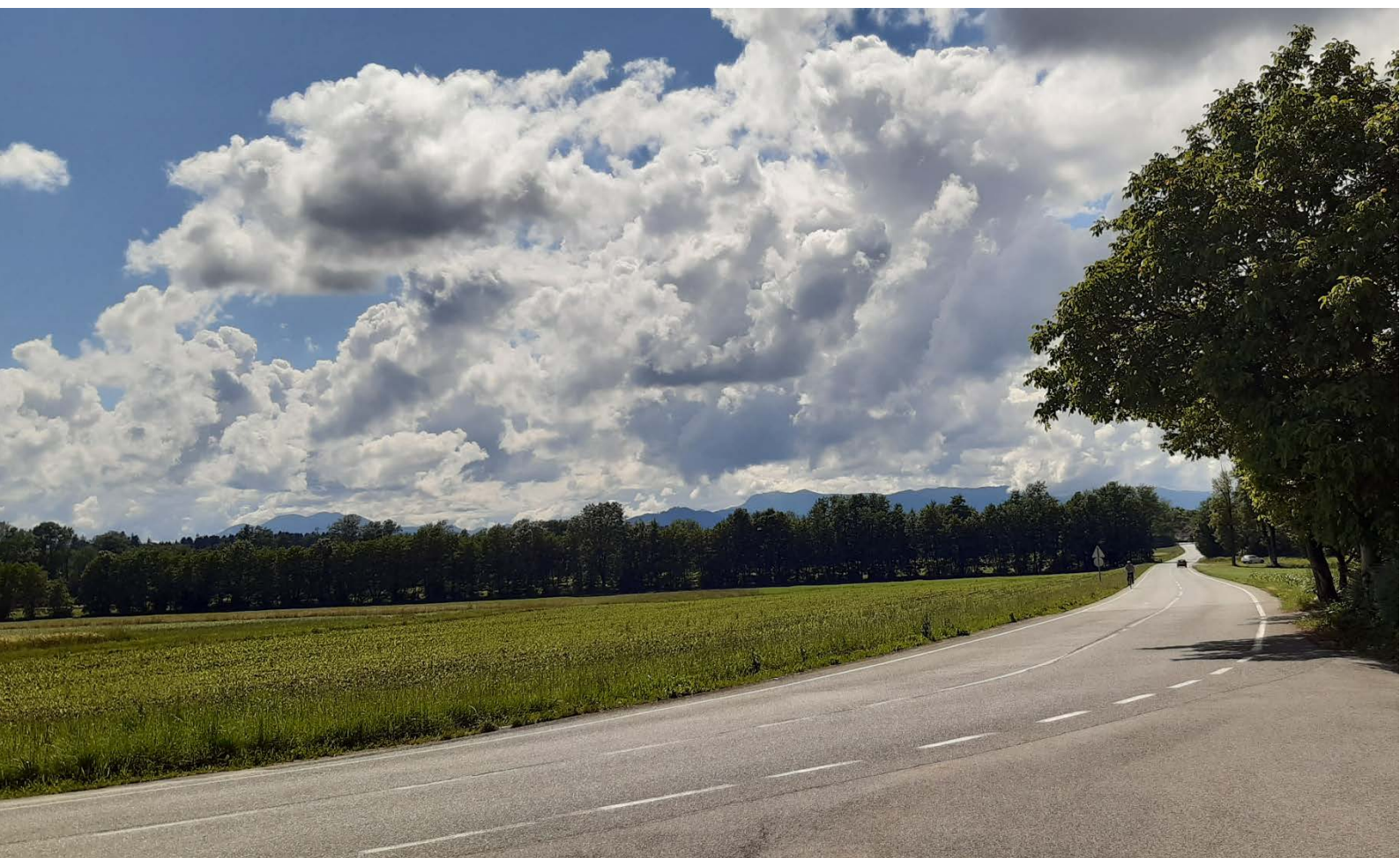


ZA TRAJNOSTNO NARAVNAN PROMET V OBČINI CERKLJE NA GORENJSKEM



Celostna prometna strategija



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE CERKLJE NA GORENJSKEM

ZA TRAJNOSTNO NARAVNAN PROMET V OBČINI

4

Izvajalci:

Občina Cerklje na Gorenjskem

Trg Davorina Jenka 13, 4207 Cerklje na Gorenjskem

LOCUS prostorske informacijske rešitve, d.o.o.

Prvomajska 118 d, 2520 Solkan



Kolofon

Celostna prometna strategija Občine Cerklje na Gorenjskem

Naročnik in založnik

Občina Cerklje na Gorenjskem

Trg Davorina Jenka 13, 4207 Cerklje na Gorenjskem

Izvajalec

Locus prostorske informacijske rešitve d.o.o.

Prvomajska 118 d, 5250 Solkan

Vodja strokovne skupine:

Tosja Vidmar, univ.dipl.geog.

Sodelavci pri izdelavi

Maja Šinigoj, univ.dipl.inž.arh.

Urška Ivančič, mag.inž.geod.geoinf

Nina Uršič, univ.dipl.inž.kraj.arh.

Leon Kobetič, univ.dipl.inž.grad.

Metka Jug, univ.dipl.inž.kraj.arh.

Nina Lipušček, univ.dipl.inž.kraj.arh.

Nuša Britovšek, univ.dip.inž.kraj.arh.

Uroš Košir, univ.dipl.inž.geod.

Fotografije:

Arhiv Občine Cerklje na Gorenjskem

Arhiv Locus d.o.o.

Solkan, november 2020

Kazalo

1. UČINKOVITO IN VARNO PO CERKLJAH.....	8
2. DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA.....	8
3. ŽIVLJENJE IN MOBILNOST V OBČINI DANES.....	12
4. SCENARIJI	26
5. VIZIJA.....	30
6. HOJA.....	33
7. KOLESARJENJE.....	37
8. JAVNI POTNIŠKI PROMET	42
9. MOTORNI PROMET.....	46
10. PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU MOBILNOSTI.....	50
11. SEZNAM VIROV IN LITERATURE	54



Namen

Občina Cerklje na Gorenjskem se je izdelave Celostne prometne strategije (CPS) lotila z namenom pridobitve dokumenta, ki predstavlja podlago za dolgoročno načrtovanje in urejanje trajnostnega prometa in stremi k varnim in udobnim prometnim povezavam ter bolj pogosti izbiri načinov mobilnosti, ki krepijo zdravje in ne povzročajo emisij hrupa, onesnaževanja zraka in toplogrednih plinov.

Obenem je Občina želela povečati možnosti za kandidiranje na razpisih za kohezijska sredstva EU in sredstva iz proračuna Republike Slovenije, ki se bodo namenjala izboljšanju prometne varnosti, povečanju vloge javnega prevoza ter zmanjševanju vplivov na okolje zaradi zmanjševanja uporabe motornega prometa.

Občina je dokument izdelala ob strokovni pomoči podjetja Locus prostorske informacijske rešitve d.o.o.

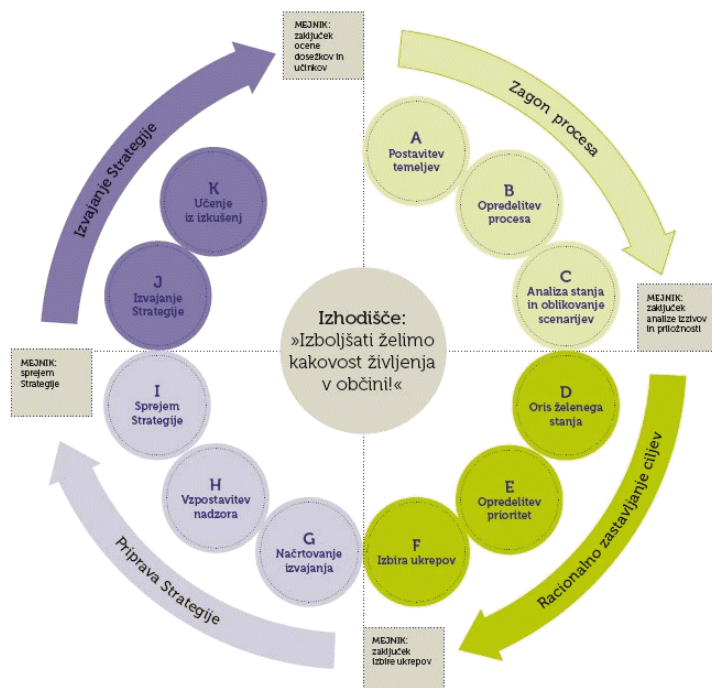
Osnova za izdelavo Celostne prometne strategije za Občino Cerklje so smernice, ki jih je predpisalo Ministrstvo za infrastrukturo (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije). Število zahtevanih aktivnosti pa je bilo smiselno prilagojeno obsegu občine in številu prebivalcev Občine Cerklje na Gorenjskem.

Proces priprave CPS Občine Cerklje na Gorenjskem

Postopek izdelave Celostne prometne strategije občine Cerklje na Gorenjskem se je začel aprila 2020 in je trajal približno devet mesecev. Pri pripravi celostne prometne strategije je nadvse pomemben participativni pristop, ki vključuje javnost pri vseh korakih.

Letošnje leto in celoten proces priprave dokumenta je spremljala epidemiološka situacija v državi, ki je zahtevala prilagajanje na dane razmere v vseh fazah izdelave. Kljub temu so bile izvedene številne komunikacijske aktivnosti, s katerimi je bila že od samega začetka priprave strategije prebivalcem občine dana možnost izražanja njihovih mnenj, stališč in potreb glede aktivnosti ter vsebin strategije.

V začetnih fazah projekta so se zaradi omejevanja gibanja in druženja, povezanega z epidemijo, sestanki, delavnice, intervjuji ter anketa izvedli preko spletnih orodij oziroma telefonsko. Prva javna razprava je potekala v Kulturnem hramu Ignacija Borštnika v Cerkljah na Gorenjskem, druga javna razprava pa v sejni sobi Občine. Zaradi zaostritve razmer so vse nadaljnje aktivnosti, vključno s sprejemom strategije na občinskem Svetu, potekale preko spletnih orodij.





UVOD



1. UČINKOVITO IN VARNO PO CERKLJAH

Strateško odločanje in načrtovanje sta ključni aktivnosti, ki krojita smeri razvoja prometa in mobilnosti.

Pri izdelavi Celostne prometne strategije nas je zanimalo predvsem kako izkoristiti dane prostorske možnosti za razvoj učinkovite prometne infrastrukture in kaj o tem menijo prebivalci občine in posamezni ključni akterji v njenem prostoru.

Skozi izkušnje načrtovanja urejanja prometa v preteklosti se je izkazalo, da ob mnogih spremembah prometnih režimov in številnih novih signalizacijah, vozniki motornih vozil postanejo manj pozorni na ostale udeležence v prometu, saj je njihova pozornost večino časa usmerjena v spremljanje prometne signalizacije.

Zato grejo sodobni pristopi načrtovanja prometa v smeri skupnega prometnega prostora, kjer si javni prostor enakovredno delijo vsi udeleženci v prometu, to pomeni da vsi, z ozirom drug na drugega postanejo uporabniki istega prostora.



Slika: Pogled osnovnošolcev na ureditve prometa

Občina Cerklje na Gorenjskem se želi razvijati kot prometno sodobno načrtovana občina. Z udeležanjem ukrepov predvidenih v Celostni prometni strategiji, bodo imeli njeni prebivalci na voljo številne varne in urejene površine za hojo in kolesarjenje in učinkovite povezave javnega prevoza, nadgrajene s prevozi na klic za starejše občane.

Občina ni pozabila niti na skrb za kakovost zraka. V svojem prostoru načrtuje več polnilnic za električna vozila in postopno menjavo voznega parka javnih ustanov z vozili na električni pogon. V sočasni skrbi za povečano aktivnost vseh občanov bo v občini omogočena tudi izposoja električnih in navadnih koles.

S tako imenovanimi mehkim ukrepi za promocijo in spodbujanje trajnostne mobilnosti prebivalcev Občina računa na zavesten premik od pričakovane udobnosti osebne avtomobila k drugačnim oblikam mobilnosti.

Ključni dolgoročni cilj Celostne prometne strategije je postopna sprememba potovalnih navad. Kako hiter bo proces sprememb pa je odvisno skupnega sodelovanja države, občine in občanov.

9



Slika: Skupni prometni pas 'sharrow' v Cerkljah.

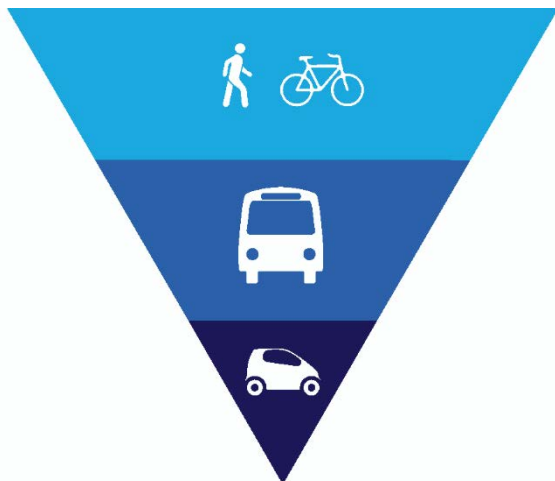
Tak prostor seveda lahko načrtujemo tam, kjer motornega prometa ni veliko. Princip se običajno uveljavlja na javnih površinah kot so trgi, ulice, kjer je ključno ohranjanje vitalnosti prostora in dostopnosti do ključnih funkcij.

2. DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA

Celostna prometna strategija je prvi in ključni korak k drugačnemu prometnemu načrtovanju in prav zaradi tega je za Občino tako pomembna. Z njo Občina Cerklje na Gorenjskem oblikuje učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi namerava doseči vidne spremembe na področju mobilnosti. Te spremembe bodo posledično povečevale privlačnost občine in kakovost bivanja v njej.

2.1 Zakaj je Celostna prometna strategija tako pomembna?

Celostna prometna strategija od samega začetka upošteva, da so v prometu **različni udeleženci**, ne samo vozniki osebnih motornih vozil. Pozornost namenja potrebam vseh deležnikov. Načrtovanje ni namenjeno prevoznemu sredstvu, temveč temu, da ljudje lahko dosežejo različne cilje svojih potovanj z **raznolikimi prevoznimi sredstvi** oz. kombinacijami njihove uporabe. Pri tem pa dobijo **prednost** tisti potovalni načini, ki so ob primerljivih časovnih stroških in finančnih izdatkih **bolj zdravi** in **manj obremenjujejo okolje**.



Priprava *Celostne prometne strategije* uvaja **boljše vključevanje in obveščanje javnosti**. V proces priprave je vključena širša javnost in pomembni deležniki, kot so ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti dobro poznajo.

Zato je Celostna prometna strategija dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, tudi zainteresirani občani. Ti so zaradi tega bolj pripravljeni in motivirani, da sodelujejo tudi pri njenem uresničevanju.



Slika: Prva javna razprava za pripravo CPS Občine Cerklje na Gorenjskem.

Celostna prometna strategija pripomore k **dvigu kakovosti bivanja**. Preko ukrepov se zagotavlja **boljša varnost udeležencev v prometu** in dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom.

Zmanjšujejo se škodljivi vplivi prometa na zdravje, kot so **onesnaženost zraka, hrup in izpusti toplogrednih plinov**. Izboljšuje se razmerje med stroški in učinkovitostjo, kar pomeni, da za opravljene poti plačujemo manj oz. so manjši tisti stroški potovanja, ki vključujejo škodo za zdravje in okolje.

Povečuje se tudi **privlačnost in kakovost urbanega prostora**, ki spet postaja prostor srečevanj ljudi in dogodkov, ki so namenjeni njim.

Zaradi zaznavanja in upoštevanja **potreb** različnih deležnikov ter njihovega **aktivnega vključevanja** v oblikovanje vizije, usmeritev in ukrepov, se izboljšajo ne le tehnični parametri prometnega sistema, temveč posredno tudi **prometna kultura** in upravljanje prometnega sistema.



2.2 Kakšno občino želimo leta 2040?

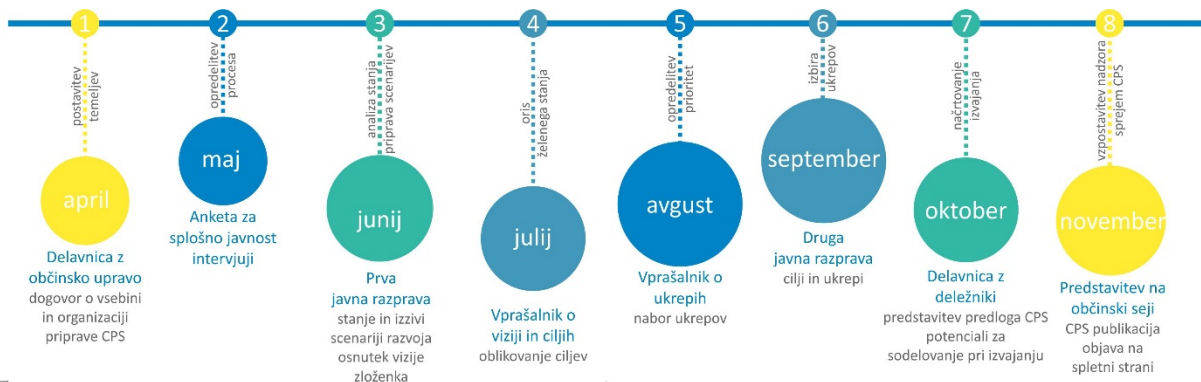
Kako bi se radi gibali, potovali, kakšen izgled občine bi radi imeli?

To so bila vprašanja, na katera so pripravljavci iskali odgovore skupaj z občani. Vse pridobljene informacije in analize stanja ter želje, potrebe in predlogi prebivalcev so bili osnova za pripravo vizije razvoja občine.

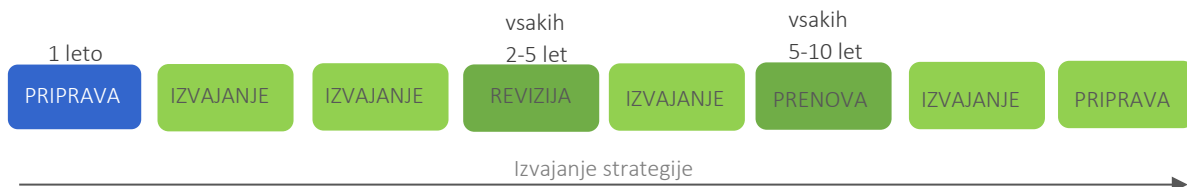
Vizija je vodila v oblikovanje strateških in specifičnih ciljev, ti pa v izdelavo akcijskega načrta, ki združuje svežnje ukrepov.

Participativno ustvarjena strategija in vizija ter dosledno izvajanje ukrepov samo po sebi še ne zagotavlja tudi uresničevanja ciljev. K rezultatom bodo vodila tudi revidiranja v času izvajanja ukrepov, ki so predvidena v obdobjih od dveh do petih let in s katerimi bomo spremljali, ali se približujemo načrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo tudi osnova za ustrezna nadgrajevanja oz. spremembe strategije.

Okviren načrt vključevanja javnosti



Izvajanje strategije





ANALIZA STANJA



3. ŽIVLJENJE IN MOBILNOST V OBČINI DANES

Analiza obstoječega stanja je pomemben del pri pripravi strategije. Poda nam vpogled v obstoječe dobre in slabe prakse, opozori nas na nevarnosti in pokaže morebitne slabosti. Prikaže jasno sliko izzivov občine in priložnosti, na katerih se lahko gradijo nadaljnje rešitve.

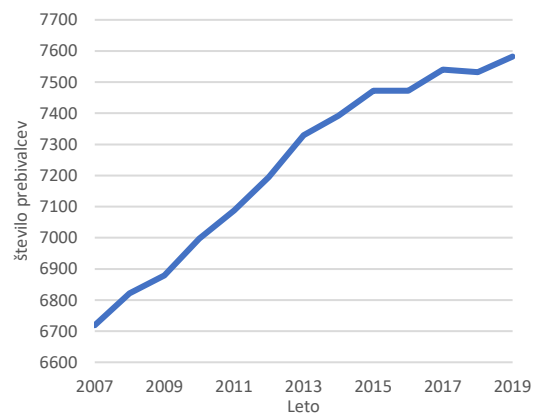


3.1 Naša občina je za bivanje privlačna. Gradimo na tem tudi v prihodnosti!

Število prebivalcev v občini Cerklje na Gorenjskem vseskozi počasi narašča. V zadnjih dvanajstih letih (2007 – 2019) je število prebivalcev v občini naraslo za 863, z največjim prirastom med leti 2010 in 2013. Število prebivalcev se večinoma povečuje zaradi priselitev, naravni prirast je bil namreč leta 2017 in 2018 negativen.

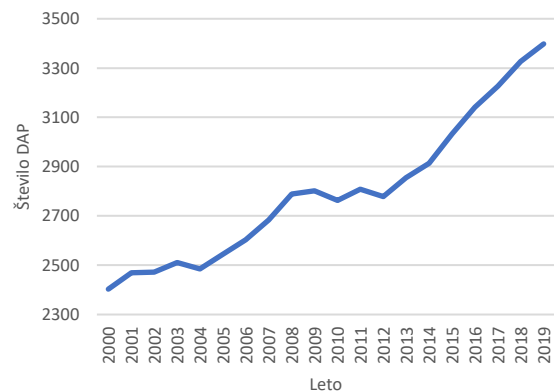


Število občanov starejših od 65. let je leta 2019 znašalo 1.332. Enak delež so predstavljali prebivalci stari do 14 let. Glede na to, da se število starejših počasi povečuje, pričakujemo povečane potrebe po kakovostnih in varnih urbanih površinah ter območjih, ki bodo namenjena samo pešcem in kolesarjem na eni strani ter po fleksibilnih in individualiziranih načinih javnega prevoza na drugi.



Graf: Skupni prirast števila prebivalcev v občini Cerklje na Gorenjskem med letoma 2007 in 2019 (po letih), Vir: SURS

Število delovno aktivnih prebivalcev se, skladno s povečanjem števila prebivalcev povečuje. Ta trend je opazen predvsem od leta 2012 dalje.

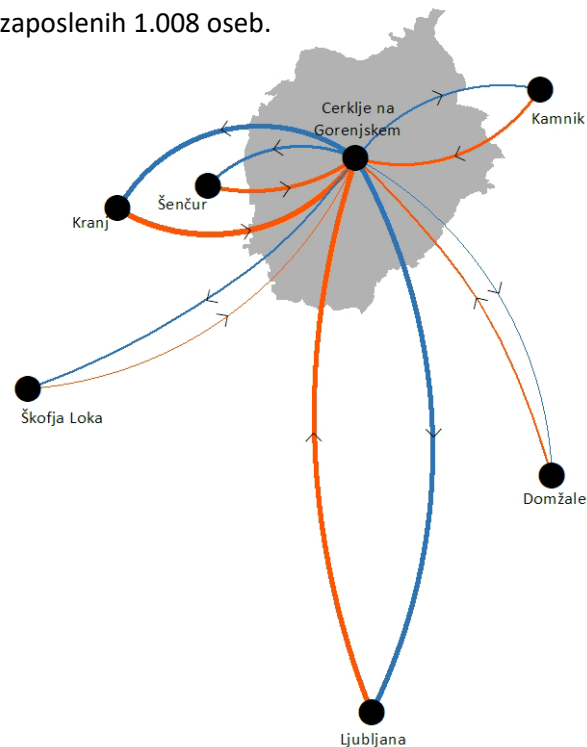


Graf: Delovno aktivno prebivalstvo s stalnim bivališčem v občini Cerklje na Gorenjskem v mesecu decembru med letoma 2000 in 2019

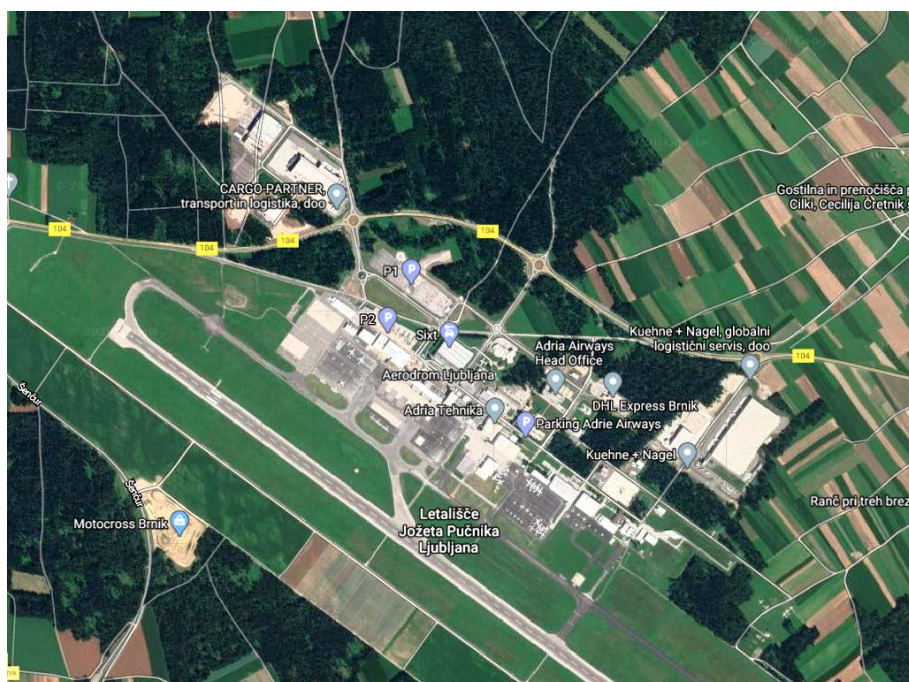
Po podatkih Statističnega urada Slovenije je bilo v drugi polovici leta 2019 v Občini Cerklje na Gorenjskem 3.674 delovno aktivnih prebivalcev. Skupno je bilo v letu 2019 v Občini Cerklje na Gorenjskem 3.540 delovnih mest.



Občina Cerklje na Gorenjskem je zaradi obsežne poslovne cone tudi pomembno zaposlitveno središče. Statistični podatki kažejo, da je kljub temu 70 % delovno aktivnih prebivalcev občine zaposlenih v drugih občinah, največ v Ljubljani (759), Kranju (747) in Šenčurju (122). V domači občini je zaposlenih 1.008 oseb.



Slika: Pomembnejši tokovi delovnih migracij

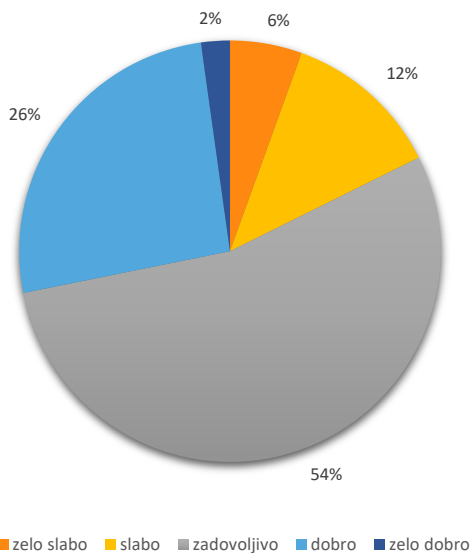


Slika: Zračni posnetek letališča Jožeta Pučnika Ljubljana in poslovne cone v občini Cerklje na Gorenjskem



3.2 S stanjem prometa smo zadovoljni, prostora za izboljšave pa je še veliko!

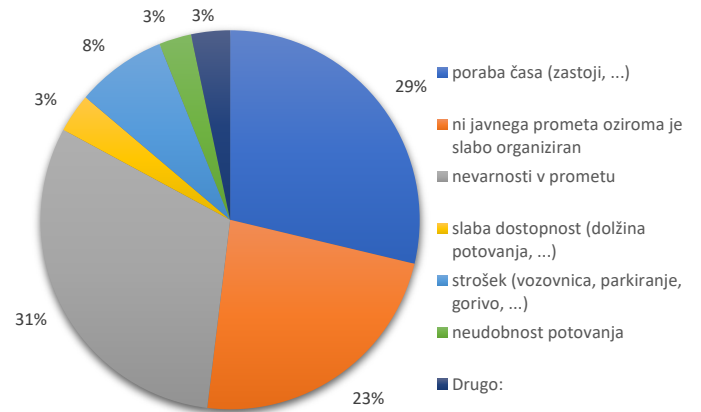
Občanke in občani Cerklj na Gorenjskem so v aprilu 2020 lahko sodelovali pri izpolnjevanju spletne ankete s pomočjo katere smo želeli izvedeti kako varno se počutijo v prometu, kakšne so njihove vrednote pri načrtovanju prometa in kje vidijo največje ovire na vsakodnevnih poteh. Občani so imeli možnost izraziti svoja stališča, mnenja, podali pa so tudi nekaj odgovorov povezanih s potovalnimi navadami. V spletni anketi je sodelovalo 185 občanov.



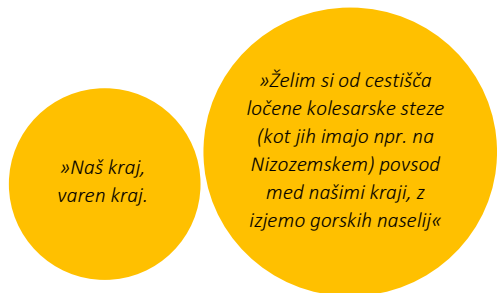
Graf: Ocena prometa v občini

Če bi imeli možnost, bi občani najprej uredili varne šolske poti in samostojne kolesarske povezave med sosednjimi občinami in med naselji v občini.

Kot največje težave na vsakdanjih poteh občani zaznavajo nevarnosti v prometu, porabo časa in pomanjkljiv in slabo organiziran javni promet.



Graf: Največje težave pri vsakdanjih poteh

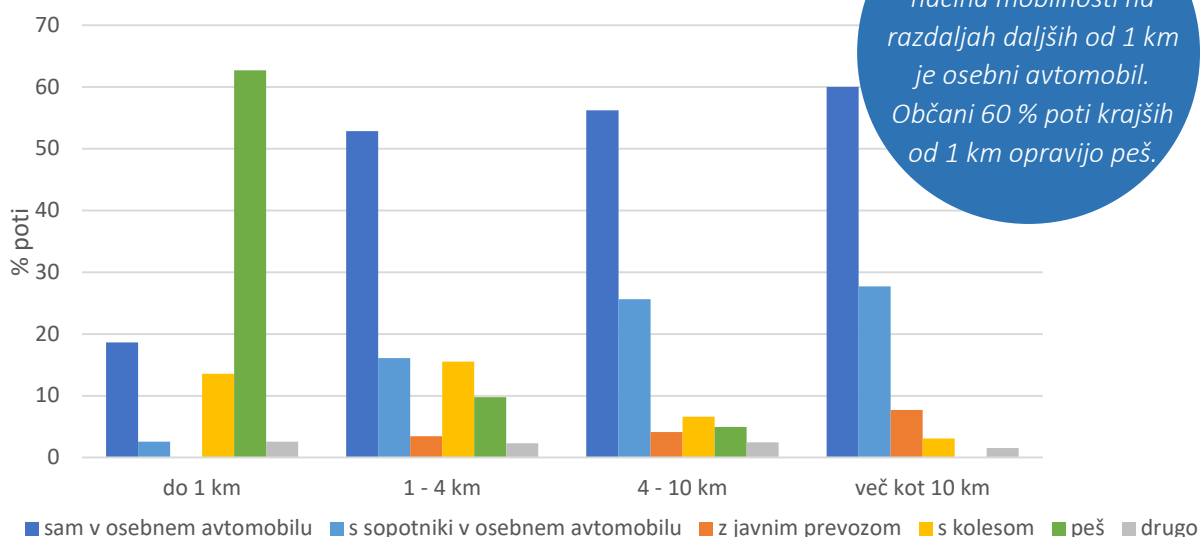


Graf: Ocena pomembnosti posameznega ukrepa od najmanj pomembnega (1) do najbolj pomembnega (11)

Najpomembnejša vrednota Cerkljanov, ki se nanaša na načrtovanje prometa je varnost.

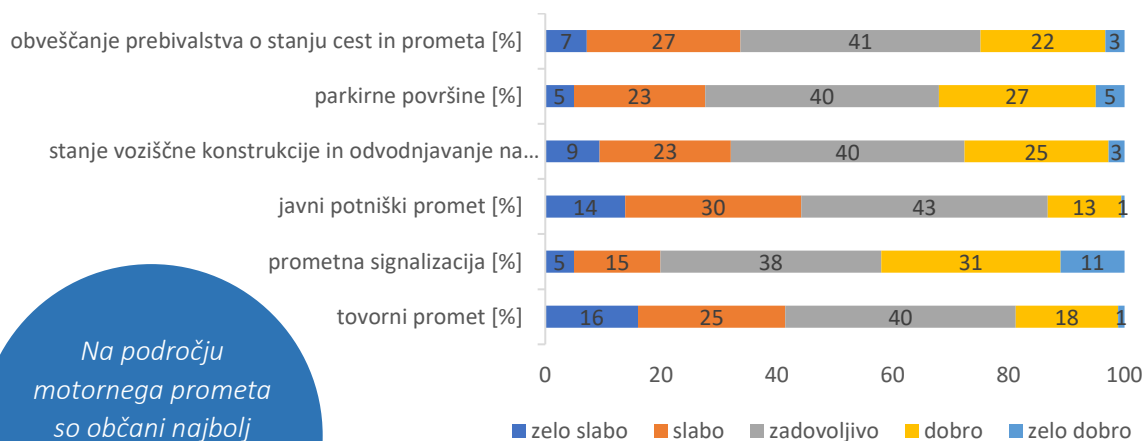


Graf: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa



Najpogostejša izbira načina mobilnosti na razdaljah daljših od 1 km je osebni avtomobil. Občani 60 % poti krajših od 1 km opravijo peš.

Graf: Način mobilnosti za vse vrste poti (rekreacija, šola, trgovina.....)



Na področju motornega prometa so občani najbolj zadovoljni s prometno signalizacijo.

Graf: Ocena ureditev na področju motornega prometa



Večina naselij tako ostaja s pločnikom neopremljenih, prav tako ni urejenih varnih peš povezav med naselji. V nekaterih naseljih, kjer so ceste prometno manj obremenjene umestitev pločnika niti ni smiselna.

Obstoječi pločniki v občini marsikje ne ustrezajo potrebam pešcev. Za udobno in privlačno hojo morajo biti površine za pešce čim bolj ravne z ohranjenim nivojem na isti višini v celotni dolžini. Posebej starejša populacija in gibalno ovirane osebe so občutljivi že ob majhni spremembi višine.



Slika: Pločnik s številnimi zaporednimi spusti na nivo vozišča inuvozi na parcele stavb



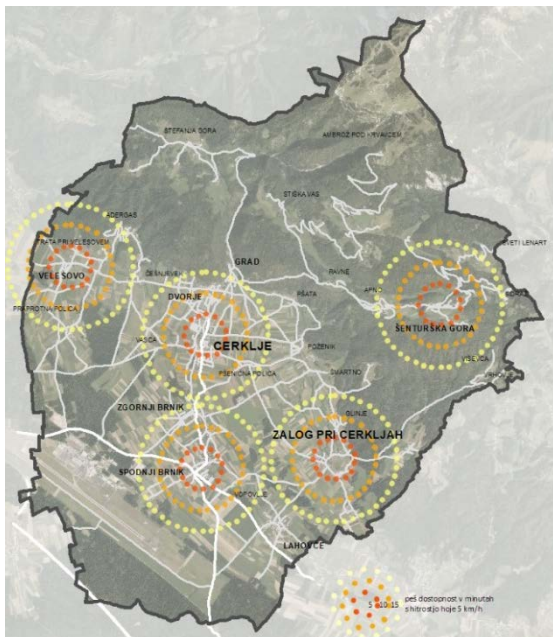
Posebno za prebivalce naselij v ravninskem delu, bi hoja lahko predstavljala osnovno obliko dnevne mobilnosti za dostop do pomembnejših funkcij v občini, še posebej če bi bilo omrežje peš poti sklenjeno in podprto tudi z urejenimi kolesarskimi povezavami.

V občini Cerklje na Gorenjskem se kot drugod pojavljajo potrebe po specifičnih prometnih površinah namenjenih na primer kolesom na motorni pogon, električnim skirojem in drugim sodobnim prevoznim sredstvom, ki med oblikami mobilnosti nadomeščajo predvsem hojo.

3.3 Stanje na področju hoje

Naselja v občini se nahajajo tako v ravninskem kot v hribovitem delu. Povezave med naselji potekajo po prometnih povezavah, ki so deloma asfaltirane, deloma makadamske. Pločniki so urejeni v naseljih Cerklje na Gorenjskem, Zgornji in Spodnji Brnik, Dvorje, Češnjevke, Zalog pri Cerkljah in Grad.

Središče občine je iz večine naselij v ravninskem delu dostopno s 30 minutami hoje.



Slika: Peš dostopnost v 5, 10 in 15 minutah

Možnost, da pride do nesreče med pešcem in vozilom je 1,5 do 2-krat večja na cestah brez pločnikov.

Prporoča se 30 minut fizične aktivnosti na dan, 5 dni na teden.

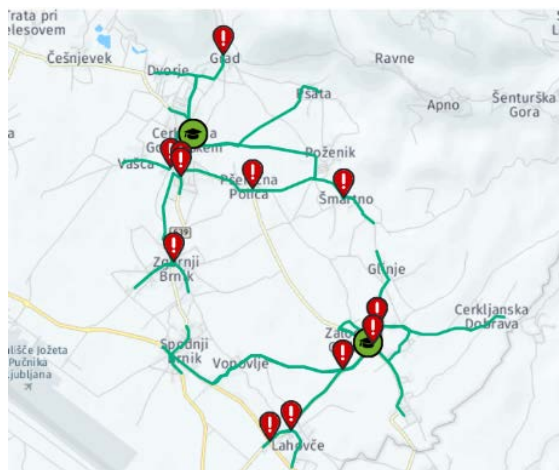
Če krajše poti, ki jih navadno opravimo z avtom, opravimo peš, hitro dosežemo priporočljiv čas gibanja.

Kaj so povedali občani

Med ranljivimi udeleženci v prometu je po mnenju Cerkljanov najboljše poskrbljeno za pešce v naseljih, najslabše pa za gibalno ovirane osebe.

Med nekaterimi naselji so možne alternativne, za pešce relativno varne povezave po manj prometnih javnih poteh. Po takšnih povezavah lahko pešci v središče Cerklj dostopajo iz Češnjevka, Praprotnice in Šenčurja. Takšne so tudi povezave med Zgornjim Brnikom in Pšenično Polico ter Šmartnim, in med Spodnjim Brnikom in Šmartnim ter Glinjami, prav tako pa tudi povezava od Zgornjega Brnika preko Vopovelj do Lahovč.

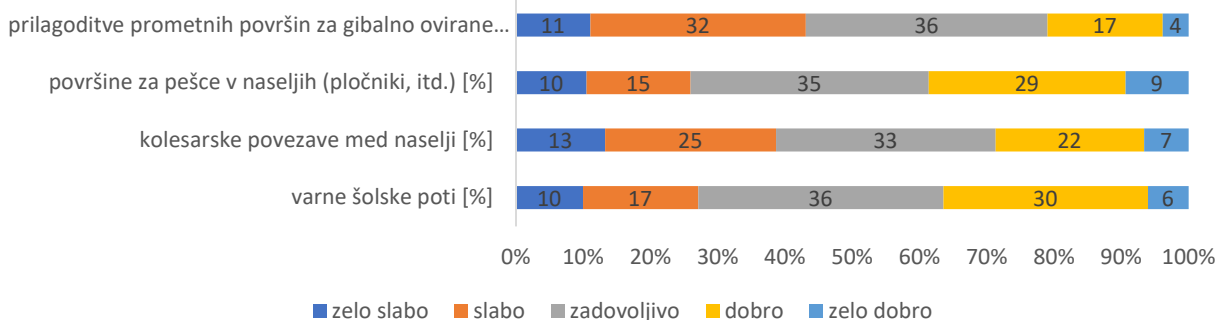
Občina Cerklje na Gorenjskem na spletnem portalu Agencije za varnost v prometu vodi evidenco šolskih poti z evidentiranimi in opisanimi nevarnimi točkami, na katere morajo biti šolarji na poti v šolo še posebej pozorni.



Slika: Prikaz šolskih poti in nevarnih točk na njih.

»Želim si urejene peš povezave med vsemi naselji, predvsem pa varne poti za šolarje.«

»Gibaj se za zelene Cerklje!«



Graf: Ocena ureditev na področju motornega prometa



3.4 Stanje na področju kolesarjenja

Kolesarjenje je že danes pomemben način mobilnosti občanov. Občina pa je priljubljen kolesarski cilj tudi za rekreativne, še posebej gorske kolesarje, ki niso njeni prebivalci. Kolesarji za svoje poti večinoma uporabljajo označene asfaltne in makadamske javne poti. Njihova prisotnost v prometu je opazna v vseh letnih časih, z večjo gostoto v toplejšem delu leta. Prav ta opažanja so Občino pripeljala do zaključka, da potrebuje več površin za varno vodenje kolesarjev. Trenutno je kolesarjem na voljo dvosmerna kolesarska pot, ki bo v prihodnosti povezovala občine Kranj, Šenčur, Cerklje na Gorenjskem in Kamnik, danes pa je zgrajen le del mimo letališča Jožeta Pučnika. V letošnjem letu je bil v občini urejen tudi skupni

prometni pas za kolesarje in motorna vozila znotraj naselja Cerklje na Gorenjskem.

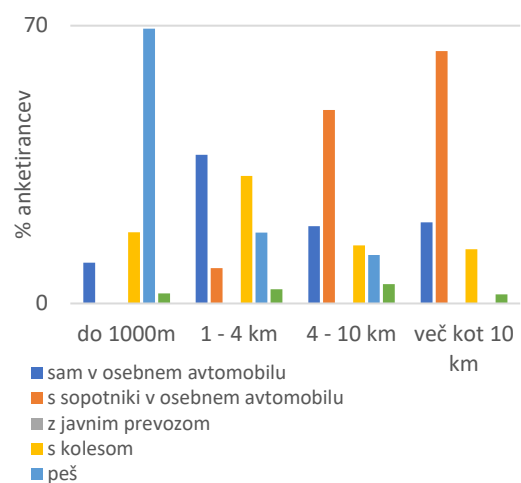


Slika: Oznake kolesarskih poti.



Slika: Skupni kolesarski pas (sharrow) v Cerkljah.

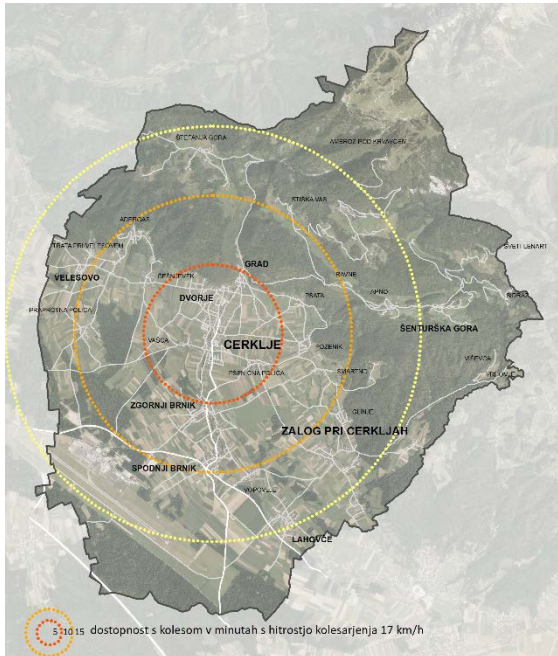
Anketa o potovalnih navadah je pokazala, da se občani s kolesom največkrat odpravijo na rekreacijo in v trgovino, vendar le če je pot krajša od 4 km, na daljše razdalje je izbira kolesa kot način potovanja izjema.



Graf: Način potovanja na rekreacijo

Ob ustrezni ureditvi kolesarskega omrežja bi kolesarjenje lahko postalo osnovna oblika dnevne mobilnosti občanov, ob dodatni ponudbi kolesarske infrastrukture (omrežje za izposajo koles in e-koles, varne kolesarnice...), pa tudi mobilnosti z navezavo na sosednje občine.

Z manj kot 30 minutami kolesarjenja lahko iz središča Cerklj na Gorenjskem po cestah pripeljemo v vse sosednje občine.



Slika: Dostopnost s kolesom v 5, 10 in 15 minutah

Na območju občine je urejenih več počivališč za kolesarje, štiri pa so opremljena tudi z orodjem za popravilo koles in možnostjo polnjenja električnih koles.



Slika: Počivališče za kolesarje s polnilnico za električna kolesa v središču naselja Cerklje na Gorenjskem

Na mesto enega avtomobila lahko parkiramo od 7 do 9 koles.

Kolesarjenje ne onesnažuje zraka, ne povzroča hrupa, ne porablja neobnovljivih virov energije in ne povzroča zastojev v prometu.

Z vidika zdravja velja kolesarjenje za eno najboljših oblik gibanja, ki koristi tako psihičnemu kot fizičnemu zdravju, krepi imunski sistem in mišice.

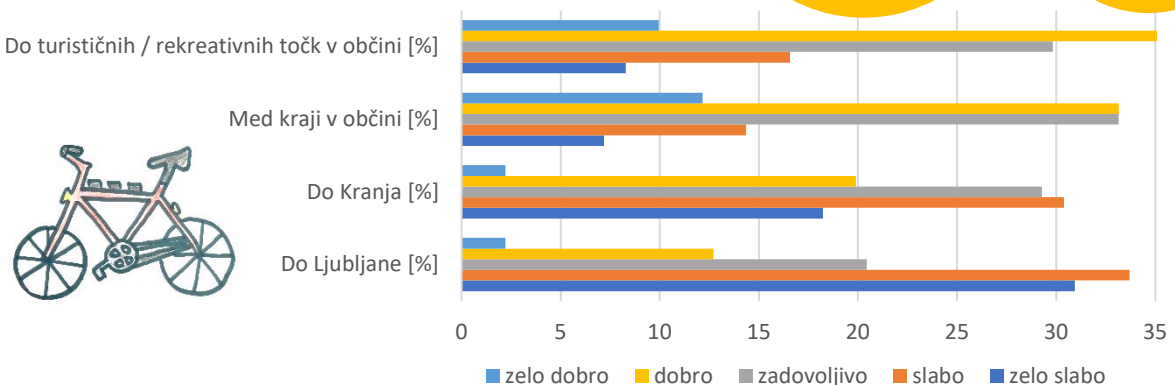
»Bicikl požen, al pa peš pejt!«

»Dobro bi bilo vzpostaviti daljše samostojne kolesarske povezave na širšem območju, saj bi s tem razbremenili promet in obenem zavarovali kolesarje.«

»Želim si možnost izposoje električnih koles, saj se z navadnim kolesom težko peljem.«

Kaj so povedali občani

Prebivalci najlažje s kolesom dostopate do rekreativnih točk v občini in med kraji znotraj občine.



Graf: Ocena dostopnosti s kolesom



Občina Cerklje na Gorenjskem do danes ni posebej spremljala in analizirala uporabe javnega potniškega prometa oziroma potovalnih navad občanov in obiskovalcev, ki jih generirajo atrakcije občine Cerklje na Gorenjskem. Po podatkih avtobusnega prevoznika Arriva je največ potnikov, ki se poslužuje uporabe javnega prevoza občanov, ki dnevno migrirajo v šolo, fakulteto ali službo.



Slika: Avtobusni prevoznik v občini

Turistov, ki bi uporabljali javni prevoz, je zelo malo. Gibalno ovirane osebe uporabljajo javni prevoz izjemoma. Pričakovana je povečana uporaba javnega prevoza s strani starejših občanov (nad 65 let), saj so skladno z veljavno zakonodajo, od julija 2020 upravičeni do brezplačnega javnega prevoza.

V občini je zaznan pojav sopotništva oz. skupinskih prevozov, ki občasno obremenjujejo parkirišča namenjena obisku središča Cerklj na Gorenjskem. Pojav je opazen tudi v naselju Spodnji Brnik.

Letos jeseni je v občini začel z delovanjem tudi prevoz na klic Prostofer, namenjen starejšim občanom, ki ne vozijo sami, so v slabšem zdravstvenem stanju, nimajo drugih možnosti prevoza ali imajo slabše povezave z javnimi prevoznimi sredstvi. Prostofer omogoča lažjo dostopnost predvsem do zdravniške oskrbe bližnjih javnih ustanov. Prevozi se praviloma izvajajo na relacijah v občini in njeni bližnji okolici, izjema so nekatere bolj oddaljene zdravstvene ustanove, npr. bolnišnice.



Slika: Prostofer

3.5 Stanje na področju javnega prevoza

Omrežje javnega potniškega prometa v občini Cerklje na Gorenjskem je vezano izključno na cestni promet.

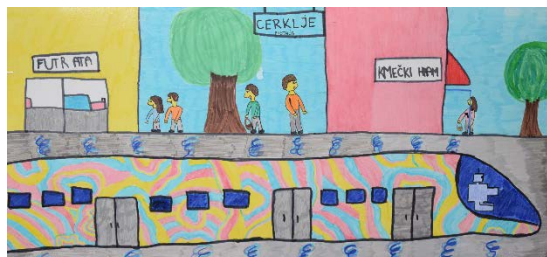
Javni potniški promet se zaradi ekonomičnosti in večje učinkovitosti razvija na nivoju primestnega prometa Kranja, Ljubljane in Kamnika ter je bolj ali manj prepuščen koncesionarju linijskega avtobusnega prometa (podjetje Arriva).

Slovenija spada med države z najvišjimi izdatki za osebno mobilnost na gospodinjstvo in v primerjavi z drugimi državami v okviru izdatkov za promet porabimo več sredstev za nakup vozil in njihov delovanje ter veliko manj za uporabo javnega prometa.

»Sem Cerkljan, v avtu se ne vozim sam!«

Učinkovit javni prevoz tudi zmanjša gnečo na cestah za tiste, ki res morajo voziti

V občini železniško omrežje ni prisotno. Nekoč načrtovana gradnja novih železniških povezav na relaciji Ljubljana–Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana–Kranj bi potencialno predstavljala možnost boljše povezanosti občine v širšem prostoru.



Kaj so povedali občani

Prebivalci občine z avtobusom najbolj enostavno pridejo do Kranja in do Ljubljane, težje pa do rekreativnih in turističnih točk v občini.

Javni prevoz vrača ulice prebivalcem, vrednost bivalnega okolja pa se tako zviša, saj to postane varnejše, manj hrupno in omogoča kakovostnejše socialno življenje.

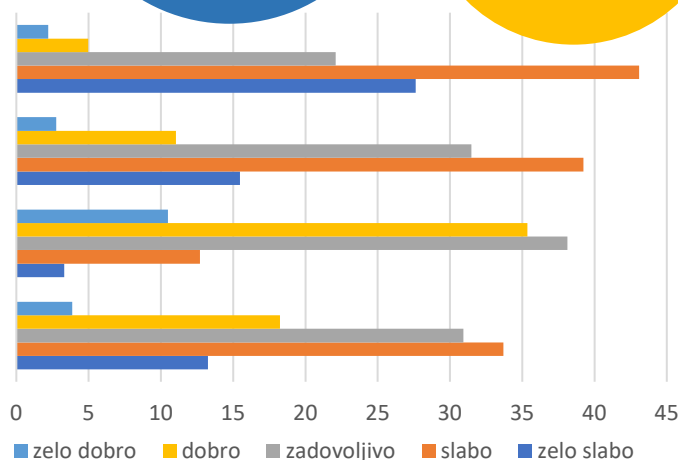
»Železniška povezava med Kranjem, letališčem in Ljubljano se mi zdi zelo pomemben ukrep na področju javnega prevoza.«

Do turističnih / rekreativnih točk v občini [%]

Med kraji v občini [%]

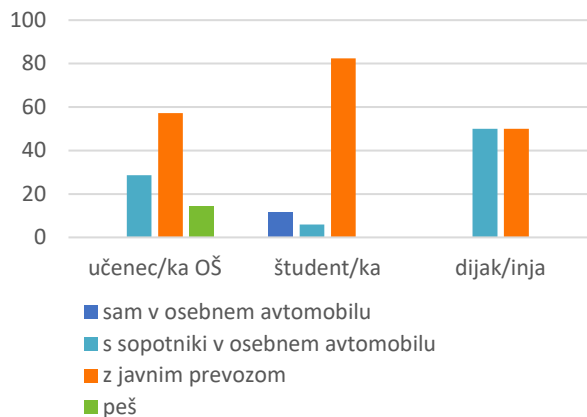
Do Kranja [%]

Do Ljubljane [%]



»Želim si, da bi se iz Ljubljane lahko v Cerklje pripeljal tudi v poznih večernih urah, po 22. uri.«

Graf: Ocena dostopnosti s javnim prevozom



»Koristna pridobitev bi bili 'shuttle' prevozi do turističnih namestitev v občini.«

Graf: Način potovanja v šolo

Anketa o potovalnih navadah je pokazala, da občani javni prevoz uporabljajo pretežno za odhod v šolo. 5 % občanov se poslužuje javnega prevoza tudi za obisk trgovine, ki je oddaljena več kot 10 km.

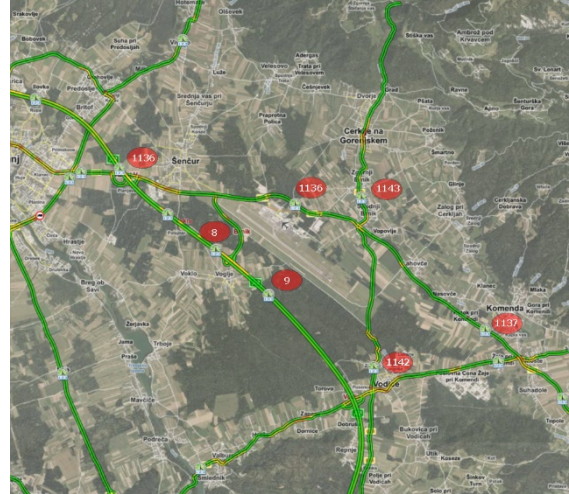


3.6 Stanje na področju motornega prometa

Tudi v občini Cerklje na Gorenjskem promet temelji na uporabi osebnih motornih vozil. Vzrok za to lahko deloma pripišemo neustrezni infrastrukturi za pešce in kolesarje, večji del pa mobilnostnim navadam občanov, ki so posledica splošne avtomobilizacije družbe. Število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev je v občini v 10 letnem obdobju naraslo za približno 10 %.

Promet na državnih cestah

Na širšem območju občine se nahaja 7 števnih mest dnevne prometa.



Slika: Prikaz lokacij števnih mest v občini Cerklje na Gorenjskem

Na vseh števnih mestih se je od leta 2012 do 2018 povprečni letni dnevni promet povečal. Povprečni letni dnevni promet na avtocesti presega vrednost 25.000 vozil/dan, od tega znaten delež predstavlja tovorni promet. Povečanje prometa lahko povežemo predvsem z dnevnimi migracijami na relaciji Kranj – Ljubljana.



Slika: Prikaz beleženja povečevanja prometa na števnem mestu Kranj vzhod – Brnik

Promet na lokalnih cestah

Občina je v letu 2017 izvedla obdelavo podatkov zajetih z napravo za štetje prometa in radarsko tablo. Iz meritev je razvidna gostota prometa na nekaterih lokalnih cestah.

Najbolj prometno obremenjena je cesta skozi središče Cerklj mimo OŠ iz obeh smeri, ob čemer je kršiteljev hitrosti vožnje malo. Prometno obremenjena je tudi cesta skozi Dvorje in Češnjevек. Skozi Češnjevек je bilo zaznanih kar 60 % kršenja omejitev hitrosti. Na Ulici Ignacija Borštnika vozniki prehitro vozijo predvsem ob odhajanju iz Cerklj. Gost promet se pojavlja tudi na relacijah med Velesovim, Visokim in Cerkljami. Občasno se gost promet pojavlja tudi na cesti Zalog pri Cerkljah – Komenda.

Električna mobilnost

V občini je več možnosti za polnjenje električnih avtomobilov. V lanskem letu so električno polnilnico namestili pri avto hiši v Praprotni Polici, v letošnjem letu pa jo urejajo pri novem zdravstvenem domu. Dlje časa je na voljo tudi na območju letališča. V bližnji prihodnosti je predvidena je postavitvev dodatne polnilnice v središču Cerklj.



Slika: Predvideno polnilno mesto pri zdravstvenem domu

Kaj so povedali občani

Na področju površin namenjenih pretežno motornemu prometu, ste prebivalci najbolj zadovoljni s prometno signalizacijo in s parkirnimi površinami.

»V bližini letališča bi bilo treba urediti parkirišče P+R, kjer bi bila tudi parkirišča za kolesa.«

»Predlagam, da se še več pozornosti namenja zmanjševanju hitrosti vozil skozi naselja.«

Če te hoja stane 1 €... ...družba plača 0,01 €



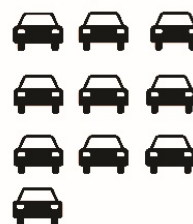
Če te kolesarjenje stane 1 €... ...družba plača 0,08 €



Če te vožnja z avtobusom stane 1 €... ...družba plača 1,50 €



Če te vožnja z osebnim avtomobilom stane 1 €... ...družba plača 9,20 €



Slika: Koliko naš prevoz stane družbo (Moving Forward)

Ukrepi za zajezitev prenosa okužb s covidom-19 so po svetu močno vplivali na zmanjšanje prometa in s tem na boljšo kakovost zraka ter okrepili zavedanje, da je kakovost lokalnega okolja ključnega pomena za kakovost življenja.

»Nujno je treba urediti parkiranje pri osnovni šoli. Ena od primernih rešitev, ki je že znan primer dobre prakse, se mi zdi ureditev območja 'ustavi in odpelji!'«

»Bodi zbran, ko sedeš za volan, dragi Cerkljan!«

obveščanje prebivalstva o stanju cest in prometa [%]

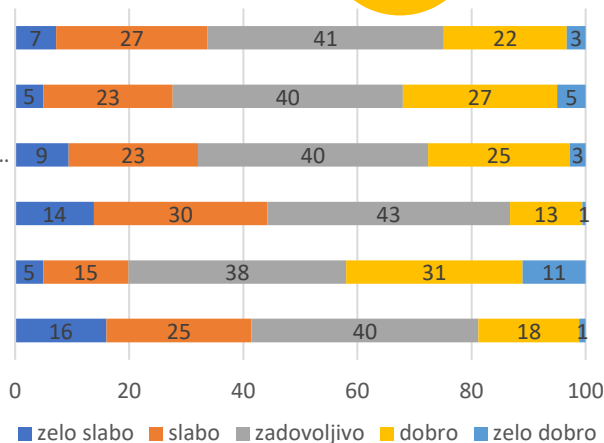
parkirne površine [%]

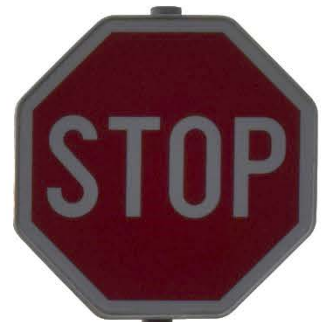
stanje voziščne konstrukcije in odvodnjavanje na cestah...

javni potniški promet [%]

prometna signalizacija [%]

tovorni promet [%]





SCENARIJI

4. SCENARIJI

Scenariji so uporabljeni kot orodje, ki spodbuja razmišljanje o prihodnosti ter okolju, v kakršnem želimo živeti. Pomagajo nam ustrezno prikazati smeri razvoja vsebin, vezanih na trajnostno mobilnost ob različnih temeljnih odločitvah, ter učinke sprejetih ukrepov.

Oblikovani so bili štiri možni scenariji.

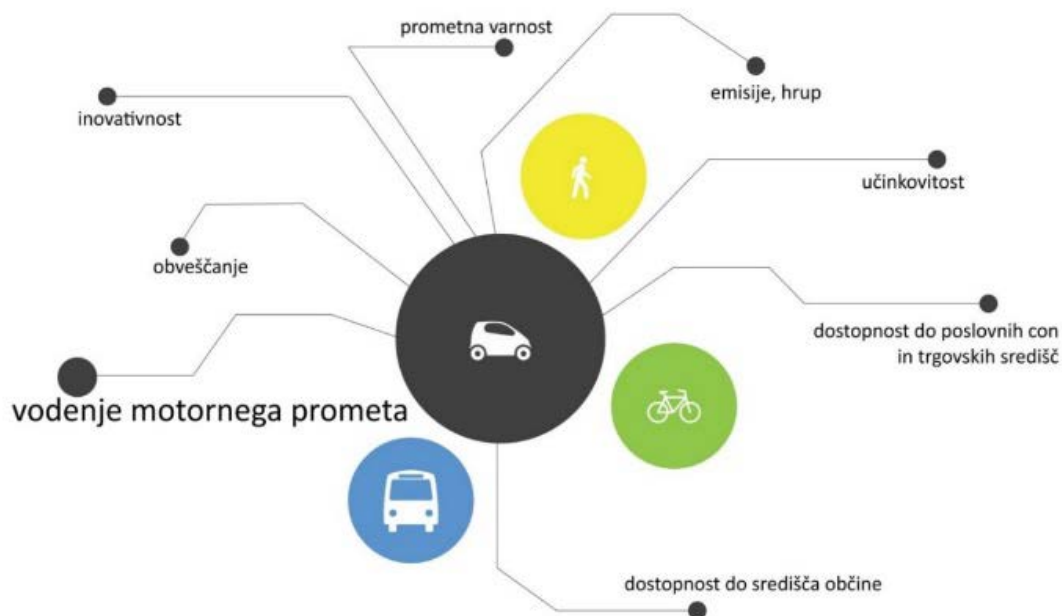
4.1 Scenarij 1 - Ničelni scenarij

Ničelni scenarij nadaljuje sedanje trende in ne spreminja potovalnih navad. V praksi to pomeni izvajanje ukrepov povezanih z vzdrževanjem, rekonstrukcijami in obnovo obstoječih državnih in občinskih cest. Uredijo se tudi nekatere kolesarske povezave in posamezni odseki pločnikov v naseljih. Uredita se točki za izposajo koles in omogoči možnost polnjenja električnih koles. Načrtuje se izgradnja obvoznice Vašca. Pričakuje se pogostejša uporaba sopotništva in prevozov na klic.

4.2 Scenarij 2 – Optimizacija motornega prometa

Vozim se udobno, varčno in okolju prijazno

Drugi scenarij - Prijaznejši motorni promet ne spreminja potovalnih navad in ne spreminja izbire načina prevoza. Poudarek scenarija je na optimizaciji cestnega prometnega sistema (vozila in infrastruktura) v korist motornih vozil, vključno z gospodarskimi vozili in tovornim prometom. Cestna infrastruktura za motorna vozila se izboljšuje, zato se povečuje pretočnost prometa, dostopnost z avtomobilom do ključnih točk, na voljo je več možnosti parkiranja. Vse to je povezano s tehnološkim razvojem, ki vpliva na prometno varnost in pretočnost ter s spremembo energetskega vira. Promet postopno postaja prijaznejši do okolja, povzroča manj onesnaženosti zraka in manj hrupa. Površine za pešce in kolesarje se prilagajajo ureditvam motornega prometa, prav tako tudi ureditvam za osebe z oviranostmi. Javni potniški promet se zaradi izboljšanih pogojev za osebna vozila ne razvija.



Shema: Scenarij 2 – Optimizacija motornega prometa



4.3 Scenarij 3 – Učinkovita lokalna mobilnost

Poti znotraj občine se najlažje opravi s kolesom ali peš

Scenarij 3 se osredotoča na **hojo in kolesarjenje**. Osnovno vodilo scenarija je zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom na kratke razdalje, ki jih nadomeščamo s hojo in kolesarjenjem. Občina je za hojo in kolesarjenje ambientalno zelo privlačna, razdalje med najpogostejšimi potovalnimi cilji pa so kratke. Središče Cerklj na Gorenjskem je iz naselji v dolinskem delu občine peš in s kolesom z lahkoto dosegljivo. Predpostavljamo spremembo potovalnih navad predvsem pri migracijah na razdalji med 1 in 4 km (danes več kot 50 % voženj z avtomobilom) ter med 4 in 10 km (danes kar 60 % voženj z avtomobilom).

S spremembo potovalnih navad bi vplivali na izboljšanje stanja okolja in zdravja ljudi, zaradi upada motornega prometa in ureditve infrastrukture pa bi se povečala tudi varnost udeležencev v prometu.

Scenarij predvideva manjšo porabo sredstev, kar sili k učinkovitosti, ukrepi bodo zato finančno manj zahtevni, a tudi neodvisni od drugih akterjev. Poleg tega je scenarij lahko izvedljiv tudi s pomočjo finančnih virov Evropske unije in državnih virov.

27



Shema: Scenarij 3 – Učinkovita lokalna mobilnost

4.4 Scenarij 4 – Optimizacija trajnostnih oblik mobilnosti

Bolj varno, pestro in zdravo od doma do cilja

Scenarij predvideva ukrepe, ki poleg hoje in kolesarjenja vključujejo povečanje uporabe javnega prevoza.

Pomembnejši cilji so z JPP dosegljivi vsem vrstam uporabnikov, tudi tistim, ki zaradi gibalne omejenosti ne morejo potovati peš ali s kolesom (starejši, gibalno ovirani, mlajši otroci,...) ali ki nimajo avtomobila. S tem se omogoči kvalitetno, udobno in varno življenje vseh, družin in posameznikov. Ob uvedbi različnih sistemov za deljenje avtomobilov (car sharing, car pooling) in sistema izposoje električnih koles pa omogočimo trajnostno mobilnost tudi do bolj oddaljenih ciljev. Vožnja z JPP postane enostavna, predvidljiva in učinkovita, vožnja z avtom do glavnih ciljev z avtom pa manj učinkovita.

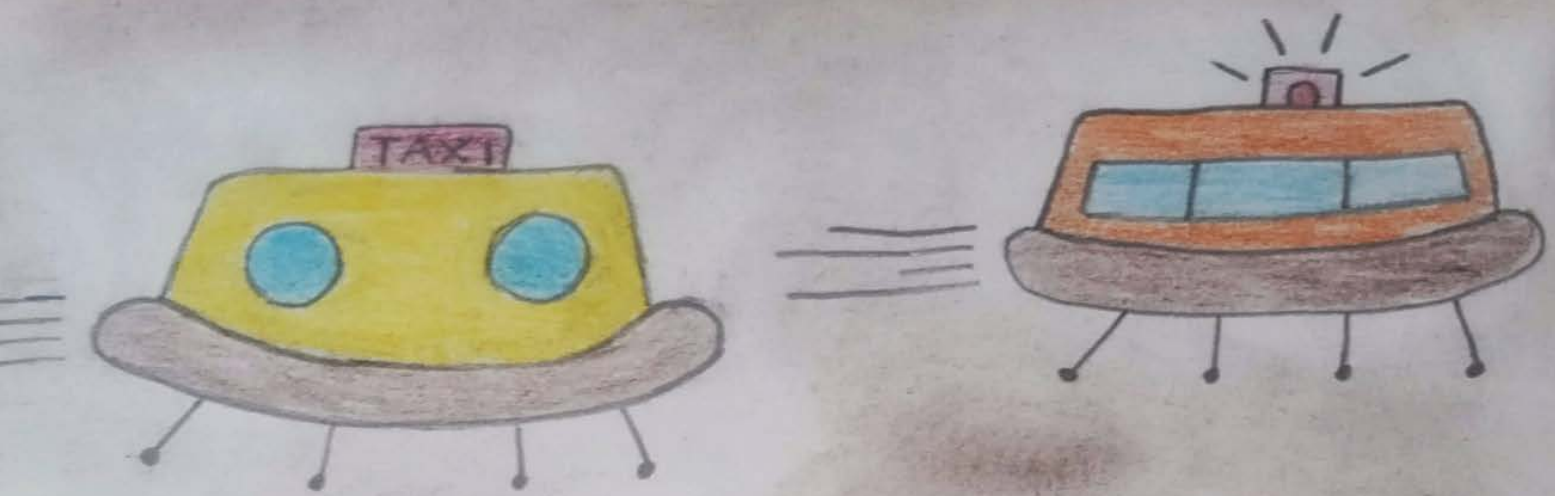
Vsa mobilnostna omrežja so zasnovana tako, da omogočajo intermodalnost. To delno vpliva na spremembo sedečega življenjskega sloga v aktivnejšega, kar izboljšuje zdravje ljudi.

Zaradi manjšega števila motornih vozil ter spodbujanja uporabe okoljsko sprejemljivih energentov se izboljšuje stanje zraka in zmanjšuje raven hrupa.

Prebivalci imajo več možnosti za srečevanja, krepitev socialnih vezi med ljudmi, v socialno življenje bolje vključene tudi ranljive skupine (starejši, revnejši, ljudje z oviranostmi,...), Neposredni in posredni stroški, vezani na mobilnost, se zmanjšujejo,



Shema: Scenarij 4 – Optimizacija trajnostnih oblik mobilnosti



VIZIJA

5. VIZIJA

5.1 Bolj varno, dinamično in zdravo od doma do cilja

Občina Cerklje na Gorenjskem je znana po naprednosti, varnosti, skrbi za blaginjo ljudi in za okolje, te lastnosti pa usmerjajo tudi področje prometa.

Prometna ureditev je zasnovana tako, da podpira uresničevanje občinskih razvojnih programov, krepi podjetništvo in turizem; **prometna infrastruktura** omogoča učinkovito, čisto, ekonomično, varno in zdravo mobilnost domačinov in obiskovalcev. Zagotovljena je **lahka dostopnost pripadnikom vseh generacij, vključno s slepimi in gibalno oviranimi**, do vseh storitev znotraj občine. **Povezanost s sosednjimi mesti in letališčem** je dobra. Občinsko središče, zaledne vasi in vse turistične točke so prepletene z **urejenimi in varnimi cestami in pločniki, ločenimi kolesarskimi in peš potmi**.

Javni potniški promet, kombiniran z novimi oblikami skupinskih prevozov, učinkovito zadovoljuje mobilnostne potrebe občanov in obiskovalcev. Kolesarjenje in hoja sta med občani in obiskovalci dobro uveljavljena. Električna vozila in druge moderne oblike skupaj z novimi tehnologijami omogočajo udobne, varne in okoljsko učinkovite načine potovanja.



Središča naselij so razbremenjena osebnih avtomobilov in varno dostopna pešcem in kolesarjem. **Tovorni promet** je omejen le na določene ceste, saj se glavnina tovornega prometa preusmerja na železniško povezavo preko letališča.

Izvaja se učinkovita **parkirna politika**. Parkirišča so urejena v garažnih hišah na obrobju; s sistemom P+R se učinkovito rešuje tudi parkiranje ob večjih turističnih, športnih in drugih dogodkih.

Trajnostna mobilnost odpira nove podjetniške storitve in zaposlitve. Visokotehnološka podjetja v občini poudarjajo pomen trajnostne mobilnosti za zaposlene in imajo razvito **zeleno logistiko**. Vse generacije, še najbolj mlade, odlikujejo **ozaveščenost, strpnost, odgovornost in solidarnost v prometu**.



5.2 Kaj nam boste o prometu v Cerkljah na Gorenjskem povedali v prihodnosti?

Ko sem se že odpravljala spat, sem dobila klic od prijateljice v Ljubljani ali bi se jim naslednji dan pridružila na smuki na Krvavcu.

Takoj sem bila za. Obetal se je namreč prekrasen sončen dan! Dogovorili smo se, da se dobimo na parkirišču P+R ob obvoznici, kjer bomo skupaj počakali na 'shuttle' avtobus, ki nas bo popeljal do Krvavca.

Odkar so v občini urejeni prevozi do smučišča, je smuka postala še večji užitek. Tudi za prosto parkirišče smo lahko brez skrbi in ni se nam treba dogovarjati kdo ima dovolj velik avtomobil za vse naše smuči.

Preprosto počakamo na avtobus, ki pripelje vsake pol ure. Nato nam prijazen mladenič naloži smučarsko opremo v avtobus in nas odpelje proti belim strminam. Poklicala sem še prijatelja Aljaža iz Kamnika, ki je ljubiteljski fotograf, naj se nam pridruži.

Aljaž je gibalno oviran, zato se do Krvavca raje pripelje s svojim avtomobilom, ki je prilagojen njegovim potrebam. Da pa ne bi prišel na vrh in naletel na zasedena parkirišča, prej vedno preveri mobilno aplikacijo, ki prikazuje prosta parkirna mesta na izbrani lokaciji.

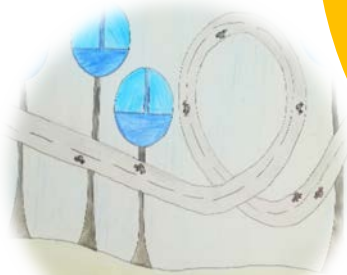
Ko bo on naredil serijo čudovitih posnetkov, mi pa odpeljali prve 'fure', nas čaka skupna malica in vroč čaj.

Tako bo dan popoln!

Alenka, 24, Vopovlje



31



Odkar sem se upokojil, sem šele začel dodobra spoznavati našo občino.

S prijateljem Miranom se večkrat dogovoriva za kakšen kolesarski izlet. Ker sva oba že nekoliko v letih, se poslužujeva električnih koles, ki si jih je enostavno izposoditi na postajališčih v celotni občini. Jutri sva namenjena na Šenturško Goro, ki bi bila brez 'eletkro' pomoči za naju najbrž nedosegljiva.

Nadejam se krasnega dneva, po poti nazaj pa se imam namen ustaviti še pri domu Taber, kjer stanuje moja 94 – letna mama. Tam zraven je postajališče za električna kolesa, kjer pustim svoje prevozno sredstvo, nato pa greva običajno na krajši sprehod, ki je, odkar so uredili sprehajalne površine, res lepa popestritev najinih skupnih trenutkov.

Danijel, 67, Cerklje na Gorenjskem



HOJA



6. HOJA

6.1 Bi šli peš?

Pešci veljajo za najbolj ranljivo skupino, hkrati pa so ob naraščajočem motornem prometu pogosto potisnjeni na stran. Zato je pomembno, da se omogoča varne in udobne peš povezave v in med naselji, in tako obenem tudi spodbuja hojo kot način mobilnosti.

Hoja je primerna za vse generacije, zanjo ne potrebujete nobenih pripomočkov, razen primerne obutve in dobre volje.

Zakaj bo leta 2040 v Cerkljah na Gorenjskem več pešcev?

Vizija

Leta 2040 je v Cerkljah na Gorenjskem opaziti vse več pešcev. Dostopi do javnih ustanov, trgovin, šole, itd. so dobro urejeni, pešci se na njih počutijo varne. Z ustrežno prometno signalizacijo je poskrbljeno, da so vozniki pravočasno opozorjeni na pešce. Poskrbljeno je tudi za varne šolske poti.

V občini bodo površine za pešce urejene na način, da bodo enakopravno dosegljive za gibalno ovirane, slepe in slabovidne, prijazne starejšim občanom, prebivalcem z vozički in najmlajšim.

6.2 Kakšne cilje želimo doseči na področju hoje?

Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev

Celovita umiritev motornega prometa v naseljih do leta 2030.

Do leta 2025 na primernih mestih vzpostaviti režim enosmernih ulic.

Do leta 2025 pridobiti rešitve za odpravo nevarnih točk na šolskih peš poteh.

Do leta 2030 urediti nevarna območja ob šolah.

Do leta 2025 urediti ustrežno razsvetljavo vseh prehodov za pešce in jih opremiti s svetlobno signalizacijo.

Do leta 2030 doseči stanje nič prometnih nesreč z udeležbo pešcev.

Do leta 2030 doseči dvig števila pešcev na poteh do 1 km za 20 %.

Povečanje privlačnosti peš površin

Vsako leto izboljšati najmanj 500 m peš površin.

Povečanje vloge peš površin pri izdelavi načrtov in projektne dokumentacije.

Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo za vse ljudi

Do leta 2030 se odpravijo ovire na pešpotih do vseh pomembnih lokacij (funkcij) v občini.

6.3 Kako bomo to dosegli?

Prvi koraki

Najprej se bo izdelal prometni načrt za celotno občino, ki bo posebej obravnaval naselje Cerklje na Gorenjskem. Prometni načrt bo določal profile cest in načrtoval vodenje prometa za hojo, kolesarjenje, motorni promet, tovorni promet in javni potniški promet. Znotraj načrta bodo popisana tudi neustrezno urejena mesta prehodov za pešce in kolesarje ter nevarna mesta in prehodi za slepe, slabovidne, gibalno ovirane.

Izdelale se bodo smernice za celotno urejanje pešpoti za območje celotne občine.

Ob Osnovni šoli v Zalogu pri Cerkljah se bo uredil sistem ustavljanja in parkiranja, ki bo otrokom omogočal varen prihod v šolo. Noveliral se bo načrt varnih šolskih poti.

Na Kurirski ulici se bo uredil enosmerni režim, ki bo izboljšal pretočnost in prometno varnost.

Sledi

Kontinuirano se bodo urejale površine za pešce v naseljih in med naselji. Glede na ugotovitve prometnega načrta se bodo postopno odpravljala nevarna mesta za pešce, nevarni prehodi, v naseljih se bo umirjal promet. Pri osnovni šoli in vrtcu se bo povečal nadzor prometa. Za zagotavljanje večje privlačnosti peš površin bo v vsako projektiranje prometne infrastrukture vključen tudi občinski urbanist.

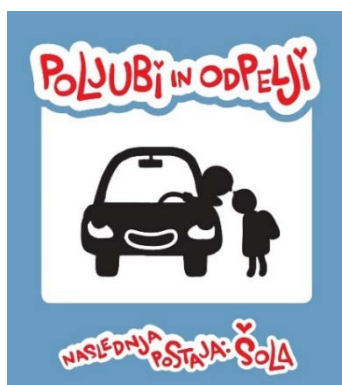
6.4 Komu je že uspelo?

Aktivno v šolo in zdravo mesto

Projekt predstavlja nadaljevanje in nadgradnjo predhodnih projektov oz. programov (Aktivno v šolo, Zdrav šolar). Tako je poleg projektov Pešbus in Bicivlak, v katerem je do danes sodelovalo že več kot 115 šol po Sloveniji in spodbuja učence k uporabi hoje oziroma kolesa na poti v šolo, zaživel še projekt Poljubi in odpelji. Projekt je bil najprej vzpostavljen v občini Bled.

Ideja projekta je, da starši otroke odložijo v bližini šole, otroci pa se nato sprehodijo do šole. Tako se zmanjša število vozil v neposredni okolici šole, šolarji vozači pa dobijo priložnost, da tudi oni pred poukom nekaj minut hodijo, kar pripomore k njihovem boljšemu počutju.

Vir: <https://ipop.si/2019/05/05/poljubi-in-odpelji-aktivno-v-solo-za-vse/>



Lokalni načrt hodljivosti

Priprava Lokalnega načrta hodljivosti poteka v okviru programa Aktivno v šolo in zdravo mesto, ki ga sofinancira Ministrstvo RS za zdravje in je del prizadevanj Dober tek Slovenija za več gibanja in zdravo prehrano. Načrt hodljivosti se pripravljajo za območja, v katerih je že izražena potreba po izboljšanju pogojev za hojo, ali pa za območja, v katerih želimo prav z izboljšano hodljivostjo spodbujati hojo.

Poznamo lokalne načrte hodljivosti za stanovanjske soseske, mestna središča ali za območja posebnih dejavnosti kot so območja kulturnih ali izobraževalnih ustanov.

Lokalni načrt hodljivosti nastane z vključevanjem različnih ciljnih skupin prebivalcev in uporabnikov, lastnikov in obiskovalcev območja, ki poteka ves čas priprave načrta, tako da predlagane ukrepe s področja urejanja peš poti in drugih površin namenjenih hoji, kolesarjenju in urejanju mirujočega prometa ipd. akterji razumejo in podpirajo kot najbolj sprejemljive.



Slika: Črna na Koroškem – primer ureditve mesta po meri pešcev (Vir: Načrt hodljivosti -Fb profil Aktivno v šolo + zdravo mesto).



6.5 Akcijski načrt – HOJA

STRATEŠKI CILJI	UKREPI IN NJIHOVA ZAHTEVNOST	AKCIJSKI NAČRT		
		STROŠKOVNI OKVIR	ČAS IZVEDBE	NOSILEC
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev	Izdelava prometnega načrta za občino Cerklje na Gorenjskem, ki posebej obravnava tudi naselje Cerklje na Gorenjskem	30.000 €	kratkoročno	Občina
	Priprava občinskih smernic za celotno urejanje pešpoti za območje celotne občine. (priročnik, ki določa profil, opremo, signalizacijo, klopi, pitniki, info table, usmerjevalne table, osvetlitev, virtualne vsebine)	15.000 €	kratkoročno	Občina
	Gradnja/urejanje peš povezav na podlagi izdelane prometne študije/prometnega načrta in smernic:	60 €/tm	kontinuirano (v skladu z vsakoletnim sprejetim proračunom občine Cerklje na Gorenjskem)	Občina
	<ul style="list-style-type: none"> Gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanj (storitve, trgovina, šola, vrtec, zdravstveni dom). 			
	<ul style="list-style-type: none"> Gradnja pločnikov med naselij ob prometno bolj obremenjenih cestah 			
	<ul style="list-style-type: none"> Ureditev in oprema pešpoti/večnamenskih poti v zaledju za izboljšanje peš dostopnost zalednih naselij do centralnih naselij 			
	Umirjanje prometa v naseljih (omejitve hitrosti, cona 30 ali 10, ožja cesta, tlakovanje cestišč, majhni zavijalni radiji, šikane, sredinski prometni otok).	20.000 €/leto	kontinuirano	Občina
	Ureditev enosmernih ulic v naselju Cerklje na Gorenjskem – zagotovi se zadosten profil za varno vodenje pešca:			
	<ul style="list-style-type: none"> Vzpostavitev enosmerne prometnega režima na Kurirski ulici 	15.000 €	kratkoročno	Občina
	<ul style="list-style-type: none"> Ureditev enosmernih ulic glede na prometni načrt 	5.000 €/leto	kontinuirano	Občina
	Varna ureditev prehodov za pešce in kolesarje:			
	<ul style="list-style-type: none"> Priprava popisa neustreznih prehodov za pešce (prometni načrt) 	Ukrep se financira znotraj stroška priprave prometnega načrta.	kratkoročno	Občina
	<ul style="list-style-type: none"> Izvedba ureditev na vseh neustreznih prehodih za pešce v celotni občini (osvetlitev in signalizacija) 	10.000 €/leto	kontinuirano	Občina
Ureditev ustreznega sistema ustavljanja in parkiranja ob OŠ in vrtcu (Zalog pri Cerkljah)	Projekt:20.000 € Izvedba/ocenjeno na podlagi projekta	kratkoročno	Občina	
Novelacija načrta varnih šolskih poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil.	2.000 €	kratkoročno	Občina, SPV,	

	Poostritev kontrole prometa pri OŠ in vrtcu	/	ves čas	Policija, redarstvo
	Akcije v zvezi z opozarjanjem na nevarnost kot npr. razdelitev brezplačnih odsevnikov (jopiči, kresničke,..),	1.000 €/leto	kontinuirano	Policija, SPV, redarstvo
Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo za vse ljudi	Popis nevarnih mest in prehodov za slepe, slabovidne in gibalno ovirane (invalidski vozički, otroški vozički, starejše osebe...)	Ukrep se financira znotraj stroška priprave prometnega načrta.	kratkoročno	Občina, medobčinsko društvo invalidov
	Ureditev nevarnih mest in prehodov za slepe, slabovidne in gibalno ovirane (invalidski vozički, otroški vozički, starejše osebe...)	2.000 €/leto	kontinuirano/letno	Občina
	Ozaveščanje občanov o pomembnosti zagotavljanja enakih možnosti za vse ljudi.	2.000 €/leto	kontinuirano	Svet za preventivo
Povečanje privlačnosti peš površin	V vsako projektiranje prometne infrastrukture je vključen tudi občinski urbanist, s čimer se zagotovi načrtovanje in izvajanje tudi privlačnih peš površin.	/	ves čas	Občina

kratkoročno 2021-2025	srednjeročno - do 2030	dolgoročno - do 2035 in dalje	kontinuirano
zahteven	manj zahteven	enostaven	





KOLESARJENJE

7. KOLESARJENJE

7.1 Bi šli s kolesom?

Varnost kolesarjev, ki si delijo prometne površine z motornimi vozili se je s povečevanjem motornega prometa in vse višjimi hitrosti občutno zmanjšala. Povečevanje površin za kolesarje v naseljih in med njimi je pomemben dejavnik pri odločitvi posameznika, ali bo namesto avtomobila uporabil kolo.

Kolesarjenje lahko predstavlja pomemben del vsakodnevne mobilnosti za prevoze v službo, šolo, po nakupih.

Leta 2040 bo v Cerkljah na Gorenjskem več kolesarjev

Vizija

Cerklje na Gorenjskem je leta 2040 kolesarju prijazna občina. Urejena sta oba kraka državne kolesarske povezave. Večinoma gre za od motornega prometa ločeno kolesarsko pot, na odsekih, ki so preozki za razvoj ustreznega cestnega profila, pa je zagotovljeno umirjanje motornega prometa in takšna signalizacija, da je vodenje kolesarja varno. Prav tako je kolesarjenje varno v hribovskih naseljih občine.

Otroci kolesarijo v šolo, zaposleni na delo, upokojeanci po opravkih. Za ta namen so na vseh ključnih točkah mesta postavljene sodobne kolesarnice in stojala za kolesa z možnostjo polnitve električnih koles ter možnostjo izposoje koles.



7.2 Kakšne cilje smo si zastavili na področju kolesarjenja?

Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje

Do leta 2030 doseči dvig števila kolesarjev na poteh do 4 km na 25%.

Do leta 2030 povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo kolesarijo, na 10%.

Do leta 2030 povečati delež zaposlenih na poteh do 4 km, ki na delo kolesarijo na 20%.

Do leta 2030 kolesarsko povezati vzhodni in zahodni del občine (državna glavna kolesarska Šenčur- Sp. Brnik -Komenda)

Do leta 2030 kolesarsko povezati Cerklje na Gorenjskem z občino Vodice (državna regionalna kolesarska povezava)

Do leta 2030 se vzpostavi varno in udobno vodenje kolesarjev med naselji.

Do leta 2030 se vzpostavi varno in udobno vodenje kolesarjev znotraj naselij.

Do leta 2022 se vzpostavi sistem izposoje električnih koles s sosednjimi občinami.

Dostopnost kolesarskih ciljev za vse

Do leta 2022 zagotoviti ponudbo izposoje najmanj 4 električnih koles.

Do leta 2022 zagotoviti 1 dodatno polnilno mesto za električna kolesa.

Dvig števila kolesarjev med starostniki do leta 2030 na 15 %.

Zmanjšanje števila parkiranih avtomobilov na turističnih točkah za 10 % do leta 2025.

Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih

Do leta 2030 doseči stanje z nič prometnimi nesrečami z udeležbo kolesarjev.

Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav

Leta 2020 sprejetje med občinami usklajenega CPS.

Do leta 2030 izdelava regijskega CPS.



7.3 Kako bomo to dosegli?

Prvi koraki

Ker je projekt ureditve državne kolesarske povezave na območju občine Cerklje na Gorenjskem dolgoročni projekt, bo občina kolesarje sprva vodila po obstoječih cestah, ki bodo urejene z ustreznimi označbami. Več cest v občini se bo uredilo v skupne prometne površine za kolesarje in motorna vozila, na nekaterih odsekih bodo označeni kolesarski pasovi.

Preverilo se bo smotrnost umeščanja dodatnih polnilnic za električna kolesa. V Velesovem in Cerkljah se bosta uredili točki za izposajo koles in električnih koles.



Slika: Polnilnica za električna kolesa

V okviru prometnega načrta bodo popisana nevarna prečkanja kolesarjev. Občina bo vršila nadzor tudi nad kolesarji, na voljo bo več praktičnih izobraževanj.

Sledi

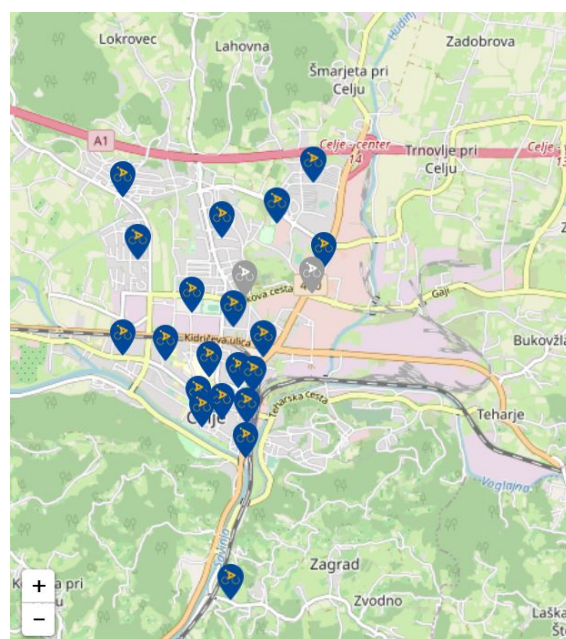
Zgradila se bosta oba kraka državne kolesarske povezave in posamezni odseki kolesarskih poti med naselji v občini.

7.4 Komu je že uspelo?

KolesCE

V Celju, Laškem, Žalcu, Polzeli, Zrečah, Slovenskih Konjicah, Štorah in Šentjurju je sistem izposoje javnih koles na voljo pod skupnim imenom Kolesce. Na voljo so navadna in električna kolesa v klasični in pametni izvedbi.

Na spletnem zemljevidu je možno preveriti razpoložljivost koles na postajah.



 Kolesa so na voljo  Kolesa niso na voljo

Slika: Zemljevid prostih in izposojenih koles,
www.bike.nomago.si

Uporabnik lahko pridobi brezplačno uporabniško kartico s katero je izposoja kolesa na terminalih in kolesarskih postajah lažja. V sistem pa je možno integrirati tudi obstoječo kartico za mestni ali medkrajevni javni potniški promet.

7.5 Akcijski načrt: KOLESARJENJE

*kratice (DRSI – direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, PN – prometni načrt, »strokovna podlaga« - Zasnova kolesarskega omrežja v občini Cerklje na Gorenjskem«, APARH d.o.o., 2019.7

STRATEŠKI CILJI	UKREPI IN NJIHOVA ZAHTEVNOST	AKCIJSKI NAČRT		
		STROŠKOVNI OKVIR	ČAS IZVEDBE	NOSILEC
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje	Vzpostavitev začasne državne kolesarske povezave Kranj – Cerklje – Kamnik v okviru regijskega projekta Gorenjsko kolesarsko omrežje (postavitev oznak, vzpostavitev spletne strani www.gko.si in priprava promocijskega materiala)	3.900 € 4.000 € (l.2021) Sredstva DRSI	kratkoročno	Občina, sosednje občine
	Ureditev prometne signalizacije: označba za prisotnost kolesarjev na cestišču (sharrow) v skladu s »strokovno podlago«.	10 €/tm	kratkoročno	Občina, DRSI
	Označitev kolesarskega pasu v skladu s »strokovno podlago«.	100 €/m ²	kratkoročno	
	Izvedba kolesarskih poti/stez v skladu s »strokovno podlago«.	-	-	
	<ul style="list-style-type: none"> Izdelava projektne dokumentacije za izvedbo kolesarskih povezav na podlagi izdelane idejne zasnove. 	20.000 €/projekt	kratkoročno	Občina, DRSI
	<ul style="list-style-type: none"> Nakup zemljišč za potrebe izvedbe kolesarskih povezav na podlagi izdelane projektne dokumentacije. 	12 €/m ²	Kratkoročno	
	<ul style="list-style-type: none"> Izgradnja kolesarskih poti/stez v skladu s »strokovno podlago«. 	400 €/tm okvirni znesek	srednjeročno	
Pri načrtovanju in rekonstrukcijah cest je vedno treba načrtovati tudi kolesarske povezave.	/	ves čas	Občina	
Dostopnost kolesarskih ciljev za vse	Postavitev stojal za parkiranje koles z električnimi polnilnicami in orodjem	-	2020	Občina
	<ul style="list-style-type: none"> Preveritev umeščanja novih lokacij Letno vzdrževanje in dopolnjevanje obstoječih točk 	20.000 € 500 €/leto	kratkoročno vsako leto	
	Ureditev točk v avtomatiziranemu sistemu izposoje koles s sosednjimi občinami (navadnih in električnih)	-	-	Občina
	<ul style="list-style-type: none"> ob nogometnem centru Velesovo 	30.000 €	2021	
	<ul style="list-style-type: none"> pri Zavodu za turizem Cerklje 	30.000 €	2021	
	<ul style="list-style-type: none"> Preveritev umeščanja novih lokacij Letno vzdrževanje in dopolnjevanje obstoječih točk 	20.000 € 500 €/leto	kratkoročno kontinuirano	
	Osvetlitev prehodov kolesarskih poti čez ceste.	-	-	Občina
	<ul style="list-style-type: none"> Popis točk 	Ukrep se financira znotraj izdelave PN	kratkoročno	
	<ul style="list-style-type: none"> Izvedba 	5.000/leto	kontinuirano	
	Vršiti nadzor nad kolesarji	/	ves čas	policija, redarstvo
Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav	Redno sodelovanje z občinami glede gradnje kolesarskih povezav (regijski CPS)	/	ves čas	Občine

kratkoročno 2021-2025 srednjeročno - do 2030 dolgoročno - do 2035 in dalje kontinuirano

zahteven manj zahteven enostaven



JAVNI POTNIŠKI PROMET

8. JAVNI POTNIŠKI PROMET

8.1 Bi skočili na avtobus?

Kot drugje po svetu tudi v Sloveniji in v občini Cerklje na Gorenjskem, osebni promet prevladuje nad javnim potniškim prometom. Zaradi gostote avtomobilov je javni potniški promet počasnejši, poleg tega je tudi manj udoben in dražji od vožnje z osebnim avtomobilom.

Gost promet in z njim povezane nevarnosti predstavljajo vsakodnevne težave v mobilnosti prebivalcev.

Leta 2040 bodo v Cerkljah na Gorenjskem avtobusi zasedeni

Vizija

Vzpostavljen je učinkovit sistem JPP dostopen tudi za prebivalce vseh zalednih naselij. Avtobusi so okolju prijazni in prilagojeni osebam s posebnimi potrebami. Na sodobnih avtobusnih postajališčih je možna intermodalnost (avtomobil–avtobus, kolo–avtobus). Na relaciji Kranj–Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana–Ljubljana je vzpostavljena sodobna železniška povezava.

Vzpostavljena je krožna avtobusna ('shuttle') linija, ki povezuje glavne točke interesa v občini.

8.2 Kakšne cilje smo si zastavili, da bi povečali uporabnost javnega prevoza

Povečanje obsega JPP

Do leta 2035 doseči dvig števila potnikov na JPP za 20 %.

Do leta 2035 povečati delež zaposlenih, ki se na delo vozijo z JPP na 10 %.

Povečanje obsega JPP

Do leta 2035 vzpostaviti kakovostnejšo in dostopnejšo mrežo javnega prevoza.

8.3 Kako bomo to dosegli?

Prvi koraki

Občina bo najprej uredila dve novi avtobusni postajališči. Po dogovoru z avtobusnim prevoznikom bo poskusila vzpostaviti krožno linijo prevoza za turistične lokacije ter združiti nekatere javne prevoze s šolskimi.



Slika: Prenovljeno avtobusno postajališče v naselju Grad

Sledi

V občini se bodo redno urejala obstoječa avtobusna postajališča in opremljala z dodatno opremo. Vozni redi se bodo poskusili uskladiti z dejanskimi potrebami, kombinirali se bodo z različnimi potovalnimi načini in posodabljali načini nakupa vozovnic.

8.4 Komu je že uspelo? Uspelo je nam!

Prostofer – brezplačni prevozi za starejše

Številni starejši imajo velike težave s prevozi, sploh če so doma zunaj mestnih središč, kjer ni razvite avtobusne mreže. Tisti bolj oddaljeni se velikokrat ne morejo odpraviti po opravkih, kadar si želijo, temveč se prilagajajo možnostim oziroma času, ko jim lahko pomagajo družinski člani ali prijatelji. Nekateri uporabljajo taksi, vendar pa to pomeni dodatne stroške, kar je za številne prevelik finančni zalogaj, zato tovrstnih prevozov ne uporabljajo.



Brezplačni prostoferski prevozi starejšim omogočajo:

- večjo mobilnost in socialno vključenost
- medsebojno povezovanje in pomoč
- boljšo kvaliteto življenja v tretjem življenjskem obdobju,
- večjo samostojnost,
- Druženje in občutek koristnosti, ki igrajo pomembno vlogo pri aktivnem staranju.



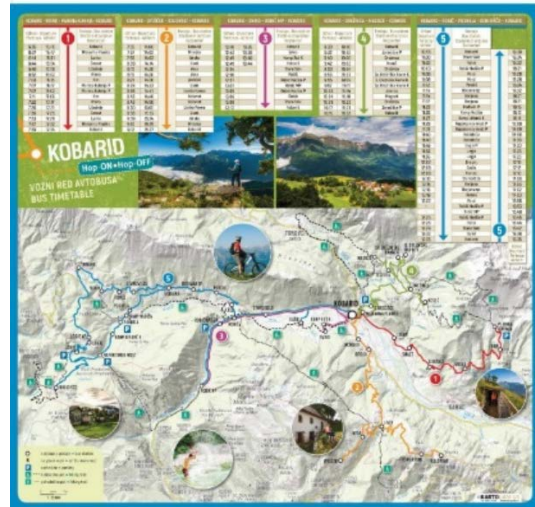
Slika: Prostofer v občini Cerklje na Gorenjskem

Prostofer prevoze opravljajo vozniki prostovoljci iz Občine Cerklje na Gorenjskem. Prostovoljni šofer je lahko vsak starejši aktivni voznik, ki ima veljavno voziško dovoljenje in je v svojem prostem času pripravljen pomagati tistim, ki prevoze potrebujejo.

Vendar pa so prostoferji v resnici veliko več kot zgolj prostovoljni vozniki – svojim sopotnikom nesebično pomagajo tudi, ko ti izstopijo iz avta: pri zdravniku jih pospremijo do čakalnice in počakajo nanje med pregledom, pomagajo nesti vrečke iz trgovine in jim priskočijo na pomoč pri vzpenjanju po stopnicah ... To so ljudje z velikim srcem, ki jemljejo svojo humanost za samoumevno in častno dejanje.

Hop on-hop off, Kobarid

Ideja za avtobus Hop-ON-Hop-OFF je nastala med lokalnimi ustanovami v Kobaridu. Uresničila se je leta 2016. Avtobus vozi v poletnih mesecih, povezuje podeželje, oddaljene turistične točke, kopališča na Nadiži in izhodišča za pohodniške ter kolesarske izlete s centrom Kobarida.



Vir: www.kobarid.si

Ski Bohinj, Bohinj-ski vlak, Kartica Gost Bohinja

Vsa doživetja, znamenitosti, muzeji ter javni prevoz v Bohinju si lahko bolj ugodno zagotovite s kartico Ski Bohinj. Kartica je namenjena gostom partnerjev Turizma Bohinj, ki bivajo v Bohinju dva ali več dni.

Kombinacijo vseh oblik javnega prometa s smučanjem in hrano zagotavlja Bohinj-ski vlak. V ta paket je vključena povratna vozovnica za vlak, prevoz s ski busom iz železniške postaj in nazaj. Vanj je vključena tudi dnevna smučarska vozovnica ter malica na samem smučišču.

Kartica Gost Bohinja pa je tekom celega leta namenjena gostom, ki vsaj dve noči prenočijo v Bohinju in plačajo turistično takso. Avtobus, vlak, avtovlak, električna in navadna kolesa in izletniška ladja so samo nekatere možnosti, ki jih brezplačno ali pod ugodnimi pogoji uporabljajo imetniki kartice.



8.5 Akcijski načrt – JAVNI POTNIŠKI PROMET

STRATEŠKI CILJI	UKREPI IN NJIHOVA ZAHTEVNOST	AKCIJSKI NAČRT		
		STROŠKOVNI OKVIR	ČAS IZVEDBE	NOSILEC
Povečanje obsega JPP.	Ureditev novega avtobusnega postajališča v naselju Štefanja Gora Ureditev novega avtobusnega postajališča v poslovni coni L8 - poslovni kompleks Brnik	10.000 €	2021	Občina
	Ureditev obstoječih postajališč JPP (nadstrešnice, klopi, koši za smeti, varne kolesarnice, stojala za kolesa, informacijske table z voznimi redi, ureditev postajališč na vozišču, približanju postajališč JPP bliže vhomom v večja podjetja in ustanove – npr. ob širitvi poslovne cone na letališču).	5.000 €/leto	kontinuirano	Občina
	Usklajenost voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami prebivalcev (nočne, vikend, turistične linije, povečane kapacitete JPP ob prometnih konicah, spletne aplikacije).	/	srednjeročno	Občina, avtobusni prevoznik
	Vzpostavitev JPP za turistične lokacije (hop on – hop off bus) – krožna linija	Po zmožnostih nosilca	kratkoročno	Občina, avtobusni prevoznik
Dostopnost javnega prevoza za različne socialne skupine.	Lažji in ugodnejši nakup vozovnic (več prodajnih mest, e-vozovnice, kartomati, brezkontaktna kartice in drugo).	Po zmožnostih nosilca	srednjeročno	Občina, avtobusni prevoznik
	Kombiniranje različnih potovalnih načinov (možnost prevoza koles z avtobusom)	Po zmožnostih nosilca.	srednjeročno	Občina, avtobusni prevoznik
	Integracija šolskih in javnih prevozov.	/	kratkoročno	Občina, avtobusni prevoznik
	Vzpostavitev sistema prevozov na klic – zagon projekta Prostofer na območju občine	7.430 €/leto (2.560 € za klicni center + 4.870 € za najem avtomobila)	2020	Občina

kratkoročno 2021-2025

srednjeročno - do 2030

dolgoročno - do 2035 in dalje

kontinuirano

zahteven

manj zahteven

enostaven

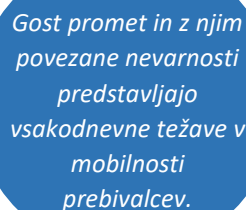


MOTORNI PROMET

9. MOTORNI PROMET

9.1 Je v javnem prostoru tudi zate kaj prostora?

Prometni tokovi so bili v preteklosti usmerjeni predvsem proti središču mest, danes pa so pomembni prometni tokovi prisotni tudi med različnimi deli obmestij in med manjšimi naselji. Naraščanje osebnega avtomobilskega prometa ima med drugim za rezultat slabšo kakovost zunanjega zraka in zastoje, ti pa močan vpliv na širitev obstoječih in gradnjo novih javnih prometnih površin ter s tem povezanih javnofinančnih izdatkov. Naraščanje prometa posredno povzroča tudi krčenje javnih površin oz. spremembo njihove namembnosti. Območja, ki so bila namenjena družabnosti, so marsikje postala parkirišča, zato se je ponekod javno življenje z ulic že umaknilo.



*Gost promet in z njim
povezane nevarnosti
predstavljajo
vsakodnevne težave v
mobilnosti
prebivalcev.*

Leta 2040 bo v Cerkljah na Gorenjskem manj motornega prometa

Vizija

V občini Cerklje na Gorenjskem je gostota motornega prometa nizka. Promet skozi naselja je umirjen. Ceste so varne in redno vzdrževane. V občini so urejena štiri ključna parkirišča, opremljena s senzorji zasedenosti, kar učinkovito zmanjšuje nepotrebne vožnje. Zaradi zgrajene obvoznice je motorni promet predvsem skozi naselja Spodnji in Zgornji Brnik, ter Cerklje na Gorenjskem zredčen, zato so prometne površine bolj varne za druge uporabnike, na primer kolesarje in pešce.

9.2 Cilji za doseg vizije

Povečanje pretočnosti in dostopnosti

Do leta 2030 se odpravijo ovire do vseh pomembnih lokacij v občini.

Povečanje prometne varnosti

Do leta 2035 povečanje prometne varnosti na odsekih z visoko pojavnostjo nesreč.

Do leta 2035 zmanjšanje števila prometnih nesreč za 50%.

Večja privlačnost in kakovost grajenega okolja

Do leta 2035 zmanjšati negativne vplive na okolje.

Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom

Do leta 2030 zmanjšati število voženj do 1 km za 30 %, do 4 km za 20 %.

Do leta 2030 povečati povprečno zasedenost osebnega avtomobila.

9.3 Kako bomo to dosegli?

Prvi koraki

Občina bo v prvem koraku poskrbela za režim ustavljanja in parkiranja ob osnovni šoli in vrtcu v Zalogu pri Cerkljah, rekonstruirala bo posamezne cestne odseke, izdelala bo prometne študije za upravičenost krožišč in obvoznice ter uredila krožišče Trata.

Sledi

Večji generatorji prometa bodo izdelali mobilnostne načrte za lastne ustanove, s čimer bodo povečali učinkovitost mobilnosti za prihod na delo.

V Lahovčah se bo uredilo krožišče, uredila se bodo obstoječa in zagotovila dodatna parkirišča. Zgradila se bo obvoznica Vašca.



9.4 Komu je že uspelo?

Projekt Gorenjsko EleKtrO potovanje

S projektom Gorenjsko EleKtrO potovanje je v letu 2010 na Gorenjskem in v Sloveniji nastala prva tehnična in vsebinsko povezana trasa za vozila na električni pogon.

Obisk naravnih znamenitosti in podeželskih turističnih krajev je od takrat možen na okolju in ljudem prijaznejši način.

Polnilnice so namenjene tudi oskrbi manjših električnih vozil, kot so kolesa ali skuterji, zato predstavljajo eno od spodbud za "lokalno zeleno mobilnost".



Slika: Mreža polnilnic za električna vozila

Polnilnice so del celovitega izobraževalnega programa, ki bo omogočil dolgoročno ozaveščanje in motiviranje lokalne javnosti, mladih in obiskovalcev o prednostih elektro mobilnosti.

Projekt ponuja lokalnim prebivalcem in razvojnim akterjem priložnosti za razvoj trajnostnih dejavnosti povezanih z delovanjem posamične polnilnice ter celotne trase (npr. izposoja električnih koles, zeleni turizem).

Aplikacije za snemanje in analizo vožnje

V Sloveniji je na voljo več brezplačnih aplikacij, ki jih lahko uporablja vsak, ki ima ustrezen pametni telefon. Delujejo na osnovi telematike. Z njihovo uporabo lahko vozniki motornih vozil analizirajo svoje vožnje, spremljajo vozne navade, jih izboljšujejo ter prihranijo pri avtomobilskih zavarovanjih.



Aplikacije se uporabljajo za zbiranje in prikaz podatkov o vožnji. Po končani vožnji aplikacija pripravi poročilo, ki vsebuje pregled poti, prekoračitve hitrosti in drugih napak, ki so se zgodile na poti, ter oceno vožnje, kako varna je ta bila.

Nekatere med njimi omogočajo tudi funkcijo, ki v primeru nesreče samodejno pokliče pomoč.



9.5 Akcijski načrt – MOTORNI PROMET

STRATEŠKI CILJI	UKREPI IN NJIHOVA ZAHTEVNOST	AKCIJSKI NAČRT		
		STROŠKOVNI OKVIR	ČAS IZVEDBE	NOSILEC
Povečanje prometne varnosti.	Umirjanje motornega prometa (omejitev hitrosti, cona 30, ožja cesta, tlakovanje cestišč, majhni zavijalni radiji, ploščadi, šikane, sredinski prometni otok idr.)	Ukrep ovrednoten v poglavju »hoja«	kontinuirano	Občina
Večja privlačnost in kakovost grajenega okolja.	Ureditev parkirišča Jezerca. (Občina ni lastnica zemljišč. Za izvedbo ukrepa je potrebno sodelovanje gospodarskega sektorja.)	Investitor ali javno zasebno partnerstvo	srednjeročno	Občina, podjetja
	Ureditev parkirišča spodnja postaja žičnice. (Občina ni lastnica zemljišč. Za izvedbo ukrepa je potrebno sodelovanje gospodarskega sektorja.)	Investitor ali javno zasebno partnerstvo	srednjeročno	Občina, podjetja.
	Rekonstrukcije občinskih cest na območju celotne občine	600.000 €/leto	kontinuirano	Občina
	Zagotavljanje redno in ustrezno vzdrževanje vseh prometnih površin.	35.000 €/leto	kontinuirano	Občina
	Menjava voznega parka javnih ustanov z vozili na električni pogon.	32.000 €/vozilo 7000 €/leto - najem	srednjeročno	Občina, podjetja
Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom	Vzpostavitev parkirnih površin in intermodalnih prestopnih točk na lokacijah (ob izteku obvoznice (Cerklje in/ali v bližini letališča Jožeta Pučnika Ljubljana)	Strošek se oceni ob dopolnitvi dokumenta	dolgoročno	Občina
	Izdelava načrtov za trajnostno mobilnost za večje generatorje prometa in za javne ustanove. (Fraport, poslovna cona, smučišče Krvavec..)	20.000 € za posamezen načrt	srednjeročno	podjetja
Povečanje pretočnosti in dostopnosti.	Izdelava prometne študije za izvedbo obvoznice »Vašca«.	50.000 €	kratkoročno	Občina
	Izdelava prometnih študij za predvidena krožišča.	40.000 €	po potrebi	Občina
	Izgradnja obvoznice Vašca.	900.000 €	srednjeročno	Občina
	Izgradnja krožišča Trata	650.000 €	kratkoročno	Občina
	Izgradnja krožišča Lahovče (celostna ureditev prometa v naselju Lahovče)	1.000.000 €	srednjeročno	Občina
	Opremljanje cestnega omrežja (vključno s površinami za mirujoči promet) z ustreznimi prometnimi merilniki oziroma senzori ter video-nadzorom za obveščanje uporabnikov o konfliktnih situacijah, sistem spremljanja zasedenosti parkirišč)	2.000 €/leto	kontinuirano	Občina,
	Zagotavljanje dostopnosti do pomembnih ciljev			
	<ul style="list-style-type: none"> Režim parkiranja v centru Cerkelj na Gorenjskem Parkirni režim ob šoli in vrtcu. 	5.000 €/leto	dolgoročno kratkoročno	Občina Občina

kratkoročno 2021-2025	srednjeročno - do 2030	dolgoročno - do 2035 in dalje	kontinuirano
zahteven	manj zahteven	enostaven	



PODPORNE AKTIVNOSTI



10.4 Komu je že uspelo?

Pametna kresnička

Najboljši mladinski startup letošnjega leta je po izboru pospeševalnika mladinskega podjetništva Ustvarjalnik pametna kresnička Flare, ki beleži lokacijo otroka na poti v šolo. Kresničko, ki jo je podprl tudi AMZS, je razvil 19-letni inženir Andrei Morozov.



Kot so sporočili iz Fundacije za ustvarjalne mlade, ki podpira najperspektivnejše podjetniške talente in njihove projekte tudi financira v obliki štipendije, gre za navzven običajno kresničko, ki v sebi skriva oddajnik GPS, povezan z mobilno aplikacijo. Starši lahko prek oddajnika sproti spremljajo gibanje otroka in v primeru, da ta zapusti vnaprej določeno "varno" območje, prejmejo opozorilo.

Vir: www.amzs.si

Najboljši za volanom

AMZS je letos četrto leto zapored organiziral izbor najboljšega mladega voznika in voznice Slovenije Najboljši za volanom.



Vir: www.amzs.si

V prvem delu tekmovanja, reševanju spletnega testa, prek katerega se najboljših 50 deklet in 50 fantov uvrsti v praktični del tekmovanja, ki poteka v AMZS Centru varne vožnje na Vranskem, je letos sodelovalo več kot 4500 mladih. AMZS je najboljšega mladega voznika oziroma voznico Slovenije prvič izbral leta 1993, tekmovanje pa z namenom izboljšanja prometne varnosti obudil leta 2017.

Najboljši mladi kolesar

Mednarodna avtomobilistična zveza (FIA) veliko pozornosti namenja varnosti v cestnem prometu. Za mlade kolesarje že vrsto let organizira tekmovanja ETEC, v katerih se na nacionalnem nivoju vključujejo evropski avtomobilski klubi. V pripravi na zaključno tekmovanje vsako leto sodeluje več kot milijon otrok v starosti med 10 in 12 let. Najboljši se udeležijo zaključnega tekmovanja. Evropsko tekmovanje pomeni tudi druženje z vrstniki iz drugih držav in spoznavanje njihovih kultur.



Vir: www.amzs.si

Tekmovanje je sestavljeno iz praktičnega preskusa vožnje s kolesom po poligonu, teoretičnega poznavanja cestno prometnih predpisov in risbe s prometno vsebino, ki jo mora narisati tekmovalec.

V pripravi na tekmovanje otroci pridobijo znanje o cestno prometnih predpisih ter se s praktičnimi vajami vožnje s kolesom usposobijo za varno vožnjo v prometnem vsakdanu.

K sodelovanju vabijo čim več mladih kolesarjev, osnovnih šol ter avto-moto društev in klubov.

10.5 Akcijski načrt – PODPORNE AKTIVNOSTI

STRATEŠKI CILJI	UKREPI IN NJIHOVA ZAHTEVNOST	AKCIJSKI NAČRT		
		STROŠKOVNI OKVIR	STROŠKOVNI OKVIR	STROŠKOVNI OKVIR
Povečana konkurenčnost občine	Na podlagi CPS se občina prijavi vsaj na vsakih 5 let na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti	/	kontinuirano/5 let	Občina
Izvajanje CPS	Redno zagotavljanje proračunskih sredstev za izvajanje ukrepov ter revizij CPS	/	kontinuirano	Občina
	Zagotoviti izvajanje CPS, prenove (na 5 let), revizije (na 2 leti)	20.000 €/5 let	kontinuirano	Občina
	Vzpostavitev regijskega delovanja na področju trajnostne mobilnosti.	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	dolgoročno	RRA BSC Kranj, več občin
	Sprejetje usklajene CPS z drugimi dokumenti (OPN, proračun...).	/	2020	Občina
Spremljanje stanja	Vzpostavi se sistem spremljanja stanja vseh vrst prometa, lahko s spremljanjem stanja na končnih lokacijah (hoja ali kolesarjenje v šolo, na občino, v trgovino, v cerkev,...) s pomočjo anket ali štetjem (digitalno ali ročno), določitev stalnih točk spremljanja. Na podlagi spremljanja stanja se izvaja evalvacija in načrtovanje novih ukrepov.	15.000€	2022	Občina
	Javno objavljane podatkov o navadah udeležencev v prometu.	/	kontinuirano	Občina
	Vzdrževanje baze podatkov.	2000 €/leto		
Uravnoteženo načrtovanje investicij	Doseči uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine in povečati razmerje med investicijami v infrastrukturo ter mehke ukrepe.	/	kontinuirano	Občina
Vzgoja, izobraževanje in promocija trajnostne mobilnosti ter dvig kulture obnašanja v prometu Povečanje prometne varnosti.	Vključitev šol, vrtcev, upokoencev in turističnega društva v vsakoletne akcije izobraževanja in obveščanja o prednostih trajnostne mobilnosti in o ustreznem obnašanju v prometu vseh udeležencev (predavanja, zgibanke, izobraževanje, strpnost, praktične vaje, kolesarjenje za starejše....) Vsak od nosilcev izvede eno akcijo na leto v Evropskem tednu mobilnosti.	2.000 €/leto	kontinuirano	Šola, vrtec, Društvo upokoencev, Kolesarsko društvo, AMD, Dom Taber, Arriva, SPV, Zavod za turizem, policija
	Organizacija občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti (redno izobraževanje).	500 €/izobraževanje	kontinuirano	Občina
	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike Občine Cerklje na Gorenjskem z načeli celostnega prometnega načrtovanja.	5.000/dopolnitev OPN-ja	kratkoročno	Občina
	Za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki.	/	ves čas	Občina



	Izobraževanje in osveščanje uporabnikov javnih poti, ki so namenjene različnim prometnim udeležencem (npr. konflikti med kolesarji in traktoristi).	500 €/izobraževanje	ves čas	Občina
	Poostren nadzor prometa v naseljih, posebej na območju vrtca in šole in večja prisotnost prometne policije.	/	ves čas	Policija, redarstvo
	Aktivnosti za ozaveščanje prebivalstva o obnašanju v prometu (izobraževanje voznikov)	500/izobraževanje	ves čas	Policija, SPV
	Zagotovitev spoštovanja zakonskih določil, vezanih na prometne površine, tudi s strani lastnikov kmetijskih površin (zagotavljanje preglednosti...), nadzor nad lastniki, ozaveščanje.	/	ves čas	Policija, redarstvo
Promocija trajnostne mobilnosti	Podpora pri iskanju sofinanciranja nakupa vozil za občane za nakup na okolju prijaznejši pogon.	/	ves čas	Občina
	Spodbujanje in promocija JPP, izobraževanje.	/	kontinuirano	Občina, avtobusni prevoznik
	Promocija cenovno ugodnejših potovanj (javni potniški promet, car – pool, car sharring).	1.000 €/leto	ves čas	Občina

kratkoročno 2021-2025

srednjeročno - do 2030

dolgoročno - do 2035 in dalje

kontinuirano

zahteven

manj zahteven

enostaven



11. SEZNAM VIROV IN LITERATURE

Agencija za varnost prometa, 2020. www.avp-rs.si

Avto moto zveza Slovenije, 2020. www.amzs.si

Evropski teden mobilnosti, 2020. www.tedenmobilnosti.si

Drajv, 2020. www.drajv.triglav.si

Drivegreen, 2020. www.drivegreen.si

Focus, društvo za sonaravni razvoj, 2020. www.focus.si

Inštitut za politike prostora 2020. www.ipop.si

Izbrana poglavja iz prometne geografije, Univerzitetni učbenik. Pelc, M., UM, Fakulteta za

logistiko, Maribor, 2010. Karta prometnih obremenitev, 2018, Direkcija RS za infrastrukturo. <https://www.gov.si/drzavni-organi/organi-v-sestavi/direkcija-za-infrastrukturo/o-direkciji/sektor-za-evidence-o-cestah-informatiko-in-arhiv/>

Katalog dobrih praks skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri, Umanotera, 2016. www.dovoljazvse.si

Mobilizacija za javni potniški promet, Focus društvo za sonaravni razvoj, Ljubljana, 2012.

Nacionalne smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove, MzI, 2019

Prometni režim v Bohinju, 2020. www.bohinj.si/promet-mobilnost/

Sistem za izposajo koles Nomago Bikes, 2020. <https://bikes.nomago.si/>

Občina Cerklje na Gorenjskem, 2020. www.cerklje.si

Portal za slovenska mesta, 2020. www.mesta.si

Portal pešec.si, 2020. www.pesec.si

Priročnik o varčnosti porabe goriva, emisijah CO₂ in emisijah onesnaževal zunanjega zraka novih osebnih avtomobilov.

Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, Javna Agencija RS za varnost prometa, 2020.

Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, 2020. www.sptm.si

Statistični urad Republike Slovenije, 2020. www.stat.si

Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije,

UIRS, Ljubljana, 2012.

