P R E D L O G
Celostne prometne strategije Občine Jesenice

1. VLOGA CELOSTNE PROMETNE STATEGIJE

Občina Jesenice je z odlično prometno-geografsko lego pomembno regionalno obmejno vozlišče z državno in mednarodno pomembnimi podjetji, razvito industrijo, trgovino ter raznimi upravnimi, izobraževalnimi in drugimi panogami. Današnje Jesenice so gosto naseljena občina, ki je zelo prijazna 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. Poleg tega je zaradi linijskih ovir, kot so železnica, reka Sava in avtocesta dostopnost ponekod zelo omejena.

Sodobna Občina Jesenice pa bo kot pomembno razvojno obmejno vozlišče SZ Slovenije 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 regije 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 Jesenice (CPS), ki jo je Občina Jesenice med letoma 2016 in 2017 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 Jesenice, 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 Jesenice omogočil boljšo kakovost bivanja in uravnotežen gospodarski razvoj.

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.

Za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo 16. oktobra 2015 v Uradnem listu RS, št. 78/2015, objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

Občina Jesenice je pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta - Celostne prometne strategije.

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na 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.

Namen in cilj celostne prometne strategije

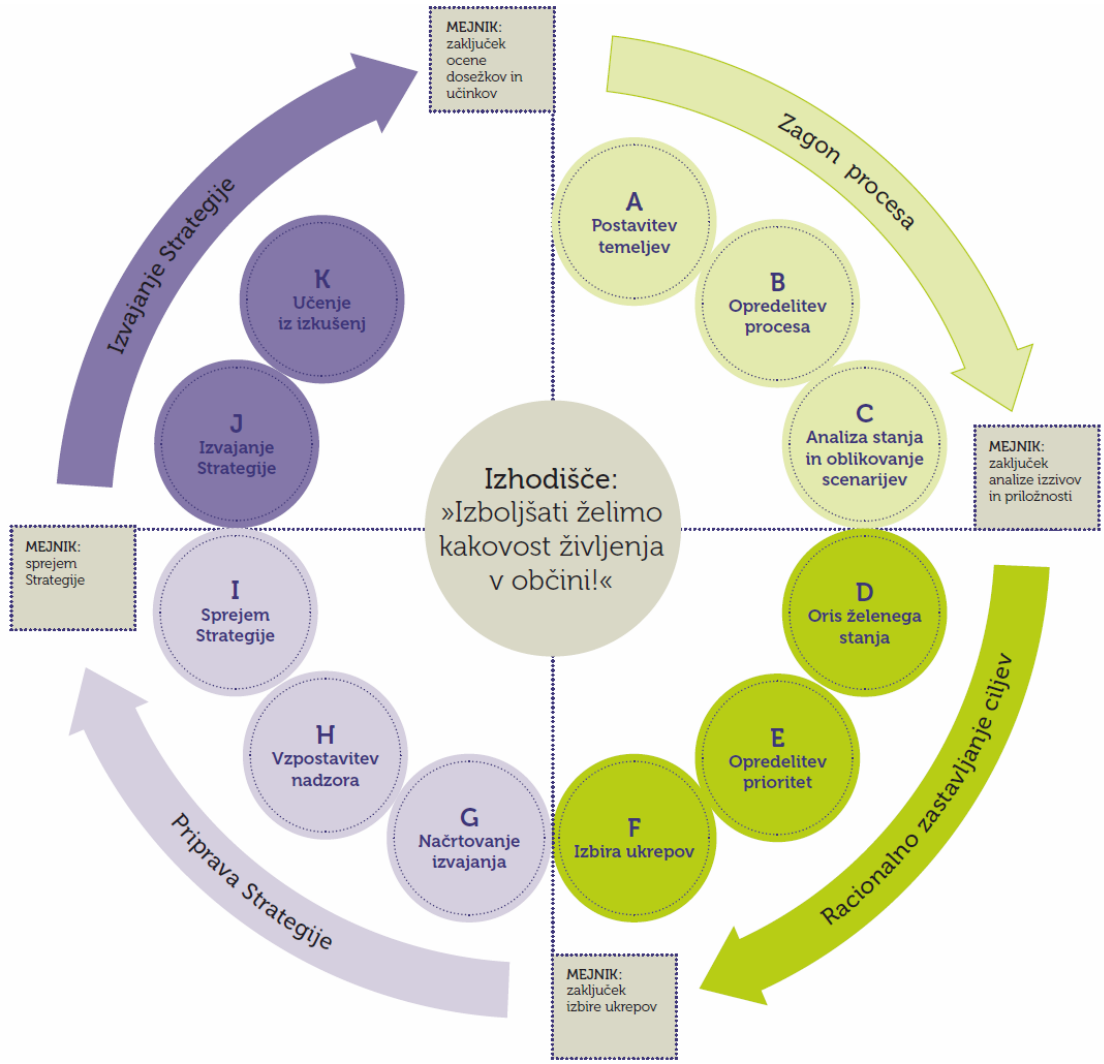
Namen celostne prometne strategije je torej prispevanje k razvoju urbane mobilnosti in pomoč pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s pomočjo katere Občina Jesenice stremi k:

- 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 Jesenice lahko potegovala za razpoložljiva sredstva v okviru nadaljnjih razpisov evropske kohezijske politike.

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 Jesenice.



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

Transparentnost

Tekom celotnega trajanja izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje, kot novost, poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Obisk aktivnosti se je zagotavljalo na podlagi sprotnega 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 Jesenice 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.

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 Jesenice, v klasični obliki pa na sedežu Občine Jesenice.

Območje obdelave

Celostna prometna strategija Občine Jesenice 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 Jesenice. Jesenice so namreč nadpovprečno naseljene glede na površino, kar ima za posledico tudi povečanje trgovsko-storitvenih dejavnosti, ki predstavljajo pomemben izvor in cilj potovanj. Jesenice so tudi gospodarsko središče z razvito kovinsko-predelovalno 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 Jesenic, 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 maja 2016. Zaključek Celostne prometne strategije Občine Jesenice z obravnavo in sprejetjem na seji občinskega sveta, v dvofaznem postopku, je predviden v mesecu maju 2017, in sicer v mesecu marcu 2017 prva obravnava in v mesecu maju 2017 druga obravnava. 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 Jesenice.

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

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši 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 2017 do leta 2022.

2. PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

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 Jesenice 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.

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.

3. KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se navkljub napredku v zadnjih letih Jesenice 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 občini Jesenice se je število prebivalcev med leti 2002 in 2016 zmanjšalo za približno pet odstotkov. Kljub pozitivnemu naravnemu prirastu in večanju števila mladih, delež prebivalcev v delovno aktivni dobi upada, hkrati pa se prebivalstvo stara. Skrb vzbujajoča je negativna selitvena bilanca, še posebej visoko izobraženih prebivalcev, ki je večinoma posledica gospodarskih razmer in visoke brezposelnosti, 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 Jesenice se sicer povečuje delež izobraženih prebivalcev, čeprav je trenutna stopnja nižje izobraženih prebivalcev (31,6 odstotkov) še vedno nad slovenskim povprečjem (25,7 odstotkov).

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. Tako je v občini več kot 28 odstotkov otrok čezmerno prehranjenih, kar presega slovensko povprečje. Poleg tega je v občini nadpovprečna dolžina bolniške odsotnosti delovno aktivnih prebivalcev ter nadpovprečna stopnja bolnišničnih obravnav zaradi srčne in možganske kapi ter drugih bolezni. 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

Občina Jesenice ima odlično prometno-geografsko lego, saj se mesto Jesenice in večja naselja nahajajo tik ob avtocesti A2 predor Karavanke–Obrežje in ob železniških progah Jesenice–Ljubljana in Jesenice–Nova Gorica. Cestno omrežje je zaradi same oblike mesta dokaj neučinkovito, saj večina glavnih povezav poteka v smeri vzhod–zahod, prečnih povezav pa je bistveno manj. To voznikom povzroča daljše potovalne čase in s tem povezane stroške ter povečane izpuste.

V zadnjem desetletju se je precej zmanjšal indeks delovnih migracij (z 91,9 leta 2002 na 79,6 leta 2015). 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 376 leta 2002 na 459 vozil na 1.000 prebivalcev leta 2015. Stopnja motorizacije je sicer še vedno pod 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 (76 % potovanj na delo ali v šolo ter 63 % 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 80 % 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 za večino prebivalcev ni sprejemljiva. V manjših krajih avtobus uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci, preostali ga ne vidijo kot primerno alternativo. Enako velja za železniški promet, ki ga opisuje slaba infrastruktura poslopij in potovalni čas je mnogo daljši od potovanja z osebnim vozilom. Za vožnjo s kolesom so zelo slabi varnostni pogoji, saj kolesarsko omrežje ni sklenjeno ter ponekod celo nevarno. V občini je sicer vzpostavljen sistem avtomatizirane izposoje koles JeseNICE bikes, vendar kolesa niso primerna za razgiban okoliški teren.

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.

4. KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

Občina Jesenice 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

Jesenice sodijo med gosto naseljene občine, saj na kvadratnem kilometru površine živi povprečno 267 prebivalcev (gostota naseljenosti v celotni državi je 102 prebivalca na km^2). Nadpovprečna naseljenost glede na površino je še bolj izrazita na območju mesta Jesenice. Večja poseljenost ima za posledico tudi povečanje trgovsko-storitvene dejavnosti v obliki številnih nakupovalnih centrov, ki predstavljajo pomemben izvor in cilj prometnih potovanj. V gospodarstvu prevladuje kovinsko predelovalna industrija. Največje podjetje v občini je Acroni d.o.o. s preko 1.000 zaposlenimi, občuten del zaposlenih pa je zaposlen tudi v javnih ustanovah (bolnišnica, številne vzgojno-izobraževalne organizacije, varstvene organizacije, upravna enota idr.).

Prav zgoščena poseljenost občine in kratke razdalje omogočajo, da bi večino kratkih poti lahko opravili peš ali 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, zapiranja središča za motorni promet, 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 in vlakov 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 (povprečno 4,5-odstotni letni upad števila prepeljanih potnikov na medkrajevnem avtobusnem prometu, 2-odstotni letni upad v mestnem avtobusnem prometu ter 7,5-odstotni upad števila voženj z vlakom v obdobju 2013–2015).

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. Zaradi linijskih ovir, kot so železnica, reka Sava Dolinka in avtocesta, je namreč dostopnost ponekod zelo omejena. Nove prečne povezave, predvsem za pešce in kolesarje, bi preusmerile in zmanjšale tranzitni promet, ki trenutno poteka skozi mestno središče. To bi na Jesenicah 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

Jesenice so že vpete v projekte EU na področju trajnostne mobilnosti (npr. JeseNICE bikes), 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 Zgornje Gorenjske ter drugimi sosednjimi območji (čezmejno sodelovanje) in drugimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.

5. VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA

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 Jesenice v letu 2035 je naslednja:

»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.«

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.

6. PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

Celostna prometna strategija Občine Jesenice 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 Jesenice v prihodnosti so:

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

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

7. PRVI STEBER: Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Trajnostni razvoj je posredno ali neposredno že del večine ključnih strateških dokumentov Občine Jesenice, 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 Jesenicami, soočajo z velikimi težavami pri reševanju prometnih težav, ki imajo vzrok v njihovem funkcionalnem zaledju. Jesenice namreč delujejo kot funkcionalna regija z izobraževalnim in zaposlitvenim središčem, vendar mora zaradi pomanjkljive prečne prometne povezanosti občina prenašati negativne učinke cestnega prometa, povezanih z dnevnimi migracijami in industrijo.

Občina Jesenice ima razvito strukturo oddelkov in 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 oddelki občinske uprave, predvsem med oddelkom za okolje in prostor (prostorsko načrtovanje) ter komunalno direkcijo (prometno načrtovanje), seveda pa bo potrebno tudi sodelovanje oddelka za gospodarstvo ter oddelka 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, DARS, DRSI) in železnic (SŽ) ter izvajalcem javnega potniškega avtobusnega prometa (Alpetour).

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 že bila vključena v nekatere evropske projekte trajnostne mobilnosti (npr. IDAGO, Julius, City Impulses, Interreg, …), v katerih smo izdelali dokument »Prometna študija in prometni model za avtobusni in kolesarski promet v sklopu projekta IDAGO«, organizirali brezplačni avtobus IDAGO, vzpostavili sistem avtomatizirane izposoje koles JeseNICE bikes idr. Trenutno je v teku tudi čezmejni projekt »Alpe Adria park doživetij«, katerega del je tudi karavanška gorska kolesarska povezava. V letu 2016 je Občina sodelovala tudi v Evropskem tednu mobilnosti, v sklopu katerega so bile izvedene promocijske in ozaveščevalne aktivnosti.

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. Novelacija občinskega razvojnega programa Občine Jesenice 2011-2015
Novelacija občinskega razvojnega programa (NORP) – sprejet v letu 2016, je temeljni strateški dokument občine, ki opredeljuje vizijo razvoja Občine Jesenice do leta 2025, strateške cilje v tem obdobju, prioritete ter programe in projekte. V okviru cilja zagotovitve ustrezne infrastrukture, ki bo omogočala konkurenčnost Jesenic kot lokacije za bivanje in poslovanje, je povezano prednostno področje »Infrastruktura za razvoj«, ki obsega tudi trajnostno mobilnost – razvoj urbane mobilnosti ter razvoj glavnih prometnic.

2. Občinski prostorski načrt Občine Jesenice
Občinski prostorski načrt Občine Jesenice (OPN) – strateški del (2013) 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.

3. Občinski program varstva okolja Občine Jesenice za obdobje 2010-2020
Občinski program varstva okolja za obdobje 2010–2020 (OPVO) (2010) vključuje usmeritve za razvojno politiko občine na področju varstva okolja, vse za namen doseganja trajnostnega razvoja občine. OPVO služi kot osnova za strateške, politične, razvojne, investicijske in prostorske dokumente

občine. 1. načelo trajnostnega razvoja zahteva, da naj bodo naravne dobrine in kvalitetno življenjsko okolje dostopni tudi naslednjim generacijam občanov.

4. Marketinški načrt za uporabo ekološko sprejemljivejših oblik prevoza v odročnih krajih občin
Marketinški načrt za uporabo ekološko sprejemljivejših oblik prevoza v odročnih krajih občin (2014) je pripravljen za promocijo rezultatov projekta »Izboljšanje dostopnosti in atraktivnosti gorskih obmejnih območij«. Operativna cilja dokumenta sta trajnostno izboljšati dostopnost do težko dostopnih podeželskih visokoležečih naselij ter trajnostno izboljšati čezmejni javni transportni sistem.

5. Lokalni energetski koncept občine Jesenice
Lokalni energetski koncept občine Jesenice (LEK) (2012) 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.

Cilji

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

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 (anketa, štetje prometa idr.).
	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.

Ukrepi

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

1a) Organizacija občinske uprave

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

1b) Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije

Sprejetje CPS Jesenice v letu 2017 pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali s spremljanjem kazalcev in revizijo strategije na vsaki dve leti (2019 in 2021) ter prenovo vsakih pet let (2022). 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 (2019 in 2021) spremljali in vrednotili ključni kvalitativni in kvantitativni kazalci mobilnosti v občini (npr. potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, emisije CO_2 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 Jesenice. 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 Jesenice 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 Jesenice 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 Jesenice. Predvsem je prihodnost v širjenju kolesarske mreže ter ostalih obstoječih sistemov.

Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Oddelek	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1a	Organizacija občinske uprave (koordinacija in redno izobraževanje)	brez	VSI	majhna	OJ						
1b	Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije	3.000 € za revizije na 2 leti 36.000 € za prenovo na 5 let	OOP	srednja	OJ in zunanji izvajalec						
1c	Spremljanje kazalcev na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo (anketa, štetje)	2.000 € na 2 leti (štetje) 1.000 € na 2 leti (anketa)	OOP	srednja	OJ in zunanji izvajalec						
1č	Izdelava načrta omrežja peš, kolesarskih poti in cest z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	brez	VSI	srednja	OJ						
1d	Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk in z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	brez	VSI	srednja	OJ						
1e	Sistem vključevanja javnosti in promocijske aktivnosti za spodbujanje trajnostne	2.000 € letno	OOP	srednja	OJ, vrtci, šole, drugi javni zavodi in zunanji						

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Oddelek	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	mobilnosti (JR, prireditve, ETM, razstave)				izvajalec						
1f	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja	brez	OOP	srednja	OJ						
1g	Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti	brez	VSI	velika	OJ						
1h	Mobilnostni načrt za večje generatorje prometa (izdelava, pobude, promocija ,…)	5.000 € letno	OOP (VSI)	srednja	OJ, zunanji izvajalec in javni zavodi						
1i	Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami (Radovljica, Žirovnica, KR. Gora)	brez	VSI	majhna	OJ, sosednje občine						

8. 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 Jesenice. 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 Jesenice večinoma primerna. Večje pomanjkljivosti so prisotne predvsem v manjših naseljih (Kočna, Blejska Dobrava, Potoki ipd.). 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. Največja potreba po urejanju se kaže na cesti Toneta Tomšiča, kjer se v bližini nahajata osnovna šola in gimnazija. Zaradi slabih razmer veliko staršev svoje otroke v šolo raje pripelje. Kar 85 odstotkov prebivalcev je mnenja, da je potrebno urediti varne šolske poti.

Na območju stanovanjskih predelov Jesenic 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 8 % prebivalcev, kar je glede na gosto poseljenosti Jesenic zelo malo. Občani si želijo več pešačiti, vendar pri tem zahtevajo izboljšanje pogojev. 70 odstotkov 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. Zgrajeni so bili nadhodi čez cesto in železnico (primer: prečna povezava do območja Stara Sava) kar bistveno izboljšuje pogoje za pešačenje, saj je v preteklosti primanjkovalo prečnih povezav preko železnice. Urejen je trg na Stari Savi, ki povečuje privlačnost območja za pešce in ustvarja prostor primeren za številne javne dogodke.

Središče Jesenic 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. V kombinaciji s pogostimi avtobusnimi postajališči lahko pešci dokaj hitro dostopajo praktično do vseh ciljev na Jesenicah.

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.

Cilji

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 pešcev na referenčnih mestih glede na analizo stanja (vir: štetje). *(Leta 2016 je bilo v 16. urah na dan štetja na posameznih križiščih preštetih 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 (vir: anketa). *(Popis 2002: 24,6 % peš in kolo skupaj).*
		Povečati delež hoje po opravkih z 24 % na 28 % do leta 2022.	Delež hoje po opravkih (vir: anketa)
		Zmanjšati delež prekomerno prehranjenih otrok z 28,4 % na pod slovensko povprečje (tj. 24,6 %) do leta 2022.	Delež prekomerno prehranjenih otrok (vir: Nacionalni inštitut za javno zdravje).
	Zagotoviti pogoje, da bo večina	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in	Dolžina novih peš povezav.
			Število odpravljenih problematičnih

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
	prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš.	odpraviti ključne problematične točke za pešce do leta 2022.	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 z 9 na največ 4 letno do leta 2022.	Število prometnih nesreč z udeleženimi pešci. *(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.

Ukrepi

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

2a) Nadgradnja varnih poti v šolo

Na Jesenicah 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 (npr. Letno kopališče Ukova 15 minut ipd.). 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 Jesenice bomo z ukrepi tematskih poti povečali pešačenje tudi drugod po občini. Izvedli bomo pregled poti v naravi, ki potekajo ločeno od prometa (npr. Razgledana pot idr.) 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.) in Društvom za razvoj turizma Jesenice bomo izdelali sistem tematskih poti.

2d) Vzpostavitev peš con

Izvedel se bo pilotni projekt zaprtja ulice v starem mestnem jedru za motorni promet. 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 Jesenice 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 (žel. podhodi in nadhodi, nadhodi čez prometnice, brvi in mostovi čez vodotoke).

Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Oddelek	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2a	Nadgradnja varnih pešpoti v šolo	1.500 € letno	KD, SPV	majhna	OJ, vrtci, šole, javni zavodi						
2b	Povečanje privlačnost pešpoti	10.000 € letno	KD	srednja	OJ in zunanji izvajalec						
2c	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	2.000 € v letu 2018 1.000 € letno (2019-2022)	OOP	majhna	OJ, 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)	OOP	srednja	OJ, TIC in zunanji izvajalec						
2d	Vzpostavitev peš con (Center 2, …)	Ob predpostavki sofinanciranja 2.000.000 € v 5 letih	VSI	zelo velika	OJ in zunanji izvajalec						
2e	Razširitev in dopolnitev omrežja pešpoti (pločniki, nadhodi)	Ob predpostavki sofinanciranja 200.000 € letno + 600.000 € (nadhod)	KD	velika	OJ in zunanji izvajalec						

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Oddelek	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2f	Odprava nevarnih mest na površinah za pešce	10.000 € letno	KD	velika	OJ in zunanji izvajalec						

9. 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.

Kolesarskih površin ja na Jesenicah premalo, saj so prisotne zgolj na nekaterih krajših odsekih (Cesta maršala Tita, Cesta železarjev). Obstoječe stanje kolesarjem ne omogoča varnega načina potovanja, zato se le majhen delež prebivalcev odloča za vožnjo s kolesom (3 % v šolo in na delo). Za zagotovitev osnovnega sklenjenega kolesarskega omrežja bo potrebno vložiti še veliko sredstev.

Uveden sistem za avtomatizirano izposojo koles bo potrebno čim prej širiti, saj je v obstoječem stanju število izposojevalnic premajhno, da bi z njimi pokrivali vse pomembnejše cilje znotraj mesta. S sosednjimi občinami bomo proučili možnosti poenotenja sistemov za izposojo, kar bi povečalo privlačnost za uporabnike.

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 okviru projekta e-Moticon.

V bližini večjih ustanov in drugih centralnih dejavnosti dostikrat ni urejenih parkirišč za kolesa ali stojal. Skoraj 50 % prebivalcev ocenjuje, da so parkirišča za kolesa urejena slabo, medtem ko jih zgolj 16 % meni, da so urejena dobro. Neustrezni pogoji za parkiranje koles so prisotni tudi v bližini avtobusnih in železniških postajališč, zaradi česar so pogoji za intermodalnost slabi. Uporabniki zato kolesarjenja dostikrat ne vidijo kot primerne alternative motornemu prometu.

Dosežki

Na Jesenicah smo v letu 2015 vzpostavili sistem za avtomatizirano izposojo koles imenovan JeseNICE Bikes, ki občanom omogoča brezplačno uporabo koles 14 ur na teden. Trenutno sistem tvorijo tri izposojevalnice (TIC, Hrušica, Občina), v prihodnosti pa nameravamo sistem tudi širiti.

Preko občine poteka daljinska kolesarska povezava D-2, ki prebivalcem omogoča dobre pogoje za rekreacijo. Izgradnja povezave je pripomogla tudi k izboljšanju turistične ponudbe. Kolesarska povezava se namreč v eni smeri povezuje s Kranjsko Goro (dograjena), v drugi pa z Žirovnico in Bledom (še ni dograjena – poteka po obstoječem cestnem omrežju).

Za potrebe rekreativnega kolesarjenja so v TIC pripravili štiri tematske kolesarske poti, ki so prilagojene tudi glede na zahtevnost in zato primerne za širši krog uporabnikov.

Cilji

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 3 % na 5 % 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.	Vzpostaviti, 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 s 5 na največ 2 letno do leta 2022.	Število prometnih nesreč z udeleženimi kolesarji. *(Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP): povprečno 5 kolesarjev letno med 2013–2015).*

Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Jesenice 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.

V okviru transnacionalnega programa Interreg območje Alp se je novembra 2016 začel izvajati projekt e-MOTICON, ki bo transnacionalno prispeval k izboljšanju storitev za uporabnike električnih polnilnic. Občina Jesenice je v projekt vključena kot opazovalka. Vključen bo tudi razvoj e-kolesarstva in načrtovanje infrastrukture za uporabo e-koles. (povezave z gospodarstvom in turizmom).

3e) Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposojo koles

Občina bo nadgradila sistem JeseNICE bikes in v ta namen pripravila študijo rešitev za optimalno upravljanje sistema. Prvi namen je širitev omrežja (npr. ob večjih stanovanjskih soseskah, izobraževalnih in zdravstvenih ustanovah, večjih trgovinah in zaposlitvenih središčih (v sodelovanju s podjetji) ipd.), zamenjava koles (obstoječa kolesa niso primerna, saj je potrebno pri premagovanju reliefno razgibanih območij sestopiti z njih) ter povečanje števila električnih koles (olajšajo premagovanje razdalj in območij z večjimi nakloni), seveda ob pogoju urejene varne kolesarske infrastrukture. Drugi namen pa je povezati uporabniško kartico JeseNICE bikes z javnim potniškim prometom in drugimi storitvami v mestu, kar bo pripomoglo k integraciji prometnih načinov in olajšanju večmodalnosti.

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.

Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Oddelek	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
3a	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	3.000 € v letu 2018 1.000 € letno (2019-2022)	OOP	majhna	OJ, šole in zunanji izvajalec						
3b	Ureditev in označitev rekreacijskih kolesarskih povezav v občini	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019-2022)	OOP in KD	srednja	OJ in zunanji izvajalec						
3c	Vzpostavitev manjkajočih delov površin za kolesarje v občini ter odprava pomanjkljivosti na obstoječem omrežju	Ob predpostavki sofinanciranja 250.000 € letno	KD	velika	OJ in zunanji izvajalec						
3č	Izgradnja regijskih, državnih in drugih primestnih kolesarskih povezav	Ob predpostavki sofinanciranja 250.000 € letno	KD	velika	OJ in zunanji izvajalec, DRSI						
3d	Izgradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in druge infrastrukture	Ob predpostavki sofinanciranja 50.000 € letno	OOP	srednja	OJ in zunanji izvajalec						
3e	Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposojo koles	Ob predpostavki sofinanciranja 100.000 € leta 2018 30.000 € (2019-2022)	OG	srednja	OJ in zunanji izvajalec						
3f	Povečanje privlačnosti kolesarskih poti	4.000 € letno	OG	velika	OJ in zunanji izvajalec						

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 in železniški 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

Na Jesenicah je uveden mestni potniški promet, vendar je ta zaradi nizke frekventnosti nekonkurenčen uporabi osebnega avtomobila. Linije imajo zgolj 4 do 5 voženj dnevno, ki večinoma obratujejo v jutranjem in dopoldanskem času. Frekvence izven prometnih konic so ponekod enourne in so za številne uporabnike časovno nesprejemljive. Izjema je ožje območje občine Jesenice, tj. od Koroške Bele do Bolnišnice Jesenice. Za zaposlene je zaradi neprimernega voznega reda uporaba avtobusnega prevoza dostikrat slaba alternativa.

Število potnikov v železniškem prometu vsako leto upada, kar je posledica nekonkurenčnih potovalnih časov in nizkih frekvenc ter zastarelega sistema. Avtobusni in železniški prevozi so med seboj slabo usklajeni, prav tako so slabe možnosti za intermodalnost za kolesarje. Anketiranci so večinoma tudi nezadovoljni z urejenostjo železniških postaj. Pojavlja se vprašanje rentabilnosti postajališč Kočna in Vintgar, kjer dnevno vstopa manj kot 10 potnikov. Na področju železnic je glavni problem pomanjkanje investicij in vzdrževanja s strani Slovenskih železnic pri čemer ima Občina zgolj omejen vpliv.

V manjših krajih kot so Kočna, Podkočna, Blejska Dobrava in Lipce 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 in mestni potniški promet nista integrirana v skupni sistem. Med železniškimi in avtobusnimi prevozi prav tako 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.

Dosežki

Na Jesenicah je uveden mestni potniški promet, ki poteka po šestih avtobusnih linijah. S to storitvijo je prebivalcem, ki nimajo lastnega motornega vozila omogočena ustrezna dostopnost do vseh pomembnejših ciljev znotraj mesta.

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 na katere lahko vstopajo tudi preostali potniki, zato je prevoz bolj stroškovno učinkovit in koristi širši populaciji.

Cilji

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 mestnem 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	Delež uporabe JPP za vse poti

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
		pot na delo/v šolo iz 6 % na 10 % do leta 2022.	(anketa po gospodinjstvih). *(Popis 2002: 25,4 % avtobus in vlak skupaj)*
	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 in senzorično oviranim osebam, do leta 2022.	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.

Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Jesenice 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 mestnega 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 in integracija z mestnim avtobusnim prometom

Podobno želimo izvesti študijo optimizacije medkrajevnega avtobusnega prometa in njegove povezave z mestnim avtobusom (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 vozovnice

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

4č) Informatizacija mestnega avtobusnega prometa

V sklopu informatizacije sistema mestnega avtobusa načrtujemo uvedbo prikazovalnikov časov prihodov avtobusov na postajališčih. To bo pomembno prispevalo k izboljšanju kakovosti ponudbe javnega potniškega prometa, saj prispeva k prijetnejši uporabniški izkušnji. Potniki si namreč lahko skrajšajo čakalni čas na postajališču, zmanjša se tudi stres povezan z nepredvidljivostjo prihodov avtobusov. Izboljša pa se lahko tudi delovanje prevoznika, saj omogoča boljše upravljanje z voznim parkom in zmanjšuje obseg zamud, kar pripomore tudi k boljši javni podobi javnega potniškega prometa.

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 je jeseniški 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, med katerimi so še posebej slabo dostopna naselja ob vznožju Karavank (Javorniški Rovt, Planina pod Golico, Plavški Rovt, Prihodi). 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.

Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija

Zap. Št.	Ukrep	Ocenjen strošek občine	Oddelek	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
4a	Optimizacija mestnega JPP in šolskih prevozov	45.000 € v letu 2019 (študija) 5.000 € letno (izvedba, vzdrževanje)	KD in ODDSZ	srednja	OJ, sosednje občine, prevozniki in zunanji izvajalec						
4b	Optimizacija medkrajevnega JPP in integracija s sistemom mestnega JPP	20.000 € v letu 2019 (študija) 5.000 € letno (izvedba, vzdrževanje)	KD	srednja	OJ, MzI, prevozniki in zunanji izvajalec						
4c	Vključitev sistema enotne vozovnice (JeseNICE bikes, mestni JPP, parkiranje in druge javne storitve)	Ni znano	Vsi	srednja	OJ, MzI, prevozniki, ostale inštitucije, zunanji izvajalec						
4č	Informatizacija mestnega JPP (prikazovalniki časov, aplikacija, …)	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 200.000 € (vzpostavitev) 20.000 € letno	KD	velika	OJ, prevoznik in zunanji izvajalec						

		(vzdrževanje)									
4d	Prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 20.000 € letno	KD	srednja	OJ, DRSI, AŽP, zunanji izvajalec						
4e	Javni prevoz po sistemu »na klic«	50.000 € (nakup vozila) 1.000 € letno (vzdrževanje) 20.000 € letno (izvajanje)	KD in ODDSZ	visoka	OJ, zunanji izvajalec, prostovoljci (upokojenci)						

11. PETI STEBER: Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Čeprav je lastništvo avtomobila na Jesenicah pod slovenskim povprečjem, pa se je v zadnjih dveh desetletjih tudi v občini Jesenice 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

Na podlagi študije zasedenosti javnih parkirnih mest je bilo ugotovljeno, da je skupna zasedenost parkirišč v jutranji konici približno 60-odstotna. Parkirišča, ki se nahajajo v središču mesta (pred Občino, ob pošti, V Centru 2 idr.) so več kot 85-odstotno izkoriščena, ostala pa bistveno manj. To kaže na neurejeno parkirno politiko.

V središču Jesenic 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 60 % 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.

Cestno omrežje je zaradi same oblike mesta dokaj neučinkovito, saj večina glavnih povezav poteka v smeri vzhod–zahod, prečnih povezav pa je bistveno manj. To voznikom povzroča daljše potovalne čase in s tem povezane stroške ter posledično onesnaževanje okolja.

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 železniških postajah Jesenice in Slovenski Javornik ni dovolj urejenih parkirnih mest, enako velja za avtobusna postajališča z višjo frekvenco voženj avtobusov.

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

Na področju elektro mobilnosti se izvaja premalo dejavnosti. Trenutno je za polnjenje električnih vozil na voljo zgolj eno polnilno mesto, ki je v lasti Elektro Gorenjske in se nahaja na Skladiščni ulici. Brez zagotovitve ustrezne infrastrukture prebivalci ne bodo pripravljeni uporabljati električnih vozil.

Dosežki

Podatki kažejo, da je stopnja motorizacije dosegla svoj vrh po letu 2008 in je v letu 2015 znašala 495 vozil na 1.000 prebivalcev, kar je še vedno pod slovenskim povprečjem, ki znaša 523 vozil na 1.000 prebivalcev. Tudi sama količina prometa se v tem času ni dosti spremenila, kar potrjujejo tako avtomatski števci kot podatki ročnega štetja. Iz tega lahko sklepamo, da na Jesenicah večjih težav povezanih s prekomernimi prometnimi obremenitvami ni.

V zadnjem desetletju smo močno izboljšali splošno prometno varnost. Število vseh nesreč se je v zadnjih 14 letih prepolovilo. Kljub temu želimo varnost še dodatno izboljšati, saj še vedno prihaja do nesreč s smrtnim izidom in hudimi poškodbami. Občina preko Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu izvaja številne 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.

Jesenice so prometno dobro povezane s preostalimi regijami v Sloveniji, Avstriji in Italiji. Preko Jesenic namreč poteka avtocesta A2 do katere lahko vozniki dostopajo preko dveh priključkov. Dobra povezava s sosednjimi državami je pomemben dejavnik za izvozno gospodarstvo in logistične dejavnosti. Občina se teh danosti zaveda, zato svoja finančna sredstva usmerja tudi urejanje gospodarskih con.

V občini Jesenice leži tudi Karavanški predor, ki predstavlja pomembno čezmejno prometno povezavo med Republiko Slovenijo in Republiko Avstrijo. Leži na zelo pomembnem X. koridorju vseevropskega prometnega omrežja in pomeni zelo pomembno povezavo med Evropsko unijo in balkanskimi državami ter Turčijo. Trenutno je v obratovanju prva faza objekta, tj. ena predorska cev od prvotno načrtovanih dveh. Predvsem v času poletnih prometnih konic in v času prazničnih dni zaradi tega na gorenjski avtocesti pred predorom Karavanke nastaja kolona vozil dolga več kilometrov. Voznikom, ki so namenjeni proti Kranjski Gori, se zato priporoča izvoz Jesenice vzhod oz. Lipce. Dodatni promet pa zelo obremenjuje prometnice v središču občine Jesenice. V postopku je načrtovana izgradnja druge predorske cevi, ki bo imela na promet znotraj občine pozitivne učinke, saj se v času prometnih konic ne bodo več pojavljale preusmeritve prometa iz avtoceste skozi mesto.

S svojo parkirno politiko skuša Občina nekoliko omejiti uporabo avtomobilov v ožjem mestnem središču z vzpostavljanjem t. i. modrih con za kratkotrajno parkiranje. Na tem področju je še veliko potenciala za spremembo upravljanja javnih parkirišč. Javnih parkirnih mest je sicer dovolj, na kar nakazuje tudi študija zasedenosti (v jutranji konci je skupna zasedenost 60 %), zato občini v bližnji prihodnosti ne bo potrebno zagotavljati novih javnih kapacitet.

Cilji

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

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
Motorni promet	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Zmanjšati število avtomobilov za 5 % glede na leto 2016 do leta 2022.	Število vozil na referenčnih mestih. (vir: štetje).
		Zmanjšati delež uporabe	Delež z avtomobilom opravljenih poti

Prometni steber	Cilj	Ciljna vrednost	Kazalec
		avtomobila za poti na delo in v šolo z 51 % na 45 % do leta 2022.	na delo in v šolo glede na razdaljo. (vir: anketa po gospodinjstvih)
		Zmanjšati ali vsaj ohraniti stopnjo motorizacije na ravni leta 2015 do leta 2022.	Stopnja motorizacije v občini Jesenice. *(Statistični urad Republike Slovenije (SURS): 2015: 459 (trend naraščanja), cilj: 459 vozil na 1.000 prebivalcev)*
	Umiriti motorni promet.	Umiriti promet na vsaj enem (1) območju letno v mestu ter v vsaj treh (3) primestnih naseljih v občini do leta 2022.	Število območij z umirjanjem prometa.
	Izboljšati parkirne razmere.	Do leta 2018 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.	Zmanjšati število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami s 6 na največ 3 letno ter izničiti število prometnih nesreč s smrtnim izidom do leta 2022.	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)*

Ukrepi

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

5a) Študija in predlog optimizacije parkirne politike

Do leta 2018 bomo izdelali študijo in predlog parkirne politike občine Jesenice, 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.

5b) Vzpostavitev točke za prehajanje tovornih vozil s ceste na železnico

Za namen zmanjševanja števila tovornih vozil na cestnem omrežju se bo vzpostavila točka za prehajanje tovornih vozil s ceste na železnico v Spodnjem Plavžu.

5c) Prilagoditev prometnega omrežja ciljem trajnostne mobilnosti

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

5č) Izgradnja in ureditev parkirišč P+R (tudi P+Bike)

Sistem P+R (Park & Ride oziroma »parkiraj in se pelji«) je oblika integracije prometnih načinov, ki omogoča uporabnikom osebnih motornih vozil (pa tudi koles) parkiranje na parkirišču, od koder nadaljujejo pot v mesto z javnim potniškim prometom, s kolesom ali peš.

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.

Akcijski načrt

Izvedba

Načrt/študija

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Oddelek	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5a	Študija in predlog optimizacije parkirne politike	20.000 € (študija)	KD	srednja	OJ in zunanji izvajalec						
5b	Vzpostavitev točke za prehajanje tovornih vozil s ceste na železnico (Spodnji Plavž)	brez (strošek SŽ)	OOP	srednja	OJ in zunanji izvajalec						
5c	Prilagoditev prometnega omrežja ciljem trajnostne mobilnosti	8.000 € v letu 2018 (študija) 10.000 € letno (izvedba)	KD	visoka	OJ, DRSI in zunanji izvajalec						
5č	Ureditev parkirišč P+R (P+Bus, P+Bike, P+Walk)	10.000 € (študija) Ob predpostavki sofinanciranja 3.000.000 € (Izvedba)	KD, OOP	visoka	OJ, zunanji izvajalec						
5d	Umirjanje prometa	20.000 € (načrt) 50.000 € (izvedba)	KD	visoka	OJ, DRSI in zunanji izvajalec						
5e	Določitev intervencijskih poti	brez	OOP	srednja	OJ, intervencijske službe, zunanji izvajalec						

12. SEZNAM KRATIC

AŽP – Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije
CPS – Celostna prometna strategija Občine Jesenice
DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
JPP – Javni potniški promet
KD – Komunalna direkcija
LEK – Lokalni energetski koncept
MzI – Ministrstvo za infrastrukturo
ODDSZ –Oddelek za družbene dejavnosti in splošne zadeve
OG – Oddelek za gospodarstvo
OJ – Občina Jesenice
OOP – Oddelek za okolje in prostor
OPN – Občinski prostorski načrt
OPVO – Občinski program varstva okolja
NORP – Novelacija občinskega razvojnega programa
PLDP – Povprečni letni dnevni promet

Številka: 371-30/2016
Datum:__.__.2017

Občina Jesenice
ŽUPAN
Tomaž Tom MENCINGER