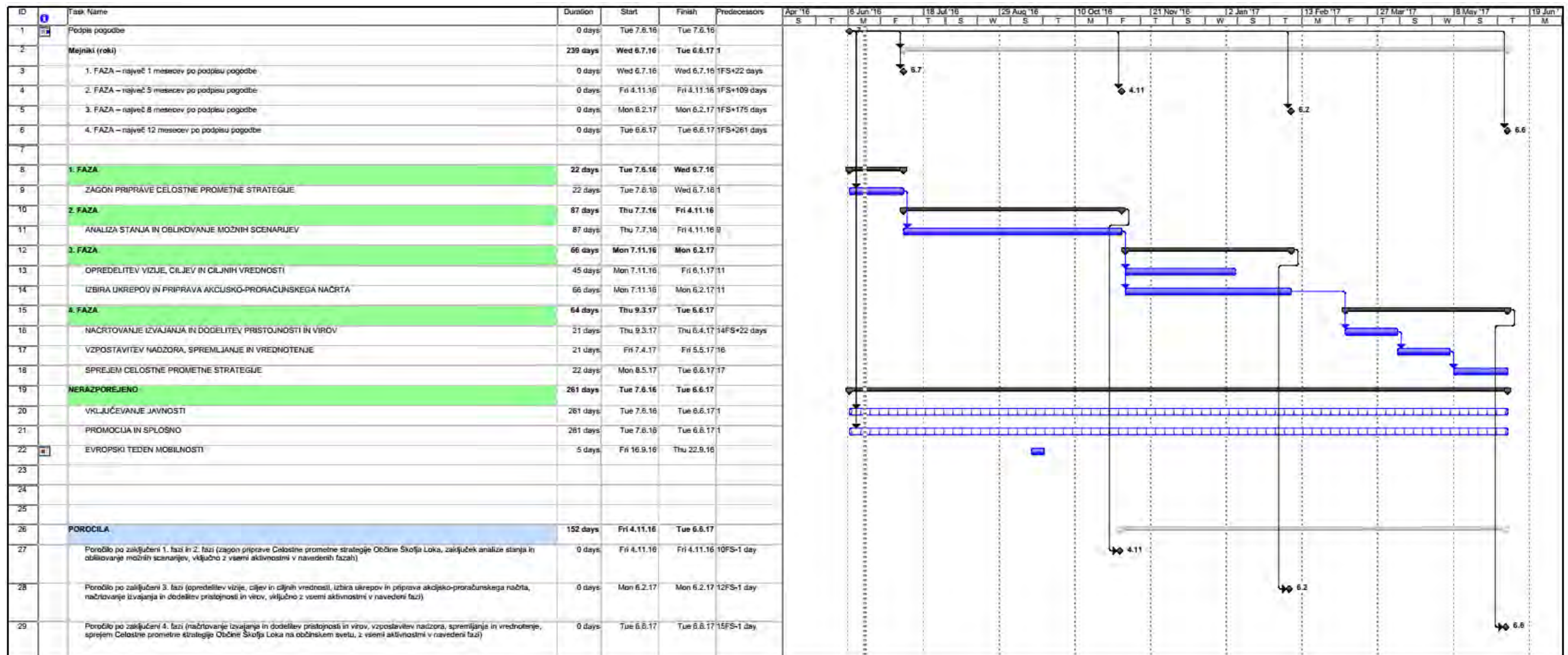
- pred predstavitvijo CPS na seji občinskega sveta (spletna stran, FB profil, lokalni mediji)
- po sprejemu CPS na občinskem svetu (spletna stran, FB profil, nacionalni mediji; 1x v treh in 2x kontaktna oddaja na lokalnem radiu, TV).

4. Poročilo o vključevanju javnosti

V okviru te faze je predvideno 2. poročilo o vključevanju javnosti v izdelavo CPS.

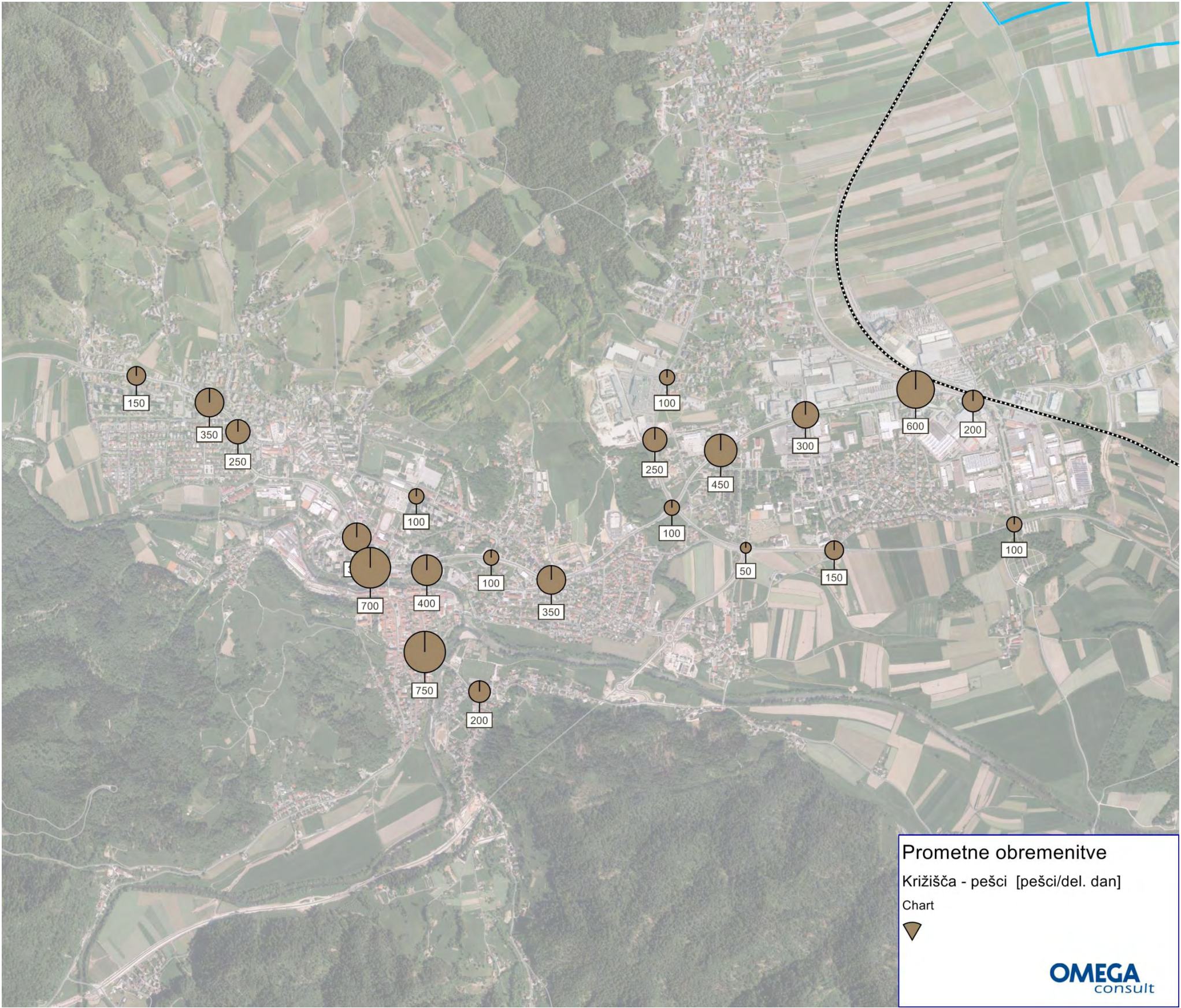
4 PRILOGE

4.1 PRILOGA 1: ČASOVNI RAZPORED PO FAZAH DELA

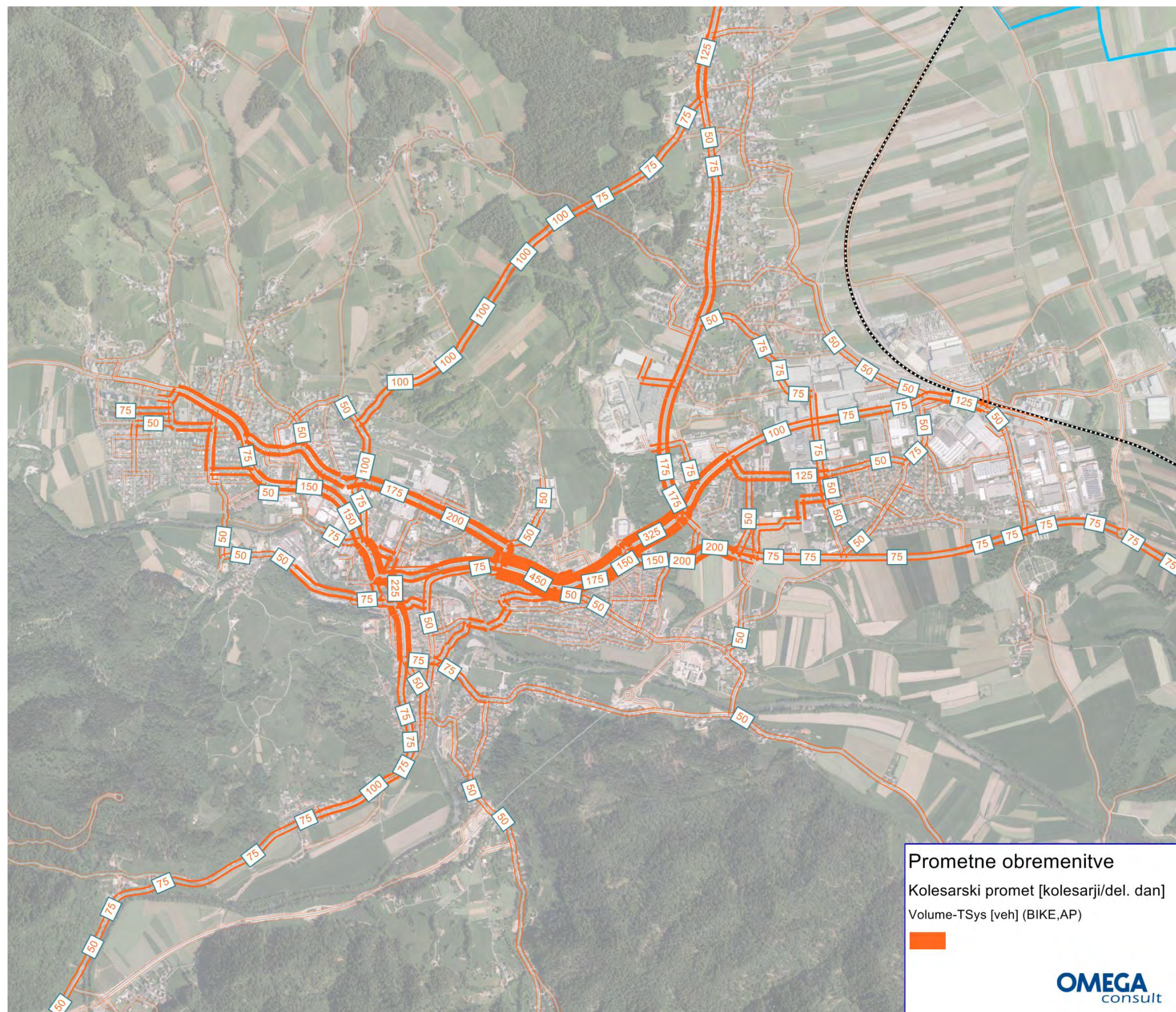


PRILOGA 3.1: *Prometne obremenitve*

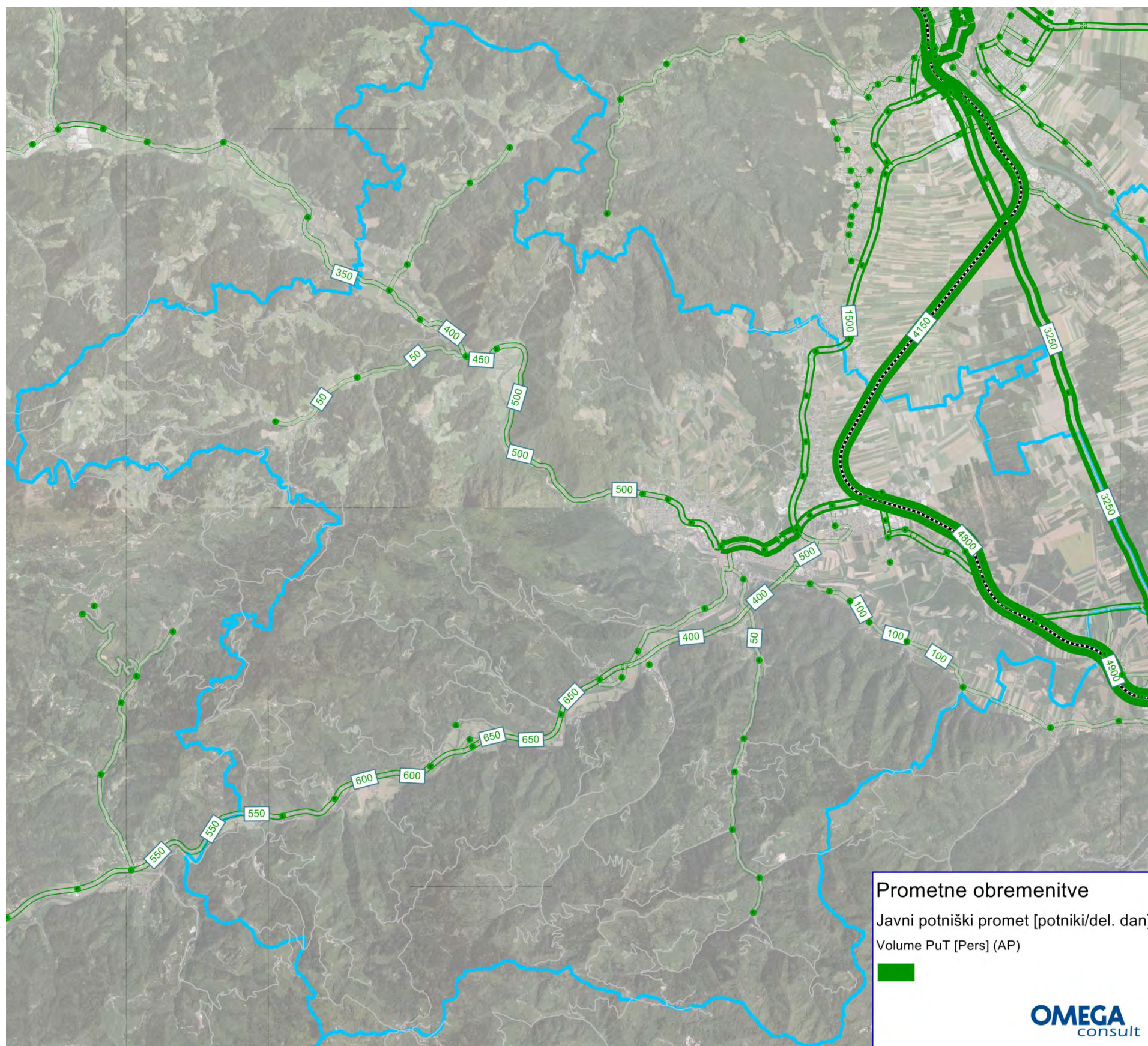
Priloga 3.1: Prometne obremenitve - pešci, delovni dan 2016, obstoječe stanje



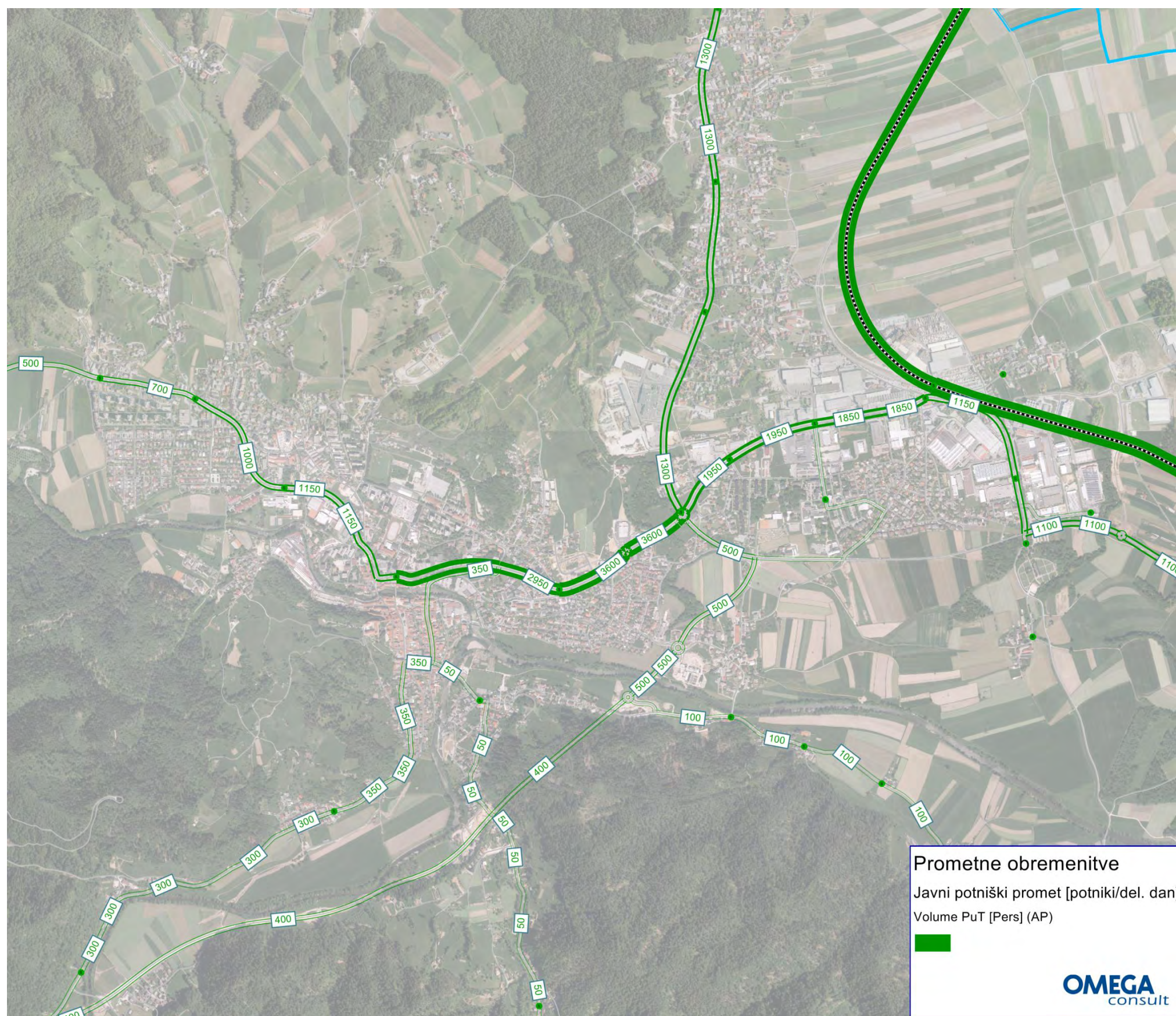
Priloga 3.1: Prometne obremenitve – kolesarski promet, delovni dan 2016, obstoječe stanje



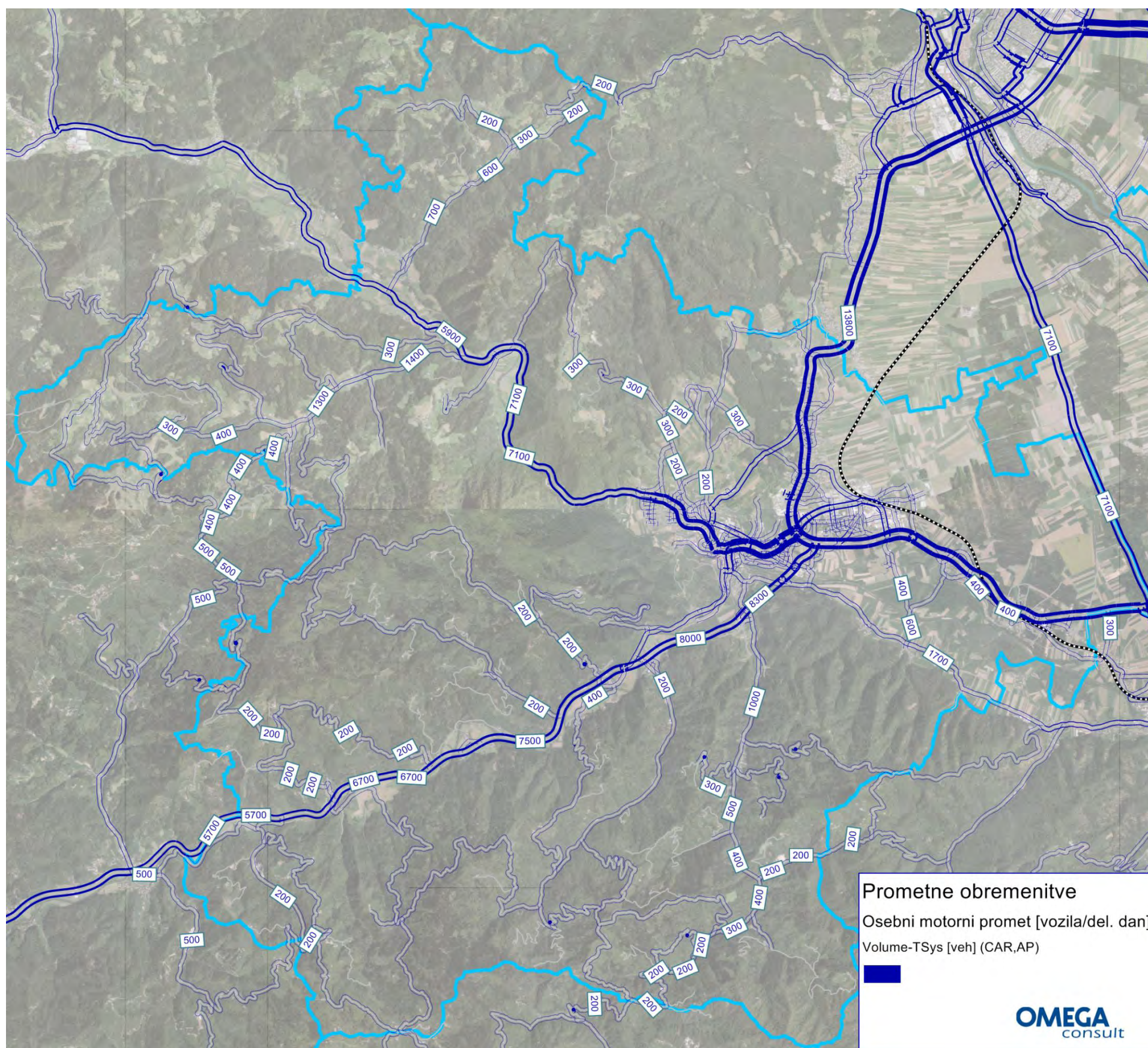
Priloga 3.1: Prometne obremenitve – javni potniški promet, delovni dan 2016, obstoječe stanje



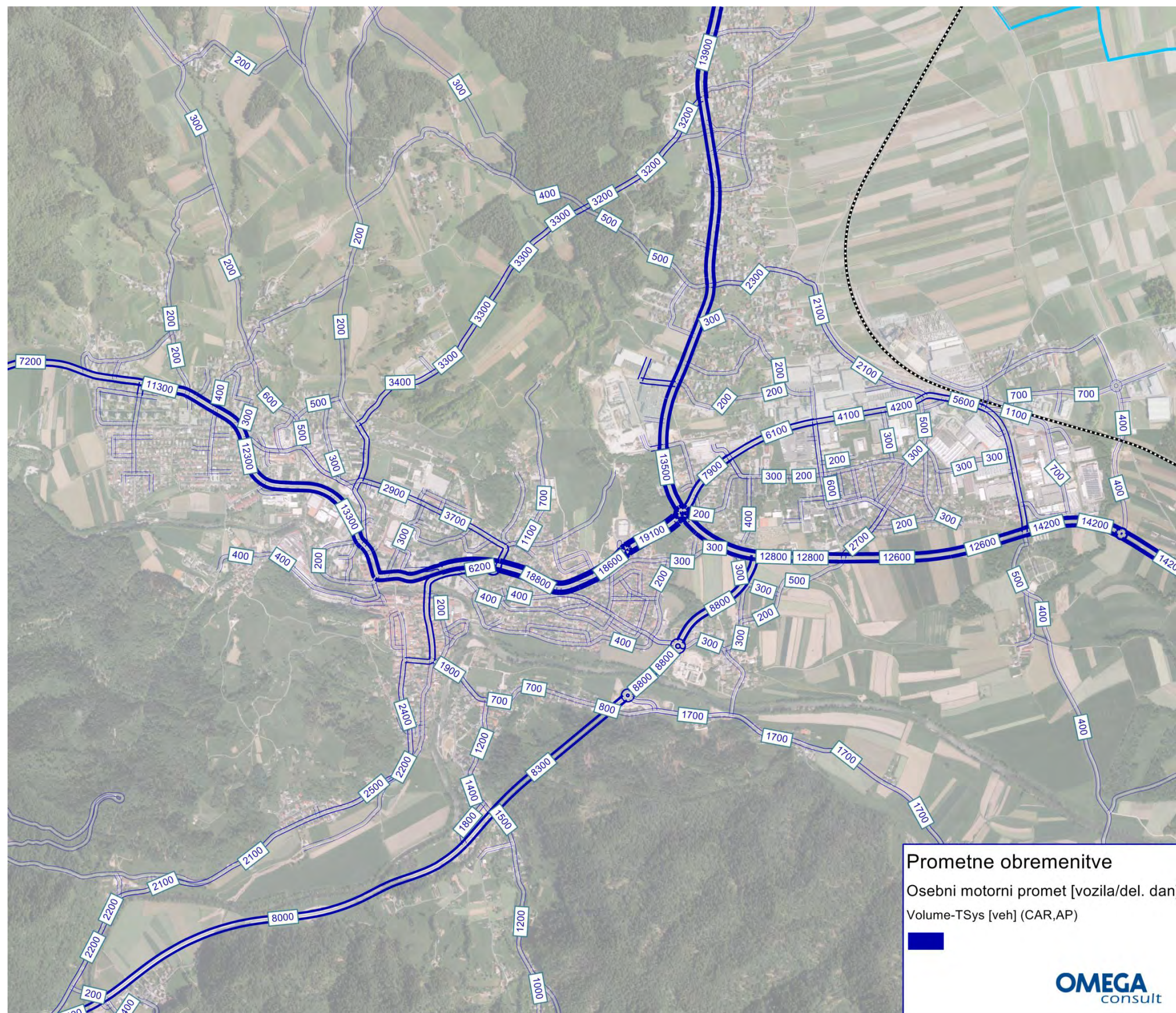
Priloga 3.1: Prometne obremenitve – javni potniški promet, delovni dan 2016, obstoječe stanje



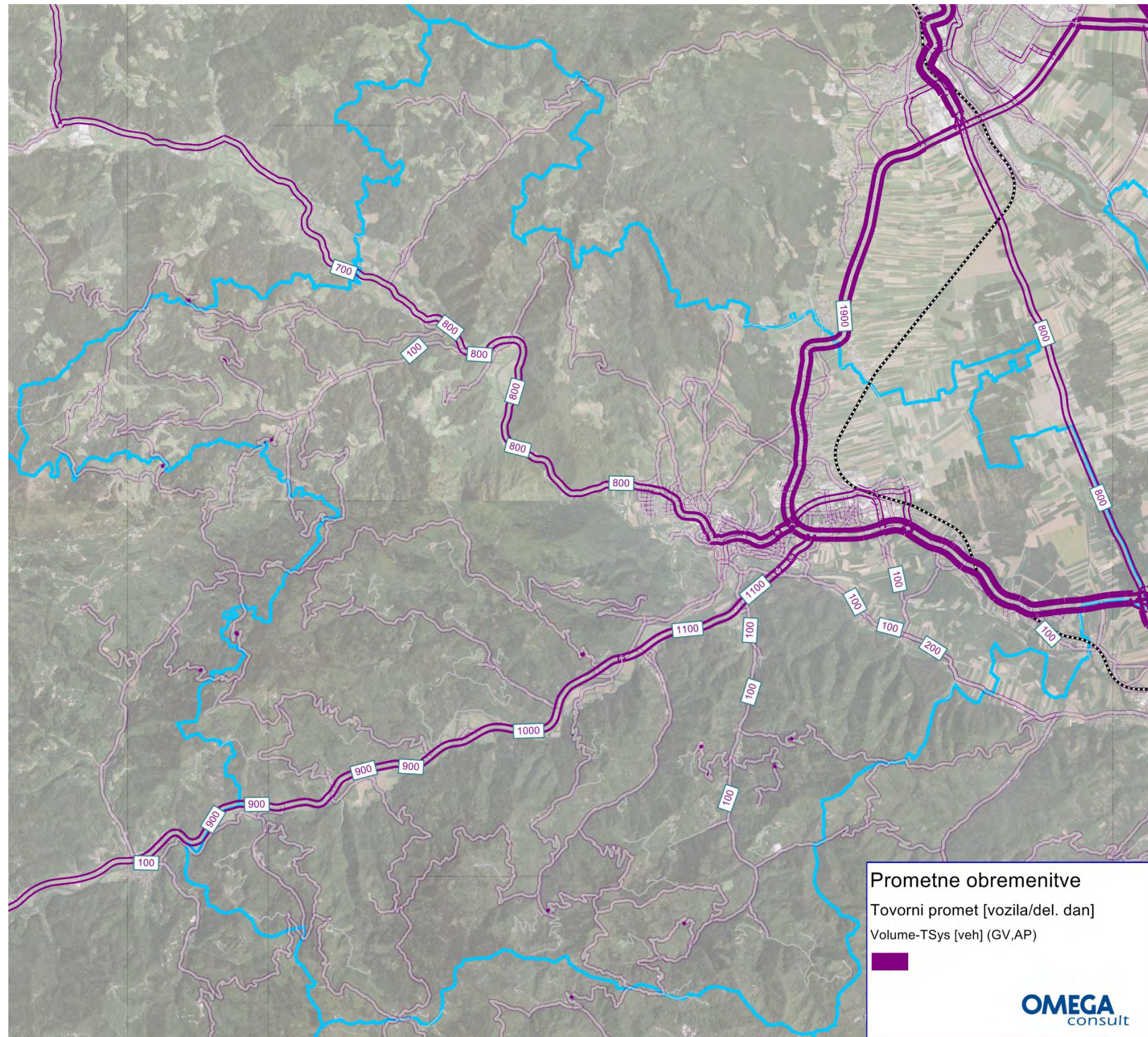
Priloga 3.1: Prometne obremenitve – osebni motorni promet, delovni dan 2016, obstoječe stanje



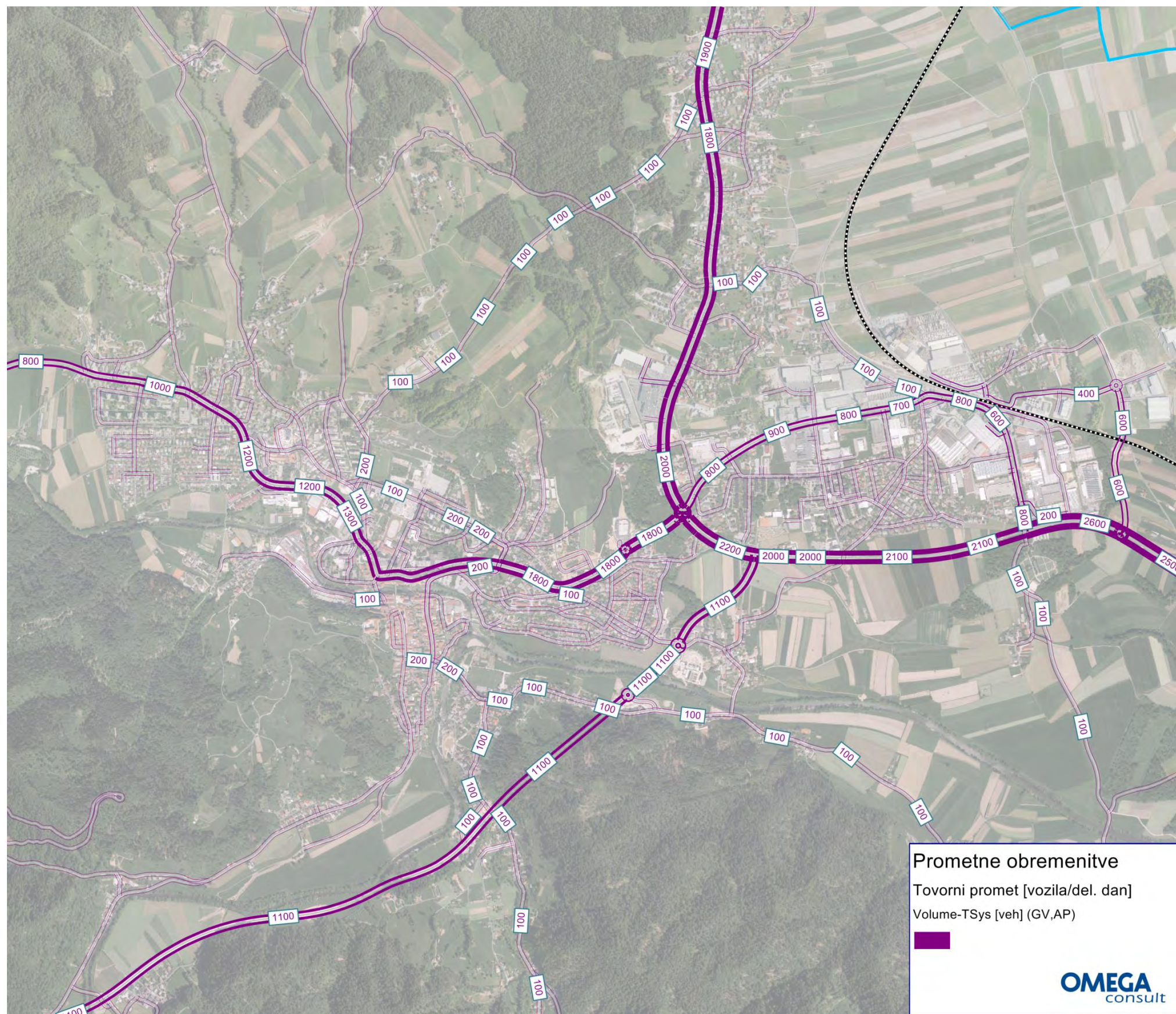
Priloga 3.1: Prometne obremenitve – osebni motorni promet, delovni dan 2016, obstoječe stanje



Priloga 3.1: Prometne obremenitve – tovorni promet, delovni dan 2016, obstoječe stanje

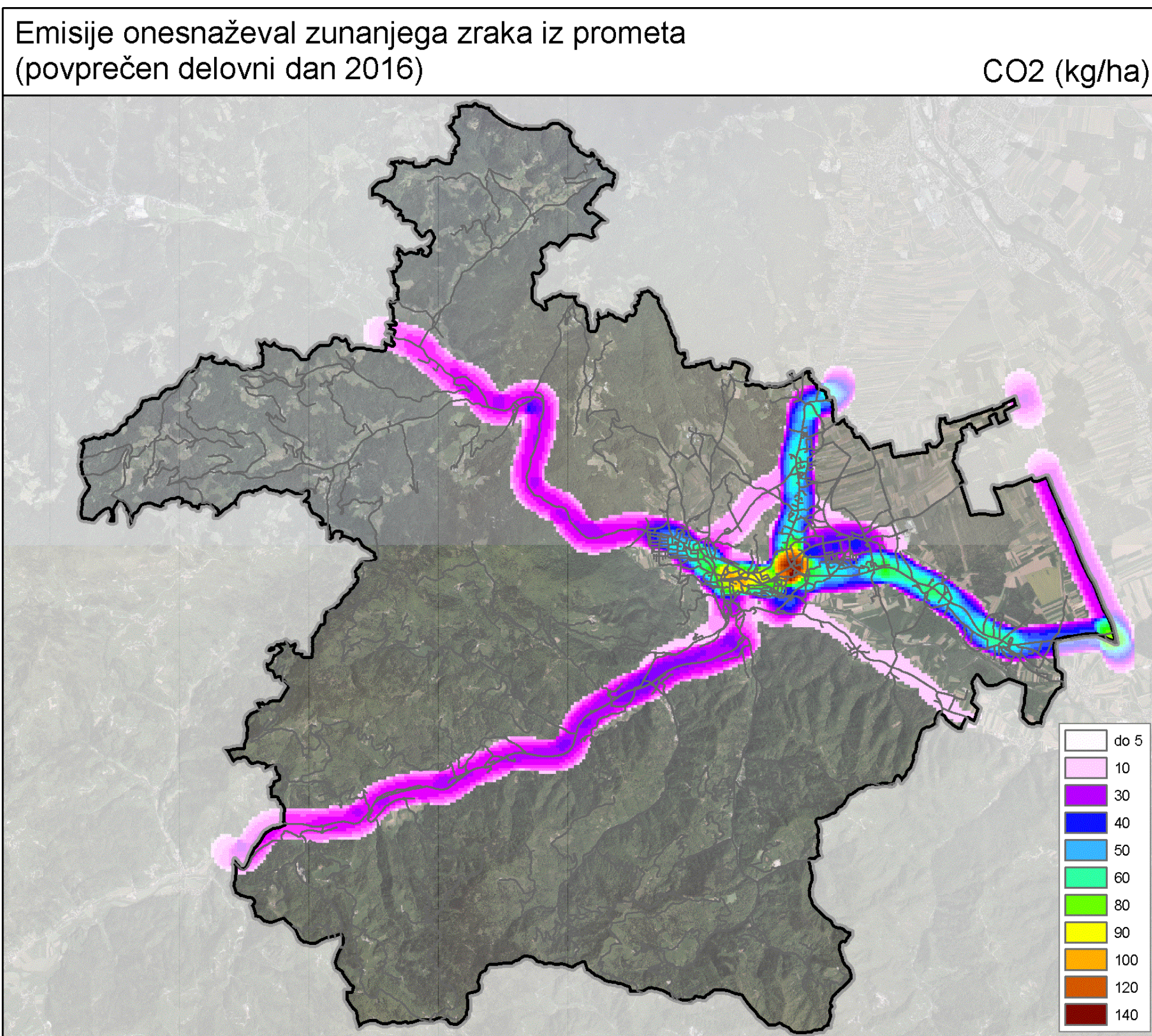


Priloga 3.1: Prometne obremenitve – tovorni promet, delovni dan 2016, obstoječe stanje

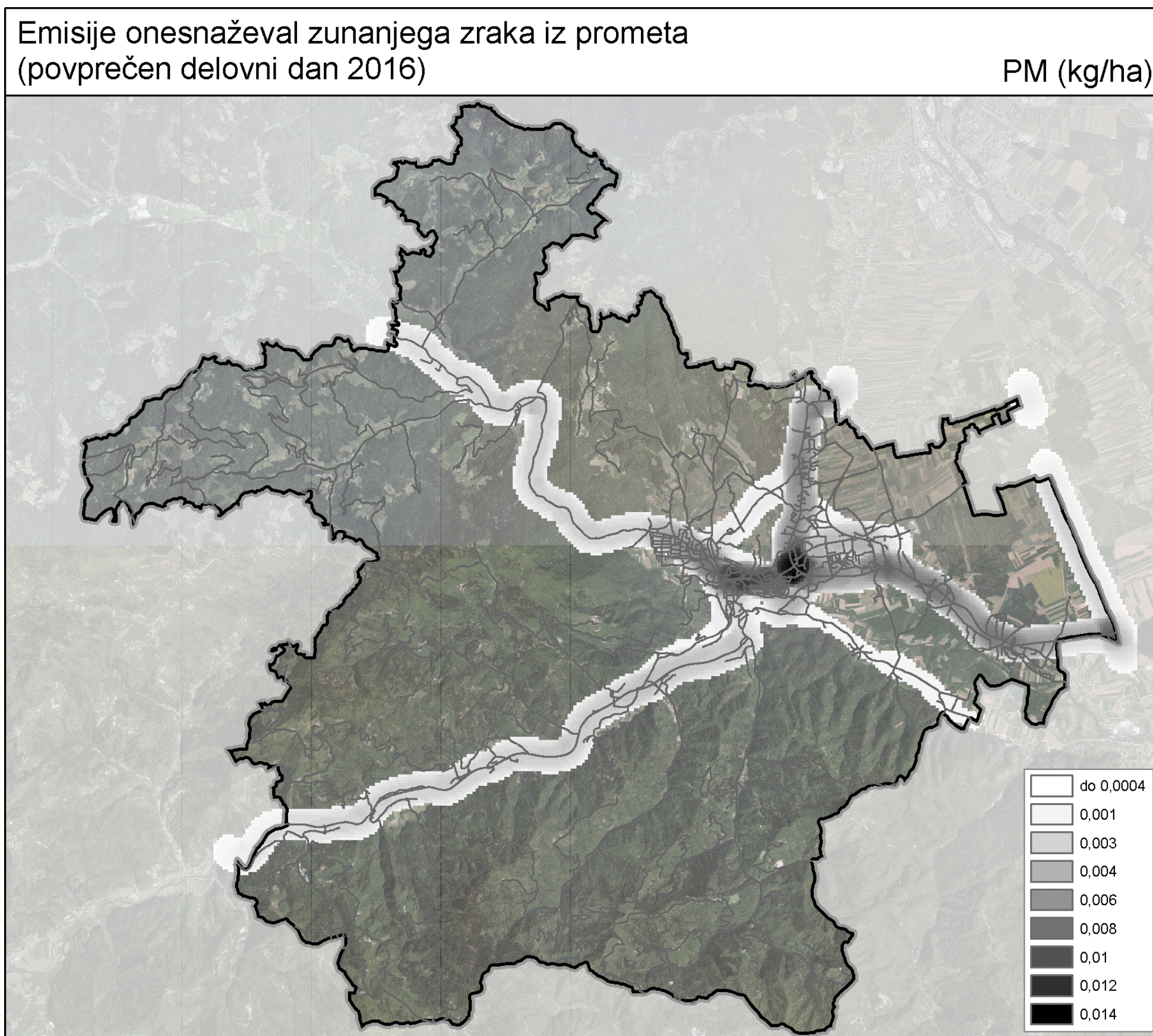


PRILOGA 3.2: *Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa*

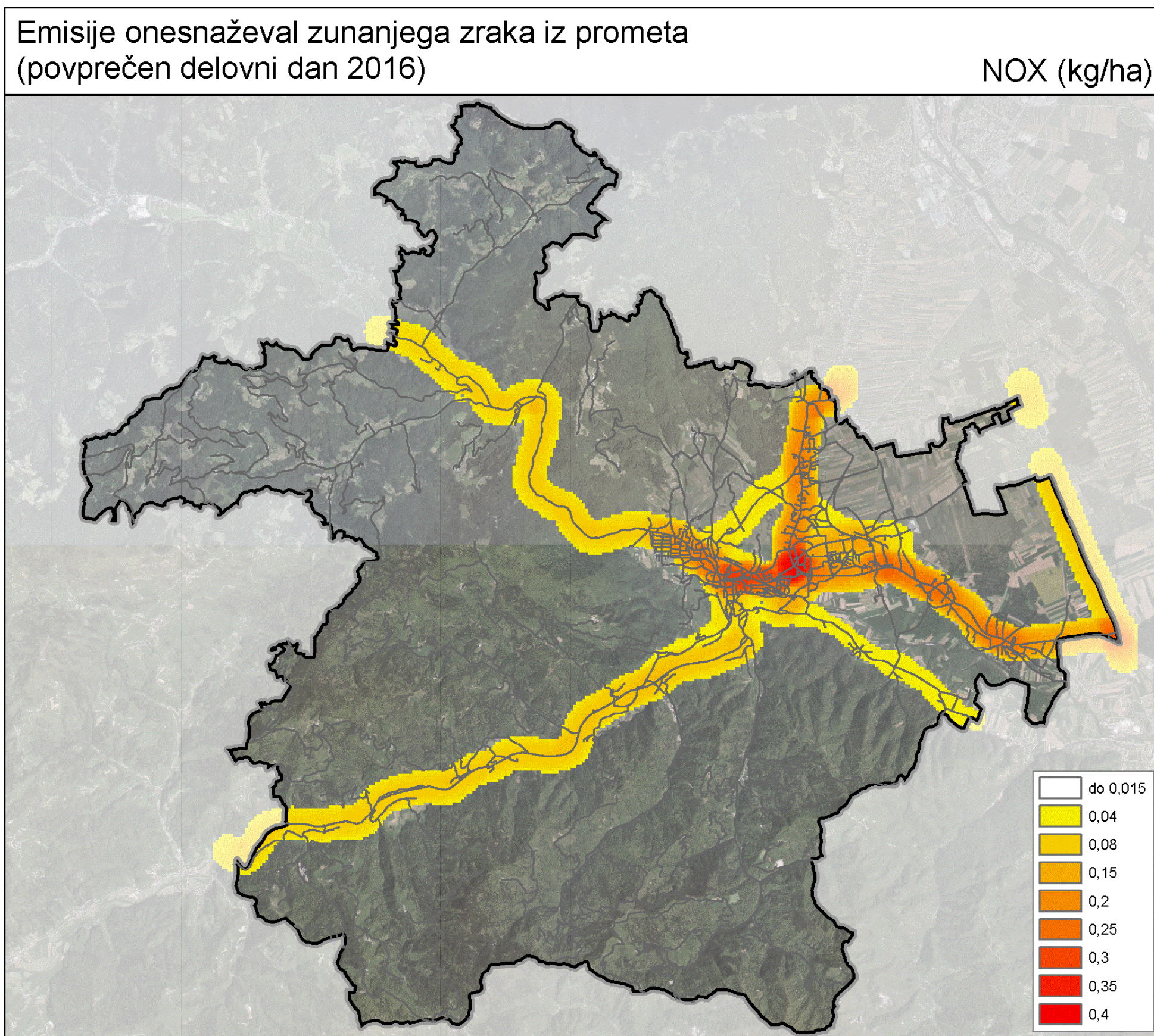
Priloga 3.2: Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa – CO₂, delovni dan 2016, obstoječe stanje



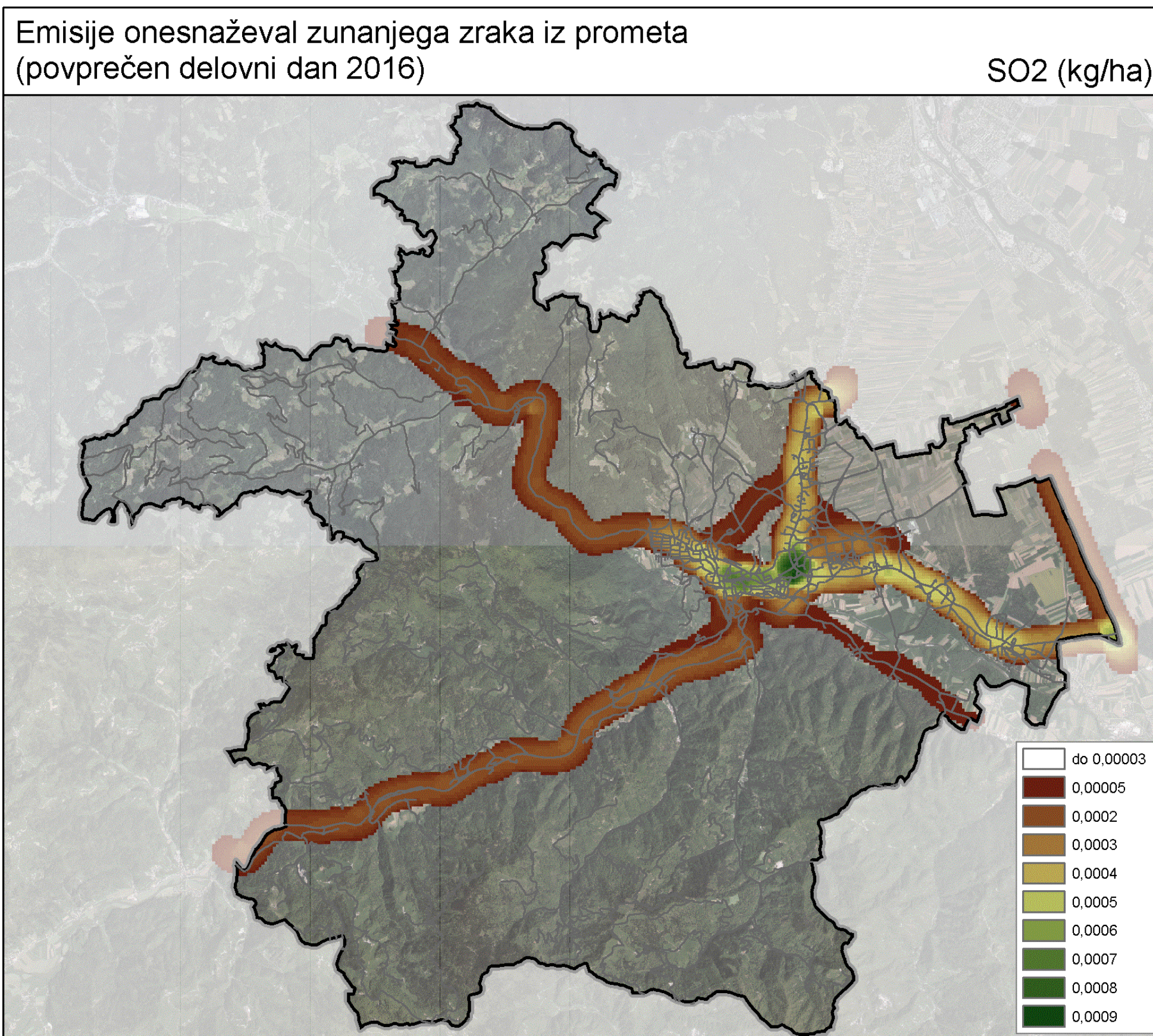
Priloga 3.2: Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa – PM, delovni dan 2016, obstoječe stanje



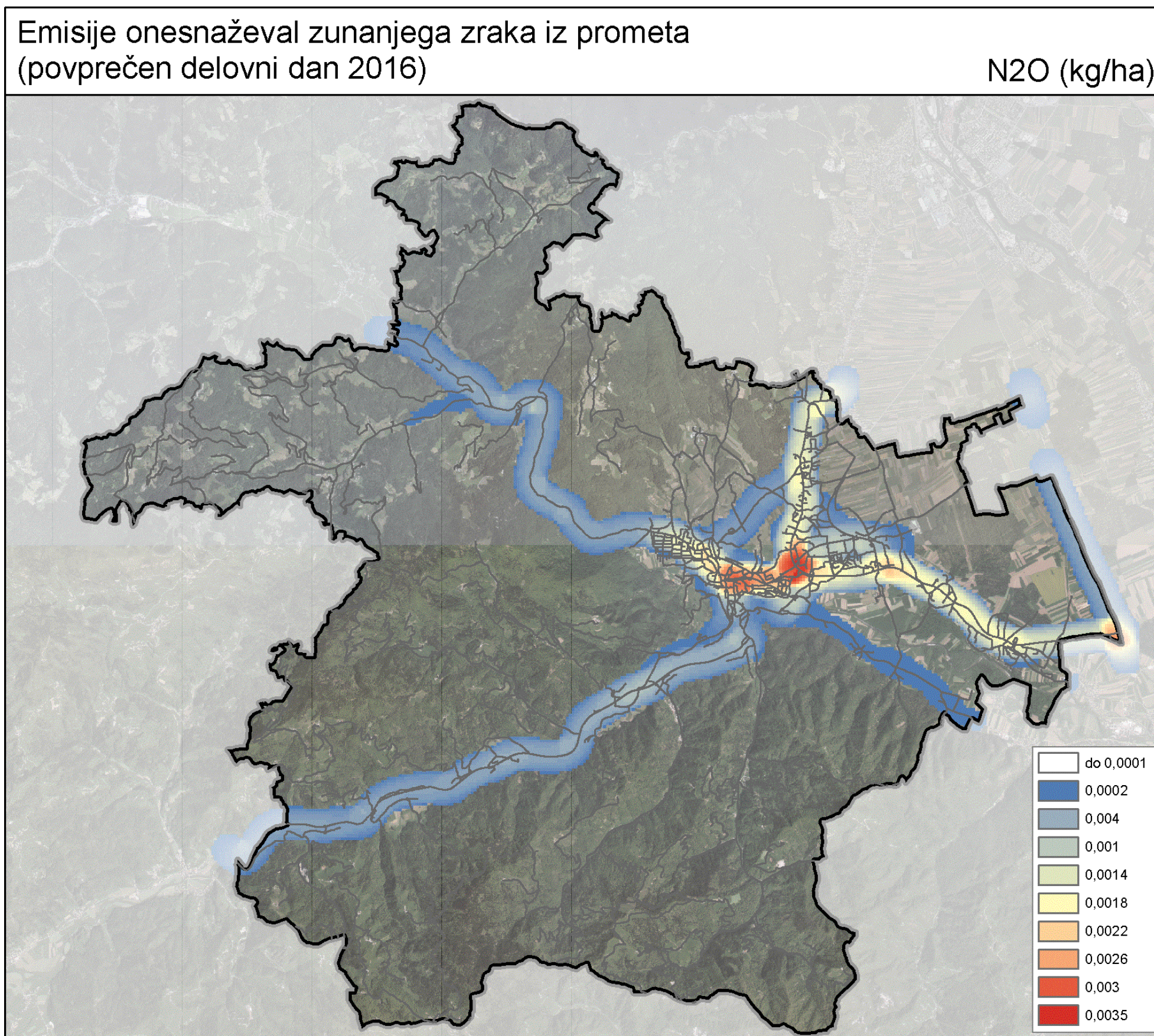
Priloga 3.2: Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa – NO_x, delovni dan 2016, obstoječe stanje



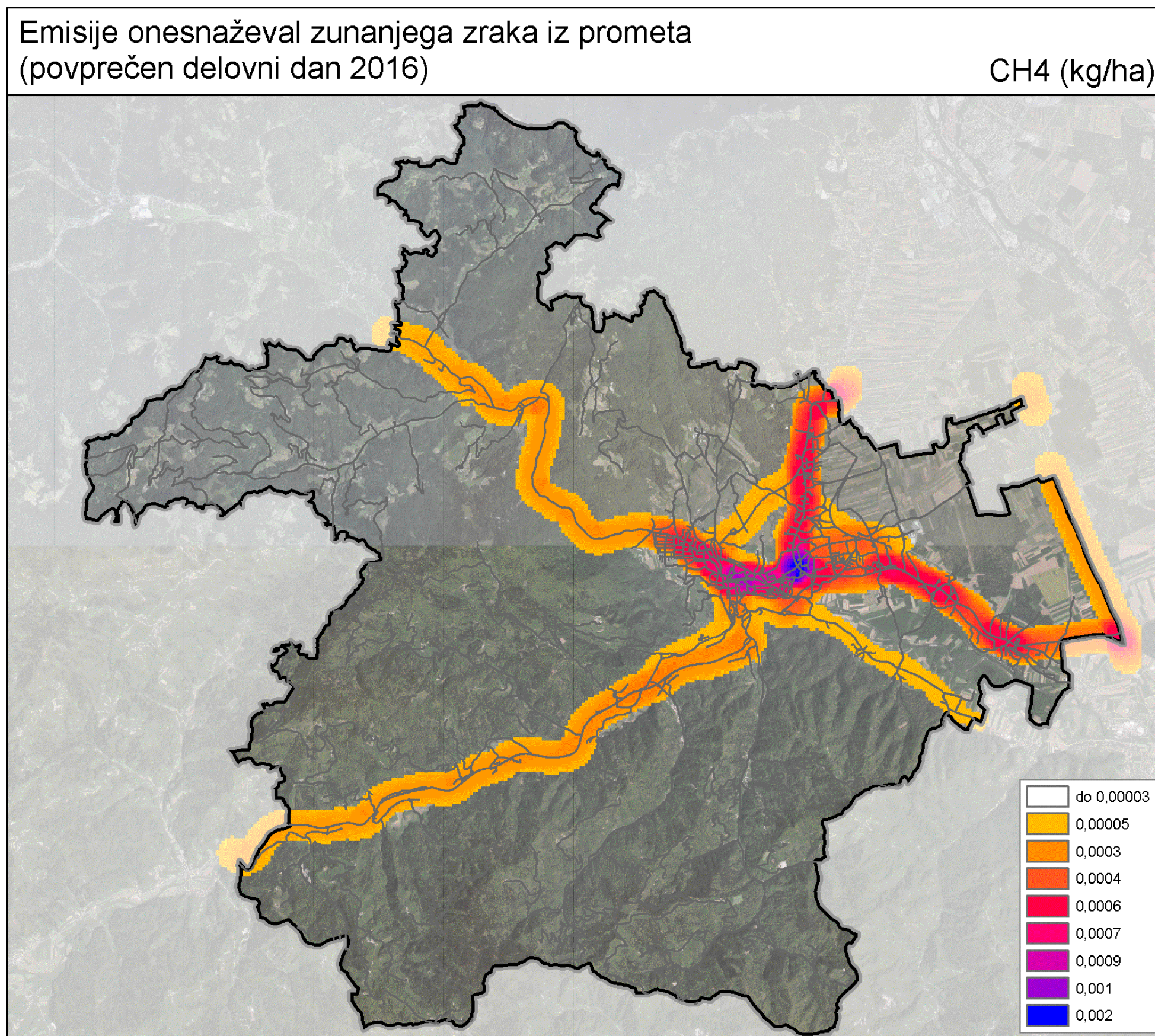
Priloga 3.2: Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa – SO₂, delovni dan 2016, obstoječe stanje



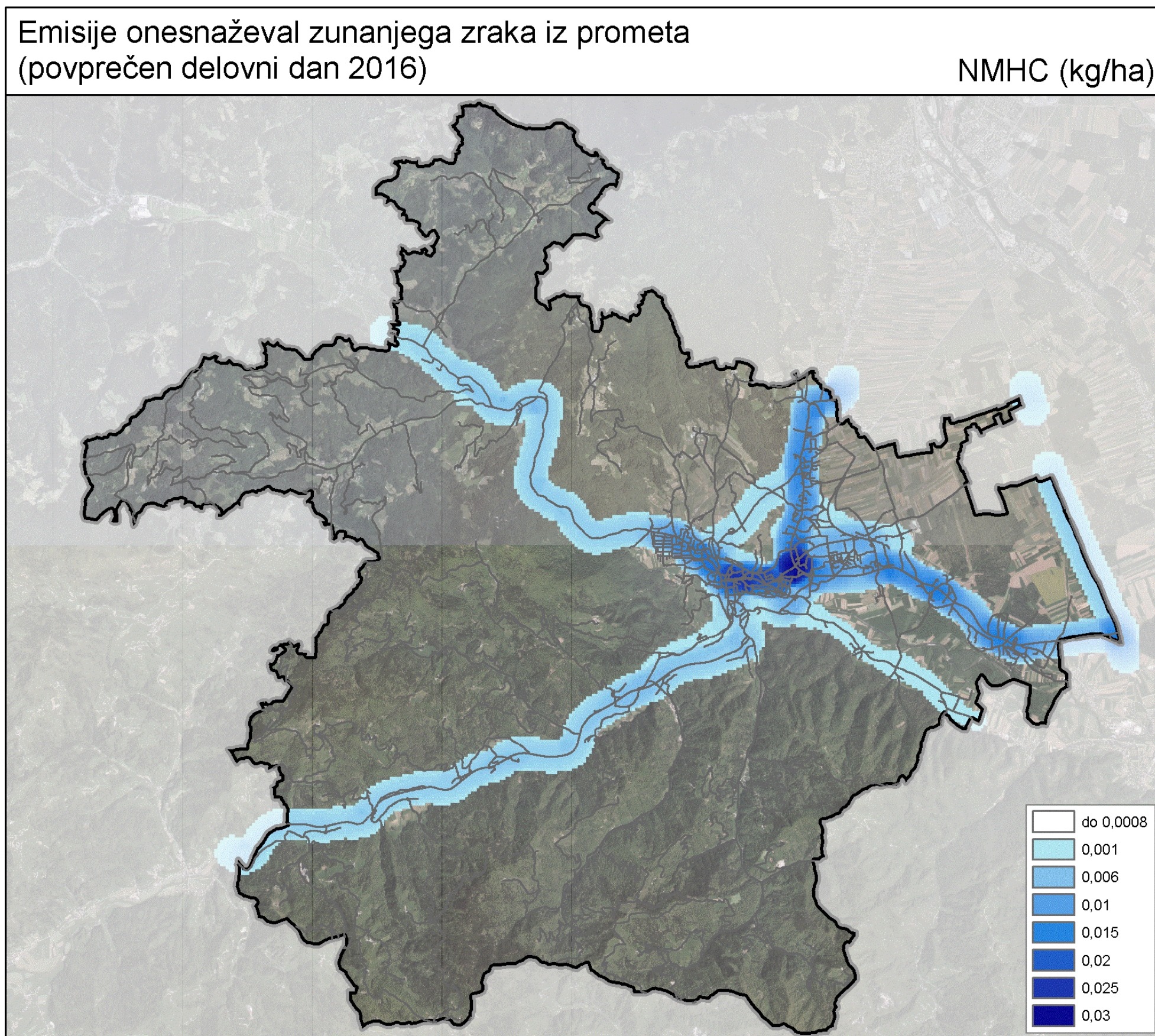
Priloga 3.2: Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa – N₂O, delovni dan 2016, obstoječe stanje



Priloga 3.2: Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa – CH₄, delovni dan 2016, obstoječe stanje

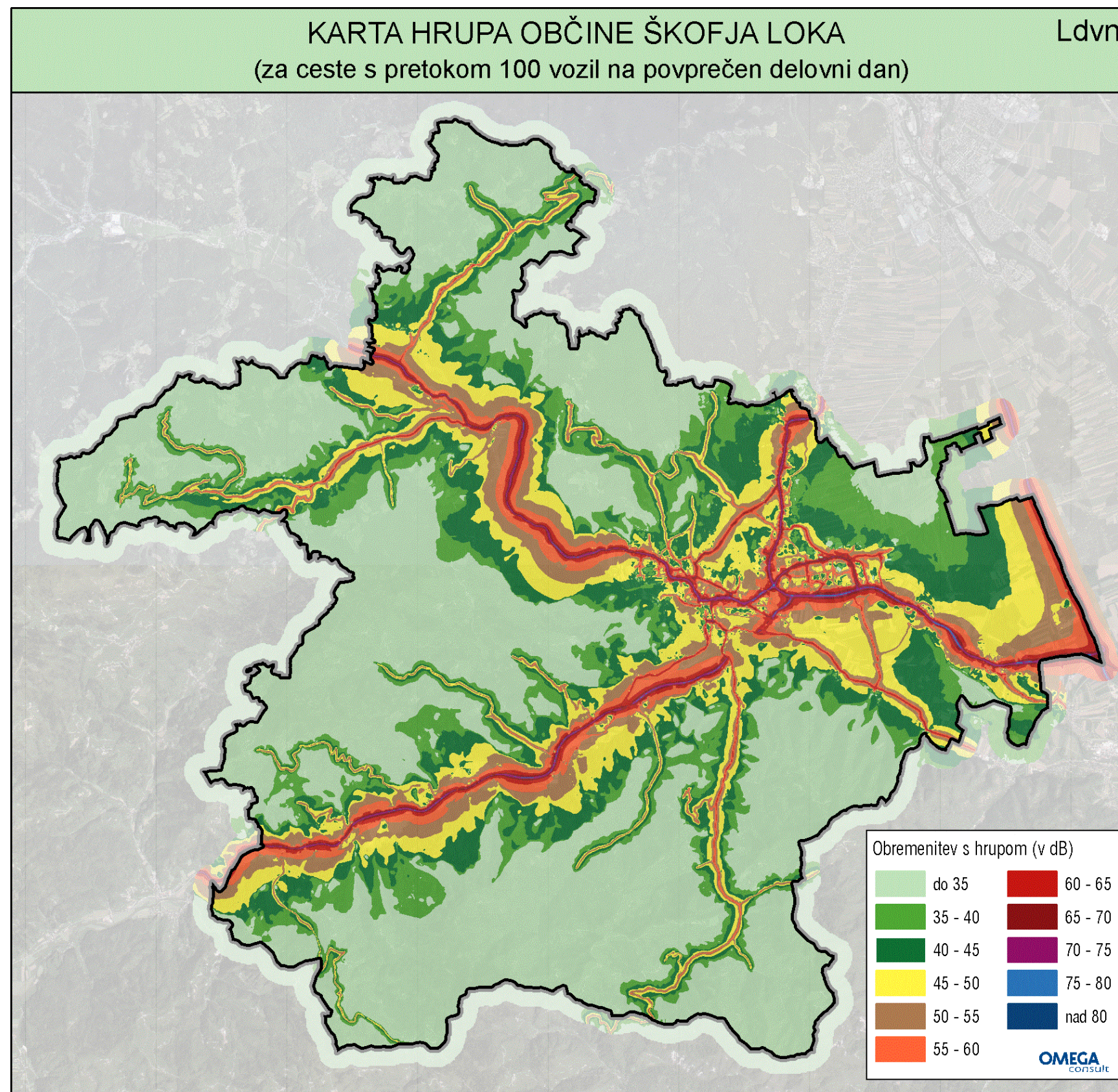


Priloga 3.2: Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa – NMHC, delovni dan 2016, obstoječe stanje



PRILOGA 3.3: *Karte hrupa*

Priloga 3.3: Karta hrupa za ceste s pretokom 100 vozil na povprečen delovni dan



Priloga 3.3: Karta hrupa za železnico na povprečen delovni dan

