

Kamnik

Obogatimo občino Kamnik skupaj!

Celostna prometna strategija





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD



Kolofon

Celostna prometna strategija Občine Kamnik

Naročnik in založnik
Občina Kamnik
Glavni trg 24, 1240 Kamnik

Izvajalci:
LOCUS prostorske informacijske rešitve, d. o. o.,
Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Ljubljanski urbanistični zavod d. d., Verovškova ulica
64, 1000 Ljubljana
Zavod za oblikovanje prostora Skupina Štajn, Ulica
Frančka Miha Paglovca 11, 1241 Kamnik
Center za vodenje participativnih procesov, Mlinska
pot 12, 1231 Ljubljana-Črnuče
**Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane
regije**, Tehnološki park 19, 1000 Ljubljana

Skrbnik pogodbe s strani Občine Kamnik:
Mag. Tadeja Križnar Jamnikar, Občina Kamnik

Vodja strokovne skupine:
Maja Šinigoj, univ.dipl.inž.arh., LOCUS d. o. o.

Izdelovalci:
LOCUS, d. o. o.:
Leon Kobetič, univ.dipl.inž.grad.
Nina Lipušček, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Tjaša Petelin Bačar, spec. za posl.
Tosja Vidmar, univ.dipl.geog.
Nuša Britovšek, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Metka Jug, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Manca Jug, univ.dipl.inž.arh.
Uroš Košir, univ.dipl.inž.geod.
LUZ, d. d.
Klemen Milovanović, univ.dipl.inž.grad.
Tomaž Blaž, univ.dipl.inž.grad.
Sergej Hiti, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Uršula Longar, univ.dipl.inž.grad.
Zavod Skupina ŠTAJN
Sinan Mihelčič, univ.dipl.inž.arh.
Maruša Debevec, univ.dipl.inž.arh.
CEPP:
Milena Marega, univ.dipl.inž.arh.
RA LUR
Matej Gojčič, univ.dipl.inž.arh.
Gaja Trbižan, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Barbara Boh, univ.dipl.soc.

Avtorji fotografij:
Klemen Razinger, Arhiv LOCUS d. o. o.

Jezikovni pregled in lektura:
Marjana Gabrijelčič

Oblikovanje in postavitvev:
Grafično oblikovanje, Sinan Mihelčič, Maruša Debevec
Zavod Skupina Štajn
Tisk: ?
Naklada: 200 izvodov
Nova Gorica, april 2017

Kazalo:

1	»OBOGATIMO OBČINO KAMNIK SKUPAJ!«	5
2	DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA	6
	2.1 Kaj prinaša Celostna prometna strategija?	6
	2.2 Proces priprave Celostne prometne strategije	6
3	KAKO V OBČINI KAMNIK ŽIVIMO DANES	8
	3.1 »Ostanimo doma in privabimo še druge!«	8
	3.2 Kaj o stanju prometa menijo prebivalci Kamnika?	10
	3.3 Stanje peš prometa	12
	3.4 Stanje na področju kolesarskega prometa	14
	3.5 Stanje na področju javnega potniškega prometa	16
	3.6 Stanje na področju motornega in mirujočega prometa.	18
4	SCENARIJI	21
5	VIZIJA	24
6	HOJA	26
7	KOLESARJENJE	30
8	JAVNI POTNIŠKI PROMET	36
9	MOTORNI PROMET	42
10	PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	48
	Seznam virov in literature	54



»Celostno prometno strategijo Občine Kamnik smo v slabem letu dni privedli od začetnih delovnih srečanj do uspešnega zaključka. Pripravljena je bila na odprt in vključujoč način ter predstavlja rezultat večmesečnega truda, skupnega dela in usklajevanj strokovne skupine, sodelavcev občinske uprave ter številnih občank in občanov, za kar se jim iskreno zahvaljujem. Celostna prometna strategija je zato naša strategija. Predstavlja našo vizijo, naše strateške usmeritve in podrobne ukrepe, s katerimi bomo izboljšali mobilnost v naši občini.

Pred nami je postopno uresničevanje ukrepov, ki smo jih skupaj začrtali v akcijskem načrtu. In tudi tu je izjemnega pomena podpora ter aktivno sodelovanje vseh organizacij, katerih delovanje je povezano s prometom in mobilnostjo, kot tudi občank in občanov. Občina Kamnik bo v sodelovanju z drugimi organizacijami odgovorna nosilka mnogih ukrepov iz akcijskega načrta. Vendar pa le ustreznejša prometna infrastruktura, nove ureditve prometa ter tehnične rešitve ne bodo dovolj. Občanke in občani smo tisti, ki lahko s spremembami naših potovalnih navad naredimo dejanski premik k varnejši, čistejši in cenejši mobilnosti za vse. Za boljše življenje vseh nas in predvsem naših zanamcev.«

Marjan Šarec, župan Občine Kamnik

1 »OBOGATIMO OBČINO KAMNIK SKUPAJ!«

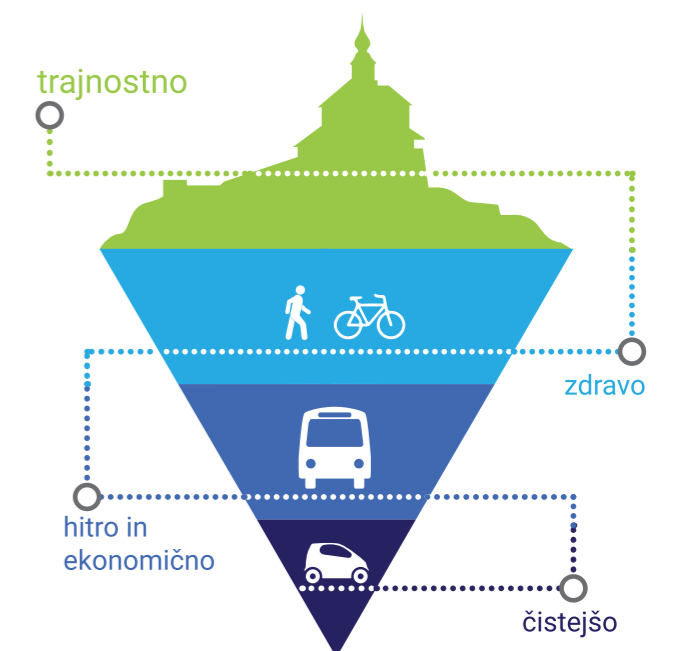
Vsako območje ima priložnosti za kakovosten razvoj prometa in mobilnosti. Katere priložnosti bo izkoristilo in v katero smer se bo razvijalo, je odvisno od strateškega odločanja in načrtovanja. Na nekaterih območjih prevladajo obsežna parkirišča ter usmeritev v nove in širše ceste, drugod odločevalci postavijo v središče razvoja pešca, kolesarja, uporabnika javnega prevoza. **Kaj je bolj v skladu s potrebami prebivalcev? Vprašajmo jih!** To je pristop, na osnovi katerega so pripravljene smernice za razvoj trajnostno naravnega prometa v Občini Kamnik.

Celostna prometna strategija Občine Kamnik je dokument, ki določa usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti na osnovi poglobljenega sodelovanja s prebivalci. Dokazuje, da ima Kamnik dovolj priložnosti, da postane **privlačno urbano-podeželsko območje s celovito ter uravnoteženo mrežo različnih oblik prevoza in različnih potovalnih načinov**. Ustrezno zasnovan sistem lahko ponudi nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja in bivanja. Namesto avtomobilov lahko **v Kamniku dobijo pravo veljavo pešci in kolesarji ter ranljive skupine** prebivalcev, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi.

V Kamniku, ki bi se razvil kot zgled sodobne prometno načrtovane občine, bi prebivalci imeli na voljo udobne in kakovostne možnosti prevoza: privlačen in zanesljiv javni potniški promet, ki upošteva značilnosti poselitve in velikost občine, razvejano mrežo varnih kolesarskih povezav ter varne in privlačne cone za pešce. Vozniki osebnih avtomobilov bi se pogosteje odločali za skupno vožnjo oz. deljenje vozil in za kombiniranje lastne vožnje z javnim potniškim prevozom, zlasti z vlakom.

Kako uresničiti te možnosti? **Ključ za spremembe je v drugačnem načrtovanju prometa**. Z dolgoročnimi ukrepi se lahko skupnost zavestno odmakne od pričakovanja vse večjega avtomobilskega prometa in se usmeri v bolj trajnostne oblike mobilnosti. Ustrezno načrtovanje vzpostavlja varne, privlačne in za vse prebivalce dostopne prostore, hkrati pa poskrbi za boljšo izkoriščenost obstoječih prometnih površin.

Celostna prometna strategija Občine Kamnik si zastavlja cilje, ki uresničujejo načela trajnostne mobilnosti in večje prometne varnosti v kakovostno urejenem javnem prostoru. **Doseženi cilji spodbujajo zdrav način življenja in povečujejo kakovost življenja prebivalcev.**



2 DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA

Celostna prometna strategija je prvi in ključni korak k drugačnemu prometnemu načrtovanju. Z njo Občina Kamnik oriše učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi bo dosegla celostne spremembe na področju mobilnosti. Te spremembe bodo posledično povečevale kakovost bivanja v občini.

2.1 2.1 Zakaj je Celostna prometna strategija tako pomembna?

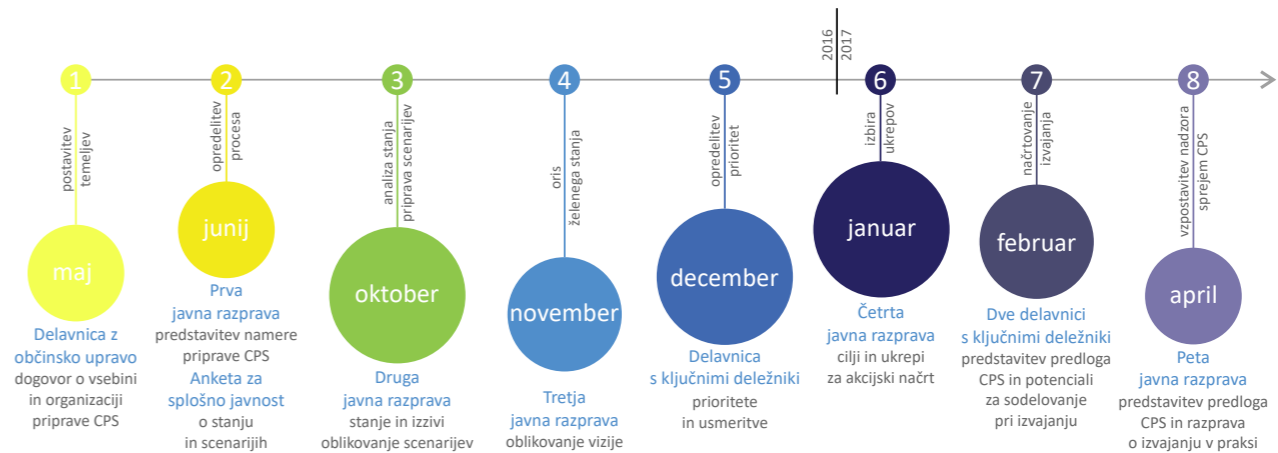
Celostna prometna strategija prinaša drugačen način prometnega načrtovanja. Od samega začetka upošteva, da so v prometu različni udeleženci, ne samo avtomobili. Pozornost namenja potrebam vseh deležnikov. **Načrtovanje ni namenjeno prevoznemu sredstvu, temveč človeku. Prednost dobijo trajnostne oblike mobilnosti.**

Priprava Celostne prometne strategije temelji na **boljšem vključevanju in obveščanju javnosti**. V celoten proces načrtovanja aktivno vključuje širok krog udeležencev, tako splošno javnost kot ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti zelo dobro poznajo. Zato je Celostna prometna strategija dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, javnost pa ga zaradi vključenosti in seznanjenosti sprejema.



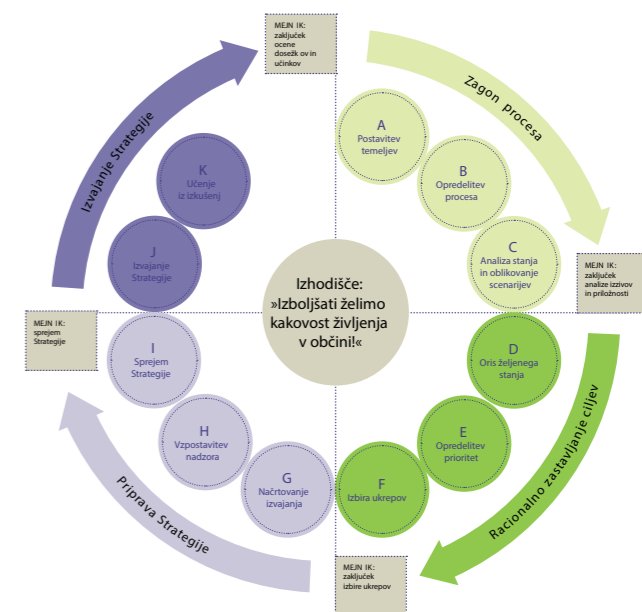
Celostna prometna strategija pripomore k **dvigu kakovosti bivanja**. Preko ukrepov se zagotavlja **boljša varnost udeležencev v prometu** in dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom. **Zmanjšujejo se škodljivi vplivi prometa na zdravje**, kot so **onesnaženost zraka**, emisije hrupa, izpusti toplogrednih plinov in porabe energije. Izboljšuje se razmerje med stroški in učinkovitostjo, povečuje pa se privlačnost in kakovost urbanega prostora.

Ker upošteva dejansko zaznane potrebe različnih deležnikov, **je usmerjena k povečevanju kakovosti bivanja**. Z opredeljenimi ukrepi omogoča razvoj trajnostnih oblik mobilnosti z boljšo varnostjo za vse udeležence v prometu in povečuje dostopnost prometnega sistema za vse uporabnike. Ker upošteva dejansko zaznane potrebe različnih deležnikov, **je usmerjena k povečevanju kakovosti bivanja**. Z opredeljenimi ukrepi omogoča razvoj trajnostnih oblik mobilnosti z boljšo varnostjo za vse udeležence v prometu. Povečuje dostopnost prometnega sistema za vse uporabnike. **Zmanjšuje škodljive vplive prometnega sistema na zdravje in varnost prebivalcev, še posebej najbolj ogroženih skupin.** Ukrepi zmanjšujejo onesnaženost zraka, emisije hrupa, izpuste toplogrednih plinov in porabo energije. Razmerje med stroški in učinkovitostjo je boljše. Uresničevanje ciljev Celostne prometne strategije povečuje privlačnost in kakovost urbanega okolja.



2.2 Kako je potekala priprava Celostne prometne strategije?

Občina Kamnik je pripravo Celostne prometne strategije izvedla s sredstvi iz naslova Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, pridobljenimi na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo. Izdelana strategija in potrjen akcijski izvedbeni načrt sta pogoj za pridobitev sredstev, ki bodo na voljo v nadaljnjih razpisih. Sredstva iz teh razpisov bodo spodbujala uresničitev ukrepov za trajnostno mobilnost, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.



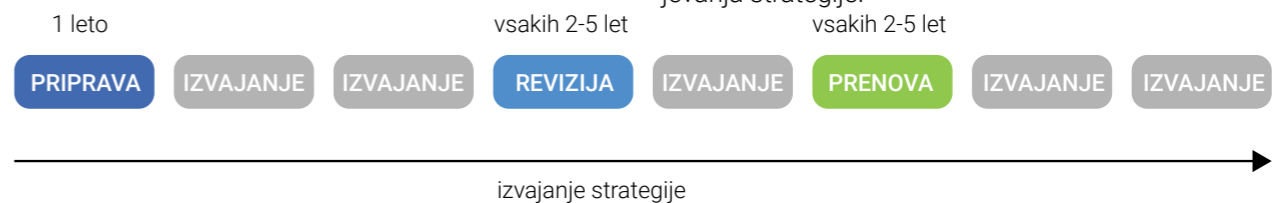
Celostna prometna strategija Občine Kamnik je izdelana v skladu z vsemi strokovnimi smernicami, kakor jih opredeljuje dokumenta Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost in Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, ki jih je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

Priprava Celostne prometne strategije Občine Kamnik se je začela maja 2016 in je trajala eno leto.

Pomembna novost pri pripravi prometne strategije je participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah procesa. Prebivalce so k sodelovanju spodbujale številne komunikacijske aktivnosti. Z izražanjem svojih mnenj, stališč in potreb so vplivali na aktivnosti in na vsebino strategije.

»Kakšna bo občina čez 20 let? Kaj bi radi videli, imeli, kako bi radi potovali?« To so bila vprašanja, na katera so pripravljavci iskali odgovor 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 sami po sebi še ne zagotavljajo 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 začrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo tudi osnova za ustrezna nadgrajevanja strategije.

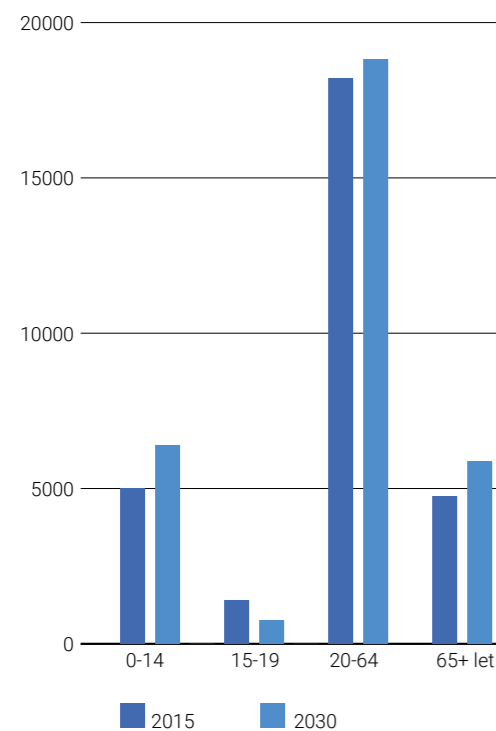


3 KAKO V OBČINI KAMNIK ŽIVIMO DANES

Analiza stanja je ključ do poznavanja obstoječih dobrih in slabih praks, opozarja na nevarnosti in razgalja slabosti. Podaja jasno sliko izzivov občine in priložnosti, na katerih se lahko gradijo nadaljnje rešitve.

3.1 »Ostanimo doma in privabimo še druge!«

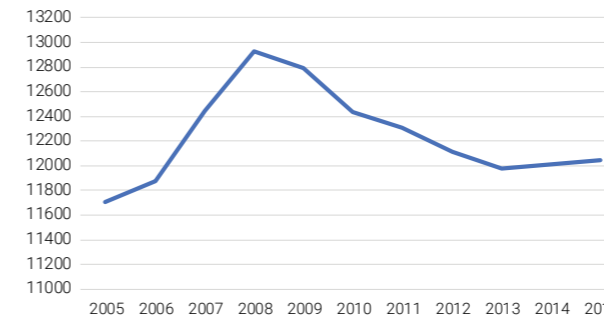
Dolgoročni trend rasti prebivalstva je pozitiven. Več zaporednih let pa je negativen selitveni prirast med občinami, zato je ob nekoliko nižjem naravnem prirastu v letu 2015, skupni prirast prebivalcev negativen. Število najmlajših je višje od števila najstarejših, kar je značilnost le redkih slovenskih občin. S povečevanjem števila mladih lahko pričakujemo povečane potrebe po kakovostnih in varnih urbanih površinah ter območjih, ki bodo namenjena samo pešcem in kolesarjem.



Graf: Napoved gibanja rasti prebivalstva po starostnih skupinah



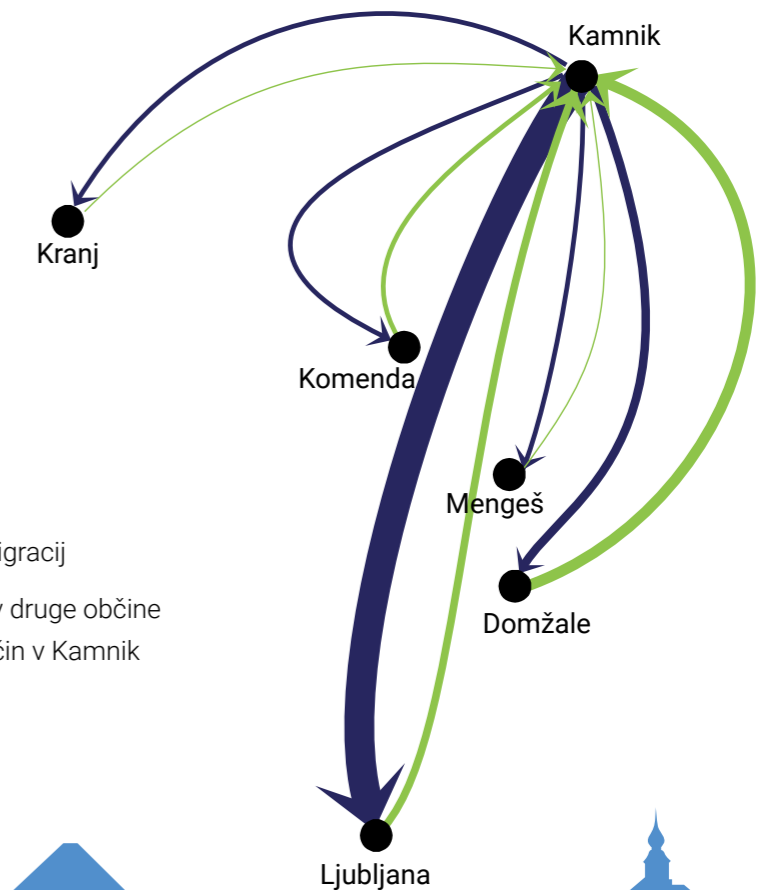
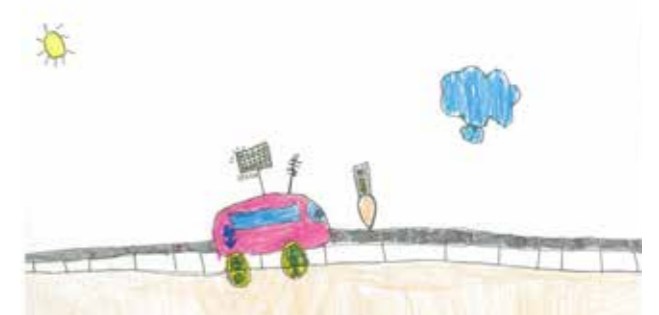
Skladno z rastjo števila prebivalcev se po večletnem upadanju postopoma spet zvišuje tudi število delovno aktivnih.



Graf: Delovno aktivno prebivalstvo v občini Kamnik



Občina z delovnimi migracijami močno gravitira na Ljubljano. Kar tretjina delovno aktivnega prebivalstva občine se vozi na delo v Ljubljano, petina pa v druge občine. Znotraj občine Kamnik je tako zaposlenih 38 % delovno aktivnih prebivalcev Kamnika. Postopoma se povečuje število zaposlenih, ki bivajo izven občine Kamnik in se sem vozijo na delo.



Slika: Pomembnejši tokovi delovnih migracij

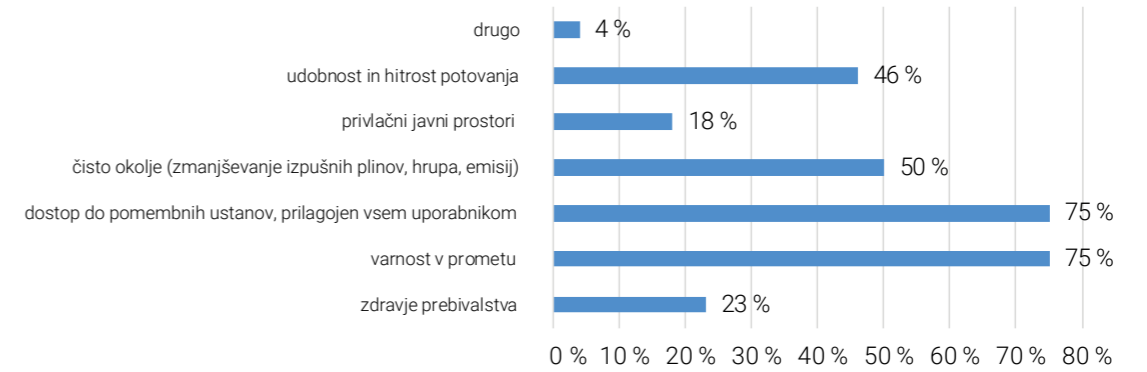
- Delovne migracije iz Kamnika v druge občine
- Delovne migracije iz drugih občin v Kamnik

3.2 Kaj o stanju prometa menijo prebivalci Kamnika?

Za potrebe analize stanja prometa je bila izvedena anketa. Občani Kamnika so lahko izrazili svoje mnenje ter stališča v zvezi s stanjem prometa in prometnih površin v občini. Rezultat je pokazal, kakšne so ovire na poteh Kamničanov in njihove vrednote pri prometnem načrtovanju ter podal odgovore na druga vprašanja s področja prometa.

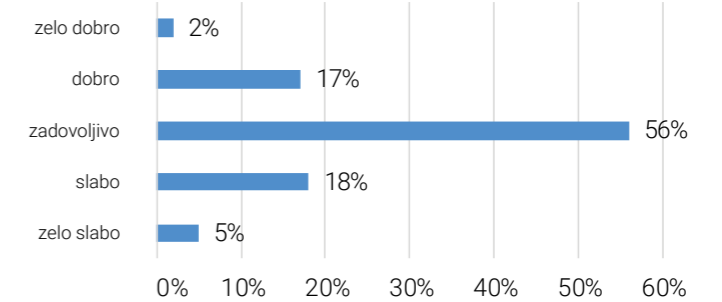


Najpomembnejša vrednota Kamničanov, ki se nanaša na načrtovanje prometa, je varnost.



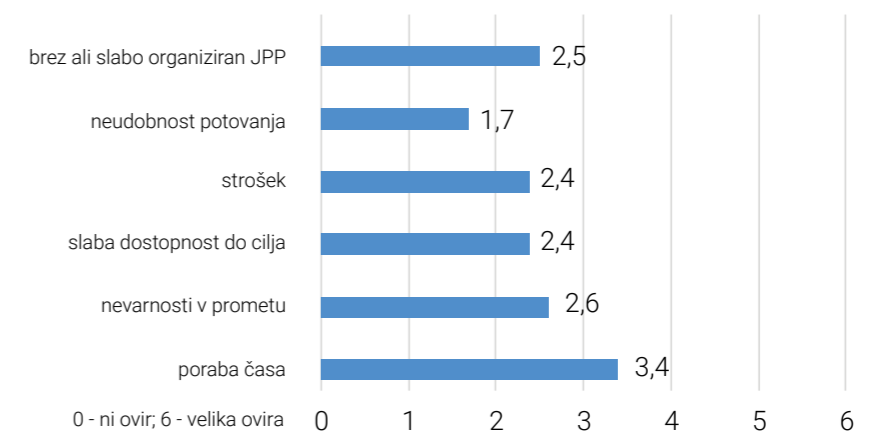
Graf: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v Občini Kamnik

Kamničani niso povsem zadovoljni s stanjem prometa v občini.



Graf: Ocena prometa v občini Kamnik

Občani si želijo potovati bolj učinkovito in varno.

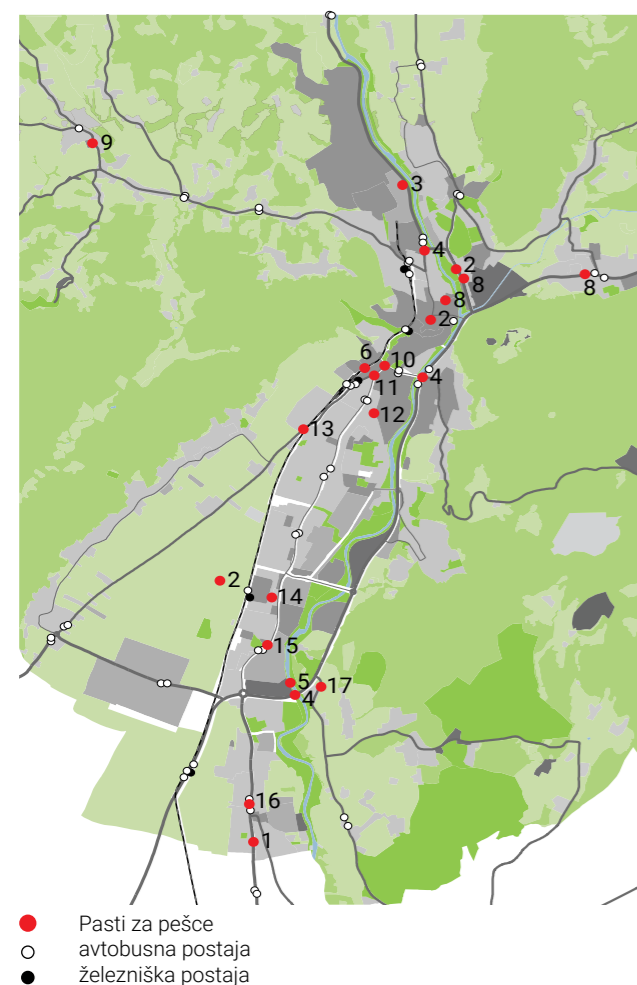


Graf: Največje ovire na vsakdanjih poteh

3.3 Stanje peš prometa

Kamnik je močno urbanizirano in kompaktno mesto s skoraj izključno ravnim prostorom, kjer bi hoja lahko imela pomembno vlogo pri zagotavljanju vsakdanje mobilnosti. Osnovne funkcije naselja so znotraj 1-urne peš dosegljivosti, saj znaša celotna dolžina Kamnika s primestnimi naselji približno 5 km (Mekinjje–Šmarca).

Izrazita območja peš prometa so na večjih mestnih trgih, v predelih parkov ter na območju Šutne, vendar posamezni deli mesta niso povezani z varno in udobno mrežo poti. Zaradi omejenega prometnega prostora v središču mesta je na več mestih nivo uslug za pešca minimalen, pogosto so pločniki preozki. Poleg tega potekajo skozi center precejšnji prometni tokovi proti severnemu delu občine, kar ogroža varnost pešcev. Poti za ljudi z oviranostmi niso ustrezno urejene, kar jim onemogoča enakopravno uporabo uslug, ki jih mesto nudi.



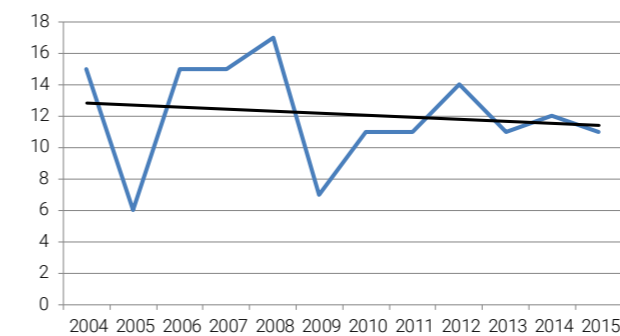
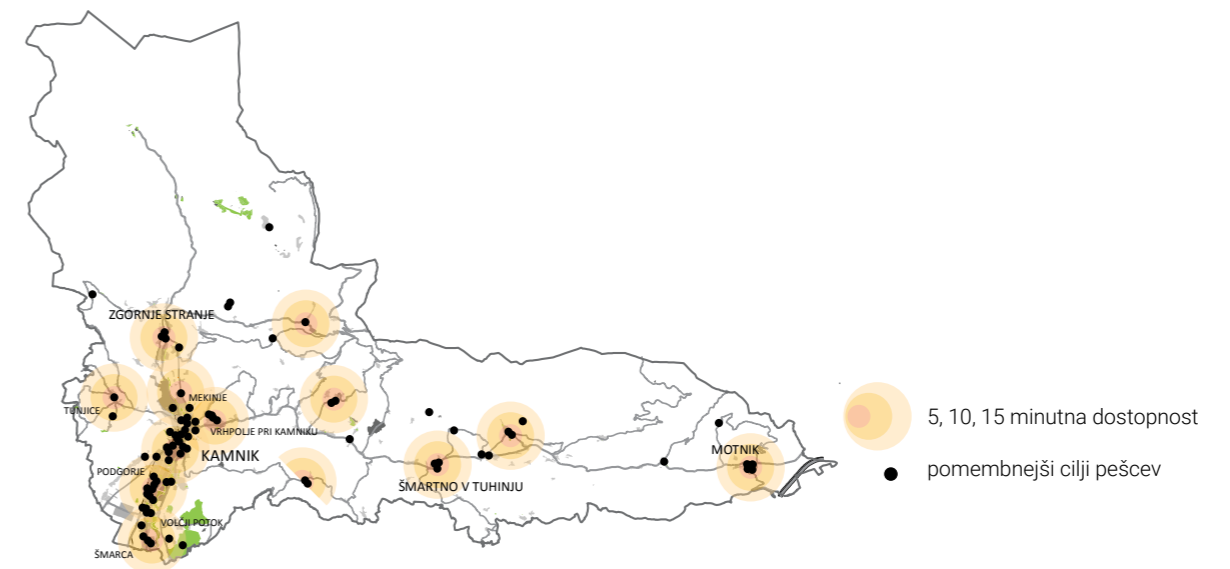
Slika: Nevarne točke na pešcevih poteh v mestu

Problemske točke v naseljih v zaledju se nanašajo predvsem na vodenje pešcev ob nevarnih regionalnih cestah in njihovo prečkanje na mestih šolskih poti. Avtobusna postajališča so pogosto neustrezno opremljena, mestoma je pomanjkljiva prometna signalizacija, ki opozarja na prisotnost pešcev.

Varne peš poti do šol tako v mestu kot v zaledju niso zagotovljene, vendar se problemske točke odpravljajo.



Tudi v primerih, ko imajo objekti ureditve za gibalno ovirane, ti niso ustrezno urejeni za samostojno gibanje prizadetih.

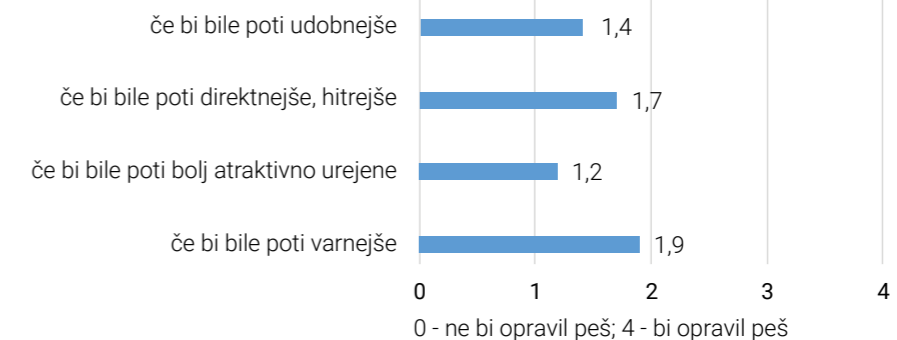


Graf: Število nesreč z udeležencem pešcem

Največ nesreč z udeleženi pešci se zgodi na Ljubljanski cesti, v smeri Šutna–Medvedova, na obvoznici severno od Šolske ulice in na Cankarjevi ulici, v zaledju pa v Tuhinjski dolini in dolini Kamniške Bistrice.

Kaj so povedali občani?

Občani so zadovoljni s površinami za pešce v naseljih, če pa bi bile poti bolj varne, direktne in atraktivne, bi več prebivalcev krajše razdalje opravilo peš.



Graf: Pogoji, pod katerimi bi prebivalci krajše razdalje namesto z osebnim avtomobilom opravili peš

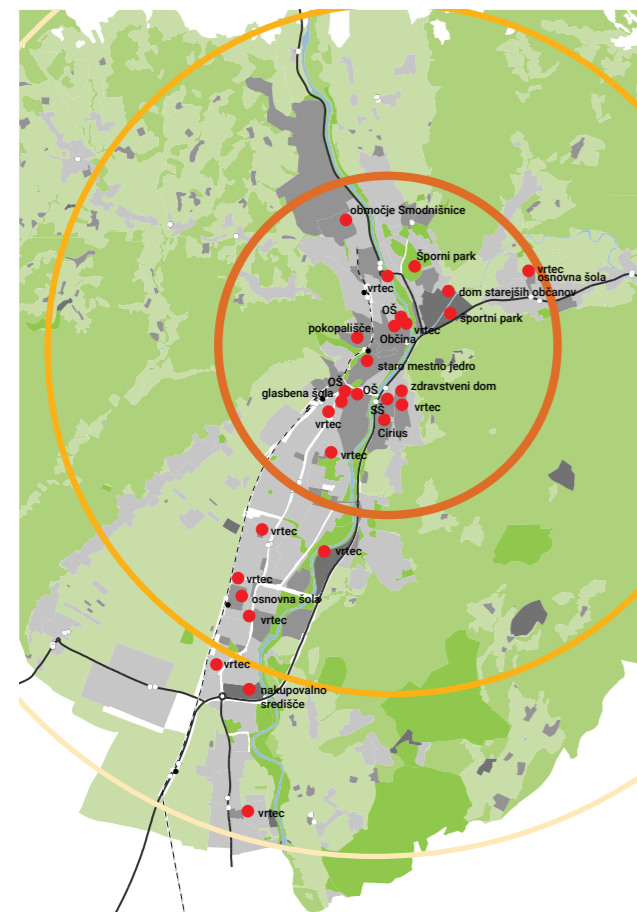
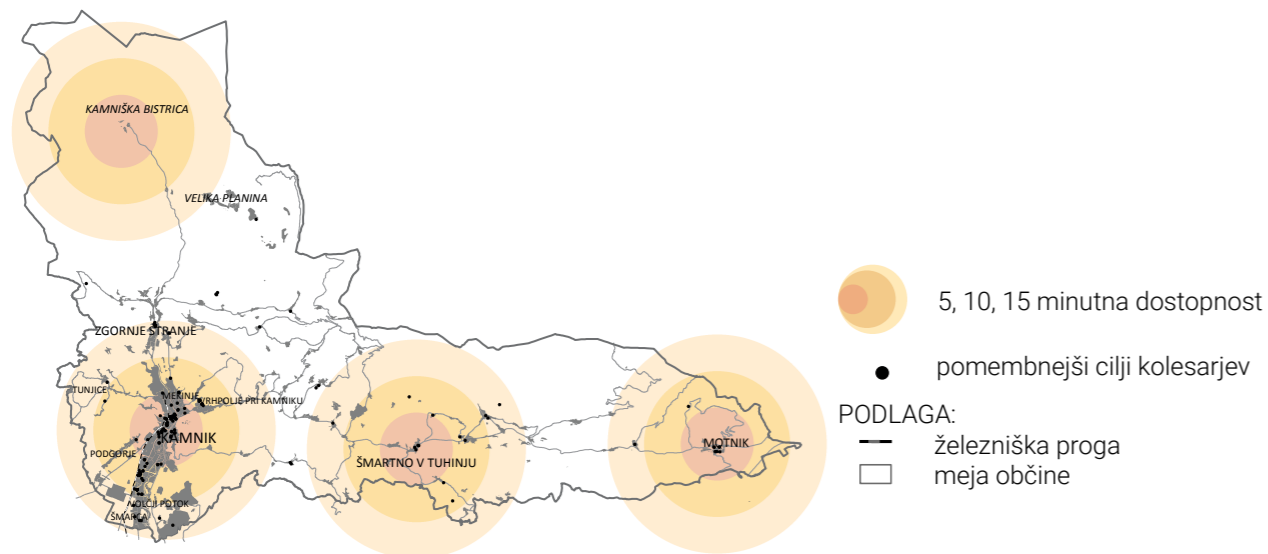
»Več pozornosti je treba posvetiti urejanju dostopnosti za invalide ter boljše poskrbeti za varnost in preglednost na poteh pešcev.«

»Na Kajuhovi ulici bi bilo treba narediti pločnik glede na to, da so na tem mestu tri šole in knjižnica. To je zelo nevaren del šolske poti, kjer so učenci primorani hoditi v napačno smer po enosmerni cesti, ki je za pešce ločena le z narisano črto.«



3.4 Stanje na področju kolesarskega prometa

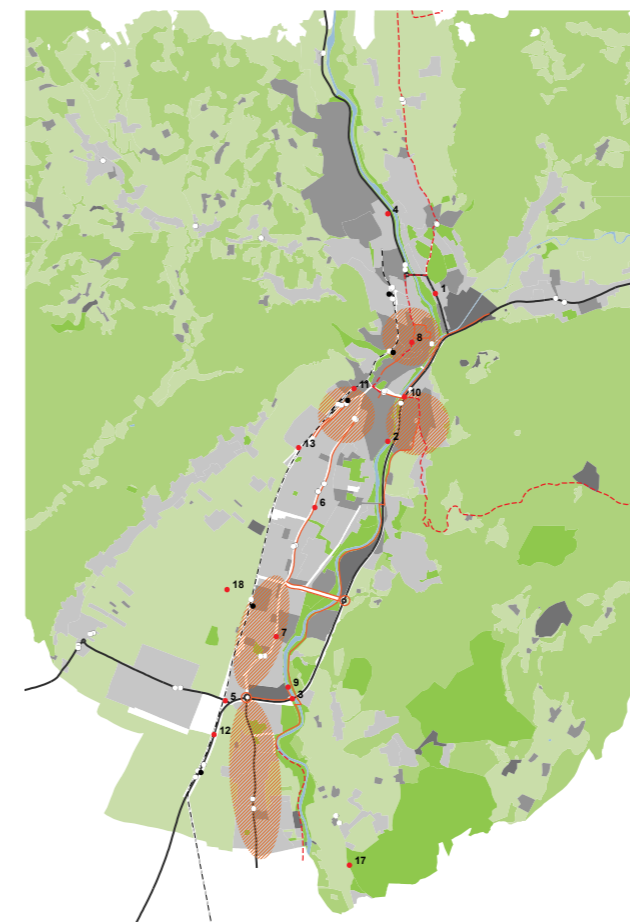
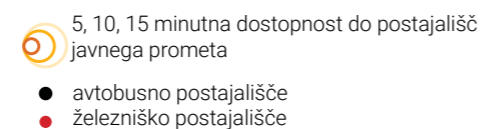
Kolesarjenje je zaradi dobrih pogojev v občini že močno prisotno. Izreden kolesarski potencial predstavljajo možnost ravninske navezave do bližnjih središč, predvsem Domžal in Ljubljane, ter privlačnost kolesarsko dosegljivih kamniških turističnih destinacij.



Slika: Dostopnost s kolesom

Kljub posameznim odsekom urejenih kolesarskih povezav in možnosti izposoje koles v mestu za udobno kolesarjenje manjkajo še številne ureditve, saj je kolesarska mreža še nepovezana in slabo opremljena. Tako še ne zagotavlja varnega in hitrega dosega cilja. Število nesreč z udeležnim kolesarjem v mestu je največje na Ljubljanski cesti, obvoznici severno od priključka Šolske ceste in Cankarjevi cesti.

Do glavnih postaj in številnih avtobusnih in železniških postajališč ne potekajo kolesarske povezave, prav tako pa te nimajo možnosti varnega parkiranja koles. Povezovanje kolesarjenja in javnega potniškega prometa ni razvito.



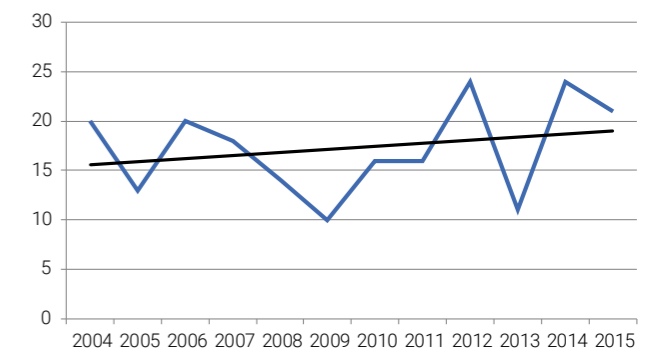
- OBSTOJEČE KOLESARSKÉ POVEZAVE
 - kolesarske poti in kolesarski pasovi
- MANJKAJOČE KOLESARSKÉ POVEZAVE
 - Območje manjkajočih kolesarskih povezav
 - Predvidena kolesarska povezava
 - Pasti za kolesarje
 - Avtobusno postajališče
 - Železniška postaja
 - Železniška proga

Slika: Analiza kolesarskih povezav v mestu Kamnik

Občina Kamnik ima velik potencial za kolesarski turizem. Turistične kolesarske povezave med Kamnikom in njegovim zaledjem bi lahko bile namenjene tako prebivalcem občine za dnevna potovanja kot turistom.

Zaradi manjkajoče kolesarske povezave je danes v smeri proti Kamniški Bistrici precej nesreč z udeležnim kolesarjem.

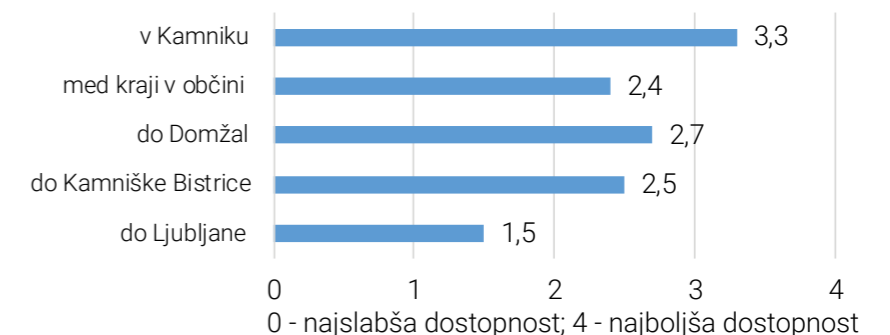
Stanje na področju prometne varnosti kolesarjev še ne kaže izboljšanja.



Graf: Število nesreč z udeležencem kolesarjem

Kaj so povedali občani?

Prebivalci občine so zadovoljni z možnostjo kolesarjenja v mestu, povezave z drugimi naselji pa ocenjujejo negativno.



Graf: Ocena ustrezne dostopnosti do pomembnejših središč in med naselji v občini

»V občini najbolj pogrešam hitro kolesarsko povezavo do Ljubljane ali vsaj do Mengša in urejeno kolesarsko pot do Kamniške Bistrice.«

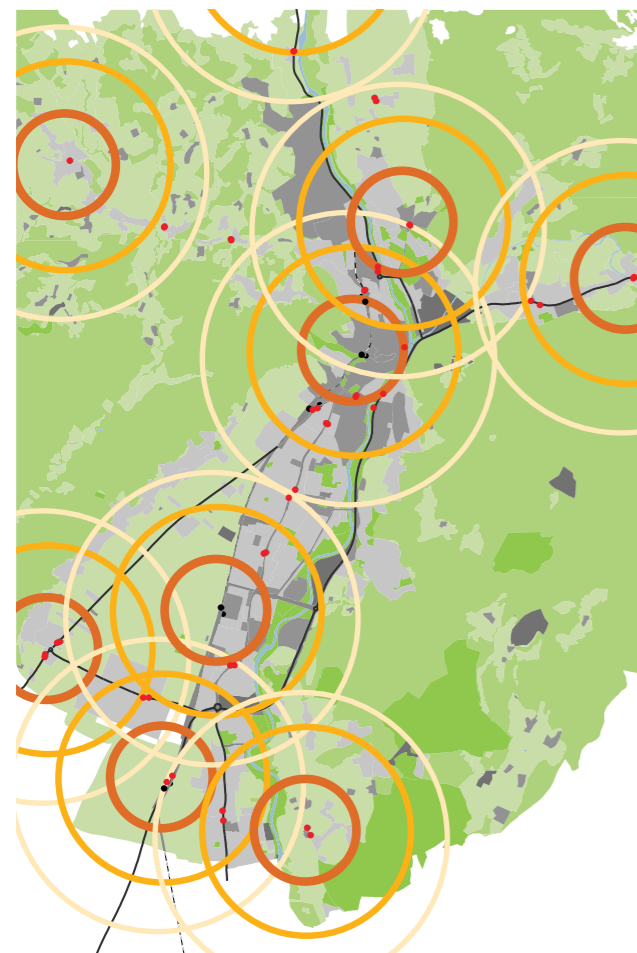
»Izpostaviti bi morali sistem izposoje koles med sosednjimi občinami. Želim si, da bi si lahko v Kamniku izposodil kolo, vrnil bi ga pa na primer v Mengšu.«

3.5 Stanje na področju javnega potniškega prometa

Avtobusni potniški promet:

Obstoječ avtobusni prevoz relativno dobro pokriva območje občine ob glavnih prometnih koridorjih. Linije so v času prometnih konic, predvsem z Ljubljano, dobro zasedene. Manjka predvsem redna linija v Kamniško Bistrico in ukinjena mestna avtobusna linija. V uporabi je integrirana vozovnica, ki pa je v trenutni fazi namenjena le študentom in dijakom. Vozni park tvorijo predvsem nova vozila, zato je vožnja z avtobusi udobna.

Pomanjkljivosti ponudbe avtobusnega prevoza so predvsem neuskkljenost z voznimi redi železnice, manjka pa tudi sodobna informacijska opremljenost (dostopnost do interneta na avtobusu, enostaven pregled voznih redov, obveščanja o prihodih in odhodih). Intermodalnost se ne spodbuja, temu niso prilagojeni niti vozni redi niti postajališča in avtobusi.



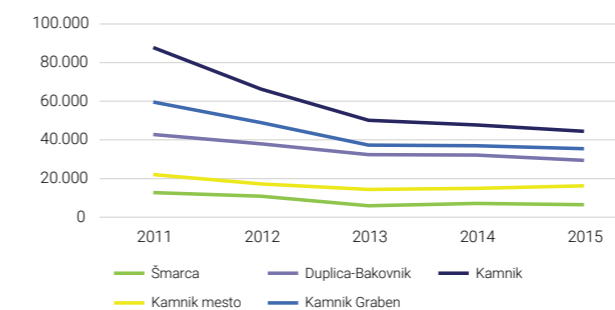
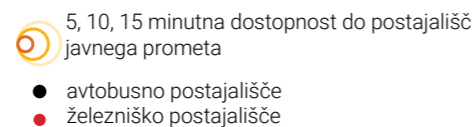
Slika: Peš dostopnost do avtobusnih postajališč in železniških postajališč v mestu

Železniški promet:

Direktna železniška povezava z Ljubljano je za Kamnik velika priložnost. Časovna dosegljivost Ljubljane z direktnim vlakom je med 36 in 38 minutami. Kamnik in Ljubljana sta v jutranji konici povezana z dvema takimi linijama, v popoldanski pa z eno. Vendar pa je za slabo polovico delovno aktivnega prebivalstva Kamnika, ki se vozi na delo v Ljubljano, urnik direktnih vlakov neugoden, saj prispe v Ljubljano po osmi uri. Vozni redi vlakov ne ustrezajo potrebam prebivalstva in bi jih bilo potrebno prilagoditi.

Hitrejšega železniškega prevoza do Ljubljane glede na tehnične karakteristike proge in garnitur ni mogoče zagotoviti z večjimi voznimi hitrostmi vlakov, temveč le s ponudbo bolj direktnih linij (manj postajališč).

Železniške postaje so slabo urejene z vidika intermodalnosti. Prevoz kolesa z vlakom je možen, vendar se ne spodbuja. Vozovnica je relativno draga, kolesa pa ovirajo potnike, saj vlaki nimajo prostora namenjenega prevozu koles.

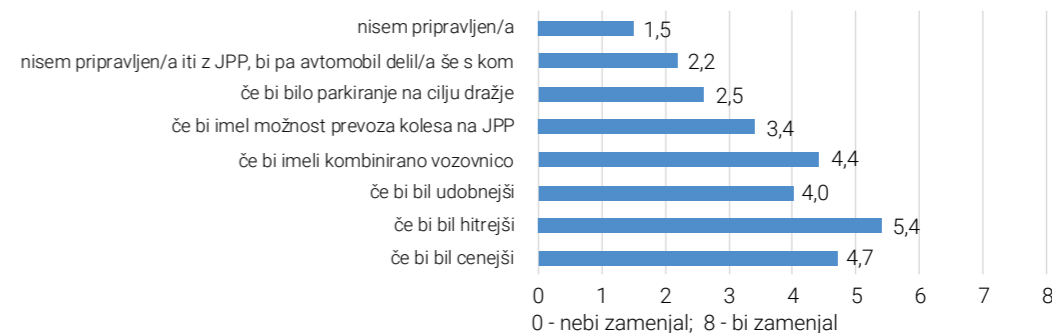


Graf: Število potnikov na železniških postajališčih v občini Kamnik



Kaj so povedali občani?

Hitrejši, cenejši in udobnejši javni potniški promet bi k uporabi privabil več občanov.



Graf: Pripravljenost menjave avtomobila za JPP

»V mesto bi vrnil lokalni mestni prevoz, ki bi bil poceni in pogost ter bi imel več različnih linij.«

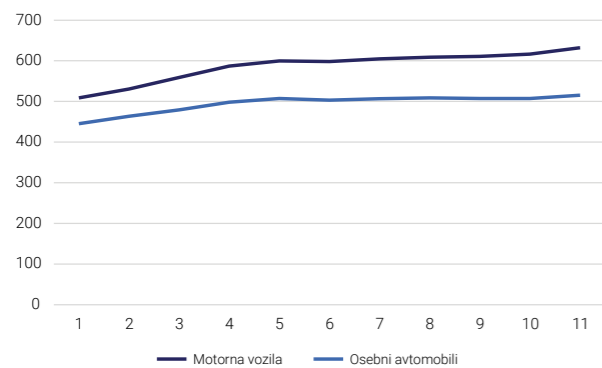
»Linije avtobusnih prevozov so zastarele in neprilagojene današnjim potrebam. Avtobus bi se moral dopolnjevati z vlakom. Trenutno se termini nekaterih voženj podvajajo, npr. na relaciji Kamnik-Ljubljana, zato se nekateri avtobusi vozijo prazni.«



3.6 Stanje na področju motornega in mirujočega prometa

Promet znotraj Slovenije temelji na uporabi osebnih vozil. Nič drugače ne moremo trditi za občino Kamnik, kar je predvsem ogledalo stanja javnega potniškega prometa. Podobno lahko trdimo za izkoristek teh vozil, ki zavzemajo vedno več prostora. Z rastjo števila prebivalcev narašča tudi število motornih vozil, v povprečju 1 % letno. Rast registriranih traktorjev in tovornjakov pa kaže na rast dejavnosti v kmetijstvu in prevozništvu oziroma logistiki.

V občini Kamnik je izbira prometnega sredstva naklonjena osebnim vozilom, kar je v soglasju z ostalimi občinami v okolici in splošnimi značilnostmi potovalnih navad v Sloveniji. Na splošno je izbira načina potovanja pogojena z dolžino oziroma časom potovanja.



Graf: Osebna vozila na 1000 prebivalcev

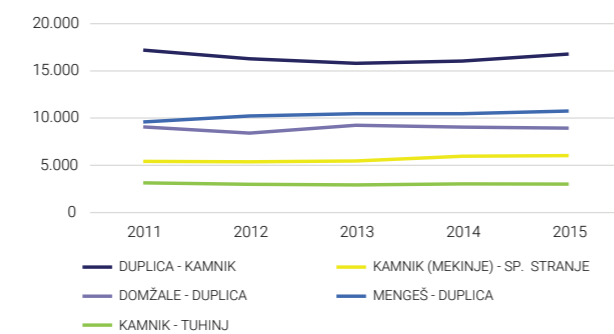
Iz podatkov števnih mest v zadnjem obdobju lahko na večini glavnih prometnic opazimo rahlo rast prometa. Povprečni letni dnevni promet na obvoznici po zadnjih podatkih spet presega 16.000 vozil na dan, prav tako narašča količina prometa na relaciji Kamnik–Mengeš. Razlog lahko povežemo predvsem z dnevnimi migracijami na relaciji Kamnik–Ljubljana in dokončani obvoznici Mengeš, ki omogoča boljši pretok prometa.

Število srednje težkih tovornih vozil, ki dodatno obremenjujejo prebivalce in okolje v zadnjih 5 letih upada na vseh glavnih prometnih smereh, medtem ko število vlačilcev na skoraj vseh (razen v Tuhinjski dolini) glavnih smereh strmo narašča. Razlog za upad v Tuhinjski dolini lahko povežemo z režimom in pre-

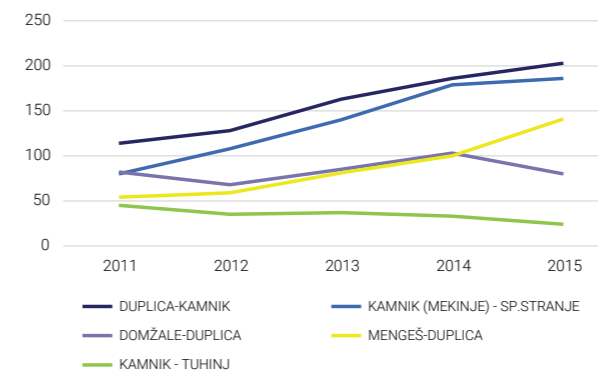
povedjo tranzitnega tovornega prometa skozi Tuhinjsko dolino, kjer so se tovorna vozila izogibala plačilu cestnine na avtocesti ter iskala morebitne obvoze v primeru zastojev. Razloge za rast težkega tovornega prometa pa lahko iščemo predvsem v razvoju industrije in gospodarskih ter logističnih dejavnosti v občini Kamnik.



Slika: Števena mesta



Graf: Gibanje povprečnega letnega dnevnega prometa na števnih mestih v občini Kamnik



Graf: Število težkih tovornih vozil na števnih mestih v občini Kamnik

Predvsem v popoldanski konici se zgostitve prometa z zastoji in nizke vozne hitrosti pojavljajo na obvoznici in Ljubljanski cesti.



Kaj so povedali občani?

Prebivalcem občine se stanje prometa v občini zdi brez presežkov, tako v pozitivnem kot v negativnem smislu. Večina jih meni, da je najslabše urejeno področje tovornega prometa in voziščna konstrukcija, zadovoljni pa so z ureditvijo prometne signalizacije. Kamničani nemalokrat naletijo tudi na težave pri parkiranju, pri čemer največje zagate povzročata premajhno število oz. zasedenost parkirnih mest.

»Večkrat uporabljam brezplačna parkirna mesta v centru Kamnika, kjer je parkiranje časovno omejeno, kar se mi zdi v redu. Skočim na pošto, v knjigarno ... Opažam pa, da so nekatera vozila na teh mestih parkirana večji del dneva, zato mislim, da bi morali biti v tem delu strožji nadzor nad parkiranimi vozili.«

»V našem mestu bi morali poskrbeti za boljšo ureditev prometa ob množičnih prireditvah. Nadomestne ceste in obvoze, ki se takrat uporabljajo, bi morali preurediti, da bodo za to primerni.«



Grafikon: Pomanjkljivost parkirišč v Kamniku





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. **Ničelni scenarij** nadaljuje sedanje trende in ne spreminja potovalnih navad. V praksi to pomeni, da je promet z osebnimi vozili brez konkurence, ceste se obnavljajo, odpravijo se posamezne nevarne točke. Uredijo se površine za pešce predvsem v zaledju in za kolesarski promet znotraj Kamnika ob Kamniški Bistrici. Načrtuje se ureditev prestopne točke in P+R ob končni postaji železniške proge. Pričakuje se pogostejša uporaba sopotništva oziroma skupinskega prevoza. Blagovni promet in dostava nimata posebne centralizirane občinske logistike.



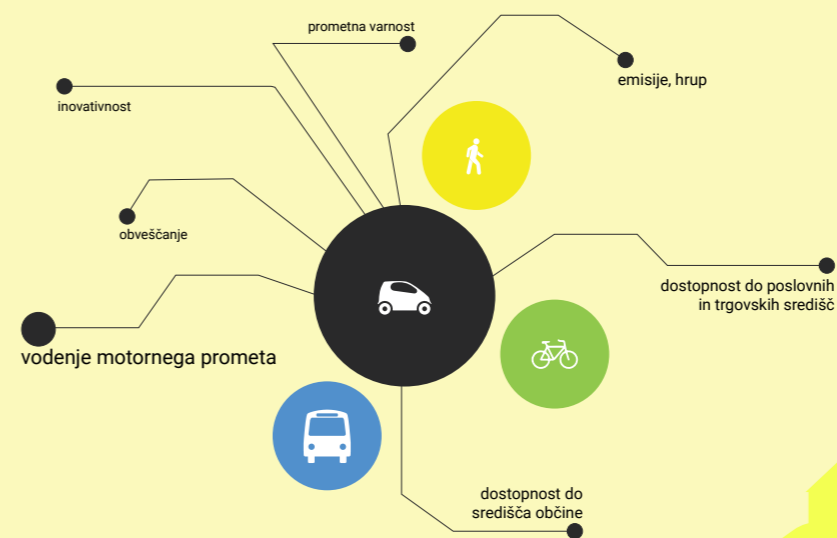
Scenarij 1 –OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Vozim se udobno, varčno in okolju prijazno.

Scenarij ne spreminja potovalnih navad in izbire načina prevoza. Poudarek je na optimizaciji cestnega prometnega sistema v korist motornih vozil.

Izboljšuje se infrastruktura za motorna vozila, poveča se pretočnost prometa in dostopnost točk z avtomobilom. Ponudijo se dodatne možnosti parkiranja. Predpostavlja se, da bo tehnološki razvoj pozitivno vplival na prometno varnost in pretočnost prometne infrastrukture.

Postopna sprememba energetskega vira pa bo ponudila okolju prijaznejši promet z manj hrupa in onesnaženosti zraka. Površine za pešce, osebe z oviranostmi in kolesarje se prilagodijo ureditvam za motorni promet. Javni potniški promet se zaradi izboljšanih pogojev za osebna vozila ne razvija.



Scenarij 2 – UČINKOVITA LOKALNA MOBILNOST

Po mestu grem najraje s kolesom ali peš.

Osnovno vodilo scenarija je zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom na kratke in srednje razdalje, ki se nadomeščajo s hojo in kolesarjenjem. Scenarij zagotavlja udobne ureditve do ključnih mestnih točk za pešce in kolesarje ter za ljudi z oviranostmi.

Uredijo se udobne, varne, atraktivne in direktne poti za pešce in kolesarje z vso potrebno opremo. Ureditev teh poti se načrtuje tako, da se motorni promet podreja ranljivejšim skupinam. Dostopnost do ključnih točk z avtomobilom se zmanjša. Kvaliteta javnega prostora se izboljšuje in omogoča boljše in več stikov med ljudmi. Načrtuje se multimodalne točke, zato se delno poveča tudi uporaba javnega potniškega prometa.

Kamnik se s kolesarskimi potmi poveže s turističnimi točkami in naselji v zaledju.

Postopno se spreminjajo potovalne navade, izboljša se stanje okolja in zdravje ljudi.



Scenarij 3 – OPTIMIZACIJA HOJE, KOLESARJENJA IN JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Peš v kolesarnico in s kolesom na vlak

Poleg hoje in kolesarjenja ta scenarij predvideva še izboljšavo JPP. Pomembnejši cilji so z JPP dosegljivi vsem vrstam uporabnikov, tudi tistim, ki zaradi gibalne omejenosti ne morejo potovati peš ali s kolesom in tistim brez avtomobila, zato se vloga JPP poveča.

Omogoči se kvalitetno, udobno in varno življenje vseh družin in posameznikov. Vsa mobilnostna omrežja omogočajo intermodalnost (urejene točke prestopa, usklajeni vozni redi, P+R,...), zato občani brez naporov kombinirajo sistem prevoza.

Urejanje kolesarskih površin je omejeno na Kamnik in urbano predmestje ter omogoča varno in prijetno uporabo kolesa znotraj teh naselij. Površine za osebni motorni promet se prilagajajo rešitvam za hitrejšo in udobnejšo vožnjo z JPP.



5 VIZIJA

Občina Kamnik se iz vidika mobilnosti odlikuje z varnostjo, dobro dostopnostjo za vse, rabo trajnostnih oblik prevoza, informacijsko podporo mobilnosti, odgovornim ravnanjem in medgeneracijskim sodelovanjem.

Vizija mobilnosti v Občini Kamnik temelji na petih komponentah:

1. **varnosti za vse udeležence** v prometu s posebno skrbjo za ranljive skupine in ljudi s posebnimi potrebami;
2. **dobri dostopnosti** do vseh točk v občini za prebivalce in obiskovalce vseh generacij;
3. pretežni **rabi trajnostnih oblik prevoza**, ki omogočajo hiter, učinkovit, ekonomičen in čistejši prevoz (hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prevoza in drugih oblik okolju prijaznejšega prevoza);
4. **informacijski podpora in drugih sodobnih rešitvah mobilnosti**, ki odpirajo nove podjetniške priložnosti;
5. **odgovornemu ravnanju in medgeneracijske mu sodelovanju**, ki se odražajo v zadovoljstvu ljudi..

Občanke in občani **skupaj** z upravo Občine Kamnik zagotavljamo **pametno, varno, učinkovitejšo in čistejšo mobilnost**, ki hkrati **podpira** naše gospodarstvo in povečuje blaginjo. **Trajnostne oblike prevoza** po deležu krepko presegajo rabo avtomobilov na fosilna goriva, kar pomembno prispeva tudi k našemu **zdravju in čistejšemu okolju**. S trajnostnimi oblikami mobilnosti je omogočena dobra **dostopnost vseh občanov in obiskovalcev** do vseh pomembnih točk v naši občini. **Hitre povezave** znotraj občine in s sosednjimi kraji omogočajo med seboj usklajeni modernizirani **sistemi javnega prevoza**. Smotrno zgrajena **cestna in ulična infrastruktura z moderno opremo** povečuje varnost vseh udeležencev v prometu. Pri načrtovanju lastne mobilnosti uporabljamo **moderne tehnologije in inovativne storitve, intermodalnost** pa

nam omogoča večjo učinkovitost pri doseganju ciljev. K pametni in trajnostni mobilnosti občani prispevamo s svojo **strpnostjo** in **odgovornostjo**, z **izbiro načinov in sredstev prevoza** ter ne nazadnje s **povezovanjem in medgeneracijskim sodelovanjem**. **Javni prostori** so prijaznejši, nudijo možnosti srečevanja in druženja, kar prispeva k večjemu **zadovoljstvu** ljudi, kar prispeva k večjemu zadovoljstvu ljudi.

Kaj nam bodo leta 2030 o svojih vsakdanjih poteh povedali prebivalci?

Blaž, 14, Kamnik

Čez teden živim v zavodu Cirius in tam hodim tudi v šolo. Na naši oglasni deski sem opazil, da bo v četrtek v kulturnem domu na sporedu stand up komedija. Te vrste gledaliških nastopov naravnost obožujem. Odločil sem se, da grem. Povabim še dva prijatelja in vsi smo za. Če gremo peš, nam bo vzelo dvajset minut. Najstarejši negoduje, nikamor noče peš. Včasih ga zato, samo za hec, ozmerjamo z lenivcem. Že nekaj let je v Kamniku tako, da z invalidskim vozičkom prideš povsod. In ko rečem povsod, mislim povsod. Zato ni vprašanje, katera oblika prevoza je zmagala tudi tisti dan. »Lenivcu« smo seveda morali obljubiti, da se vrnemo z mestnim avtobusom, ki se sicer zdi tudi meni super pogruntavščina. Čez dan vozi zelo pogosto, na 5 minut in tudi v poznih urah ne čakaš predolgo. Za vstop ne potrebujem nobene pomoči, za nameček pa ima postajališče tik pred našim domom. Do kulturnega doma lahko prideš peš po več poteh; po ulicah znotraj starega jedra Kamnika ali pa po Cankarjevi cesti. Kakšno leto nazaj so odpravili še, po mojem mnenju, zadnjo oviro na poti invalidov. Na enem izmed pločnikov so, upam da za vedno, odstranili kontejnerje za smeti. Sicer pa, razen tega, jaz nisem zaznal nobenih težav. Pločniki so dostopni, klančine primerne, tipke na semaforjih so v primerni višini in vse stavbe imajo klančine. No, vsaj v tiste, v katere zahajam jaz. Predstava je bila imenitna. Spoznal sem tudi eno punco, ki mi je zelo podobna. Tudi ona obožuje komedije. Že jutri preverim klančino pred njenim blokom.

Marko, 46, Ljubljana

Žena mi je v petek zvečer rekla, da še nikoli ni bila v Kamniku pri gradu Zaprice. »Kako je možno,« jo vprašam, »saj sva iz Ljubljane«. Obljubim ji, da se naslednji dan odpeljeva na ogled. Da bo dan popoln, bo izlet kolesarski. Zjutraj sva si kolesa izposodila v eni izmed izposojevalnic koles. Žena je želela običajno mestno kolo, jaz pa sem si, seveda samo zaradi radovednosti, izposodil električno kolo. Verjetno ni bilo naključje, da sva počitek potrebovala ravno pri Arboretumu Volčji Potok. Kolesi sva parkirala v novi kolesarnici in si privoščila počitek v čudovitih drevesnih sencah. Nato sva pot nadaljevala po urejeni kolesarski poti ob Kamniški Bistrici, ki nas je vodila vse do mestnega središča. Na vidnem mestu sem opazil polnilnico za električna kolesa in priklopil svoje kolo. Žena je morala svoje baterije, kot običajno, napolniti s kepico sladoleda. Na grad Zaprice sva se nato odpravila peš. Priznam, tudi sam sem pozabil, kako zelo je lepo, kako lep je razgled na mesto. Ko sva se vračala nazaj, naju je s Šutne vabila glasba. Domačin nama je povedal, da je ta del mesta čisto oživel, odkar so ga zaprli za motorni promet. Veliko je zabavnega in kulturnega dogajanja, ulico zasedajo butične trgovine, ki imajo nemalo prometa. V Kamniku sva se zadržala dolgo, mogoče predolgo, saj naju je ujela tema. »Nič hudega,« se oglasi natak. »Kolesi naložita na vlak in se z vlakom odpeljita v Ljubljano. Vlak je tako pogost in fleksibilen, da čas ni nobena ovira. Ostanita še malo, naslednja gre na naš račun!«



»150 minut telesne aktivnosti na dan ženski podaljša življenje za 1,5 leta in moškemu za 1,4 leta.«

6 HOJA

Bi šli peš?

Ob naraščajočem motornem prometu smo vrsto let pozabljali na najpomembnejše udeležence v prometu – pešce. Površine za pešce so ključna sestavina sodobnih mest in tudi v Kamniku že imamo površine, ki so namenjene samo pešcem. Pešci so najbolj ranljivi udeleženci v prometu, zato je pomembno, da se v naseljih in tudi med njimi zagotovijo varne in udobne peš površine.

ZAKAJ BO LETA 2030 V KAMNIKU VEČ PEŠCEV?

VIZIJA

Poti pešcev so v občini Kamnik varne. Ureditve motornega prometa se znotraj naselij prilagodijo pešcem, hitrosti motornega prometa so zmanjšane. Ulični profili so urejeni pešcem prijazno, ulice so opremljene z urbano opremo, javna razsvetljava je izrazito izboljšana. Z varnostno prometno signalizacijo je poskrbljeno, da so vozniki ustrezno opozorjeni na prehode za pešce. Preko prometno močno obremenjene regijske ceste so peš in kolesarska prečkanja varna. V zaledju je promet znotraj naselij umirjen, peš poti so ustrezno opremljene s signalizacijo. Poti v šolo so varne, nevarne točke so odpravljene. Število nesreč z udeleženiimi pešci se zmanjšuje.

Peš poti so urejene tako, da omogočajo enakopravno dosegljivost glavnih ciljev vsem ljudem. Ureditve omogočajo dostope tako gibalno oviranim kot tudi slepim in slabovidnim, hkrati pa so te ureditve prijazne vsem starejšim občanom, mamicam z vozički in najmlajšim. Take poti so privlačne tudi turistom. Staro mestno jedro Kamnika je prostor, v katerem se varno počutijo vsi občani, je prostor srečevanja in dogajanja. Peš cona se razširi. Vzpostavljeni so novi manjši trgi vzdolž celotnega Kamnika, kjer imajo prednost pešci in kolesarji. Trgi so z mrežo peš poti povezani med seboj, na zeleno os Kamniške Bistrice ter z glavnimi kulturnimi biseri Kamnika.

Ljudje opravijo krajše poti peš. Hoja je ljudem osnovni način potovanja znotraj mesta. O prednostih hoje, njenem učinku na zdravje, okolje in predvsem na socialno življenje ljudi, so občani obveščeni, zato so visoko ozaveščeni. Pri vzgoji v prometu medsebojno sodelujejo različne generacije občanov.

Zadovoljstvo prebivalcev je visoko, števil o ljudi, ki se iz Kamnika odseljuje, se zmanjšuje. Pešcem prijazno mesto Kamnik privlači številne turiste.

KAMNIK JE ŽE DANES NA PRAVI POTI

V Kamniku so pešcu glavne funkcije mesta časovno primerno dosegljive.

Na Šutni je že vzpostavljena peš cona, v mestu pa je še veliko neizkoriščenega prostorskega potenciala, ki ga je možno urediti v kakovostne prostore (trge) namenjene druženju.

V Tuhinjski dolini se ob regijski cesti urejajo pločniki in prometna signalizacija za prečkanje.

Ureditve za izboljšanje prometne varnosti in ureditve za ranljive skupine so med ljudmi prepoznane kot izredno pomembne.

Načrti varnih šolskih poti so narejeni.

OVIRE NA POTI DO ZMAGE

Omrežje pešpoti v mestu ni v celoti zgrajeno. Širine ulic ponekod ne omogočajo vzpostavitve ustreznega uličnega profila. Površine za motorni promet se pogosto urejajo prednostno v primerjavi s površinami pešcev.

Za ranljive skupine ni ustrezno poskrbljeno.

Severni del mesta je obremenjen s tranzitnim prometom. Prometno obremenjene ceste so nevarne za prečkanje, poleg tega kultura voznikov motornih vozil ni na visoki ravni.

KAJ SI ŽELITE PEŠCI V KAMNIKU IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti

Cilji

Do leta 2018 pridobiti rešitve za odpravo evidentiranih nevarnih točk na šolskih peš poteh.

Do leta 2030 vsako leto odpraviti najmanj tri nevarne točke na šolskih peš poteh.

Do leta 2018 evidentirati nevarne dostope do vrtcev.

Vsako leto urediti najmanj eno nevarno območje ob vrtcih.

Do leta 2020 urediti ustrezno razsvetljavo prehodov za pešce in jih opremiti s svetlobno signalizacijo.

Do leta 2025 urediti nevarna prečkanja pešcev čez obvoznico in železnico.

Do leta 2030 Celovito umiriti motorni promet v Kamniku in zalednih naseljih.

Do leta 2030 zmanjšati število prometnih nesreč s poškodovanimi pešci za 50 %.

Povečanje privlačnosti peš površin

Cilji

Do leta 2030 doseči dvig števila pešcev na poteh do 1 km za 10 %.

Do leta 2030 doseči dvig števila učencev, ki hodijo v šolo, za 10 %.

Do leta 2030 povečati delež zaposlenih, ki na delo hodijo, za 10 %.

Vsako leto urediti najmanj 500 m peš površin, ki smiselno dograjujejo mrežo poti.

Do leta 2030 v Kamniku urediti vsaj eno območje namenjeno pretežno pešcem in kolesarjem.

Povečati vlogo peš površin pri izdelavi načrtov in projektne dokumentacije.

Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo za vse ljudi

Cilj

Do leta 2018 izdelati popis in načrt odprave neprimer-
nih mest za dostop gibalno oviranih od centra Cirus
in doma za ostarele do središča mesta.

Vsako leto odpraviti ovire na peš dostopih do vsaj ene
pomembne lokacije v centru Kamnika.

Do leta 2020 zagotoviti, da se zahteve po projektira-
nju, ki je prilagojeno ljudem z oviranostmi, vnese v
prostorske akte in izvaja v postopku izdaje gradbenih
dovoljenj.

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

V prvih petih letih:

Z vzpostavitvijo povezane mreže peš poti, ki nastane
z dograjevanjem manjkajočih pločnikov, prilagoditvijo
uličnih profilov ter oživitvijo starih in gradnjo novih
poti, ločenih od prometnih cest, z opremljanjem
pešpoti (signalizacija, razsvetljava, urbana oprema)
in rednim vzdrževanjem obstoječega. Izvedli se bodo
različni ukrepi za umirjanje prometa, dogradile se
bodo varne šolske pešpoti in zagotovili dostopi do
pomembnih funkcij mesta za gibalno ovirane.

Po prvih petih letih:

Nadaljevanje v prvih petih letih začelih aktivnosti,
dodatno pa ureditev problematike nezavarovanih
prehodov čez železniško progo.

KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt pešbus in bicivlak, Slovenija

Aktivna pot v šolo je pomembna za zdravje,
samostojnost in socialni razvoj otrok. Otroci, ki
hodijo v šolo peš ali s kolesom, so telesno bolj
pripravljeni, saj se tudi sicer več gibljejo, in med
drugim lažje sledijo pouku kot tisti, ki jih starši v
šolo pripeljejo z avtomobilom.

V okviru programa Zdrav šolar je potekala pi-
lotna izvedba pešbusa in bicivlaka v Ljubljani in
Novi Gorici. S pešbusom se učenci v šolo odpra-
vijo peš v organiziranih skupinah po domišljeno
začrtanih poteh in po stalnem urniku. Otroci uži-
vajo v sprehodu s svojimi sošolci in v spremstvu
odraslih, obenem pa naredijo nekaj dobrega za
okolje. Podoben koncept, le da pot v šolo poteka
s kolesom, predstavlja bicivlak.

Spremljana pot v šolo v obliki pešbusa in
bicivlaka prinaša koristi za otroke in okolje, pa
tudi za starše, ki so sicer ob pomanjkanju časa
obremenjeni z jutranjim razvažanjem in gnečo
na cestah.

<https://skupnostobcin.si/wp-content/uploads/pulicakije/12822/katalog-dobrih-praks-2016.pdf>

PRIORITETNA PODROČJA: HOJA

Strateški cilji	Svežnji ukrepov	Akcijski načrt		
		Rok izvedbe	Strošek	Nosilec ukrepa
Povečanje privlačnosti peš površin	Zagotovitev sklenjene mreže peš poti: gradnje novih odsekov, dograditve manjkajočih pločnikov (posledično spremembe uličnih profilov), oživitve starih poti, ločenih od glavnih cest, gradnje novih poti, ločenih od cest ...	kontinuirano letno	150.000/leto	Občina Kamnik
	Prenove obstoječe infrastrukture za hojo: širitve pločnikov, obnove obstoječih pločnikov, tlakovanja trgov ...	kontinuirano letno	50.000/leto	Občina Kamnik
	Urbanistično arhitekturni natečaji ali drugo pridobivanje rešitev za ureditve trgov, prometnic, peš osi, projektiranje teh površin, pri čemer je v projektno skupino vključen tudi urbanist ali arhitekt.	kontinuirano na 2 leti	30.000/2 leti	Občina Kamnik
	Opremljanje peš površin z urbano opremo (s klopami, pitniki, info tablami, usmerjevalnimi tablami)	kontinuirano letno	20.000/leto	Občina Kamnik
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev	Dograditev manjkajočih odsekov varnih šolskih poti v centru in zaledju Kamnika, ureditev varnih dostopov do vrtcev	kontinuirano letno	20.000/leto	Občina Kamnik
	Ustrezno opremljanje s prometno signalizacijo: označevanje prehodov za pešce, opozorilna vertikalna signalizacija ...	kontinuirano letno	10.000/leto	Občina Kamnik
	Ukrepi za umirjanje prometa (spremembe uličnih profilov, prometna signalizacija, omejitve hitrosti, cona 30 ali 10, tlakovanje cestišč, majhni zavijalni radiji, šikane, dvignjene ploščadi, sredinski prometni otoki, nadzor)	kontinuirano	30.000/leto	Občina Kamnik
	Zavarovanje prehodov čez železniško progo	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik
	Ureditev javne razsvetljave pešcevih in kolesarskih površin: zamenjava neustreznih svetilk, dodatne svetilke, posebej na prehodih, vzdrževanje drevnine ...	2017–2021	20.000	Občina Kamnik
Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo za vse ljudi	Projekt Citywalk: popis nevarnih in problematičnih mest na poteh do pomembnih točk mesta, izdelava projektne dokumentacije za odpravo teh točk, vnos zahteve po ustreznem projektiranju in izvedbi v prostorske akte	2017	5.000	Občina Kamnik, Cirus
	Projekt Citywalk: odprava ovir in zagotavljanje dostopnosti za ljudi z oviranostmi (širitve pločnikov, ureditve klančin, obnova tlakov, odprava ovir, kot so prometni znaki, kontejnerji za smeti in podobno na pločnikih, ustrezna umestitev naprav na semaforjih, taktilne oznake ...)	2018–2019	30.000	Občina Kamnik

ZAHTEVNOST UKREPOV

■ zahteven ■ srednje zahteven ■ enostaven

TRAJANJE UKREPOV

■ kratkoročno ■ srednjeročno ■ dolgoročno ■ kontinuirano

»Mednarodne raziskave kažejo, da kolesarjenje vpliva na povečan občutek sreče, povečuje delovno učinkovitost ter posledično izboljšuje medsebojne odnose.«

7 KOLESARJENJE

Bi šli s kolesom?

Kolesarjenje povečuje energetska učinkovitost prometa, zlasti mestnega. V mestih lahko prevzame pomemben del dnevnih potovanj.

Z vse gostejšim cestnim tovornim prometom in povečevanjem hitrosti motornih vozil se je občutno zmanjšala varnost kolesarjev, ki si delijo prometne površine z motornimi vozili. Obseg površin za kolesarje je predvsem v naseljih pomemben dejavnik pri odločitvi posameznika, ali bo za prevozno sredstvo namesto avtomobila ali avtobusa uporabil kolo.

LETA 2030 BO V KAMNIKU KOLESARJENJE PRAVILO

(VIZIJA)

Kolesarske povezave v občini Kamnik so direktne in varne. Speljane so ločeno od motornega prometa. Kjer v naselju to ni mogoče, so kolesarji vodeni po kolesarskih stezah in poteh, na odsekih, ki so preozki za razvoj ustreznega uličnega profila, pa je zagotovljeno takšno umirjanje motornega prometa in takšna signalizacija, da je vodenje kolesarja varno. Prečkanja prometno obremenjenih cest so izvedena na kolesarju varen način, prečkanja vzhodne obvoznice pa so izvennivojska. Na ciljnih potovanja so umeščena pokrita in varna parkirišča za kolesa.

Kolesarska mreža je razvita tako, da povezuje vse kraje občine s Kamnikom ter da vzpostavi učinkovite navezave na sosednja občinska središča, prvenstveno z Domžalami. Kolesarske povezave zaledja, ki potekajo stran od hrupa motornega prometa, so izredna dodana vrednost občinski turistični ponudbi.

Kolo se uporablja za dostop do drugih oblik javnega prevoza, kjer ga občani lahko ali varno parkirajo ali naložijo na vlak oziroma avtobus.

Večina ljudi se na delo, oddaljeno do 5 km, pelje s kolesom, delež tistih, ki se vozijo do 15 km oddaljenih ciljev, pa se poveča. Kolo je najpogostejša izbira mobilnosti za rekreativce.

Ponudba izposoje koles se poveča, lahko si izposodiš tudi električno kolo, kar omogoča kolesarjenje tudi starejšim in manj vitalnim prebivalcem. Ker je dostop do Kamniške Bistrice in Velike planine z avtomobilom turistom onemogočen, je izposoja koles na tej relaciji še posebej pogosta.

Kolesarjenje je promovirano, tečaji vzgoje in usposabljanja so pogosti in namenjeni vsem starostnim skupinam.

KAMNIK JE ŽE DANES NA PRAVI POTI

Izgradnja kolesarskega omrežja je med deležniki in prebivalci prepoznana kot prednostna vsebina. Umetitve kolesarskih povezav zaledja in Kamnika (Kamniška Bistrica in Tuhinjska dolina) so že bile predmet različnih projektov.

V mestu je kolesarsko omrežje že delno izvedeno in vzpostavljen je sistem izposoje koles. Načrtuje se ureditev zadnjega manjkajočega odseka kolesarske povezave Kamnik–Domžale.

KAJ MORAMO POPRAVITI?

Kolesarska mreža ni sklenjena, manjkajo pomembne povezave za dnevne uporabnike znotraj mesta kot tudi povezave v zaledje, ki bi lahko služile tudi turistom (Kamniška Bistrica, Velika planina, Snovik). Na vsakdanjih poteh uporablja kolo le malo prebivalcev.

Veliko kolesarskih povezav v Kamniku ne nudi ustreznega nivoja uslug (le enosmerna povezava, pas na površini, ki ima veliko uvozov za avtomobile, slab zaključni sloj...), povezave niso ustrezno opremljene (pomanjkanje stojal za kolesa, pomanjkljiva usmerjevalna signalizacija).

Varnost, predvsem pri prečkanju prometnih cest in vodenju kolesarjev na odsekih brez kolesarskih stez ali pasov, ni zadostna. Pojavljajo se konflikti z drugimi udeleženci v prometu, predvsem s pešci na Šutni.

Intermodalnost ni omogočena.

KAJ SI ŽELITE KOLESARJI V KAMNIKU IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO ZASTAVILI?

Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje

Cilji:

Do leta 2030 doseči dvig števila kolesarjev na poteh do 4 km za 15 %.

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

Do leta 2030 povečati delež zaposlenih, ki na delo kolesarijo, za 10 %.

Do leta 2025 vzpostaviti povezavo do Domžal in Mengša.

Do leta 2020 določiti (načrtovati) kolesarsko omrežje na širšem območju mesta Kamnik.

Do leta 2030 celovito urediti kolesarsko omrežje v mestu.

Do leta 2020 določiti (načrtovati) od cest ločene povezave med kraji v zaledju s Kamnikom.

Do leta 2030 vzpostaviti od cest ločene povezave med kraji v zaledju in Kamnikom.

Do leta 2020 zagotoviti kolesarnico na glavni avtobusni in železniški postaji.

Do leta 2020 evidentirati mesta, ki jih je potrebno opremiti s parkirišči za kolesa.

Do leta 2030 zagotoviti najmanj 10 novih parkirišč za kolesa/leto.

Do leta 2030 zagotoviti možnost prevoza kolesa na JPP.

Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih

Cilji:

Do leta 2025 urediti nevarna prečkanja obvoznice.

Do leta 2025 celovito umiriti motorni promet v Kamniku in v naseljih v zaledju.

Do leta 2030 zmanjšati število nesreč z udeleženci kolesarji za 50 %.

Dostopnost kolesarskih ciljev za vse.

Cilji:

Kratkoročno zagotoviti ponudbo izposoje 10 električnih koles (2 kolesi/leto).

Srednjeročno zagotoviti šest polnilnih mest.

Do leta 2030 dvigniti število kolesarjev med starostniki za 10 %.

Srednjeročno zmanjšati število avtomobilov na turističnih točkah za 10 %.

Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav

Cilji:

Sprejeti med občinami usklajene dokumente, ki določajo investicije v kolesarsko omrežje.

»Udeleženci akcije Pripelji srečo v službo so v Sloveniji samo v lanskem letu prekolesarili 238.093 kilometrov.«»Prebivalec Bruslja, ki namesto avtomobila uporablja kolo, vsako leto prihrani 2.853 eur.«

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

V prvih petih letih:

V širše mestno območje Kamnika in v zaledje občine se bo prostorsko umestilo mrežo kolesarskih povezav ter začelo z njeno izgradnjo, prednostno ob najbolj prometnih cestah do šol in postajališč JPP.

Uredilo se bo varno vodenje kolesarjev, na obstoječih uličnih profilih v mestu bodo kolesarji prednost pred avtomobili. Zagotovljeno bo varno prečkanje čez obvoznico in druge prometno obremenjene ceste. Vzpostavil se bo sistem za izposajo koles in postavila kolesarnica na glavni železniški in avtobusni postaji. Glavne urbane točke bodo opremljene s parkirišči za kolesa.

Za otroke se bo uredil kolesarski park.

Po prvih petih letih:

V zaledju se bodo zgradile nove kolesarske povezave, ki bodo povezovala turistična območja in omogočale povezavo med naselji v zaledju in s Kamnikom. Na šestih lokacijah v občini se bodo omogočile še postavitev polnilnic za električna kolesa (Snovik, Velika planina, Kamniška Bistrica, Volčji potok, center ...). Na vozilih JPP bo vzpostavljena možnosti prevozov koles.



KOMU JE ŽE USPELO?

Sistem BICY, Velenje

V Mestni občini Velenje so v sklopu pilotne investicije projekta BICY lokalno razvili in uvedli sistem BICY, ki je avtomatiziran sistem za izposajo koles. Sistem BICY vključuje 25 koles na petih izposojevalnih postajah po mestu, s skupaj 40 priključnimi stojali in omogoča storitve izposoje kolesa za uporabo v mestnem okolju. Kolesa slovenske proizvodnje (KRPAN) so trpežna, udobna ter lahka. Sistem omogoča inovativne tehnološke rešitve za storitve najema, sledenje in nadzor (modularni sistem; WiFi povezava, videonadzor, statistične obdelave). Je brezplačen in enostaven za uporabo ter prijazen do uporabnika.

Strateški cilji	Svežnji ukrepov	Akcijski načrt		
		Rok izvedbe	Strošek	Nosilec ukrepa
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje	Umeščanje in projektiranje novih kolesarskih povezav v mestu in zaledju: - umestitev kolesarske mreže na širšem območju Kamnika - umestitev kolesarske mreže v zaledju občine (v največji možni meri umeščanje izven koridorjev obstoječih cest, preprojektiranja obstoječih uličnih profilov s prednostjo kolesarja pred avtomobilom, peš-kolesarske cone ...) - projektiranje odsekov	2017–2021	10.000/leto	Občina Kamnik
	Gradnja novih kolesarskih povezav v mestu: Šmarca – od Radomeljske ceste do bivše tovarne KIK	2017–2020	300.000	Občina Kamnik
	Gradnja novih kolesarskih povezav v zaledju: odsek v Tuhinjski dolini	2017–2020	160.000	Občina Kamnik
	Gradnja novih kolesarskih povezav v mestu: prednostno ob najbolj prometnih cestah, do železniške in avtobusne postaje, do šol, do zaposlitvenih centrov, do sosednjih občin (Domžale, Mengeš)	kontinuirano	200.000/leto	Občina Kamnik
	Gradnja novih kolesarskih povezav v zaledju: do turističnih centrov, med naselji in Kamnikom, med naselji zaledja	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik
	Rekonstrukcije cest – vedno zagotoviti tudi potek kolesarske povezave	kontinuirano	/	Občina Kamnik
	Vodenje kolesarjev po obstoječih prometnicah (ureditev prometne signalizacije kot označitev kolesarjev na voziščih, vertikalna signalizacija ...)	kontinuirano letno	10.000/leto	Občina Kamnik
	Kolesarnice, parkirišča za kolesa – popis mest za postavitve in zasnova umestitve v prostor	2018–	5.000	Občina Kamnik
	Kolesarnice – postavitve na glavni železniški in avtobusni postaji (za 2x 20 koles)	2018–2020	40.000	Občina Kamnik
Doseči dogovor z izvajalci JPP glede možnosti prevozov koles, nabava potrebne opreme	dolgoročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, KAM-BUS, Slovenske železnice	
Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih	Ureditev varnih prečkanj kolesarjev čez obvoznico in druge prometno obremenjene ceste	kontinuirano	10.000/leto	Občina Kamnik
	Preureditev prometnih režimov (vzpostavitev enosmernih ulic, lahko s protitokom kolesarjev, ureditve con, kjer imajo pešci in kolesarji prednost, cone umirjenega prometa ...)	kontinuirano letno	10.000/leto	Občina Kamnik
Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav	Usklajevanje investicij s sosednjimi občinami, oblikovanje delovne skupine za usklajevanje investicij	2017–2021	/	Občina Kamnik
Dostopnost kolesarskih ciljev za vse	Vzpostavitev sistema za izposajo električnih koles: zagotoviti 5 električnih koles za izposajo vse	2017–2021	5.000	Občina Kamnik, podjetja
	Omogočiti postavitve polnilnic na 6 lokacijah (Snovik, Velika planina, Kamniška Bistrica, Volčji potok, center) ...	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, podjetja
	Vzpostavitev kolesarskega parka za otroke	2018	5.000	Občina Kamnik, podjetje



»Razvita država ni tista, kjer imajo revni avtomobile. Je tista, kjer bogati uporabljajo javni prevoz.«
Petro Gustavo, župan Bogote

8 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Bi se peljali z avtobusom?

Tako kot drugod tako tudi v Sloveniji osebni promet prevladuje nad javnim. To dejstvo prinaša nemalo težav v mobilnosti prebivalcev. Zgostitve prometa so podaljšale potovalne čase, predvsem v mestnih središčih so pogoste negativne izkušnje z iskanjem parkirišča in prometnimi zamaški. Zaradi gostote ostalega motornega prometa so avtobusi v mestih manj učinkoviti. Poleg tega je vožnja z javnim potniškim prometom postala predraga in manj udobna od vožnje z osebnim vozilom, vožnje pa slabo pokrivajo poselitvena območja in so preredke.

LETA 2030 BO JPP UREJEN

VIZIJA

Javni potniški promet je hrbtenica mobilnosti v Kamniku. Vzpostavljena je redna in hitra železniška povezava Kamnika z Domžalami in Ljubljano, ki v veliki meri nadomešča izbiro osebnega avtomobila na tej poti. Avtobusni promet deluje kot podpora in dopolnitev železniškemu prometu ter ga tam, kjer je to potrebno, nadomešča in dopolnjuje. Železniške in avtobusne postaje so med seboj smiselno povezane, prav tako je usklajen urnik med avtobusnim in železniškim prometom. Avtobusna in železniška postajališča so urejena, čakajoče ščitijo pred vremenskimi vplivi, omogočajo možnost sedenja med čakanjem ter ažurno obveščanje o prihodu vlaka oziroma avtobusa.

Na glavnih in bolj obiskanih postajališčih železniškega prometa se uredi možnost prestopanja. Uredi se parkirišča za avtomobile (P + R), prostore za varno shranjevanje koles ter dobro povezanost z avtobusnim prometom.

Razvejanost, predvsem avtobusnega prometa, je dobra, možnost koriščenja hitrih in cenovno ugodnih prevozov z JPP ima vsak prebivalec občine. V mestu in naseljih primestnega značaja je ponovno vzpostavljena redna mestna avtobusna linija, ki smiselno povezuje in dopolnjuje obstoječe regijske ter medkrajevne avtobusne povezave.

Zadovoljstvo prebivalcev je visoko, število ljudi, ki se iz Kamnika odseljuje, se zmanjšuje, saj je Ljubljana (in ostala regijska središča) blizu kot še nikoli.

KAMNIK JE ŽE DANES NA PRAVI POTI

Občani že danes veliko uporabljajo možnost avtobusnega prevoza do Ljubljane in vmesnih občin, saj je zasedenost linij v času prometnih konic dobra. Avtobusni vozni park je udoben (novi avtobusi, klima ...).

Integrirana vozovnica za dijake in študente je že uveljavljena. Za vse uporabnike bo na voljo kmalu. Pokritost mestnega območja občine in glavnih prometnih koridorjev z avtobusnim prometom je relativno dobra.

Izredno ugodna je obstoječa železniška infrastruktura do Ljubljane.

KAJ MORAMO POPRAVITI?

Premalo hitrih linij do Ljubljane (vlak, avtobus). Delovanje in vozni redi avtobusnih in železniških prevozov niso usklajeni med seboj.

Postajališča JPP niso ustrezno urejena (urbana oprema, avtobusne niše ...)

Ni intermodalnih točk (predvsem P + R, kolesarnice). Manjka ažurno (»real time«) obveščanje o prihodih in odhodih avtobusov.

Do nekaterih krajev ni rednih avtobusnih linij (npr. linija v Kamniško Bistrico).

Druge oblike organiziranega prevoza (skupni prevozi, prevozi na klic, taksi ...) niso razvite.

KAJ SI ŽELITE UPORABNIKI JPP V KAMNIKU IN CILJI, KI SMO SI JIH ZATO ZASTAVILI?

Urejena postajališča

Cilji:

Vsako leto urediti najmanj dve postajališči in urbano opremiti najmanj štiri obstoječa postajališča za avtobuse v občini.

Vsako leto urediti in urbano opremiti eno železniško postajališče.

Do leta 2025 glavna postajališča preurediti tako, da bodo dostopna tudi za osebe z oviranostmi.

Do leta 2025 opremiti glavna postajališča s portali, ki obveščajo o prihodih in odhodih avtobusov/vlakov.

Vzpostavljen mestni avtobusni promet

Cilj:

Do leta 2020 ponovno vzpostaviti brezplačno linijo mestnega potniškega prometa – Kamnik bus, s prilagoditvami gibalno oviranim..

Hiter in udoben javni potniški promet

Cilj:

Do leta 2020 zagotoviti dodatni dve liniji hitrega vlaka Kamnik–Ljubljana v največjih konicah.

Do leta 2020 zagotoviti dve liniji hitrega avtobusa v času največjih konic.

Do leta 2030 zagotoviti nove kompozicije vlakov, ki omogočajo bolj udoben prevoz (klima, internet ...).

Do leta 2025 izdelati spletno aplikacijo, ki združuje informacije za vse oblike JPP na enem mestu.

Spodbujanje intermodalnosti

Cilj:

Do leta 2025 urediti predvideno postajališče P + R na končni železniški postaji.

Do leta 2020 evidentirati možnosti za vzpostavitev manjših parkirišč na prestopnih točkah za vlak in avtobus.

Do leta 2025 urediti 5 dodatnih manjših parkirišč na prestopnih točkah za vlak in avtobus.

Do leta 2020 zagotoviti kolesarnico na glavni avtobusni in železniški postaji.

Do leta 2030 zagotoviti najmanj 10 novih parkirišč za kolesa/leto.

Do leta 2020 uskladiti vozne rede železniškega in avtobusnega prometa.

»1% celotnega BDP v EU stanejo samo prometni zamaški na evropskih cestah.«

KAKO BOMO TO DOSEGLI (KAKO JIH BOMO DOSEGLI)?

V prvih petih letih:

Izboljšala se bodo obstoječa postajališča JPP preko postavitve urbane opreme, izboljšanja varnosti na postajališčih šolskih prevozov in ureditve dostopov za gibalno ovirane. Uredila pa se bodo tudi nekatera nova avtobusna postajališča in prestopne točke (P + R).

Med Slovenskimi železnicami, Kam Busom in sosednjimi občinami se bo okrepilo sodelovanje. Zagotovila se bo informacijska podpora s spletno aplikacijo za natančno časovno napoved prihodov in odhodov.

Z različnimi spodbudami se bo izvajala promocija javnega prevoza.

Po prvih petih letih:

Zagotovil se bo prevoz z manjšimi prevoznimi sredstvi, ki vozijo bolj pogosto in direktne/hitre linije vlaka ter avtobusa. Vozni redi avtobusov in vlakov se bodo uskladili med seboj in glede na dejanske potrebe. Ponovno se bodo pridobila finančna sredstva iz različnih razpoložljivih virov.

PRIORITETNA PODROČJA: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Strateški cilji	Svežnji ukrepov	Akcijski načrt		
		Rok izvedbe	Strošek	Nosilec ukrepa
Urejena postajališča	Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč (npr. urbana oprema, varnost, dostopnost za gibalno ovirane ...)	2017	20.000/leto	Občina Kamnik, krajevne skupnosti, Svet za preventivo in vzgojo
	Nova avtobusna postajališča	kratkoročno	15.000/leto	Občina Kamnik, krajevne skupnosti, Svet za preventivo in vzgojo
	Vzpostavitev in ureditev prestopnih točk (P+R)	srednjeročno	200.000	Občina Kamnik
	Zagotoviti varna postajališča za šolske prevoze	kratkoročno	5.000/leto	Občina Kamnik, krajevne skupnosti, Svet za preventivo in vzgojo
Vzpostavljen mestni avtobusni promet	Zagotavljanje manjših prevoznih sredstev (npr. kombi), ki vozijo bolj pogosto – navezava na BUS linije	srednjeročno	100.000/leto	Občina Kamnik, avtobusni prevoznik
	Ponovno pridobiti sredstva (namenska, EU, financiranje linije s poslovnimi subjekti ...)	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik
Hiter in udoben javni potniški promet	Zagotoviti hitre/direktne linije vlaka in avtobusa	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, KAM-BUS, Slovenske železnice
	Uskladitev vozni redov (hitrih linij) z dejanskimi potrebami	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, KAM-BUS, Slovenske železnice
	Okrepiti sodelovanje s Slovenskimi železnicami in KAM-BUSom (tudi v sodelovanju s sosednjimi občinami)	kratkoročno	/	Občina Kamnik, KAM-BUS, Slovenske železnice, sosednje občine
	Povečati udobje na JPP (internet, klima ...)	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, KAM-BUS, Slovenske železnice
	Zagotavljanje informacijske podpore (spletne aplikacije za »real time« napoved prihodov in odhodov, prikazovalniki prihodov/odhodov)	kratkoročno	20.000/leto	Občina Kamnik, KAM-BUS, Slovenske železnice
	Promocija JPP - za prevoz na delo, v šolo, po vsakodnevnih opravkih, - povračilo prevoza na delo v obliki vozovnic JPP, - spodbude za zaposlene, ki uporabljajo JPP, - zagotavljanje informacij o JPP, spletne aplikacije, promocijske akcije JPP	kontinuirano	skladno z možnostmi nosilca	podjetja KAM-BUS Slovenske železnice
	Povezava avtobusnega in železniškega prometa	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, KAM-BUS, Slovenske železnice
Spodbujanje intermodalnosti	Urediti manjše prestopne točke ob železnici, tudi za sopotništvo	kratkoročno	10.000/leto	Občina Kamnik, Slovenske železnice
	Dogovor z izvajalci JPP o prevozu koles	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, KAM-BUS, Slovenske železnice

KOMU JE ŽE USPELO?

Slovenija, Zavod Sopotniki

Zavod Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost, je nastal z namenom pomagati starostnikom pri vključevanju v aktivno družbeno življenje. Z medgeneracijskim sodelovanjem želi preprečiti ali prekiniti izoliranost in osamljenost starejših prebivalcev iz predvsem manjših, oddaljenih krajev, ki zaradi oddaljenosti, odsotnosti avta ali slabih prometnih povezav skoraj ne zapuščajo doma.

Prostovoljni vozniki z brezplačnimi prevozi starostnikom omogočajo, da se udeležujejo kulturnih dogodkov, obiskujejo svoje prijatelje, gredo k zdravniku, v trgovino ipd. Tako lahko ne le samostojno in brez skrbi opravijo nujna opravila, temveč tudi spletajo nova poznanstva in prijateljstva ter ohranjajo družabne stike s širšo okolico, ki jim je sicer brez avta predaleč in s tem nedosegljiva.





»70% vsega blaga bi v mestih lahko prepeljali s tovornimi kolesi, namesto s tovornjaki in kombiji.«

9 MOTORNI PROMET

Za naše jeklene konjičke zmanjkuje 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 prometa ima močan vpliv na obseg prometnih površin. Površine, ki so namenjene predvsem avtomobilom in motornim kolesom, so ceste in parkirišča ter obsegajo velik del površin večjih naselij. Naraščanje prometa v mestih in ostalih naseljih posredno povzroča krčenje javnih površin oz. spremembo njihove namembnosti. Območja, ki so bila namenjena družabnosti, so marsikje postala parkirišča. Javno življenje se je moralo z ulic ponekod že umakniti pred prometom v zaprte prostore npr. v nakupovalna središča.

KAKŠEN BO MOTORNI PROMET LETA 2030?

Uporaba osebnega avtomobila ne predstavlja več prve izbire, saj je na voljo množica alternativnih možnosti za premikanje v prostoru. Urejene so površine za pešce in kolesarje, vzpostavljen je sodoben, hiter in udoben javni potniški promet. Ker so možnosti raznolike ter cenovno ugodne, se je trend naraščanja prometnih obremenitev ter lastništva vozil v zadnjih letih obrnil in številke sedaj prvič v zgodovini upadajo. Posledično so ceste in križišča manj obremenjena, pretočnost vozil ter predvsem ljudi je veliko večja. Zaradi zmanjšanih potreb po pretočnosti in večji kapaciteti prometne infrastrukture, je na voljo več možnosti za umirjanje prometa ter raznovrstne rešitve urejanja kritičnih in nevarnih točk v prometnem omrežju. Na nekaterih cestah se motorni promet umika pešcu in kolesarju ali JPP. Posledično se nesreče, predvsem tiste, ki se končajo s hujšimi poškodbami ali smrtjo, ne dogajajo več, pa tudi na splošno je prometnih nesreč zelo malo.

Motorni promet v centru Kamnika je omejen, nekatere ulice in trgi so za avtomobile popolnoma zaprti ter namenjeni kakovostnemu preživljanju prostega časa. Občina je z nekaterimi ukrepi spodbudila in oživila staro mestno jedro, ki je postalo mesto, kjer se zbirajo mladi in stari. Parkiranje je v središču mesta časovno omejeno, plačljivo, možnost daljšega parkiranja je omogočena na obrobju mestnega središča, kar spodbuja pešačenje in kolesarjenje ter manjšo uporabo osebnih vozil v mestnem središču.

Promet v stanovanjskih naseljih in soseskah je

umirjen, število vozil je zaradi spodbujanja trajnostne mobilnosti vsako leto manjše, parkirana vozila pa ne zasedajo površin, namenjenih ljudem in preživljanju prostega časa na prostem.

Manjša uporaba osebnih vozil, bolj tekoč promet in več pešačenja ter kolesarjenja v mestu botruje izboljšanju kakovosti zraka, dni, ko je presežena vrednost delcev PM10 in PM5 ter NOx ni več. Dihalnih obolenj je posledično vedno manj, posebej pri najmlajših, pa tudi sicer se zdravstvena slika prebivalcev vsako leto izboljša tudi zaradi večje uporabe kolesa in pešačenja.

KAMNIK JE NA PRAVI POTI

Vrednote občanov že danes temeljijo na načelih trajnostne mobilnosti, saj se jim zdijo najpomembnejše varnost in dostop prilagojen vsem uporabnikom, skrb za čisto okolje ter udobnost in hitrost potovanja.

V uporabi je sorazmerno velik delež javnega potniškega prometa in delež uporabe kolesa in hoje na razdaljah do 10 km.

V centru Kamnika je vzpostavljen prometni režim, Ljubljanska cesta pa je že urejena z elementi za umirjanje prometa. Prometne obremenitve cest so relativno nizke.

KAJ MORAMO POPRAVITI IN OVIRE NA POTI DO ZMAGE?

Promet v Kamniku ni umirjen, skozi mesto poteka tranzitni promet.

Voziščna konstrukcija je v slabem stanju, »črnih točk« je veliko.

Pojavlja se nezadovoljstvo z urejenostjo mirujočega prometa (premajhno število, zasedenost, lokacija, predrago plačljivo parkiranje).

Kultura voznikov je na nizki ravni, prometni predpisi se ne upoštevajo.

Dostop do Kamniške Bistrice in Velike planine ni urejen.

»25 % vseh izpustov CO₂ v urbanem okolju izvira iz prevoza blaga.«

KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI KAMNIKA IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO ZASTAVILI?

Spremembo potovalnih navad

Cilji:

Do leta 2025 zmanjšati prometne obremenitve na obvoznici za 10 %.

Do leta 2025 zmanjšati prometne obremenitve na Ljubljanski cesti za 10 %.

Povečanje prometne varnosti

Cilji:

Vsako leto odpraviti eno nevarno točko.

Vsako leto vzpostaviti tri ukrepe umirjanja prometa na kritičnih mestih.

Do leta 2020 vzpostaviti reden nadzor nad spoštovanjem hitrostnih omejitev in drugih prekrškov.

Vsako leto izvesti najmanj po eno akcijo s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije (za različne ciljne skupine) ter sodelovanje v ETM, kjer so vključene različne ciljne skupine.

Umirjen promet v središču Kamnika in stanovanjskih soseskah

Cilji:

Do leta 2025 vzpostaviti prvo cono umirjenega prometa.

Vsako leto vzpostaviti tri ukrepe umirjanja prometa na kritičnih mestih.

Do leta 2025 na primernih lokacijah vzpostaviti režim enosmernih ulic.

Vzpostavljen parkirni režim v širšem območju mestnega središča

Cilji:

V dveh letih izdelati študijo o izvedljivosti in implementaciji parkirnega režima v širšem območju mestnega središča.

Do leta 2020 vzpostaviti v študiji izbran model parkirnega režima.

KAKO BOMO TO DOSEGLI (KAKO JIH BOMO DOSEGLI)?

V prvih petih letih:

Izdelale se bodo strokovne podlage za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejenih hitrosti ter izvedli administrativni in gradbeni ukrepi za zmanjšanje hitrosti.

Vzpostavil se bo režim enosmernih ulic. Znotraj naselij bo poskrbljeno za umirjanje prometa.

Vršilo se bo nadzor in izvajalo sankcije za prekrške.

Po prvih petih letih:

Sprejeta bo parkirna politika mesta.

Za tovorna vozila se bo preverila možnost parkirišč izven središča in vzpostavila časovna omejitev za dostavo v mestnem središču.

Vzpostavile se bodo parkirne cone, razširila območja za časovno omejeno ter plačljivo parkiranje in uredila parkirišča ob prestopnih točkah.



PRIORITETNA PODROČJA: MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

Strateški cilji	Svežnji ukrepov	Akcijsko načrt		
		Rok izvedbe	Strošek	Nosilec ukrepa
Sprememba potovalnih navad	Nova in urejena kolesarska in peš infrastruktura	kontinuirano	/ (upoštevano pri pešačenju in kolesarjenju)	Občina Kamnik
	Subvencioniranje vozovnic za JPP	dolgoročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, MzI, KAM-BUS
	Zagotavljanje pogojev za intermodalnost	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik
	Sprejeta parkirna politika mesta	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik
	Spodbujanje sopotništva	kontinuirano	/	Občina Kamnik
	Izdelava strokovnih podlag za prometno in pravno ureditev dostopa do Velike planine	2018	10.000	Občina Kamnik
	Mobilnostni načrt organizacij z več zaposlenimi	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, zasebne in javne ustanove, ki zaposlujejo večje število ljudi
Umirjen promet v središču Kamnika in stanovanjskih soseskah	Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij umirjenega prometa in omejene hitrosti	kratkoročno	15.000	Občina Kamnik
	Nadzor in sankcioniranje prekrškov	kontinuirano	/	Občina Kamnik, policija, redarstvo
	Administrativni ukrepi za zmanjšanje hitrosti (omejitve, vertikalna in horizontalna prometna signalizacija)	kratkoročno	5.000	Občina Kamnik, policija, redarstvo
	Gradbeni ukrepi za zmanjšanje hitrosti (grbine, šikane, tlakovanje ...)	kontinuirano	/ (upoštevano pri pešačenju)	Občina Kamnik, policija, redarstvo
	Vzpostavitev režima enosmernih ulic	kratkoročno	5.000/leto	Občina Kamnik

Večja varnost v prometu	Obveščanje in promocijske akcije o samozaščitnem ravnanju udeležencev v prometu (luči, odsevnik, čelada, varnostni pas ...)	kontinuirano	/ (upoštevano pri podpornih ciljeh)	Občina Kamnik, Svet za preventivo in vzgojo, policija, redarstvo
	Odštevalniki na semaforjih	kratkoročno	10.000	Občina Kamnik, DRSI
	Nadzor in sankcioniranje prekrškov (hitrost, alkohol ...)	kontinuirano	/	Občina Kamnik, policija, redarstvo
	Umirjanje prometa	kontinuirano	/ (upoštevano pri pešačenju in kolesarjenju)	Občina Kamnik, policija, redarstvo
	Preveritev prometnih tokov in navezave območja Smodnišnice na prometno omrežje	kratkoročno	40.000	Občina Kamnik
	Boljša infrastruktura za pešce in kolesarje	kontinuirano	/ (upoštevano pri pešačenju in kolesarjenju)	Občina Kamnik
Vzpostavljen parkirni režim v širšem območju mestnega središča	Vzpostaviti časovno omejitev za dostavo v mestnem središču	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik, lokali v centru
	Možnost parkirišč izven središča za tovorna vozila	srednjeročno	20.000	Občina Kamnik, logistična podjetja, DRSI, MzI
	Izdelava strokovnih podlag in vključevanje ter informiranje javnosti pri vzpostavljanju parkirnega režima	kratkoročno	30.000	Občina Kamnik
	Razširitev območja za časovno omejeno in plačljivo parkiranje	srednjeročno	10.000/leto	Občina Kamnik
	Vzpostavitev parkirnih con (za plačljiva PM, parkirne normative)	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik
	Strožji nadzor in upoštevanje parkirnega režima	kontinuirano	/	Občina Kamnik, redarstvo
	Urejanje parkirišč ob prestopnih točkah	srednjeročno	/ (že upoštevano)	Občina Kamnik

ZAHTEVNOST UKREPOV

■ zahteven ■ srednje zahteven ■ enostaven

TRAJANJE UKREPOV

■ kratkoročno ■ srednjeročno ■ dolgoročno ■ kontinuirano



KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt Drive Green, aplikacija 1,2,3, Slovenija

V projektu Drive Green so CVS Mobile, ZRC SAZU in Fakulteta za elektrotehniko najprej pripravili aplikacijo, ki ugotavlja, kako ljudje vozijo avtomobil, saj lahko z mirno vožnjo prihranijo desetino emisij in goriva, obenem pa povečajo varnost v prometu. Nato pa so pomislili, da bi lahko vozniki emisije zmanjšali tudi za 100 odstotkov, če se preprosto ne bi usedli v avtomobil.

Ljudje sedimo več kot 9 ur dnevno, po nakupih ali na sestanek pa se najpogosteje odpravimo z avtomobilom, namesto da bi šli peš ali s kolesom ter se med potjo razgibali, prihranili gorivo in zmanjšali škodljive izpuste. Nova aplikacija za pametne telefone '1,2,3 Ljubljana' je namenjena spodbujanju zdravega načina življenja in zmanjševanju vpliva prometa na okolje. Aplikacija uporabniku pokaže, koliko je v zadnjem dnevu, tednu, mesecu in letu hodil, tek, kolesaril, uporabljal javni prevoz ter se vozil z avtomobilom. Aplikacija osebne dosežke določi izključno s podatki, ki jih pridobi s senzorji telefona. Uporabnik zato ne potrebuje nobene športne zapestnice, pametne ure ali druge naprave za merjenje razdalje in trajanja gibanja, temveč le pametni telefon.



10 PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Odgovorni smo vsi!

Število prometnih udeležencev se z vsakim letom povečuje in z njim tudi število nesreč. Po uradni statistiki so pri nas za večino prometnih nesreč krivi vozniki in drugi udeleženci v prometu s svojim nepravilnim ravnanjem. Korak k izboljšanju stanja je prav gotovo proces vzgoje odgovornosti v prometu, ki bi se moral začeti že pri otrocih.

KAKO SI PREDSTAVLJAMO LETO 2030?

Občina Kamnik vse problematike, vezane na mobilnost, vključuje v proces CPS in tako postopno gradi boljše bivalno okolje svojim občanom. Sredstev ne zagotavlja le iz lastnega proračuna, temveč tudi preko državnih in EU razpisov. Nekatere ukrepe izvajajo tudi privatni investitorji, ki so v procesu prepoznali poslovno priložnost.

Na podlagi spremljanja stanja lahko ukrepe, predvidene s CPS, izboljšuje. Pomembno vlogo pri tem imajo ljudje, ki so v načrtovanje investicij vedno celovito vključeni. Investicije, ki jih občina načrtuje v postopku CPS, so bolj učinkovite in med ljudmi dobro sprejete. Ljudje so glede trajnostne mobilnosti ozaveščeni. Razmerje med posameznimi vrstami prevozov se spreminja v prid trajnostnim oblikam. Udeleženci v prometu so strpni in prijazni, število prometnih nesreč se je prepolovilo.

Spremembe potovalnih in drugih navad se kažejo tudi v boljšem zdravju ljudi in čistejšem okolju. Število ljudi, ki se iz občine odseljuje, se zmanjšuje, saj ima občina odlične prometne povezave na sosednje zaposlitvene centre, predvsem pa je dosegla tudi rast lastnih zaposlitvenih kapacitet, predvsem v turizmu.

KAMNIK JE NA PRAVI POTI

Občina povečuje delež proračunskih sredstev za področje trajnostne mobilnosti in zaposluje ljudi z ustreznimi znanji, potrebnimi za izvajanje CPS. Zainteresiranost vzgojnih ustanov, turističnih organizacij ter nekaterih drugih za sodelovanje na tem področju je zelo visoka.

Občina vsako leto sodeluje v Evropskem tednu mobilnosti.

Nekatere predlagane ukrepe je občina v preteklosti že izvajala (mestni avtobus).

OVIRE NA POTI DO ZMAGE

Delež sredstev, ki je namenjen ukrepom trajnostne mobilnosti, je majhen, poleg tega občina ni aktivna pri pridobivanju EU sredstev.

V programe vzgoje in izobraževanja niso vključeni odrasli in starejši občani.

Občina nima vzpostavljenega sistema spremljanja stanja s področja trajnostne mobilnosti na občinskem nivoju.

KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI KAMNIKA IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

Dvig kulture obnašanja v prometu, promocijo trajnostne mobilnosti in ozaveščanje ljudi o pomenu trajnostne mobilnosti.

Systematično spremljati področja mobilnosti.

Povečati konkurenčnost občine s povečanjem možnosti pri prijavih na razpise.

Izvajati CPS in jo vzpostaviti v sistemske, finančne in upravne pogoje pri urejanju mobilnosti.

Uravnoteženo načrtovati investicije s spremembo načrtovalskih prioritete.

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

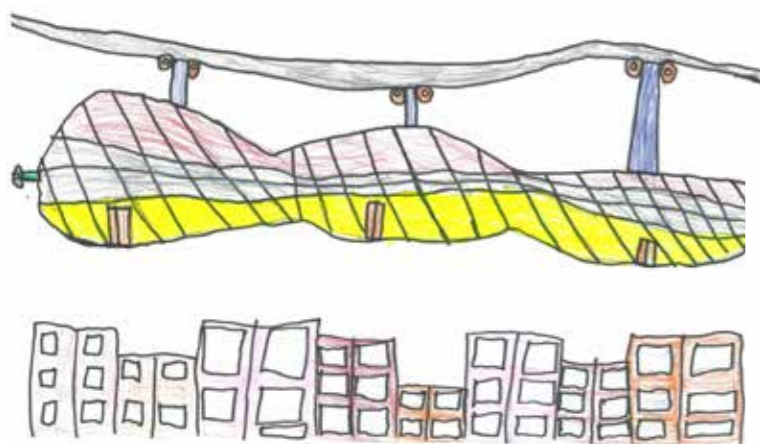
Občina bo sprejeto Celostno prometno strategijo redno revidirala in prenavljala ter zagotovila kader, ki bo pokrival izvajanje strategije in z njo povezanih projektov. V proračunu bo redno zagotavljala sredstva za izvajanje ukrepov. Najmanj vsakih pet let se bo prijavila na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti.

Vsako leto bo občina izvedla najmanj eno akcijo s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije za različne ciljne skupine.

Vzpostavilo se bo regijsko delovanje s področja trajnostne mobilnosti.

PRIORITETNA PODROČJA:
PODPORNE AKTIVNOSTI

Strateški cilji	Svežnji ukrepov	Akcijski načrt		
		Rok izvedbe	Strošek	Nosilec ukrepa
Povečati konkurenčnost občine Povečati možnosti občine pri prijavih na razpise	Na podlagi CPS se Občina Kamnik vsaj na 3 leta prijavlja na evropske ali državne razpise s področja trajnostne mobilnosti.	kontinuirano vsaj na 3 leta	/	Občina Kamnik
	Izvajanje CPS	kontinuirano	20.000	Občina Kamnik
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev pri urejanju mobilnosti	Sprejeti CPS, revizije vsaki dve leti, prenove vsakih pet let	kontinuirano	/	Občina Kamnik
	Redno zagotavljanje sredstev v proračunu za izvajanje ukrepov	kontinuirano	/	Občina Kamnik
	Zagotoviti izvajanje CPS	kratkoročno	/	Občina Kamnik
	Vzpostavitev regijskega delovanja na področju trajnostne mobilnosti	dolgoročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik RRA LUR
Uravnoteženo načrtovanje investicij	Doseči uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine in razmerje 90:10 med investicijami v infrastrukturne ter mehke ukrepe	kontinuirano	/	Občina Kamnik
Spremljanje stanja Sistematično spremljanje področja mobilnosti	Vzpostavi se sistem spremljanja navad in števila udeležencev v prometu, tako oblika prikaza in obdelave podatkov kot njihov zajem (digitalno štetje, s pomočjo anket ali štetjem).	2018	15.000	Občina Kamnik
	Zajem in vzdrževanje baze podatkov	2018 na 2 leti	5.000	Občina Kamnik
	Javno objavljane podatkov	kontinuirano	/	Občina Kamnik
	Sprememba načrtovalskih prioritete ter njena uveljavitev	kontinuirano	/	Občina Kamnik



Vzgoja in izobraževanje Dvig kulture obnašanja v prometu	Izvajanje izobraževanj ter stalno obveščanje preko medijev o prednostih trajnostne mobilnosti ter o ustreznem obnašanju v prometu na vseh ravneh	kontinuirano eno predavanje letno, dve objavi v časopisu letno	1000/leto	Občina Kamnik, Svet za preventivo in vzgojo
	Z akcijami preko mlajših (šolarji) vplivati na obnašanje staršev kot udeležencev v prometu	kontinuirano	500/leto	osnovne šole, vrtci, Svet za preventivo in vzgojo
	Poostri nadzor s strani policije in redarstva okrog VIZ ustanov – preko celega leta	kontinuirano	/	policija
	Okrepiti sodelovanje vseh skupin udeležencev v prometu v sklopu akcije 'Evropski teden mobilnosti'	kontinuirano vsako leto	3.000/leto	Svet za preventivo in vzgojo, Občina Kamnik, šole, vrtci, društva...
	Sofinanciranje tečajev varne vožnje za starejše voznike motornih vozil	kontinuirano	3.000/leto	Občina Kamnik, Svet za preventivo in vzgojo
	Spodbujanje uporabe čelade pri kolesarjenju, tudi pri starejših	kontinuirano	300/leto	Društvo upokojencev, policija, Svet za preventivo in vzgojo, šola
	Ozaveščanje kolesarjev o varnosti v cestnem prometu za vse starostne skupine	kontinuirano	300/leto	Svet za preventivo in vzgojo
	Spodbujanje nošenja odsevnikov za vse udeležence v prometu	kontinuirano	300/leto	šole, policija, Svet za preventivo in vzgojo, Društvo upokojencev
	Pešbus in BIClvlak, Prometna kača ...	kontinuirano	500/leto	osnovne šole, Svet za preventivo in vzgojo, krajevne skupnosti
	Nagrajevanje vzornih voznikov	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	policija
Promocija trajnostne mobilnosti Ozaveščanje ljudi o prednostih trajnostne mobilnosti	Različne promocijske akcije preko lokalnih medijev (Kamničanka, internet ...) in ostalih načinov obveščanja	kontinuirano	/	Občina Kamnik, časopis Kamničanka, turistično društvo
	Promocija JPP	kontinuirano	skladno z možnostmi nosilca	KAM-BUS, Slovenske železnice
	Promocija kolesarskih poti (turistični produkti, vsakodnevna raba)	kontinuirano	500/leto	turistično društvo, kolesarsko društvo
	Promocija električnih koles preko različnih sredstev obveščanja (plakati, zloženke, splet ...)	kontinuirano	500/leto	turistično društvo, Društvo upokojencev
	Promocija in vzpodbujanje trajnostne uporabe osebnega motornega prometa	kontinuirano	v okviru ETM	Svet za preventivo in vzgojo
Vključevanje javnosti Zagotavljanje transparentnosti odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti	Za vse pomembne odločitve v prostoru v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki	srednjeročno	Strošek se oceni ob prvi dopolnitvi dokumenta	Občina Kamnik krajevne skupnosti

ZAHTEVNOST UKREPOV
■ zahteven ■ srednje zahteven ■ enostaven

TRAJANJE UKREPOV
■ kratkoročno ■ srednjeročno ■ dolgoročno ■ kontinuirano

KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt »Cesta ni komedija«, Slovenija, Evropa

AMZS je v letu 2016 začel s projektom Cesta ni komedija, namenjen mladim, ki sodijo med najbolj ogroženo in ranljivo skupino v prometu. Srednješolce so s pomočjo delavnic in stand-up komedije na petih poklicnih srednjih šolah v Ljubljani, Mariboru, Celju, Novi Gorici in Kočevju spodbujali k razmišljanju o prometni varnosti in njihovi udeležbi v prometu.

Cilj projekta Cesta ni komedija je na inovativen in duhovit način spodbuditi mlade k razmišljanju o prometni varnosti in njihovi udeležbi v prometu. Cesta ni komedija je namreč del evropskega projekta European Road Safety Tunes, ki ga financira Evropska. Projekt se izvaja v Sloveniji, Avstriji, Belgiji, Španiji, na Češkem, Madžarskem, Nizozemskem in na Poljskem. Partnerji projekta so v prvem letu izmenjali pozitivne izkušnje s področja izvajanja delavnic na temo prometne varnosti v srednjih šolah, ob koncu pa bo nastal še priročnik z metodami vključevanja mladih z namenom izboljšanja prometne varnosti.



»Potuj pametneje in pomembno prispevaj k hitrejšemu potovanju, čistejšemu zraku, manj hrupnem vsakdanu, boljšemu počutju, nenazadnje pa tudi k uspešnosti naselja, v katerem bivaš.«

»26.000 žrtev prometnih nesreč. Na evropskih cestah na leto umre približno toliko ljudi, kot je prebivalcev Kopra ali Novega mesta.«

SEZNAM VIROV IN LITERATURE

Agencija za varnost prometa, 2016, www.avp-rs.si

Avto moto zveza Slovenije, 2017. <https://www.amzs.si/o-amzs/medijsko-sredisce/porocila-za-javnost/2016-09-21-amzs-in-pizama-zdruzila-moci-za-izboljsanje-prometne-varnosti-med-mladimi>

Drivegreen, 2017. www.drivegreen.si

Evropski teden mobilnosti, 2017. www.tedenmobilnosti.si

Focus, društvo za sonaravni razvoj, 2017. www.focus.si

Izbrana poglavja iz prometne geografije, Univerzitetni učbenik. Pelc, M., UM, Fakulteta za logistiko, Maribor, 2010.

Karta prometnih obremenitev, 2015, Direkcija RS za infrastrukturo. http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/

Katalog dobrih praks skupnostnega upravljanja z živiljenjskimi viri, Umanotera, 2016. www.dovoljavse.si

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

Portal za slovenska mesta, 2017. <http://mesta.si/s-kolesom-na-vlak/>

Safe Routes to School National Partnership, 2017. <http://www.saferoutespartnership.org/healthy-communities/101/facts>

Statistični urad Republike Slovenije, 2016. www.stat.si

Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, UIRS, Ljubljana, 2012.

Zavod sopotniki, brezplačni prevozi za starejše, 2017. <http://www.sopotniki.org/>

