



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

**J E S E N I C E**

**POROČILO O 2. FAZI:  
RACIONALNO ZASTAVLJANJE CILJEV**





EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



---

**Naročnik:** Občina Jesenice  
4270 Jesenice, Cesta železarjev 6

**Izvajalci JV:** B22 arhitekturno projektiranje, d.o.o  
5000 Nova gorica, Ulica Rada Simonitija 22  
&  
MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d.o.o.  
3240 Šmarje pri Jelšah, Rogaška cesta 25  
&  
PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.  
1000 Ljubljana, Vojkova cesta65

**Podizvajalci:** Atelje Prizma, gradbeništvo, trgovina in storitve d.o.o.  
Cesta maršala Tita 7, 4270 Jesenice

**Številka pogodbe:** 430-12/2016

**Datum:** januar, 2017





EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



***Delovna skupina B22 d.o.o.:***

Tjaša Podgornik, univ.dipl.inž.arh.  
mag. Polona Filipič, univ.dipl.inž.arh.

***Delovna skupina MK projekt d.o.o.:***

Miha Jazbinšek, univ.dipl.ekon.  
Urška Ošljak, univ.dipl.ekon.  
Alja Vehovec, univ.dipl.inž.arh.

***Delovna skupina PNZ d.o.o.:***

Katja Zgonec, univ.dipl.inž.grad.  
David Trošt, univ.dipl.inž.grad.  
mag. Gregor Pretnar, univ.dipl.inž.grad.  
in drugi

***Delovna skupna Atelje Prizma d.o.o.:*** Damjan Jensterle, univ.dipl.inž.arh.





## KAZALO VSEBINE

<b>1. UVOD</b> .....	<b>1</b>
1.1 Izhodišče .....	1
1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije .....	1
1.3 Metodologija.....	2
<b>2. SKLOP D: ORIS ŽELENEGA STANJA</b> .....	<b>4</b>
2.1 Korak 1: Oblikovanje vizije .....	4
2.2 Korak 2: Uskladitev pričakovanj.....	5
<b>3. SKLOP E: OPREDELITEV PRIORITET</b> .....	<b>6</b>
3.1 Korak 1: Oblikovanje strateških ciljev .....	6
3.2 Korak 2: Določitev ciljnih vrednosti .....	6
3.2.1 Cilji prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje.....	7
3.2.2 Cilji drugega prometnega stebra: Hoja.....	8
3.2.3 Cilji tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje .....	9
3.2.4 Cilji četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet .....	9
3.2.5 Cilji petega prometnega stebra: Motorni promet .....	10
<b>4. SKLOP F: IZBIRA UKREPOV</b> .....	<b>11</b>
4.1 Korak 1: Presoja možnosti .....	18
4.2 Korak 2: Učenje iz izkušenj drugih .....	20
4.3 Korak 3: Študija stroškovne učinkovitosti.....	21
4.4 Korak 4: Sestavljanje svežnjev ukrepov .....	27



## KAZALO SLIK

Slika 1: Smernice za pripravo CPS (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012) ..	2
Slika 2: Obratna prometna piramida.....	11

## KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Prometni stebri CPS.....	6
Preglednica 2: Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje .....	7
Preglednica 3: Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Hoja .....	8
Preglednica 4: Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje .....	9
Preglednica 5: Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet.....	9
Preglednica 6: Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet .....	10
Preglednica 7: Ukrepi glede na prispevanje k strateškim ciljem.....	12
Preglednica 8: Izbrani ukrepi za CPS Jesenice .....	15
Preglednica 9: Izbrani ukrepi CPS Jesenice glede na prispevanje k strateškim ciljem .....	18
Preglednica 10: Ekonomske koristi trajnostnim prometnim ukrepom (vir: EVIDENCE).....	22
Preglednica 11: Zasnova orodja za presojo upravičenosti trajnostnih prometnih ukrepov .....	24
Preglednica 12: Skupna ocena upravičenosti trajnostnih prometnih ukrepov.....	25



## 1. UVOD

### 1.1 Izhodišče

Ministrstvo za infrastrukturo je v Uradnem listu RS št. 78/2015 z dne 16.10.2015, objavilo Javni razpis za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije«, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizko-ogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Izvajalec javnega razpisa kot posredniški organ je Ministrstvo za infrastrukturo. Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev posameznim občinam ali konzorcijem več občin za izdelavo Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) iz naslova področja ukrepov trajnostne mobilnosti. Namen javnega razpisa je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov - CPS. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

Občina Jesenice je uspešno pridobila sredstva za izdelavo CPS, katere namen je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. To poročilo predstavlja ključne ugotovitve 2. faze izdelave CPS, ki obsega oris zelenega stanja, opredelitev prioritet ter izbiro ukrepov. Poročilo je bilo izdelano skupaj s Vsebinskim poročilom o napredovanju del – 2. faza, v katerem so navedene vse izvedene dejavnosti v posameznem koraku.

### 1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

Namen vseh CPS je prispevati k razvoju urbane mobilnosti in pomagati pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema. S tem prispevamo k:

- izboljšanju kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanju emisije toplogrednih plinov in porabi energije,
- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotoviti dostopnost delovnih mest in storitev za vse,
- boljši povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- boljši izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- nižjim stroškom za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju prometne varnosti,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanju stroškov potniškega in tovornega prevoza.

Cilj CPS je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na podlagi tega se bo Občina Jesenice lahko potegovala za sredstva, ko bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov.

### 1.3 Metodologija

V skladu z razpisnimi pogoji bo CPS za Občino Jesenice izdelana skladno s Smernicami za pripravo CPS (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012<sup>1</sup>). V sklopu CPS je potrebno sprejeti tudi akcijski načrt za izvedbo CPS.

CPS mora biti izdelana najmanj ob upoštevanju minimalnih standardov za izdelavo Celostne prometne strategije, kot so bili določeni v 6. poglavju Razpisne dokumentacije za javni razpis za sofinanciranje Celostne prometne strategije, Ministrstvo za Infrastrukturo, oktober 2015.

Izdelava celostne prometne strategije je razdeljena na 4 faze in 11 sklopov; to poročilo predstavlja ključne ugotovitve 2. faze, poudarjene s sivo barvo, in se zlasti osredotoča na Sklop F.

#### 1. FAZA: Zagon procesa (mejniki: Zaključek analize izzivov in priložnosti)

- Sklop A: Postavitev temeljev
- Sklop B: Opredelitev procesa
- Sklop C: Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

#### 2. FAZA: Racionalno zastavljanje ciljev (mejniki: Zaključek izbire ukrepov)

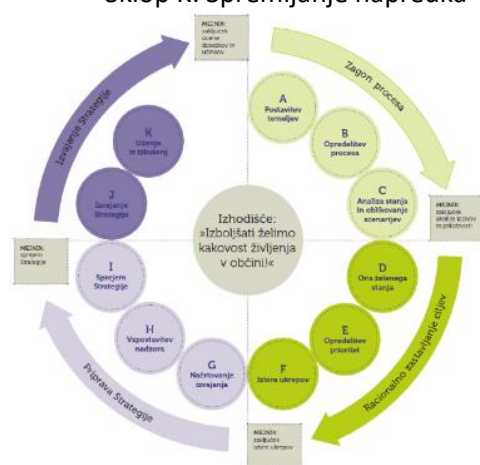
- Sklop D: Oris željenega stanja
- Sklop E: Opredelitev prioritete
- Sklop F: Izbira ukrepov

#### 3. FAZA: Priprava Strategije (mejniki: Sprejem Strategije)

- Sklop G: Načrtovanje izvajanja
- Sklop H: Vzpostavitev nadzora
- Sklop I: Sprejem Strategije

#### 4. FAZA: Izvajanje Strategije (mejniki: Zaključek ocene dosežkov in učinkov)

- Sklop J: Vodenje procesa izvajanja in projektno komuniciranje
- Sklop K: Spremljanje napredka



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

<sup>1</sup> <http://www.trainostnamobilnost.si/engb/aktivnosti/publikacije.aspx>



Metodologija Sklopa D (Oris zelenega stanja) ter Sklopa E (Opredelitev prioritet) je temeljila predvsem na aktivnem sodelovanju s ključnimi deležniki ter zainteresirano javnostjo občine Jesenice ter pregledu obstoječih strategij in politik. Podrobneje je metodologija opisana v Vsebinskem poročilu o napredovanju del in njegovih prilogah – 2. faza.

Izbira ukrepov v občini Jesenice (Sklop F) je kritični del priprave Celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev. Na izbiro svežnjev ukrepov so vplivali tako vsi rezultati, ki so bili zajeti v 1. faznem poročilu (Zagon procesa) ter rezultati, ki so podrobneje opisani v naslednjih poglavjih 2. faznega poročila (Racionalno zastavljanje ciljev) in njegovih prilogah:

- Intervjuvanje,
- Anketiranje,
- Delavnica in
- Javne razprave.

## 2. SKLOP D: ORIS ŽELENEGA STANJA

### 2.1 Korak 1: Oblikovanje vizije

Pri oblikovanju skupne vizije Občine Jesenice se je upoštevalo mnenja in predloge deležnikov procesa in zainteresirane javnosti, s čimer je vizija postala kvalitativen opis zaželene prihodnosti Jesenic in bo pozneje služila kot vodilo pri oblikovanju strateških ciljev in ukrepov.

#### Skupina, odgovorna za oblikovanje vizije:

Pri oblikovanju vizije za Občino Jesenice so sodelovali deležniki procesa (člani delovne skupine in razširjene delovne skupine) ter zainteresirana javnost.

#### Osnovne informacije, ki so bile posredovane deležnikom:

Pri oblikovanju vizije je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja Občine Jesenice. Upoštevala so se vsa pomembna področja v občini, zlasti okviri politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Deležnikom so bile predstavljene tudi vse ugotovitve iz prve faze izdelave CPS. Predstavljeni so bili temelji, na katerih sloni izdelava CPS in proces dela, analiza stanja ter scenariji nadaljnjega razvoja prometa v občini. Nadaljnji proces dela v drugi fazi izdelave CPS, ki sledi racionalnemu zastavljanju ciljev na podlagi orisa željenega stanja in opredelitvi prioritet, ki rezultirata v oblikovanju vizije razvoja Občine in posledični izbiri ustreznih ukrepov za doseganje zastavljenih strateških ciljev.

Deležniki so dejavno sodelovali v procesu izdelave vizije za občino Jesenice v okviru delavnice ('Vizija') in 4. javne razprave ('Oblikujmo skupaj prihodnost našega mesta'), kjer so se prevetrili izzivi in priložnosti za občino Jesenice.

Izpostavljene so bile prednosti in potenciali občine Jesenice, kot so geografska lega, dobro obstoječe prometne povezave (2 avtocestna priključka, 4 železniške postaje/postajališča), ter drugih specifik, zaradi katerih je potreben različen pristop za urbana naselja ter ostala manjša naselja.

Potenciala za nadaljnji razvoj deležniki vidijo v izboljšanju mestnega javnega prometa, razvoju kolesarskih in peš omrežij, nadgradnji avtomatiziranega sistema za izposajo koles JeseNICE bikes, umirjanju prometa skozi Jesenice ter ostala naselja, vzpostavitvi novih prečnih povezav čez reko Savo ter železniško progo, oživljanju starega mestnega jedra, ureditvi parkirne politike idr. Deležniki so večkrat izpostavili tudi nekulturno obnašanje uporabnikov prometa ter željo po izobraževanju in ozaveščanju ljudi.

Deležniki so se izmed nabora možnih tipov mest, po večini odločili, da jim je najpomembnejše: varno in strpno mesto, sledilo je mesto s povezanim sistemom javnega prometa, urejenimi kolesarskimi in peš potmi, mesto z urejeno javno infrastrukturo ipd.

Upoštevajoč prioritete, prednosti in potenciala, se je oblikovala skupna vizija za razvoj občine Jesenice. Deležniki so sooblikovali idejo v kakšni občini želijo bivati.

Vizija občine Jesenice se glasi:

*»Jesenice 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 s učinkovitimi JPP (avtobusnimi in železniškimi) povezavami predstavlja pomembno razvojno obmejno vozlišče SZ Slovenije. S spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti ohranjajo naravo in pospešujejo razvoj mestnega centra. Je turistično vozlišče regije, osrednja izhodiščna točka, ki učinkovito sodeluje in povezuje sosednje občine..«*

## 2.2 Korak 2: Uskladitev pričakovanj

Eden temeljnih mejnikov v procesu izdelave CPS je oblikovanje vizije za prometni razvoj občine v smislu zasledovanja ciljev trajnostne mobilnosti.

Smiselno oblikovana vizija, ki je usklajena in podprta s strani deležnikov procesa (delovna skupina, razširjena delovna skupina) in druge razširjene javnosti, je osnova za vse nadaljnje korake.

V procesu delavnice ('Vizija') in 4. javne razprave ('Oblikujmo skupaj prihodnost našega mesta'), se je skupaj z deležniki procesa in zainteresirano javnostjo oblikovala vizija, ki je usklajena s pričakovanji skupnosti občine Jesenice.

CPS Jesenice temelji na dolgoročni viziji razvoja vseh oblik prometa na celotnem območju občine Jesenic (javnega in zasebnega prometa, potniškega in tovarnega, motoriziranega in nemotoriziranega, premičnega in nepremičnega).

Z deležniki se je doseglo soglasje o viziji in s tem tudi priložnost, da se okrepi lokalna identiteta in odgovornost za izpeljavo vizije preko strateških ciljev in smiselno izbranih ukrepov.

Vizija bo torej izhodišče za oblikovanje konkretnih ukrepov. V procesu CPS so se uskladila pričakovanja deležnikov. Oblikovala se je preprosta in razumljiva vizija, ki jo sodelujoči deležniki podpirajo, kar je osnova za uspešen izid celostnega načrtovanja prometa v občini.

Prebivalci so aktivno sprotno obveščeni o rezultatih CPS in viziji. Zaradi večje ozaveščenosti in širše podpore vizije pa so rezultati procesa prve faze CPS in vizija predstavljeni širši javnosti tudi v sklopu razstave: 'Celostna prometna strategija Jesenice – vizija', dne 12. 12. 2016, v avli gledališča Toneta Čufarja ter v izložbenem oknu Turističnega informacijskega centra Jesenice.

### 3. SKLOP E: OPREDELITEV PRIORITET

#### 3.1 Korak 1: Oblikovanje strateških ciljev

V sklopu izdelave naloge so bile poleg vseh aktivnosti vključevanja javnosti in sodelovanja z Občino Jesenice pregledane in po potrebi upoštevane tudi do sedaj izdelane strategije.

V sklopu delavnice, ki je bila izvedena za namen orisa zelenega stanja, so se za dokument CPS poleg vizije na podlagi rezultatov ankete, intervjujev, obstoječe dokumentacije ter »Smernic za pripravo CPS« oblikovali naslednji **strateški cilji**:

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 varnost, učinkovitost in 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.

Za uresničitev strateških ciljev je predvideno aktivno delovanje na vseh področjih zagotavljanja mobilnosti.

#### 3.2 Korak 2: Določitev ciljnih vrednosti

Celostna prometna strategija Jesenice predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa v občini. Sklopi se med seboj dopolnjujejo, so med seboj povezani, vsem pa je skupna usmeritev v doseganje merljivih, finančno smotrnih, družbeno koristnih ter prebivalcev prijaznih učinkov.

Na podlagi vizije in strateških ciljev smo oblikovali osnutek operativnih ciljev po 5 strateških prometnih stebrih, ki bodo ključni za področja delovanja občine na prometnem področju.

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

1	2	3	4	5
<b>TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE</b>	<b>HOJA</b>	<b>KOLESARJENJE</b>	<b>JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>	<b>MOTORNI PROMET</b>
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja ter ozaveščanje prebivalcev	Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina	Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja	Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Cilji Celostne prometne strategije izhajajo iz predhodnih strateških ciljev in prometnih stebrov, ki se nadgrajujejo, dopolnjujejo in poglobljajo. Cilji so opredeljeni s kvantifikatorji in ciljnimi vrednostmi, ki so podane za vsak prometni steber posebej.

Medtem, ko so strateški cilji zastavljeni na višji, ne nujno prometni ravni, operativni cilji postavljajo željene spremembe na prometnem področju. Hkrati smo določili ciljne vrednosti, saj morajo cilji biti:

- Jasni
- Merljivi
- Navdihujoči
- Realni
- Časovno opredeljeni

### 3.2.1 Cilji prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje

Preglednica 2: Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa	Zagnati CPS v letu 2017, 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 2022, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način
		Od leta 2017 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 2018 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov	Sistem spremljanja in vrednotenja
	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa	Od leta 2017 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	Delež večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad	Od leta 2017 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 2022 sprejmejo in pričnejo uporabljati mobilnostne načrte	Delež šol in drugih večjih generatorjev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom

### 3.2.2 Cilji drugega prometnega stebra: Hoja

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

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Hoja	Povečati delež hoje	Povečati število pešcev za 30 % glede na leto 2016 do leta 2022	Štetje prometa na referenčnih mestih glede na analizo stanja (Leta 2016 je bilo v 16. urah na dan štetja na posameznih križiščih prešteti od 990 do 2660 pešcev)
		Povečati delež hoje na delo in v šolo z 8 % na 12 % do leta 2022	Delež hoje na delo in v šolo (anketa po gospodinjstvih) (Popis 2002: 24,6 % peš in kolo skupaj)
		Povečati delež hoje po opravkih z 24 % na 28 % do leta 2022	Delež hoje po opravkih (anketa po gospodinjstvih)
		Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok z 28,4 % na pod slovensko povprečje (tj. 24,6 %) do leta 2022	Delež prekomerno prehranjenih otrok (Nacionalni inštitut za javno zdravje)
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in odpraviti ključne problematične točke za pešce do leta 2022	Dolžina novih peš povezav Število odpravljenih problematičnih točk
		Povečati ozelenitev na vsaj eni ulici letno	Število zasajenih dreves
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti pešcev	Zmanjšati število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013–2015	Število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP): povprečno 9 pešcev letno med 2013–2015)
	Izboljšati dostopnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Prilagoditi vso obstoječo infrastrukturo v širšem središču mesta Jesenice in večjih naseljih gibalno in senzorično oviranim do leta 2027	Število lokacij in povezav s prilagojeno infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam

### 3.2.3 Cilji tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

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

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Kolesarjenje	Povečati delež kolesarjenja	Povečati število kolesarjev za 50 % glede na leto 2016 do leta 2022	Štetje prometa na referenčnih mestih glede na analizo stanja (Leta 2016 je bilo v 16. urah na dan štetja na posameznih križiščih preštetih od 36 do 172 kolesarjev)
		Povečati delež kolesarjenja na delo in v šolo z 2 % na 4 % leta 2022	Delež kolesarjenja v šolo (anketa po gospodinjstvih)
		Povečati delež kolesarjenja po opravkih s 5 % na 8 % leta 2022	Delež kolesarjenja po opravkih (anketa po gospodinjstvih)
	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom	Dopolniti in označiti ključne kolesarske povezave v mestu (med pomembnejšimi generatorji prometa) in vzpostaviti vsaj dve kolesarski povezavi z zaledjem do leta 2022	Dolžina novih sklenjenih kolesarskih povezav
		Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah in novogradnjah do leta 2027	Delež javnih zgradb in novogradenj s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči
	Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev	Zmanjšati število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013–2015	Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP): povprečno 5 kolesarjev letno med 2013–2015)

### 3.2.4 Cilji četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

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

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Javni potniški promet	Povečati uporabo javnega potniškega prometa	Povečati število potnikov v mestnem prometu in v medkrajevnem prometu za 10 % do leta 2022 glede na leto 2015	Število prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu na leto (podatki prevoznika) (V obdobju 2013–2015 je bil 4-odstotni upad v medkrajevnem prometu, izhodišče 289.073 potnikov v letu 2015, cilj 318.000. V obdobju 2013–2015 je bil 9-odstotni upad v medkrajevnem prometu, izhodišče 91.256 potnikov v letu 2015, cilj 100.000.)
		Povečati število potnikov na ŽP Jesenice za 17 % do leta 2022	Število prodanih kart v železniškem prometu na leto (podatki SŽ) (V obdobju 2013–2015 15-odstotni upad prodanih vozovnic, izhodišče 2015: 41.309. 17-odstotni dvig bi bilo primerljiv s številom leta 2013)
		Povečati delež uporabe JPP za pot na delo/v šolo iz 6 % na 10 % do leta 2022	Delež uporabe JPP za vse poti (anketa po gospodinjstvih) (Popis 2002: 25,4 % avtobus in vlak skupaj)

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
	Izboljšati integracijo med JPP in ostalimi prometnimi načini	Doseči 100-odstotni delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice do leta 2018	Delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice
		Izboljšati dostopnost železniške postaje z avtobusi do leta 2019	Frekvenca avtobusov
	Izboljšati dostopnost JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo	Doseči 100-odstotni delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim, do leta 2022	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim
	Izboljšati kakovost ponudbe JPP	Povečati konkurenčnost osebnemu avtomobilu s povečanjem frekvenca in zmanjšanjem potovalne hitrosti 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

### 3.2.5 Cilji petega prometnega stebra: Motorni promet

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

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
<b>Motorni promet</b>	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati število avtomobilov za 50 % glede na leto 2016 do leta 2022	Štetje prometa na referenčnih mestih glede na analizo stanja
		Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo in v šolo z 51 % na 45 % do leta 2022.	Delež uporabe avtomobila za poti na delo glede na razdaljo (anketa po gospodinjstvih)
		Zmanjšati ali ohraniti stopnjo motorizacije na ravni leta 2015 do leta 2022	Stopnja motorizacije (SURs) (Statistični urad Republike Slovenije (SURs): 2015: 459 (trend naraščanja), cilj: 459 vozil na 1.000 prebivalcev)
	Umiriti motorni promet	Zmanjšati povprečno hitrost vozil v naseljih za 20 %	Povprečna hitrost v območjih umirjanja prometa
	Izboljšati parkirne razmere	Do leta 2018 sprejeti in začeti izvajati novo, trajnostno parkirno politiko	Delež dolgotrajnih in plačljivih parkirnih mest v širšem mestnem središču
	Povečati prometno varnost v motornem prometu	Zmanjšati število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami za 50 % ter zmanjšati število prometnih nesreč s smrtnim izidom za 100 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2013–2015	Število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP): povprečno 6 nesreč s hudimi telesnimi poškodbami ter povprečno 2 smrtni žrtvi letno med 2013–2015)

#### 4. SKLOP F: IZBIRA UKREPOV

Z vizijo in strateškimi cilji smo nakazali, v katero smer želimo, da se razvija naša občina. Jasno je opredeljeno, da si želimo videti spremembe na področju prometne varnosti, dostopnosti za ranljivejše skupine, kakovostne povezanosti, krepitve gospodarstva, kulture in izobraževanja, privlačnosti in kakovosti okolja ter potovalnih navad ljudi. Čeprav so cilji širši in se ne nanašajo nujno na promet kot tak, ta lahko pomembno prispeva k tem ciljem. V ta namen so bili oblikovani tudi podrobnejši cilji na posameznih prometnih področjih, v skladu s trajnostno prometno piramido, ki postavlja hojo, kolesarjenje in javni potniški promet pred osebni motorni promet. Ti štirje podsistemi, skupaj s splošnim stebrom prometnega načrtovanja, ki jih združuje v celoto, v skladu z načeli načrtovanja trajnostne mobilnosti, zagotavljajo enakopravno upoštevanje vseh vrst prometa.



Slika 2: Obratna prometna piramida

Za doseganje zastavljenih ciljev je potrebno izbrati ukrepe oz. orodja, s katerimi bo mogoče učinkovito prispevati k viziji in ciljem občine ter premagati težave, identificirane v analizi stanja. Ukrepi se lahko med seboj razlikujejo po vrsti, geografskem in časovnem obsegu, intenzivnosti izvajanja in po stroškovni učinkovitosti. Posamezen ukrep običajno ne more doseči vseh zastavljenih ciljev, zato je pomembno oblikovati svežnje, ki obsegajo kombinacijo različnih ukrepov. Svežnji ukrepov so pomembni ne le zato, ker lahko povečajo učinkovitost, temveč pomagajo tudi preseči ovire pri izvajanju posameznih ukrepov (na primer pravne, tehnične, finančne, politične itd.). Hkrati lahko svežnji ukrepov pomagajo omiliti potencialne negativne vplive posameznih ukrepov na določene skupine uporabnikov.

V nasprotju z dosedanjim pristopom, ki se je osredotočal zlasti na infrastrukturne rešitve in zadovoljevanje prometnega povpraševanja, smo pri izbiri ukrepov upoštevali naslednja načela:

- nabor različnih vrst ukrepov, od infrastrukturnih in finančnih do upravljanja prometa in mobilnosti;
- osredotočanje na najbolj učinkovite ukrepe v večini okolij, ki se nanašajo na izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa, zaračunavanje motornega prometa (skozi parkirno politiko) ter prostorsko politiko, ki povezuje ostala dva ukrepa;
- nabor ukrepov tudi z ostalih področij, kot je prostorska politika;
- ukrepi, ki enakopravno obravnavajo vse prometne načine oziroma dajejo prednost nemotoriziranim prometnim načinom in javnemu potniškemu prometu;
- obsežno presojanje ukrepov, ki upošteva vse stroške in koristi;
- črpanje iz dosedanjih izkušenj in dobrih praks ter smernic za trajnostno načrtovanje prometa tako v Sloveniji kot v tujini;

- upoštevanje lokalnega konteksta in izhodišč občine ter že načrtovanih ukrepov.

Pri izbiri ukrepov smo si med drugim pomagali z orodjem KONSULT<sup>2</sup>, ki omogoča rangiranje ukrepov glede na zastavljene cilje. Z orodjem določimo, kateri cilji in kakšne strategije so za nas najpomembnejši in kateri ukrepi najbolj pripomorejo k doseganju teh ciljev.

Med najpomembnejše cilje smo dodali kakovost življenja, socialno vključenost, varnost in gospodarsko rast (cilji v orodju so namreč prednastavljeni). Orodje KONSULT je razvrstilo več kot 60 vrst ukrepov glede na njihov prispevek k zastavljenim strateškim ciljem. Spodnja preglednica jih prikazuje 56, ki k ciljem prispevajo pozitivno in so razvrščeni po relativni pomembnosti glede na njihov prispevek k našim strateškim ciljem.

Gre za kombinacijo različnih vrst ukrepov, mnogi tudi niso infrastrukturni, ampak upravljajo prometno povpraševanje na drugačne načine. Hkrati smo poudarili ukrepe, ki so primerni glede na lokalni kontekst občine Jesenice (vrstice v modrem odtenku) in pri tem upoštevali politični, zakonodajni, prostorski vidik, obstoječe stanje ter že načrtovane investicije. Predvsem smo se osredotočili na ukrepe v zgornji polovici preglednice, saj ti najbolj prispevajo k zastavljenim ciljem.

Preglednica 7: Ukrepi glede na prispevanje k strateškim ciljem

Vrsta ukrepa	Tip ukrepa	Cena	Časovni horizont	Relativna ocena prispevka ciljem
Raba prostora, ki podpira razvoj javnega potniškega prometa	Prostorska politika	nevtralna	dolgoročni	32
Območja in koridorji za pešce	Infrastruktura	srednja	srednjeročni	28
Gostota poselitve in mešana raba prostora	Prostorska politika	visoka	dolgoročni	21
Kolesarsko omrežje	Infrastruktura	srednja	srednjeročni	19
Varnost pešcev in kolesarjev	Upravljanje prometa	nevtralna	kratkoročni	18
Mobilnostni načrti za šole	Ukrepi, ki vplivajo na navade	nizka	kratkoročni	16
Ukrepi za povečanje prometne varnosti (zmanjševanje hitrosti, nadzor, signalizacija)	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	15
Ločene kolesarske steze	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	14
Parkirni standardi	Prostorska politika	nizka	dolgoročni	12
Promocijske aktivnosti	Ukrepi, ki vplivajo na navade	nizka	kratkoročni	12
Umirjanje prometa	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	12
Vzdrževanje cest	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	11
Obdavčitev goriv	Finančni	nevtralna	kratkoročni	10

<sup>2</sup> <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/>



Vrsta ukrepa	Tip ukrepa	Cena	Časovni horizont	Relativna ocena prispevka ciljem
Sistem izposoje koles	Ukrepi, ki vplivajo na navade	srednja	srednjeročni	10
Mobilnost brez ovir	Infrastruktura	srednja	kratkoročni	9
Nove železniške postaje in proge	Infrastruktura	visoka	srednjeročni	8
Prehodi za pešce	Upravljanje prometa	nizka	kratkoročni	8
Zaračunavanje parkiranja	Finančni	nevtralna	kratkoročni	8
Zaračunavanje uporabnikom cest	Finančni	nevtralna	srednjeročni	8
Mobilnostni načrti za podjetja	Ukrepi, ki vplivajo na navade	nizka	kratkoročni	7
Kolesarska parkirišča	Upravljanje prometa	nizka	kratkoročni	6
Orodja za načrtovanje poti	Informacijski	nizka	kratkoročni	6
Telekomunikacije (delo od doma, telekonference ...)	Ukrepi, ki vplivajo na navade	srednja	srednjeročni	6
Avtobusni prevozi	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	5
Cestna signalizacija	Informacijski	nizka	kratkoročni	5
Omejevanje motornega prometa	Upravljanje prometa	nizka	kratkoročni	5
Cena vozovnic	Finančni	srednja	kratkoročni	4
Obdavčitev lastništva vozila	Finančni	nevtralna	kratkoročni	4
Fleksibilen delovni čas	Ukrepi, ki vplivajo na navade	nizka	srednjeročni	4
Informacije o JPP	Informacijski	nizka	kratkoročni	4
Integrirana vozovnica	Finančni	nizka	srednjeročni	4
ITS - pametni prometni sistemi	Upravljanje prometa	srednja	srednjeročni	4
Osebnostno mobilnostno svetovanje	Ukrepi, ki vplivajo na navade	nizka	kratkoročni	4
Parkirni režim	Upravljanje prometa	nizka	kratkoročni	4
Prednostni sistemi za avtobuse	Upravljanje prometa	nizka	kratkoročni	4
Zaračunavanje zasebnih parkirišč	Finančni	nevtralna	srednjeročni	4
Regulacija avtobusnega prometa	Upravljanje prometa	nevtralna	srednjeročni	3
Skupna raba avtomobila	Ukrepi, ki vplivajo na navade	srednja	srednjeročni	3
Struktura cen vozovnic	Finančni	nevtralna	srednjeročni	3
Znižane cene vozovnic	Finančni	nizka	kratkoročni	3
BRT	Infrastruktura	srednja	srednjeročni	2
Nove železniške linije	Upravljanje prometa	srednja	srednjeročni	2

Vrsta ukrepa	Tip ukrepa	Cena	Časovni horizont	Relativna ocena prispevka ciljem
Omejitve za tovorni promet	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	2
Park & ride	Infrastruktura	srednja	srednjeročni	2
Prevoz na poziv	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	2
Prikazovalniki prihodov	Informacijski	srednja	kratkoročni	2
Sistem za usmerjanje na parkirišča	Informacijski	srednja	kratkoročni	2
Tramvaj in primestna železnica	Infrastruktura	visoka	dolgoročni	2
Upravljanje avtobusov	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	2
Upravljanje tovornih vozil	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	2
Zbiranje informacij od udeležencev v prometu in posredovanje ostalim	Informacijski	nizka	kratkoročni	2
Deljenje prevoza	Ukrepi, ki vplivajo na navade	nizka	kratkoročni	1
Fizične omejitve motornega prometa	Ukrepi, ki vplivajo na navade	srednja	kratkoročni	1
Podpora okolju prijaznim vozilom	Ukrepi, ki vplivajo na navade	srednja	srednjeročni	1
Prispevki investitorjev	Prostorska politika	nizka	srednjeročni	1
Okoljska cona	Upravljanje prometa	nizka	kratkoročni	1
Nadzor mestnega prometa	Upravljanje prometa	srednja	srednjeročni	0
Parkirne hiše/parkirišča	Infrastruktura	visoka	srednjeročni	0
Intermodalna središča	Infrastruktura	nevtralna	nedefiniran	0
Navigacijske naprave v vozilih	Informacijski	nevtralna	nedefiniran	0
Pasovi za vozila z več potniki	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	0
Prikazovalniki ITS	Informacijski	srednja	kratkoročni	0
Gradnja nove ceste	Infrastruktura	visoka	dolgoročni	-1
Konvencionalno upravljanje prometa	Upravljanje prometa	srednja	kratkoročni	-2

Spodnja preglednica prikazuje skupine ukrepov orodja Konsult, ki zasledujejo cilje CPS Občine Jesenice in hkrati ustrezajo lokalnim značilnostim občine ter predstavljajo ustrezen strateški steber. Hkrati smo med njimi izbrali bolj specifične ukrepe, pri čemer smo nekatere združili, saj se med seboj dopolnjujejo, dodali pa smo še ukrepe, ki jih orodje Konsult ne predvideva, zlasti v stebru Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje, ki se vežejo na celostno prometno strategijo kot tako.

Preglednica 8: Izbrani ukrepi za CPS Jesenice

Ukrep iz orodja KONSULT	Strateški steber CPS Jesenice	Ukrep CPS Jesenice
Območja in koridorji za pešce, prehodi za pešce	Hoja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gradnja manjkajočih površin za pešce (znotraj mesta)</li> <li>• Razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav (povezava z zaledjem)</li> <li>• Ureditev Razgledne poti in drugih rekreacijskih poti</li> <li>• Ureditev varnejših prehodov za pešce</li> <li>• Ureditev varnejših križanj ter vzpostavitev novih (žel. podhodi in nadhodi, nadhodi čez prometnice, brvi in mostovi čez vodotoke)</li> <li>• Povečanje privlačnosti peš površin</li> <li>• Ureditev in vzpostavitev con za pešce</li> <li>• Pilotni projekt zaprtja ulice v starem mestnem jedru za motorni promet</li> <li>• Vzpostavitev in vzdrževanje evidence o obsegu pešačenja in navadah pešcev</li> <li>• Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti v zvezi s pešačenjem, uvedba "peš-busa"</li> </ul>
Mobilnost brez ovir	Hoja, Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe</li> <li>• Prilagoditve za gibalno in senzorično ovirane osebe (npr. opremljenost semaforjev z zvočnim signalom)</li> </ul>
Kolesarsko omrežje, Ločene kolesarske steze	Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razširitev omrežja in dograditev kolesarskih povezav v smislu povezav mesta z zaledjem ter gradnja nove infrastrukture izven mesta</li> <li>• Obnova obstoječih kolesarskih površin</li> <li>• Ureditev varnejših križanj in vzpostavitev novih (podhodi, nadhodi, prehodi)</li> <li>• Povečanje privlačnosti kolesarskih površin</li> <li>• Ureditev in označitev rekreacijskih in drugih kolesarskih poti</li> <li>• Vzpostavitev in vzdrževanje evidence o obsegu kolesarjenja in navadah kolesarjev</li> <li>• Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti v zvezi s kolesarjenjem</li> </ul>
Sistem izposoje koles	Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadgradnja avtomatiziranega sistema izposoje koles (več lokacij za izposajo, več in bolj primerna kolesa, ...)</li> </ul>
Kolesarska parkirišča	Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dodatna parkirišča za kolesa objektov za shranjevanje koles</li> </ul>
Nove železniške postaje in proge, intermodalno središče	Javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obnova glavnih avtobusne in železniške postaje in postajališč</li> <li>• Ureditev postajališč (nadstreški, sedišča, prikazovalniki ...)</li> <li>• Ureditev skupnega vozlišča za avtobus in železnico</li> <li>• Vzpostavitev nove linije primestne železnice</li> </ul>
Regulacija avtobusnega prometa, Integrirana vozovnica, Informacije o JPP	Javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izdelava študije optimizacije mestnega in medkrajevne avtobusnega prometa ter izvedba</li> <li>• Vzpostavitev sistema prevozov "na klic"</li> <li>• Funkcionalna prilagoditev prevoznih sredstev za gibalno in senzorično ovirane</li> <li>• Prilagoditev prevoznih sredstev okoljskim standardom</li> <li>• Prilagoditev prevoznih sredstev za prevoz koles</li> </ul>

Struktura cen vozovnic, Prevoz na poziv		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo</li> <li>• Opremiti večja postajališča s parkirišči za kolesa</li> <li>• Vključitev v sistem enotne vozovnice JPP (IJPP)</li> <li>• Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti v zvezi z JPP</li> <li>•</li> </ul>
Avtobusni prevozi	Javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzpostavitev učinkovitega JPP</li> </ul>
Umirjanje prometa, Ukrepi za povečanje prometne varnosti (zmanjševanje hitrosti, nadzor, signalizacija), Varnost pešcev in kolesarjev	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umirjanje prometa</li> <li>• Rekonstrukcija križišč (prilagoditev nemotoriziranemu prometu)</li> <li>• Ureditev križanj z železnico</li> <li>• Odpravljanje črnih točk</li> <li>• Celostna ureditev prometa v mestnem jedru oz. njegova prometna razbremenitev (preurejanje prometa, parkirna infrastruktura in režim)</li> <li>• Ureditev mirujočega prometa (parkirišča za tur. avtobuse, avtodome, tovorna vozila)</li> <li>• Optimizacija parkirne politike</li> </ul>
Omejitve za tovorni promet	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sprememba prometnega režima v okviru celostne ureditve prometa v mestnem jedru</li> </ul>
Parkirni režim	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izvajanje parkirne politike (cene, parkirni režim)</li> <li>• Postopno zmanjševanje števila uličnih parkirnih mest</li> <li>• Poostren nadzor nad kršitvami parkiranja (na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh, ...)</li> </ul>
Zaračunavanje parkiranja	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izvajanje parkirne politike (cene, parkirni režim)</li> </ul>
Park & Ride	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preveritev smiselnosti in oblik uvedbe sistema P+R sistema (npr. ob železniški postaji in drugih lokacijah v mestu)</li> </ul>
Fizične omejitve motornega prometa	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enosmerni promet)</li> <li>• Prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje (manj avtomobilov).</li> </ul>
Vzdrževanje cest	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zagotovitev boljše preglednosti</li> <li>• Zamenjava obrabne plasti asfalta na vozišču</li> <li>• Modernizacija cest</li> </ul>
Gradnja nove ceste	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Most čez Savo na Hrušici</li> <li>• Nove prečne povezave čez reko in železnico</li> </ul>
Podpora okolju prijaznim vozilom	Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Širitev omrežja električnih polnilnic in polnilnih postaj za stisnjeni zemeljski plin (CNG) za pogon avtomobilov</li> <li>• Uvajanje zelene logistike</li> </ul>
Gostota poselitve in mešana raba prostora, Raba prostora, ki podpira razvoj javnega potniškega prometa	Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Priprava prostorskih aktov, ki upoštevajo načela celostnega prometnega načrtovanja in smernice za gradnjo prometne infrastrukture</li> </ul>
Parkirni standardi	Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja (usklajenost prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti),</li> </ul>



Mobilnostni načrti za podjetja, Mobilnostni načrti za šole	Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	<ul style="list-style-type: none"><li>Spodbujanje izdelave in izdelava mobilnostnih načrtov</li></ul>
Promocijske aktivnosti	Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	<ul style="list-style-type: none"><li>Promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti</li></ul>
-	Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	<ul style="list-style-type: none"><li>Vrednotenje in prenova CPS</li><li>Priprava uravnoveženih proračunov</li><li>Sodelovanje pri EU projektih</li><li>Vzpostavitev in vzdrževanje podatkovne baze o obsegu in potovalnih navadah občanov Jesenic</li></ul>

#### 4.1 Korak 1: Presoja možnosti

Naslednja preglednica prikazuje izbrane ukrepe CPS Jesenice glede na prispevek k posameznim strateškim ciljem. Za vsak cilj je bilo z orodjem KONSULT, ki sloni na izsledkih raziskav, ocenjeno, kakšen prispevek nosi vsak ukrep od 1-4 (pri čemer je 4 najvišji prispevek (✓), × pa označuje negativen prispevek).

Preglednica 9: Izbrani ukrepi CPS Jesenice glede na prispevanje k strateškim ciljem

Cilj orodja KONSULT	Kakovost življenja (ulic, sosesk)	Enakopravnost in socialna vključenost	Varnost	Gospodarska rast	Varstvo okolja
Strateški cilj CPS Jesenice	Povečati kakovost življenja in s tem povečati število prebivalcev v občini	Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini in povezanost s sosednjimi občinami.	Povečati prometno varnost, učinkovitost in zdravje ljudi, s širitvijo površin za pešce in kolesarje.	Podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva in privabljanje investicij ter podpirati sonaravni razvoj mesta in turistični razvoj občine.	Prispevati h kakovostnemu okolju.
Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje					
Organizacija občinske uprave	✓	✓	✓	✓✓	✓
Izvajanje CPS (sprejetje, zagon, prenova)	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
Uravnoteženi proračuni	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
Mobilnostni načrti	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
Uskladitev prostorske politike	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Smernice za načrtovanje	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	-	-
Podatkovne baze	-	-	-	-	✓
Promocijske akcije	✓✓	✓✓	✓	-	✓✓✓✓
Hoja					
Razvoj omrežja za hojo	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓
Register nevarnih točk	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Nadgraditev varnih poti v šolo	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓
Dopolnitev manjkajočih površin za pešce	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓
Razširitev omrežja pešpoti	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓
Osvetlitev pešpoti	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Ureditev prehodov za pešce	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Povečanje privlačnosti pešpoti	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓
Smerokazi s časovnimi oznakami	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓
Ureditev rekreacijskih pešpoti	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Ureditev parkovnih površin	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓
Vzdrževanje pešpoti	✓✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓
Prilagoditev za ovirane osebe	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	-	-
Kolesarjenje					
Razvoj omrežja za kolesarjenje	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓
Register nevarnih točk	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Obnova obstoječih kolesarskih površin	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓✓✓



Cilj orodja KONSULT	Kakovost življenja (ulic, sosek)	Enakopravnost in socialna vključenost	Varnost	Gospodarska rast	Varstvo okolja
Strateški cilj CPS Jesenice	Povečati kakovost življenja in s tem povečati število prebivalcev v občini	Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini in povezanost s sosednjimi občinami.	Povečati prometno varnost, učinkovitost in zdravje ljudi, s širitvijo površin za pešce in kolesarje.	Podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva in privabljanje investicij ter podpirati sonaravni razvoj mesta in turistični razvoj občine.	Prispevati h kakovostnemu okolju.
Dopolnitev manjkajočih površin za kolesarje	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓✓✓
Povezave mesta z zaledjem	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓✓✓
Parkirišča za kolesa	✓✓✓	✓	-	✓	✓
Sistem izposoje koles	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Povezovanje z daljinskimi potmi	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓✓✓
Privlačnosti kolesarskih površin	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓✓✓
Smerokazi s časovnimi oznakami	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Ureditev in označitev rekreacijskih poti	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Vzdrževanje kolesarskih poti	✓✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓
Javni potniški promet					
Študija optimizacije JPP	✓	✓✓✓	✓	-	✓✓
Nadgradnja in optimizacija JPP	✓	✓✓✓	✓	-	✓✓
Integracija sistemov JPP (vozni redi, linije, vozovnice)	✓	✓✓	-	✓✓	✓
Vzpostavitev sistema prevozov "na klic"	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Enotna vozovnica	✓✓	✓✓	✓✓	✓	✓✓
Pobude Slovenskim železnicam za izboljšanje železniške infrastrukture	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
Prilagoditev voznih parkov oviranim osebam	-	✓✓✓✓	✓✓✓	-	-
Prilagoditev voznega parka kolesom	✓✓	✓✓	-	-	✓✓
Ureditev postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo	✓	✓✓✓	✓	-	✓✓
Parkirišča za avtobuse	-	-	-	✓	✓✓
Multimodalni center	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Motorni promet					
Parkirni standardi	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
Študija in optimizacija parkirne politike	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
P+R sistem	✓✓✓	-	✓	✓	✓
Nadzor parkiranja	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	✓✓
Odpravljanje nevarnih točk	✓✓✓	✓	✓✓✓✓	-	✓✓✓✓
Sistem skupne rabe avtomobila (car sharing)	✓✓	✓✓✓✓	×	✓	✓✓✓✓

Cilj orodja KONSULT	Kakovost življenja (ulic, sosek)	Enakopravnost in socialna vključenost	Varnost	Gospodarska rast	Varstvo okolja
Strateški cilj CPS Jesenice	Povečati kakovost življenja in s tem povečati število prebivalcev v občini	Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini in povezanost s sosednjimi občinami.	Povečati prometno varnost, učinkovitost in zdravje ljudi, s širitvijo površin za pešce in kolesarje.	Podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva in privabljanje investicij ter podpirati sonaravni razvoj mesta in turistični razvoj občine.	Prispevati h kakovostnemu okolju.
Optimizacija dostave v mestnem središču	✓✓	×	×	✓	✓✓✓✓
Študija omejitve tranzitnega tovornega prometa	✓✓✓✓	×	×	-	✓✓✓✓
Rekonstrukcija križišč, umirjanje prometa	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓
Izboljšanje kakovosti vozišč	✓	✓✓	✓✓	-	✓✓
Optimizacija dostave v mestnem središču	✓✓	✓✓	✓✓	✓	✓✓
Širitev omrežja električnih polnilnic	✓✓	×	×	✓	✓✓✓✓
Parkirišča za tovorna vozila in avtodome	✓	✓	✓✓	✓✓✓	✓✓

## 4.2 Korak 2: Učenje iz izkušenj drugih

Pri izkušnjah drugih smo upoštevali primere opisane v publikaciji »Trajnostna mobilnost v praksi – Zbornik dobrih praks« (IPOP 2016) in drugih publikacijah ter izkušnje strokovnih sodelavcev s projektov v Sloveniji in tujini, kot npr. smernice za kolesarska parkirišča (Cambridge, London), smernice in mobilnostni načrti za podjetja različne javne in izobraževalne ustanove (West Midlands, Ministrstvo za promet RS, Derby Teaching Hospitals, Surrey and Sussex NHS, UK Department for Communities & Local Government, London Borough of Hounslow ...), končno poročilo »Identifikacija stanja javnega potniškega prometa in ukrepov trajnostne mobilnosti v slovenskih občinah« (CIPRA, 2011), publikacijo »CIVITAS Measure Directory« (CIVITAS, 2014), publikaciji »The Economic benefits of Sustainable Urban Mobility Measures – Independent Review of Evidence: Report« in »Measure selection – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans« (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, 2016), publikacija »Integracija osnovnošolskih prevozov v javni potniški promet« (Center za razvoj Litija, 2011), publikacijo »PRESTO Cycling Policy Guide – Cycling Infrastructure« (PRESTO, 2010), poročilo »The Economic Benefits of Sustainable Transport Actions – Independent Review of Evidence« (EVIDENCE, 2015) idr.

### 4.3 Korak 3: Študija stroškovne učinkovitosti

V okviru priprave CPS je potrebno pretehtati stroškovno učinkovitost ukrepov, saj je mogoče z naložbami v celovite pakete ukrepov trajnostnega prometa zagotoviti večje ekonomske koristi v primerjavi z npr. gradnjo novih cest. Primeri dobre prakse in raziskave namreč kažejo, da tradicionalne intervencije v prometu (osredotočene na infrastrukturo) niso vedno stroškovno najučinkovitejše. V projektu EVIDENCE<sup>3</sup> je bilo ugotovljeno, da:

- so mestna središča, za katera so značilni nizka raven prometa, dober sistem javnega prevoza ter površine, primerne za hojo in kolesarjenje, gospodarsko dejavnejša, prijetnejša in donosnejša od tistih, kjer mestni promet sestavljajo predvsem osebna vozila;
- so sklopi integriranih in doslednih trajnostnih ukrepov stroškovno učinkovitejši od omejenih programov, ki predvidevajo zgolj uvedbo simboličnih in maloštevilnih politik;
- je zmanjševanje ravni prometa in vlaganje v kakovostnejše storitve, programe za spreminjanje potovalnih navad ter v izboljšano rabo obstoječe infrastrukture z gospodarskega vidika uspešnejše kot le osredotočanje na vlaganja v infrastrukturo in tehnologijo;
- v mestih, ki izdatno vlagajo v rešitve na področju trajnostne mobilnosti, prometu namenjajo manj sredstev.

Ta presoja nam tudi pomaga pri izdelavi akcijskega načrta v smislu prioritiziranja ukrepov z vidika časovne izvedbe. Zato, da bi ugotovili, kateri ukrepi so najbolj smotrni in prioritetni, smo izbrane ukrepe celovito presojali z vidika 9 različnih kriterijev. Vsak ukrep smo z vidika vsakega kriterija ocenili z oceno 0-3, pri čemer je 3 najboljša ocena (Preglednica 11).

#### 1. Usklajenost s strateškimi cilji

Ocena je bila osnovana na podlagi Preglednice 3, ki prikazuje, v kakšni meri ukrep prispeva k strateškim ciljem. Z 0 je bil ocenjen ukrep, ki je v nasprotju s strateškimi cilji, s 4 pa ukrep, ki močno prispeva k doseganju strateških ciljev.

#### 2. Razmerje med koristmi in stroški

Z 0 je bil ocenjen ukrep, ki prinaša več stroškov kot koristi, 4 pa ukrep, kjer koristi močno presegajo stroške. Ocena ekonomske koristi je bila osnovana na podlagi izsledkov projekta EVIDENCE, v sklopu katerega so bili sistematično zbrani in strokovno pregledani kakovostni dokazi, ki podpirajo trditev, da naložbe v trajnostne ukrepe na področju prometa prinašajo ekonomsko ugodne rezultate. V sklopu projekta je bil ugotovljen niz pristopov, ki se uporabljajo za merjenje ekonomskih koristi, všteti dejavniki, kot so kakovost zraka, emisije, stopnja nesreč in smrtnih žrtev, obseg prodaje in vrednost nepremičnin. Operativni dejavniki, kot so stroški in prihodki, pa izhajajo zlasti iz ukrepov s področja javnega prevoza. Slednji pomenijo merljive koristi zlasti z vidika upravljavcev javnega prevoza, hkrati pa izražajo tudi morebitne spremembe izbire prevoznih načinov ter učinke na kakovost zraka in ciljno vrednost emisij, čeprav se ti zadnji vidiki morda ne dajo izraziti finančno. Nekatere študije, programi, pregledani v sklopu projekta EVIDENCE, temeljijo na tradicionalnih orodjih za ekonomske presoje, denimo na ti, cost-benefit analysis CBA). Spodnja preglednica prikazuje povzetek izsledkov (kjer ✓ pomeni nekaj ekonomskih koristi, ✓✓ jasne ekonomske koristi, ✓✓✓ pomembne ekonomske koristi, ✓✓✓✓ pa več pomembnih ekonomskih koristi):

<sup>3</sup> <http://www.evidence-project.eu/images/pdf/the-evidence-review-summary-report-slovene.pdf>

Preglednica 10: Ekonomske koristi trajnostnih prometnih ukrepov (vir: EVIDENCE)

Skupina ukrepov	Ukrep	Običajne intervencije	Ekonomske koristi
Čista vozila in goriva	Vozila, ki jih poganjajo elektrika oziroma gorivne celice	Električna vozila za javni prevoz in prevoz tovora	✓
	Izboljšave tehnologij motorjev z notranjim izgorevanjem	Tehnologije za boljšo izrabo goriva Uporaba alternativnih goriv v voznih parkih	✓✓✓
Mestni tovorni promet	Mestni tovorni promet	Mestna konsolidacijska središča za tovor Logistična mreža, ki temelji na uporabi koles	✓✓✓
Strategije upravljanja povpraševanja	Omejitev dostopa	Območja za pešce Območja omejenega prometa, pas za avtobuse	✓✓✓
	Prerazporeditev cest	Pasovi za javna prevozna sredstva, kolesarje Pasovi za vozila z veliko zasedenostjo/plačljivi pasovi, običajno za vozila z veliko zasedenostjo	✓✓
	Območja varovanja okolja	Območja z nizkimi emisijami Območja z omejeno hitrostjo (npr. 30 km/h)	✓✓
	Zaračunavanje pristojbin za zastoje	Cestninjenje na mestnih cestah	✓✓
	Parkirišča	Upravljanje parkiranja Sistemi Parkiraj in se pelji (P&R)	✓✓✓
Upravljanje mobilnosti	Mobilnostni načrt (spletni)	Javna in zasebna spletna mesta Generatorji prometa (bolnišnice, stadioni)	✓✓
	Mobilnostni načrt (zasebni)	Posamezniki Prebivalci novih stanovanjskih naselij	✓✓
	Trženje in nagrajevanje	Trženje/socialno trženje Sistemi nagrajevanja, recimo okolju prijazna vožnja	✓
Javni prevoz	Izboljšave ponudbe javnih prevoznih sredstev	Integrirano plačevanje vozovnic Izboljšani dostop in objekti (recimo Wi-Fi)	✓✓✓
	Nove vrste javnega prevoza	Nove vrste javnega prevoza (sistema hitrih avtobusov in lahke železnice (BRT in LRT), vodeni avtobusi) Zgoščevanje gradnje ob možnosti javnega prevoza	✓✓✓✓
	Vključevanje novih načinov	Integrirana vozovnica za različna prevozna sredstva Zamenjava prevoznega sredstva (sistem P&R, kolo-vlak)	✓
Prometna telematika	Elektronsko plačevanje vozovnic	Pametna vozovnica, pametna kartica, brezstično plačevanje Mobilno plačevanje (s prenosnimi telefoni)	✓✓
	Upravljanje prometa	Sistemi za upravljanje mestnega prometa Prednostno vodenje (denimo avtobusov)	✓✓✓
	Potovalne informacije	Zagotavljanje informacij Načrtovalci potovanj	✓
Mobilnost, ki ne temelji zgolj na uporabi avtomobilov	Novi načini uporabe osebnih vozil	Skupne vožnje – carpooling (v območju mesta in od točke do točke) Skupna raba osebnih (in tovornih) vozil – <i>car sharing</i>	✓✓
	Hoja	Skupna hoja (recimo walking bus) Infrastruktura za pešce	✓✓
	Kolesarjenje	Nove proge (na cestnih površinah in zunaj njih) Izposoja koles in usposabljanje v vožnji s kolesom	✓✓✓
	Skupna uporaba koles	Izposoja na javnih površinah (kolesa in električna kolesa)	✓
	Vključujoče načrtovanje mestnega prostora	Obvladovanje prometa z oblikovanjem mestnega prostora	✓✓

Za tiste ukrepe, ki niso zajeti v preglednici, smo ocenili ekonomske koristi na podlagi ostale literature in izkušenj.

### **3. Finančna izvedljivost (izvedba in upravljanje)**

Finančno izvedljivost smo ocenili na podlagi strokovnih izkušenj finančnega obsega del za posamezne ukrepe. Z 0 je bil ocenjen ukrep, kjer tako izvedba kot upravljanje ukrepe presega finančne zmožnosti občine, s 4 pa ukrep, ki se ga da izvesti samo z občinskimi sredstvi.

### **4. Tehnična izvedljivost**

Tehnično izvedljivost smo ocenili na podlagi strokovnih izkušenj zahtevnosti obsega del za posamezne ukrepe ter izkušenj drugih v Sloveniji in tujini. Z 0 je bil ocenjen ukrep, kjer je ukrep tehnično neizvedljiv, s 4 pa ukrep, ki se ga da izvesti enostavno (glede na zakonodajo, znanje, razpoložljivost prostora, varovanje okolja itd.).

### **5. Zahtevnost upravljanja/vzdrževanja**

Zahtevnost upravljanja/vzdrževanja je pomemben kriterij, saj nam pokaže strošek ukrepa bolj celovito. Tradicionalno se je namreč osredotočalo le na investicijo, pozabilo pa na stroške, ki sledijo uvedbi ukrepa. Kriterij smo ocenili na podlagi strokovnih izkušenj ter izkušenj drugih v Sloveniji in tujini. Z 0 je bil ocenjen ukrep, kjer ukrep zahteva obsežno vzdrževanje in upravljanje po uvedbi, s 4 pa ukrep, ki tega ne zahteva.

### **6. Časovni horizont**

Časovni horizont nam pomaga pri določanju vrstnega reda izvajanja ukrepov. Ocenili smo ga na podlagi strokovnih izkušenj, ocene ostalih kriterijev (predvsem finančne, tehnične, vzdrževalne zahtevnosti ter podpore javnosti) ter izkušenj drugih v Sloveniji in tujini. Z 0 je bil ocenjen ukrep, ki se ga da izvesti šele na dolgi rok (več kot 10 let), s 4 pa ukrep, ki je izvedljiv v kratkem roku (manj kot 3 leta).

### **7. Tveganje**

Ta kriterij ocenjuje stopnjo tveganja za neuspeh projekta v finančnem, tehničnem in/ali političnem smislu. Z 0 je bil ocenjen ukrep, kjer je tveganje zelo veliko, s 4 pa ukrep, kjer je tveganje majhno.

### **8. Podpora javnosti**

Podpora javnosti je pomemben vidik izvedbe ukrepov, saj so ukrepi, ki imajo že zdaj veliko podporo javnosti, bolj stroškovno upravičeni kot tisti, katerim javnost nasprotuje. To seveda ne pomeni, da nepriljubljeni ukrepi ne morejo biti izvedeni, vendar pa je potrebno izvesti dodatne priprave oziroma poiskati sinergije v svežnju ukrepov. Ocena je bila podana na podlagi ankete in javnih razprav v okviru CPS Jesenice. Z 0 je bil ocenjen ukrep, kjer javnost močno nasprotuje ukrepu, s 4 pa ukrep, kjer je podpora ukrepu močna.

## 9. Reverzibilnost

Reverzibilnost označuje, ali je stanje pred ukrepom možno povrniti in kakšen je pri tem vpliv na okolje in prostor. Z 0 je bil ocenjen ukrep, kjer stanja pred ukrepom ni možno povrniti, vpliv na okolje in prostor je zelo velik, s 4 pa ukrep, kjer je stanje pred ukrepom je možno enostavno povrniti.

Preglednica 11: Zasnova orodja za presojo upravičenosti trajnostnih prometnih ukrepov

Kriterij \ Ocena	0	1	2	3
<b>Usklajenost s strateškimi cilji</b>	ukrep je v nasprotju s strateškimi cilji	ukrep ne prispeva bistveno k strateškim ciljem	ukrep prispeva k strateškim ciljem v omejenem obsegu	ukrep močno prispeva k doseganju strateških ciljev
<b>Razmerje med koristi in stroški</b>	stroški so večji od koristi	stroški so enaki koristim	koristi so malo višje od stroškov	koristi so precej večji od stroškov
<b>Finančna izvedljivost (izvedba in upravljanje)</b>	cena izvedbe in upravljanja presega finančne zmogljivosti občine (vključno z zunanjimi sredstvi)	cena izvedbe ali upravljanja/vzdrževanja presega finančne zmogljivosti občine (vključno z zunanjimi sredstvi)	celoten ukrep je mogoče izvesti s pridobitvijo zunanjih sredstev	celoten ukrep je mogoče samo izvesti z občinskimi sredstvi
<b>Tehnična izvedljivost</b>	ukrep je tehnično neizvedljiv	ukrep je tehnično zelo zahteven (zakonodaja, znanja, razpoložljivost prostora, varovanje okolja, odvisnost od partnerjev)	ukrep je tehnično zahteven (zakonodaja, znanja, razpoložljivost prostora, varovanje okolja, odvisnost od partnerjev)	ukrep je tehnično nezahteven (zakonodaja, znanja, razpoložljivost prostora, varovanje okolja, odvisnost od partnerjev)
<b>Zahtevnost upravljanja/vzdrževanja</b>	ukrep zahteva obsežno vzdrževanje in upravljanje po uvedbi	ukrep zahteva srednje obsežno vzdrževanje in upravljanje po uvedbi	ukrep zahteva malo vzdrževanja in upravljanja po uvedbi	ukrep ne zahteva vzdrževanja in upravljanja po uvedbi
<b>Časovni horizont</b>	daljnoročen (več kot 10 let)	daljnoročen (5 - 10 let)	srednjeročen (3 - 5 let)	kratkorochen (manj kot 3 leta)
<b>Tveganje</b>	zelo veliko tveganje za neuspeh ukrepa (finančno, tehnično, politično)	veliko tveganje za neuspeh ukrepa (finančno, tehnično, politično)	srednje tveganje za neuspeh projekta (finančno, tehnično, politično)	majhno tveganje za neuspeh projekta (finančno, tehnično, politično)
<b>Podpora javnosti</b>	javnost nasprotuje ukrepu	javnost ne nasprotuje ukrepu	javnost podpira ukrep	javnost močno podpira ukrep
<b>Reverzibilnost</b>	stanja pred ukrepom ni možno povrniti, vpliv na okolje in prostor je zelo velik	stanja pred ukrepom ni možno povrniti, vpliv na okolje in prostor je velik	stanje pred ukrepom je možno povrniti, a z večjimi stroški in vplivom na okolje/prostor	stanje pred ukrepom je možno enostavno povrniti



Preglednica 12: Skupna ocena upravičenosti trajnostnih prometnih ukrepov

Prometni steber	Ukrep	Skupna ocena upravičenosti
Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	Promocijske akcije	2,9
	Mobilnostni načrti	2,9
	Smernice za načrtovanje	2,8
	Organizacija občinske uprave	2,7
	Uravnoteženi proračuni	2,7
	Izvajanje CPS (sprejetje, zagon, prenova)	2,6
	Podatkovne baze	2,5
	Uskladitev prostorske politike	2,5
Hoja	Ureditev prehodov za pešce	3,0
	Register nevarnih točk	2,9
	Vzdrževanje pešpoti	2,9
	Smerokazi s časovnimi oznakami	2,7
	Nadgraditev varnih poti v šolo	2,7
	Prilagoditev za ovirane osebe	2,7
	Osvetlitev pešpoti	2,5
	Razvoj omrežja za hojo	2,5
	Ureditev parkovnih površin	2,5
	Dopolnitev manjkajočih površin za pešce	2,4
	Povečanje privlačnosti pešpoti	2,3
	Razširitev omrežja pešpoti	2,3
	Ureditev rekreacijskih pešpoti	2,3
Kolesarjenje	Parkirišča za kolesa	2,9
	Vzdrževanje kolesarskih poti	2,9
	Dopolnitev manjkajočih površin za kolesarje	2,8
	Smerokazi s časovnimi oznakami	2,7
	Register nevarnih točk	2,7
	Obnova obstoječih kolesarskih površin	2,6
	Razvoj omrežja za kolesarjenje	2,5
	Povezovanje z daljinskimi potmi	2,4
	Sistem izposoje koles	2,4
	Privlačnosti kolesarskih površin	2,3
	Ureditev in označitev rekreacijskih poti	2,2
	Povezave mesta z zaledjem	1,7
Javni potniški promet	Prilagoditev voznih parkov oviranim osebam	2,9
	Enotna vozovnica	2,9
	Pobude Slovenskim železnicam za izboljšanje železniške infrastrukture	2,9
	Integracija sistemov JPP (vozni redi, linije, vozovnice)	2,8
	Študija optimizacije JPP	2,7
	Nadgradnja in optimizacija JPP	2,5
	Ureditev postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo	2,5
	Vzpostavitev sistema prevozov "na klic"	2,4
	Prilagoditev voznega parka kolesom	2,2
	Parkirišča za avtobuse	1,8
Multimodalni center	1,6	

Motorni promet	Študija in optimizacija parkirne politike	2,9
	Študija omejitve tranzitnega tovornega prometa	2,9
	Rekonstrukcija križišč, umirjanje prometa	2,7
	Parkirni standardi	2,5
	Sistem skupne rabe avtomobila (car sharing)	2,5
	Nadzor parkiranja	2,4
	Izboljšanje kakovosti vozišč	2,3
	Parkirišča za tovorna vozila in avtodome	2,3
	Optimizacija dostave v mestnem središču	2,1
	Optimizacija dostave v mestnem središču	2,1
	Odpravljanje nevarnih točk	2,0
	P+R sistem	1,6
	Širitev omrežja električnih polnilnic	1,5

Izmed devetih kriterijev smo največjo težo pripisali kriterijem finančna izvedljivost, časovni horizont ter podpora javnosti (20 % utež), medtem kot so ostali kriteriji dobili 7 % utež. Preglednica z rezultati je v prilogi, povzetek preglednice pa v nadaljevanju. Opazimo, da so najbolj stroškovno upravičeni ukrepi taki, ki se jih da izvesti relativno poceni, hitro in enostavno. V svežnju ukrepov, ki spodbujajo hojo, so taki na primer varnejši prehodi za pešce, nadgradnja obstoječih varnih poti v šolo, prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe, v svežnju kolesarjenja pa dodatna parkirišča za kolesa, gradnja manjkajočih površin za kolesarje ter obnova obstoječih kolesarskih površin. V svežnju JPP sta kot najbolj upravičeni enotna vozovnica in prilagoditev vozniških parkov oviranim osebam, prav tako optimizacija in nadgradnja JPP in ureditev postajališč. Med ukrepi optimizacije motornega prometa se za prioritete kažejo ukrepi omejitve tovornega prometa v mestu, optimizacija parkirne politike ter umirjanje prometa. Najmanjšo oceno so dobili ukrepi uvedbe P+R ter širitev omrežja električnih polnilnic. V svežnju trajnostnega načrtovanja in ozaveščanja pa so ukrepi dobili podobne ocene, saj gre za relativno nezahtevne ukrepe, vseeno pa med njimi izstopajo promocijske akcije in mobilnostni načrti.

#### 4.4 Korak 4: Sestavljanje svežnjev ukrepov

Za vsakega od prometnih stebrov so bili z uporabo orodja za presojo sestavljeni svežnji ukrepov, s poudarkom na časovno hitro izvedljivih ukrepih z podporo javnosti.

##### Sveženj 1: Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje

- Promocijske akcije
- Mobilnostni načrti
- Smernice za načrtovanje
- Organizacija občinske uprave
- Uravnoteženi proračuni
- Izvajanje CPS (sprejetje, zagon, prenova)
- Podatkovne baze
- Uskladitev prostorske politike

##### Sveženj 2: Hoja

- Ureditev prehodov za pešce
- Register nevarnih točk
- Vzdrževanje pešpoti
- Smerokazi s časovnimi oznakami
- Nadgraditev varnih poti v šolo
- Prilagoditev za ovirane osebe
- Osvetlitev pešpoti
- Razvoj omrežja za hojo
- Ureditev parkovnih površin
- Dopolnitev manjkajočih površin za pešce
- Povečanje privlačnosti pešpoti
- Razširitev omrežja pešpoti
- Ureditev rekreacijskih pešpoti

##### Sveženj 3: Kolesarjenje

- Parkirišča za kolesa
- Vzdrževanje kolesarskih poti
- Dopolnitev manjkajočih površin za kolesarje
- Smerokazi s časovnimi oznakami
- Register nevarnih točk
- Obnova obstoječih kolesarskih površin
- Razvoj omrežja za kolesarjenje
- Povezovanje z daljinskimi potmi
- Sistem izposoje koles
- Privlačnosti kolesarskih površin
- Ureditev in označitev rekreacijskih poti
- Povezave mesta z zaledjem

##### Sveženj 4: Javni potniški promet

- Prilagoditev voznih parkov oviranim osebam

- Enotna vozovnica
- Pobude Slovenskim železnicam za izboljšanje železniške infrastrukture
- Integracija sistemov JPP (vozni redi, linije, vozovnice)
- Študija optimizacije JPP
- Nadgradnja in optimizacija JPP
- Ureditev postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo
- Vzpostavitev sistema prevozov "na klic"
- Prilagoditev voznega parka kolesom
- Parkirišča za avtobuse
- Multimodalni center

#### **Sveženj 5: Motorni promet**

- Študija omejitve tranzitnega tovornega prometa
- Študija in optimizacija parkirne politike
- Rekonstrukcija križišč, umirjanje prometa
- Parkirni standardi
- Sistem skupne rabe avtomobila (car sharing)
- Nadzor parkiranja
- Izboljšanje kakovosti vozišč
- Optimizacija dostave v mestnem središču
- Odpravljanje nevarnih točk
- P+R sistem
- Širitev omrežja električnih polnilnic