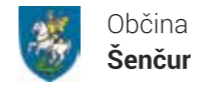


# Šenčur

Varneje, hitreje, zabavneje, ceneje!



Celostna prometna strategija.



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



**Šenčur**

Varneje, hitreje, zabavneje, ceneje!



Spoštovani!

Pred vami je Celostna prometna strategija Občine Šenčur, ki prinaša nov način razmišljanja in pomeni korak k bolj celostnemu in trajnostnemu načrtovanju prometa v občini. Pomemben cilj pri njenem izvajanju je varnost vseh udeležencev v prometu, ki ga bomo dosegli skupaj z odgovornim ravnanjem. S postopnim spreminjanjem svojih potovalnih navad bomo z roko v roki z okoljem povečali tudi kakovost bivanja v naši občini. CPS tako postaja eden od strateških dokumentov občine, ki ga bomo spremljali in si tako prizadevali za izvajanje načrtovanih nalog in ukrepov.

Zahvaljujem se vsem izvajalcem in sodelujočim pri projektu, predvsem tistim, ki ste aktivno sodelovali na javnih razpravah in anketah ter tako prispevali k prepoznavi lokalnih problemov in načrtovanju potrebnih ukrepov. To sodelovanje se mi zdi pomembno predvsem zato, ker tako že prvi koraki kažejo, da občina zna prisluhniti prebivalcem.

Še enkrat se zahvaljujem vsem in se veselim našega nadaljnega sodelovanja.

*Ciril Kozjek, župan*

# 1 ŠENČUR – SKUPAJ NAČRTUJEMO TRAJNOSTNO MOBILNOST

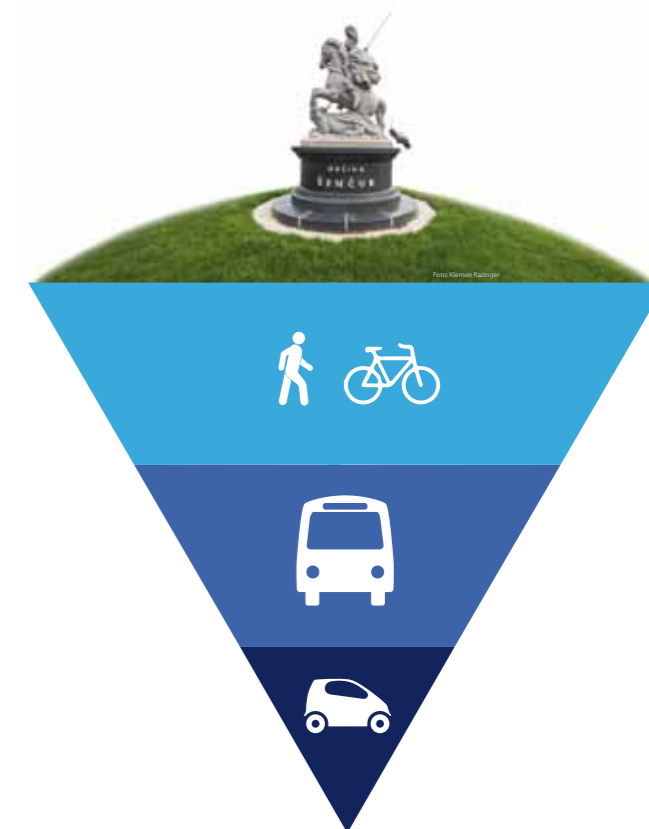
Ureditev prometa veliko pove o občini. Nekatere občine dajejo prednost novim in širšim cestnim povezavam za osebna vozila ter obsežnim in vedno novim parkirnim prostorom, druge pa posvečajo pozornost prvotno pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu (v nadaljevanju JPP). Zato gradijo oz. načrtujejo raznolike načine prevozov, ki prispevajo k višji kakovosti življenja za vse prebivalce. Želimo si, da bi bila takšna tudi Občina Šenčur. Celostna prometna strategija je dokument z usmeritvami za uresničitev priložnosti, ki jih ima naša občina na področju prometa in mobilnosti.

Šenčur lahko postane privlačno podeželsko območje s celovito in uravnoteženo mrežo različnih oblik prevoza in uravnoteženo ponudbo različnih potovalnih načinov. Tako zasnovan sistem bo ponujal nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja in bivanja. V Šenčurju želimo, da namesto avtomobilov dobijo prednost pešci in kolesarji ter posebej ranljive skupine prebivalcev, kot so otroci, starejši in osebe z gibalno oviranostjo.

Šenčur lahko postane zgled sodobnega prometnega načrtovanja občine, kjer imajo prebivalci na voljo udobne in kakovostne možnosti prevoza: privlačen in zanesljiv JPP, prilagojen razpršeni poselitvi in velikosti občine, razvejano mrežo varnih kolesarskih povezav ter urejene, varne in privlačne pešpoti. Vozniki osebnih avtomobilov se pogosteje odločajo za skupno vožnjo oz. deljenje vozil in za kombiniranje z JPP.

Ključ za spremembe je v drugačnem načrtovanju prometa. Z dolgoročnimi ukrepi se lahko kot skupnost odmaknemo od pričakovanih po vedno večjih pretokih avtomobilskega prometa in se usmerimo v bolj trajnostne oblike mobilnosti. Stremeti moramo k načrtovanju varnega, privlačnega in za vse prebivalce dostopnega prostora ter za boljše izkoriščenost obstoječih prometnih površin.

Celostna prometna strategija zastavlja cilje, ki sledijo trajnostni mobilnosti in prometni varnosti, podpirajo zdrav način življenja in težijo k povečanju kakovostnega javnega prostora.



# 2. DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA

*Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je priprava Celostne prometne strategije. S tem dokumentom Občina Šenčur oriše učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi bo dosegla celostne spremembe na področju mobilnosti in posledično višjo kakovost bivanja.*

## 2.1 Kaj prinaša Celostna prometna strategija?

Celostna prometna strategija prinaša **drugačen način prometnega načrtovanja**, saj temelji na tem, da se upoštevajo potrebe vseh udeležencev v prometu in ne le avtomobilov. Dominantna vloga avtomobila se umika, načrtuje se za **človeka**. Prednost dobijo trajnostne oblike mobilnosti.

Ta strategija uvaja **boljše vključevanje in obveščanje javnosti**. V celotnem procesu načrtovanja je **aktivno vključen širok krog udeležencev**. Vključena je širša javnost in pomembni udeleženci, kot so ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zelo dobro poznajo. To prinaša boljši dokument, ki je sooblikovan in sprejet tudi s strani javnosti.

Celostna prometna strategija pripomore k **dvigu kakovosti bivanja**. Zaradi ukrepov se omogoča razvoj trajnostnih oblik mobilnosti. S tem se dviguje kakovost bivanja, saj se zagotavlja **boljša varnost otrok**, dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom, **zmanjšujejo se škodljivi vplivi prometnega sistema na zdravje** in varnost prebivalcev, zlasti tistih, ki so najbolj ogroženi, **zmanjšuje se onesnaženost zraka**, emisije hrupa, izpusti toplogrednih

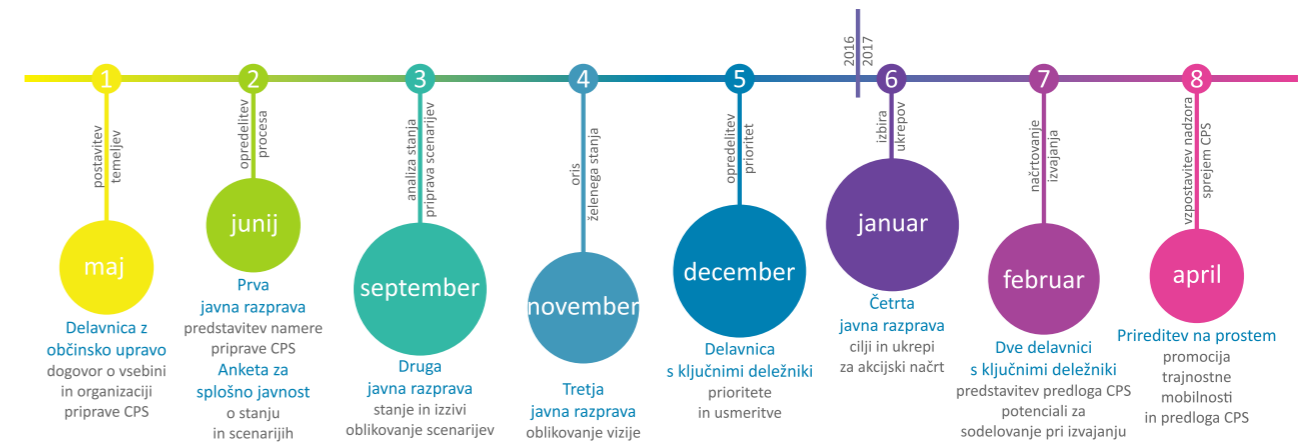


plinov in poraba energije, izboljšuje se **učinkovitost** ter razmerja med stroški in učinkovitostjo. Ta strategija tudi pri-speva k **privlačnosti in kakovosti** urbanega okolja in mestnega oblikovanja.

## 2.2 Proces priprave Celostne prometne strategije

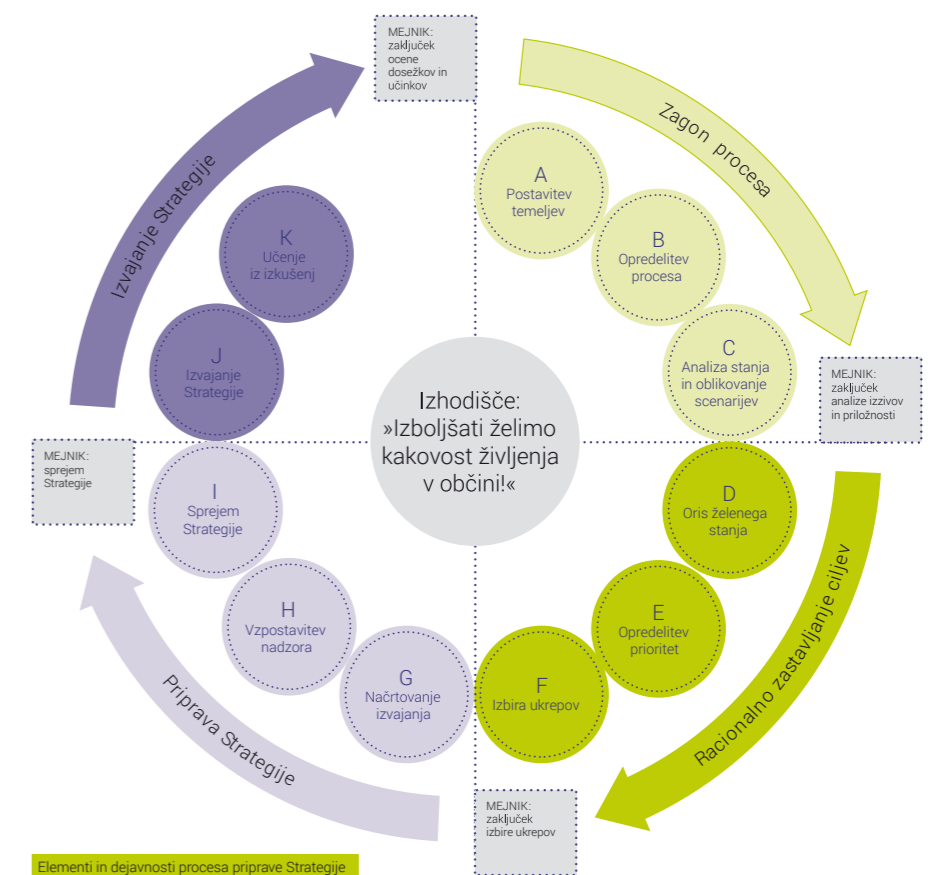
Občina Šenčur je sredstva za izdelavo Celostne prometne strategije pridobila na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. V okviru tega programa bodo z nadaljnjimi razpisi na razpolago tudi sredstva za izvajanje načrtovanih ukrepov.

Celostna prometna strategija Občine Šenčur je izdelana skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, dostopno prek: <http://www.trajnostnamobilnost.si/en-gb/aktivnosti/publikacije.aspx>).



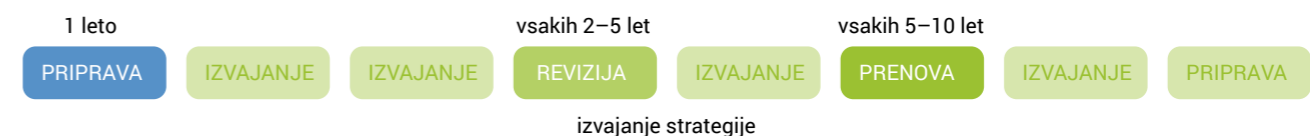
Postopek izdelave Celostne prometne strategije Občine Šenčur se je začel maja 2016 in je trajal eno leto.

Pomembna novost pri pripravi prometne strategije je participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah procesa. Izvedene so bile številne komunikacijske aktivnosti, s katerimi je bila že od samega začetka priprave strategije prebivalcem občine dana možnost izraziti svoje mnenje, stališča in potrebe glede aktivnosti in vsebin strategije. Na podlagi vseh pridobljenih informacij, analize stanja prometa v občini ter želja in predlogov prebivalcev je bila pripravljena vizija razvoja občine. Skupaj z občani se je iskal najprimernejši odgovor na vprašanje: »Kakšna bo občina čez 20 let? Kaj bi radi videli, imeli, kako bi radi potovali?« Vizija je vodila v oblikovanje strateških in specifičnih ciljev, ti pa v izdelavo akcijskega načrta, ki združuje svežnje ukrepov.



Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije

Da bo Celostna prometna strategija obrodila prave rezultate, jo je potrebno ob izvajanju vsaki dve do pet let revidirati in jo dopolnjevati. Nujno potrebno je tudi stalno spremljanje rezultatov implementacije strategije, sicer je ne moremo ustrezno nadgrajevati.

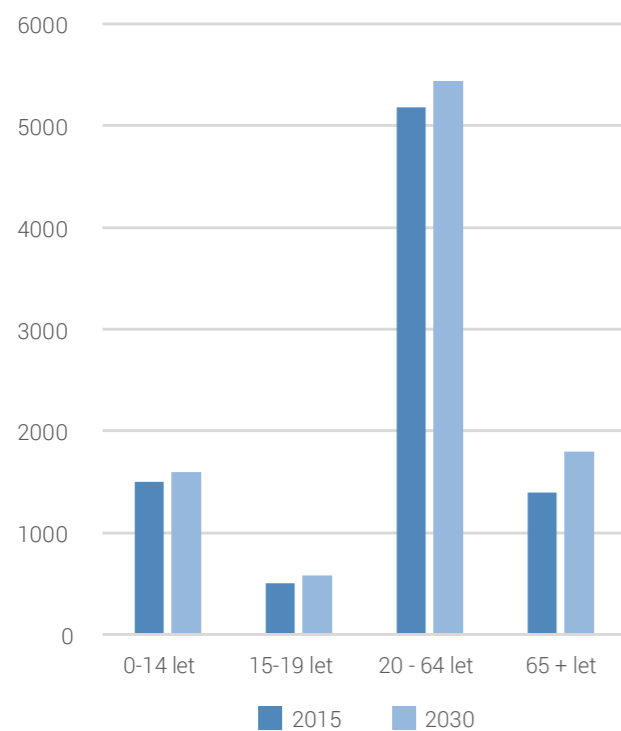


# 3. KAKO V OBČINI ŠENČUR ŽIVIMO DANES?

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

## 3.1 Mladi smo in zahtevamo več

V Šenčurju število prebivalcev narašča hitreje kot povprečno število prebivalcev v Sloveniji. Skupni prirast prebivalstva je pozitiven. Število najmlajših je višje od števila najstarejših, kar je značilnost le redkih slovenskih občin. S povečevanjem števila mladih lahko pričakujemo povečane potrebe po kakovostnih in varnih urbanih površinah in območjih, ki bodo namenjena samo pešcem in kolesarjem.

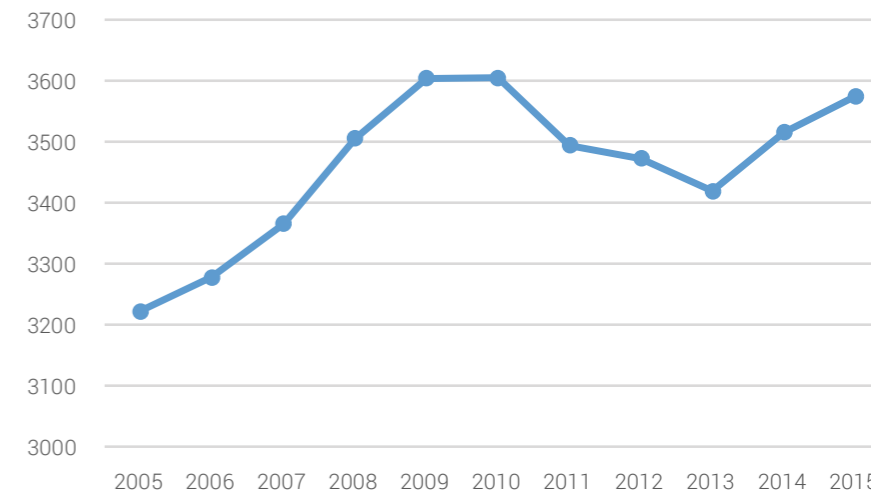


Graf. Napoved gibanja rasti prebivalstva po starostnih skupinah



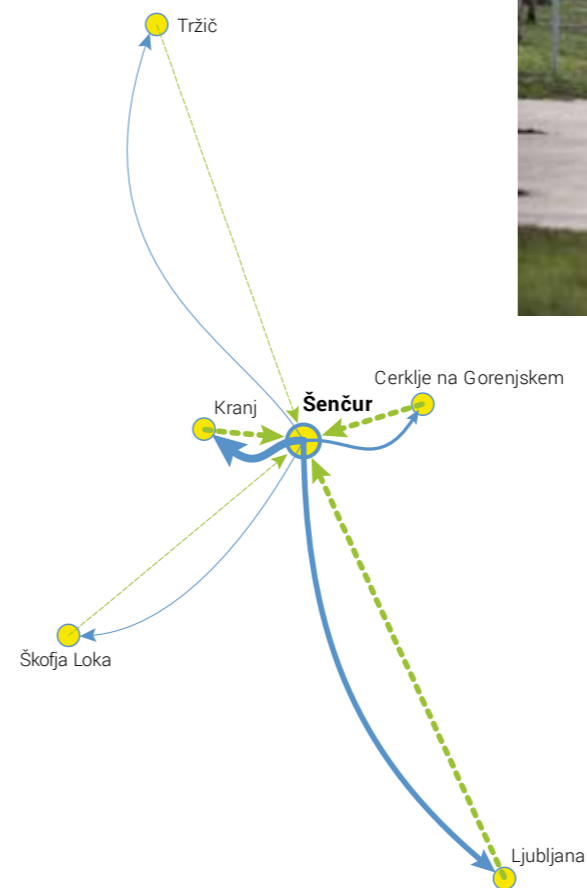
Skladno z rastjo števila prebivalcev se zvišuje tudi število delovno aktivnih, in sicer za 11 % v desetih letih.

Občina z delovnimi migracijami močno gravitira na Kranj in Ljubljano, saj se kar 77 % delovno aktivnega prebivalstva občine vozi na delo v sosednje ali druge občine. Znotraj Občine Šenčur je tako zaposlenih le 23 % delovno aktivnih prebivalcev s prebivališčem v Šenčurju, vendar pa se tudi število zaposlenih, ki bivajo izven Občine Šenčur in se sem vozijo na delo, postopno povečuje.



Delovno aktivno prebivalstvo

Graf. Delovno aktivno prebivalstvo v Občini Šenčur



Slika: Pomembnejši tokovi delovnih migracij

Delovne migracije iz Šenčurja v druge občine

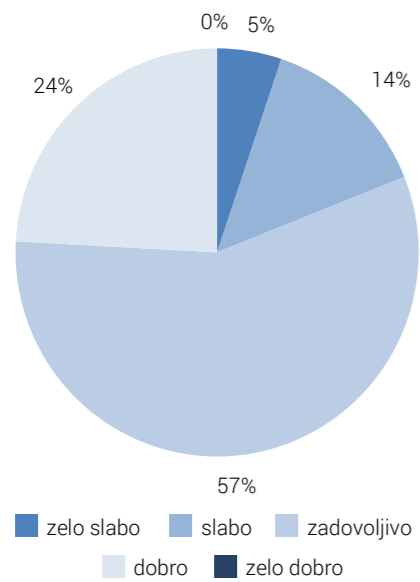
Delovne migracije iz drugih občin v Šenčur



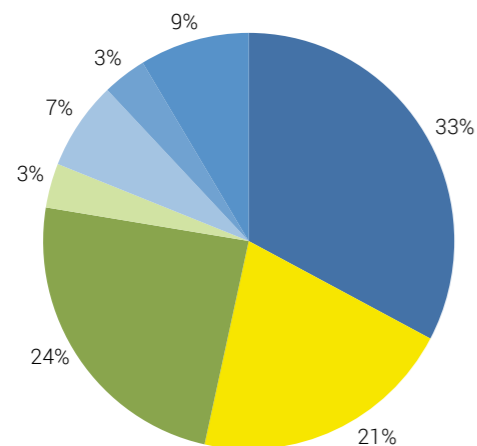
### 3.2 Kaj o stanju prometa menijo prebivalci Šenčurja?

Za potrebe analize stanja prometa v občini je bila izvedena anketa. Občani Šenčurja so lahko izrazili svoje mnenje in stališča v zvezi s stanjem prometa in prometnih površin v občini. Rezultat je pokazal, kakšne so potovalne navade občanov, ovire na njihovi poti in vrednote pri prometnem načrtovanju.

V Šenčurju so stanje prometa v občini ocenili pozitivno.



Graf: Ocena prometa v Občini Šenčur (glede na rezultate ankete)



Graf: Največje ovire na vsakdanjih poteh



Na vsakdanjih poteh je občanom zelo pomemben čas potovanja, posledično so zelo moteči vzroki, ki ga podaljšujejo. Zavedajo se, da je prometna varnost zelo pomemben dejavnik prometa in z njim tudi izbira načina potovanja, zato nevarnosti v prometu vidijo kot velik omejitveni dejavnik. Mnogim občanom oviro predstavlja zagotavljanje in organizacija JPP ter vozni red. Udobnost potovanja in dostopnost nista dejavnika, ki bi imela velik vpliv na izbor načina potovanja.

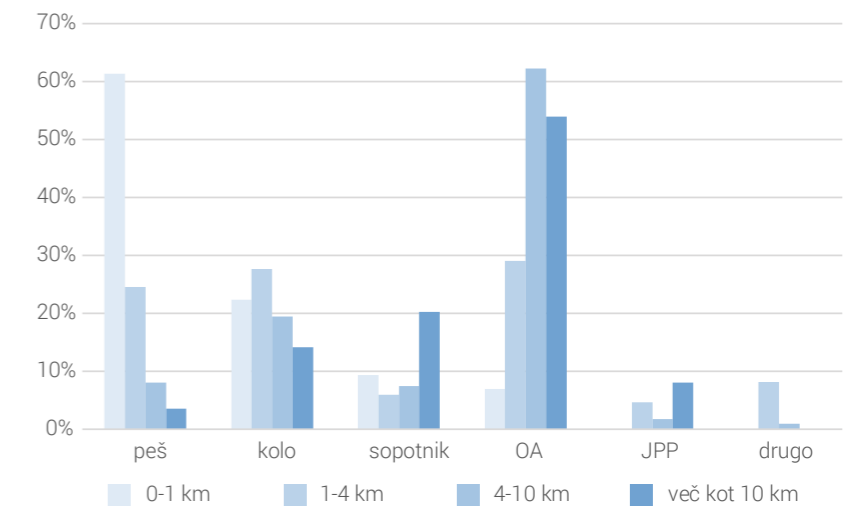


Občani so v anketi izrazili nekaj vrednot, povezanih z načrtovanjem prometa in prometne infrastrukture. Najpomembnejša vrednota je varnost ranljivih udeležencev v prometu, pešcev in kolesarjev. Veliko jim pomeni tudi zagotavljanje dostopnosti do pomembnih ustanov, želijo si učinkovitega JPP in življenja v čistem okolju.



Graf: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v Občini Šenčur

Anketa je razkrila tudi način potovanja občanov in izbiro prometnega sredstva (t. i. »modal split«). Glavna vzroka potovanja sta povezana z zaposlitvijo in izobraževanjem, pomemben del potovanja pa se opravi tudi za vsakdanje nakupe in pot na rekreacijo.



Graf: Načini potovanja v Občini Šenčur

Analiza kaže, da se na najkrajših razdaljah že danes prednostno uporabljata hoja in kolesarjenje. Največji potencial razvoja trajnostnih oblik mobilnosti ima občina prav v kolesarjenju na razdalji do 10 km, na daljših razdaljah pa v razvoju JPP.





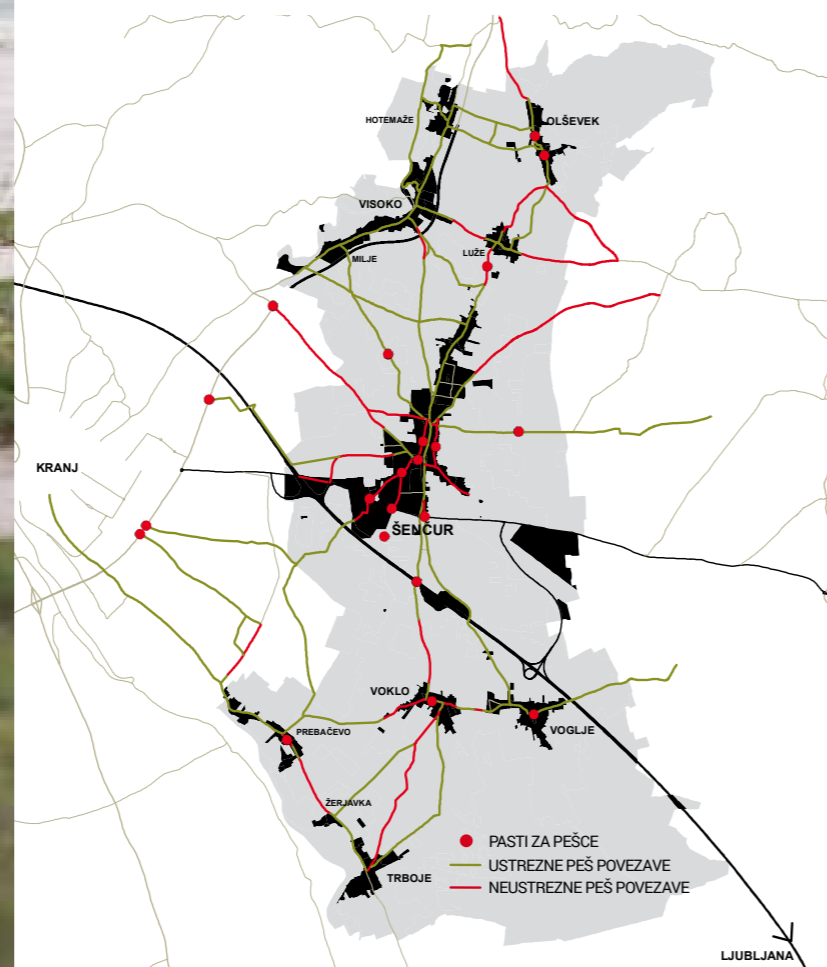
### 3.3 Stanje peš prometa

Hoja je v Občini Šenčur pogosta izbira mobilnosti, saj je ravninska in ambientalno izredno prijetna.

Nekatere pomembnejše povezave med naselji imajo urejene površine, ki so namenjene pešcem in kolesarjem (proti Visokem in Voklem) in so od cestišča ločene z zeleno cezuro. Takšna ureditev je priporočljiva ob vseh prometno bolj obremenjenih prometnih povezavah. Tem so ustrezna alternativa neutrjene javne poti (poljske poti), ki kraje povezujejo mimo prometnih cest in so za hojo privlačnejše.

Znotraj naselij so pešci po pločnikih in z ustrezno signalizacijo vodeni predvsem v severnem delu občine. Urejata se povezanost severnega in južnega dela občine in slaba opremljenost nekaterih naselij v južnem delu.

Problemske točke se nanašajo predvsem na prečkanja s prometnicami in na vodenje pešcev na cestah s prostorskimi omejitvami. Zaradi navedenih problemov tudi varne pešpoti do šol niso v celoti zagotovljene.



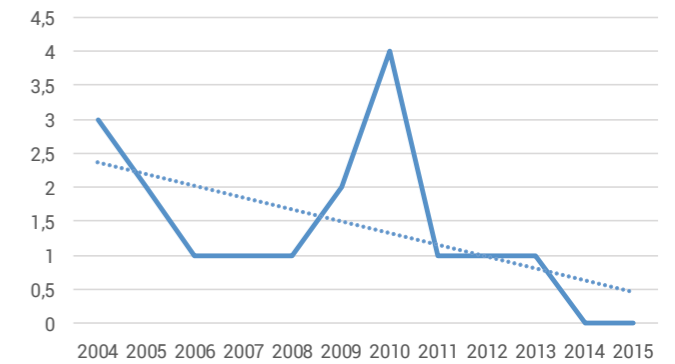
Slika: Problemske točke na pešpoteh



5 10 15 Peš dostopnost v minutah s hitrostjo 5 km/h

Slika: Prikaz dostopnosti pešcem v občini

Na splošno je stanje pešpoti že dobro urejeno oz. se izboljšave že načrtujejo. Izboljšanje prometne varnosti izkazuje tudi opazen trend upadanja števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci. Prebivalci Šenčurja zaradi tega in ugodnih časovnih dostopnosti med kraji v občini večino svojih poti na razdaljah do 1 km že danes opravijo peš.



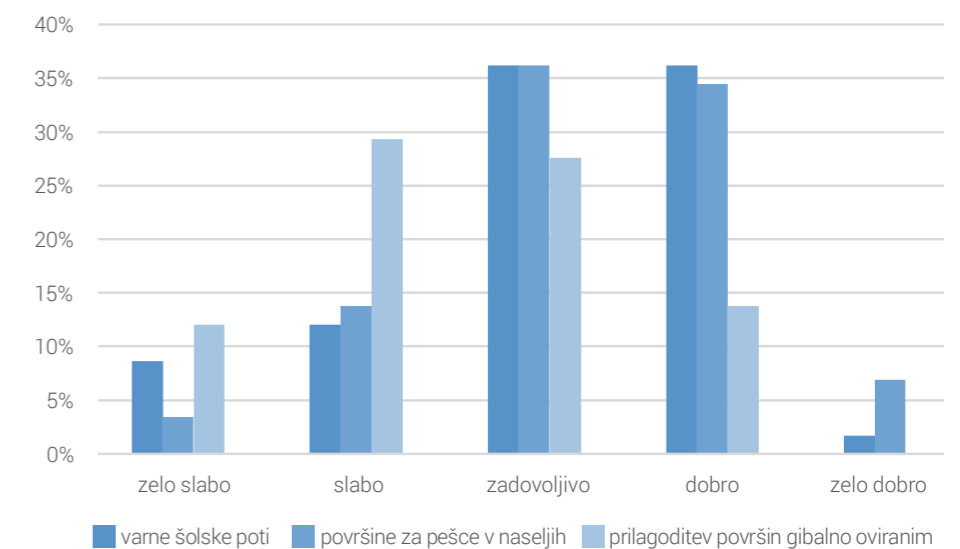
Graf: Število nesreč, v katerih so udeleženi pešci

#### Kaj so povedali občani?

Občani so zadovoljni s povezavami pešpoti v občini.

»Želim si, da bi v občini več pozornosti namenili skrbi za varno prečkanje pešcev na nepreglednih odsekih cest.«

»Več pozornosti je treba posvetiti umirjanju prometa v okolici šol, da se zagotovi varen prihod otrok v šolo.«



Graf: Ocena stanja prometnih površin namenjenih pešcem



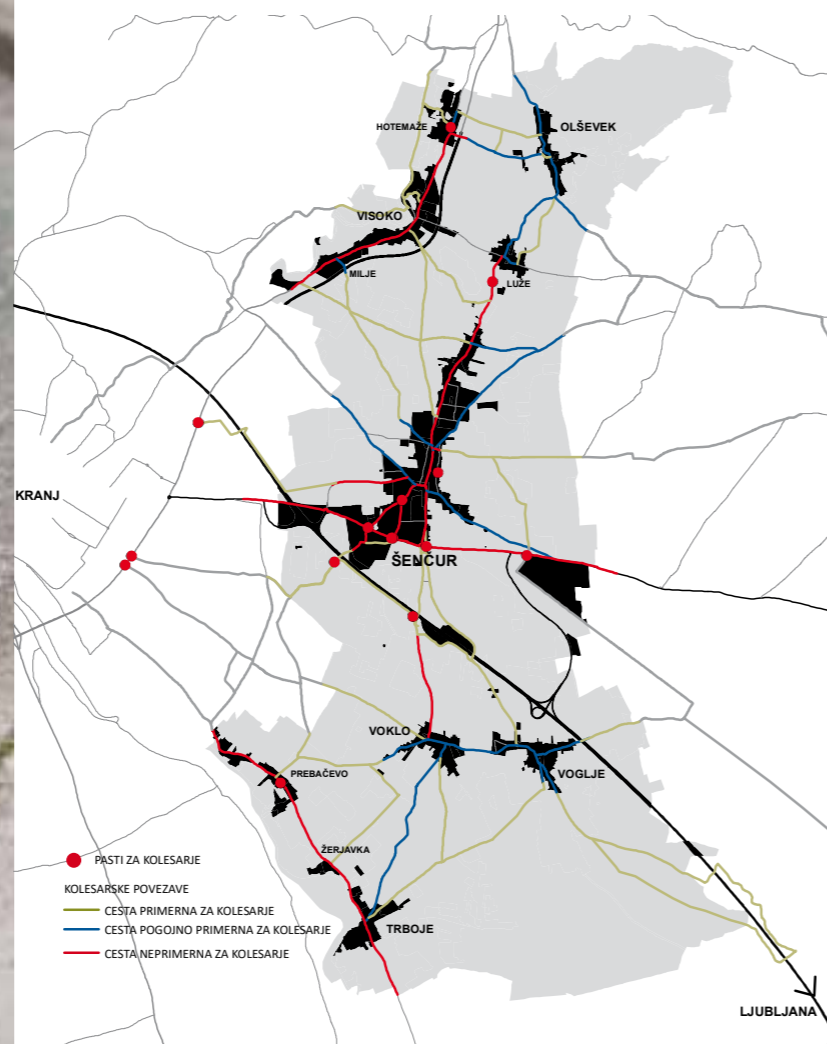


### 3.4 Stanje na področju kolesarskega prometa

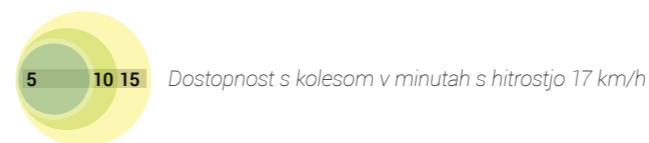
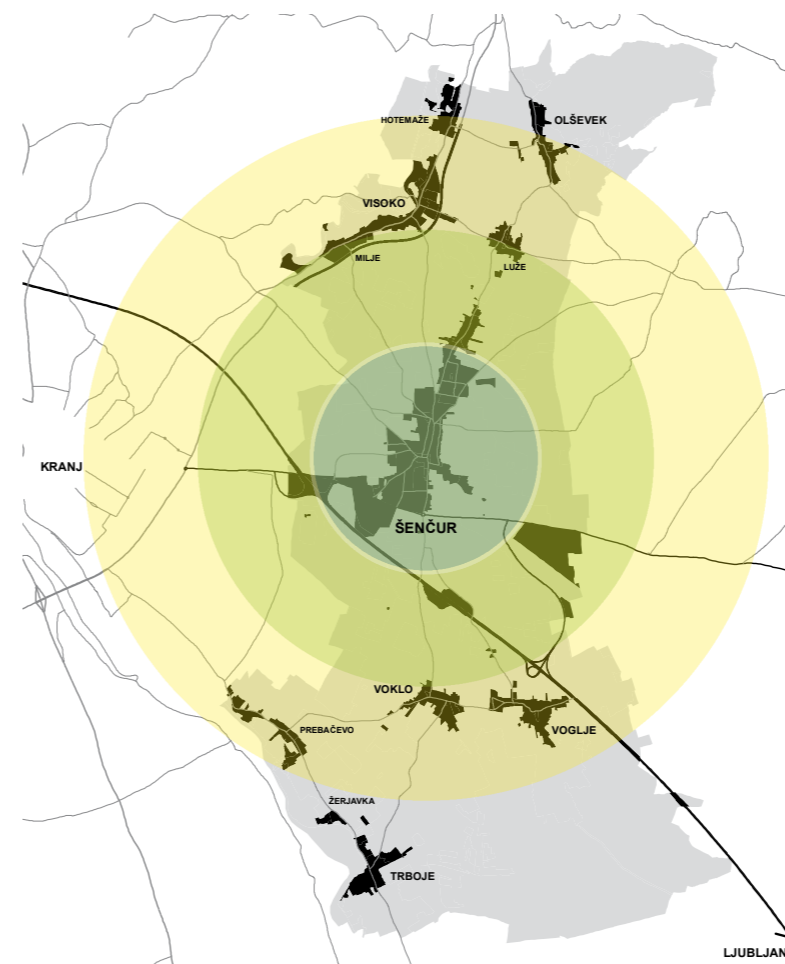
Kolesarjenje je zaradi idealnih pogojev predvsem kot rekreacija v občini že močno prisotno, vse bolj pa se pojavlja tudi kot način vsakodnevne mobilnosti. Majhnost občine, bližina središč sosednjih občin in predvsem neposredna bližina regijskega centra Kranja je v Šenčurju izredna danost z vidika časovne dosegljivosti s kolesom.

Tako kot pešci se tudi kolesarji med nekaterimi naselji občine že ustrezno vozijo po površini, ločeni od cestišča. Še posebej za kolesarje velja, da so neutrujene prometnice, ki niso namenjene osebnim avtomobilom in povezujejo naselja občine med seboj, glavna kolesarska priložnost občine. Manjkajoči povezavi, ki bosta največ prispevali k dvigu uporabe kolesa, sta povezava čez nadvoz med severnim in južnim delom občine ter povezava do Kranja. Obe povezavi se že načrtujeta.

Kolesarski promet znotraj naselij se odvija po pločnikih, če so prisotni, sicer pa po voziščih, kjer kolesarski promet ni posebej obravnavan. Kolesarske steze in poti ter oznake »kolesar na vozišču« večinoma ni.

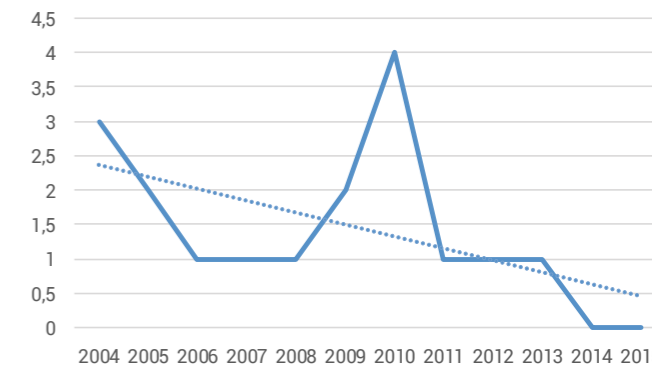


Slika: Problemske točke na poteh kolesarjev



Slika: Dostopnost s kolesom

Kolesarske povezave so danes pomanjkljivo opremljene. Manjkajo usmerjevalna in varnostna signalizacija, stojala za kolesa in druga urbana oprema. Varna kolesarska pot v šolo ni zagotovljena.



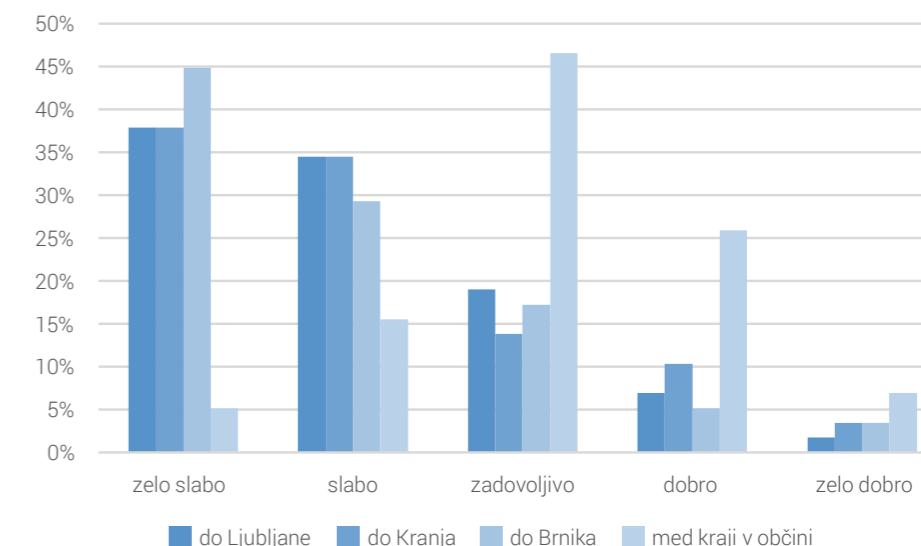
Graf: Število nesreč, v katerih so udeleženci kolesarji

#### Kaj so povedali občani?

Prebivalci občine so kolesarske povezave med kraji v občini ocenili kot zadovoljive do dobre. Kar 40 % jih je zadovoljnih oz. zelo zadovoljnih z možnostjo kolesarjenja znotraj občine. Iz tega izhaja tudi visok odstotek izbire kolesa kot prometnega sredstva za potovanje na krajše razdalje (do 4 km). Za slabe in zelo slabe pa so ocenili povezave do Kranja, Ljubljane in Brnika (45 % anketirancev), zato se izbira kolesa za potovanje na daljše razdalje med prebivalci pojavlja redko.

»V občini najbolj pogrešam hitro kolesarsko povezavo do Kranja.«

»Najhitreje in najceneje bi se za kolesarjenje vzpostavile obstoječe poljske in gozdne poti, ki med seboj povezujejo kraje v občini in izven nje ter niso obremenjene z motornim prometom. Če se zgledujemo po tujini, nam tu še veliko manjka, saj luknje v makadamu niso nikomur v ponos.«



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

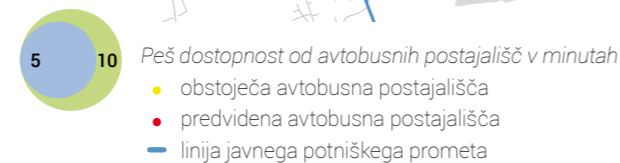
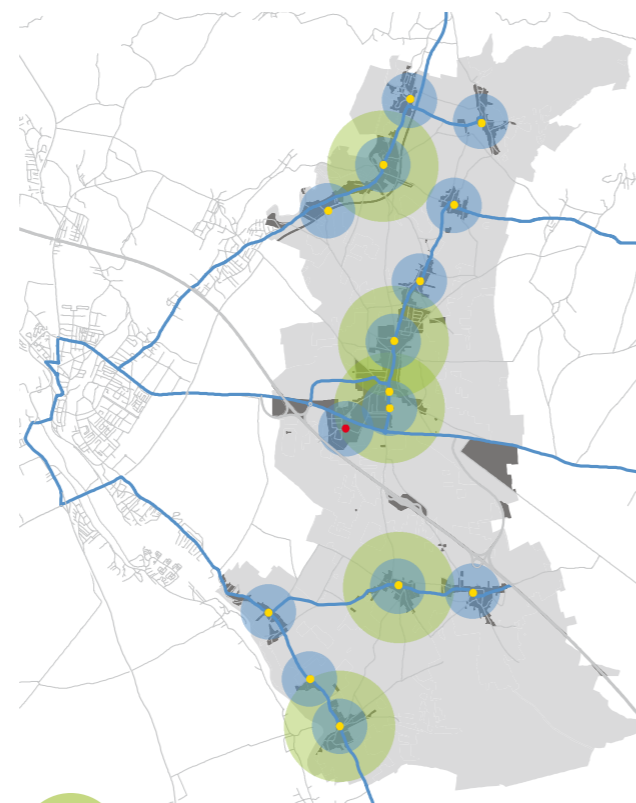




### 3.5 Stanje na področju javnega potniškega prometa

JPP se zaradi ekonomičnosti in večje učinkovitosti razvija na ravni primestnega prometa Kranja in Ljubljane ter na krožni povezavi Kranj-Šenčur-Srednja vas-Cerklje na Gorenjskem-Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana-Kranj. Promet na teh linijah raste zaradi ugodnega načina plačevanja za uporabnike in relativno ugodne frekvence.

Čez območje Občine Šenčur zaradi bližine Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana potekajo tudi povezave v mednarodnem avtobusnem prometu.



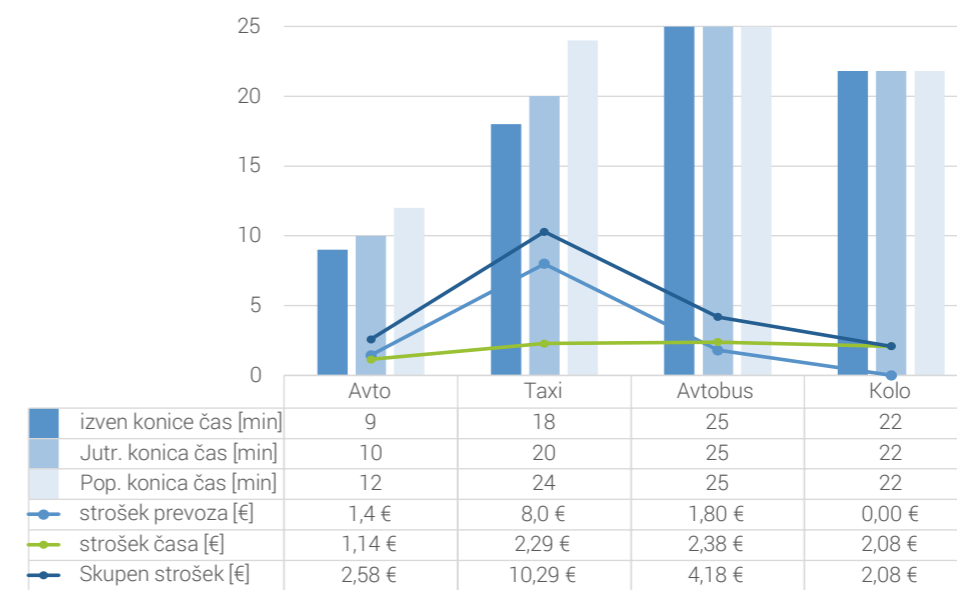
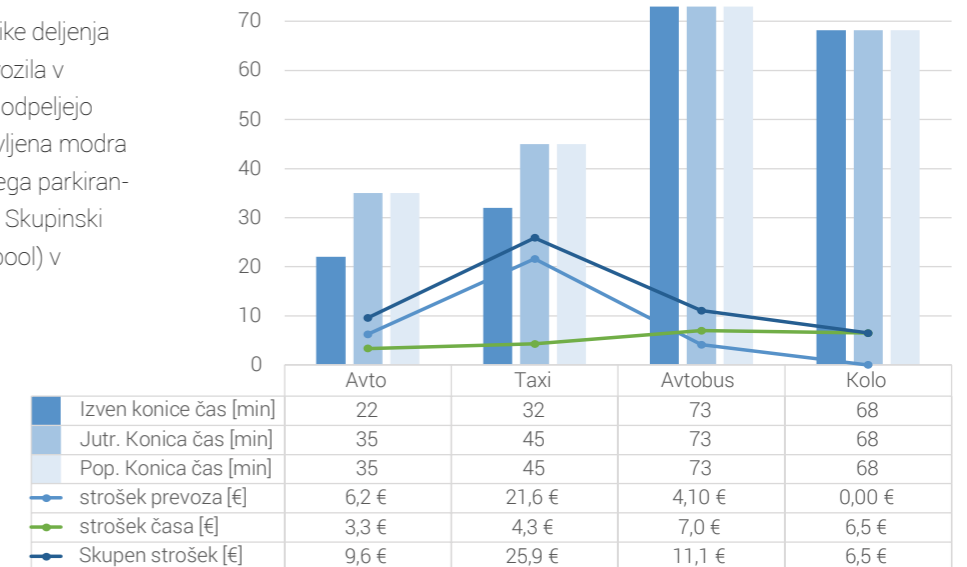
Slika: Dostopnost pešcev do avtobusnih postajališč in linije JPP

V mrežo avtobusnih linij so povezana vsa naselja v Občini Šenčur, vendar naselja južno od avtoceste niso neposredno povezana s središčem. Naselja severno od avtoceste (Šenčur, Visoko, Luže ...) so nekoliko pogosteje povezana s Kranjem, saj avtobus vozi približno vsakih 30 minut od jutra do večera. Tudi avtobusna postajališča in hodniki za pešce so v tem delu občine bolj urejeni kot v naseljih južno od avtoceste (Voklo, Voglje, Prebačevo, Žerjavka, Trboje).

Organiziran je šolski prevoz, ki ima tri glavne povratne linije. Med šolskim letom je 80 % potnikov na avtobusnih progah šolarjev, dijakov in študentov.

V Občini Šenčur se pojavljajo oblike deljenja vozila. Številni parkirajo osebna vozila v naselju Šenčur in se nato skupaj odpeljejo dalje. Temu primerno je vzpostavljena modra cona, kjer velja režim kratkotrajnega parkiranja (časovno omejeno do dve uri). Skupinski prevoz oz. sopotništvo (ang. carpool) v Šenčurju ni neznanka.

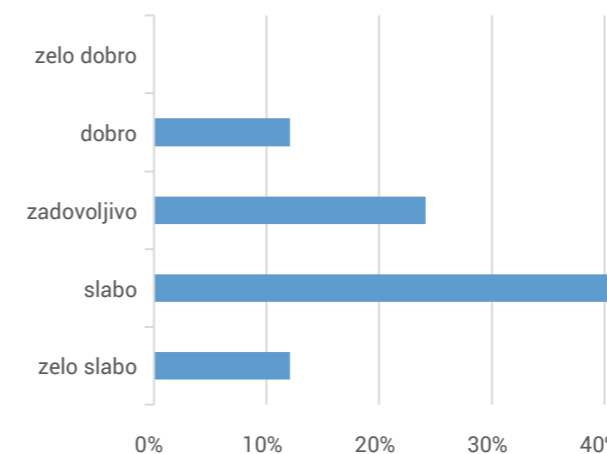
Graf desno: Razmerje med časom in stroški potovanja glede na prevozno sredstvo na relaciji Šenčur-Ljubljana



Graf levo: Razmerje med časom in stroški potovanja glede na prevozno sredstvo na relaciji Šenčur-Kranj

#### Kaj so povedali občani?

Občani so urejenost JPP večinoma ocenili kot slabo. Pogrešajo predvsem hiter in ekonomičen JPP.



Graf: Urejenost JPP

»Prebivalci si želimo bolj pogoste in direktne povezave z Ljubljano in redno avtobusno linijo tudi med počitnicami.«

»V Hotemažah bi odprtil rok sprejeli podaljšanje avtobusne linije Ljubljana-Visoko. Mislim, da to ne bi bil večjih problem, saj gre za le en dodatni kilometer obstoječe linije.«





### 3.6 Stanje na področju motornega in mirujočega prometa

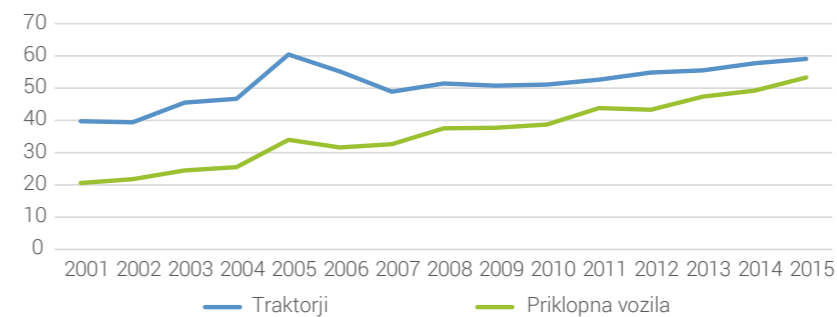
Promet znotraj Slovenije temelji na uporabi osebnih vozil. To velja tudi za Občino Šenčur, kar je predvsem ogledalo stanja JPP. Prav tako je slab izkoristek teh vozil, ki zavzemajo vedno več prostora. Z rastjo števila prebivalcev narašča tudi število motornih vozil, v povprečju je to 1 % letno. Rast registriranih traktorjev in tovornjakov pa kaže na rast dejavnosti v kmetijstvu in prevozništvu oz. logistiki.

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

Iz podatkov številih mest v zadnjem obdobju lahko opazimo konstantno rast prometa na tranzitnih smereh, tj. na avtocesti, povišano rast na števnem mestu Visoko in stagnacijo prometa v Kranju- Primskovo. Povprečen letni dnevni promet presega vrednost 25.000 vozil na dan. Razlog lahko povežemo predvsem z dnevnimi migracijami na relaciji Kranj-Ljubljana in ugodnejšim cestninskim sistemom za lažja vozila po letu 2008. Prav tako je opazno bistveno zmanjšanje prometa na G2 Šenčur-Spodnji Brnik, predvsem na račun uvedbe vinjetnega sistema za lažja vozila.

Rast tranzita težkih vozil je izrazita. Tovorni promet rahlo narašča na relaciji Šenčur-Spodnji Brnik, v Visokem pa stagnira.

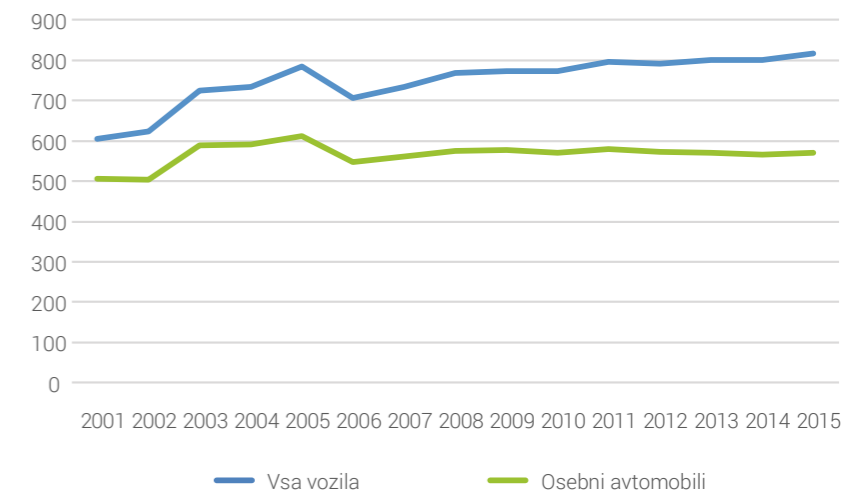
Tako v jutranji kot v popoldanski prometni konici se zgoštevitev prometa in nizke vozne hitrosti pojavljajo v središču Šenčurja, pri čemer se največji problemi pojavljajo na glavni cesti G2-104 med Šenčurjem in Kranjem oz. priključkom Kranj-vzhod.



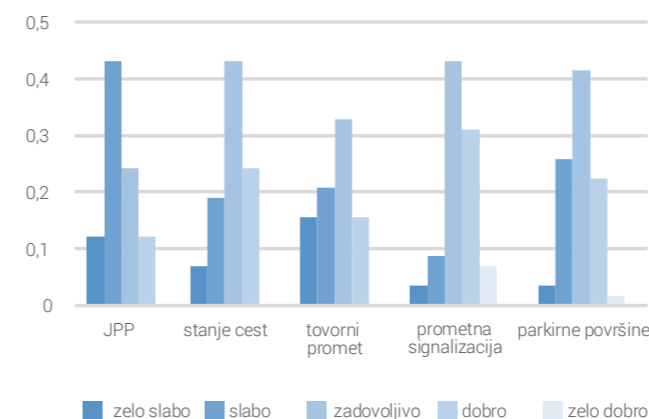
Graf: Število traktorjev in priklopnih vozil

#### Kaj so povedali občani?

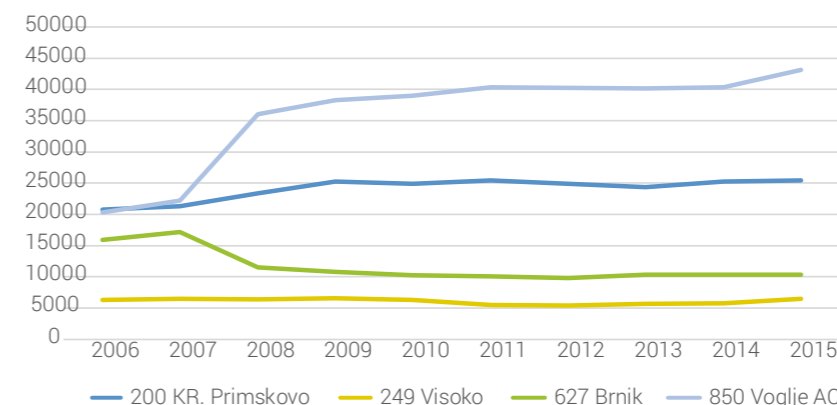
Prebivalci občine so na splošno zadovoljni s stanjem na področju motornega prometa. Večina jih meni, da je najslabše urejeno področje JPP, nezadovoljstvo pa so izrazili tudi s stanjem na področju tovornega prometa in parkirnih površin.



Graf: Osebna vozila na 1.000 prebivalcev



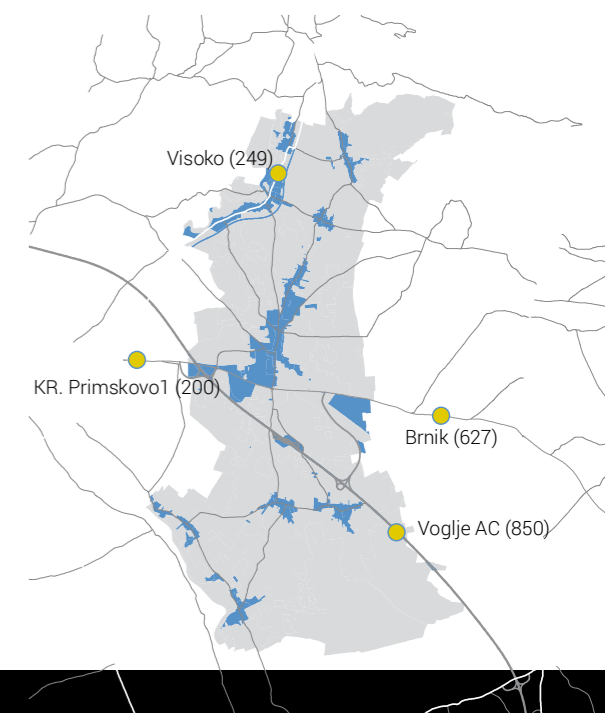
Graf: Urejenost posameznih področij motornega prometa



Graf: Gibanje povprečnega letnega dnevnega prometa na števnih mestih v Občini Šenčur

»Treba je urediti center Šenčurja z umiritvijo prometa, prepovedjo tovornjakov in dostavnih vozil v centru ter s pogostim nadzorom prekrškarjev.«

»Mislim, da bi morali omejiti vožnjo tovornjakov in dostavnih vozil v centru Šenčurja in prepovedati vožnjo tovornjakov na Brniški cesti od obrtne cone do križišča pri letališču.«





## 4. SCENARIJI

Celostna prometa strategija  
spreminja promet v občini.  
Na bolje!

*Scenariji so orodje, ki spodbuja razmišljanje o prihodnosti in okolju, v kakršnem želimo živeti. Pomagajo nam ustrezno prikazati smeri razvoja vsebin, vezanih na trajnostno mobilnost ob različnih temeljnih odločitvah, in učinke sprejetih ukrepov.*

19

Oblikovani so bili štiri možni scenariji. **Ničelni scenarij** nadaljuje sedanje trende in ne spreminja potovalnih navad. V praksi to pomeni, da je promet z osebnimi vozili brez konkurence, JPP se ne načrtuje. V mestu se povečujejo potrebe po površinah za mirujoči promet, uredi se kolesarska povezava ob regijski cesti. Čeprav ima občina velik potencial za razvoj električne mobilnosti, zaradi visokih cen električnih avtomobilov do leta 2030 ne pride do bistvene spremembe voznega parka.

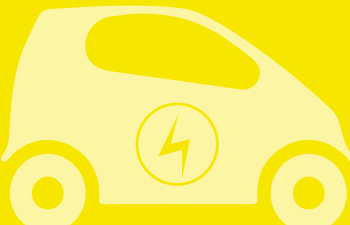


## Scenarij 1 – OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

### Vozim se udobno, varčno in okolju prijazno

Scenarij 1 ne spreminja potovalnih navad in izbire načina prevoza. Poudarek scenarija je na optimizaciji cestnega prometnega sistema (vozila in infrastruktura) v korist motornih vozil, vključno z gospodarskimi vozili in kmetijsko mehanizacijo.

Predpostavlja se, da bo tehnološki razvoj oz. intenzivno uvajanje ITS – inteligentnih transportnih sistemov in storitev (npr. pametna infrastruktura, kooperativni način vožnje vozil) – pozitivno vplival na prometno varnost in pretočnost prometne infrastrukture. Na ta način se predpostavi, da bo ta razvoj ponudil okolju prijaznejši promet z manj hrupa in onesnaženosti zraka.



## Scenarij 2 – UČINKOVITA LOKALNA MOBILNOST

### Po mestu grem najraje s kolesom ali peš

Osnovno vodilo tega scenarija je zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom na kratke razdalje, ki jih nadomeščamo s hojo in kolesarjenjem.

Scenarij zagotavlja udobne ureditve do ključnih mestnih točk za pešce, in ljudi z gibalno oviranostjo.

Dostopnost do ključnih točk z avtomobilom je zmanjšana. Uredi se udobne, varne, atraktivne in direktne poti za pešce in kolesarje z vso potrebno opremo.

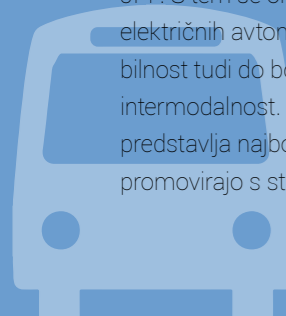


## Scenarij 3 – OPTIMIZACIJA HOJE, KOLESARJENJA IN JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

### Z avtobusom do Kranja in s kolesom domov

Poleg hoje in kolesarjenja ta scenarij predvideva še izboljšavo sistema JPP.

Zaradi dosegljivosti ciljev potovanja vsem vrstam uporabnikom, tudi tistim, ki zaradi gibalne omejenosti ne morejo pešačiti ali potovati s kolesom (starejši, gibalno ovirani, mlajši otroci ...), ali tistim, ki nimajo avtomobila, je smiselno povečevati vlogo JPP. S tem se omogoči kakovostno, udobno in varno življenje vseh družin in posameznikov. Ob uvedbi postaje za izmenjavo električnih avtomobilov (ang. car sharing) in sistema izposoje električnih koles omogočimo trajnostno mobilnost tudi do bolj oddaljenih ciljev. Vsa mobilnostna omrežja bodo zasnovana tako, da bodo omogočala intermodalnost. Občani bodo brez naporov kombinirali sistem različnih prevozov. S tem ta scenarij predstavlja najbolj kompleksen pristop k trajnostni mobilnosti. Vsi predvideni ukrepi se intenzivno promovirajo s strani glavnih deležnikov.



# 5. VIZIJA

*Občina Šenčur je z vidika mobilnosti varna, kolesarsko razvita, inovativna, medgeneracijsko povezana in zadovoljna občina.*

1. **Varna** za vse udeležence v prometu, tudi zato, ker je kultura obnašanja v prometu vseh udeležencev zelo visoka.
2. **Kolesarsko razvita**, kolesarska mreža ponuja nove povezave, intermodalnost, različne storitve in je dobro opremljena.
3. **Inovativna**, vozila so ekološka, storitve so enostavno dosegljive prek spleta, spodbujane so nove oblike skupinskih prevozov.
4. **Medgeneracijsko povezana**, tako skozi organizacijo različnih oblik mobilnosti kot tudi pri sodelovanju in vzgoji.
5. **Zadovoljna**, javni prostori so visoko kakovostni in nudijo priložnosti za nova druženja, stanje okolja, zdravje prebivalcev se izboljšuje.

Občanke in občani **skupaj** z upravo Občine Šenčur zagotavljamo **pametno, varno, učinkovito in čistejšo mobilnost**, ki hkrati **podpira** naše gospodarstvo in povečuje blaginjo. **Trajnostne oblike prevoza** po deležu krepko presegajo rabo avtomobilov na fosilna goriva in omogočajo dobro **dostopnost vseh občanov in obiskovalcev** do vseh pomembnih točk v naši občini, pomembno pa prispevajo tudi k našemu **zdravju in čistejšemu okolju**. **Hitre povezave** znotraj občine in s sosednjimi kraji omogoča smotrno zgrajena **cestna in ulična infrastruktura s sodobno opremo**, ki povečuje varnost vseh udeležencev v prometu. Pri načrtovanju lastne mobilnosti uporabljamo **moderne tehnologije in inovativne storitve**, med katerimi so tudi take, ki so plod dela podjetij iz naše občine. K pametni in trajnostni mobilnosti občani prispevamo s svojo **strpnostjo in odgovornostjo**, z **izbiro načinov in sredstev prevoza** in ne nazadnje s **povezovanjem in medgeneracijskim sodelovanjem**.

V Občini Šenčur je motorni promet umirjen in čist, za pretežno električna vozila, vključno s kolesi, so zagotovljene hitre polnilnice. Občina je na sistem električnih vozil pripravljena tudi z vidika zadostnega prenosa električne energije. Ceste in ulice so zgrajene in opremljene tako, da omogočajo hitro in varno mobilnost, dobro dostopnost do vseh storitev, manjše onesnaženje zraka in manj hrupa v naseljih. Dobro urejene so predvsem kolesarske poti in pešpoti, ki zagotavljajo visoko raven varnosti udeležencev. Tudi državni cesti sta izboljšani, zgrajene so obvoznice. Jedro Šenčurja je razbremenjeno prometa, pešci in kolesarji imajo prednost pred motornimi vozili. Urejeni so prostori za druženje. V občini so odpravljene konfliktno prometne točke, ki so v preteklosti ogrožale občane in obiskovalce. Spletne aplikacije podpirajo rabo JPP, ki je hiter, učinkovit in dovolj pogost, organiziran pa je tudi na klic. Potniki

se dogovarjajo o souporabi avtomobilov za vožnje na delo, saj lahko svoja vozila pustijo na organiziranih območjih P + R. Osebna kultura udeležencev v prometu je visoka, spoštujejo se pravila kot tudi načela trajnostne mobilnosti. Občanom so na voljo različne oblike vzgoje, ozaveščanja in usposabljanja o mobilnosti, tudi skozi medgeneracijske dejavnosti. Povezovanje in aktivno sodelovanje občanov je izrazito tudi pri načrtovanju izboljšav v mobilnosti.

Kaj nam bodo leta 2030 o svojih vsakdanjih poteh povedali prebivalci

Aljaž, 52, Luže

*Zvečer me je poklical kolega in me prosil, če se lahko jutri zjutraj pelje z menoj do Ljubljane. Zaposlen je sicer v Kranju in se vsak dan vozi v službo s kolesom. Pravi, da je to odličen način za jutranjo rekreacijo in za sprostitvev po napornem dnevu. Odkar je zgrajena nova kolesarska pot, je kolesarjenje v Kranju prijetno, varno in hitro. Jutri gre kolega na seminar v Ljubljano, zato sva se zmenila, da prikolesari samo do novega »parkiraj in se pelji« mesta. Tam je postavljena kolesarnica, kjer bo njegova »ultralahka karbonska znanost« na varnem počakala ves dan. V Ljubljano vsak dan peljem še dva sokrajana, zato bo jutri avto skoraj poln. Občina je poleg parkirišča »parkiraj in se pelji« razvila zelo zanimiv sistem stimuliranja voznikov, ki se v službo, pa tudi drugam vozijo skupinsko. Vsak od nas ima svojo kartico in ko zjutraj parkiramo svoje avtomobile, se na parkomatu vsi prijavimo na profil voznika, ki tisti dan vozi. Za skupinske vožnje so pripravljene najrazličnejše nagrade, ki so povezane s trajnostno mobilnostjo. Lani sem za petdeset skupinskih voženj prejel popust na nakup električnega avtomobila. Kaj je dobil kolega dve leti nazaj, pa najbrž že veste. Ja, kolo vendar!*

Breda, 10, Šenčur

*Babica me je prosila, naj jo v soboto pospremim po opravkih in ji pomagam prinesiti nazaj polne vrečke. Iti morava na banko, na pošto in v trgovino. To vedno rada naredim. Babica je najbolj zanimiv in zabaven človek, kar jih poznam. Celo pot govori in zdi se mi, da ve prav vse. Po opravkih jo po navadi pospremim kar na rollerjih. Ko ona nakupuje, se jaz zunaj rolam. V središču Šenčurja se avtomobili le redko vozijo in zdi se mi, da je ves prostor samo moj. Seveda ni. V centru je vedno živahno. Ljudje se sprehajajo in pogovarjajo, kužki pa se kregajo. Veliko ljudi se na trg pripelje s kolesom, ob nedeljah tudi moja babica, ko gre v cerkev. Kolo parkira in zaklene ob stojalih, ki so pokrita s streho. Stojala so redko prazna in če se nam nasmehne sreča, s prijatelji-cami na njih delamo prevale.*

# 6. HOJA

## Bi šli peš?

*Ob naraščajočem motornem prometu smo ogromno let pozabljali na najpomembnejše udeležence v prometu, tj. pešce. Površine za pešce so ključna sestavina sodobnih mest in nekatera mesta že imajo površine, ki so namenjene samo peščem. Pešci so poleg tega najbolj ranljivi udeleženci v prometu, zato je pomembno, da se v naseljih in med njimi zagotovijo varne in udobne površine za pešce.*

## ZAKAJ BO LETA 2030 V ŠENČURJU VEČ PEŠCEV

Leta 2030 so pešpoti v Občini Šenčur varne, saj se pešci sprehajajo ločeno od motornega prometa. Ureditve motornega prometa se znotraj naselij prilagodijo peščem, in sicer tako z dovoljeno hitrostjo kot z uličnim profilom. Prav tako je z varnostno prometno signalizacijo poskrbljeno, da so vozniki ustrezno opozorjeni na vsa peščeva prečkanja vozišč. Posebno pozornost se namenja varnim šolskim potem.

V občini bodo pešpoti urejene tako, da bodo vsem ljudem omogočale enakopravno dosegljivost glavnih ciljev, kot so šola, cerkev, trgovina, občina, pokopališča, parki in podobno. Ureditve bodo omogočale dostope tako za gibalno ovirane kot tudi za slepe in slabovidne, hkrati pa bodo te ureditve prijazne vsem starejšim občanom, mamicam z vozički in najmlajšim.

Center Šenčurja bo prostor, v katerem se bodo varno počutili vsi občani, ter prostor srečevanja in dogajanja.

Hoja se ljudem približa s pomočjo različnih akcij ozaveščanja, promocije in vzgoje, namenjenih različnim starostnim skupinam.

## ŠENČUR JE ŽE DANES NA PRAVI POTI

Severni del občine ima že dobro urejene površine za pešce ter ustrezno varnostno signalizacijo.

Načrti varnih šolskih poti so narejeni.

Izdelana je projektna dokumentacija za nadhod na avtocesti.

Majhen in ravninski prostor, ki je peščem z lahkoto dosegljiv.

## KAJ MORAMO POPRAVITI?

Ulični profili pogosto ne omogočajo vzpostavitve ustreznega cestnega profila.

Že izvedene ureditve za pešce (pločniki) so peščem neprijazne (pogosti avtomobilski uvozi, ki so prilagojeni avtomobilu).

Za ranljive skupine ni ustrezno poskrbljeno.

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

**Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti.**

### Cilji:

*Do leta 2020 odpraviti evidentirane nevarne točke na šolskih pešpoteh.*

*Celovito umiriti motorni promet v naseljih do leta 2025.*

*Do leta 2025 vzpostaviti območje umirjenega prometa v centru Šenčurja.*

*Do leta 2030 zmanjšati prometne nesreče z udeleženiimi pešci za 50 %.*

**Povečanje privlačnosti površin za pešce.**

### Cilji:

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

*Do leta 2025 vzpostaviti območje umirjenega prometa v centru Šenčurja.*

*Vsako leto izboljšati najmanj 500 m peš površin.*

*Povečati vlogo peš površin pri izdelavi načrtov in projektne dokumentacije.*

**Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo vsem ljudem.**

### Cilji:

*Do leta 2030 odpraviti ovire na pešpoteh za ljudi z gibalno oviranostjo do vseh pomembnih lokacij (funkcij) v občini.*

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

### V prvih petih letih:

Na južnem delu občine bomo s pločniki opremili prometnice med naselji in v naseljih Voklo, Trboje in Prebačevo. Zgradili bomo nadhod, ki bo povezoval južni in severni del občine.

Za potrebe celovitega urejanja površin za pešce se bo izdelal občinski priložnik, ki bo podal osnovne dimenzije površin, ustrezne ulične profile in predpisal njihovo opremo. Pešpotem se bo z dodatno urbano opremo povečalo udobnost in privlačnost.

Za varno vodenje pešcev se bo ustrezno osvetlilo in s prometno signalizacijo opremilo prehode za pešce.

### Po prvih petih letih:

Do pomembnih občinskih točk se bodo uredili prehodi za slepe, slabovidne in gibalno ovirane. Za potrebe vodenja pešcev v Šenčurju se bo izdelala urbanistično-prometna ureditev centra Šenčurja, na podlagi katere se bodo izvajali celoviti ukrepi umirjanja prometa, kot npr. uvedba enosmernega prometa, uvedba cone umirjenega prometa, zožitve cestnih profilov in podobno. Prav tako se bo izdelalo strokovno podlago, s katero se bo prostorsko umestilo pešpoti in kolesarske poti izven koridorjev cest (v krajini).

## KOMU JE ŽE USPELO?

### Projekt pešbus in bicivlak, Slovenija

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

V okviru programa Zdrav šolar je potekala pilotna izvedba Pešbusa in Bicivlaka v Ljubljani in Novi Gorici. S Pešbusom se učenci v šolo odpravijo peš v organiziranih skupinah po domišljeno načrtanih poteh in po stalnem urniku. Otroci uživajo v sprehodu s svojimi sošolci in v spremstvu odraslih, obenem pa naredijo nekaj dobrega za okolje. Podoben koncept, le da pot v šolo poteka s kolesom, je Bicivlak.

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

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

»40 % večje trgovanje beležijo območja, kjer se večinoma pešači ali vozi s kolesom.«

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



## Prioritetna področja: HOJA

### ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

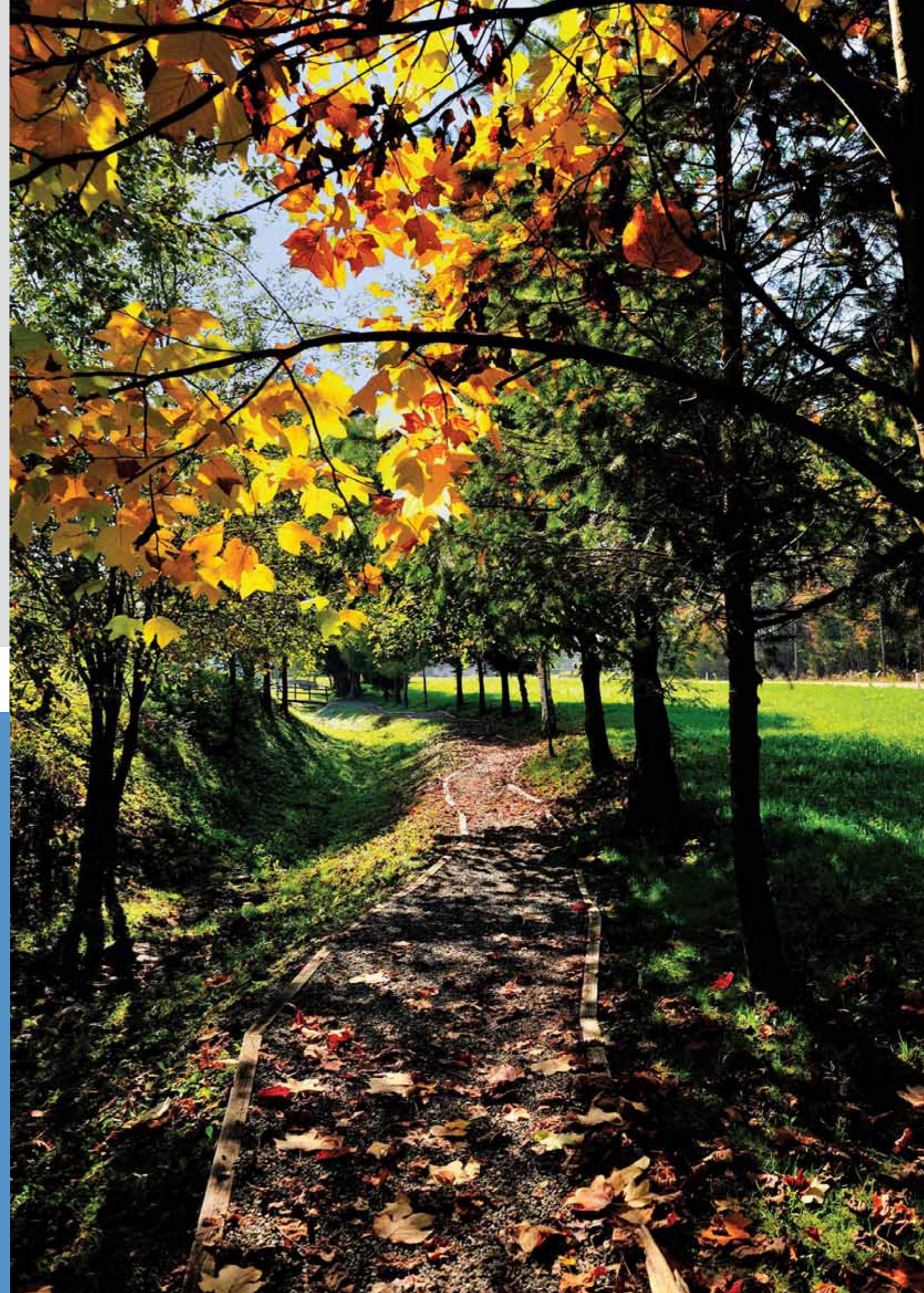
### ČAS IZVEDBE

2017–2021 Do 2025



Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev.	Ustrezna osvetlitev vseh prehodov za pešce in kolesarje:			Občina, SPV
	• evidentiranje nevarnih mest,	2017	20.000	
	• izvedba ukrepov – dva prehoda letno.	2018–2021	20.000	
	Izdelava občinskih smernic za gradnjo in opremo peš in kolesarskih poti.	2018	10.000	Občina
	Izdelava študije celovite urbanistično prometne ureditve centra Šenčurja kot cone umirjenega prometa, kjer imajo prednost pešci in kolesarji.	2021–2025	20.000	Občina, SPV
	Ukrepi za umirjanje prometa in zagotovitev zadostnih profilov za varno vodenje pešca na podlagi urbanistično-prometne ureditve centra Šenčurja:		5.000	Občina, SPV
	• akcije osveščanja in informiranja prebivalcev,	2021–2025	50.000	Občina, SPV
	• vzpostavitev prometnega režima in prostorske ureditve.	2021–2025		
	Akcije v zvezi z opozarjanjem na varnost, npr. razdelitev brezplačnih odsevnikov.	vsako leto	500	AMD, SPV, policija, Društvo upokojencev, Klub mladih
	Gradnja pločnikov na vseh prometno obremenjenih cestah (min. 500 m letno):			Občina
• izdelava občinskih smernic za gradnjo in opremo pešpoti in kolesarskih poti,	2017	10.000		
• dopolnitev in izdelava izvedbenih projektov (2 projekta),	2018	30.000		
• rekonstrukcija ceste Voklo-Šenčur, vključno z gradnjo pločnikov oz. mešanih povezav pešpoti in kolesarskih poti,	2017	275.000		
• rekonstrukcija ceste Voklo-Trboje, vključno z gradnjo pločnikov oz. mešanih povezav pešpoti in kolesarskih poti,	2018–2019	425.000		
• rekonstrukcija ceste Prebačevo-Trboje, ključno z gradnjo pločnikov oz. mešanih povezav pešpoti in kolesarskih poti,	2018–2020	400.000		
• ureditev prečkanja regijske ceste G2-104,	2018–2019	450.000		
• ureditev odseka Voklo-Voglje.	do 2021	10.000		
Gradnja pločnikov na vseh prometno obremenjenih cestah (min. 1 km letno): projektiranje in gradnja preostalih manjkajočih pločnikov ali rekonstrukcije na drugih odsekih.	2021–2025	50.000/km/leto	Občina	

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Povečanje privlačnosti površin za pešce.	Ustrezno vodenje pešcev ob prireditvah – načrt in varno vodenje pešcev od parkirišč do prireditvenega območja.	ves čas	/	organizatorji prireditve
	Oprema obstoječih pešpoti – povečanje udobnosti z osvetlitvijo pešpoti, postavitvijo urbane opreme, ozelenitvijo (na podlagi izdelanih občinskih smernic za gradnjo in opremo pešpoti in kolesarskih poti) ...	sako leto	20.000/leto	Občina, KS
	Ureditev »novih« pešpoti med naselji (na podlagi izdelanih občinskih smernic za gradnjo in opremo pešpoti in kolesarskih poti):	2021–2025		Občina, KS
	• prostorska umestitev pešpoti izven koridorjev cest (v krajini),		10.000	
	• ureditev poti.		20.000/leto	
	Pluženje pločnikov.	vsako leto	že financiranje	Občina, pogodbeni izvajalec
Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo vsem ljudem.	V vsako projektiranje prometne infrastrukture je vključen tudi arhitekt ali urbanist, s čimer se zagotovi načrtovanje in izvajanje tudi privlačnih površin za pešce.	od 2017	/	Občina
	Odprava ovir za gibalno in vidno ovirane ljudi na celotnem območju občine:	2021–2025		Občina
	• izdelava popisa odsekov in problemskih točk,		5.000	
• odprava problemskih točk.		20.000/leto		





# 7. KOLESARJENJE

## Bi šli s kolesom?

*Kolesarjenje povečuje energetska učinkovitost prometa, zlasti mestnega. V mestih lahko prevzame pomemben del dnevnih potovanj, recimo prevoze v službo, v šolo, po nakupih ...*

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

## LETA 2030 BO ŠENČUR OBČINA KOLESARJEV

Leta 2030 so kolesarske povezave v Občini Šenčur direktne in varne. Med naselji so speljane ločeno od motornega prometa. V naseljih se kolesarji vozijo po kolesarskih stezah in poteh, na odsekih, ki so preozki za razvoj ustreznega uličnega profila, pa se zagotavlja takšno umirjanje motornega prometa in signalizacijo, da je vožnja kolesarja varna. Prečkanje prometno obremenjenih cest se izvede na kolesarju varen način. Na ciljnih potovanjih se umesti ustrezna parkirišča za kolesa.

Kolesarska mreža se razvije tako, da poveže vse kraje občine z naseljem Šenčur in da vzpostavi učinkovite navezave na sosednja občinska središča, prvenstveno s Kranjem.

Kolesarjenje se ljudem približa s pomočjo različnih akcij ozaveščanja, vzgoje in usposabljanja, namenjenega različnim starostnim skupinam.

Kolesarjenje se spodbuja tudi s produkti, kot so možnost izposoje koles in možnost izposoje električnih koles.

## ŠENČUR JE ŽE DANES NA PRAVI POTI

Na posameznih odsekih je kolesarsko omrežje z ustrezno mešano površino za kolesarje in pešce, odmaknjeno od prometnice, že delno izvedeno.

Za nadvoz nad avtocesto je že izvedena dokumentacija in izbran izvajalec del.

Izgradnja kolesarskega omrežja je med deležniki in prebivalci prepoznana kot prednostna vsebina.

V 15-minutni dostopnosti je Šenčur s kolesom dosegljiv iz vseh delov občine, v istem času je iz Šenčurja dosegljiv Kranj kot pomembno gravitacijsko središče.

Z namenom varno izvedenih kolesarskih povezav Občina Šenčur že sodeluje s sosednjimi občinami (Kranj, Medvode).

## KAJ MORAMO POPRAVITI?

Mreža kolesarskih povezav ni sklenjena, manjkajo pomembne povezave (npr. Šenčur-Kranj).

Varnost, predvsem pri prečkanju prometnih regijskih cest in pri vodenju kolesarjev na odsekih brez kolesarskih stez ali pasov, ni zadostna.

Pojavljajo se konflikti z drugimi udeleženci v prometu, predvsem z vozniki traktorjev (na poljskih poteh).

Kolesarske steze niso ustrezno opremljene (pomanjkanje stojal za kolesa, pomanjkljiva usmerjevalna signalizacija).

## KAJ SI ŽELITE KOLESARJI V ŠENČURJU IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

### Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje

#### Cilji:

*Do leta 2030 doseči dvig števila kolesarjev na poteh do 4 km za 25 %.*

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

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

*Do leta 2025 zagotoviti varno in udobno parkiranje koles na ciljnih točkah (deset parkirišč za kolo letno).*

*Do leta 2030 zagotoviti pokrito kolesarnico na treh pomembnih avtobusnih postajališčih.*

*Do leta 2020 kolesarsko povezati južni in severni del občine.*

*Do leta 2020 vzpostaviti povezave do najpomembnejšega migracijskega središča.*

*Do leta 2025 zgraditi kolesarsko povezavo do dveh drugih migracijskih središč.*

*Do leta 2025 zgraditi eno povezavo rekreacijskega namena.*



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

## Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih

### Cilji:

Do leta 2025 vzpostaviti območje skupnega prometnega prostora v centru Šenčurja.

Do leta 2025 vzpostaviti udobno in varno vodenje kolesarjev znotraj naselij.

Do leta 2025 rešiti konflikte pri vodenju kolesarjev po poljskih poteh.

Do leta 2030 zmanjšati število nesreč z udeležbo kolesarjev za 50 %.

## Dostopnost kolesarskih ciljev za vse.

### Cilji:

Do leta 2020 zagotoviti ponudbo izposoje najmanj 5 električnih koles.

Do leta 2020 zagotoviti dve polnilni mesti za električna kolesa.

Dvig števila kolesarjev med starostniki do leta 2030 za 5 %.

Dvig števila kolesarjev med obiskovalci do leta 2030 za 5 %.

## Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav

### Cilji:

Leta 2017 sprejeti med občinami usklajeno Celostno prometno strategijo.

Do leta 2030 izdelati regijsko Celostno prometno strategijo.

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

V prvih petih letih:

Izgradnja manjkajočih odsekov kolesarske mreže med naselji, ki naj tečejo ločeno od prometnic, prvenstveno na odsekih Šenčur-Voklo, ob regionalni cesti G2-104 in na povezavi Šenčur-Kranj. Na odsekih, kjer steze in pasovi niso mogoči, postavimo označitve kolesarjev na voziščih.

Pri načrtovanju novih cest ali rekonstrukcijah cest se bo vedno načrtovalo tudi kolesarske povezave, pri čemer se bo redno sodelovalo s sosednjimi občinami.

Postavilo se bo sistem izposoje električnih koles in izvajalo se bo promocijo uporabe koles med prebivalci in obiskovalci. Na najbolj obiskanih točkah se bo postavilo stojala za kolesa in pokrite kolesarnice.

Konflikte med kolesarji in traktoristi se bo začelo reševati na več nivojih, tudi z izobraževanjem in ozaveščanjem vseh udeleženi.

Izvajali bomo akcije s šolo in vrtcem, kot npr. Prometna kača,

Kolo-vlak, praktična izobraževanja o kolesarjenju za starejše, izobraževanja na temo strpnosti udeležencev v prometu in druge akcije osveščanja in izobraževanja.

V naslednjih petih letih:

Za potrebe vodenja kolesarjev v Šenčurju se bo izdelala urbanistično-prometna ureditev centra Šenčurja, na podlagi katere se bodo izvajali celoviti ukrepi umirjanja prometa, kot npr. uvedba enosmernega prometa, uvedba cone umirjenega prometa, zožitve cestnih profilov in podobno. Prav tako se bo izdelalo strokovno podlago, s katero se bo prostorsko umestilo pešpoti in kolesarske poti izven koridorjev cest (v krajini). Zgradilo se bo manjkajoče odseke kolesarske mreže med naselji, ki bodo ločene od prometnic. Vzpostavilo se bo sistem izposoje koles.



## KOMU JE ŽE USPELO?

### Sistem BICY (Velenje)

V Mestni občini Velenje so v sklopu pilotne investicije projekta BICY lokalno razvili in uvedli sistem BICY, ki je avtomatiziran sistem za izposajo koles. Sistem BICY vključuje 25 koles (slovenske proizvodnje – KR PAN) na petih izposojevalnih postajah v mestu (skupno s 40 priključnimi stojali) in omogoča storitve izposoje koles za uporabo v mestnem okolju. Sistem je tako lokalnega razvoja, medtem ko so kolesa slovenske proizvodnje (KR PAN), in so trpežna, udobna in lahka. Sistem omogoča inovativne tehnološke rešitve za storitve najema in tudi podroben koncept rešitev za sledenje in nadzor (modularni sistem, povezava Wi-Fi, videonadzor, statistične obdelave). Sistem je zasnovan modularno in omogoča, da uporabnik zapusti kolo na drugih postajah. S tem služi kot koristno mestno orodje za številne priložnosti. Je brezplačen in enostaven za uporabo ter prijazen do uporabnika.

## Prioritetna področja: KOLE SARJENJE

### ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

### ČAS IZVEDBE

2017–2021 Do 2025

»238.093 kilometrov so samo lani v Sloveniji prekolesarili udeleženci akcije Pripelji srečo v službo.«

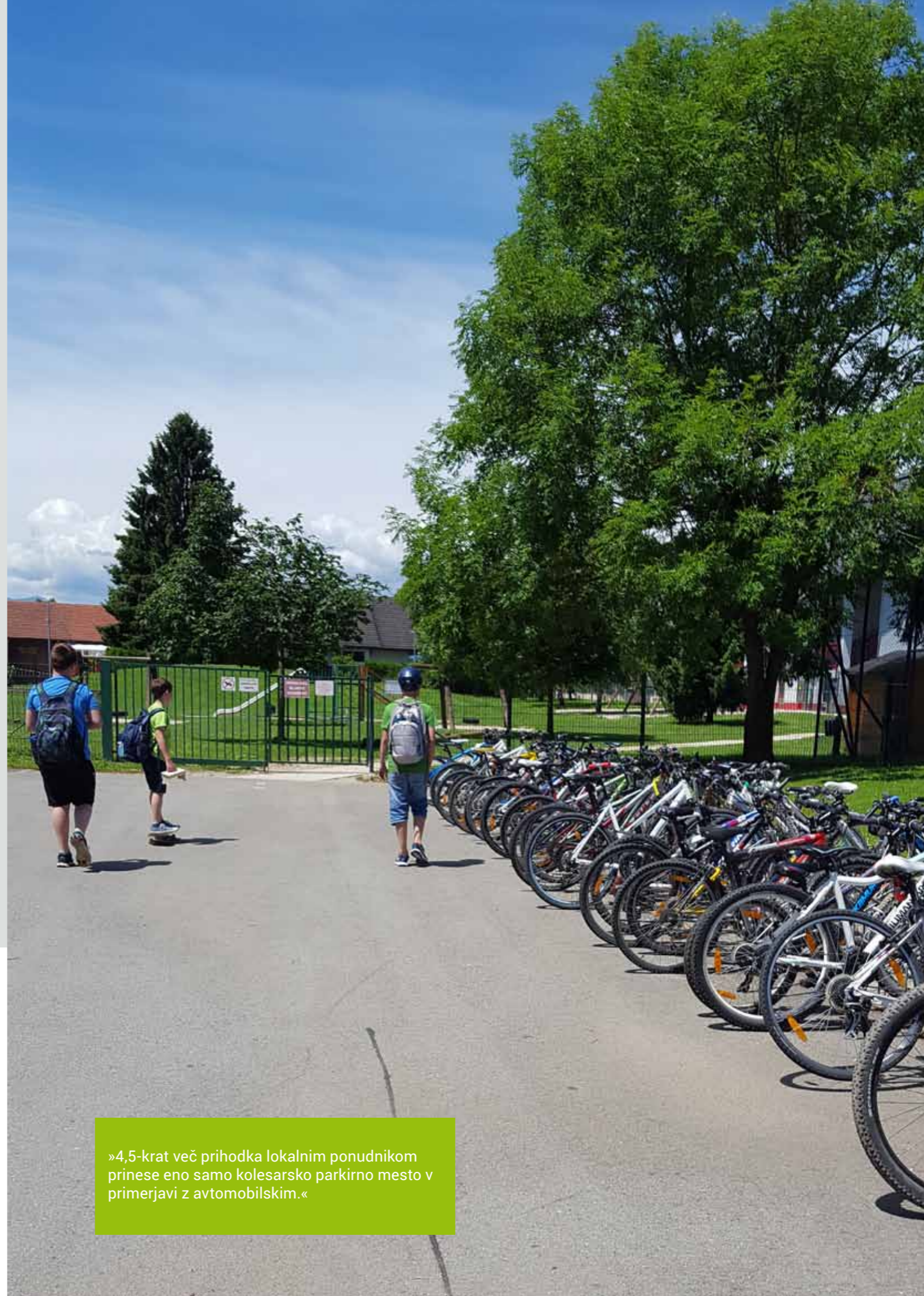


Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.	Izgradnja manjkajočih odsekov kolesarske mreže med naselji, ki naj tečejo ločeno od prometnic, ter označitve kolesarjev na voziščih (na podlagi izdelanih občinskih smernic za gradnjo in opremo pešpoti in kolesarskih poti):			Občina
	• izvedba kolesarske povezave Šenčur-Voklo (1,5 km),	2017	626.000 – za obe	
	• izvedba kolesarske povezave ob G2 104,	2018–2021		
	• izvedba kolesarske povezave PC Šenčur-Kranj (1,5 km),	2017–2018	15.000	
	• označitve vodenja kolesarjev na voziščih.	2018–2019	1.000/leto	
	Izgradnja manjkajočih odsekov kolesarske mreže med naselji, ki naj tečejo ločeno od prometnic (min. 1 km letno):	2021–2025	85.000 €/km /leto	Občina
	• izvedba kolesarske povezave Kranj-Visoko-Preddvor,			
	• izvedba kolesarske povezave ob Savi (Medvode-Kranj),			
	• druge kolesarske povezave.			
	Postavitve stojal za kolesa (za 10 koles letno) in 2 pokrite kolesarnice (1 letno) za vsa nemotorna enosledna vozila (na avtobusnih postajališčih in P + R):			Občina
	• evidentiranje mest za stojala in kolesarnice,	2017	/	
	• postavitve stojal za kolesa,	2017–2021	3.000/leto	
	• postavitve 2 kolesarnic.	2018–2021	18.000	
	Pri načrtovanju novih cest ali pri rekonstrukcijah cest je vedno treba načrtovati tudi kolesarske povezave.	ves čas	/	Občina

»2.853 € vsako leto prihrani prebivalec Bruslja, ki namesto avtomobila uporablja kolo.«



Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih.	Vodenje kolesarja v preozkih ulicah – enosmerne ulice, protok kolesarjev, označbe kolesarja na cestišču (na podlagi izdelanih občinskih smernic za gradnjo in opremo peš in kolesarskih poti ter izdelane študije celovite urbanistično prometne ureditve centra Šenčurja) itd.:	2021–2025	isto kot za pešce	Občina
	• vzpostavitev prometnega režima, postavitve signalizacij in prostorske ureditve v celotnem prostoru občine.			
	Odprava kritičnih točk v smislu varnosti na celotnem omrežju:			Občina, SPV, AMD
	• evidentiranje točk,	2017	500	
	• ureditev varnih prečkanj regijskih cest (1 na leto),	2018–2021	20.000/leto	
	• ureditev ustreznega vodenja kolesarjev v vseh naseljih.	2018	10.000	
	Izobraževanje in osveščanje uporabnikov javnih poti, ki so namenjene različnim prometnim udeležencem (npr. konflikti med kolesarji in traktoristi).	2018	1.000	Občina, SPV, KS, AMD
Izvajanje akcij s šolo in vrtcem, kot npr. Prometna kača, Kolo-vlak ...	vsako leto	500/leto	šola, vrtec, Društvo upokojencev, AMD, Klub mladih	
Izvedba izobraževanj na temo strpnosti udeležencev v prometu.	vsako leto	1.000/leto	SPV, AMD, Društvo upokojencev, Klub mladih	
Izvedba praktičnih izobraževanj o kolesarjenju za starejše.	vsaki 2 leti	1.000/2 leti	Društvo upokojencev – kolesarska sekcija, Kolesarsko društvo, SPV	
Dostopnost kolesarskih ciljev za vse.	Izposoja električnih koles:			Občina
	• preveritev trga električnih koles,	2017	/	
	• postavitve sistema izposoje električnih koles,	2020	80.000	
	• letno vzdrževanje.	ves čas	20.000	
Izposoja koles: nabava 10 koles.	2019	5.000	Občina	
Izposoja koles: vzpostavitev sistema izposoje koles.	2021–2025	skladno s ponudbo	Občina	
Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav.	Redno sodelovanje z občinami Kranj, Cerklje, Medvode, Preddvor glede:	ves čas	/	Občina
	• gradnje kolesarskih povezav, • izposoje koles.			



»121 milijard € zdravstvenih izdatkov Evropski uniji prihranijo kolesarji, ker so bolj zdravi.«



»4,5-krat več prihodka lokalnim ponudnikom prinese eno samo kolesarsko parkirno mesto v primerjavi z avtomobilskim.«

# 8 JAVNI POTNIŠKI PROMET

## Bi se peljali z avtobusom?

*Kot drugje je tudi v Sloveniji že prišlo do prevlade osebnega prometa nad javnim. To dejstvo je prineslo nemalo težav v mobilnosti prebivalcev. Zgostitve prometa so podaljšale potovalne čase, predvsem v mestnih središčih so pogoste negativne izkušnje z iskanjem parkirišča in s prometnimi zamaški. Zaradi gostote ostalega motornega prometa so predvsem avtobusi v mestih manj učinkoviti. Poleg tega je vožnja z JPP predraga in manj udobna od vožnje z osebnim vozilom. Vožnje so preredke in linij je premalo.*

## LETA 2030 BO JPP UREJEN

### Vizija

Vzpostavljen je učinkovit sistem JPP, ki vključuje tudi sodobne oblike skupinskih prevozov, kar zagotavlja enakovredne pogoje za vse občane. Zgrajena ali rekonstruirana so sodobna avtobusna postajališča, na katerih je možna intermodalnost (avtomobil-avtobus, kolo-avtobus).

Šenčur je povezan s sosednjimi občinami z različnimi sistemi JPP in z glavnimi regijskimi središči (Kranj, Jesenice, Škofja Loka, Ljubljana).

## ŠENČUR JE NA PRAVI POTI

Linija JPP poteka do vsakega naselja v občini.

Večina obstoječih avtobusnih postajališč je trenutno dobro urejenih.

## KAJ MORAMO POPRAVITI?

Povezava do potniških avtobusnih in železniških terminalov v Kranju in Ljubljani je slaba.

Potovalni časi so zaradi prometno zelo obremenjene državne ceste proti Kranju dolgi.

JPP se zaradi ekonomičnosti in večje učinkovitosti razvija na nivoju primestnega prometa Kranj-Ljubljana in je bolj ali manj prepuščen koncesionarju linijskega avtobusnega prometa.

Potniki so večinoma učenci, dijaki in študentje.

Zasedenost avtobusov v času šolskih počitnic pade za 85 %.

Znotraj občine ni rednega JPP.

## KAJ SI ŽELITE UPORABNIKI JPP V ŠENČURJU IN KAKŠNI SO CILJI, KI SMO SI JIH ZATO POSTAVILI?

### Povečanje obsega JPP

#### Cilji:

*Do leta 2030 doseči dvig števila potnikov na javnih prevozi za 20 %.*

*Do leta 2030 povečati delež zaposlenih, ki se na delo vozijo z javnimi prevozi za 20 %.*

### Dostopnost javnega prevoza za različne socialne skupine.

#### Cilj:

*Do leta 2030 vzpostaviti mrežo javnih prevozov.*

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

### V prvih petih letih:

Izboljšala se bodo obstoječa postajališča JPP (nadstrešnice, klopi, smeti, stojala za kolesa, informacijske table z voznimi redi, ureditev postajališč na vozišču, približanju postajališč JPP bliže vhomom v večja podjetja in ustanove).

Poslovna cona Šenčur se vključi v avtobusno linijo.

Vozni redi in frekvence JPP se bodo uskladili z dejanskimi potrebami. Izdela se študija vzpostavitve hitre avtobusne linije Kranj-Šenčur-Medvode.

Vzpostavi se vsaj en P + R v povezavi z avtobusnimi linijami do Ljubljane in v bližini priključkov na avtocesto za potrebe prestopanja med različnimi potovalnimi načini, za potrebe sopotništva in za potrebe organizacije večjih dogodkov.

### V naslednjih petih letih:

Vzpostavi se krožna občinska avtobusna linija po občini, tudi skozi industrijsko cono. Vzpostavi se sistem »vožnja na poziv« za starejše in slabše mobilne občane ter za prebivalce brez lastnega avtomobila. Vzpostavi se dodaten P + R.

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

Petro Gustavo, župan Bogote

## KOMU JE ŽE USPELO?

### Slovenija, Zavod Sopotniki

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

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



## Prioritetna področja: JAVNI POTNIŠKI PROMET

### ZAHTEVNOST

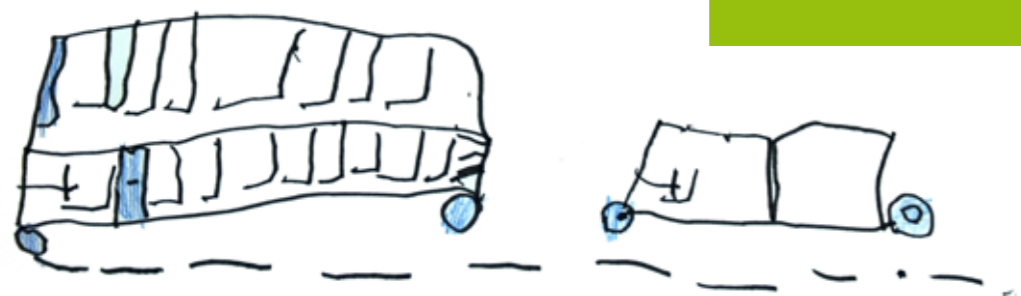
zahteven    manj zahteven    enostaven

### ČAS IZVEDBE

2017–2021    Do 2025

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Povečanje obsega JPP.	Vključenost postajališča PC Šenčur v avtobusno linijo.	2018–2020	/	Alpetur d.o.o., Občina
	Izboljšanje obstoječih postajališč JPP (nadstrešnice, klopi, smeti, stojala za kolesa, informacijske table z voznimi redi, ureditev postajališč na vozišču, približanje postajališč JPP bliže vhomom v večja podjetja in ustanove).	2017–2020	40.000/leto	Občina
	Usklajenost voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami (nočne, vikend, turistične linije, povečane kapacitete JPP ob prometnih konicah, spletne aplikacije).	ves čas	/	Alpetour d.o.o., Občina
	Študija vzpostavitve hitre avtobusne linije Kranj-Šenčur-Vodice-Ljubljana.	2017–2018	5.000	Alpetour d.o.o.
	Vzpostavitev krožne občinske avtobusne linije (lahko kot električni avtobus) po občini (vključuje tudi industrijsko cono).	2021–2025	100.000/leto	Občina/Alpetour d.o.o.
Dostopnost javnega prevoza različnim socialnim skupinam.	Vzpostavitev dodatnega P + R v povezavi z avtobusnimi linijami do Ljubljane in v bližini priključkov na AC za potrebe prestopanja med različnimi potovalnimi načini, za potrebe sopotništva in za potrebe organizacije večjih dogodkov.	2018–2021	150.000	Občina
	Vzpostavitev sistema »vožnja na poziv« za starejše in slabše mobilne občane in za prebivalce brez lastnega avtomobila.	2021–2025	10.000	Občina

»1% celotnega bruto domačega proizvoda v Evropski uniji stanejo samo prometni zamaški na evropskih cestah.«



# 9 MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

## Za naše jeklene konjičke zmanjkuje prostora!

*Prometni tokovi so bili v preteklosti usmerjeni predvsem proti središču mest, danes pa so pomembni prometni tokovi prisotni tudi med različnimi deli obmestij in med manjšimi naselji. Naraščanje prometa ima močan vpliv na obseg prometnih površin. Površine, ki so namenjene predvsem avtomobilom in motornim kolesom, so ceste in parkirišča, ki obsegajo velik del površin večjih naselij. Naraščanje prometa v mestih in ostalih naseljih posredno povzroča krčenje javnih površin oz. spremembo njihove namembnosti. Območja, ki so bila namenjena družabnosti, so marsikje postala parkirišča. Javno življenje se je moralo z ulic ponekod že umakniti pred prometom v zaprte prostore, nakupovalna središča ipd.*

## KAKŠEN BO MOTORNI PROMET LETA 2030?

Cestno omrežje v Občini Šenčur je varno, odpravljena so vsa mesta z visoko stopnjo prometnih nesreč. Ureditve motornega prometa znotraj naselij so prilagojena pešcem, in sicer tako z dovoljeno hitrostjo kot z uličnim profilom. Prav tako je s prometno signalizacijo poskrbljeno, da so vozniki ustrezno opozorjeni na vsa peščeva prečkanka vozišč. Posebno pozornost se namenja varnim šolskim potem.

Center Šenčurja je dostopen z osebnim avtomobilom. Vzpostavi se parkirni režim (politika parkiranja) v centru Šenčurja in uredi tematska parkirišča (modra cona za kratkotrajno parkiranje, brezplačno parkiranje pri šoli in vrtcu s kontrolo, P + R parkirišča za delavce, ki se skupaj vozijo na delo).

Promovira se uporabo električnega pogona, tudi preko postavitve hitrih polnilnic na vseh javnih parkiriščih.

## ŠENČUR JE NA PRAVI POTI

Občina je dobro prometno povezana in ima visoko gostoto cestnega omrežja.

Križišča znotraj naselij so manj prometno obremenjena, tovornega prometa je zelo malo.

Pred Osnovno šolo Šenčur je veliko in brezplačno parkirišče.

Zaradi močno prevladujočih gospodinjstev v stanovanjskih hišah imajo lastna gospodinjstva velik potencial za polnjenje električnih avtomobilov. Električne polnilnice so že na voljo.

## KAJ MORAMO POPRAVITI IN KAKŠNE SO OVIRE NA POTI DO ZMAGE?

Promet konstantno raste, število motornih vozil narašča v povprečju 1 % letno.

V jutranji in popoldanski prometni konici se pojavljajo zgoščenosti prometa v središču Šenčurja.

Prazna parkirišča zaradi uvedbe modre cone in na drugi strani pomanjkanje parkirnih mest (predvsem ob prireditvah).

Nekateri cestni odseki so nevarni (zoženje cestišča, poškodbe na vozišču) ali preobremenjeni (krožna križišča na glavni cesti G2-104).

Tovorni promet je izključno predmet cestnega prometnega sistema.

## KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI ŠENČURJA IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO ZASTAVILI?

### Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom.

#### Cilj:

*Do leta 2030 zmanjšati število voženj do razdalje 1 km za 20 %, do 4 km za 10 %.*

*Do leta 2025 povečati povprečno zasedenost osebnega avtomobila.*

### Povečanje prometne varnosti.

#### Cilji:

*Do leta 2030 odpraviti vsa mesta z visoko stopnjo nesreč*

*Do leta 2030 zmanjšati števila prometnih nesreč za 50 %.*

### Večja privlačnost in kakovost grajenega okolja.

#### Cilji:

*Do leta 2030 zmanjšati negativne vplive na okolje.*

*Do leta 2025 vzpostaviti območje skupnega prometnega prostora v centru Šenčurja.*

### Povečanje pretočnosti in dostopnosti.

#### Cilji:

*Do leta 2025 odpraviti ovire do vseh pomembnih lokacij v občini.*

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

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

### Nadzor

V naseljih bomo postrili nadzor prometa, posebej na območju vrtca in šole, pri čemer bomo postavili tudi deset kazalnikov »vi vozite« in analizirali učinek.

Preverjali bomo upoštevanje zakonskih predpisov (oranje, čiščenje cest) lastnikov kmetijskih zemljišč.

### Umirjanje prometa

Poskrbeli bomo za celostno umirjanje prometa (omejitev hitrosti, cona 30, ožja cesta, tlakovanje cestišč, majhni zavijalni radiji, ploščadi, šikane, sredinski prometni otoki) in urbanistično-prometno uredili center Šenčurja kot cono umirjenega prometa, kjer bodo imeli kolesarji in pešci prednost pred avtomobili.

### Mirujoči promet

Uredili bomo nova parkirišča za potrebe prestopanja med različnimi potovalnimi načini in za potrebe sopotništva na obeh avtocestnih priključkih in na avtobusnem postajališču linije Šenčur-Ljubljana.

V centru Šenčurja bomo vzpostavili sistem časovno omejenega parkiranja.

Merilci zasedenosti vseh parkirišč bodo postavljeni na vstopih v občino.

Uvedli bomo sistem kombinirane vozovnice in skupaj in v sodelovanju s sosednjimi občinami uvedli t. i. elektro »bike/car sharing« sistem.

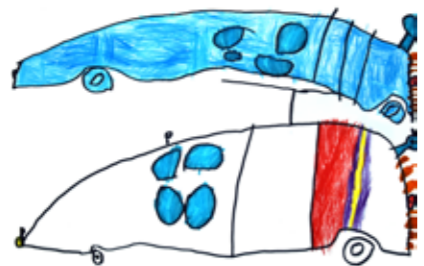
### Pretočnost

V občini bomo na različne načine omejevali motorni promet (enosmerne ulice, prepovedi za tovorni promet, dovoljenja za lokalne prebivalce, časovno omejen prometni režim, zgoščevalne takse) in znotraj con umirjenega prometa rekonstruirali križišča v smislu trapeznih ploščadi.

Obstoječe ceste bomo izboljšali in namestili ustrezno prometno signalizacijo. Posebno pozornost bomo namenili rekonstrukciji ceste G2 (Kranj-Brnik).

### Skrb za okolje

Vozni park javnih ustanov in gospodarskih subjektov bomo nadomestili z vozili na električni pogon in sofinancirali nakup električnih vozil za občane.



## KOMU JE ŽE USPELO?

### Projekt Drive Green, aplikacija 1, 2, 3 Ljubljana (Slovenija)

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

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

## Prioritetna področja: MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

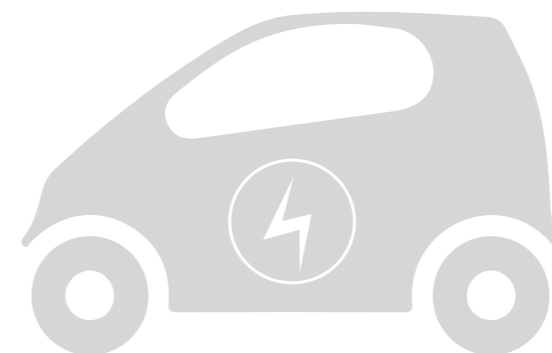
### ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

### ČAS IZVEDBE

2017–2021 Do 2025

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom.	Vzpostavitev P + R (70–80 PM) v povezavi z avtobusnimi linijami do Ljubljane in v bližini priključkov na AC za potrebe prestopanja med različnimi potovalnimi načini, za potrebe sopotništva in za potrebe organizacije večjih dogodkov:	2018–2021	150.000	Občina
	• priprava dokumentacije (omogočiti podlago za gradnjo v prostorskem aktu, projektna dokumentacija),			
	• gradnja.			
	Kombinirana vozovnica (parkirna z vozovnico na enem mediju, npr. kartica)	2017–2021	25.000	Občina
	Poostren nadzor prometa v naseljih, posebno na območju vrtca in šole.	ves čas	/	policija, Redarstvo
Povečanje prometne varnosti.	Umirjanje motornega prometa (omejitev hitrosti, cona 30, ožja cesta, tlakovanje cestišč, majhni zavijalni radiji, ploščadi, šikane, sredinski prometni otoki – tudi na podlagi Celovite prometne ureditve centra Šenčurja):	2017–2021	60.000/leto	Občina
	• vzpostavitev prometnega režima, postavitve signalizacije in prostorske ureditve,			
	• izvedbe drugih ukrepov za umirjanje prometa.			
	Izboljšanje obstoječih cest (sanacija dotrajanih vozišč in mostov, povečanje nosilnosti ter dovoljenih obremenitev vozišč in prometnih objektov, tj. mostov, nadvozov itd., urejanje nevarnih odsekov, širitve z namenom povečanja pretočnosti) in umestitev ustrezne prometne signalizacije.	2017–2021	500.000/leto	Občina, DRSI
	Zagotovitev spoštovanja zakonskih določil, vezanih na prometne površine, tudi s strani lastnikov kmetijskih površin (oranje do ceste, čiščenje cest) – nadzor nad lastniki.	ves čas	/	Občina, medobčinski inšpektorat
Večja privlačnost in kakovost grajenega okolja.	Urbanistično-prometna ureditev centra Šenčurja kot cone umirjenega prometa, kjer imajo pešci in kolesarji prednost pred avtomobili – vzpostavitev prometnega režima, postavitve signalizacije in prostorske ureditve.	2021–2025	isto kot pri pešcih in kolesarjih	Občina
Povečanje pretočnosti in dostopnosti.	Nabava in postavitve merilcev zasedenosti parkirišč, prikazovanje njihove zasedenosti na vstopih v občino.	2021–2025	25.000	Občina, zasebna podjetja
	Na izhodu iz PC Šenčur se vzpostavi sistem za obveščanje o zasedenosti AC priključkov Kranj-V in Brnik.	2021–2025	30.000	Občina
	Rekonstrukcija ceste G2 (Kranj-Brnik).	2019–2021	450.000	Občina, DRSI



»25 % vseh izpustov CO<sub>2</sub> v urbanem okolju izvira iz prevoza blaga.«

»V 90 % nesreč je človek odgovoren za nastanek nesreče, v 57 % nesreč pa voznik sam.«



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

# 10 PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

## Odgovorni smo vsi!

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

## KAKO SI PREDSTAVLJAMO LETO 2030

Občina Šenčur vse problematike, vezane na mobilnost, sproti rešuje. Na podlagi spremljanja stanja lahko ukrepe, predvidene v Celostni prometni strategiji, redno izpolnjuje ali izboljšuje. Pomembno vsebino pri tem dobi tudi s pobudami ljudi. Investicije, ki jih spelje skozi Celostno prometno strategijo, so bolj učinkovite in med ljudmi dobro sprejete. Sredstev že dolgo ne zagotavlja le iz lastnega proračuna, temveč tudi preko državnih razpisov in razpisov Evropske unije. Nekatere ukrepe pa izvajajo tudi privatni investitorji, ki so v procesu prepoznali poslovno priložnost.

Ljudje so glede trajnostne mobilnosti ozaveščeni. Razmerje med posameznimi vrstami prevozov se spreminja v prid trajnostnim oblikam. Udeleženci v prometu so strpni in prijazni, število prometnih nesreč se zmanjša za polovico.

Spremembe potovalnih in drugih navad se kažejo tudi v boljšem zdravju ljudi in čistejšem okolju. V tej občini vsak rad prebiva.

## ŠENČUR JE NA PRAVI POTI

Programi vzgoje in ozaveščanja glede prometa že potekajo tako v vrtcih in šolah kot v okviru Društva upokojencev.

Občina že danes namenja veliko sredstev rešitvam s področja prometa, hkrati pa pridobiva tudi druga sredstva.

Občina je privlačna za gospodarstvo.

## KAJ MORAMO POPRAVITI?

Med ljudmi je še vedno najpomembnejša oblika prevoza avtomobil.

Občina ima majhno število zaposlenih, zato bo široko paleto ukrepov težko izvajati, poleg tega so proračunska sredstva omejena.

Na občinskem nivoju ni vzpostavljenega spremljanja stanja s področja prometa.

## KAJ SI ŽELITE PREBIVALCI ŠENČURJA IN KAKŠNE CILJE SMO SI ZATO POSTAVILI?

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

Sistematično spremljati področja mobilnosti.

Povečati konkurenčnost občine s povečanjem možnosti prijavn na razpise.

Izvajati Cestno prometno strategijo in vzpostaviti sistemske, finančne in upravne pogoje pri urejanju mobilnosti.

Uravnoteženo načrtovati investicije s spremembo načrtovalskih prioritete.

Zagotavljati transparentnost odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti.

## KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Sprejeto Celostno prometno strategijo bomo redno revidirali in prenavljali ter zagotovili kader, ki bo pokrival izvajanje strategije in z njo povezanih projektov. V proračunu bomo redno zagotavljali sredstva za izvajanje ukrepov. Najmanj na vsaka tri leta se bomo prijavi na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti.

Vsako leto bomo izvedli najmanj eno akcijo s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije za različne ciljne skupine.

Vzpostavili bomo regijsko delovanje s področja trajnostne mobilnosti.



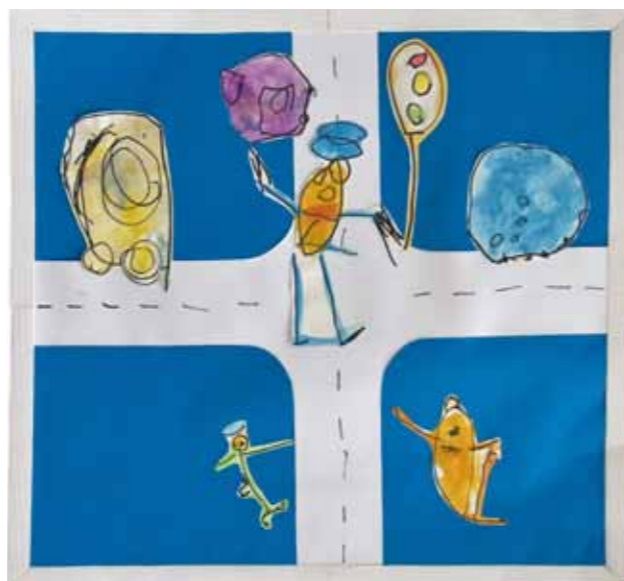
## KOMU JE ŽE USPELO?

### Projekt Cesta ni komedija, Slovenija, Evropa

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

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

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



## Prioritetna področja: SKUPNI, PODPORNIL CILJI

### ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

### ČAS IZVEDBE

2017-2021 Do 2025

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Povečana konkurenčnost občine.	Na podlagi CPS se občina prijavi vsaj vsaka 3 leta na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti.	vsaka 3 leta	/	Občina
Izvajanje CPS.	Redno zagotavljanje proračunskih sredstev za izvajanje ukrepov in revizij CPS.	ves čas	/	Občina
	Zagotoviti izvajanje CPS.	ves čas	/	Občina
	Vzpostavitev regijskega delovanja na področju trajnostne mobilnosti.	2021-2025	/	RRA BSC Kranj, Občina, sosednje občine
Uravnoteženo načrtovanje investicij.	Doseči uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine in razmerje 90 : 10 med investicijami v infrastrukturne ter ukrepe promocije, obveščanja in izobraževanja.	vsako leto	/	Občina
Spremljanje stanja.	Vzpostavi se sistem spremljanja stanja vseh vrst prometa, lahko s spremljanjem stanja na končnih lokacijah (hoja ali kolesarjenje v šolo, na občino, v trgovino, v cerkev ...) s pomočjo anket ali štetjem (digitalno ali ročno), določitev stalnih točk spremljanja.	2017	10.000	Občina
	Redno spremljanje vseh vrst prometa.	vsaki 2 leti	2.000	Občina
Vzgoja, izobraževanje, informiranje in promocija trajnostne mobilnosti ter dvig kulture obnašanja v prometu.	Vključitev šol, vrtocev, upokoencev in turističnega društva v vsakoletne akcije izobraževanja in osveščanja (predavanja, zgibanke, izobraževanje ...), vsak od nosilcev izvede eno akcijo v okviru Evropskega tedna mobilnosti (ETM)-.	ves čas	2.000	Občina, šola, vrtec, SPV, AMD, Klub mladih, Društvo upokoencev, Kolesarsko društvo, Alpetur



»Znižajte hitrost – z agresivno vožnjo pridobimo 10 minut na 100 km, pri čemer v okolje izpustimo 80 % več CO<sub>2</sub>.«

# 11 SEZNAM VIROV IN LITERATURE

Agencija za varnost prometa, 2016, [www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)

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

Drivegreen, 2017. [www.drivegreen.si](http://www.drivegreen.si)

Evropski teden mobilnosti, 2017. [www.tedenmobilnosti.si](http://www.tedenmobilnosti.si)

Focus, društvo za sonaravni razvoj, 2017. [www.focus.si](http://www.focus.si)

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

Karta prometnih obremenitev, 2015, Direkcija RS za infrastrukturo. [http://www.di.gov.si/si/delovna\\_podrocja\\_in\\_podatki/ceste\\_in\\_promet/podatki\\_o\\_prometu/](http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/)

Katalog dobrih praks skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri, Umanotera, 2016. [www.dovoljzavse.si](http://www.dovoljzavse.si)

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

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

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

Statistični urad Republike Slovenije, 2016. [www.stat.si](http://www.stat.si)

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

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

## KAZALO:



<b>1</b>	<b>ŠENČUR – SKUPAJ NAČRTUJEMO</b>	
	<b>TRAJNOSTNO MOBILNOST</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA</b>	<b>4</b>
	2.1 Kaj prinaša Celostna prometna strategija?	4
	2.2 Proces priprave Celostne prometne strategije	4
<b>3</b>	<b>KAKO V OBČINI ŠENČUR ŽIVIMO DANES</b>	<b>6</b>
	3.1 Mladi smo in zahtevamo več	6
	3.2 Kaj o stanju prometa menijo prebivalci Šenčurja?	7
	3.3 Stanje peš prometa	10
	3.4 Stanje na področju kolesarskega prometa	12
	3.5 Stanje na področju javnega potniškega prometa.	14
	3.6 Stanje na področju motornega in mirujočega prometa.	16
<b>4</b>	<b>SCENARIJI</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>VIZIJA</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>HOJA</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>KOLESARJENJE</b>	<b>31</b>
<b>8</b>	<b>JAVNI POTNIŠKI PROMET</b>	<b>37</b>
<b>9</b>	<b>MOTORNI PROMET</b>	<b>41</b>
<b>10</b>	<b>PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU</b>	
	<b>TRAJNOSTNE MOBILNOSTI</b>	<b>45</b>
<b>11</b>	<b>SEZNAM VIROV IN LITERATURE</b>	<b>48</b>

## KOLOFON

### Celostna prometna strategija Občine Šenčur

Naročnik:  
**Občina Šenčur**  
Kranjska cesta 11, 4208 Šenčur

Izvajalci:  
**LOCUS prostorske informacijske rešitve, d. o. o.**,  
Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale

Univerza v Ljubljani,  
Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo,  
Prometnotehniški inštitut,  
Jamova 2, 1000 Ljubljana

**PROVIA d.o.o.**  
Kranjska cesta 24, 4202 Naklo

**Center za vodenje participativnih procesov**,  
Mlinska pot 12, 1231 Ljubljana-Črnuče

Skrbnik pogodbe s strani Občine Šenčur:  
**Aleš Puhar, Občina Šenčur**

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

Izdelovalci:  
**LOCUS, d. o. o.:**  
Leon Kobetič, univ.dipl.inž.grad.  
Nina Lipušček, univ.dipl.inž.kraj.arh.  
Nuša Britovšek, univ.dipl.inž.kraj.arh.  
Tjaša Petelin Bačar, spec. za posl.  
Tosja Vidmar, univ.dipl.geog.  
Metka Jug, univ.dipl.inž.kraj.arh.  
Tomaž Kmet, univ.dipl.inž.arh.  
Manca Jug, univ.dipl.inž.arh.

UL, FGG, PTI:  
mag. Simon Detellbach, univ.dipl.inž.grad.  
mag. Robert Rijavec, univ.dipl.inž.grad.  
doc. dr. Peter Lipar, univ.dipl.inž.grad.

PROVIA d. o. o.  
Matjaž Brezavšček, univ.dipl.inž.grad.  
Matjaž Grabljevec, univ.dipl.inž.grad.  
Pavel Mlaker, univ.dipl.inž.grad.

CEPP:  
Milena Marega, univ.dipl.inž.arh.

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

Jezikovni pregled in lektura:  
Vanessa Vodovnik

Oblikovanje in postavitev:  
Grafično oblikovanje, Boštjan Komel, s. p.

Tisk:  
Grafika Soča d. o. o., Nova Gorica

Naklada:  
200 izvodov

Nova Gorica, april 2017





Občina  
**Šenčur**



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO**



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST