REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Naložbo sofinancira MOP: „Sklad za podnebne spremembe 2017 - 2018"

Celostna prometna strategija

občine Žiri

Naslov:
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽIRI

Izdelovalci:
b22 arhitekturno projektiranje, d.o.o.
Ulica Rada Simonitija 22, Nova Gorica

Tjaša Podgornik
Viljem Fabčič
Miha Podgoršek
Alja Vehovec

Naročnik: mag. Janez Žakelj, župan
skrbnik projekta, Gregor Mlinar

Lektura: AKEO LAB, d.o.o.

Leto izida: 2018

Leto natisa: 2018

Naklada: 200

Cena: brezplačno

Naložbo sofinancira MOP: „Sklad za podnebne spremembe 2017/2018."

Seznam kratic:

CPS – Celostna prometna strategija Občine Žiri
DARS– Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
JPP – Javni potniški promet
KD – Komunalna direkcija
LEK – Lokalni energetski koncept
MOP – Ministrstvo za okolje in prostor
OŽ – Občina Žiri
OPN – Občinski prostorski načrt

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

ŽIRI

00 kazalo

8 **01 vloga celostne prometne strategije**
1.1 Izhodišče
1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije
1.3 Metodologija

12 **02 prednosti celostnega načrtovanja prometa**

13 **03 ključni strateški izzivi**

16 **04 ključne strateške priložnosti**

18 **05 vizija celostne ureditve prometa**
1.4 Vizija
1.5 Strateški cilji

22 **06 pet stebrov uspešne prihodnosti**

24 **07 prvi steber** - Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

26 **08 drugi steber** - Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj

28 **09 tretji steber** - Oblikovanje razmer za izkoriščenje možnosti kolesarjenja

33 **10 četrti steber** - Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

30 **10 peti steber** - Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

01 vloga celostne prometne strategije

Občina Žiri se nahaja v območju jugovzhodne statistične regije Gorenjske. Stoji na stičišču treh slovenskih pokrajin; Gorenjske, Notranjske in Primorske.

Občina leži izven glavnega slovenskega cestnega in železniškega koridorja, zato ima dokaj odročno lego, vendar pa je zanjo značilna relativna bližina večjih središč (Ljubljana, Škofja Loka, Idrija, Kranj, Logatec, Vrhnika...). Današnje Žiri zelo prijazno okolje individualnemu motoriziranemu prometu. Odvisnost od motornega prometa povečuje potrebe po cestni infrastrukturi in ogroža šibkejše udeležence v prometu, ob tem pa se spopada še s slabo infrastrukturo javnega potniškega prometa (JPP), neurejenostjo ter nevarnostjo kolesarskih poti in pešpoti.

Sodobna Občina Žiri pa bo v prihodnosti spodbujala in uvajala različne oblike trajnostne mobilnosti, ki ohranjajo naravo in pospešujejo razvoj mestnega centra. Prizadevala si bo za dostopnost vseh prebivalcev, tako dnevnih migrantov iz okoliških naselij in sosednjih občin, kot tudi drugih obiskovalcev. Kot prometno vozlišče bo osrednja izhodiščna točka, ki bo učinkovito sodelovala in povezovala sosednje občine.

Ključno povezovalno vlogo med zdajšnjim in prihodnjim stanjem bo na področju razvoja prometa imela Celostna prometna strategija Občine Žiri (CPS), ki jo je Občina Žiri med letoma 2017 in 2018 izdelala skupaj s strokovnjaki in ob pomoči javnosti ter pomeni eno izmed poglavitnih novosti novega načina načrtovanja. Tradicionalno načrtovanje prometa je pri sprejemanju odločitev glede pomembnih projektov v občini še do nedavnega dajalo prednost hitrosti in učinkovitosti, pri čemer sta se izgubljala transparentnost in vključevanje ključnih skupin deležnikov. Osrednji predmet obravnave sta bila poleg tega cestna infrastruktura in osredotočenost na avtomobile.

Sodobni pristop, za katerega smo se odločili in zanj uspešno pridobili nepovratna sredstva, ni le priprava in sprejetje strateškega prometnega dokumenta Občine Žiri, temveč pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja nove prometne infrastrukture šele zadnji korak k reševanju izzivov v prometu. Zdajšnje načrtovalske prakse nadgrajuje s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja, strateškimi cilji in stebri, ki celovito vključujejo področja dolgoročnega ukrepanja, kot so trajnostno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet. S takšnim pristopom bomo skupaj prispevali k bolj vključujočemu in zelenemu načinu razvoja prometa, ki bo v občini Žiri omogočil boljšo 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 slabša, velika poraba proračunskih sredstev pa ne omogoči pomembnejšega izboljšanja stanja. Zdajšnji strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo. Ni pa strategij, ki bi omogočile ukrepe na podlagi celovite presoje in bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, mirujoči promet (parkiranje), javni potniški promet itd.

Javni razpis za sofinanciranje projekta »Celostne prometne strategije« je bil objavljen 24.3.2017 v Uradnem listu RS, št. 14/2017, ki se sofinancira v okviru Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe.

Slika 1: Žiri (vir: http://lesko.si/kako_do_nas/)

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na zdajšnjih metodah načrtovanja, jih upošteva ter nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za današnje 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 Občina Žiri stremi k:

- izboljšanju kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanju emisije toplogrednih plinov in porabe energije,
- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšanju povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- znižanju stroškov za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju prometne varnosti,
- zmanjšanju stroškov javnega potniškega in tovornega prevoza in
- povečanju možnosti za uspešen urbani in gospodarski razvoj.

Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so opredeljeni v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, in sprejem akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej podlagi se bo Občina Žiri lahko potegovala za razpoložljiva sredstva v okviru nadaljnjih razpisov evropske kohezijske politike.

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, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 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 Občine Žiri.

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 obveščanja s promocijskimi gradivi, vabili, preko spleta, družbenega omrežja in tiska. Aktivno sodelovanje javnosti na delavnicah in v javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih) je med oblikovanjem strategije doprineslo k celovitejšemu vpogledu v prometno problematiko Občine Žiri in je še dodatno podprlo strokovne ugotovitve, ki slonijo na uvodnem pregledu obstoječih strategij in politik, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbira teh je pomenila kritični del priprave celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti doseganja zastavljenih strateških ciljev.

Slika 2: Smernice za pripravo CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so v elektronski obliki dostopna na spletni strani Občine Žiri, v klasični obliki pa na sedežu Občine Žiri.

Območje obdelave

Celostna prometna strategija Občine Žiri se osredotoča na prometni sistem celotne občine. Skoncentriranost večine prometnih tokov, ki potekajo skozi dolinski del občine in prinašajo večjo potrebo po ukrepanju, je razlog za poudarjeno obravnavo samega mesta Žiri. Žiri so namreč gosteje naseljene glede na površino, kar ima za posledico tudi povečanje trgovsko-storitvenih dejavnosti, ki predstavljajo pomemben izvor in cilj potovanj. Žiri so tudi gospodarsko središče z razvito industrijo in ostalimi upravnimi, izobraževalnimi, zdravstvenimi ter drugimi dejavnostmi. Seveda pa je območje obdelave strategije razširjeno tudi na prometne tokove in njihovo problematiko ostalih naselij v občini. Kljub prioritetni obravnavi strateških ciljev trajnostne mobilnosti občine, katerim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Žirov, pa strategija upošteva tudi regionalne prometne tokove in prometne povezave s sosednjimi občinami.

Čas obdelave

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala približno leto dni, s pričetkom izvajanja aktivnosti septemba 2017. Zaključek Celostne prometne strategije Občine Žiri z obravnavo in sprejetjem na seji občinskega sveta, v dvofaznem postopku, je predviden v mesecu juniju 2018. Ta dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene v posameznih fazah: faze postavitve temeljev, analize obstoječega stanja in oblikovanja scenarijev, opredelitve vizije in prednostnih nalog razvoja prometa, izbire ukrepov, načrtovanja izvajanja strategije, vzpostavitve nadzora oziroma spremljanja na podlagi dogovorjenih kazalnikov ter zakonitega sprejetja strategije na seji občinskega sveta Občine Žiri.

V analizi stanja so bili upoštevani podatki izvedenih prometnih študij, štetja prometa in prometnih tokov v letu 2017.

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši akcijski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije od leta sprejetja, tj. od leta 2018 do leta 2023.

02 prednosti celostnega načrtovanja

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

Odločitev Občine Žiri za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo prednosti takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo v občini doseči:

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

Slika 3: Obratna prometna piramida

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi konkretneje omogočili:

- izboljšanje kakovosti življenjskega okolja (boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov ipd.),
- varstvo okolja in zdravja ljudi (pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic),
- kakovostnejša mobilnost (večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev).

Občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- usmeritev nadaljnjega prometnega in urbanističnega načrtovanja,
- 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 prijavah na razpise za evropska finančna sredstva.

03 ključni strateški izzivi

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se navkljub napredku v zadnjih letih Žiri spoprijemajo s številnimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.

Socio-demografska podoba je negativna

V obdobju 1999 do 2017 se število prebivalcev občine Žiri ni spremenilo.

V obdobju med 2008 in 2017 je izražen upad števila prebivalcev v merilu celotne občine (2,4%).

Kljub pozitivnemu naravnemu prirastu je skupni prirast zaradi izselitev negativen. Delež prebivalcev v delovno aktivni dobi narašča kljub zmanjšanju števila prebivalcev. Hkrati pa se prebivalstvo stara. Skrb vzbujajoča je negativna selitvena bilanca, še posebej visoko izobraženih prebivalcev, ki je večinoma posledica gospodarskih razmer zlasti med mladimi.

Spremembe v demografski sestavi prebivalstva, kjer se zaradi različnih dejavnikov (rodnost, smrtnost, migracije) povečuje delež starejših prebivalcev nad 60 oziroma 65 let v celotni strukturi prebivalstva, vplivajo na vsa področja gospodarskega in družbeno-socialnega življenja.

Kakovost življenja lahko zelo izboljšamo

Življenjski slog je pogosto povezan z izobrazbo in dohodki. Ljudje z višjo izobrazbo in višjimi dohodki imajo v povprečju bolj zdrave življenjske navade in posledično boljše zdravje in obratno, ljudje z nižjo izobrazbo in nižjimi dohodki živijo bolj nezdravo in pogosteje zbolevajo. V Občini Žiri se sicer povečuje delež izobraženih prebivalcev, čeprav je trenutna stopnja nižje izobraženih prebivalcev (56 %) še vedno nad slovenskim povprečjem (53%).

Potovalne navade, pretirano vezane na osebne avtomobile, so eden izmed elementov čedalje bolj sedečega življenjskega sloga, ki pripomore k večjemu tveganju za pojav raznih bolezni. V občini je 14,1% otrok čezmerno prehranjenih (slovensko povprečje 23,9%), kar jo uvršča na odlično drugo mesto v državi. Stanje se je glede na leto 2016 izboljšalo (16,0%). Tudi pri dolžini bolniške odsotnosti delovno aktivnih prebivalcev je stanje podobno (9,6 dni) v razmerju do države (14,5 dni), Tudi tu je trend pozitiven. Podobno je pri srčnih in možganskih kapih ter drugih boleznih. Uporaba bolj trajnostnih oblik mobilnosti ima veliko vlogo pri izboljšanju javnega zdravja tako s povečano telesno aktivnostjo kot zmanjšanjem zunanjih negativnih vplivov prometa.

Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti

V zadnjem desetletju se je precej povečal indeks delovnih migracij (z 98 leta 2000 na 102 leta 2016). Najpomembnejši razlog je bila gospodarska kriza leta 2008, ki je povečevala brezposelnosti in posledično migracije v druge občine, še več pa v tujino. Trend naraščajočih potovalnih razdalj in stopnje motorizacije, ki se je v tem obdobju povečala s 434 leta 2001 na 547 vozil na 1.000 prebivalcev leta 2016. Stopnja motorizacije je nod slovenskim povprečjem (523 vozil na 1000 prebivalcev), vendar trend naraščanja dokazuje, da med prebivalci prevladuje izrazita vozniška kultura. Dejstvo potrjujejo tudi rezultati ankete o potovalnih navadah, iz katerih je razvidno, da se večina dnevnih potovanj opravi z avtomobilom (81 % potovanj na delo ali v šolo ter 71 % potovanj po opravkih), v katerem se uporabniki prevažajo praviloma sami. To pa ni v skladu s politiko trajnostnega razvoja.

Velik razlog za izbiro avtomobila je tudi velika nekonkurenčnost javnega potniškega prometa. Zato ni nenavadno, da ga več kot 50 % vprašanih niti ne uporablja ali pa ga uporabljajo le nekajkrat letno. Predvsem prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ prevozu z avtomobilom. Avtobusna postajališča so ponekod slabo opremljena, frekventnost pa ni sprejemljiva najbolj ugodna. V manjših krajih avtobus uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci, preostali ga ne vidijo kot primerno alternativo. Za vožnjo s kolesom so zelo slabi varnostni pogoji, saj kolesarsko omrežje ni sklenjeno ter ponekod celo nevarno.

Prometno načrtovanje ni celostno

Prometno načrtovanje v občini je prepogosto podrejeno osebnim avtomobilom, navkljub trajnostnim vodilom v ključnih strateških dokumentih. Načrtovanje prometa je pomanjkljivo integrirano tako z drugimi sektorji na občinski ravni kot s preostalimi subjekti na področju proučevanja prostora. To še posebej velja za prostorsko politiko, v kateri niso izkoriščene možnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Izkoriščene niso niti možnosti upravljanja mobilnosti, rezerve pa imamo tudi pri spremljanju in vrednotenju potovalnih navad in učinkov ukrepov. Še vedno se premalo zavedamo pomena prometa za izboljšanje javnega zdravja in kakovosti življenja ter posledičnih vplivov na razvoj občine.

Zaradi povečanja motorizacije se v občini kažejo težave predvsem s pomanjkanjem števila parkirnih mest na območju večstanovanjskih stavb. Težavo predstavljajo tudi parkirna mesta v individualnih garažah, ki so premajhnih dimenzij in manj uporabne za novejše avtomobile. V skladu s trajnostnim načrtovanjem bi lahko zmanjšali normativ za število parkirnih mest, hkrati pa bolj racionalno izkoristili obstoječe površine.

Slika 4: Neustrezno osrednje avtobusno postajališče

04 ključne strateške priložnosti

Občina Žiri je že pred leti 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 temeljito izboljšanje prometnega sistema in s tem večjo kakovost bivanja v občini.

Izkoriščanje zgoščene poseljenosti

Žiri sodijo med povprečno naseljene občine, saj na kvadratnem kilometru površine živi povprečno 98 prebivalcev (gostota naseljenosti v celotni državi je 102 preb/km2). Nadpovprečna naseljenost glede na površino je le na območju mesta Žiri (450 preb/km2). Večja poseljenost ima za posledico tudi povečanje trgovsko-storitvene dejavnosti. V gospodarstvu prevladuje predelovalna industrija.

Razdalje in konfiguracija terena omejujejo peš dostopnost omogočajo, je pa zato več možnosti, da bi večino kratkih poti lahko opravili s kolesom. Priložnost je predvsem v izboljšanju varnosti in udobnosti pešpoti in kolesarskih povezav, ki bi omogočala hitro premagovanje razdalj. Za to bi bilo smiselno nadgraditi uspehe zadnjih let na področju izboljšanja infrastrukture, umirjanja prometa, parkirne politike in prenove javnih prostorov in trgov. Velike možnosti prepoznavamo tudi v hoji in kolesarjenju kot turistični in rekreacijski ponudbi ter načrtovanih daljinskih kolesarskih povezavah.

Razlike v gostoti poselitve se v zadnjem času še povečujejo, saj gorati in odročni predeli, zaradi zamiranja kmetijstva in preseljevanja v nižje ležeče kraje, doživljajo depopulacijo. Priložnost je v uvedbi storitve prevoza »na klic«, ki bo namenjena predvsem prebivalcem, ki stanujejo v bolj odročnih krajih.

Optimizacija javnega potniškega prometa

Na osnovi analize stanja in opravljenih anket javni potniški promet (JPP) v občini nima izkoriščenega vsega potenciala, saj je frekvenca avtobusov premajhna, postajališča izven urbanega dela občine pa so pogosto slabo opremljena. Dejstvo, da JPP ni dovolj dobro zasnovan, je tudi upad števila prepeljanih potnikov v zadnjih letih.

Možnosti za izboljšanje stanja so predvsem v optimizaciji prog in voznih redov, nadgradnji informacijskega sistema in sistema za izdajanje vozovnic, razširitvi storitve in voznega parka ter izboljšanju poslovnega modela. Velika priložnost je tudi v boljši integraciji oblik javnega potniškega prometa in preostalih prevoznih načinov z njimi.

Gradnja prečnih povezav

Občina, kot celota, je slabo povezana zaradi prometno-geografskih lastnosti. Nove prečne povezave, predvsem za pešce in kolesarje, bi preusmerile in zmanjšale tranzitni promet, ki trenutno poteka skozi mestno središče. To bi v Žireh imelo tudi neposredne vplive na kakovost življenja v mestu z zmanjšanjem obremenitve okolja s prometnimi izpusti in hrupom.

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.

Dostop do evropskih sredstev in znanja

Žiri so že vpete v projekte EU na področju trajnostne mobilnosti, želimo pa še aktivneje izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in izkušenj, ki jih omogoča Evropska komisija. Sprejetje strategije nam bo te priložnosti še povečalo.

Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti možnosti regijskega sodelovanja, še posebej z občinami osrednje Gorenjske ter drugimi sosednjimi območji in drugimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.

05 vizija celostne ureditve prometa

1.4 Vizija

Vizija prometne ureditve je temelj za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine in razširjene delovne skupine) in zainteresirana javnost, s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Vizija celostne ureditve prometa občine Žiri v letu 2035 je naslednja:

»Žiri so sonaravna in ekonomsko uspešna občina, ki zagotavlja visoko kakovost življenja in je ljudem prijazna. Je dobro povezana z okoliškimi naselji, ima urejene varne povezovalne kolesarske in peš poti, ki skupaj z učinkovitimi JPP povezavami predstavlja pomembno razvojno stičišče.

S spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti ohranjamo naravo in pospešujemo razvoj mestnega središča. Je turistično vozlišče, izhodiščna točka, ki učinkovito sodeluje in povezuje sosednje občine.«.

1.5 Strateški cilji

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi obširnega vključevanja javnost zastavili naslednje strateške cilje:

1. Povečati kakovost življenja in s tem povečati število prebivalcev v občini.
2. Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini in povezanost s sosednjimi občinami.
3. Povečati prometno učinkovitost in varnost ter zdravje ljudi, s širitvijo površin za pešce in kolesarje.
4. Podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva in privabljanje investicij.
5. Podpirati sonaravni razvoj mesta in turistični razvoj občine.
6. Prispevati h kakovostnemu okolju.

Slika 4: Javna razprava v okviru izdelave CPS

06 pet stebrov uspešne prihodnosti

Celostna prometna strategija Občine Žiri 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.

Končno ima vsak steber poleg ciljev določene tudi ukrepe, ki cilje zasledujejo. 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 Občine Žiri v prihodnosti so:

1 **TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE**	2 **HOJA**	3 **KOLESARJENJE**	4 **JAVNI POTNIŠKI PROMET**	5 **MOTORNI PROMET**
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj	Oblikovanje razmer za izkoriščanje možnosti kolesarjenja	Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

07 prvi steber - vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Trajnostni razvoj je posredno ali neposredno že del večine ključnih strateških dokumentov Občine Žiri, kar nudi dober strateški okvir in podporo za CPS. Trenutno okoljska zavest prebivalcev še ni dovolj visoka in tudi premiki na področju prometa še niso očitni. S skladnim in celostnim prometnim načrtovanjem bomo strateške usmeritve dosledno tudi izvajali.

Izzivi

V Sloveniji večina pristojnosti upravljanja mestnega prometa sloni na lokalni oziroma občinski ravni, vendar država ne zagotavlja finančnih in ostalih orodij za kakovostno prometno načrtovanje. Zaradi odsotnosti regionalne ravni pa se mesta, vključno z Žirmi, soočajo z velikimi težavami pri reševanju prometnih težav, ki imajo vzrok v njihovem funkcionalnem zaledju. Žiri namreč delujejo kot funkcionalna regija z zaposlitvenim središčem, vendar mora zaradi pomanjkljive prečne prometne povezanosti občina prenašati negativne učinke cestnega prometa, povezanih z dnevnimi migracijami in industrijo.

Občina Žiri ima razvito strukturo služb, ki so zadolženi za prostorsko načrtovanje in upravljanje prometnega sistema, vendar je ta razdrobljenost lahko ovira za enovit in jasno usmerjen razvoj. 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 med službami občinske uprave, predvsem med področjem za okolje in prostor (prostorsko načrtovanje) ter prometom in komunalo (prometno načrtovanje), seveda pa bo potrebno tudi sodelovanje službe za projekte in investicije ter službe za družbene dejavnosti in splošne zadeve.

Pri vzpostavljanju celostnega načina prometnega načrtovanja bo največji izziv predstavljalo usklajevanje različnih politik in ciljev, ki jih Občina 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 upravljalci cest (ostale občine, DRSI) ter izvajalcem javnega potniškega avtobusnega prometa.

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 velik potencial za razvoj, še večji potencial uporabe argumentov zdravja pa je v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Vključevanje strokovne in širše javnosti, v postopke načrtovanja prometnih odločitev, ima učinke na strateškem nivoju, vendar se vključenost javnosti bistveno zmanjša, ko gre za operativne odločitve in ukrepe na področju prometa.

Trenutno v strateških dokumentih ni določenega načina spremljanja potovalnih 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.

Dosežki

Občina je izdelala tudi nekaj strateških dokumentov, ki so v ospredje postavili trajnostni razvoj prometa v mestu in primestnih naseljih. Ukrepi predvideni v teh dokumentih se osredotočajo predvsem na kolesarjenje, javni potniški promet in mirujoč promet. Ti dokumenti so:

1. Pregled varnosti ceste (RSI) občinskih cest na območju Občine Žiri s poudarkom na ranljivih udeležencih v prometu

Projekt obravnava pregled prometne varnosti občinskih cest občine Žiri. Dodatno so bile na 7 lokacijah-presekih izvedene meritve hitrosti in štetje prometa. Analiza le-teh bo v procesu celostne prometne strategije Občine Žiri eden izmed bistvenih dejavnikov za določitev ukrepov za izboljšanje stanja prometne varnosti vseh udeležencev v prometu. Presoja prometne varnosti (pregled varnosti ceste) je izvedena v skladu s smernicami, ki veljajo v R. Sloveniji, in v skladu z dobrimi praksami v EU. Rezultati pregleda so podani tako, da so podane le ugotovljene pomanjkljivosti, njihov vpliv na prometno varnost in tehnični kriteriji, na osnovi katerih je bila pomanjkljivost opredeljena.

Podani so priporočeni ukrepi za odpravo pomanjkljivosti, in sicer: Kratkoročni ukrep (izvedba ukrepa predvidoma v roku enega leta); Srednjeročni ukrep (izvedba ukrepa predvidoma v roku 2–5 let); Dolgoročni ukrep (izvedba ukrepa predvidoma v roku 5–10 let); Stalni ukrep (ukrep, ki se stalno ponavlja). Konkretne pomanjkljivosti so umeščene po posameznih občinskih cestah in najbolj tipične pomanjkljivosti tudi slikovno dokumentirane. Tisti elementi, ki imajo vpliv na prometno varnost in so izvedeni ustrezno, v poročilu niso posebej obravnavani.

2. Občinski prostorski načrt Občine Žiri

Občinski prostorski načrt Občine Žiri (OPN) – strateški del (1998), izvedbeni del (2010) je dokument oz. orodje za določitev ciljev in izhodišč prostorskega razvoja občine, načrtovanje prostorske ureditve lokalnega pomena, ter določitev pogojev umeščanja objektov v prostor. Strateški del OPN ob upoštevanju usmeritev iz državnih prostorskih aktov, razvojnih potreb občine in varstvenih zahtev določa izhodišča in cilje prostorskega razvoja občine, usmeritve za razvoj prostorskih ureditev in območja naselij, vključno z območji razpršene poselitve, ki so z njimi prostorsko povezani.

Izvedbeni del prostorskega načrta določa enote urejanja prostora, namensko rabo prostora, prostorsko izvedbene pogoje in usmeritve za pripravo občinskih podrobnih prostorskih načrtov.

Cilji

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa.	Zagnati CPS v letu 2018, revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let.	Sprejem, revizija in prenova CPS.
		Povečati sodelovanje na področju prometa znotraj različnih oddelkov občinske uprave.	Izvajanje prostorskih in okoljskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti.
	Spremeniti načrtovalske prioritete.	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2023, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi.	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način.
		Od leta 2018 redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti.	Število evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti.
	Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti.	Do leta 2019 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov.	Sistem spremljanja in vrednotenja (anketa, štetje prometa idr.).
	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa.	Od leta 2018 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.	Delež večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.
	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad.	Od leta 2018 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti.	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto (poleg ETM).
		Spodbuditi šole in druge večje generatorje prometa, da do leta 2023 sprejmejo in pričnejo uporabljati mobilnostne načrte.	Delež šol in drugih večjih generatorjev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom.

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

3. Vizija in strategija (VIS) razvoja občine na podlagi vrednot in stalne participacije občanov

Načrtovati za prihodnost pomeni, da sedanje vire uporabimo na učinkovit način. Uspešen strateško ekonomski načrt vključuje več pomembnih elementov in predstavlja učinkovito rabo premoženja ali virov občine. Projekt VIS predstavlja prispevek k aktualnim dogajanjem v Evropski uniji, kjer si prizadevajo za večjo prisotnost civilne družbe pri odločanju in razvoju lokalnih skupnosti. Osnovni cilj projekta VIS Žiri je, da se na podlagi analitičnega pristopa ob angažmaju lokalnega prebivalstva doseže konsenz o viziji razvoja lokalne skupnosti, ki temelji na vrednotah ljudi. Na ta način želimo doseči čim višjo stopnjo soglasja prebivalcev o temeljni razvojni viziji in strateških usmeritvah in s tem okrepiti zavezo znotraj občine za uresničevanje strategije.

5. Lokalni energetski koncept občine Žiri

Lokalni energetski koncept občine Žiri (LEK) (2010) je koncept razvoja samoupravne lokalne skupnosti ali več samoupravnih lokalnih skupnosti na področju oskrbe in rabe energije, ki poleg načinov bodoče oskrbe z energijo vključuje tudi ukrepe za učinkovito rabo energije, soproizvodnjo toplote in električne energije ter uporabo obnovljivih virov energije. Konkretne aktivnosti in predlogi, ki so navedeni v LEK-u so uvajanje stisnjenega zemeljskega plina v promet in javni promet, aktiviranje in dopolnitev merilnih postaj in izvedba meritev onesnaževanja zraka zaradi prometa (mobilna postaja) ter racionalizacije v prometu, kolesarske steze, polnilna postaja za električne avtomobile, uporaba zemeljskega plina v prometu, uvedba javnih prevoznih sredstev, hibridna vozila idr.

Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Žiri predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa naslednje ukrepe:

1a) Organizacija občinske uprave

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava Občine Žiri izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja.

1b) Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije

Sprejetje CPS Žiri v letu 2018 pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali s spremljanjem kazalcev in revizijo strategije na vsaki dve leti (2020 in 2022) ter prenovo vsakih pet let (2023). Dokument za občino ne bo obvezujoč, a ji bo omogočal temelje za razvoj ukrepov.

1c) Spremljanje kazalcev na področju trajnostne mobilnosti

V sklopu revizije se bodo na vsaki dve leti (2020 in 2023) spremljali in vrednotili ključni kvalitativni in kvantitativni kazalci mobilnosti v občini (npr. potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, emisije CO2 ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali z različnimi enostavnimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje.

1č) Izdelava načrta omrežja peš, kolesarskih poti in cest

V prvi fazi bomo izdelali podroben načrt omrežja peš in kolesarskih poti ter cest v občini Žiri. V nadaljnjih fazah pa bomo postopno izvajali predvsem širitev omrežja pešpoti in kolesarskih povezav.

Občina bo aktivno sodelovala pri načrtovanju in izgradnji regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila že obstoječe aktivnosti na tem področju.

1d) Izdelava registra nevarnih točk

Vzpostavili in vzdrževali bomo register nevarnih točk, ki bo enoten za celotno infrastrukturo (hoja, kolesarjenje, JPP in motorizirani promet). S pomočjo registra nevarnih točk bomo redno in sproti odpravljali nevarna mesta. Posebno pozornost bomo namenili mestom, kjer so najpogostejše prometne nesreče, predvsem prometne nesreče z udeleženimi pešci in kolesarji.

1e) Sistem vključevanja prebivalstva in promocijske aktivnosti

Eden izmed ključnih ukrepov CPS je vzpostavitev sistema vključevanja javnosti, ki bo lahko s pobudami sodelovala pri reševanju skupnih prometnih problemov. Koristi trajnostne mobilnosti bomo redno in sistematično promovirali preko medijev, ozaveščevalnih dogodkov in akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Ozaveščanje bomo izvajali preko sloganov za promocijo ter prirejali dogodke in promocijske akcije (npr. nabiranje peš in kolesarskih kilometrov). Izvajali bomo redna izobraževanja v šolah in vrtcih ter spodbujali trajnostno mobilnost ter za racionalnejšo uporabo motornih vozil tudi pri delodajalcih. Prebivalstvo bo aktivno vključeno tudi preko anket, delavnic, javnih razprav, izobraževanj in promocij.

1f) Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja

V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, še posebej za večje generatorje prometa. S celovitimi presojami vplivov novogradenj na promet se lahko zmanjšuje mobilnostne težave, ki jih objekti povzročajo.

1g) Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov (trajnostne) mobilnosti

Občina Žiri bo pri pripravi proračuna, za posamezno leto, upoštevala načelo uravnoteženosti sredstev za izvedbo posameznih ukrepov s področja trajnostne mobilnosti (upoštevanje prometnih stebrov).

1h) Izdelava mobilnostnih načrtov večjih generatorjev prometa

Občina Žiri bo redno spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi se bodo celostno reševale težave dostopnosti za večje generatorje prometa (občina, upravna enota, javni zavodi, šole, gospodarstvo …).

1i) Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami

Gre za projekte oz. ukrepe, ki se nameravajo izvajati ter imajo vpliv preko meja občine Žiri. Predvsem je prihodnost v širjenju kolesarske mreže ter ostalih obstoječih sistemov.

Slika 7: Vizija - Središče Žirov

1.6 Akcijski načrt

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
1a	Organizacija občinske uprave (koordinacija in redno izobraževanje)	brez	majhna	OŽ					
1b	Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije	1.000 € za revizije na 3 leti 12.000 € za prenovo na 6 let	srednja	OŽ in zunanji izvajalec					
1c	Spremljanje kazalcev na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo (anketa, štetje)	1.000 € na 3 leti (štetje) 500 € na 3 leti (anketa)	srednja	OŽ in zunanji izvajalec					
1č	Izdelava načrta omrežja peš, kolesarskih poti in cest z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	brez	srednja	OŽ					
1d	Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk in z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	brez	srednja	OŽ					
1e	Sistem vključevanja javnosti in promocijske aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti (JR, prireditve, ETM, razstave)	2.000 € letno	srednja	OŽ, vrtci, šole, drugi javni zavodi in zunanji izvajalec					
1f	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja	brez	srednja	OŽ					
1g	Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti	brez	velika	OŽ					
1h	Mobilnostni načrt za večje generatorje prometa (izdelava, pobude, promocija…)	5.000 € letno	srednja	OŽ, zunanji izvajalec in javni zavodi					
1i	Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami	brez	majhna	OŽ, sosednje občine					

Izvedba

Načrt/študija

08 drugi steber - Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje in je primerna za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od ali do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v strnjenih mestnih območjih, kot so Žiri. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi bilo mogoče premagati peš, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

Izzivi

Pregled zdajšnjih dokumentov in strategij je pokazal, da je pešačenje resda zavedeno v strateških dokumentih, vendar ni prednostno obravnavano, tako v ciljih kot ukrepih. Ukrepi za pešačenje so predvideni v manjši meri in predvsem posredno.

Infrastruktura za pešačenje je znotraj mesta Žiri večinoma primerna. Večje pomanjkljivosti so prisotne predvsem v manjših naseljih. Tam vozila praviloma dosegajo večje hitrosti, kar ob pomanjkanju peš površin ustvarja razmere neprimerne za hojo. Za izboljšanje varnosti bodo potrebne številne investicije med drugim tudi na področju umirjanja prometa.

Številna področja so slabo dostopna za gibalno ovirane. Ponekod manjkajo spuščeni robniki, pločniki pa so na več mestih dotrajani in neprimerni za uporabo z invalidskim vozičkom. Taktilnih oznak za slepe na območju gosteje poseljenih delov ni, zaradi slabega stanja peš površin pa jih bo v prihodnje tudi težko namestiti.

Okolica šol je z vidika prometne varnosti slabo urejena. Primanjkujejo predvsem ukrepi za umirjanje prometa. Zaradi neugodnih razmer veliko staršev svoje otroke v šolo raje pripelje. Kar 94 odstotkov prebivalcev je mnenja, da je potrebno urediti varne šolske poti.

Na območju stanovanjskih predelov Žirov so številne peš površine zasedene s parkiranimi avtomobili, saj močno primanjkuje parkirnih mest za stanovalce. Pešačenje je posledično neprijetno, lahko pa tudi nevarno v primeru hoje po vozišču. V prihodnje bo potreben bolj poostren nadzor nad parkiranjem. Prebivalci očitno niso dovolj obzirni do drugih sostanovalcev, kljub temu da tudi sami uporabljajo te iste peš površine na katerih parkirajo.

Obstoječe peš površine so največkrat neprivlačne, zato je pešačenje manj priljubljeno kot bi lahko bilo. Po podatkih ankete hodi peš na delo zgolj 10 % prebivalcev, kar je glede na gosto poseljenosti Žirov zelo malo. Občani si želijo več pešačiti, vendar pri tem zahtevajo izboljšanje pogojev. 81 % prebivalcev si želi več površin za pešce, še posebej takšnih, ki bi potekale izven prometnih cest. Kažejo so torej potrebe po vzpostavitvi novih peš koridorjev Za izboljšanje privlačnosti bo v prihodnje potrebno več investirati tudi v urbano opremo in s tem ustvariti bolj prijetno okolje za pešce, saj zgolj z izpolnjevanjem funkcionalnih zahtev ne moremo vedno spodbuditi prebivalcev k hoji.

Dosežki

V zadnjih letih je bilo izvedenih več investicij namenjenih izboljšanju kakovosti obstoječih peš površin in urejanju novih.

Središče Žirov je zaradi goste poselitvene strukture zelo primerno za pešačenje. Večina centralnih dejavnosti se nahaja dovolj skupaj, da se lahko občani po svojih opravkih odpravijo peš. Pešci lahko dokaj hitro dostopajo praktično do vseh ciljev v Žireh.

Občina ima vzpostavljen program urejanja in vzdrževanja otroških igrišč, ki so v njeni lasti. S tem si prizadevamo ustvarjati javne površine primerne za otroke. Želimo zagotavljati pogoje za razvoj socialnih in fizičnih sposobnosti otrok, saj to pomembno vpliva na njihovo kasnejše vključevanje v družbo.

Slika 8: Območje osrednje trgovine, ki je v zelo slabem stanju in ni primerna za osebe z ovirano mobilnostjo

Cilji

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Hoja	Povečati delež hoje.	Povečati število pešcev za 10 % glede na leto 2016 do leta 2023.	Štetje pešcev na referenčnih mestih glede na analizo stanja (vir: štetje). šolo (vir: anketa).
		Povečati delež hoje na delo in v šolo z 10 % na 15 % do leta 2023.	Delež hoje na delo in v šolo (vir: anketa).
		Povečati delež hoje po opravkih z 18 % na 23 % do leta 2023.	Delež hoje po opravkih (vir: anketa)
		Ohraniti ali zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok (14,1 %) do leta 2023	Delež prekomerno prehranjenih otrok (vir: Nacionalni inštitut za javno zdravje).
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš.	Vzpostaviti ključne manjkajoče	Dolžina novih peš povezav.
		povezave v omrežju pešpoti in odpraviti ključne problematične točke za pešce do leta 2023.	Število odpravljenih problematičnih točk.
		Povečati ozelenitev na vsaj eni ulici letno.	Število zasajenih dreves
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev.	Ohraniti ali zmanjšati število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah do leta 2023.	Število prometnih nesreč z udeleženimi pešci. *(Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP))*
	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Prilagoditi vso obstoječo infrastrukturo v širšem središču mesta Žiri in večjih naseljih gibalno in senzorično oviranim do leta 2028.	Število lokacij in povezav s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam.

Preglednica 3: Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Hoja

Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Žiri predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

2a) Nadgradnja varnih poti v šolo

V Žireh je že vzpostavljen sistem varnih poti v šolo. Izvajali bomo izobraževanja za ravnatelje. Večji poudarek bomo posvetili izvajanju načrtov, tudi v smislu spodbud šole. Nadgradnja varnih poti v šolo se bo izvajala vsako leto.

2b) Povečevanje privlačnost pešpoti

Obstoječe peš poti se bo skozi redno vzdrževanje stalno izboljševalo in nadgrajevalo. Obnavljali (preplastili ali tlakovali) bomo dotrajane pešpoti in pločnike. Zamenjali in dodajali bomo ulično pohištvo, kot so zasaditve drevoredov in grmovnic, pitniki, koši za smeti, razsvetljava, ulična umetnost (galerija na prostem) ipd.

S pomočjo registra nevarnih točk bomo odpravljali kritična mesta, tako da bodo primerna za vse vrste uporabnikov (otroci, starejši, gibalno in senzorično ovirani, starši z vozički, rolerji idr.)

2c) Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk

Da bi povečali privlačnost in prepoznavnost pešačenje bomo vzpostavili zabavne oznake za pešačenje (npr. odtisi stopinj na tleh, tlakovci znanih osebnosti) in oznake časov potovanja, do posameznih delov mesta. Označbe bodo usklajene z oznakami za kolesarje. Smerokazi bodo služili tudi kot informativne oznake za turiste.

2č) Ureditev in označitev rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoti ter pešpoti v občini

Poleg pešačenja v mestu Žiri bomo z ukrepi tematskih poti povečali pešačenje tudi drugod po občini. Izvedli bomo pregled poti v naravi, ki potekajo ločeno od prometa in bi jih lahko uporabili kot peš poti predvsem v rekreacijske in turistične namene, v manjši meri pa tudi v namene opravljanja dnevnih poti (v šolo in na delovno mesto). Izdajali bomo informativne zloženke, informacijske karte z opisi, postavili smerokaze in table. Skupaj s deležniki na podeželju (gostilne, kmečki turizmi ipd bomo izdelali sistem tematskih poti.

2d) Vzpostavitev peš con

Peš cone nudijo odprt javni prostor, ki ni namenjen samo prehajanju temveč tudi udejstvovanju v javnem življenju druženju in komercialni dejavnosti brez motečega hrupa motoriziranega prometa. V nadaljevanju je predvidena vzpostavitev in ureditev con za pešce tudi na drugih lokacijah.

2e) Razširitev in dopolnitev omrežja pešpoti (pločniki, nadhodi)

Čeprav je infrastruktura za pešačenje v mestu Žiri dokaj dobro razvita je potrebno nekatere manjkajoče odseke dopolniti, razširiti ozka grla ter vzpostaviti celosten in povezan sistem pešpoti skozi celotno mesto. V prvi fazi bomo izdelali podroben načrt omrežja pešpoti in trajnostnih koridorjev, ki bo povezoval posamezne ključne odseke mesta bolj direktno s čim manj ovinki in ovirami za pešce. V nadaljnjih fazah pa bomo postopno izvajali razširitev omrežja pešpoti. Poseben poudarek bo tudi na vzpostavitvi prečnih povezav oz. nadhodov preko ceste in železnice ter umestitvi rekreacijski poti ter trajnostnih koridorjev, ki bo enotno povezovali mestno jedro skupaj z obrobnimi deli mesta.

2f) Odprava nevarnih mest na površinah za pešce

S pomočjo registra nevarnih točk bomo redno in sproti odpravljali nevarna mesta, kjer so najpogostejše prometne nesreče s pešci. Dogradili bomo manjkajoče odseke pločnikov in pešpoti. Uredili bomo prehode za pešce v skladu z varnostnimi standardi (talna razsvetljava in drugi ukrepi za izboljšanje varnosti, pregled varnosti na prehodih tudi na državnih cestah). Uredili bomo tudi peš povezave med naselji in avtobusnimi postajališči. Posebna pozornost bo posvečena tudi ureditvi varnejših križanj ter vzpostavitev novih.

Slika 9: Vizija – kolesarka steza ob pločniku

1.7 Akcijski načrt

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
2a	Nadgradnja varnih pešpoti v šolo	1.500 € letno	majhna	OŽ, vrtci, šole, javni zavodi					
2b	Povečanje privlačnost pešpoti	10.000 € letno	srednja	OŽ in zunanji izvajalec					
2c	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	2.000 € v letu 2018 1.000 € letno (2019-2022)	majhna	OŽ, šole in zunanji izvajalec					
2č	Ureditev in označitev rekreacijske, turistične in tematske pešpoti ter pešpoti v občini	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019-2022)	srednja	OŽJ, TIC in zunanji izvajalec					
2d	Vzpostavitev peš con	Ob predpostavki sofinanciranja 2.000.000 € v 5 letih	zelo velika	OŽ in zunanji izvajalec					
2e	Razširitev in dopolnitev omrežja pešpoti (pločniki)	Ob predpostavki sofinanciranja 30.000 € letno	velika	OŽ in zunanji izvajalec					
2f	Odprava nevarnih mest na površinah za pešce	5.000 € letno	velika	OŽ in zunanji izvajalec					

Izvedba

Načrt/študija

09 tretji steber - Oblikovanje razmer za izkoriščenje možnosti kolesarjenja

Kolesarjenje je poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsta prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V urbanih naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih gospodarskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje znova vključuje v prometni sistem, pri čemer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva čedalje večjo vlogo in pomen.

Izzivi

Varnost kolesarjev v prometu se v zadnjih 10 letih ni dosti izboljšala, saj je v povprečju število prometnih nesreč v katerih je bil udeležen kolesar ostalo enako. V prihodnosti bodo potrebni ukrepi za izboljšanje infrastrukture in dodatno ozaveščanje tako kolesarjev kot voznikov o pomenu varnosti.

Številni prebivalci živijo na območjih, ki so zaradi konfiguracije terena, za povprečne kolesarje oziroma kolesarje začetnike težje dostopna. To je tudi razlog, da se ne odločajo za uporabo kolesa. Smiselno bi bilo spodbujanje uporabe električnih koles, katerih nakup bi lahko financirali.

V bližini večjih ustanov in drugih centralnih dejavnosti dostikrat ni urejenih parkirišč za kolesa ali stojal. Skoraj 65 % prebivalcev ocenjuje, da so parkirišča za kolesa urejena slabo, medtem ko jih zgolj 10 % meni, da so urejena dobro. Neustrezni pogoji za parkiranje koles so prisotni tudi v bližini avtobusnih postajališč, zaradi česar so pogoji za intermodalnost slabi. Uporabniki zato kolesarjenja dostikrat ne vidijo kot primerne alternative motornemu prometu.

Cilji

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Kolesarjenje	Povečati delež kolesarjenja.	Povečati število kolesarjev za 10 % glede na leto 2016 do leta 2023.	Štetje prometa na referenčnih mestih glede na analizo stanja *(anketa).*
		Povečati delež kolesarjenja na delo in v šolo z 5 % na 8 % leta 2023.	Delež kolesarjenja v šolo *(anketa*.
		Povečati delež kolesarjenja po opravkih s 10 % na 15 % leta 2023.	Delež kolesarjenja po opravkih *(anketa*
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom.	Vzpostaviti, dopolniti in označiti ključne kolesarske povezave v mestu (med pomembnejšimi generatorji prometa) in vzpostaviti vsaj dve kolesarski povezavi z zaledjem do leta 2023.	Dolžina novih sklenjenih kolesarskih povezav.
		Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah in novogradnjah do leta 2028.	Delež javnih zgradb in novogradenj s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči.
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev.	Ohraniti ali zmanjšati število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah do leta 2023.	Število prometnih nesreč z udeleženimi kolesarji. *(Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP).*

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

1.8 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Žiri predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

3a) Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk

Sestavni del kolesarskega omrežja bodo tudi smerokazi, ki bodo označevali primarne kolesarske povezave skozi mesto ter v zaledju ter časovno dostopnost lokacij. Ta ukrep bo olajšal orientacijo kolesarjev, hkrati pa bo promoviral kolesarjenje in povečal njegovo opaznost v občini.

3b) Ureditev in označitev rekreacijskih kolesarskih poti v občini

Rekreacijske kolesarske poti so poleg primarnih in sekundarnih povezav tretji element kolesarskega omrežja. Povezovale bodo širše mestno območje z zelenim oziroma podeželskim zaledjem ter ključnimi zanimivostmi. Poudarek bo na izboljšanju kakovosti in označitvi obstoječih poti, na primer s smerokazi, rednim vzdrževanjem, mesti za počitek in parkiranje koles, pitniki, tematskimi kartami, aplikacijami itd.

3c) Vzpostavitev manjkajočih delov površin za kolesarje v občini ter odprava pomanjkljivosti na obstoječem omrežju

Obstoječe kolesarsko omrežje je šele v zametkih, zato bo potrebno vzpostaviti še številne povezave, da bo v prihodnosti zagotovljena sklenjenost kolesarskega omrežja. Zaradi pomanjkanja prostora, bo načrtovanje in vzpostavitev kolesarskih povezav znotraj mesta potekalo z vključevanjem le teh v obstoječe prometne površine, na način zmanjševanja hitrosti in enakemu obravnavanju vseh udeležencev v prometu. Vlaganja bodo potrebna tudi v izgradnjo kolesarskih poti, ki bodo izboljšale pogoje za kolesarjenje izven urbanih delov.

Poleg izgradnje nove infrastrukture bomo, na podlagi registra nevarnih točk, redno odpravljali tudi pomanjkljivosti na obstoječem omrežju.

3č) Izgradnja regijskih, državnih in drugih primestnih kolesarskih povezav

Občina bo poleg aktivnega sodelovanja pri načrtovanju sodelovala tudi na področju izgradnje regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila že obstoječe aktivnosti na tem področju.

3d) Izgradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in druge infrastrukture

Mesta za varno in udobno parkiranje koles je pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, ki se ga pogosto zanemari. To obsega parkiranje koles tako za kratek kot dolgi čas. Parkiranje za kratek čas vključuje na primer kolesarska stojala za obiskovalce ob storitvenih objektih, ki jih je možno zagotoviti na enostaven in poceni način. Za zaposlene in šolarje ter ob postajah javnega potniškega prometa bomo zagotovili še varnejša parkirišča z boljšo zaščito pred vremenskimi vplivi, ki bodo omogočali parkiranje za dalj časa.

3f) Povečanje privlačnosti kolesarskih poti

Za kolesarsko omrežje ne zadošča le, da je varno, udobno, povezano in neposredno vodeno, temveč mora biti tudi privlačno. V ta namen bomo na izbranih lokacijah ob primarnih kolesarskih povezavah postavili servisna stojala, zasadili več zelenja in izboljšali ulično osvetlitev. Postavili bomo tudi kolesarske števce, ki bodo povečali opaznost kolesarjev, spodbujali h kolesarjenju in navsezadnje omogočili redno spremljanje števila kolesarjev.

Slika 10: Vizija

1.9 Akcijski načrt

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
3a	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	3.000 € v letu 2018 1.000 € letno (2019-2022)	majhna	OŽ, šole in zunanji izvajalec					
3b	Ureditev in označitev rekreacijskih kolesarskih povezav v občini	10.000 € v letu 2018 1.000 € letno (2019-2022)	srednja	OŽ in zunanji izvajalec					
3c	Vzpostavitev manjkajočih delov površin za kolesarje v občini ter odprava pomanjkljivosti na obstoječem omrežju	Ob predpostavki sofinanciranja 250.000 € letno	velika	OŽ in zunanji izvajalec					
3č	Izgradnja regijskih, državnih in drugih primestnih kolesarskih povezav	Ob predpostavki sofinanciranja 250.000 € v 5 letih	velika	OŽ in zunanji izvajalec, DRSI					
3d	Izgradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in druge infrastrukture	Ob predpostavki sofinanciranja 50.000 € v 5 letih	srednja	OŽ in zunanji izvajalec					
3f	Povečanje privlačnosti kolesarskih poti	2.000 € letno	velika	OŽ in zunanji izvajalec					

Izvedba

Načrt/študija

10 četrti steber - razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

Javni potniški promet povečuje izkoristek transporta kot celote, zmanjšuje prometne zastoje in probleme s parkiranjem in je okolju prijaznejši od avtomobilov. Pomembna je tudi njegova družbeno koristna vloga, saj omogoča mobilnost tistim prebivalcem, ki drugih oblik prevoza ne morejo uporabljati (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega avtomobila). Namen javnega prevoza je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovostni avtobusni sistem mora zato izpolnjevati nekatera merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve, da bo postal zanimiv za potencialne potnike.

Izzivi

V Žireh je uveden medkrajevni potniški promet, vendar je ta zaradi nizke frekventnosti nekonkurenčen uporabi osebnega avtomobila. Linije imajo zgolj nekaj voženj dnevno, ki večinoma obratujejo v jutranjem in dopoldanskem času. Frekvence izven prometnih konic so za številne uporabnike časovno nesprejemljive. Za zaposlene je zaradi neprimernega voznega reda uporaba avtobusnega prevoza dostikrat slaba alternativa.

V manjših krajih je avtobusna infrastruktura pomanjkljiva. Manjkajo nadstreški, čakališče ni dvignjeno od cestišča, talne označbe so slabo vidne, zaradi česar je uporaba neprivlačna. Prebivalci manjših krajev so nezadovoljni tudi s frekvenco in naborom avtobusnih linij.

V medkrajevnem avtobusnem prometu se število potnikov v zadnjih letih zmanjšuje, čeprav je pred letom 2013 že bil prisoten trend naraščanja. Ponoven padec sovpada z izboljšanjem gospodarskih razmer, iz česar lahko sklepamo, da so se številni uporabniki javnega prevoza vrnili k uporabi avtomobila.

Medkrajevni romet ni integriran v skupni sistem: ni urejenega enotnega sistema vozovnic. Prebivalci občine integracijo sistemov uvrščajo med najvišje prioritete na področju izboljšanja JPP, zato je ključno, da občina v sodelovanju s prevozniki uskladi sisteme vozovnic.

Slika 11: Primer neurejenega avtobusnega postajališča

Dosežki

V Žireh je uveden medkrajevni avtobusni potniški promet. S to storitvijo je prebivalcem, ki nimajo lastnega motornega vozila omogočena ustrezna dostopnost do vseh pomembnejših ciljev zunaj občine.

Urejeni so prevozi šoloobveznih otrok, ki zaradi oddaljenosti ali pa neustreznih varnostnih pogojev ne morejo drugače dostopati do šole. Otroci se prevažajo z avtobusi in kombiji.

Slika 12:
Primer delno izboljšanega postajališča.

Izzivi

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Javni potniški promet	Povečati uporabo javnega potniškega prometa.	Ohraniti ali povečati število potnikov v medkrajevnem prometu do leta 2023.	Število prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu na leto (podatki prevoznika).
		Povečati delež uporabe JPP za pot na delo/v šolo iz 4 % na 6 % do leta 2023.	Delež uporabe JPP za vse poti (anketa).
	Izboljšati integracijo med JPP in ostalimi prometnimi načini.	Doseči 100-odstotni delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice do leta 2019.	Delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice.
	Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo.	Doseči 100-odstotni delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam, do leta 2023.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam.
	Izboljšati kakovost ponudbe JPP.	Povečati konkurenčnost osebnemu avtomobilu s povečanjem frekvence na vseh mestnih avtobusnih linijah do leta 2019.	Časovni interval voženj v konici na ključnih linijah.
		Povečati pestrost ponudbe JPP v občini prilagojene za različne situacije in skupine potnikov.	Število oblik JPP v občini.

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

Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Žiri predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

4a) Optimizacije mestnega javnega potniškega prometa in šolskih prevozov

Naročili bomo študijo z namenom najti načine za optimizacijo avtobusnega prometa (enotna študija z ukrepom 4b). Namen je razširiti pokritost območij z omrežjem, optimizirati časovni interval voženj ter potek linij, tako da uporabnikom zagotovimo najbolj optimalno možno storitev. Predvsem želimo izboljšati povezave primestnih naselij z mestom v času prometnih konic, ki so trenutno problematične. Prav tako se bo optimiziral sistem šolskih prevozov.

4b) Optimizacije medkrajevnih prevozov

Podobno želimo izvesti študijo optimizacije medkrajevnega avtobusnega (enotna študija z ukrepom 4a). Naloga bo obsegala študijo števila potnikov, študijo potreb po prevozu med vikendi ter usklajevanje s prevozniki glede zagotavljanja prevozov med vikendi.

4c) Vključitev sistema enotne vozovice

Po zgledu dobrih slovenskih in tujih praks želimo bolj povezati različne prometne sisteme v enega, kar bo olajšalo dostop uporabnikom do različnih storitev, parkiranje v plačljivih conah ter javni potniški promet. Namen je uporabnikom zagotoviti enotno kartico s katero lahko dostopajo do vseh ponudnikov storitev. Proučili bomo tudi možnost vključitve drugih storitev, ki niso prometne narave, kot so na primer knjižnice idr.

4d) Prilagoditev avtobusnih postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam

Trenutno postajališča niso povsem prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam ter drugim osebam z zmanjšano mobilnostjo (otroci, starši z vozički idr.). Ker želimo, da žirovski javni potniški promet resnično dostopen vsem, bomo postajališča prilagodili tako, da bodo ustrezala nizkopodnim avtobusom, informacije bodo prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne, dodane bodo taktilne oznake. Prenovo bomo izvajali fazno glede na število potnikov ter prisotnost različnih oblik omejene mobilnosti na posameznih postajališčih.

4e) Javni prevoz po sistemu »na klic«

V občini so najslabše z javnim potniškim prometom pokrita območja z nižjo gostoto poselitve. Zato bomo proučili 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 športnih ter drugih večjih dogodkov.

1.10 Akcijski načrt

Zap. Št.	Ukrep	Ocenjen strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
4a	Optimizacija mestnega JPP in šolskih prevozov	20.000 € 2019 (študija) 5.000 € letno (izvedba, vzdrževanje)	srednja	OŽ, sosednje občine, prevozniki in zunanji izvajalec					
4b	Optimizacija medkrajevnega JPP in integracija s sistemom mestnega JPP	20.000 € 2019 (študija) 5.000 € letno (izvedba, vzdrževanje)	srednja	OŽ, MzI, prevozniki in zunanji izvajalec					
4c	Vključitev sistema enotne vozovnice (Žiri bikes, mestni JPP, parkiranje in druge javne storitve)	Ni znano	srednja	OŽ, MzI, prevozniki, ostale inštitucije, zunanji izvajalec					
4č	Informatizacija mestnega JPP (prikazovalniki časov, aplikacija, …)	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 10.000 € (vzpostavitev) 10.000 € letno (vzdrževanje)	velika	OŽ, prevoznik in zunanji izvajalec					
4d	Prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 20.000 € v 5 letih	srednja	OŽ, DRSI, AŽP, zunanji izvajalec					
4e	Javni prevoz po sistemu »na klic«	30.000 € (nakup vozila) 1.000 € letno (vzdrževanje) 20.000 € letno (izvajanje)	visoka	OŽ, zunanji izvajalec, prostovoljci (upokojenci)					

Izvedba

Načrt/študija

11 peti steber - sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Čeprav je lastništvo avtomobila v Žireh pod slovenskim povprečjem, pa se je v zadnjih dveh desetletjih tudi v občini Žiri močno povečala uporaba avtomobilov. S tem se krepijo negativni vplivi motornega prometa na družbo, povečujejo se pritiski mirujočega prometa na prostor. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti, vendar je veliko poti, ki bi jih lahko premagali z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja v občini.

Izzivi

V središču Žirov je lociranih več blokovskih četrti, ki se soočajo s pomanjkanjem parkirnih mest za stanovalce. Analiza parkirnih kapacitet zasebnih parkirišč je pokazala, da so potrebe kar 30 % višje od obstoječih kapacitet. Vozniki zato pogosto parkirajo na nedovoljenih mestih s čemer ovirajo ostale udeležence v prometu. Občina se bo morala opredeliti glede parkirne politike in izvesti infrastrukturne ali pa restriktivne ukrepe.

Med prebivalci še vedno prevladuje vozniška kultura, zato se večina dnevnih potovanj opravi z avtomobilom, v katerem se uporabniki prevažajo praviloma sami. To za sabo prinaša večje stroške za mobilnost prebivalcev kot bi to bilo potrebno.

V prihodnosti bodo potrebne aktivnosti na področju ozaveščanja voznikov o racionalni rabi avtomobila in spreminjanju potovalnih navad.

Več kot 50 % delovnih migracij poteka v druge občine. Takšni delovni migranti zaradi oddaljenosti praviloma za dostop uporabljajo avtomobil in so zato eden glavnih generatorjev prometa v jutranji in popoldanski konici. Potrebni bodo ukrepi za bolj aktivno spodbujanje lokalnega zaposlovanja, s čemer bi se zmanjšali transportni stroški in potrebe po vzdrževanju cestne infrastrukture.

Pogoji za intermodalnost niso ustrezni, zaradi česar se vozniki ne odločajo za opravljanje dela poti s kakšnim drugim, okolju bolj prijaznim načinom prevoza. Ob avtobusnih postajališčih ni dovolj urejenih parkirnih mest.

Večina prebivalcev si želi več ukrepov na področju umirjanja prometa v naseljenih območjih. Na glavni cesti skozi Žiri številni vozniki vozijo prehitro, saj jim to trenutna ureditev dopušča.

Na področju elektro mobilnosti se izvaja premalo dejavnosti. Brez zagotovitve ustrezne infrastrukture prebivalci ne bodo pripravljeni uporabljati električnih vozil.

Dosežki

Podatki kažejo, da se stopnja motorizacije povečuje in znaša 547 vozil na 1.000 prebivalcev leta 2016, kar je nad slovenskim povprečjem, ki znaša 523 vozil na 1.000 prebivalcev.

V zadnjem desetletju smo močno izboljšali splošno prometno varnost. Število vseh nesreč je minimalno in močno pod slovenskim povprečjem. Zato želimo ohraniti to ugodno stanje. Občina izvaja promocijske akcije in delavnice s katerimi stremi k povečanju varnosti šibkejših udeležencev v prometu. Velik poudarek pri tem je na zagotavljanju varnosti za šolske otroke.

Žiri so prometno dobro povezane s preostalimi regijami v Sloveniji.

S svojo parkirno politiko skuša Občina nekoliko omejiti uporabo avtomobilov v ožjem mestnem središču. Na tem področju je še veliko potenciala za spremembo upravljanja javnih parkirišč. Javnih parkirnih mest je sicer dovolj, na kar nakazuje tudi študija zasedenosti, zato občini v bližnji prihodnosti ne bo potrebno zagotavljati novih javnih kapacitet.

Slika 13: Preplet motornega, mirujočega, avtobusnega in peš prometa.

Slika 14: Odsotnost površin za pešce.

Cilji

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Motorni promet	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Zmanjšati število avtomobilov za 5 % glede na leto 2016 do leta 2023.	Število vozil na referenčnih mestih. (vir: štetje).
		Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo in v šolo z 81 % na 75 % do leta 2023.	Delež z avtomobilom opravljenih poti na delo in v šolo glede na razdaljo. (vir: anketa)
		Zmanjšati ali vsaj ohraniti stopnjo motorizacije na ravni leta 2016 do leta 2023.	Stopnja motorizacije v občini Žiri. *(Statistični urad Republike Slovenije)*
	Umiriti motorni promet.	Umiriti promet na vsaj enem (1) območju letno v mestu ter v vsaj treh (3) primestnih naseljih v občini do leta 2023.	Število območij z umirjanjem prometa.
	Izboljšati parkirne razmere.	Do leta 2019 sprejeti in začeti izvajati novo, trajnostno parkirno politiko.	Vzpostavitev trajnostno naravnane parkirne politike (delež dolgotrajnih in plačljivih parkirnih mest v širšem mestnem središču).
	Povečati prometno varnost v motornem prometu.	Ohraniti ali zmanjšati število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami do leta 2023.	Število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom. *(Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP))*

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

Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Žiri predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

5a) Študija in predlog optimizacije parkirne politike

Do leta 2019 bomo izdelali študijo in predlog parkirne politike občine Žiri, za javno in zasebno parkiranje. Študija bo temeljila na ciljih in usmeritvah CPS. Nova parkirna politika bo spodbujala nadzorovano parkiranje. Parkirne tarife bodo določene tako, da bodo s časovnimi omejitvami ter ceno parkirnin v mestnem središču spodbujale kratkotrajno parkiranje, ter obratno spodbujale dolgotrajno parkiranje izven strogega mestnega jedra.

5c) Prilagoditev prometnega omrežja ciljem trajnostne mobilnosti

Po načelu dostopnosti za vse bomo za dosego ciljev trajnostne mobilnosti zasnovali in prilagodili cestno omrežje.

5d) Umirjanje prometa

Z umirjanjem prometa želimo izboljšati prometno varnost in kakovost okolja z zmanjšanjem obsega in hitrosti motornega prometa v preurejenih območjih. Na ta način želimo tudi spodbujati hojo in kolesarjenje. V ta namen bomo določili zaključena območja umirjanja prometa, v katerih bomo dosegli zmanjšanja hitrosti z znižanjem hitrostnih omejitev ter preurejanjem elementov na cestah in križiščih (hitrostni otoki, šikane, deljeni prostor »shared space« idr.).

5e) Določitev intervencijskih poti javnim stavbam in večstanovanjskim soseskam

V sodelovanju z intervencijskimi službami (reševalci, gasilci, policisti) bomo preverili dostopnost intervencijskih vozil do obstoječih javnih stavb in stavb znotraj območja večstanovanjskih sosesk. Kjer je dostop intervencijskim vozilom otežen ali onemogočen bomo skupaj z navedenimi službami in skladno s področnimi predpisi ter glede na dejansko stanje določili primerno intervencijsko pot. Zagotovitev dostopnosti intervencijskim vozilom bomo načrtovali tudi pri izvajanju ostalih ukrepov celostnega načrtovanja prometa.

1.11 Akcijski načrt

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
5a	Študija in predlog optimizacije parkirne politike	20.000 € (študija)	srednja	OŽ in zunanji izvajalec					
5c	Prilagoditev prometnega omrežja ciljem trajnostne mobilnosti	8.000 € v letu 2019 (študija) 10.000 € letno (izvedba)	visoka	OŽ, DRSI in zunanji izvajalec					
5d	Umirjanje prometa	10.000 € (načrt) 20.000 € (izvedba)	visoka	OŽ, DRSI in zunanji izvajalec					
5e	Določitev intervencijskih poti	20.000 €	srednja	OŽ, intervencijske službe, zunanji izvajalec					

Izvedba

Načrt/študija

Eden izmed ciljev celostnega prometnega načrtovanja je povečati uporabo trajnostnih načinov potovanj na račun zmanjšanja uporabe osebnih vozil.

Slika 15: Delež različnih oblik mobilnosti za namen potovanj na delo in v šolo

Izdelovalec CPS Žiri