



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
K R A N J



Naročnik: Mesta občina Kranj
4000 Kranj, Slovenski trg 1

Izvajalec: PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana

Podizvajalci: Razvojni center PLANIRANJE d.o.o.
Ulica XIV. divizije 14, 3000 Celje
in
SAVAPROJEKT družba za razvoj, projektiranje, konzalting, inženiring d.o.o.,
Cesta krških žrtev 59, 8270 Krško
in
MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d.o.o.
3240 Šmarje pri Jelšah, Rogaška cesta 25
in
b22 arhitekturno projektiranje d.o.o.
Ulica Rada Simonitija 22, 5000 Nova Gorica
in
Arhitekturno projektiranje Alja Vehovec s.p.
1000 Ljubljana, Linhartova cesta 34
in
ZUM URBANIZEM, PLANIRANJE, PROJEKTIRANJE d.o.o.,
Grajska cesta 7, 2000 Maribor
in
AQUARIUS ekološki inženiring d.o.o.
Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana

Številka pogodbe: 370-1/2015-32-46/20 (PNZ št. 16_546)

Datum: maj 2017



1 VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Mestna občina Kranj je zaradi svoje lege dobro vključena v regionalne prometne tokove, ki zagotavljajo dobro mobilnost prebivalcev in omogočajo dobre logistične pogoje za gospodarstvo. Glavnino potreb po mobilnosti občanom zagotavlja razvejano cestno omrežje, ki zaradi množične uporabe s seboj prinaša določene negativne učinke na kakovost bivanja. Zaradi močnih prometnih tokov, ki jih ustvarjajo delovne migracije, gospodarske dejavnosti in razvoj turizma je potreba po vlaganju v cestno infrastrukturo velika. Ker je razvoj večine dejavnosti pri obstoječih potovalnih navadah vezan na cestni promet, lahko v prihodnosti brez korenitejših sprememb pričakujemo zgolj povečevanje stroškov infrastrukture in okoljskih vplivov. Zaradi dosedanje osredotočenosti zgolj na potrebe zasebnega motoriziranega prometa so preostali udeleženci v prometu dostikrat zapostavljeni. Posledično nimajo zagotovljene primerne infrastrukture (ozki pločniki za pešce, malo kolesarskih površin) in konkurenčnih storitev javnih prevozov.

Z bolj uravnoteženim vlaganjem v vse prometne sisteme želimo ustvariti pogoje za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, ki bodo zagotavljale primerno dostopnost za vse prebivalce in ustvarjale razmere za zelen razvoj občine. Več sredstev bomo namenili tudi izboljšanju razmer na področju varnosti šibkejših udeležencev v prometu.

Pri uresnitvi zelene prihodnosti na področju prometa bo ključno vlogo igrala Celostna prometna strategija, ki jo je Mestna občina Kranj v letih 2016 in 2017 izdelala v sodelovanju s strokovnjaki s področja prometa in financirala z evropskimi sredstvi. K oblikovanju Celostne prometne strategije je pomembno prispevala tudi zainteresirana javnost, v čemer se proces načrtovanja bistveno razlikuje od klasičnega pristopa, ki se običajno osredotoča zgolj na tehnične parametre vezane na odvijanje motornega prometa in cestno infrastrukturo. Z vključevanjem ključnih deležnikov v proces je prišlo do bolj celostne obravnave in načrtovanja ukrepov na področju prometa.

Z novim sodobnim pristopom k procesu izdelave prometne strategije se Mestna občina Kranj usmerja proti dolgoročnem in trajnostnem načrtovanju prometa. Ta bo upošteval vse ključne stebre prometnega načrtovanja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, trajnostno načrtovanje) in obstoječe načrtovalske prakse, nadgrajene s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja in strateškimi cilji. S takšnim pristopom bomo skupaj prispevali k bolj vključujočemu in zelenemu načinu razvoja prometa, ki bo prebivalcem omogočil boljše kakovost bivanja in uravnotežen gospodarski razvoj.

1.1 Izhodišče

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se niža, velika poraba proračunskih sredstev pa ne privede do bistvenega izboljšanja stanja. Obstoječi strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo. Odsotne pa so strategije, ki bi privedle do ukrepov na podlagi celovite presoje in ki bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itd. Poleg tega sam postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten, na nekaterih področjih je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo v Uradnem listu RS št. 78/2015 dne 16. 10. 2015 objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020.

Mestna občina Kranj je zato pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta Celostne prometne strategije.

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.



1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

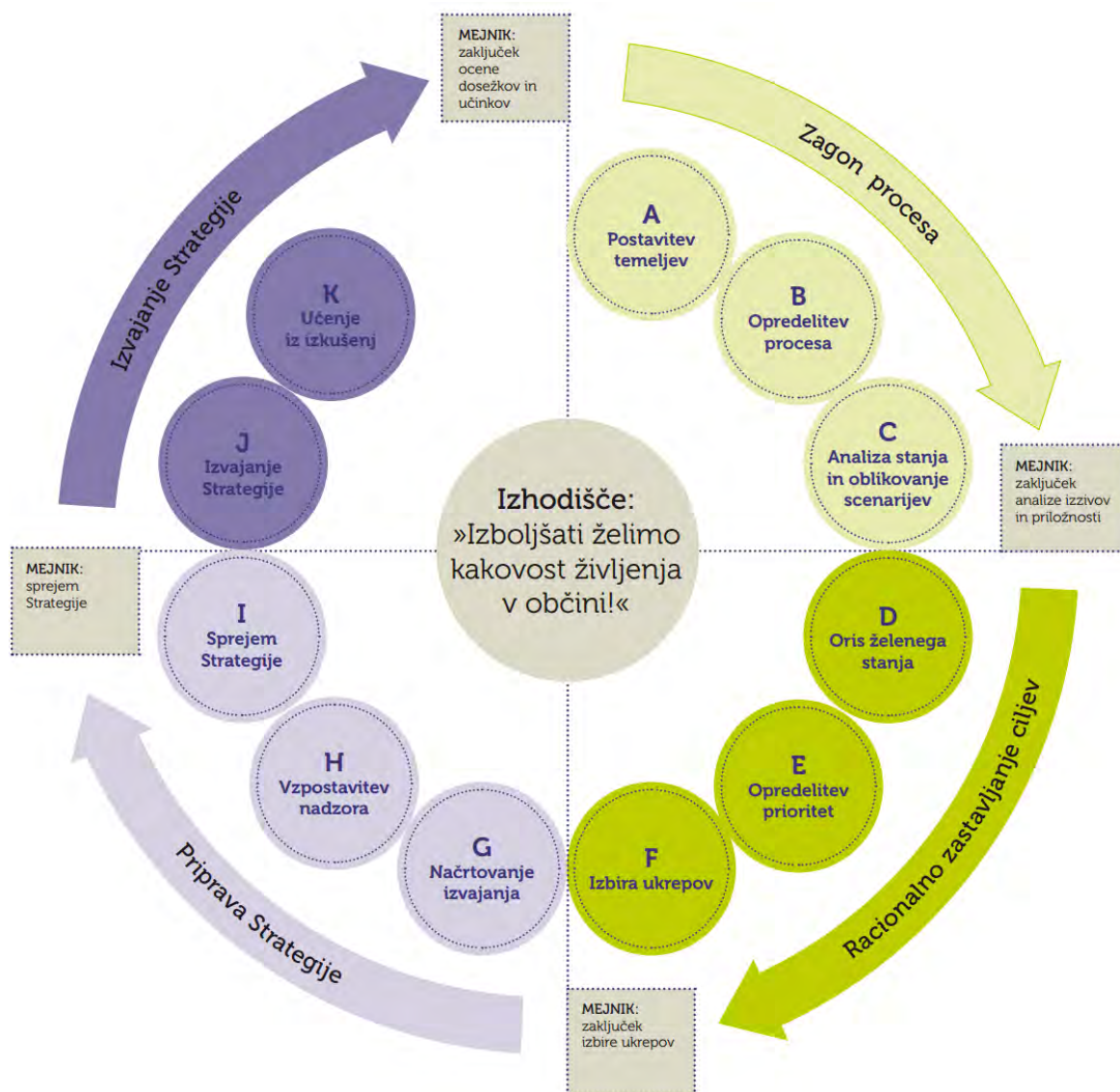
Namen Celostne prometne strategije je torej prispevanje k razvoju urbane mobilnosti in pomoč pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s pomočjo katere Mestna občina stremi k:

- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšanju povezanosti zalednih območji z mestom,
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- znižanju stroškov za mobilnost,
- trajnostnemu razvoju turizma,
- zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in porabe energije,
- povečanju prometne varnosti,
- razvoju lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanju investicij

Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej podlagi se bo Mestna občina Kranj lahko potegovala za razpoložljiva sredstva v okviru nadaljnjih razpisov.

1.3 Metodologija

Izdelava Celostne prometne strategije skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012) obsega 4 faze in 11 sklopov aktivnosti ter upošteva minimalne standarde kot so bili določeni v Razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije, Ministrstvo za Infrastrukturo, oktober 2015, in dodatne zahteve, v skladu s specifikami Mestne občine Kranj.



Slika 1: Smernice za pripravo CPS (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

Transparentnost

Tekom celotnega trajanja izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje, kot novost, poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Obisk aktivnosti se je zagotavljalo na podlagi sprotnega informiranja s promocijskimi gradivi, vabili, obveščanjem preko spleta, družbenih omrežij, tiska in radia. **Aktivna participacija javnosti** na delavnicah in javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih) je v času oblikovanja strategije tako doprinesla k celovitejšemu vpogledu in je še **dodatno podprla strokovne ugotovitve**, ki slonijo na uvodnem **pregledu obstoječih strategij in politik**, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbira slednjih je predstavljala kritični del priprave Celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopna na Mestni občini Kranj.



Območje obdelave

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj se osredotoča na prometni sistem prostora celotne občine. Hkrati je zaradi svoje specifičnosti poudarjeno obravnavano mesto Kranj, saj to predstavlja središče upravnih, družbenih, kulturnih, izobraževalnih in gospodarskih dejavnosti Mestne občine Kranj ter generira največ prometnih tokov. Strategija upošteva tudi določene regionalne vplive, zato so pri izdelavi zajeti tudi nekateri vidiki okoliških občin.

Čas obdelave

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala 11 mesecev, s pričetkom izvajanja aktivnosti julija 2016 in zaključkom s sprejetjem Celostne prometne strategije na seji Mestnega sveta Mestne občine Kranj v mesecu maju 2017. Pričujoči dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene tekom posameznih faz – faze postavitve temeljev, analize obstoječega stanja in oblikovanja scenarijev, opredelitve vizije in prioritet razvoja prometa, izbire ukrepov, načrtovanja izvajanja strategije, vzpostavitve nadzora oz. spremljanja na podlagi dogovorjenih kazalnikov ter zakonitega sprejetja strategije na seji Mestnega sveta Mestne občine Kranj.

V analizi stanja so bili upoštevani podatki izvedenih prometnih študij, štetja prometa in prometnih tokov v letu 2016 in v preteklih letih (primerjave).

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši Akcijsko-proračunski načrt, ki predstavlja osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije, od leta sprejema, tj. leta 2017 do leta 2022.



2 PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Celostno načrtovanje prometa predstavlja nov način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in participativni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega nudi pridobitev pregleda nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi in uporablja metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Odločitev Mestne občine Kranj za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo občini doseči:

- ravnovesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja,
- upoštevanje prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- vključevanje raznolike javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi in
- večjo strokovnost.

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi konkretnije prinesli:

- boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov in podobno,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic in
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov ter lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Sama občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.



3 KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se navkljub napredku v zadnjih letih Mestna občina Kranj sooča z nekaterimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Mestna občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje načrtanega trajnostnega razvoja.

3.1 Socio-demografska slika

Starostna struktura prebivalcev se spreminja v prid števila oseb starejših od 65 let. V zadnjih devetih letih se je delež teh povečal iz 16 % na 18%, v prihodnje pa je pričakovati še nadaljnjo povečevanje deleža starejših prebivalcev. Posledice spremembe starostne sestave se bodo pričele odražati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi obstoječe infrastrukture za ostarelo prebivalstvo.

3.2 Delovne migracije

V obdobju 2000-2015 se je število delovnih migracij, ki jih opravljajo občani močno povečalo. V letu 2000 je na delo znotraj občine odhajalo 66 % prebivalcev v letu 2015 pa je takšnih bilo le še 49,7 %. Na delo izven občine torej vsakodnevno potuje že polovica zaposlenih, kar generira močne prometne tokove in zvišuje potrebe po vzdrževanju cestne infrastrukture. Velik del zaposlenih se na delo izven občine odpravi z avtomobilom, ki predstavlja za uporabnike velik strošek. V povprečju gospodinjstvo namreč odšteje okrog 400 € na mesec za nakup in vzdrževanje avtomobila. V strateškem interesu občine je, da spodbudi več lokalnega zaposlovanja in omogoči alternative avtomobilu za potrebe prihoda na delo.

3.3 Dostopnost prebivalcev iz zaledja

Prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ prevozu z avtomobilom. Avtobusna postajališča so ponekod slabo opremljena, frekventnost pa za večino prebivalcev ni zadovoljiva. V manjših krajih avtobus uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci, preostali ga ne vidijo kot primerno alternativo. Na to kaže dejstvo, da vsakodnevno medkrajevni avtobus uporablja zgolj 3 % prebivalcev. Za vožnjo s kolesom so varnostni pogoji izven naselij neustrezni, povezav pa je malo, zato se zgolj redki odločajo kolesariti iz manjših naselij proti Kranju.

3.4 Vključitev porečja Save v urbani del Kranja

Območje v bližini Savskega otoka je predvsem industrijske narave in tako kljub bližini starega mestnega jedra ne privlači drugih aktivnosti. Posledično se tu zadržuje dokaj malo pešcev, večina prometa pa se odvija z motornimi vozili. Nabrežje Save ni vključeno v urbano okolico, saj je prostor večinoma zaraščen in posledično neizkoriščen. Na zahodnem bregu se nahaja železniška postaja, ki je obkrožena z različnimi logističnimi objekti in je slabo povezana s preostalim mestom. Območje je slabo urejeno za pešce in kolesarje, zato bo za boljšo povezanost območja z mestnim središčem potrebno ustvariti več prometnih površin namenjenih pešcem in kolesarjem ter izkoristiti možnosti za ureditev rekreacijskih poti ob Savi.

3.5 Zagotavljanje kakovosti bivalnega okolja

V urbanih središčih je prisotna večja koncentracija motornega prometa, zaradi česar tu prihaja do povečanih emisij hrupa in škodljivih plinov. Na poseljenih območjih je prisotno tudi pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa. Poleg tega motorna vozila zavzemajo glavnino javnih površin, zato so preostali udeleženci dostikrat v podrejenem položaju. Številne javne površine so zasedene s parkiranimi vozili, kar daje urbanemu prostoru nepriljubljeno podobo. Na nekaterih območjih so javne površine dotrajane in slabo vzdrževane. Zaradi naštetih razlogov je kakovost bivalnega okolja nižja kot bi lahko bila.



3.6 Prometno načrtovanje ni celostno

Do sedaj se je premalo spremljalo mobilnostne navade občanov in njihove potrebe, zato v fazah prometnega načrtovanja niso bilo upoštevani nekateri dejavniki (demografija, zdravje, socio-ekonomski pogoji...), ki vplivajo na izbiro ustreznih ukrepov. Proces odločanja največkrat ni zajemal vseh ključnih deležnikov, zato z obstoječimi ukrepi niso bile zagotovljene celostne prometne rešitve. V preteklosti je bilo tudi premalo poudarka na trajnostnem vidiku načrtovanja in upoštevanju okoljskih dejavnikov.

4 KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

Mestna občina Kranj je že stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zavedamo pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznavamo, da obstaja še veliko priložnosti za korenito izboljšanje prometnega sistema in s tem višjo kakovost bivanja v občini.

4.1 Izkoriščanje strateške lege

Preko občine poteka glavna železniška proga Ljubljana-Jesenice in avtocesta A2, ki omogočata dobre logistične pogoje za delovanje lokalnih podjetij na regionalni ravni. V občini je tudi največje slovensko letališče (Letališče Jožeta Pučnika), ki zagotavlja povezavo z mednarodnim okoljem in predstavlja eno glavnih prometnih vozlišč. Kranj se nahaja v relativni bližini številnih poselitvenih centrov v Sloveniji, s katerimi bi se bilo smiselno še tesneje gospodarsko in družbeno povezovati, za kar je predpogoj zagotavljanje čim boljših prometnih povezav. Priložnosti se kažejo v boljši integraciji vseh glavnih prometnih povezav, s čemer bi zmanjšali pritisk na cestno omrežje, ki sedaj prevzema večino prometa. Z boljšo integracijo se lahko izboljša mobilnost prebivalcev in pretok blaga.

4.2 Nadgradnja javnega potniškega prometa

Priložnosti se kažejo v razširitvi omrežja mestnega potniškega prometa in podaljševanja linij do primestnih naselij. Veliko je še prostora pri izboljšavi infrastrukture (glavna AP je neustrezna glede na potrebe), ki bi prispevala k privlačnejšem javnem prevozu. Železnica je slabo izkoriščena za potrebe potniškega prometa, zato obstaja potencial za izboljšanje storitev in privabljanje novih potnikov. Že sedaj je vožnja z vlakom v času konic dokaj konkurenčna uporabi avtomobila za migracije na delo v smeri Ljubljane, le frekvenca odhodov ni zadovoljiva.

4.3 Racionalnejša poraba sredstev za promet

V zadnjih desetletjih smo veliko sredstev namenili motornemu prometu, kar je razumljivo vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in odvisnosti od njega. Priložnost vidimo v spremembi načrtovalskih prednosti, ki bi več poudarka dajale trajnostnim oblikam mobilnosti.

4.4 Dostop do evropskih sredstev in znanja

Mestna občina Kranj je že vključena v nekatere evropske projekte, želimo pa še bolj aktivno izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in izkušenj, ki ga nudi Evropska komisija. Sprejem Celostne prometne strategije nam bo te priložnosti še povečal.

4.5 Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti potenciale regijskega sodelovanja na področju načrtovanja novih prometnih povezav. Priložnosti vidimo v daljinskih kolesarskih poteh, novih regijskih avtobusnih linijah in vzpostavitvi skupnega sistema za izposajo koles.



5 VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V MESTNI OBČINI KRANJ

5.1 Vizija

Vizija prometne ureditve je osnova za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije.

Del vizije, ki se neposredno ali posredno nanaša na razvoj prometa, bivalnega prostora in trajnostne oblike mobilnosti je povzet iz dokumenta Trajnostna urbana strategija (v nadaljevanju TUS 2030), in sicer: Kranj 2030 bo mesto priložnosti. To pomeni, da bo Kranj 2030 trajnostno naravnano, napredno in živahno urbano središče Gorenjske.

1. Poznano bo kot odprt prostor, kjer bo enostavno uresničevati podjetniške ideje. Naklonjeno bo novim tehnologijam in spodbujanju mladih talentov. Postal bo referenčno mesto za uvajanje novih rešitev na osnovi sodobnih informacijsko komunikacijskih tehnologij.
2. Kranj bo vsem generacijam omogočal aktiven, zdrav in ustvarjalen življenjski slog v zelenem alpskem okolju.
3. Mesto bo prometno bolje povezano z okolico, bližnjo Ljubljano, letališčem in podeželjem. Osebni prevoz bodo postopno nadomeščali ali javni prevozi, kolesarjenje in hoja. S pomočjo pametnih rešitev bodo javne storitve mesta učinkovitejše in prijaznejše za uporabnike.
4. Stari Kranj bo kot središče urbanega kulturnega utripa privlačen za bivanje, nakupovanje, zabavo in turistični obisk.
5. S skrbnim ravnanjem bomo ohranjali okolje in kulturno dediščino Kranja za prihodnje rodove. Kmetijska zemljišča bomo namenjali pridelavi lokalne hrane, podeželje pa ohranjali poseljeno.

Alineje 2, 3 in 4 odražajo prioritete, ki so tesno povezane s celostnim načrtovanjem prometa in uvajanje trajnostnih oblik mobilnosti.

Da bi zastavljeno vizijo oziroma želeno stanje v prihodnosti tudi dosegli, jo je treba podpreti z natančneje opredeljenimi cilji, s katerimi se opredeli raven zelenih izboljšav.

5.2 Strateški cilji

Na podlagi rezultatov ankete, intervjujev, obstoječe dokumentacije (TUS 2030), so oblikovani strateški cilji Celostne prometne strategije Mestne občine Kranj:

1. Vzpostavljamo hitre, varne in trajnostne prometne povezave znotraj Kranja in izven njega.
2. Skrbimo za dostopno, kakovostno in ustvarjalno okolje za otroke in mladino.
3. Krepiti prometno kulturo in umirjanje prometa v urbanih središčih.
4. Zagotavljamo skladen razvoj mesta in podeželja.
5. Prispevati k čistemu okolju in zdravem življenjskem slogu. Ohranjamo varno, zdravo in prijazno socialno okolje.

5.3 Pet stebrov uspešne prihodnosti

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja ključne izzive in priložnosti, ter tudi določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, temveč nam bodo kasneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.



Vsak steber ima poleg ciljev določene ukrepe, ki tem ciljem sledijo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotrni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

1	2	3	4	5
CELOSTNO NAČRTOVANJE	VEČ HOJE	DANOSTI ZA KOLESARJENJE	PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET	OPTIMIRAN CESTNI MOTORNI PROMET
<i>Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja</i>	<i>Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina</i>	<i>Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja</i>	<i>Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa</i>	<i>Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa</i>



6 PRVI STEBER - Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Mestna občina Kranj se zaveda, da bo v prihodnje potreben bolj celosten pristop k načrtovanju prometa v občini, ki bo spodbujal trajnostne oblike mobilnosti in hkrati zagotavljal primerno dostopnost za vse prebivalce. Med prebivalci se v zadnjih letih ozaveščenost na področju prometne problematike zvišuje, zato lahko tudi s strani javnosti pričakujemo pobude k takšnemu načrtovanju prometa, ki bo zmanjševal vplive na okolje in ustvarjal kakovostne pogoje za bivanje. Mestna občina Kranj bo spremembo pri pristopu načrtovanja izvajala z upoštevanjem zastavljenih ciljev in vizije za razvoj občine.

6.1 Izzivi

Pri vzpostavljanju celostnega načina prometnega načrtovanja bo največji izziv predstavljalo usklajevanje različnih politik in ciljev, ki jih Mestna občina Kranj zasleduje. V prihodnje bo potrebno v procesu načrtovanja v večjem obsegu upoštevati tudi ključne deležnike in mnenje javnosti. Pomembno bo tudi dobro sodelovanje s sosednjimi občinami, saj je še posebej pri oblikovanju strateških dokumentov potrebno upoštevati različne regionalne vplive, ki jih zgolj z osredotočanjem na lokalno okolje ne moremo zajeti. Na področju prometa se to odraža v potrebi usklajevanja ukrepov z upravljavci cest (ostale občine, DARS, DRSI) in Slovenskih železnic.

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. S celostnim pristopom bo namreč potrebno bistveno večje usklajevanje in posvetovanje z vsemi uradi znotraj občinske uprave. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov.

Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja in na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velike možnosti za razvoj, še večje so najbrž možnosti uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Trenutno v strateških dokumentih ni določenega načina spremljanja mobilnostnih navad občanov in merjenja učinkov sprejetih ukrepov na področju investicij v prometno infrastrukturo. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje začrtati nove smernice in določiti prioritete na področju načrtovanja prometa.

6.2 Dosežki

Trajnostni razvoj je že del nekaterih strateških dokumentov, ki posredno določajo usmeritve razvoja prometa :

- **Strateški prostorski načrt Mestne občine Kranj**

Strateški prostorski načrt predstavlja dolgoročno vizijo razvoja v prostoru Mestne občine Kranj za naslednjih 10-20 let. Z njim so začrtane glavne smeri razvoja po posameznih področjih. Sestavljen je iz šestih večjih sklopov vsebin. Določa izhodišča in cilje, zasnovo prostorskega razvoja občine in razvoja gospodarske javne infrastrukture ter usmeritve za prostorski razvoj občine, v zaključku je podrobneje opredeljen koncept razvoja pomembnejših urbanih središč v občini (Kranj, Golnik), za kateri sta bila izdelana tudi urbanistična načrta. V zadnjem oglavju SPN so opredeljeni kazalci stanja okolja, ki jih je potrebno spremljati v fazi izvajanja OPN.

V SPN so definirani razvojni cilji na področju prometa:

- posodobitev in izgradnja cestnega omrežja na območju mesta Kranj in v podeželskem zaledju,
- izgradnja hitre železnice in krožne regionalne železnice,
- razvoj alternativnih oblik prometa na urbaniziranih območjih ter v navezavi na turistična in rekreacijska območja (kolesarjenje, pešačenje),



- dopolnitev sistema javnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa na relacijah z večjim obsegom dnevnih delovnih in šolskih migracij.
- **Trajnostna urbana strategija Mestne občine Kranj 2030**

Trajnostna urbana strategija je načrt ciljev, kje želimo biti razvojno čez osem let in čez petnajst let. Namen trajnostne urbane strategije je preveriti relevantnost ukrepov pretekle strategije in na novo opredeliti ter dogovoriti celostne ukrepe kot odgovor na nove razvojne okoliščine, v katerih se danes nahaja Kranj, ter upoštevati prihodnje izzive in aktivirati neizkoriščene notranje potenciale mesta za spodbuditev gospodarske rasti in izboljšanje kakovosti bivanja v Kranju.

V dokumentu je definiran strateški cilj: Vzpostavljamo hitre, varne in trajnostne prometne povezave znotraj Kranja in izven njega.
- **Strategija razvoja turizma v Mestni občini Kranj 2014 – 2020**

V strategiji so definirani ukrepi na področju prometne infrastrukture, ki bodo zagotavljali primerne pogoje za turističen razvoj Mestne občine Kranj:

 - javni promet in trajnostna mobilnost (vključno s kolesarsko mrežo) – zagotovitev varnih kolesarskih povezav med mestom in podeželjem, prilagoditev povezav in frekvence javnega prometa znotraj občine, med železniško, avtobusno postajo in letališčem ter do bližnjih turističnih destinacij (pr. Smučišče Krvavec, Preddvor - Jezersko,...) potrebam obiskovalcev, nadgradnjo sistema parkiranja v mestnem središču, ureditev območja za parkiranje avtomobov (pr. Savski otok), območja za parkiranje turističnih avtobusov, spodbujanje večje konkurence taksi in »shuttle« prevozov (Politika trajnostne mobilnosti in mirujočega prometa),
 - nadgradnja sistema usmerjanja obiskovalcev v prostoru – zagotovitev ustrezne turistične signalizacije za usmerjanje potencialnih obiskovalcev z avtoceste in regionalnih cest, dokončanje sistema usmerjanja do ponudnikov v mestu in na podeželju (predvsem za zasebne ponudnike) (Politika neprometne signalizacije)
- **Akcijski načrt za trajnostno energijo (SEAP) Mestne občine Kranj**

Na področju prometa so definirani ukrepi s katerimi lahko Mestna občina Kranj posredno doseže zmanjšanje okoljskih izpustov:

 - Izdelava strategije za mestni potniški promet in izvedba ukrepov za izboljšanje mestnega potniškega prometa (prenovitev mestnega potniškega prometa s ponovno določitvijo prog in povečanjem pogostosti voženj zlasti v času prometnih konic; pregled voženj v primestnem prometu in uskladitev z mestnim prometom; namestitve prikazovalnikov za prikaz prihod avtobusov na vseh avtobusnih postajališčih
 - zamenjava standardnih avtobusov z mini avtobusi v večernih urah na progah s pričakovano nižjo število potnikov; ureditev avtobusnih postajališčih; uvajanje okolju prijaznega JPP
 - Izdelava prometne študije in prometnega modela (poudarek v urejanju prometne problematike je potrebno posvetiti tudi mirujočem prometu, torej parkiranju na javnih površinah, ureditvi javnega potniškega prometa ter razvoju osnovne in spremljajoče infrastrukture za alternativne oblike prometa (peš in kolesarski promet))
 - Trajnostna parkirna politika
 - Izdelava mobilnostnih načrtov in promocija trajnostne mobilnosti
 - Vzpostavitev kolesarskih stez
 - Spodbujanje alternativnih prevoznih sredstev
 - Posodobitev občinskega voznega parka
 - Optimizacija semaforizacije
 - Vzpostavitev P&R sistema in omejitev parkiranja v starem mestnem jedru
- **Občinski program varstva okolja za Mestno občino Kranj**



Občinski program definira prednostne probleme in izzive:

- Ureditev trajnostne mobilnosti
- Ponovna uporaba degradiranih območij
- Kakovostno življenjsko okolje
- Korak s svetovnimi trendi in sodelovanje v mednarodnih pobudah

Cilji programa:

1. Zmanjšati vpliv na podnebne spremembe z zmanjšanjem emisij CO₂
2. Okrepiti zdravje in kakovostno življenjsko okolje občanov
3. Zagotoviti okvir za okolju prijazen razvoj Mestne občine Kranj
4. Učinkovita raba naravnih virov s strani porabnikov
5. Obvladati okoljska tveganja na območju Mestne občine Kranj

Na področju prometa za doseganje ciljev programa predvideva naslednje ukrepe:

- Zmanjševanje izpustov CO₂ v prometu v Mestni občini Kranj
- Ureditev mreže rekreativnih poti za OPVO za Mestno občino Kranj

- **Regionalni razvojni program Gorenjske**

Za uresničevanje vizije: »Gorenjska, tu želim živeti, delati in se igrati« je postavljenih pet razvojnih področij: tehnološki razvoj, podjetništvo in inovativnost, razvoj človeških virov, turizem, okolje, prostor in infrastruktura, podeželje. Poleg tega je 17 investicijskih ukrepov, med njimi nekaj takih, ki zadevajo promet: aktivno in kakovostno življenje; javna infrastruktura; okolje; prostorski razvoj; varčna uporaba energije in uporaba obnovljivih virov.

V razvojnem programu se naštetni nekateri investicijski ukrepi s področja prometa:

1. priprava celostne prometne strategije za gorenjsko regijo,
2. povezava železniškega in avtobusnega prevoza,
3. umirjenje 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.

- **Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Gorenjska košarica**

Strategija zajema vsa štiri tematska področja ukrepanja (ustvarjanje delovnih mest, razvoj osnovnih storitev, varstvo okolja in ohranjanje narave, večja vključenost mladih, žensk in drugih ranljivih skupin) in se na ta način dotika razvoja podjetništva, dostopa do storitev, varstva okolja in narave ter poudarja tudi vključenost ranljivih ciljnih skupin.

Eden od ciljev strategije je:



- Zmanjšati onesnaženost okolja z razvojem trajnostne mobilnosti, energetske učinkovitosti in uporabe obnovljivih virov energije

6.3 Cilji

Preglednica 2: Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Celostno načrtovanje

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
CELOSTNO NAČRTOVANJE (1)	Vzpostaviti sistemske pogoje za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri celostnem načrtovanju prometa.	Zagnati CPS v letu 2017, revidirati vsaki 2 leti in prenoviti vsakih 5 let. Od leta 2017 pri pripravi prostorskih aktov upoštevati načela trajnostnega prometnega načrtovanja (umeščanje v prostor, parkirni standardi, uravnotežena dostopnost). Organizacija občinskih kadrovskih potreb na področju celostnega prometnega načrtovanja do leta 2018.	Sprejem, revizija in prenova CPS. Sprejem prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti. Zagotovitev kadrovskih potreb.
	Spremeniti načrtovalske prioritete.	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2022, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi (50% za trajnostne oblike mobilnosti-kolesarjenje, pešačenje, JPP in 50 % za motorni promet). Od leta 2017 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti.	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način. Število sofinanciranih projektov na temo trajnostne mobilnosti.
	Uvesti orodja za spremljanje področja mobilnosti.	Do leta 2018 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov.	Sistem spremljanja in vrednotenja.
	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa.	Od leta 2017 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.	Število večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.
	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad.	Od leta 2017 izvesti vsaj tri ozaveščevalne akcije na leto. Izdelava mobilnostnih načrtov za vse šole in večje generatorje prometa do leta 2022.	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto. Število šol in večjih generatorjev promet s sprejetim mobilnostim načrtom.
	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilagajanje infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Število novih točk s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam.



6.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj predvideva na področju uveljavitve celostnega načrtovanja trajnostnega prometa naslednje ukrepe:

1.a Organizacija občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti (koordinacija in redno izobraževanje)

Občinska uprava bo redno izvajala potrebne koordinacije urada za gospodarstvo in gospodarske javne službe z ostalimi uradi in s tem bolj celostno obravnavala področje prometa. Zaposleni bodo imeli tudi možnost rednega izobraževanja na področju trajnostnega načrtovanja in upravljanja prometa.

1.b Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije

Mesta občina Kranj bo s sprejetjem strategije pričela z izvajanjem akcijskega načrta. Napredek pri izvajanju se bo ovrednotil z revizijami na vsake dve leti, nato pa se bo celostna prometna strategija prenovila in prilagodila glede na novo nastale razmere.

1.c Vzpostavitev sistema spremljanje potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov

Vzpostavili bomo sistem za redno spremljanje potovalnih navad vseh udeležencev v prometu. Izvajali bomo štetja pešcev, kolesarjev in motornega prometa ter beležili število uporabnikov JPP. Tako bomo lahko spremljali učinke posameznih ukrepov na razmere v prometu.

1.č Načrtovanje in prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe

Mestna občina Kranj bo v sodelovanju s strokovnjaki in invalidskimi društvi pripravila načrt o prilagoditvi prometnih površin gibalno in senzorično oviranim.

1.d Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike Mestne občine Kranj z načeli celostnega prometnega načrtovanja

Pri sprejemanju prihodnjih prostorskih aktov se bo bolj dosledno upoštevalo vpliv na vse prometne sisteme in udeležence.

1.e Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost

Obstoječ občinski proračun je na področju prometa preveč osredotočen na motorni promet. V prihodnje bo Mestna občina Kranj sredstva bolj enakomerno razporedila na vse načine prevoza in s tem prebivalcem ponudila več alternativ prevozu z avtomobilom.

1.f Izdelava in pobude za izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (Mestna uprava, upravna enota, javni zavodi, šole, vrtci, gospodarstvo, ...)

Večje ustanove kot so Mestna uprava, osnovna šola, vrtec in večja podjetja so pomemben dejavnik pri potovalnih navadah občanov. Zato je pomembno, da za večje generatorje prometa pripravimo mobilnostne načrte, s pomočjo katerih lahko spremenimo način dostopanja prebivalcev do pomembnejših ustanov. V mobilnostnih načrtih se spodbuja uporaba okolju prijaznejših in stroškovno učinkovitejših prevoznih sredstev.

1.g Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki

Za izvajanje ukrepov se je potrebno predhodno uskladiti s številnimi deležniki, ki lahko vplivajo na posamezne prometne sisteme. Sodelovanje bo potrebno s sosednjimi občinami, državnimi ustanovami (MZI, MOP, DRSI) in drugimi deležniki (SŽ, DRI, DARS).

1.h Sodelovanje pri EU projektih na temo trajnostne mobilnosti

Mestna občina Kranj se bo poskušala vključiti v evropske projekte, ki lahko v prihodnje predstavljajo pomemben vir financiranja ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.



1.i Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Vsako leto bomo izvajali delavnice in promocijske aktivnosti s katerimi želimo doseči čim širši krog udeležencev v prometu. Prebivalce bomo poskusili spodbuditi k uporabi bolj zelenih oblik transporta.

1.j Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk

Na podlagi terenskih ogledov, opozoril občanov in podatkov o prometnih nesrečah bomo ustvarili register nevarnih točk. Ta bo vključeval problematična mesta s področja vseh udeležencev v prometu. Register bomo redno posodabljali v skladu s spremembami cestne infrastrukture in preostalih podatkov.

1.k Izdelava in vzdrževanje prometnega modela

Za potrebe načrtovanja in prilagajanja prometnega omrežja bo razvit in redno noveliran prometni model. Z dovolj aktualnim modelom bomo lažje spremljali prometne razmere na območju občine.

1.l Spremljanje učinkov investicij in ukrepov

Uvedli bomo redno spremljanje izvedenih učinkov investicij in ukrepov s področja prometa. Poskušali bomo ovrednotiti doprinos posameznih investicij k doseganju zastavljenih ciljev.

6.5 Akcijski načrt

Izvedba	
Načrt/študija	

Zap. Št.	Ukrep	Strošek MOK	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1a	Organizacija občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti (koordinacija in redno izobraževanje)	Prerazporeditev in delegiranje nalog	majhna	MOK						
1b	Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije	5.000 € za revizije na 2 leti 30.000 € za prenavo na 5 let	majhna	MOK in zunanji izvajalec						
1c	Vzpostavitev sistema spremljanje potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) in učinkov investicij ter ukrepov	10.000 € na 2 leti	srednja	MOK in zunanji izvajalec						
1č	Načrtovanje in prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe	brez	majhna	MOK						
1d	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja	brez	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
1e	Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost	brez	srednja	MOK						
1f	Izdelava in pobude za izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (mestna uprava, upravna enota, javni zavodi, šole, vrtci, gospodarstvo, ...)	10.000 € / načrt ob predpostavki sofinanciranja	srednja	MOK, javni zavodi, gospodarstvo, zunanji izvajalec						
1g	Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki	brez	majhna	MOK, DRSI, DRI, SŽ, Mzi, MOP, sosednje občine idr.						



1h	Sodelovanje pri EU projektih na temo trajnostne mobilnosti	brez	majhna	MOK						
1i	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti	10.000 € / leto	majhna	MOK, šole, vrtci, ZD						
1j	Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk	3.000 € / leto	majhna	MOK						
1k	Izdelava in vzdrževanje prometnega modela	50.000 €	majhna	MOK						
1l	Spremljanje učinkov investicij in ukrepov	brez	majhna	MOK						



7 DRUGI STEBER - Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina

Hoja je sestavni del prav vsakega potovanja in predstavlja naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje. Pešačenje je na kratkih razdaljah zelo primerno in učinkovito, vendar v sedanji visoko motorizirani družbi pogosto spregledano kot način potovanja. Ključno je, da se hoja prepozna kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi se dalo premostiti s hojo, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

7.1 Izzivi

Hoja med številnimi prebivalci ni prepoznana kot pomemben del vsakodnevnih potovanj. Ankete kažejo, da na delo hodi zgolj 10 % vprašanih. Vzrok za premalo pogosto hojo je tudi lokacija delovnih mest in odmik številnih storitvenih dejavnosti izven urbanih območij, zaradi česar so razdalje med pogostimi vsakodnevnimi cilji neprimerni za pešačenje. Za bolj pogosto pešačenje bo potrebno ustvariti več območij z mešano dejavnostjo, ki bodo spodbujala hojo, hkrati pa dvigniti zavest občanov o pozitivnih učinkih vsakodnevne hoje.

Obstoječe javne površine izven središča mesta niso v ustreznem stanju. V anketi je 63 % občanov izrazilo, da si želijo več urejenih trgov, parkov in drugih zelenih površin. Na več območjih primanjkuje urbane opreme, ki bi izboljšala izgled okolice. Ustvarjanje privlačnih javnih površin bi spodbudilo prebivalce k hoji in različnim dejavnostim na prostem.

Javne površine so z izjemo starega mestnega jedra podrejene motornemu prometu. Peš površine so dostikrat zožene na račun zagotavljanja ustreznih širin voznih pasov. Na prometnejših cestah so razdalje v križišč zaradi razvrstilnih pasov (v preseku tudi do 5 pasov) z vidika pešca dokaj velike, zato imajo večje prometnice učinek ločevanja posameznih urbanih območij. Izziv bo ustvariti prostor, ki bo bolj po meri pešču in še vedno zagotavljal ustrezno pretočnost prometa.

Za gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov večinoma urejena, vendar je infrastruktura ponekod pomanjkljiva ali pa neustrezno izvedena. Dosti slabši so pogoji za slepe in slabovidne, saj je površin s taktilnimi oznakami zelo malo. V prihodnje bo Mestna občina Kranj morala pri izvedbi prilagoditev biti bolj pozorna na detajle in pri tem upoštevati mnenja ter izkušnje uporabnikov.

Zahodni in vzhodni del Kranja ločuje reka Sava z njenimi strmimi terasami in železnica. Zaradi malo številčnih povezav, ki omogočajo prečkanje omenjenih ovir, je predvsem za pešce hoja med obema deloma dokaj redka. Potrebni bi bilo več mostov in nadhodov namenjenih nemotoriziranemu prometu. Na celotnem poseljenem območju med naseljema Okroglo in Breg ob Savi je na približno 8,5 km razdalji reko Savo možno prečkati zgolj štirikrat.

V manjših naseljih so pogoji za pešačenje neprimerni, saj tu vozila dostikrat dosegajo višje hitrosti kot v gosteje poseljenih krajih, hkrati pa so peš površine redke. V prihodnje bodo potrebni ukrepi za umirjanje prometa in investicije v izgradnjo novih peš površin tudi v manjših naseljih.

Številne prometne ceste pešce odvrtaajo od hoje do določenih ciljev. Še posebej je to prisotno na območjih, ki so redkeje poseljena in se tam promet praviloma odvija hitreje. Primanjkuje ustreznih pešpoti, ki bi potekale stran od motornega prometa in bi omogočale bolj primerne pogoje za hojo.

7.2 Dosežki

V zadnjih letih je z omejevanjem dostopa z avtomobili v staro mestno jedro in obnovo mestnih ulic postalo območje privlačno za pešce. V mestnem jedru je posledično prisotnih veliko novih vsebin, ki ustvarjajo dober prostor za socializacijo in s tem prispevajo k njegovi ponovni oživitvi. Zaradi povečanega števila dejavnosti znotraj mestnega središča je bilo ustvarjenih tudi več novih delovnih mest.



Ob kanjonu reke Kokre je urejena sprehajalna pot v dolžini 2 km. Pot poteka od središča mesta do severnega obrobja in za prebivalce Kranja predstavlja zeleni otok v urbanem območju, ki prebivalcem omogoča sprostitvev in rekreacijo v naravnem okolju. Dostop do kanjona je iz mestnega središča dobro označen s kažipotmi.

S celostno prometno strategijo želimo nadaljevati pozitivne trende in še bolj povečati delež hoje v prihodnjih petih letih. To bomo storili tako preko ozaveščevalnih akcij kot tudi s postopnim izboljševanjem infrastrukture za pešce.

7.3 Cilji

Preglednica 3: Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Več hoje

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
VEČ HOJE (2)	Povečati delež hoje.	Povečati delež hoje v šolo in na delo (sedaj 15 %) na 20 % do leta 2022.	Delež hoje v šolo in na delo (anketa).
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš.	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti do leta 2022. Odpraviti problematične točke za pešce do leta 2022.	Dolžina novih peš povezav. Število odpravljenih problematičnih točk.
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev.	Zmanjšati število prometnih nesreč z udeležbo pešcev do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2010 -2015 (povp. 5 pešcev /leto).	Povprečno število prometnih nesreč z udeležbo pešcev v obdobju 2017-2022.
	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilaganje infrastrukture gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Število novih točk s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam.

7.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

2.a Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse

Izdelali bomo register obstoječih pešpoti, na podlagi katerega bomo določili nadaljnje prioritete pri načrtovanju širitve omrežja. Nove peš površine bomo načrtovali tako, da bodo primerne in varne za vse skupine prebivalstva.

2.b Gradnja nove infrastrukture

- gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanj, npr. storitvene dejavnosti, trgovine, šola, vrtec

Dogradili bomo manjkajoče pločnike v naseljih in zagotovili varen dostop do vseh pomembnejših ciljev potovanj. S tem želimo zagotoviti primerne pogoje za vsakodnevno pešačenje.

- razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav v zaledju

V prihodnje bomo urejali nove peš povezave, ki bodo omogočale varnejše razmere za pešačenje v zalednih krajih in bolje povezale bližnje kraje.

- ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij (npr. v okolici šol in vrtca, avtobusnih postajališč, zdravstvenih ustanov)



Uredili bomo varne prehode za pešce na območjih, na katerih do sedaj ni bili zagotovljenih ustreznih možnosti za varno prečkanje ceste. Poudarek bo na izboljšanju razmer v okolici šol, vrtcev in na splošno območij kjer je prisotnih veliko šibkejših udeležencev v prometu.

2.c Izboljšanje obstoječe infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti pešcev ter izboljšanje pogojev za pešačenje

- ureditev obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema)

Obstoječe peš površine so ponekod že dotrajane, dostikrat pa so neustrezne dimenzije pločnikov. Izvedli bomo potrebna vzdrževalna dela in popravili nekatere kritične točke. Za povečanje privlačnosti prostora in spodbujanje pešačenja bomo dodali več urbane opreme (klopi, razsvetljava, pitniki...).

- posodobitev načrtov šolskih poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil

Obstoječe šolske poti bomo opremili z ustrezno opozorilno signalizacijo, ki bo voznike opozarjala naj bodo bolj previdni in pozorni na pešce.

2.č Povečanje privlačnosti peš površin

- kažipoti s časovnimi oznakami vključno s posodobitvijo sheme poteka pešpoti

Na frekventnejših poteh bomo postavili kažipote s časovnimi oznakami, ki bodo pešce vodili do pomembnejših ciljev v občini. Izdelana bo tudi shema za lažjo orientacijo v prostoru.

- vzdrževanje peš površin

Nekatere peš površine so zaradi pomanjkanja vzdrževanja je precej dotrajane in za pešce ustvarjajo neprivlačno okolje. V prihodnje bomo uredili dotrajane površine in zagotovili bolj redno vzdrževanje.

2.d Prilagoditev in vzdrževanje infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe ter ostale ranljivejše skupine znotraj naselij

- izdelava in sprejetje občinskih smernic za uporabo taktilnih oznak in zvočne signalizacije za slepe in slabovidne

V sodelovanju z invalidskimi društvi in strokovnjaki bomo izdelali občinske smernice za uporabo taktilnih oznak in zvočne signalizacije za slepe in slabovidne. Z uvedbo ustreznih smernic bo prihodnja infrastruktura na tem področju bolj usklajena in v večji meri prilagojena potrebam uporabnikov.

- več klančin, nižani pločniki, odstranitev arhitekturnih ovir, označitev mestnega jedra s taktilnimi oznakami in zvočno signalizacijo za slepe in slabovidne idr.

Izvedli bomo popravke na obstoječi prometni infrastrukturi in tako zagotovili boljše pogoje za udeležbo gibalno in senzorično oviranih oseb v prometu. Urejale se bodo klančine in odpravljale različne ovire za dostop do javnih ustanov. V središču mesta bomo s postavitvijo taktilnih oznak in zvočne signalizacije omogočili lažje gibanje senzorično oviranih oseb po mestu.

2.e Dopolnitev in vzdrževanje omrežja javne razsvetljave

Omrežje javne razsvetljave bomo razširili na nekatere javne površine, ki sedaj zaradi slabe vidnosti v nočnem času niso bile varne za uporabo.

2.g Širitev peš con in površin za druženje ter rekreacijskih površin

Površine za pešce bomo v prihodnje širili tudi izven starega mestnega jedra. Želimo ustvariti več območij, ki bi ustvarjala prostor za druženje in rekreacijo.

2.h Izdelava, uvedba, seznanjanje in promocija šolskih poti

Na podlagi razmer v prometu in stanja infrastrukture bomo izdelali nov načrt šolskih poti, ki bo šolarje in starše informiral o varnih poteh v šolo. Načrt šolskih poti bomo promovirali v sklopu različnih delavnic v šolah.



7.5 Akcijski načrt

Izvedba	
Načrt/študija	

Zap. št.	Ukrep	Strošek MOK	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2a	Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	20.000 €	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
2b	Gradnja nove infrastrukture									
-	gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanj, npr. storitvene dejavnosti, trgovine, šola, vrtec)	20.000 € / leto	visoka	MOK						
-	razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav v zaledju	20.000 € / leto	visoka	MOK						
-	ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa ter povečanje števila prehodov za pešce znotraj naselij (npr. v okolici šol in vrtca, avtobusnih postajališč, zdravstvenih ustanov)	30.000 € / leto	srednja	MOK						
2c	Izboljšanje obstoječe infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti pešcev ter izboljšanje pogojev za pešačenje:									
-	ureditev obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema)	10.000 € / leto	srednja	MOK						
-	posodobitev načrtov šolskih poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil	5.000 € / leto	majhna	MOK						
2č	Povečanje privlačnosti peš površin									
-	kažipoti s časovnimi oznakami vključno s posodabljanjem sheme poteka pešpoti	6.000 € / leto	srednja	MOK, zunanji						
-	vzdrževanje peš površin	7.000 € / leto	srednja	MOK						
2d	Prilagoditev in vzdrževanje infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe ter ostale ranljivejše skupine znotraj naselij									
-	izdelava in sprejetje občinskih smernic za uporabo taktilnih oznak in zvočne signalizacije za slepe in slabovidne	brez	majhna	MOK						
-	več klančin, znižani pločniki, odstranitev arhitekturnih ovir, označitev mestnega jedra s taktilnimi oznakami in zvočno signalizacijo za slepe in slabovidne idr.	5.000 € / leto	srednja	MOK						
2e	Dopolnitev in vzdrževanje omrežja javne razsvetljave	400.000 € / leto	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
2g	Širitev peš con in površin za druženje ter rekreacijskih površin	30.000 € / leto	visoka	MOK						
2h	Izdelava, uvedba, seznanjanje in promocija šolskih poti	10.000 € / leto	majhna	MOK						



8 TRETJI STEBER - Oblikovanje pogojev za izkoriščanje danosti za kolesarjenje

Kolesarjenje je na krajših razdaljah lahko najhitrejši način transporta, hkrati pa spada med najbolj trajnostne načine. Vožnja s kolesom prinaša uporabnikom tako zdravstvene kot ekonomske koristi. Poleg zdravega načina rekreacije je kolesarjenje tudi vrsta prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje potrebe po parkirnih mestih. Kolo je primerno tudi za rekreacijske dejavnosti, zato je pogosto tudi sestavni del turistične ponudbe. Zaradi teh dejstev predstavlja kolesarjenje dobro alternativo uporabi avtomobila in mu je smiselno dodeliti večjo vlogo pri načrtovanju prometa.

8.1 Izzivi

Večji del občine se nahaja na Savskem polju, na katerem je teren dokaj ravninski, zato je območje primerno za vsakodnevno uporabo kolesa. Teren je primeren za daljinske kolesarske poti, ki bi povezovala manjša naselja (Kokrica, Britof, Hrastje...) z mestom in zagotovile prebivalcem alternativo avtomobilu pri dostopanju do mesta. Trenutno so pogoji za vožnjo s kolesom izven urbanega dela Kranja neustrezni, saj kolesarjem namenjene infrastrukture tam ni.

Trenutno je med občani priljubljeno predvsem rekreativno kolesarjenje, za vožnjo na delo ali po opravkih pa je uporaba kolesa dokaj malo številčna. V anketi je bilo ugotovljeno, da se na delo s kolesom odpravlja 4 % vprašanih, po opravkih pa 7 %. Za povečanje deleža bo potrebno prebivalce ozaveščati o pozitivnih učinkih kolesarjenja in temu slediti z ustreznimi infrastrukturnimi ukrepi, ki bodo zagotavljali več kolesarskih površin.

Mestno kolesarsko omrežje ima še številne neskljenjene povezave, zato še ne moremo govoriti o funkcionalni mreži za vsakodnevno kolesarjenje. Obstoječa mreža kolesarjem na glavnih smereh potovanja ne zagotavlja varne udeležbe v prometu, zato se prebivalci praviloma odločajo za druge načine prevoza. Anketa je pokazala, da 50 % vprašanih nikoli ne uporablja kolesa, kar pomeni, da je potenciala za privabljanje novih uporabnikov še veliko.

Reka Sava in železnica predstavljata eno glavnih preprek pri potovanju iz zahoda proti vzhodu. Varno prečkanje preko mostov je za kolesarje zagotovljeno le na delavskem mostu, kjer pa je vozna površina že močno dotrajana. Večjo oviro pri uporabi kolesa predstavljajo tudi same terase reke Save, zaradi katerih imajo ceste velik naklon, ki je za vsakodnevno vožnjo s kolesom precej neugoden.

Parkirna infrastruktura za kolesa je pomanjkljiva, saj številna stojala ne omogočajo varnega priklepanja. Uporabniki si želijo več ustreznih parkirnih mest za kolesa v bližini centralnih dejavnosti. V okolici pomembnejših prometnih vozlišč bi morali zagotoviti več prostorov za dolgotrajnejše hranjenje koles, kar bi omogočilo bolj pogosto kombiniranje ostalih načinov potovanja s kolesarjenjem.

Na območju Kranja je vzpostavljen avtomatiziran sistem za izposojanje koles, ki je pričel obratovati v letu 2016. Trenutno je na voljo 6 izposojevalnih mest, ki še ne zagotavljajo dovolj široke pokritosti urbanega območja. Celoten severovzhodni del Kranja je na primer brez izposojevalnice. Mrežo izposojevalnic bo potrebna razširiti, če želimo k uporabi privabiti večje število prebivalcev. Za bolj redno uporabo bi moral sistem delovati tekom celega leta, sedaj se namreč kolesa v zimskem času pospravi.

Število kolesarjev udeleženih v prometnih nesrečah se ne zmanjšuje. Število se v zadnjih letih giblje na ravni 20 nesreč. V letih 2012 in 2014 je bilo zabeleženih 24 nesreč z udeleženi kolesarjem, kar je največ do sedaj. Številke kažejo na povečano ogroženost kolesarjev v prometu, zato je ključno, da se čim prej izboljšajo pogoji vsaj na najbolj prometnih odsekih. Delno je razlog v povečanju števila nesreč tudi naraščanje priljubljenosti kolesarjenja, vendar s tem ne moremo opravičiti slabega stanja.

Preko občine je predviden potek večjih državnih kolesarskih poti (D2, G6, G7 in G8). V prihodnje bo potrebno preučiti možnosti navezave mestnega kolesarskega omrežja na državno, s čemer bi se odprle nove priložnosti za rekreacijo in turizem. Z izbiro ustreznih tras bi lahko deli državnega kolesarskega omrežja služili tudi kot možnost povezave perifernih naselij z mestom.



8.2 Dosežki

V Mestni občini Kranj je prisotna raznolika ponudba na področju rekreativnega kolesarjenja, ki privablja tudi turiste, ki si želijo aktivnega oddiha. Označenih je več kolesarskih poti, ki vodijo mimo različnih atrakcij in nekaterih turističnih kmetij. Turisti si lahko kolesa izposodijo v Turistično informacijskem centru Kranj. Od tam se prične večina tematskih poti, ki so v turistični ponudbi.

Sistem za avtomatizirano izposojanje koles, ki je bil uveden v letu 2016, je dober korak na poti k zagotavljanju primerne infrastrukture za bolj pogosto opravljanje vsakodnevnih poti s kolesom. Izposoja koles je s plačilom letne članarine v višini 10 € v omejenem številu ur na teden brezplačna, s čemer Mestna občina Kranj zagotavlja cenovno ugoden način mobilnosti na urbanem območju.

Vzhodni del Kranja ima urejenih dovolj kolesarskih površin, ki omogočajo varno udeležbo na prometnejših cestah. Večina kolesarskih površin je urejenih kot kolesarske steze, ki zaradi nivojske ločenosti tako od motornega prometa kot od pešcev zagotavljajo ustrezen nivo varnosti.

V bližini železniške postaje Kranj je bila v lanskem letu postavljena javna kolesarnica, ki omogoča hranjenje koles za potnike, ki se do postaje odpravijo s kolesom. S takšno ureditvijo so se izboljšale razmere za intermodalnost.

8.3 Cilji

Preglednica 4: Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
DANOSTI ZA KOLESARENJE (3)	Načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	Sodelovanje s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami na področju kolesarjenja do leta 2018.	Izvedba skupnih sestankov in načrtov.
	Povečati delež kolesarjenja.	Povečati delež kolesarjenja v šolo in na delo (sedaj 1 %) na 3 % do leta 2022.	Delež kolesarjenja v šolo in na delo (anketa).
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom.	Vzpostaviti manjkajoče kolesarske povezave v mestu do leta 2022 in v navezavi z omrežjem sosednjih občin. Zagotoviti kolesarska parkirišča z opremo (stojala, nadstrešnice, servisne točke...) ob vseh javnih zgradbah do leta 2022.	Dolžina novih kolesarskih povezav. Delež javnih zgradb s kolesarskimi parkirišči in ostalo kolesarska infrastrukturo.
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev.	Zmanjšati povprečno število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2010-2015 (povp. 6 kolesarjev /leto)	Povprečno število prometnih nesreč z udeležbo kolesarja v obdobju 2017-2022.

8.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

3.a Izdelava registra in načrta ter pridobitev ustrezne dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja

V Kranju je deloma že vzpostavljena mreža kolesarskih poti, zato bo potrebna izdelava registra stanja obstoječih kolesarskih površin in načrta, ki bo preučil potrebe in možnosti glede navezave novih kolesarskih poti. Z načrtovanjem želimo definirati končni potek sklenjenega kolesarskega omrežja.



3.b Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za izgradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselji

Z izdelavo načrtov daljinskih kolesarskih povezav želimo preučiti potencialne poteke tras in pozitivne učinke, ki bi jih morebitna izgradnja prinesla za razvoj turizma in izboljšanja dostopnosti s kolesom za lokalno prebivalstvo.

3.c Gradnja nove infrastrukture

Mestna občina Kranj namerava v prihodnjih letih urediti nove kolesarske površine in varne prehode pri prečkanju cest. Za kolesarje bomo s tem zagotovili bolj varno udeležbo v prometu in na splošno boljše in privlačnejše pogoje za kolesarjenje. Nekateri detajli so pri obstoječih kolesarskih poteh neustrezno izvedeni in zmanjšujejo varnost kolesarjev. Napake bomo v prihodnjih letih odpravili, pri bodočih poteh pa upoštevali izkušnje iz obstoječih primerov.

3.č Parkirišča za kolesa: postavitve parkirišč za parkiranje (kolesarnice, nadstrešnice, stojala za kolesa, zlasti ob javnih objektih, postajališčih JPP, trgovinah ter turističnih točkah)

V okolici centralnih dejavnosti in drugih pomembnejših ciljev bomo zagotovili ustrezne pogoje za parkiranje koles in s tem spodbudili občane k uporabi kolesa za dostop do glavnih ciljev v občini. Na lokacijah, ki predstavljajo večja prometna vozlišča (AP Kranj, ŽP Kranj, večja parkirišča...) bomo z ureditvijo prostorov za dolgotrajnejše parkiranje koles vzpostavili boljše pogoje za kombinacijo kolesa z drugimi prevoznimi sredstvi.

3.d Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti kolesarjev ter izboljšanje pogojev za kolesarjenje

Kolesarske poti, ki jih otroci uporabljajo za pot v šolo, bomo opremili z ustrežno opozorilno signalizacijo, ki bo voznike opozarjala na kolesarje. Na vseh ostalih kolesarskih poteh bomo poskrbeli za ustrežno označitev poteka trase. Vse obstoječe kolesarske površine bomo po potrebi sanirali in v sklopu preurejanja odpravili nekatere problematične točke. Preučili bomo tudi možnosti uvedbe dvosmernega kolesarskega prometa na enosmernih ulicah.

3.e Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposojlo koles

Obstoječe lokacije izposojevalnic ne zagotavljajo ustrezne pokritosti, zato načrtujemo širitev sistema na območja, ki izkazujejo potencial za uporabo. Preučili bomo tudi možnosti za povezovanje sistema za izposojlo koles s sosednjimi občinami.

3.f Infrastrukturne ureditve za spodbujanje kolesarjenja

Za bolj pogosto kolesarjenje bomo uredili spremljajočo infrastrukturo, ki bo zagotavljala prijetnejšo uporabniško izkušnjo in spodbujala občane k uporabi kolesa. Postavili bomo postaje za popravilo kolesa, pitnike za vodo in z ozelenitvijo poskrbeli za senčenje in prijetnejšo okolico. Na frekventnejših mestih bomo postavili števec kolesarjev, ki bodo uporabnikom prikazovali informacije o pogostosti uporabe posameznih poti.



8.5 Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija



Zap. št.	Ukrep	Strošek MOK	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
3a	Izdelava registra in načrta ter pridobitev ustrezne dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja	10.000 €	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
3b	Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za izgradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselji	10.000 €	srednja	MOK, MzI						
3c	Gradnja nove infrastrukture									
-	gradnja manjkajočih delov kolesarske infrastrukture	3.000.000 €	visoka	MOK						
-	vzdrževanje in odpravljanje neustrezno urejenih točk na obstoječem kolesarskem omrežju	10.000 € / leto	visoka	MOK, MzI, DRSI, sosednje občine						
3č	Parkirišča za kolesa: postavitvev parkirišč za parkiranje (kolesarnice, nadstrešnice, stojala za kolesa, zlasti ob javnih objekti, postajališčih JPP, trgovinah ter turističnih točkah)	5.000 € / leto (ocena 300 € /kolo)	srednja	MOK						
3d	Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture za zagotovitev prometne varnosti kolesarjev ter izboljšanje pogojev za kolesarjenje									
-	urediti šolske poti z ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil	10.000 € / leto	srednja	MOK						
-	ureditev in označitev obstoječih mestnih, rekreacijskih in tematskih kolesarskih poti	10.000 € / leto	srednja	MOK						
-	vzdrževanje in odpravljanje neustrezno urejenih točk na obstoječem kolesarskem omrežju	50.000 € / leto	srednja	MOK						
-	preučitev možnosti enosmernih prometnih režimov z dvosmernim kolesarskim prometom	15.000 €	majhna	MOK						
3e	Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposajo koles	50.000 € / leto	majhna	MOK						
3f	Infrastrukturne ureditve za spodbujanje kolesarjenja	400.000 € / leto	srednja	MOK						



9 ČETRTI STEBER - Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

Javni potniški promet je lahko stroškovno učinkovita in okoljsko sprejemljiva alternativa uporabi avtomobila. Ob ustrezni izvedbi in redni uporabi med občani lahko prispeva k izboljšanju prometnih razmer na preobremenjenih cestah. Javni prevoz igra tudi pomembno socialno vlogo, saj omogoča ustrezno mobilnost skupinam prebivalcev, ki nimajo zmožnosti za uporabo zasebnih prevoznih sredstev. Za zagotovitev kakovostne storitve mora biti javni prevoz dostopen, kvaliteten, cenovno sprejemljiv, dovolj pogost in konkurenčen avtomobilu.

9.1 Izzivi

Infrastruktura na avtobusnih postajališčih je ponekod pomanjkljiva, manjkajo nadstrešnice, talne označbe so slabo vidne. Nekatera čakališča so v isti ravnini z voziščem, zato so potniki, ki čakajo na postaji, preveč izpostavljeni prometu. Slabše urejena so predvsem postajališča izven mestnega središča. Postajališča morajo postati bolj opremljena, saj bodo le tako postala zanimiva za širši krog uporabnikov.

V manjših naseljih je frekvenca avtobusnih prihodov nizka, zato se z avtobusom vozijo predvsem šolarji in starejši, ki nimajo na voljo avtomobila. Za ostale prebivalce je uporaba javnih prevozov časovno nekonkurenčna in premalo fleksibilna. Razmisliti bo potrebno o uvedbi dodatnih linij z minibusi, kombiniranju javnih in šolskih prevozov ter uvajanju prevozov na klic. Le tako lahko pričakujemo pogostejšo uporabo javnih prevozov v manjših naseljih.

Obstoječa avtobusna postaja Kranj je glede na potrebe neustrezna, saj ne omogoča vzpostavitve primerne intermodalnega centra. Zaradi slabega stanja infrastrukture je območje nepriljubeno za uporabnike. Mestna občina Kranj je s sprejetjem OPPN Avtobusni Terminal že določila novo lokacijo za bodoč terminal pri Zlatem polju, ki je bila izbrana na podlagi različnih prometnih študij. Pred izgradnjo terminala bo potrebno poučiti o prednostih novega avtobusnega terminala in tako zmanjšati nasprotovanja, ki se pojavljajo predvsem s strani okoliškega prebivalstva.

Železniška postaja Kranj se nahaja zahodno od mestnega središča in je od njega ločena z reko Savo. Postaja je za nemotorizirani promet slabo dostopna, v okolici postaje pa se nahajajo predvsem logistični in industrijski objekti, ki zaradi degradiranosti ustvarjajo območje nepriljubeno. Postajo bi bilo potrebno bolj vključiti v urbani del Kranja.

Glede na število prebivalcev Kranja je potnikov izrazito malo. Na ŽP Kranj dnevno vstopa približno 800 potnikov, kar znaša 1,4 % mestnega prebivalstva. Število potnikov se je na ŽP Kranj iz leta 2015 na 2016 zmanjšalo za 3,5 %, kar nakazuje, da brez ukrepov ne moremo pričakovati bolj pogoste uporabe. V sodelovanju s Slovenskimi železnicami bo potrebno uskladiti ukrepe za povečanje priljubljenosti vožnje z vlakom.

Z avtobusom se glede na dovolj široko ponudbo medkrajevnih in mestnih linij vozi dokaj malo prebivalcev. Mestni avtobus jih vsakodnevno uporablja 8 %, medkrajevnega pa 3 %. Pri številnih občanih je še vedno prisotna vozniška kultura, zato si ne želijo uporabljati javnih prevozov. Z različnimi promocijami in delavnicami bo potrebno ozavestiti voznike o okoljskih, socialnih in ekonomskih prednostih javnega prevoza.

9.2 Dosežki

V Kranju je vzpostavljen mestni avtobusni promet. Število potnikov se je v zadnjih letih povečalo, v letu 2014 je bilo s spremembo koncesijske pogodbe glede na predhodno leto prepeljanih 5,3 % več potnikov. Prebivalci so večinoma zadovoljni z lokacijami postajališč.

Frekventnost je dobra za prevoze do večjih krajev v okolici občine (Škofja Loka, Naklo, Bled). Veliko število prevozov je na voljo tudi proti Ljubljani in posledično na vseh postajališčih, ki so na trasi Kranj – Ljubljana.



Železniška postaja Kranj je preko bližnjega avtobusnega postajališča povezana z mestnim avtobusnim prometom, avtobusni vozni red pa je dobro usklajen s prihodi in odhodi vlakov.

9.3 Cilji

Preglednica 5: Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET (4)	Izboljšati kakovost ponudbe JPP.	Povečati pestrost ponudbe JPP v občini prilagojene za različne situacije in skupine potnikov ter v sosednje občine. Povečati konkurenčnost osebnemu avtomobilu do 2022.	Število oblik JPP v občini. Potovalni čas voženj v konici, cena vozovnice, druge možnosti za uporabnike.
	Povečati uporabo avtobusnih prevozov.	Povečanje deleža potovanj opravljenih z avtobusom na 6 % (sedaj 4 %) do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež prebivalcev, ki uporabljajo avtobus (anketa CPS).
	Povečati uporabo vlaka.	Povečanje deleža potovanj opravljenih z vlakom na 5 % (sedaj 3 %) do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež prebivalcev, ki uporabljajo vlak (anketa CPS).
	Izboljšati integracijo med JPP in ostalimi prometnimi načini.	Doseči 100% delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice do leta 2022.	Delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice.
	Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Povečati delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim, do leta 2022.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim.

9.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

4.a Optimizacija in promocija avtobusnega prometa

- optimizacija linij mestnega avtobusnega prometa s krajšim potovalnim časom

V dogovoru s koncesionarjem bomo preučili možnosti glede optimizacije linij avtobusnega prometa in na ta način poskušali skrajšati potovalne čase.

- optimizacija šolskega prevoza

Glede na potrebe bomo optimizirali šolske prevoze in preučili možnost za vključitev šolskih prevozov v sklop javnih. Na ta način bi lahko zagotovili bolj frekventne prevoze tako za šolarje kot za preostale uporabnike.

- pobude za povečanje frekvenca medkrajevnega avtobusnega prometa

Na MzI in pristojne koncesionarje bomo podali pobude za povečanje frekvenca medkrajevnega prometa, saj so predvsem manjši kraji zaradi majhnega števila prihodov z avtobusom slabo dostopni.

- prevoz na klic v območjih brez ustrezne povezave z JPP

V občini so z javnim potniškim prometom najslabše pokrita naselja z nižjo gostoto poselitve. Zato bomo preučili možnost vzpostavitve javnega prevoza na poziv, ki bo nudil dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso zadovoljive. Hkrati bi tak prevoz lahko bil v uporabi za prevoze v času festivalov in drugih večjih dogodkov.



- uvajanje okolju prijaznih vozil

V okviru tehničnih in finančnih zmožnosti bomo uvajali okolju prijazna vozila. Prioriteta bo vozni park, ki poteka na gosteje poseljenih in prometnih območjih, kjer so ukrepi za zmanjšanje emisij hrupa in plinov najbolj potrebni.

4.b Izboljšanje avtobusnih postajališč

- vzdrževanje postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo

Nekatera postajališča so v slabem stanju in so potrebna vzdrževanja. Ponekod manjkajo nekateri osnovni elementi, kot so nadstrešnice, vozniki redi in ustrezna horizontalna ter vertikalna signalizacija. Pomanjkljivim postajališčem bomo dodali manjkajoče elemente in izboljšali izgled samih postajališč.

- prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam

Do nekaterih postajališč je gibalno in senzorično oviranim osebam otežen dostop. Postajališča bomo opremili s taktilnimi oznakami in prilagodili dostop za gibalno ovirane osebe z ureditvijo klančin in ustreznih dimenzij čakalnih površin.

- informatizacija JPP (aplikacija, obveščevalne table ...)

V dogovoru s prevozniki bomo pripravili mobilno aplikacijo za načrtovanje poti in ogled voznih redov. Postavili bomo dodatne table za obveščanje potnikov o času prihoda.

- opremljanje večjih postajališč s parkirišči za kolesa

Na večjih postajališčih želimo izboljšati pogoje za intermodalnost, k čemer lahko prispeva tudi urejanje parkirišč za kolesa v bližini postajališč.

4.c Optimizacija železniškega prometa

- pobude in podpora za povečanje frekvence potniških vlakov

Slovenskim železnicam bomo dajali pobude za povečanje frekvence potniških vlakov, saj obstoječ vozniki red ne pokriva potreb potnikov.

- izboljšanje dostopnosti do železniške postaje (premagovanje višinske razlike)

Za pešce in kolesarje je železniška postaja težje dostopna zaradi odmaknjenosti od središča mesta in teras reke Save. Preučili bomo možnosti za izvedbo bolj primerne povezave mestnega središča s postajo.

- pobude in podpora pri posodobitvi železniške postaje z vso potrebno postajno infrastrukturo

S Slovenskim železnicam se bomo poskušali dogovoriti o posodobitvi železniške postaje Kranj. Obstoječa infrastruktura je namreč zastarela, ne zagotavlja kakovostnih storitev in skupaj s slabo vzdrževano okolico odvrča potencialne potnike.

4.č Integracija potovalnih načinov

- integracija mestne avtobusne linije, železniškega in kolesarskega prometa

V sodelovanju s ključnimi deležniki (MzL, SŽ, avtobusni prevozniki) bomo poskušali integrirati vse glavne prometne sisteme in tako zagotoviti ustrezne pogoje za intermodalnost. Z integracijo sistemov lahko pričakujemo bolj pogosto kombiniranje različnih prevoznih sredstev pri vsakodnevnih potovanjih, kar bi zmanjšalo odvisnost od prevozov z avtomobilom.

- izvedba intermodalnega centra

Za potrebe večje integracije prometnih sistemov bomo v prihodnje zgradili intermodalni center. Trenutno je sprejet OPPN, ki že določa lokacijo novega avtobusnega terminala na Zlatem Polju, zato bo smiselno načrtovati navezavo preostalih prometnih sistemov na predlagan terminal. Z ustrežno izvedbo bi intermodalni center predstavljal eno glavnih regijskih prometnih vozlišč.



- uvedba vseh prevoznikov v sistem enotne vozovnice JPP

Izvedla se bo integracija vseh prevoznikov v sistem enotne vozovnice, ki bo potnikom omogočala lažje kombiniranje različnih javnih prevozov. Pri polni integraciji lahko pričakujemo povečanje števila potnikov, ki do sedaj nekaterih prevozov morda niso uporabljali zaradi neprikladnosti nakupa različnih vozovnic.

9.5 Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija



Zap. št.	Ukrep	Strošek MOK	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
4a	Optimizacija in promocija avtobusnega prometa									
-	optimizacija linij mestnega avtobusnega prometa s krajšim potovalnim časom	40.000 € / leto	srednja	MOK, izvajalec prevozov						
-	optimizacija šolskega prevoza	10.000 € / leto	majhna	MOK, izvajalec prevozov						
-	pobude za povečanje frekvence medkrajevnega avtobusnega prometa	40.000 € / leto	majhna	MOK, izvajalec prevozov						
-	prevoz na klic v območjih brez ustrezne povezave z JPP	80.000 € / leto	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
-	uvajanje okolju prijaznih vozil	350.000 € / leto	visoka	MOK, izvajalec prevozov						
4b	Izboljšanje avtobusnih postajališč									
-	vzdrževanje postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo	5.000 € / leto	srednja	MOK						
-	prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	5.000 € / leto	srednja	MOK						
-	informatizacija JPP (aplikacija, obveščevalne table ...)	150.000 €	majhna	MOK						
-	opremljanje večjih postajališč s parkirišči za kolesa (ocena: 100 €/kolo)	10.000 € / leto	majhna	MOK						
4c	Optimizacija železniškega prometa									
-	pobude in podpora za povečanje frekvence potniških vlakov povečanju	brez	majhna	MOK						
-	izboljšanje dostopnosti do železniške postaje (premagovanje višinske razlike)	500.000 €	srednja	MOK						
-	pobude in podpora pri posodobitvi železniške postaje z vso potrebno postajno infrastrukturo	brez	majhna	MOK						
4č	Integracija potovalnih načinov									
-	integracija mestne avtobusne linije, železniškega in kolesarskega prometa,	30.000 €	majhna	MOK						
-	izvedba intermodalnega centra	30.000 €	majhna	MOK						



-	Uvedba vseh prevoznikov v sistem enotne vozovnice JPP	30.000 €	srednja	MOK, DRSI, MzI															
---	---	----------	---------	----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

10 PETI STEBER – Optimiran cestni motorni promet

Voznja z avtomobilom je prevladujoč način potovanja in večina prebivalcev meni, da je časovno najbolj učinkovit. Pri tem uporabniki vozil pogosto ne razmišljajo o dejstvih, ki kažejo tudi na nekatere negativne posledice množične uporabe osebnih vozil. Zaradi visoke stopnje motorizacije so potrebe po vlaganju v cestno infrastrukturo visoke, hkrati pa se pojavljajo negativni vplivi na okolje in kakovost bivanja v mestu. Lastništvo osebnih vozil predstavlja tudi razmeroma visoke stroške za individualne uporabnike. V prihodnje želimo optimirati način in pogostost uporabe motornih vozil ter s tem zmanjšati negativne vplive in ustvariti pogoje za bolj trajnostno mobilnost.

10.1 Izzivi

Najbolj so obremenjene ceste ob avtocestnih priključkih, kjer se prometne razmere najhitreje spreminjajo. V prihodnje lahko zaradi gospodarske rasti pričakujemo dodatno porast prometa (predvsem tovornega) in posledično dodatnih potreb po povečevanju kapacitet občinskih cest, ki napajajo avtocestno omrežje.

V zadnjih letih je sicer rast prometa na kranjskem območju počasnejša, vendar prometne obremenitve na cestah okoli mesta na več odsekih presegajo 1.000 vozil/h in smer. Na glavnih vpadnih cestah se mesto v času konic sooča z vsakodnevnimi zastoji, saj so kapacitete nekaterih križišč že presežene (npr. križišče Primskovo), ponekod pa je presežena tudi kapaciteta samih dvopasovnih cest.

Podatki, pridobljeni preko ankete po gospodinjskih (PNZ, 2016), kažejo, da avtomobil za kateri koli namen, vključno s potmi na delo, uporablja 76 % Kranjčanov, od tega 67 % kot voznik in 9 % kot sopotnik. Avtomobil torej predstavlja za večino prebivalcev glavni in za nekatere edini način opravljanja vsakodnevnih poti. Stopnja motorizacije je sicer ob tem s 515 os. avtomobili na 1.000 prebivalcev blizu slovenskega povprečja (523 leta 2015).

Ceste izven mestnega jedra so ponekod močno dotrajane in potrebne sanacije. Slabo vzdrževane so zlasti stranske ceste v mestu in ceste izven naselij. Slaba vozna površina je povezana tudi z znižano stopnjo varnosti, zato bo potrebno zagotavljati rednejše vzdrževanje.

Glede na izide spletne ankete je parkirišč v Kranju v splošnem dovolj, niso pa primerno razporejena. Ob terenskih ogledih pa je bilo ugotovljeno, da manjka parkirnih mest v večstanovanjskih soseskah, da je parkirna politika v središču zmerno restriktivna in ne zmanjšuje povpraševanja po parkirnih mestih ter da so električne polnilnice zelo redko posejane. Potrebno bo prilagoditi prometno politiko, ki bo usmerjena k zmanjševanju povpraševanja po parkiranju, hkrati pa bo potrebno zagotoviti ustrezne parkirne pogoje na stanovanjskih območjih. Z uvajanjem parkirnih mest namenjenih električnim vozilom bi lahko spodbudili pogostejšo uporabo okolju prijaznejših vozil.

10.2 Dosežki

Na 11 prometno najbolj obremenjenih semaforiziranih križiščih je vzpostavljen sodoben sistem krmiljenja prometa, ki prilagaja dolžine posameznih faz glede v odvisnosti od prometnih obremenitev. S tem se je na križiščih izboljšala pretočnost prometa.

V starem mestnem jedru se promet odvija umirjeno in je deloma urejen z dovolilnicami za dostop.

Vzpostavljena je parkirna politika, ki vključuje modre cone oz. ločena območja za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje, vendar je parkiranje v mestu prepoceni.



10.3 Cilji

Preglednica 6: Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet

Strateški steber	Operativni cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
OPTIMIRAN CESTNI MOTORIZIRAN PROMET (5)	Umirjanje motornega prometa.	Zmanjšati hitrost vozil v naseljih na dovoljeno.	Analiza merjenja hitrosti (radarji), ozaveščanje voznikov, ukrepi za umirjanje prometa.
	Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja.	Umik parkirnih mest iz območij, kjer imajo pešci prednost na primernejša do leta 2022.	Število parkirnih mest v mestnem središču.
	Povečati prometno varnost v motornem prometu.	Zmanjšati število prometnih nesreč za 10 % do leta 2022 glede na leto 2014 (120 nesreč).	Letno število prometnih nesreč.
	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Ohraniti ali zmanjšati stopnjo motorizacije do leta 2022 glede na leto 2015 (546 vozil/1000 preb.).	Stopnja motorizacije.
	Spodbujanje rabe ekoloških vozil.	Posodabljanje voznega parka občinske uprave in ostalih pravnih subjektov v lasti MOK. Izgradnja infrastrukture za uporabo ekoloških vozil.	Število e-vozil (e-kolo, e-skuter, e-avtomobil). Število polnilnic za električna vozila.

10.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

5.a Celovito urejanje parkiranja

Mestna občina Kranj bo s pomočjo zunanjega izvajalca vzpostavila izhodišča glede celovitega urejanja parkiranja (usklajenost prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti, npr. parkirni standardi) ter sprejela in začela izvajati nove parkirne politike (parkirni režim, časovne omejitve, št. parkirnih mest ...). Vzpostavila bo tudi sistem vodenja mirujočega prometa (usmeritvene table za parkirišča).

5.b Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa

Za celovito umirjanje prometa bo Mestna občina Kranj poskrbela npr. za dvignjene prehode za pešce, svetlobno signalizacijo, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši pešcem in kolesarjem, za oženje vozišč ter za ustrezen prometni režim na območjih šol, vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča mesta in na območjih naselij in vasi.

5.c Izboljšava obstoječe in gradnja nove infrastrukture

Mestna občina Kranj bo sanirala dotrajana vozišča, skupaj z zunanjim izvajalcem vzpostavila sistem souporabe vozil (car sharing), vzpostavila parkirišče P+R oz. zgradila druge potrebne parkirne površine.

5.č Okolju prijazen promet

Za izvajanje javnih služb bo Mestna občina Kranj kupila okolju prijazna vozila, skupaj z zunanjim izvajalcem pa poskrbela za širitev omrežja električnih polnilnic.

5.d Sodelovanje z delodajalci na področju spodbujanja sopotništva (car pooling)

Mestna občina Kranj bo v sodelovanju z drugimi delodajalci zaposlene spodbujala k temu, da bi se jih na delo in z dela več vozilo skupaj.



5.e Izvajanje nadzora

Medobčinsko redarstvo bo dosledneje nadziralo in sankcioniralo kršitve parkiranja (na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh), Mestna občina Kranj pa bo poskrbela tudi za namestitev dodatnih prikazovalnikov prekoračenih hitrosti.

5.f Urejanje parkirne politike za avtodome in gospodarska vozila

Mestna občina Kranj bo uredila ustrezno infrastrukturo in uvedla parkirno politiko za avtodome in gospodarska vozila.

10.5 Akcijski načrt

Izvedba	
Načrt/študija	

Zap. št.	Ukrep	Strošek MOK	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5a	Celovito urejanje parkiranja									
-	vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja (uskajenost prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti, npr. parkirni standardi)	brez	visoka	MOK, zunanji izvajalec						
-	izvajanje nove parkirne politike (parkirni režim, časovna omejenost, število parkirnih mest itd.)	brez	srednja	MOK						
-	vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmeritvene table za parkirišča)	5.000 €	majhna	MOK						
5b	Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa (npr. dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, ožanje vozišča, prometni režim) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča mesta, na območju naselij in vasi.	25.000 € / leto	srednja	MOK						
5c	Izboljšava obstoječe in gradnja nove infrastrukture									
-	sanacija dotrajanih vozišč	500.000 € / leto	visoka	MOK						
-	vzpostavitev parkirišča P+R	270.000 €	visoka	MOK						
-	vzpostavitev sistema souporabe vozila (car sharing)	5.000 € / leto	srednja	MOK, zunanji izvajalec						
-	gradnja parkirnih površin na obrobju mesta	100.000 € / leto	visoka	MOK						
5č	Okolju prijazen promet									
-	nakup okolju prijaznih vozil za izvajanje javnih služb	30.000 €/vozilo	srednja	MOK						
-	širitev omrežja polnilnic za električna vozila	5.000 €/polnilnica	srednja	MOK, zunanji izvajalec						



5d	Sodelovanje z delodajalci na področju spodbujanja sopotništva (car pooling)	brez	majhna	MOK, delodajalci						
5e	Izvajanje nadzora: - kršitve parkiranja (na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh) - prikazovalnik prekoračenih hitrosti	20.000	srednja	MOK						
5f	Urejanje parkirne politike za avtodome in gospodarska vozila	35.000 €	majhna	MOK						