

Celostna prometna strategija



FAZA 1

ANALIZA STANJA MOBILNOSTI

NAROČNIK

Občina Cerklje na Gorenjskem

IZVAJALEC

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o

Solkan, julij 2020



Kazalo

1 PRISTOP.....	3
2 SPLOŠNO	4
3 HOJA	9
4 KOLESARJENJE	11
5 JAVNI POTNIŠKI PROMET	13
6 PROMETNO OMREŽJE IN PROMET.....	16
6.1VOZNI PARK V OBČINI CERKLJE NA GORENJSKEM IN POTOVALNE NAVADE	16
6.2PROMETNE OBREMENITVE MOTORNEGA PROMETA - REGIONALNI PROMET IN TRANZIT	17
7 ANALIZA ANKETE	23
POBUDE ANKETIRANCEV	31
8 VPLIV UKREPOV CPS NA ZAPOSLOVANJE.....	34
9 ANALIZA IZDELANIH DOKUMENTOV.....	35
10 DELAVNICA S PRISTOJNIMI S PODROČJA UREJANJA PROMETA V OBČINSKI UPRAVI.....	36
11 PRVA JAVNA RAZPRAVA	37
12 INTERVJUJI.....	38



1 PRISTOP

Analiza stanja na področju mobilnosti v občini Cerklje na Gorenjskem je bila zajeta iz več virov. Vsebine, ki so povzete v nadaljevanju, smo pridobili:

- z ogledom terena,
- z analizo izdelanih dokumentov
- na delavnici z pristojnimi za področje mobilnosti na Občini Cerklje na Gorenjskem
- na prvi javni razpravi z občani
- na podlagi intervjujev z desetimi pomembnimi deležniki
- na podlagi splošno dostopnih podatkov,

Pomemben vir podatkov o mobilnostnih navadah občanov smo pridobili na podlagi anket. Anketni vzorec je zajemal le 195 anket, kar sicer ne predstavlja reprezentativnega vzorca (5% občanov), kljub temu pa nam poda načelno sliko o stanju.

2 SPLOŠNO

Občina Cerklje na Gorenjskem je del gorenjske statistične regije. Meri 78 km² in se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 86. mesto.

Statistični podatki za leto 2019 kažejo o tej občini takšno sliko:

Leta 2019 je imela občina približno 7.580 prebivalcev (približno 3.790 moških in 3.790 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 71. mesto. Na kvadratnem kilometru površine je živel povprečno 100 prebivalcev. Gostota naseljenosti je bila tu nekoliko manjša kot v celotni državi (103 prebivalca na km²).

Podatki o naravnem in selitvenem prirastu so na voljo za leto 2018. V tem letu je bil naravni prirast na 1000 prebivalcev negativen, in sicer -3, kar je nekoliko manj kot v celotni Sloveniji (-0,4). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven in je znašal 3,3. Selitveni prirast s tujino je bil prav tako pozitiven (1,6). Skupni selitveni prirast na 1000 prebivalcev je bil torej pozitiven, in je znašal 4,9, medtem ko je bil v celotni Sloveniji nekoliko višji (7,2). Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1000 prebivalcev je bil pozitiven (1,8), kar je manj od skupnega prirasta na področju celotne Slovenije (6,8).

Povprečna starost občanov leta 2019 je bila 41,3 leta in tako nekoliko nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (43,3 leta).

Med prebivalci te občine je bilo število najmlajših enako kot število najstarejših: oseb, starih od 0 do 14 let in oseb starih 65 let ali več je bilo 17 %. Število najmlajših tako presega Slovensko povprečje (15 %), delež najstarejših pa je manjši od slovenskega povprečja (20 %). To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja (102) od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (133). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju počasneje kot v celotni Sloveniji. Podatki po spolu kažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah višja od indeksa staranja za moške. V občini je bil pri moških večji delež starih 0 - 14 let kot tistih, starih 65 in več, medtem ko je bilo pri ženskah obratno.



PODATKI ZA LETO 2018/2019	CERKLJE NA GORENJSKEM	SLOVENIJA	LETO
<i>Površina km²</i>	78	20.273	
<i>Število prebivalcev</i>	7.582	2.053.381	2019
<i>Število zaposlenih oseb</i>	3.674	901.537	2019
<i>Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)</i>	1.434	1.134	2019
<i>Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)</i>	2.330	1.754	2019
<i>Prihodek podjetij (1.000 EUR)</i>	565.920	117.041	2018
<i>Število moških</i>	3.792	1.015.006	2019
<i>Število žensk</i>	3.790	1.038.375	2019
<i>Naravni prirast</i>	-23	-900	2018
<i>Skupni prirast</i>	14	14.028	2018
<i>Število vrtcev</i>	4	968	2018
<i>Število otrok v vrtcih</i>	364	87.147	2018/2019
<i>Število učencev v osnovnih šolah</i>	808	186.328	2018/2019
<i>Število dijakov (po prebivališču)</i>	325	73.110	2018
<i>Število študentov (po prebivališču)</i>	304	75.991	2018
<i>Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)</i>	3.535	894.229	2019
<i>Število samozaposlenih oseb</i>	459	92.860	2019
<i>Število registriranih brezposelnih oseb</i>	149	81.104	2019
<i>Število podjetij</i>	768	200.174	2018
<i>Število stanovanj, stanovanjski sklad</i>	2.663	852.181	2018
<i>Število osebnih avtomobilov na 100 preb.</i>	61	55	2018
<i>Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)</i>	2.776	747.535	2018
<i>Število dijakov, na 1000 preb. Po preb.</i>	42,6	35,1	2018/2019
<i>Število upokojencev</i>	1.767	532.267	2019

V občini so v letu 2018 delovali 4 vrtci, obiskovalo jih je 354 otrok. Od otrok do petega leta starosti je vrtce obiskovalo 82 %, kar je malenkost več kot v celotni Sloveniji (81 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2018/2019 izobraževalo 880 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 330 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo povprečno 42 študentov in 8 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 35 študentov in prav tako 8 diplomantov.

Med osebami, v starosti 15 do 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom), je bilo leta 2019 približno 56 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja (51 %).

Med aktivnim prebivalstvom občine je bilo leta 2019 v povprečju 4,1 % registriranih brezposelnih oseb, to je manj od povprečja v državi (8,3 %). Med brezposelnimi je bilo – kot v večini slovenskih občin – nekoliko več žensk kot moških.

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v letu 2019 v bruto znesku večja od slovenskega povprečja (približno 400 eur več). Enako velja za mesečno neto plačo (300 eur več).

V letu 2018 je bilo v občini 2663 stanovanj, 350 na 1.000 prebivalcev. Približno 78 % stanovanj je imelo najmanj tri sobe (tj. tri ali več). Povprečna velikost stanovanja je bila 99 m².

Več kot vsak drugi prebivalec v občini je imel osebni avtomobil (61 avtomobilov na 100 prebivalcev); ta je bil v povprečju star 9 let (leto 2018).

V letu 2018 je bilo v občini zbranih 365 kg komunalnih odpadkov na prebivalca, to je 4 kg več kot v celotni Sloveniji.

Občina z delovnimi migracijami močno gravitira na Kranj in Ljubljano, saj se kar 70,3 % delovno aktivnega prebivalstva občine vozi na delo v sosednje ali druge občine.

Na jugu občine je del avtoceste AC – A2 Ljubljana - Kranj. Na jugu se nahaja tudi letališče Jožeta Pučnika, ki predstavlja osrednje slovensko mednarodno letališče. Letališče je od preostale občine ločeno z glavno cesto G2 – 104/1136 Kranj – Spodnji Brnik.

Močni prometni komunikaciji v smereh vzhod-zahod in sever-jug otežujeta lokalni sistem prometnic oziroma notranjo povezanost občine. Občina je razdeljena na izrazito ravninski spodnji del in hribovit visok severni del.

Razdalja med najbolj oddaljenima naseljema v občini (Velesovo – Sidraž) je le 11 km. Razdalja med Cerkljami na Gorenjskem in sosednjimi središči je: Kranj – 13 km, Šenčur – 7 km, Vodice – 8 km, Komenda – 8 km, Preddvor – 9 km, Kamnik – 15 km, Ljubljana – 25 km. Zaradi izrazite bližine regijskega središča Kranj je veliko funkcij (zdravstvo, šolstvo, kultura,...) vezanih na Kranj.



KAZALNIKI ZA LETO 2019	OBČINA	SLOVENIJA	LETO
<i>Gostota prebivalstva (preb/km²)</i>	98,8	103,1	2019
<i>Skupni prirast (na 1.000 prebivalcev)</i>	1,8	6,8	2018
<i>Povprečna starost prebivalcev (leta)</i>	41,3	43,4	2019
<i>Stopnja brezposelnosti (%)</i>	4,1	8,3	2019
<i>Povprečna starost osebnih avtomobilov (leta)</i>	9,4	10,1	2018
<i>Živorojeni (na 1.000 prebivalcev)</i>	8,4	9,5	2018
<i>Umrli (na 1.000 prebivalcev)</i>	11,4	9,9	2018
<i>Naravni prirast (na 1.000 prebivalcev)</i>	-3,0	-0,4	2018
<i>Skupni selitveni prirast (na 1.000 prebivalcev)</i>	4,9	7,2	2018
<i>Indeks staranja</i>	102,3	132,9	2019
<i>Indeks staranja za moške</i>	83,9	110,3	2019
<i>Indeks staranja za ženske</i>	123,1	156,7	2019
<i>Vključenost otrok v vrtce (% med vsemi otroki, starimi 1-5 let)</i>	82,2	80,5	2018
<i>Število študentov (na 1.000 prebivalcev)</i>	40	37	2018
<i>Število diplomantov (na 1.000 prebivalcev)</i>	8	8	2018
<i>Povprečna mesečna bruto plača (indeks, SI=100)</i>	132,8	100	2019
<i>Povprečna mesečna neto plača (indeks, SI=100)</i>	126,5	100	2019
<i>Stopnja registrirane brezposelnosti za ženske (%)</i>	4,2	9,0	2019
<i>Stopnja registrirane brezposelnosti za moške (%)</i>	3,9	7,7	2019
<i>Stopnja delovne aktivnosti (%)</i>	55,7	50,9	2019
<i>Število stanovanj, ocena stanovanjskega sklada (na 1.000 prebivalcev)</i>	350	412	2018
<i>Tri- ali večsobna stanovanja, ocena stanovanjskega sklada (% med vsemi stanovanji)</i>	78	62	2018

<i>Povprečna površina stanovanj, ocena stanovanjskega sklada (m²)</i>	99,4	81,5	2018
<i>Število osebnih avtomobilov (na 100 prebivalcev)</i>	61	55	2018
<i>Komunalni odpadki (kg/preb)</i>	365	361	2018

Vir: <https://www.stat.si/statweb>, marec 2020



3 HOJA

Terensko je občina za hojo idealna, saj je ravninska in ambientalno izredno prijetna. Povezave med naselji potekajo po lokalnih poteh, ki so deloma asfaltirane, deloma makadamske. Pločniki so urejeni v naselju Cerklje na Gorenjskem, Zgornji in Spodnji Brnik, Dvorje, Češnjevke in Zalog pri Cerkljah. V zadnjih letih so se zgradili pločniki v naseljih Češnjevke, Grad, v Cerkljah ob Krvavški cesti, v delu naselja Zalog. Večina naselij tako ostaja s pločnikom neopremljenih in prav tako ni urejenih varnih peš povezav med naselji.

Med posameznimi naselji so urejene ustrezne peš povezave. Ob najpomembnejši poselitveni osi Zgornji Brnik – Cerklje – Grad so ob glavni prometnici zgrajeni pločniki. S pločnikom sta povezani tudi naselji Grad in Dvorje.

Med nekaterimi naselji so možne alternativne povezave po manj prometnih javnih poteh, ki so v asfaltni ali makadamski izvedbi. Takšne so povezave med Cerkljami in Češnjevkom, med Cerkljami, Praprotno Polico in Šenčurjem, povezave med Cerkljami, Zgornjim in Spodnjim Brnikom, ter Vopovljami in nadalje Lahovčami, med Zgornjim Brnikom in Šmartnim.

Nepovezana pa ostajajo naselja Velesovo, Trata pri Velesovem, Adergas, Lahovče, Pšata, Poženik, Šmartno, Glinje in Zalog.

Zaledna, hribovita naselja s pločniki niso opremljena. Ob lokalni cesti skozi naselja Apno in Šenturška Gora bi bila umestitev pločnika smiselna, v ostalih naseljih, ki so bolj razpršena in prometno neobremenjena, umestitev ni smiselna. Takšna so naselja Štefanja Gora, Stiška vas, Ambrož pod Krvavcem, Ravne, Sidraž, Viševca, Vrhovje in Cerkljanska Dobrava.

Problemske točke se pojavljajo predvsem na prečkanjih pešpoti s prometno bolj obremenjenimi regionalnimi cestami, ki so pogosto neustrezna, na odsekih, kjer se pločnik ni zaključen, se konča na cesti, na odsekih, kjer na sicer ustrezni povezavi, na krajšem odseku manjka pločnik.

Zaradi zgoraj naštetih problemov, varna pešpot v šolo ni zagotovljena. Varne pešpoti do OŠ Davorina Jenka v Cerkljah, na cestah, ki jih šolarji uporabljajo za hojo v šolo, v celoti manjkajo od naselij Pšata, Poženik, Pšenična Polica in Šmartno.

Z varnimi šolskimi potmi do podružnične OŠ Zalog pri Cerkljah je treba povezati predvsem naselja Vopovlje in Lahovče. Pločnik se že načrtuje za celotno naselje Zalog, v delu naselja je v gradnji. V mrežo bi bilo smiselno povezati tudi naselje Spodnji Zalog.

Cestna povezava Spodnji Brnik – Vodice je prometno izredno obremenjena in za hojo neprimerna. Pločnika v tem delu ni in njegova izgradnja ni predvidena.

Druga skupina problemskih točk se nanaša na lokalne prometnice. Te so ozke, v profil je včasih težko umestiti druge elemente (za pešce in kolesarje). Posledično na velikem številu odsekov cest v naseljih ni izvedenih pločnikov.

Na prometnicah med naselji, ki se jih uporablja namesto asfaltiranih cest brez pločnikov in ki služijo tudi kmetijski mehanizaciji, lahko prihaja do manjših konfliktov med uporabniki.

Alternativne peš povezave med naselji so na več odsekih v makadamski izvedbi. Asfaltacija teh poti ni potrebna, saj so alternativne neutrjene poti izredno privlačne za hojo.

V samem centru Cerklj na Gorenjskem prihaja do konfliktov zaradi večjega, zgoščenega prometa. Konflikti se pojavljajo večinoma le v jutranji in popoldanski prometni konici. Največkrat do njih prihaja v okolici osnovne šole.

Peš cone občina nima.

Prisotni ukrepi za umirjanje prometa: omejitve hitrosti na 40 km/h, cona 30 (v okolici šole v Cerkljah), grbine,

Pločniki so pogosto izvedeni na pešcu neprijazen način, s številnimi zaporednimi spusti na nivo vozišča (uvozi na parcele stavb), preozki pločniki.

Občina Cerklje na Gorenjskem sicer z gradnjo kanalizacijskega omrežja in urejanjem vodovodnega omrežja obnavlja ceste, ob katerih ureja tudi nove površine za pešce.

Prometne nesreče z udeležencem pešcem:

V zadnjih 8 letih se je na cestah občine Cerklje na Gorenjskem zgodilo 10 prometnih nesreč z udeležencem pešcem.

- Stanje omrežja pešpoti in problemskih točk, vezanih nanj, je prikazano v karti 1: Analiza peš povezav (**priloga 1**).
- Peš dostopnost v občini Cerklje na Gorenjskem je prikazana na karti **1a**: Peš dostopnost v nosilnih naseljih občine (**priloga 2**)



4 KOLESARJENJE

Kolesarjenje je v občini že močno prisotno, saj prostor nudi idealne pogoje zanj. Pojavljajo se tudi druga enosledna vozila (skiroji, rolke). Promet s temi vozili se večinoma odvija po pločnikih, kjer so tej prisotni, sicer pa po voziščih.

Povezave med naselji potekajo po lokalnih cestah in javnih poteh, ki so deloma asfaltirane, deloma makadamske.

Zaradi bližine Kranja in močne navezanosti Cerklj na Kranj je pomembna ureditev kolesarske povezave Cerklje-Kranj, preko Šenčurja. S Šenčurjem je občina povezana preko dvosmerne kolesarske poti, ki je bila zgrajena ob prenovitvi ceste Kranj-Spodnji Brnik ob letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Trenutno ima povezava izhodišče v krožišču z odcepom za Zgornji Brnik, zaključuje pa se na glavni cesti na koncu letališkega kompleksa proti Šenčurju.

Kolesarska pot je del glavne kolesarske povezave G7 Kranj-Cerklje na Gorenjskem-Kamnik. V Spodnjem Brniku se od nje odcepi koridor še ene državne kolesarske povezave in sicer povezave R8 Cerklje na Gorenjskem – Vodice-Šentvid-Brezovica pri Ljubljani-Podpeč.

Občina Cerklje na Gorenjskem ima za celotno območje občine izdelano idejno zasnovo kolesarskega omrežja v občini iz katere je razvidno, katera naselja v občini bodo povezana s samostojnimi kolesarskimi potmi in po katerih cestah bo kolesarski promet potekal mešano z drugimi vozili, na prisotnost kolesarjev pa bodo na teh delih opozarjale talne označbe (»sharrow«).

Državna kolesarska povezava bo urejena kot samostojna kolesarska pot.

Samostojne kolesarske povezave bodo urejene tudi iz Cerklj proti Češnjevku in preko naselja Velesovo v smeri Visoko, ter na odseku Češnjevek – smer Šenčur, med Pšenično Polico in Šmartnim, med Pšenično Polico in Zalogo pri Cerkljah, ter od Zaloga proti Komendi. Samostojna kolesarska povezava bo zgrajena ob predvideni obvoznici naselja Cerklje na Gorenjskem, in sicer mimo naselja Vašca, nadaljevala se bo ob obstoječi lokalni cesti Vašca – letališče. Priključevala se bo na obstoječo kolesarsko pot na jugu in na predvideno pot ob Ulici Franca Barleta v Cerkljah na severu.

Med Cerkljami in Pšenično polico, ter skozi naselje Spodnji Brnik je predviden kolesarski pas. Ureditev »sharrow« je predvidena skozi večino poseljenih delov naselij in na manj prometnih lokalnih cestah na primer na odseku Cerklje – Poženik, Grad – Poženik, Grad – Štefanja Gora. Preko naselja Praprotna Polica in preko hribovskih naselij posebne označbe za kolesarje niso predvidene.

Občina je Cerklje na Gorenjskem ima pripravljen elaborat prometne ureditve za vzpostavitev začasnega vodenja na državnih in lokalnih kolesarskih povezavah »Gorenjsko kolesarsko omrežje«, v katerem so označene lokacije postavitve označevalnih tabel na točkah, kjer je smer izbrane trase dvosmerna in kjer je sečišče tras Gorenjskega kolesarskega omrežja.

V načrtu je postavitve kolesarnice za tiste, ki se s kolesi pripeljejo v Cerklje in od tu nadaljujejo pot z avtobusom. Želja je razviti sistem za izposajo električnih koles oz. skupaj z nekaterimi sosednjimi občinami vstopiti v mrežo izposoje koles, ki je že vzpostavljena v Kranju. Sredstva za gradnjo kolesarske infrastrukture bo občina črpala iz evropskih in državnih LAS projektov.

V naseljih občine kolesarji praviloma niso obravnavani. Kolesarske steze niso zgrajene, ni pasov ali oznak o prisotnosti kolesarja na vozišču.

Na povezavah med naselji, ki služijo tudi kmetijski mehanizaciji, lahko prihaja do večjih konfliktov med uporabniki.

Asfaltirane kolesarske povezave niso potrebne na vseh odsekih, saj so neutrjene poti lahko izredno privlačne za rekreacijsko ali dnevno kolesarjenje.

Varna pot v šolo s kolesom ni zagotovljena.

Oprema kolesarskih povezav ni zadovoljiva. Manjka signalizacija, stojala za kolesa, informacije.

Prometne nesreče z udeležencem kolesarjem:

V zadnjih 8 letih se je na cestah občine Cerklje na Gorenjskem zgodilo 29 prometnih nesreč z udeležencem kolesarjem.

- Stanje omrežja kolesarskih povezav in problemskih točk, vezanih nanj, je prikazano v karti 2: Analiza površin za kolesarje ([priloga 3](#)).
- Dostopnost s kolesom v občini Cerklje na Gorenjskem s kolesom je prikazana na karti 2a: Dostopnost s kolesom v nosilnih naseljih občine ([priloga 4](#)).



5 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Omrežje JPP v občini Cerklje na Gorenjskem je vezano izključno na cestni promet.

Javni potniški promet se zaradi ekonomičnosti in večje učinkovitosti razvija na nivoju primestnega prometa Kranja, Ljubljane in Kamnika ter je bolj ali manj prepuščen koncesionarju linijskega avtobusnega prometa, ki izvaja ta promet (podjetje Arriva).

Z linijo javnega avtobusnega prevoza so povezana naselja Velesovo, Trata pri Velesovem, Dvorje, Grad, Pšata, Cerklje na Gorenjskem, Pšenična Polica, Poženik, Šmartno, Glinje, Zalog pri Cerkljah, Spodnji Zalog, Zgornji Brnik, Spodnji Brnik, Vopovlje, Lahovče.

Septembra 2020 je predvidena vzpostavitev nove avtobusne linije Cerklje- Stiška vas in Cerklje – Šenturška Gora, ter linija do poslovne cone »Iskra mehanizmi«.

Z javnim prevozom nepovezana ostajajo naselja Adergas, Cerkljanska Dobrava, Praprotna Polica, Sidraž, Vašca in Štefanja Gora. Vsa naselja pa so vključena v linijo šolskih prevozov.

Podjetje Arriva trenutno opravlja tudi vlogo prevoznika v šolskih prevozih občine. Šolski avtobus poteka po 7 linijah:

- Velesovo – Trata - Praprotna Polica – Adergas – Češnjevke – Dvorje – Grad - Cerklje
- Lahovče – Vopovlje - Cerklje
- Sp. Brnik - Zg. Brnik - Cerklje
- Šmartno – Glinje - Sp. Brnik – Vopovlje - Lahovče
- Cerkljanska dobava – Zalog – Glinje – Šmartno – Poženik - Pšenična Polica - Cerklje
- Lenart - Sidraž – Šenturška Gora – Apno – Ravne - Stiška vas – Grad - Pšata
- Štefanja Gora - Cerklje

Organiziran je tudi dodatni prevoz za študente in dijake proti Ljubljani; Visoko – Cerklje – avtocesta – Ljubljana, ki poteka 2x dnevno v obe smeri.

Občina Cerklje na Gorenjskem do danes ni posebej spremljala in analizirala uporabe javnega potniškega prometa oziroma potovalnih navad občanov in obiskovalcev, ki jih generirajo atrakcije in produkcije občine Cerklje na Gorenjskem. Po podatkih avtobusnega prevoznika Arriva pa je največ potnikov, ki se poslužuje uporabe javnega prevoza je občanov, ki dnevno migrirajo v šolo, fakulteto, službo. Turistov, ki bi uporabljali javni prevoz je zelo malo. Gibalno ovirane osebe uporabljajo javni prevoz izjemoma. Pričakovana je povečana uporaba javnega prevoza s strani starejših občanov (nad 65 let), saj so skladno z veljavno zakonodajo, od julija 2020 upravičeni do brezplačnega javnega prevoza.

V občini je zaznan pojav sopotništva oz. skupinskih prevozov, ki občasno obremenjujejo parkirišča namenjena obisku središča Cerklj na Gorenjskem. Pojav je opazen tudi v naselju Spodnji Brnik. Temu primerno bo vzpostavljena »modra cona« v središču naselja Cerklje na Gorenjskem, kjer bo veljal režim kratkotrajnega, časovno omejenega, parkiranja.

V občini je skladno z Odlokom o občinskih taksah v občini Cerklje na Gorenjskem določena občinska taksa med drugim tudi za parkiranje na javnih površinah (1 ura parkirnine, nadaljnja ura parkirnine, dnevna parkirнина, uporaba avtotaksi in »shuttle« postajališča).

Območje nima železniškega omrežja. Nekoč načrtovana gradnja novih železniških povezav na relaciji Ljubljana–Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana–Kranj bi potencialno predstavljala možnost boljše povezanosti občine s svetom.

»Glede možnosti vzpostavitve direktne železniške povezave Ljubljane z letališčem Jožeta Pučnika je bilo v preteklosti že preučeno več variantnih rešitev v okviru postopka priprave DPN za železniško progo Ljubljana - Kranj - Jesenice - državna meja z navezavo na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. V juliju 2015 se je zaključilo vrednotenje vseh variant v novem koridorju z navezavo na letališče iz katerega izhaja, da so bile vse variante

nesprejemljive. Poročilo študije variant za DPN za železniško progo Ljubljana - Kranj - Jesenice – državna meja z navezavo na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana navaja, da nobena od obravnavanih variant, kljub številnim preveritvam in optimizacijam, ni okoljsko sprejemljiva. Na podlagi ekonomskega vidika vrednotenja so se vse variante izkazale kot ekonomsko neupravičene. Iz tega naslova je odpadlo tudi varovanje koridorja za navezavo letališča na železniško omrežje.

Vendar pa se je tako Direktorat za kopenski promet, kot tudi vodstvo ministrstva strinjalo, da je navezave letališča na železniško omrežje nujna. Na podlagi tega je bila s strani pobudnika in naročnika DPN (MzI in DRSI) sprejeta odločitev, da se poišče racionalnejša in okoljsko sprejemljivejša varianta v smislu nadgradnje regionalne proge št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben in podaljška povezave proti letališču Jožeta Pučnika ter da se ideja o železniški povezavi letališča z Ljubljano s tem ne opusti.

Direkcija RS za infrastrukturo je v marcu 2019 objavila javni razpis za izdelavo strokovnih podlag in predštudije upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR. Študija naj bi bila zaključena in recenzirana predvidoma v maju leta 2020. Narejena bo za omrežje regionalnih železniških prog v R Sloveniji in Ljubljanske urbane regije. V sklopu te naloge bo preučen tudi podaljšek proge za mešani promet št. 21 Ljubljana Šiška – Kamnik Graben proti letališču Jožeta Pučnika na način, da se proga proti Brniku cepi od matične obstoječe proge bodisi na postaji Domžale, ali pa na novem cepišču na odprti progi za postajo Domžale. Potek do letališke postaje Brnik bo obdelan variantno. Iz letališke postaje Brnik naj bi se potniška proga nato podaljšala predvidoma še do Zlatega polja v Kranju ter nadalje do gorenjske proge G20 Ljubljana – Jesenice – d.m.« (vir: <https://predlagam.vladi.si/predlog/10492> - dobesedni prepis)

Pregled in analiza avtobusnih postajališč v vseh naseljih v občini:

- Velesovo (eno postajališče slabo urejeno, brez nadstrešnice, brez pločnika)
- Trata (eno postajališče slabo urejeno, brez nadstrešnice, brez pločnika – predvidena nova ureditev)
- Adergas (urejeno postajališče na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)
- Češnjevke (dobro urejen par AP)
- Praprotna Polica (postajališče urejeno na eni strani)
- Dvorje 1 in 2 (urejeno samo na vzhodni strani, brez prehod za pešce), v vasi urejeno na eni strani ceste
- Grad (nov par AP v centru vasi)
- Cerklje na Gorenjskem – šola (na zahodni strani slabše urejeno na vozišču, brez pločnika. Na vzhodni strani dobro urejeno)
- Cerklje na Gorenjskem center (na zahodni strani brez nadstrešnice, čakališče na pločniku, na vzhodni strani dobro urejeno)
- Zgornji Brnik (dobro urejen par AP)
- Spodnji Brnik center (eno izmed postajališč neurejeno, brez nadstrešnice, brez pločnika, na vzhodni strani osvetljen pločnik, brez nadstrešnice)
- Spodnji Brnik (dobro urejen par AP)
- Letališče (postajališče urejeno pred stavbo letališča, brez nadstrešnice)
- Vopovlje (na vzhodni strani nadstrešnica in pločnik, na zahodni strani ob vozišču, brez nadstrešnice, brez prehoda za pešce)
- Vopovlje vas (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavlja na vozišču)
- Lahovče (par AP ob vozišču, brez nadstrešnic, urejen prehod za pešce)
- Lahovče vas (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)
- Pšata (eno postajališče, avtobus ustavlja na vozišču)
- Pšenična polica (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavlja na vozišču)
- Poženik (postajališče urejeno na eni strani, brez prehoda za pešce)
- Šmartno (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)
- Šmartno pri HP 28 in 20 (postajališče na cesti)
- Glinje (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)
- Cerkljanska Dobrava (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)



- Zalog pri Cerkljah (postajališče urejeno na eni strani)
- Spodnji Zalog (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)
- Krvavec – žičnica (postajališče v sklopu žičnice, na parkirišču)
- Stiška vas (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču) (predvidena linija)
- Ravne pod Krvavcem (eno urejeno postajališče, avtobus ustavlja na vozišču)
- Apno (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)
- Šenturška Gora/gasilni dom (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)
- Šenturška gora/Polane (predvidena linija)
- Sidraž (postajališče urejeno na eni strani, avtobus ustavi na vozišču)
- Občina načrtuje ureditev novih postajališč v naselju:
- Trata (ob izgradnji krožišča)
- Štefanja Gora (rekonstrukcija postajališča - junij 2020)
- Ambrož pod Krvavcem
- Ob gospodarski coni (Iskra Mehanizmi d.o.o., Cargo-Partner d.o.o.), do koder bo potekal tudi nov krak linije JPP.

Stanje omrežja JPP in dostopnost do avtobusnih postajališč je prikazano na karti 3: Analiza javnega potniškega prometa ([priloga 5](#)).

6 PROMETNO OMREŽJE IN PROMET

Naselja v občini Cerklje na Gorenjskem se medsebojno, z občinskim središčem ter središči izven občine povezujejo s cestnim omrežjem (državne in občinske ceste). Ulični sistem je urejen v naselju Cerklje na Gorenjskem in Dvorje (*Odlok o območjih naselij ter imenih naselij in ulic v Občini Cerklje na Gorenjskem, Uradni vestnik Občine Cerklje na Gorenjskem, 1/2010*).

Na podlagi *Odloka o kategorizaciji občinskih cest v Občini Cerklje na Gorenjskem*, ki je začel veljati 22.12.2001 ter njegovih sprememb, (zadnja 23.12. 2009), je v občini Cerklje na Gorenjskem 153 km kategorizirani občinskih cest, od tega 66,1 km lokalnih cest, 3,7 km zbirnih krajevnih cest, 0,5 km krajevnih cest ter 82,7 km javnih poti.

Sicer pa občino prepleta oziroma povezuje 12,7 km državnih cest, med njimi:

- Avtocesta A2 Karavanke–Obrežje (Brnik-Vodice)
- G2-104 (glavna cesta II. reda št. 104) Kranj-Spodnji Brnik-Moste;
- R3-639 (regionalna cesta III. reda št. 639) Cerklje-Spodnji Brnik-Vodice

Avtocesta je del evropske prometne mreže, ki pa žal ni umeščena v jedrno omrežje TEN-T – vseevropsko prometno omrežje. Biti zajet v to omrežje je pomembno zaradi dostopa do evropskih sredstev. V celovitem TEN-T omrežju v RS je zajet praktično celoten prometni križ. V jedrno omrežje ni vključena le multimodalna os od letališča Jožeta Pučnika Ljubljana preko Jesenic do meje med RS in Republiko Avstrijo in naprej do Salzburga.

Prebivalci naselij ob južni prometni osi (Spodnji Brnik, Vopovlje, Lahovče) zaznavajo večji pretok tovornega prometa in drugega tranzitnega prometa skozi naselja ter z njim povezanih konfliktov (hrup, zrak, nevarnosti, hitrosti).

Med pomembnejšimi gospodarskimi dejavnostmi v občini je tudi kmetijstvo in z njim je povezana tudi problematika povezana s kmetijsko mehanizacijo. V občini Cerklje na Gorenjskem so kmetijska gospodarstva (KMG) na četrtem mestu med vsemi občinami v Sloveniji po številu lastnih dvoosnih traktorjev na KMG (2,19 v letu 2010) in to v prometni mreži predstavlja določen konflikt zaradi obstoječega prečnega profila cest v kombinaciji z ranljivimi udeleženci v prometu.

Pri avto hiši v Praprotni Polici so v lanskem letu namestili električno polnilnico za polnjenje električnih vozil, v letošnjem letu pa še pri novem zdravstvenem domu, dlje časa pa je že na voljo na območju letališča. Predvidena je postavitev dodatne polnilnice v središču Cerklj.

Občina Cerklje na Gorenjskem bo v letošnjem letu obnovila cesto do spodnje postaje žičnice, s čimer bo poskušala povečati prometno varnost predvsem kolesarjev in voznikov avtomobilov. Predvidena je izgradnja krožišča v naselju Trata in izboljšanje prometne varnosti v naselju Lahovče (prometna študija je pokazala, da cesta skozi Lahovče zaradi premajhne prometne obremenitve, ne upravičuje izgradnje krožišča.)

Občina načrtuje ureditev parkirišč Jezerca in spodnja postaja žičnice.

Prometne nesreče z udeležbo osebnih avtomobilov:

V zadnjih 8 letih se je na cestah občine Cerklje na Gorenjskem zgodilo 143 prometnih nesreč z udeležbo osebnega avtomobila.

Stanje cestnega omrežja in problemskih točk, vezanih nanj, je prikazano v karti 4: Analiza motornega prometa (priloga 6).

6.1 Vozni park v občini Cerklje na Gorenjskem in potovalne navade

Promet znotraj Slovenije temelji na uporabi osebnih vozil, nič drugače ne moremo trditi za občino Cerklje na Gorenjskem, kar je predvsem ogledalo stanja JPP. Podobno lahko trdimo za izkoristek teh vozil, ki zavzemajo vedno več prostora in to velja tudi za občino Cerklje na Gorenjskem. Od leta 2008 do leta 2018 se je število motornih vozil v občini povečalo za približno 1400 vozil (6596 v letu 2018). Število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev je v občini v 10 letnem obdobju naraslo za približno 10 %.



Rast registriranih traktorjev in tovornih motornih vozil kaže na rast dejavnosti v kmetijstvu ter prevoznitva oziroma logistike.

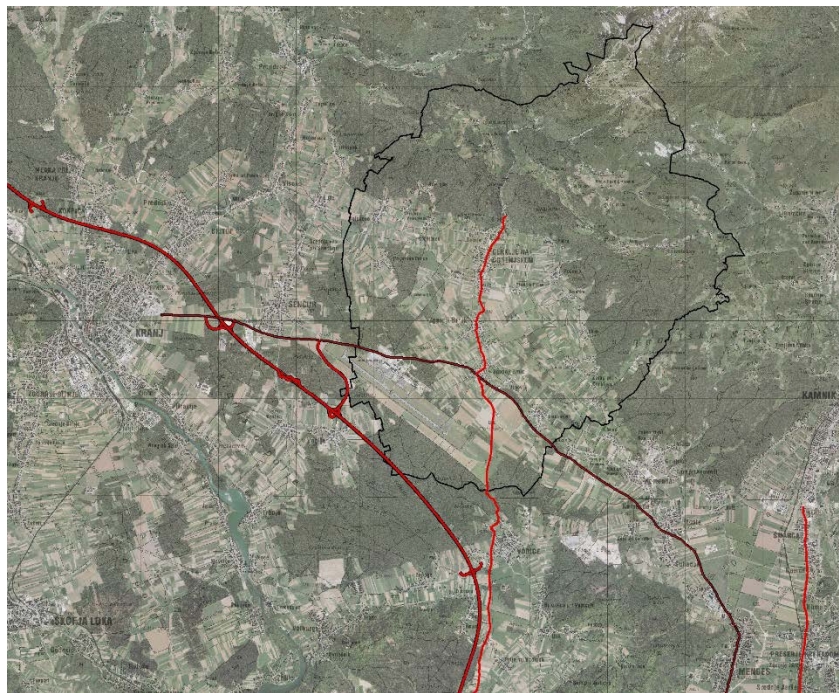
Tabela 1: Registrirana motorna vozila v občini Cerklje na Gorenjskem po letih (vir: stat.si, 2020)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SKUPAJ - Motorna vozila [število]	5745	5869	5924	6144	6324	6596
motorji	314	330	340	364	373	375
osebna vozila	225	255	256	262	272	280
avtobusi	4279	4324	4319	4460	4556	4734
tovorna vozila	11	9	10	12	13	16
traktorji	423	454	465	514	547	592

Okoljski in varnostni standardi vozil se nenehno izboljšujejo, zato praviloma novejša vozila manj onesnažujejo okolje, imajo manjšo porabo goriva, so manj hrupna in varnejša v primeru nesreč. Tudi občani v Cerkljah na Gorenjskem kupujejo nova vozila, a se na splošno vozni park v zadnjem obdobju stara. Povprečna starost osebnih avtomobilov se je v Sloveniji povečala s 6,8 let v letu 1992 na 10,1 let v letu 2018. V Cerkljah na Gorenjskem je ta vrednost manjša in znaša 7,9 let. A vseeno, to pomeni, da se nove tehnologije uvajajo počasneje in da je vozni park večinoma okolju manj prijazen.

6.2 Prometne obremenitve motornega prometa - regionalni promet in tranzit

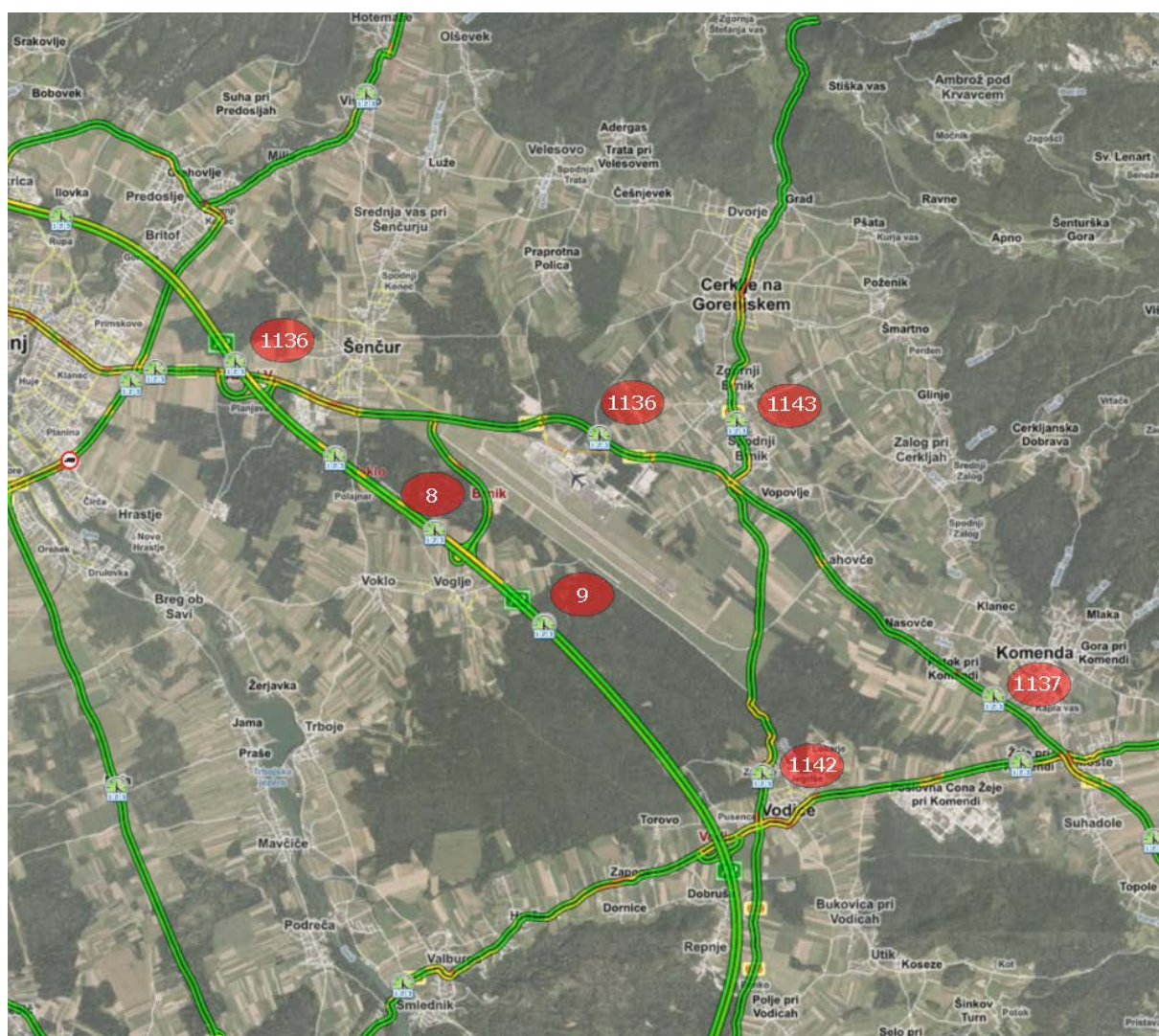
Na območju občine se na državnih cestah nahajata 2 avtomatski števniki, v neposredni bližini občinske meje pa še 3 avtomatska in 1 ročno števno mesto.



Slika 1: Prikaz državnih cest v občini Cerklje na Gorenjskem in v sosednjih občinah.

Analizirani so naslednji števcji:

Številka odseka	Ime števnege mesta	Prometni odsek
0008		KRANJ V - BRNIK
0009	Voglje AC	BRNIK - VODICE
1136	KR Primskovo 1	KRANJ - LETALIŠČE BRNIK
1136	Brnik	LETALIŠČE BRNIK - SP.BRNIK
1137	Komenda	SP.BRNIK - MOSTE
1142	Spodnji Brnik	VODICE - SP.BRNIK
1143	Zgornji Brnik	SP.BRNIK - CERKLJE



Slika 2: Prikaz števecv prometa (Vir: www.promet.si)

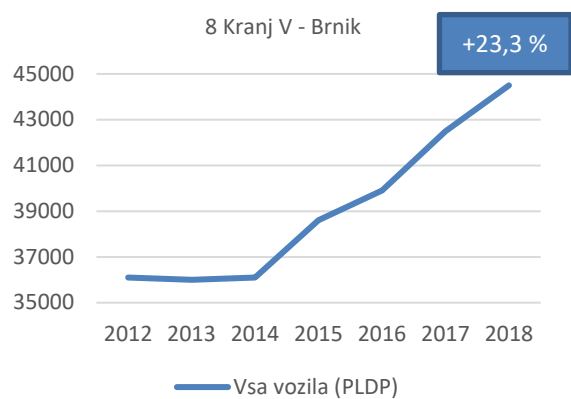
Iz analize podatkov števnih mest v letih 2012 – 2018, prikazane v grafih 1 – 7, opazimo, da se je na vseh mestih promet povečal. Največja rast (30 %) je na števnem mestu Spodnji Brnik, na regionalni cesti Vodice – Spodnji Brnik, najmanjša (2,5 %) pa na števnem mestu Brnik, na glavni cesti Letališče – Spodnji Brnik.

PDLP, povprečni letni dnevni promet, na avtocesti (števena mesta na odsekih 8, 9 in 1136) presega vrednost 25.000 vozil/dan, od tega znaten delež predstavlja tovorni promet (13,4 %, 14,5 % in 10,7 %). Razlog lahko povežemo predvsem z dnevnimi migracijami na relaciji Kranj – Ljubljana in ugodnejšim cestninskim sistemom za lažja vozila po letu 2008.

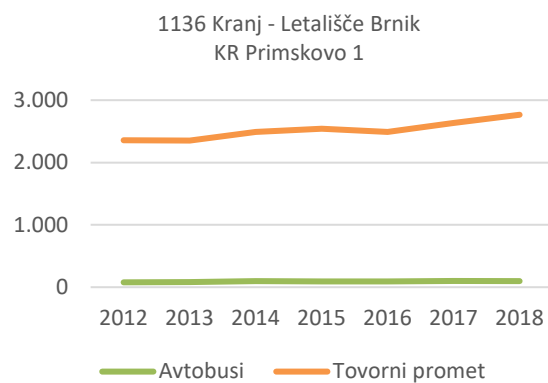
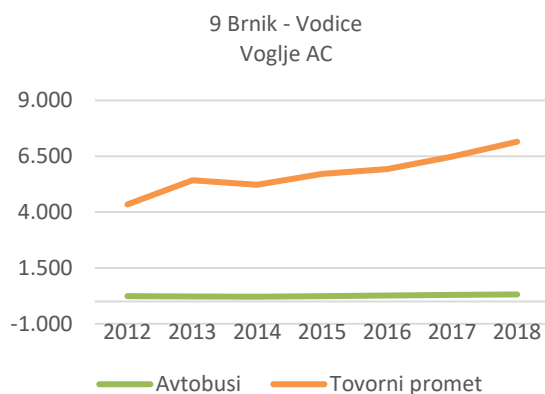
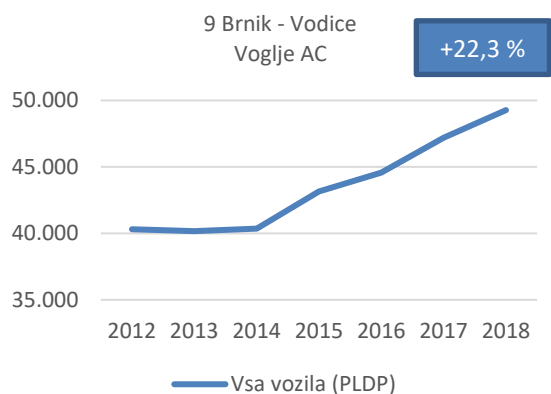
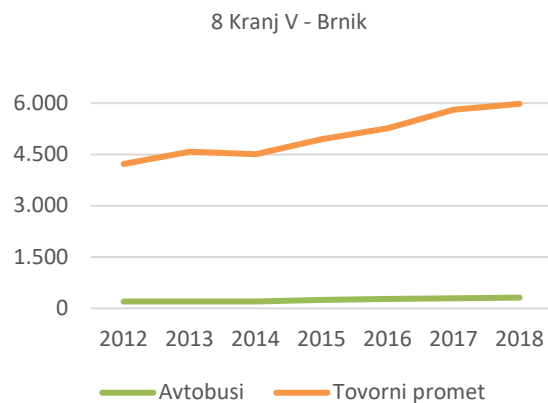


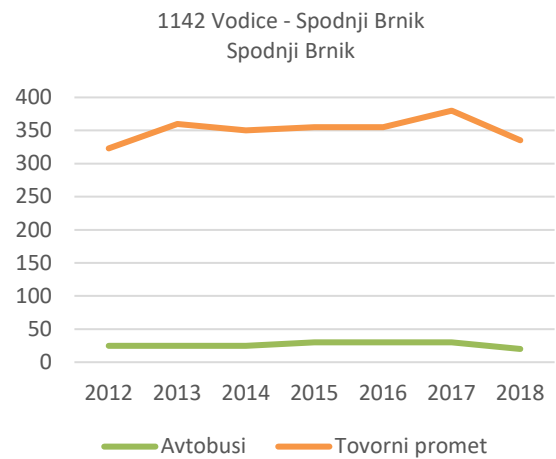
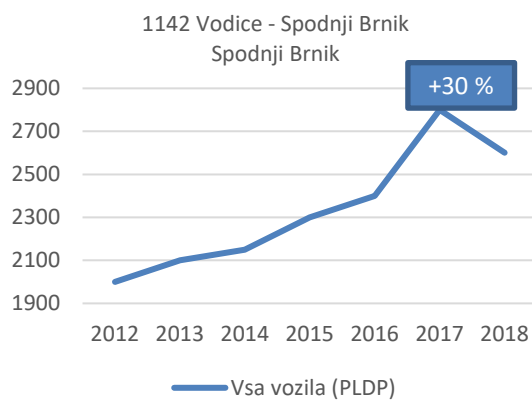
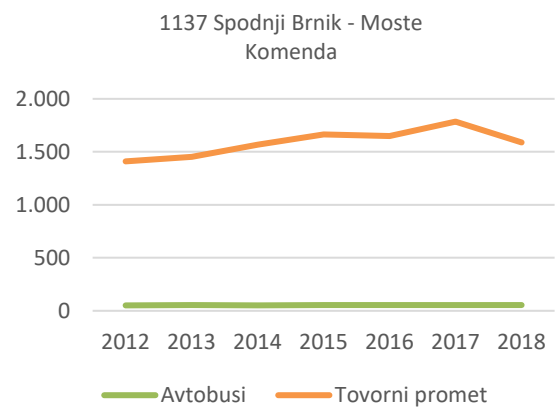
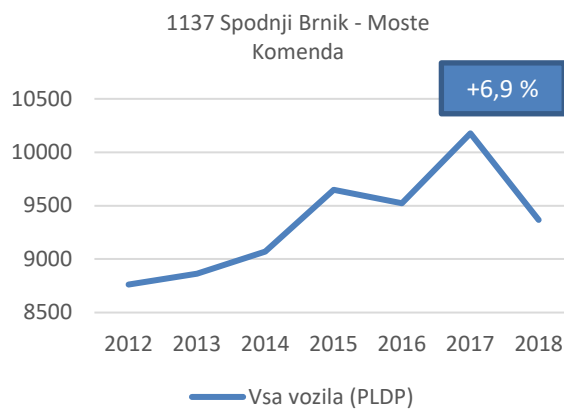
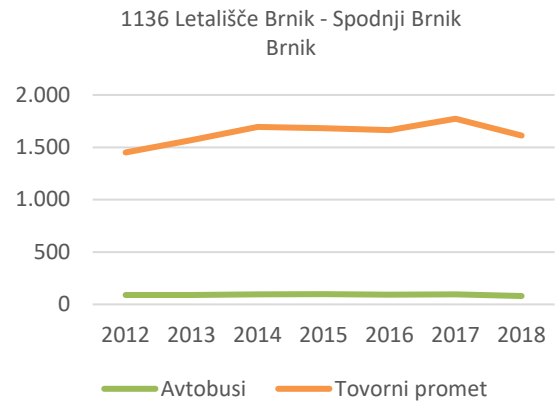
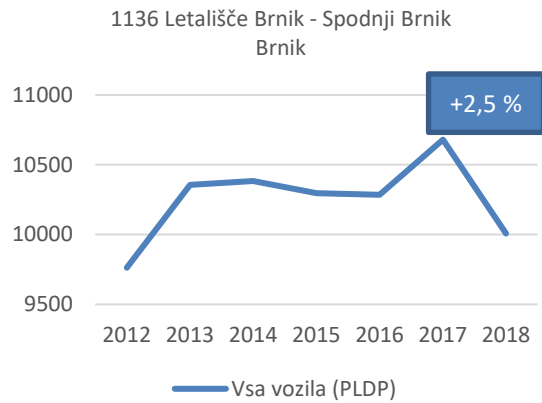
Izrazita je rast tovarnega prometa v tranzitu, tovorni promet rahlo raste tudi izven avtoceste.

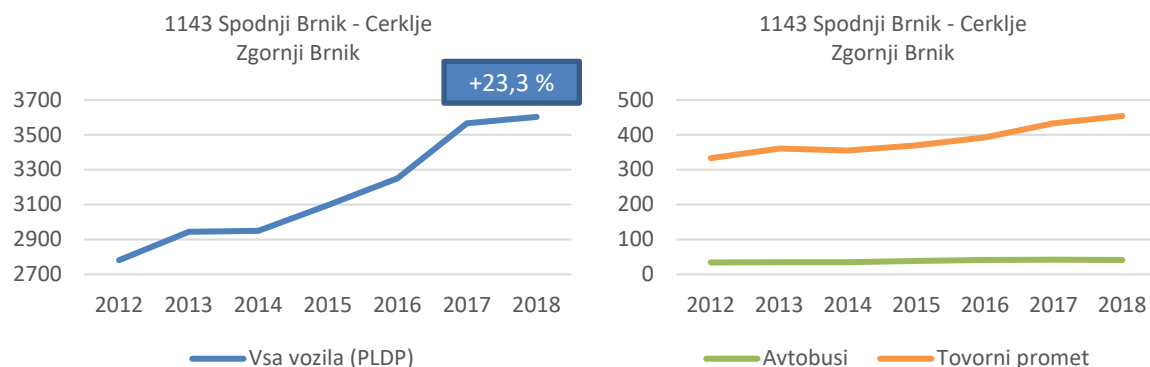
Povprečni letni dnevni promet – vsa vozila



Povprečni letni dnevni promet – avtobusi, tovorni promet in ostalo (motorji, vlačilci)





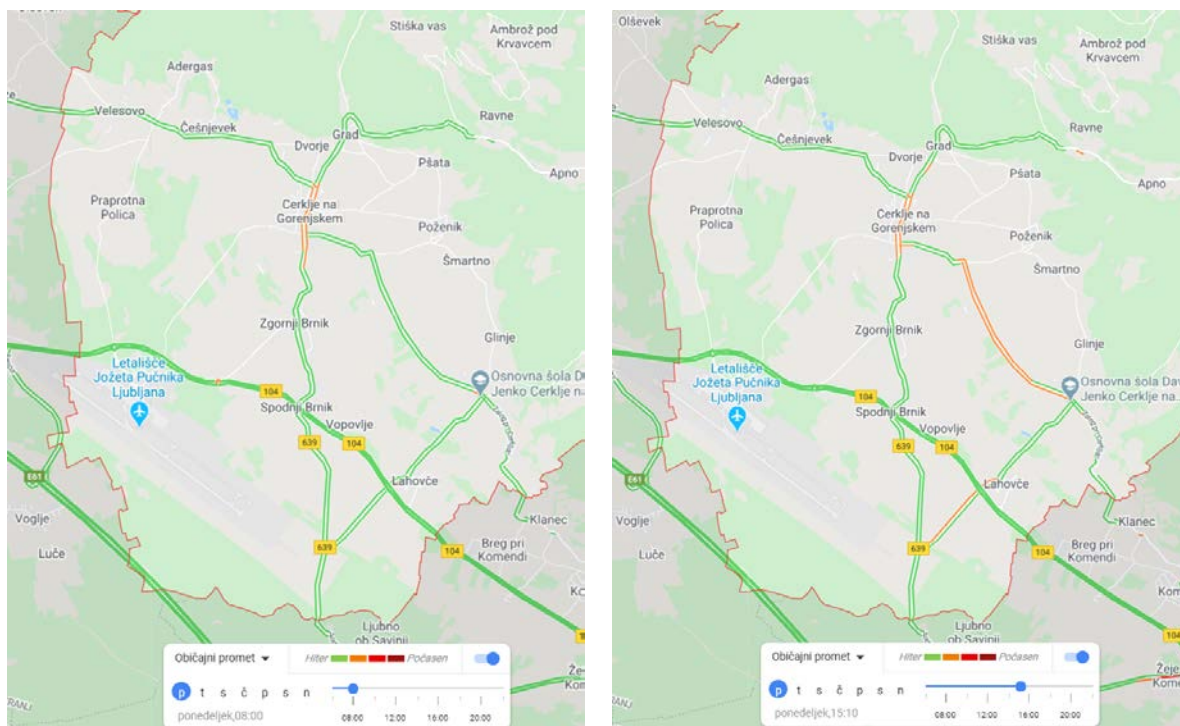


Prometne obremenitve na lokalnih cestah

Občina je v letu 2017 izvedla obdelavo podatkov zajetih z napravo za štetje prometa in radarsko tablo. Iz meritev je razvidna gostota prometa na nekaterih lokalnih cestah.

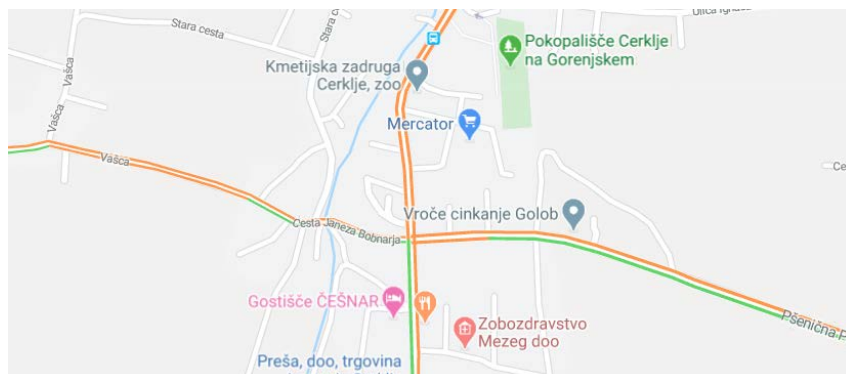
Lokacija	Povprečni letni dnevni promet (PLDP)
Ulica Ignacija Borštnika, Poženik - Cerklje	490
Ulica Ignacija Borštnika, Cerklje - Poženik	406
Krvavška cesta, pri OŠ, Dvorje – Brnik	2.637
Krvavška cesta, pri OŠ, Brnik – Dvorje	2.433
Velesovo, Visoko – Cerklje	1.112
Velesovo, Cerklje - Visoko	1.215
Zalog pri Cerkljah, Cerklje – Komenda	1.048
Zalog pri Cerkljah, Komenda – Cerklje	805
Češnjevok, Dvorje – Češnjevok	1.593
Češnjevok, Velesovo-Češnjevok	1.823

Tako v jutranji kot v popoldanski konici se zgostitve prometa in nizke vozne hitrosti pojavljajo v središču Cerklj na Gorenjskem, največji problemi se pojavljajo na glavni cesti R3-639. Največje zgostitve se pojavljajo v delu od središča proti Dvorjam (do križišča s Kurirsko potjo), ter v vstopih v naselje Spodnji, Zgornji Brnik in Grad. V popoldanski konici pa tudi med Cerkljami in Zalogo pri Cerkljah.

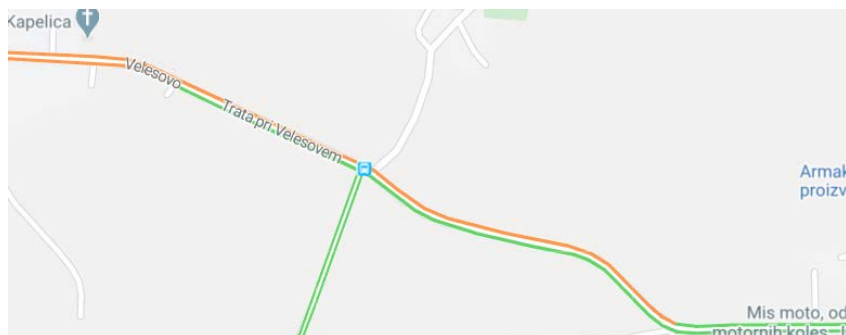


Slika 1: Vozne hitrosti v jutranji in popoldanski konici na območju občine Cerklje na Gorenjskem (vir: google maps/promet)

Občasno se promet upočasni tudi v Vašci, kjer se po Cesti Janeza Bobnarja priključujejo vozila, ki v Cerklje prihajajo po lokalni cesti letališče – Cerklje. Občasni zastoji se pojavljajo tudi na lokalni cesti Dvorje-Visoko, v križišču Trata pri Velesovem – Adergas - Praprotna Polica.



Ob 18. uri



Ob 17. uri

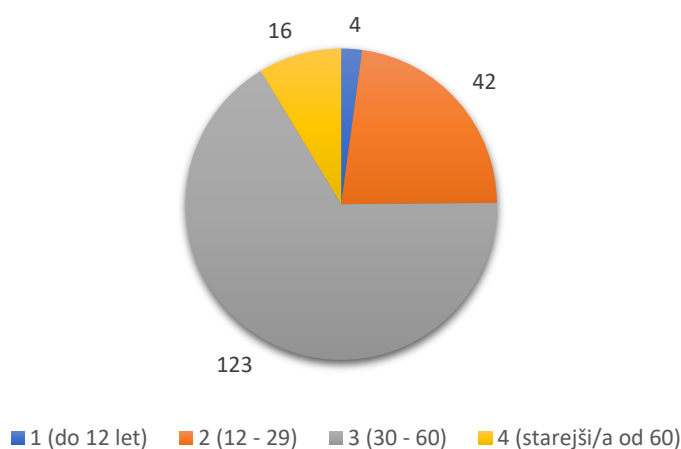


7 ANALIZA ANKETE

Občani Cerklje na Gorenjskem so bili povabljeni k aktivnemu sodelovanju prek spletne ankete. Imeli so možnosti izraziti svoja stališča, mnenja, podali pa so tudi nekaj odgovorov povezanih s potovalnimi navadami. Anketni vprašalnik, ki je enakovredno obravnaval vprašanja s področja celotnega prometnega sistema, s poudarkom na hoji, kolesarjenju in dostopnosti, je bil sestavljen iz štirinajstih vprašanj s podvprašanji. Določena vprašanja so puščala možnost razširjene razprave z namenom celostnega obravnavanja trenutnega stanja prometa v občini. Ti odgovori oziroma pobude so podani v nadaljevanju.

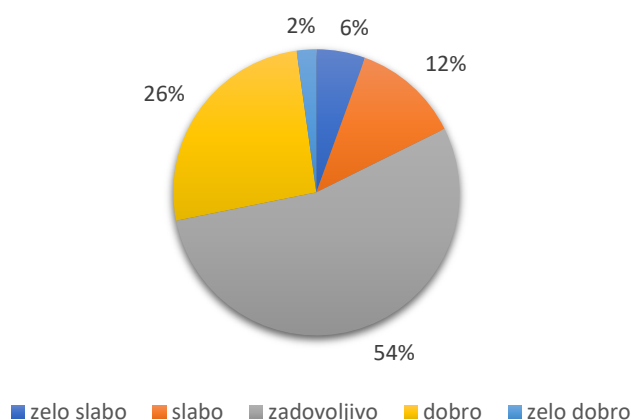
Analiza vzorca

V spletni anketi je sodelovalo 185 občanov Cerklje na Gorenjskem, med katerimi so bili 4 mlajši od 12 let, in pri nadaljnjih vprašanjih niso sodelovali. Od preostalih je bilo največ sodelujočih v starostni skupini 30 – 60 let (123), nato je sledila skupina mlajših, 12 – 29 let (42 anketirancev), najmanj pa je bilo starejših od 60 let (16 anketirancev).



V večini so občani opisali stanje prometa kot zadovoljivo in dobro. Manj kot 20% pa jih meni, da je stanje prometa slabo in zelo slabo (grafikon 1).

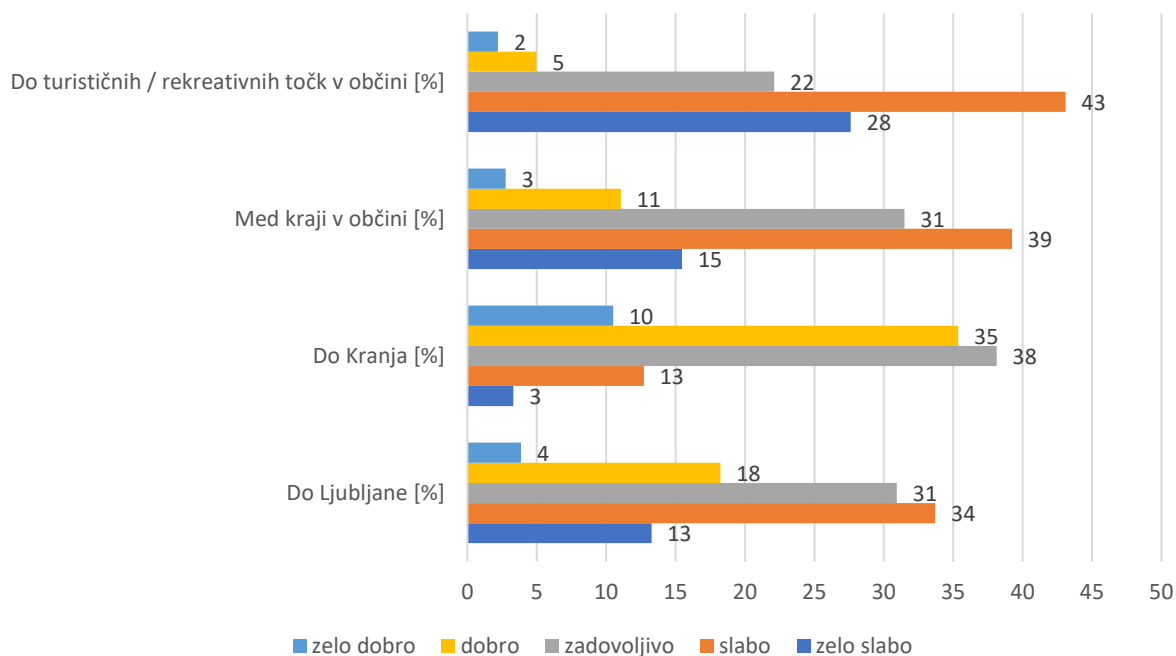
Grafikon 1: Ocena stanja prometa v Občini Cerklje na Gorenjskem



Pri naslednjem vprašanju smo analizirali oceno povezav z javnim potniškim prometom do različnih destinacij (grafikon 2). Večina anketirancev je zadovoljna z avtobusno povezavo do Kranja, največ jih je namreč povezavo opredelilo kot zadovoljivo (38 %) oziroma dobro (35 %). Manj zadovoljni so anketiranci s povezavo do Ljubljane;

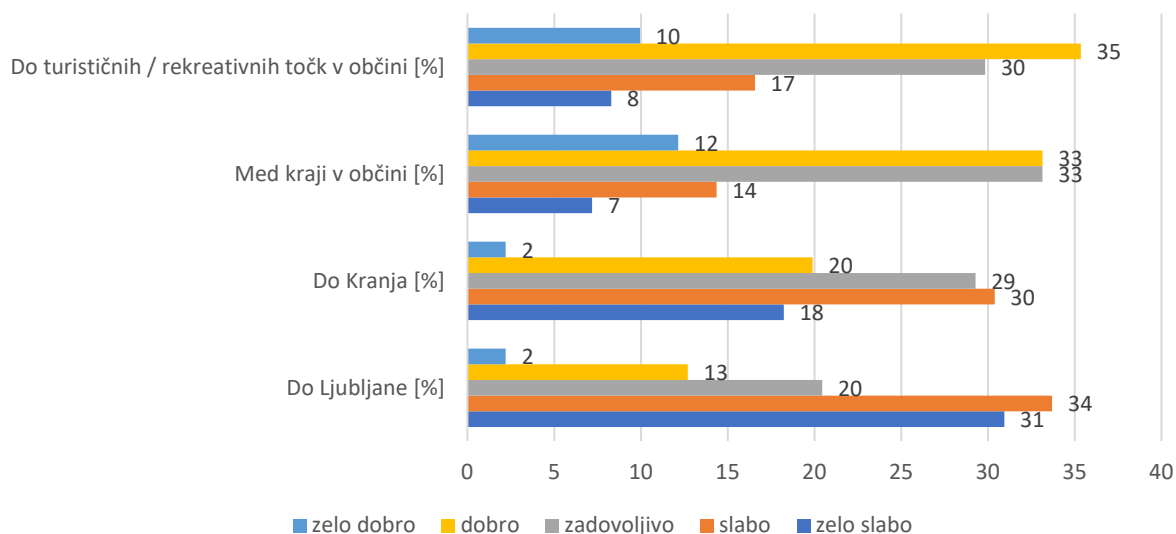
35 % je izbralo odgovor slabo, 31 % pa zadovoljivo. Slabše so bile ocenjene tudi povezave med kraji v občini (39 % slabo, 31 % zadovoljivo) in do turističnih oz. rekreativnih točk (43 % slabo, 28 % zelo slabo).

Grafikon 2: Ocena obstoječe možnosti prevoza z JPP do Ljubljane, Kranja, med kraji v občini in do turističnih oz. rekreativnih točk v občini.



Sledila je še analiza obstoječih kolesarskih povezav do istih destinacij (grafikon 3). Tukaj je slika obratna, in sicer so anketiranci zadovoljni s povezavami do turističnih in rekreativnih točk v občini (35 % dobro, 30 % zadovoljivo) in med kraji v občini (33 % zadovoljivo in 33 % dobro). Do Kranja so obstoječe povezave v večini opredelili kot slabe (30 %) oz. zadovoljive (29 %). Do Ljubljane pa je 34 % izbralo odgovor slabo in kar 31 % zelo slabo.

Grafikon 3: Ocena obstoječe možnosti prevoza s kolesom do Ljubljane, Kranja, med kraji v občini in do turističnih oz. rekreativnih točk v občini.

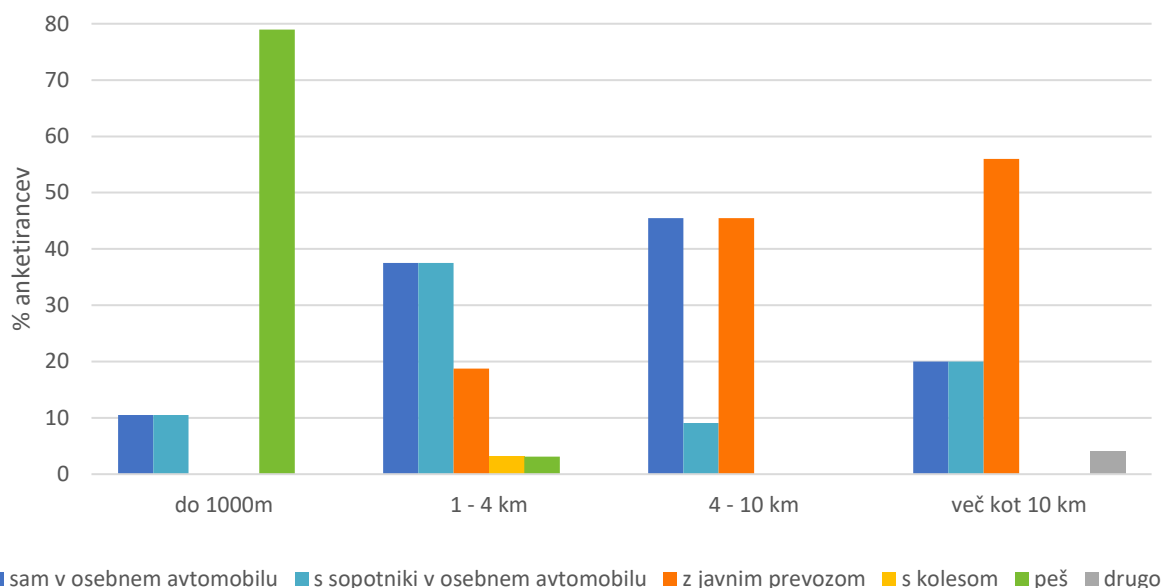




Sledila so vprašanja, katerih namen je ugotoviti kako izbirajo občani način potovanja oziroma kako izbirajo prometno sredstvo (t.i. »modal split«). Izbiro načina potovanja pogojuje veliko faktorjev, zanimali sta nas najbolj aktualna: dolžina oziroma čas potovanja in s tem povezan tudi strošek in udobje potovanja ter namen potovanja. Glavna namena, zaradi katerih občani potujejo, sta povezana z zaposlitvijo in izobraževanjem.

Najprej smo analizirali načine prevoza v šolo, v odvisnosti od razdalje (grafikon 4a). Pri tem je potrebno opozoriti, da je večina odgovorov, da se v šolo vozijo z osebnim avtomobilom posledica tega, da so anketo izpolnjevali v večini zaposleni občani, in so pri tem vprašanju odgovarjali v imenu svojih otrok. Na razdalji enega kilometra se večina v šolo odpravi peš (79 %). Na razdalji 1 – 4 km se 38 % pripelje z osebni avtomobilom in prav tako 38 % s sopotniki v osebni avtomobilu. Na daljših razdaljah je več uporabnikov javnega prevoza, in sicer 45 % na razdalji 4 – 10 km, in 56 % na razdalji, daljši od 10 km.

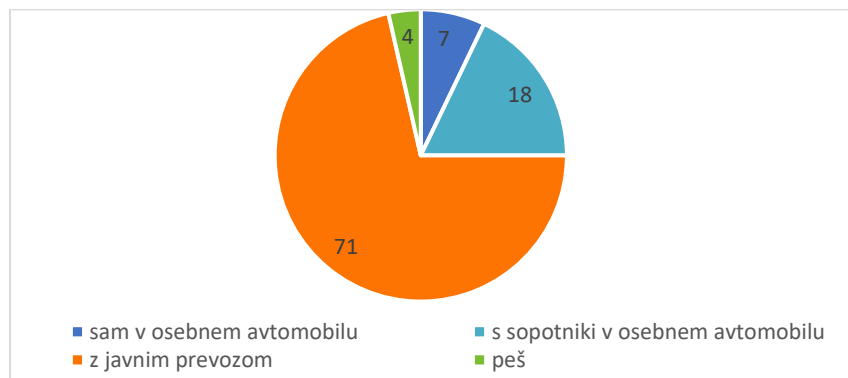
Grafikon 4a: Način potovanja v šolo v odvisnosti od oddaljenosti



V nadaljevanju analize so upoštevani samo podatki za učence/ke, dijak/inje, študent/ke (grafikon 4a-1 in 4a-2).

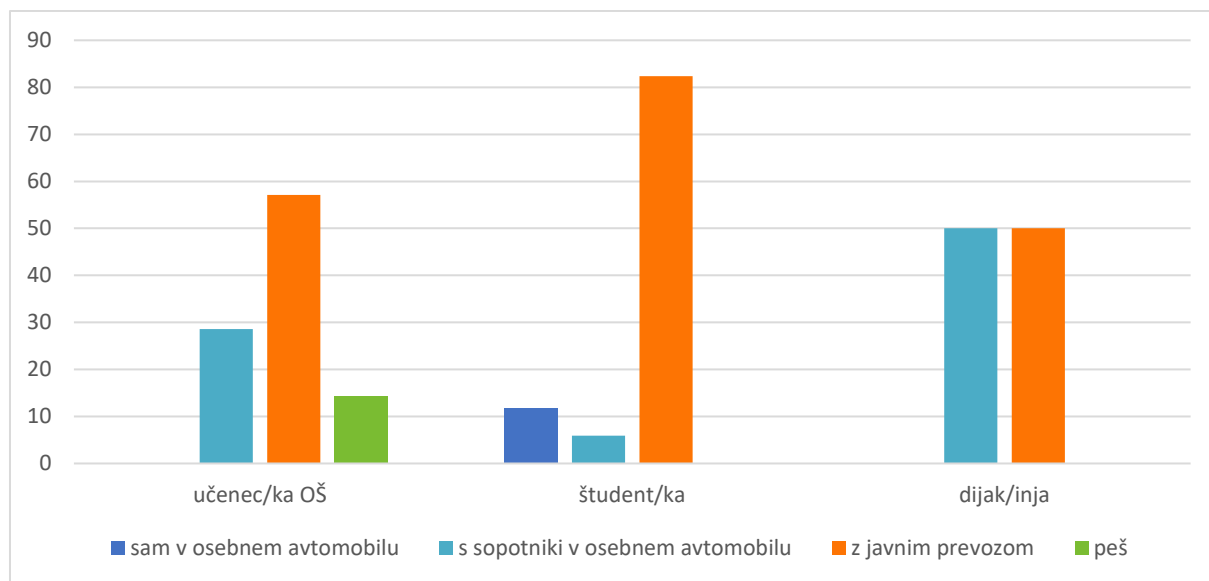
Za prevoze v šolo na vseh razdaljah javni prevoz uporablja 71 % oseb, 30 % oseb pa v šolo pride z avtomobilom, kot sopotnik ali voznik.

Grafikon 4a-1: Način potovanja v šolo



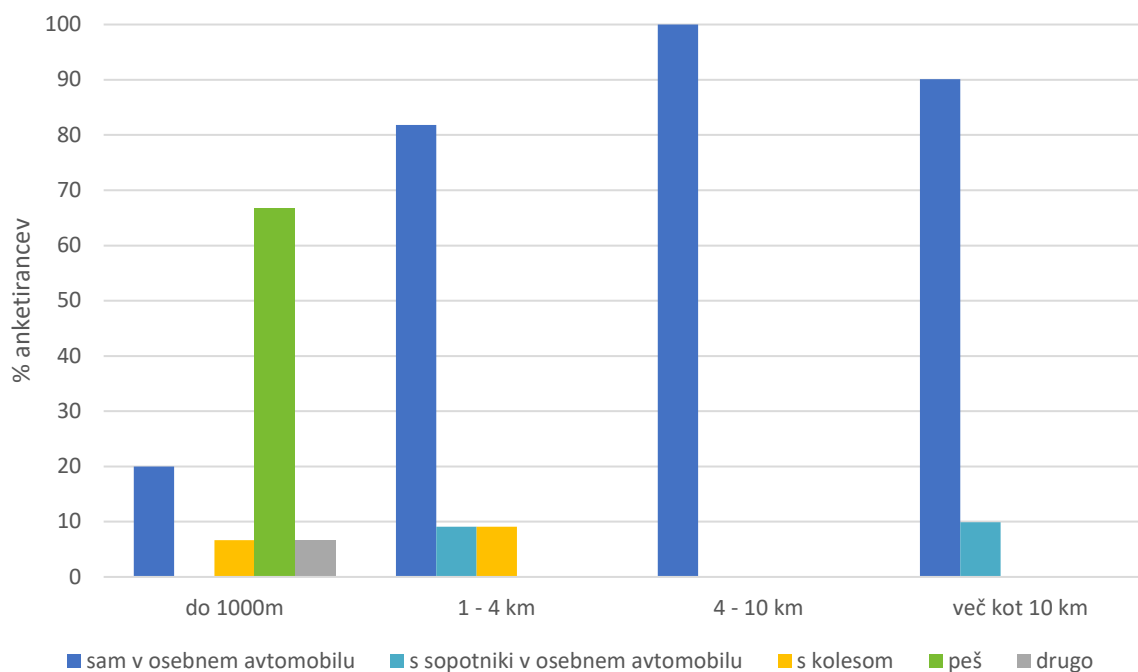
Učenci OŠ se v več kot 50 % za prihod v šolo poslužujejo javnega prevoza, skoraj 30 % jih v šolo pripeljejo z osebnim avtomobilom. Več kot 80 % študentov se na fakulteto vozi z javnim prevozom, medtem, ko se dijaki v šole vozijo kot sopotniki in z javnim prevozom.

Grafikon 4a-2: Način potovanja v šolo



V službo se večina zaposlenih pripelje z osebnim avtomobilom (grafikon 4b). Na razdalji do 1 km se 67 % anketirancev odpravi peš, kar 20 % pa se jih pripelje z osebnim avtomobilom. Na ostalih razdaljah je glavni način mobilnosti prihod z osebnim avtomobilom, na razdalji 4 – 10 km je ta odstotek kar 100 %.

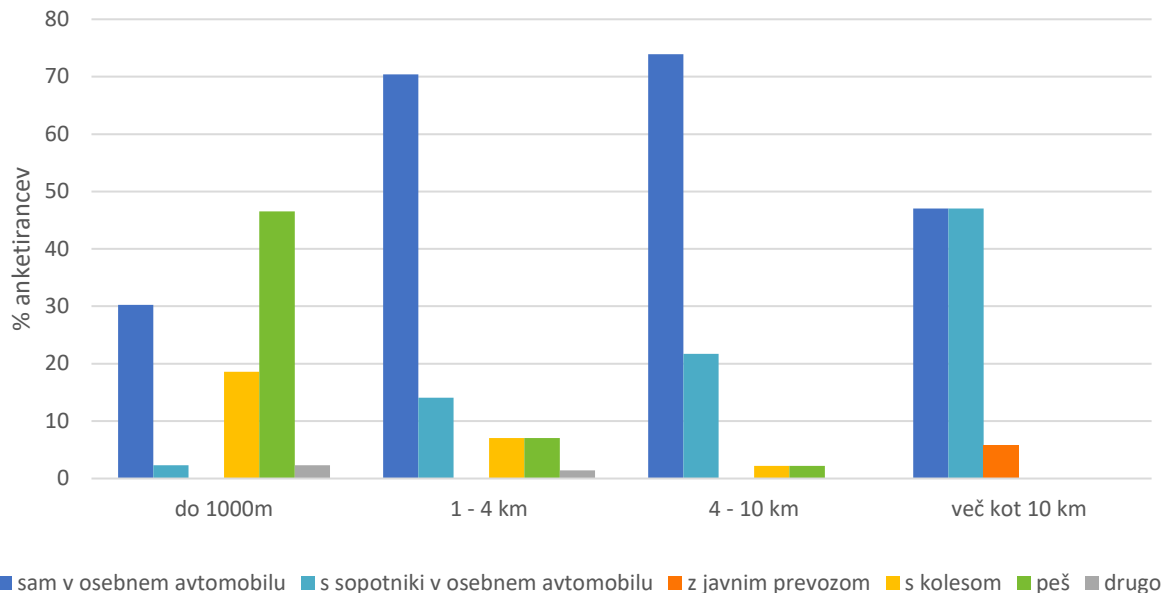
Grafikon 4b: Način potovanja v službo v odvisnosti od oddaljenosti





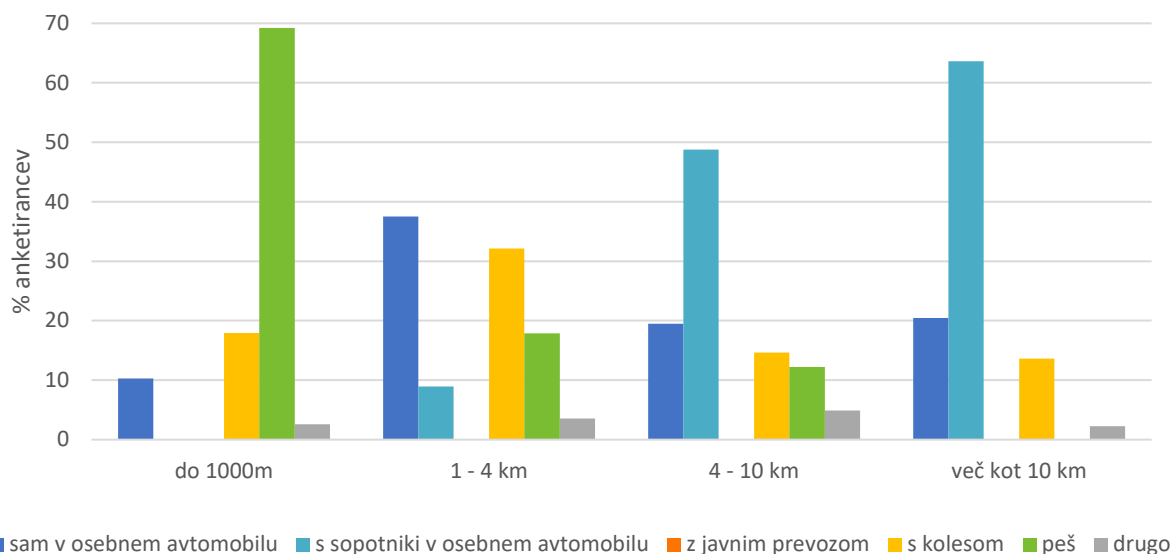
Na naslednjem grafikonu (4c) je analizirana pot anketirancev v trgovino. Na najkrajši razdalji se jih več kot na druge lokacije pripelje z osebnim avtomobilom (30 %), več pa je tudi uporabe kolesa (19 %). Na ostale razdalje se večina pripelje z osebnim avtomobilom oziroma s sopotniki v osebnem avtomobilu.

Grafikon 4c: Način potovanja v trgovino v odvisnosti od oddaljenosti



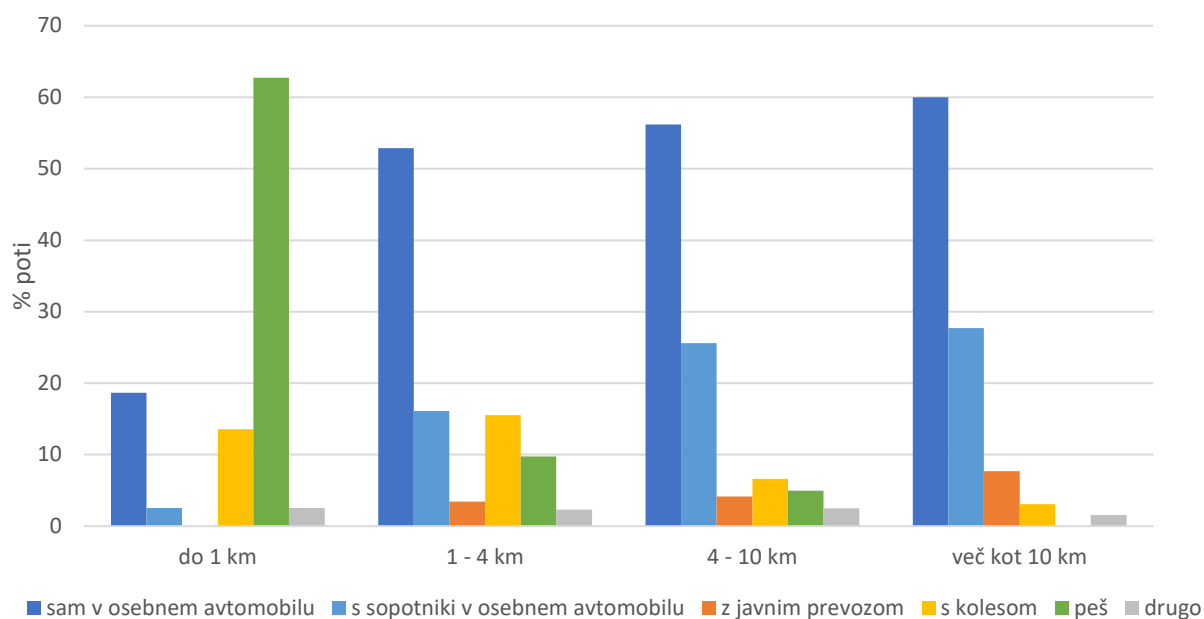
Na rekreacijo (grafikon 4d) se do 1 km največ anketirancev odpravi peš (69 %), sledi prevoz s kolesom (18 %) in osebnim avtomobilom (10 %). Na razdalji 1 – 4 km se največ anketirancev pripelje z osebnim avtomobilom (38 %). Velik delež jih za prevoz uporabi kolo (32 %), kar 18 % pa se jih odpravi peš. Na razdaljah, daljših od 4 km, je glavni način prevoza s sopotniki v osebnem avtomobilu, delež prihoda posameznikov z osebnim avtomobilom je 20 %, kar je bistveno manj kot pri ostalih kategorijah. Znatno delež anketirancev pa se na daljših razdaljah poslužuje kolesa (15 % oz. 14 %).

Grafikon 4d: Način potovanja na rekreacijo v odvisnost od oddaljenosti



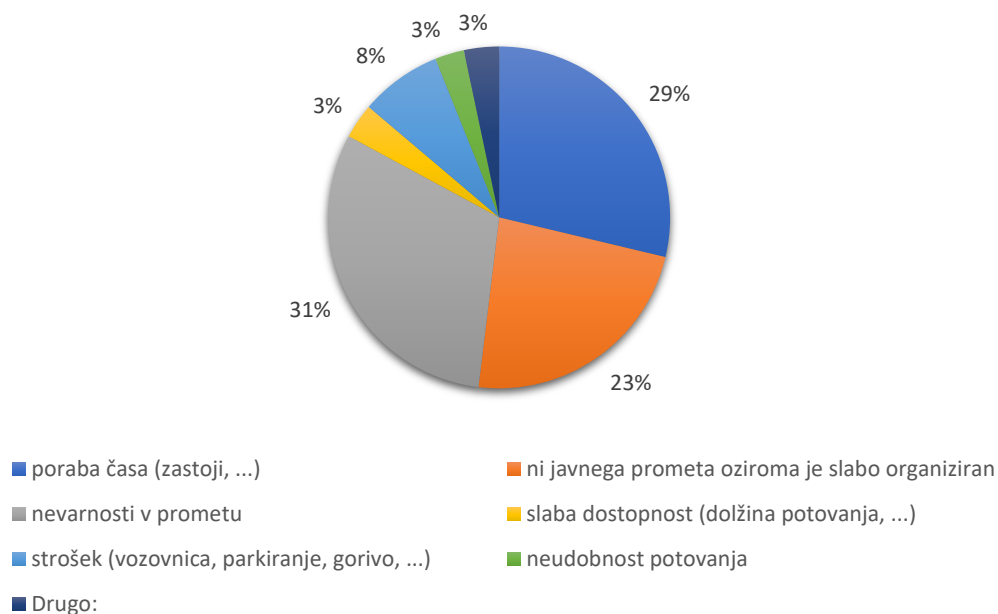
V grafikonu 4e so predstavljeni združeni podatki o načinu mobilnosti v odvisnosti od razdalje. Na razdaljah do 1 km se večina anketirancev poslužuje hoje (63 %), znaten pa je tudi delež prevoza v osebnem avtomobilu (19 %), ter s kolesom (14 %). Na vseh ostalih razdaljah se več kot polovica anketirancev pelje samih v osebnem avtomobilu. Na drugem mestu je prevoz s sopotniki v osebnem avtomobilu. Kolesa se na razdalji 1 – 4 km poslužuje 16 % anketirancev, na razdalji 4 – 10 km 7 %, na razdalji, daljši od 10 km, pa 3 %. Javni prevoz je zelo malo v uporabi, delež uporabe se večja z daljšanjem razdalje. Na najdaljši razdalji znaša 8 %.

Grafikon 4e: Način potovanja skupaj za vse lokacije v odvisnosti od oddaljenosti



Sledilo je vprašanje o največjih težavah pri vsakdanjih poteh (grafikon 5). Največji odstotek anketirancev (31 %) je izbralo odgovor nevarnosti v prometu, 29% poraba časa in zastoji, 23 % anketirancem pa največjo težavo predstavlja odsotnost oziroma slaba organizacija javnega prevoza.

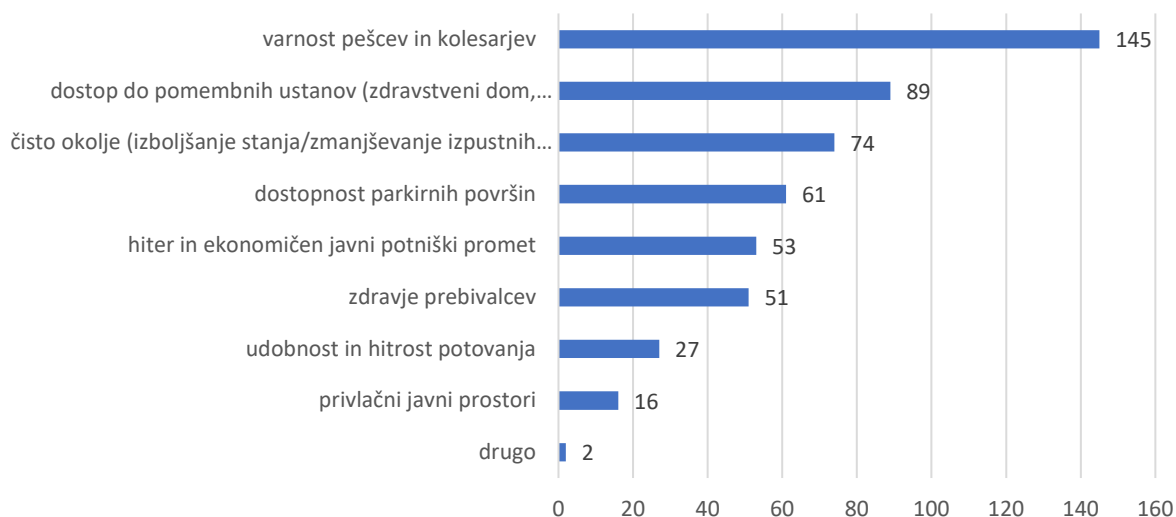
Grafikon 5: Največje težave pri vsakdanjih poteh





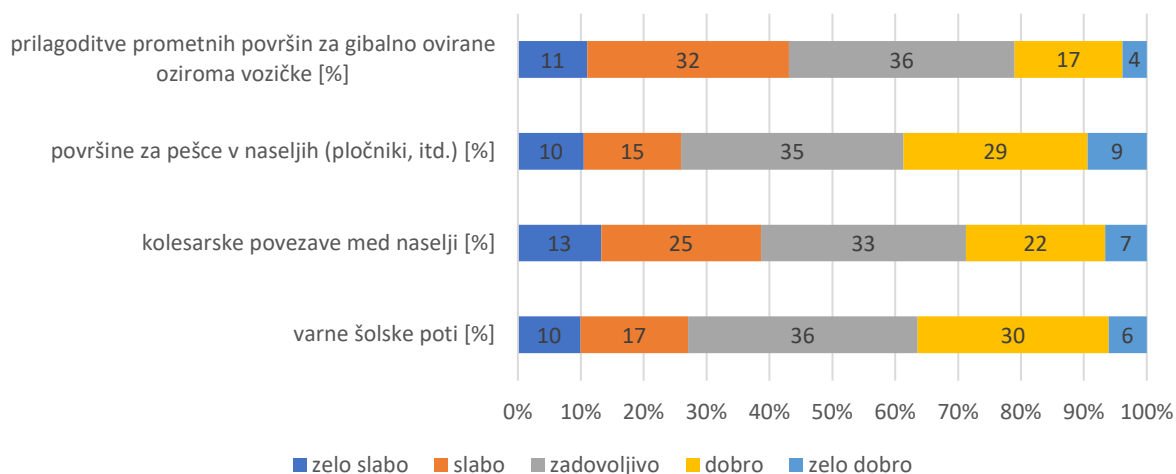
Pri vprašanju o vrednotah (grafikon 6) je največ anketirancev kot najpomembnejšo vrednoto izbralo varnost pešcev in kolesarjev (28 %), sledi dostop do pomembnih ustanov (17 %) in čisto okolje (14 %).

Grafikon 6: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v Občini Cerklje na Gorenjskem



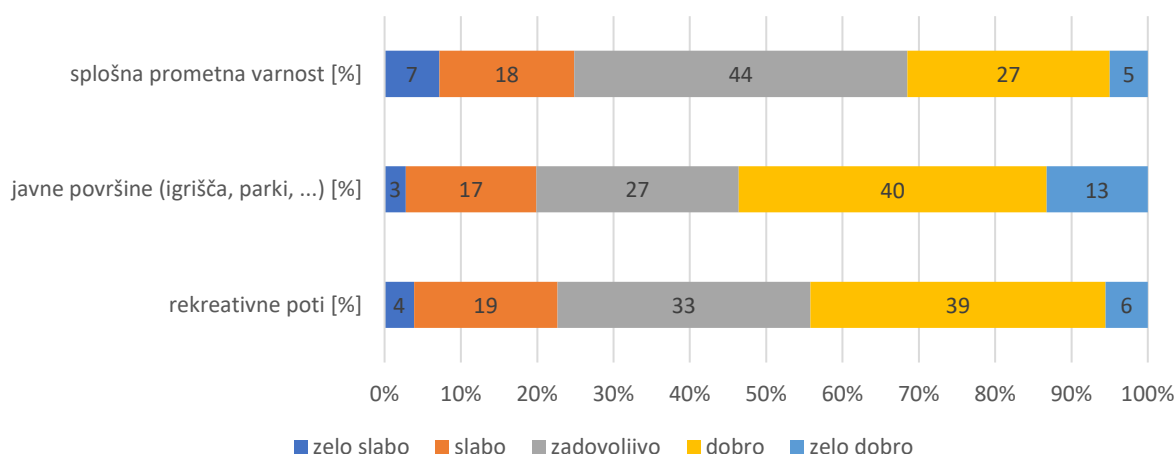
Sledila so vprašanja o urejenosti posameznih področij. Najprej so anketiranci ocenjevali urejenost površin, namenjenih za ranljive udeležence v prometu. V večini so stanje ocenili kot zadovoljivo (33 – 36 %). Najslabše so ocenili prilagoditve prometnih površin za gibalno ovirane oziroma vozičke, kjer je 32 % anketirancev stanje ocenilo kot slabo, 11 % pa kot zelo slabo. Najbolj pa so občani zadovoljni s površinami za pešce v naseljih.

Grafikon 7a: Ocene urejenosti posameznih področij – ranljivi udeleženci v prometu



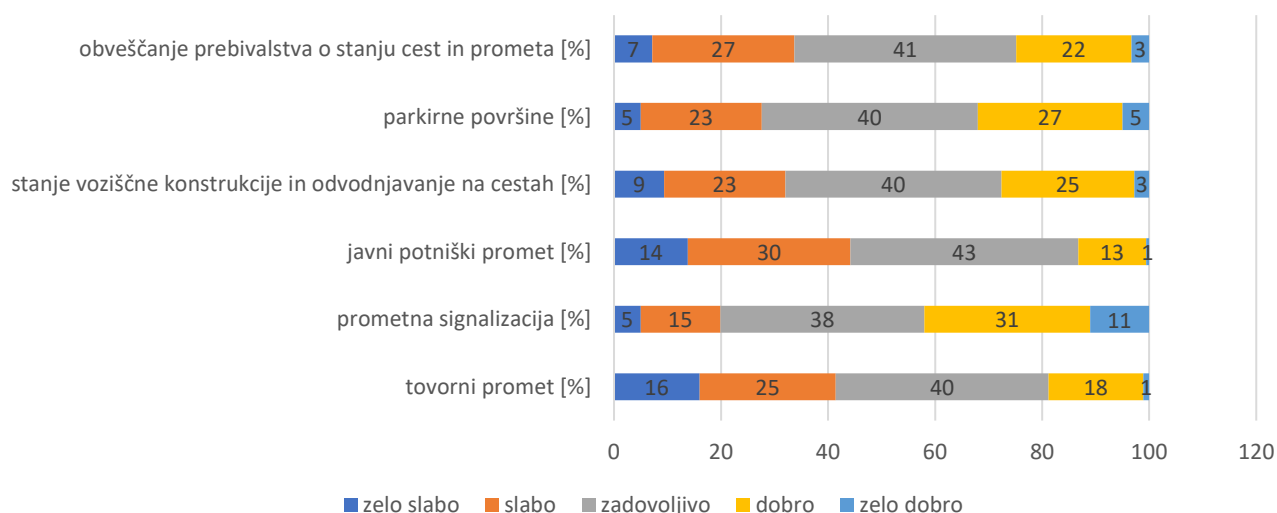
Drugo področje – javni prostori (grafikon 7b): anketiranci so na splošno zadovoljni s stanjem. Najbolj so zadovoljni z urejenostjo javnih površin, kjer jih 13 % stanje ocenjuje kot zelo dobro, 40 % pa kot dobro. Nekoliko slabše so ocenjene rekreativne poti in splošna prometna varnost.

Grafikon 7b: Ocene urejenosti posameznih področij – javni prostori



Tretje področje – motorni promet (grafikon 7c): anketiranci so na splošno zadovoljni s stanjem. Najslabše je urejeno področje JPP in komercialnega (tovornega) prometa, kjer je 44 % oz. 41 % anketirancev stanje označilo kot slabo ali zelo slabo. Na splošno je stanje cest ocenjeno kot zadovoljivo, podobno pa tudi parkirne površine. Najbolj so anketiranci zadovoljni s stanjem prometne signalizacije, kjer je 42 % vprašanih stanje označilo kot zelo dobro ali dobro.

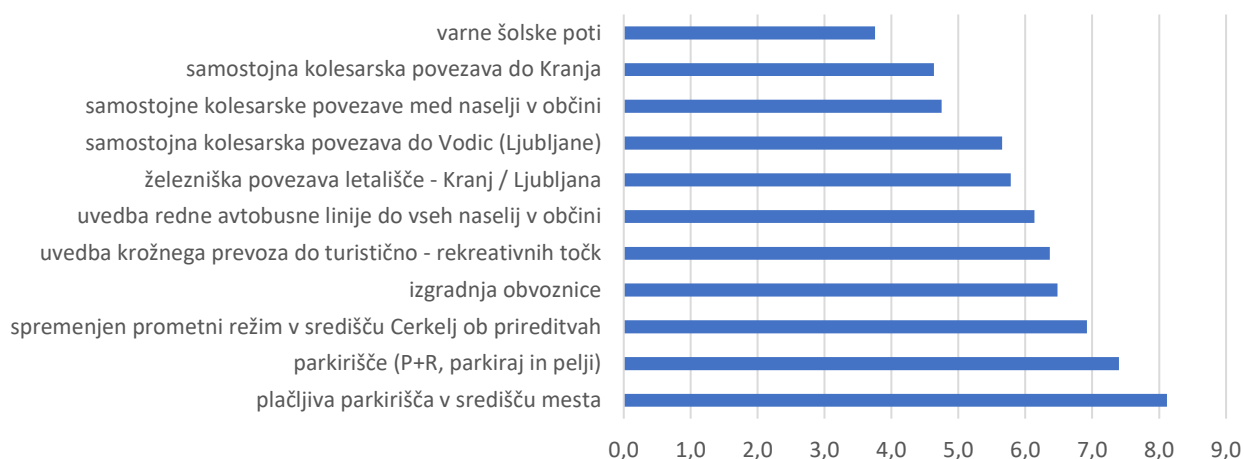
Grafikon 7c: Ocene urejenosti posameznih področij – motorni promet



Sledilo je vprašanje o pomembnosti ukrepov, kjer so morali anketiranci ocenjevati posamezne ukrepe po številčni lestvici (1 – najpomembnejši ukrep, 10 – najmanj pomemben ukrep). V grafikonu 8 so predstavljeni rezultati, in sicer je po oceni anketirancev najbolj pomemben ukrep zagotavljanje varnih šolskih poti. Sledi sklop ukrepov na področju kolesarskega prometa: samostojna kolesarska povezava do Kranja, samostojne kolesarske povezave med naselji v občini in samostojna kolesarska povezava do Vodice (Ljubljane). Kot najmanj pomemben ukrep so ocenjena plačljiva parkirališča v središču mesta in sistem P+R – parkiraj in pelji.



Grafikon 8: Ocena ukrepov po pomembnosti



Pobude anketirancev

Pri predzadnjem vprašanju so anketiranci podajali predloge na zastavljeno vprašanje, ki se je glasilo: Katere tri spremembe oziroma izboljšave bi najprej uvedli na področju prometa, če bi imeli možnost? V nadaljevanju so podane pobude in želje po posameznih področjih, zbranih iz vseh odgovorov anketirancev.

Mirujoči promet

- Več parkirišč
- Ohranitev brezplačnih javnih parkirišč
- Ureditev parkirišč v centru Cerklje, v središčih vseh vasi
- P+R pri letališču, vključno s parkirišči za kolesa
- Ureditev 'ustavi in spelji' cone pred šolo in vrtcem
- Parkirišče za učitelje izven šolskega dvorišča

Površine za pešce, varne šolske poti

- Varnost pešcev / varne šolske poti za vse otroke
- Ureditev pločnikov (med vasi, v vaseh)
- Ureditev dovolj širokih pločnikov
- Ureditev pločnikov: v Lahovčah, na relaciji Česnjevek – Cerklje, Česnjevek – Dvorje, Cerklje – Poženik, med domom Taber in Cerkljami, na Kurirski poti, od OŠ Zalog do avtobusne postaje v Spodnjem Zalogu, Sp. Zalog – Zg. Zalog
- Prehodi za pešce v spodnjem delu pri bencinski črpalki
- Izboljšanje prometne varnosti v okolici šole
- Urejene šolske poti med naselji
- Umirjanje prometa v naseljih
- Dodaten avtobus za otroke iz hribov ob 8. uri
- Javna razsvetljava na poti do vasi na periferiji
- Pločnik z ostrimi robovi v Lahovčah ob glavni cesti – umiritev hitrosti vožnje

Kolesarji

- Ureditev kolesarskih poti / stez med kraji v občini in med sosednjimi občinami
- Ureditev kolesarskih stez / poti na relacijah: Česnjevek – Cerklje, dom Taber – Cerklje, Cerklje – Kranj, Cerklje – Ljubljana, Cerklje – Vodice, Lahovče – Spodnji Brnik, Zalog – Cerklje, Zalog – Glinje - Cerklje
- Asfaltirane kolesarske poti po obstoječih poljskih poteh, Cerklje - Šenčur
- Ureditev kolesarskih poti z vmesnimi postajami (fitnes naprave, ...), v povezavi s peš potmi
- Kontrola hitrosti kolesarjev

- Kolesarnice na vseh AP
- Izposoja električnih koles

Stanje voziščne konstrukcije in prometna signalizacija

- Postavitev ovir za zmanjšanje hitrosti (ležeči policaji, radarji, cona 30)
- Ležeči policaji pri pump tracku
- Izogibni otoki pred vasmi (podobno kot v občini Šenčur), za zmanjšanje hitrosti ob vstopih v vasi
- Zmanjšanje tovornega prometa v smeri Spodnji Brnik, Vopovlje, Lahovče / preusmeritev na avtocesto
- Omejitev prometa čez Cerklje na 7,5 t oz na 20 t za gradbeništvo
- Robniki pločnikov v naseljih betonski in pod kotom – zmanjšanje škoda ob primerih, ko se moraš umakniti in zadeneš robnik
- Manj signalizacije
- Preglednost križišč, odstranitev živih mej, ki zmanjšujejo preglednost
- Semaforizirani prehodi za pešce so nevarni in slabo pregledni
- Izbira kvalitetnejših izvajalcev za izgradnjo vozišč
- Popravilo obstoječih pokrovov jaškov od Brnika do Velesovega, namestitev pokrovov tako, da ne ovirajo vožnje
- Obnova ceste do spodnje postaje žičnice Krvavec
- Povečan nadzor prometa

Cestni promet, cestna infrastruktura

- Ureditev ceste do spodnje postaje žičnice za Krvavec
- Obvoznica
- Ureditev poljskih poti
- Enosmerne ulice, kjer so le te preozke
- Ureditev uvoza na Hribarjevo ulico s trga Davorina Jenka
- Zagotoviti kvaliteto površino vozišča, urediti odvodnjavanje cest
- Enosmerna cesta Ivana Hribarja
- Preusmeritev prometa proti Krvavcu mimo Cerkelj
- Preusmeritev tovornega prometa na avtocesto
- Prepoved vožnje z osebnimi avtomobili po poljskih poteh
- Možnost souporabe električnih vozil
- Rondo trata
- Krožišče v Lahovčah, pri OŠ Zalog
- Bolj pregledno križišče Velesovo – Trata – Češnjevček – Praprotna Polica
- Asfaltiranje glavne ceste v Cerkljah
- Ureditev centra Cerkelj
- Izboljšanje prometne ureditve v času prireditev

JPP

- Več avtobusnih povezav, dostopnost JPP iz vseh vasi
- Boljše (direktne) in pogostejše povezave s Kranjem, Ljubljano, Šmartno - Ljubljana
- Avtobus na relaciji Šenturška Gora – Cerklje, Cerklje – Krvavec – Letališče
- Avtobusna povezava Ljubljana – Cerklje ob 22.00 oz. v poznejših urah
- Shuttle prevozi do turističnih namestitev in točk (npr. letališče do apartmajev, Krvavca)
- Medkrajevna občinska linija
- Železniške povezave Kranj – Letališče – Ljubljana, Kamnik - Kranj

Varnost

- Zmanjšanje hitrosti po naseljih
- Varne poti med vasmi v občini
- Zagotoviti dostopnost lokacij z vozički



- Zmanjšanje hitrosti na državni cesti v Lahovčah, ureditev prometne varnosti pri vključevanju na glavno cesto Moste – Brnik
- Varne poti do rekreacijskih točk
- Varnost pešcev in kolesarjev

Splošno

- Strategija obnavljanja prometne infrastrukture
- Pot na Vovke omejiti na lokalni dovoz
- Traktorski prevozi po poljskih poteh in ne skozi naselja
- Spoštovanje do kmetov – strpnost ob prevozih
- Hitrejše sprejemanje OPN-ja
- Polnilnica za električna vozila, možnost souporabe električni vozil
- Poudarek na zeleni politiki

8 VPLIV UKREPOV CPS NA ZAPOSLOVANJE

Urejen promet in s tem urejena mobilnost tudi v primestnem prometu je eden od temeljev razvoja urejenega prostora, ta pa je osnova za razvoj kreativnega okolja. Še več, ljudje v takem prostoru želijo živeti in temu primerno si tam po možnosti ustvariti delovno okolje.

CPS s svojimi ukrepi lahko ponudi razvoj novih storitev in infrastrukture, kar pomeni razvoj panoge prevoznitva in logistike, tako v potniškem, kakor tudi v blagovnem prometu. Posredno so s tem povezana delovna mesta v podpori logistike (servisi), predvsem aktivnemu načinu potovanja (kolesarjenje) in turizmu. Vedeti pa moramo, se lahko nekatere poklice oziroma delovna mesta prilagodi ali zamenja.

Poklici povezani s CPS

Ustvarjanje dodatnih delovnih mest	Poklici povezani z upravljanjem prometne infrastrukture Serviserji in trgovci koles ter električnih vozil Urbanisti, prostorski načrtovalci IT inženirji (računalniški strokovnjaki)
Prilagoditev delovnih mest - »zelena« delovna mesta	Na primer, inštalaterji potujejo na delo s tovornim kolesom, vozilom na alternativni pogon namesto s kombiniranim vozilom, inštruktorji v avtošoli poučujejo o varčni vožnji, o energetske učinkovitih tehnikah vožnje, o alternativnih virih energije vozil
Menjava delovnih mest	Na primer, prehod s cestnega na železniški tovorni promet vodi lahko do izgub delovnih mest v cestni logistiki, ponuja pa možnost zaposlitve v železniški logistiki (proga Ljubljana-Kranj-Jesenice). Drugi primer, serviserji motorni vozil se lahko prezaposlijo in izobrazijo kot serviserji električnih vozil.
Izguba delovnih mest	-



9 ANALIZA IZDELANIH DOKUMENTOV

Analizirali smo 17 razpoložljivih gradiv, strateških dokumentov in projektih dokumentacij.

ŠT.	IME
1	Občinski prostorski načrt (OPN) Občine Cerklje na Gorenjskem, 2011
2	Novelacija Urbanističnega načrta območja Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, maj 2019
3	Energetski koncept občine Cerklje na Gorenjskem, 2008
4	Hidrološko-hidravlična analiza ter karte razredov poplavne nevarnosti za območje reke Reke ter območje reke Pšate na območju občine Cerklje na Gorenjskem, 2012
5	Operativni program odvajanja in čiščenja komunalne odpadne in padavinske vode, 2007-2017
6	Strategija razvoja vodovodne oskrbe v občini Cerklje na Gorenjskem 2005 - 2020
7	Program priprave Strategije prostorskega razvoja Občine Cerklje na Gorenjskem, 2005
8	Strategija trajnostnega razvoja Občine Cerklje na Gorenjskem
9	Regionalni razvojni program Gorenjske 2014 – 2020
10	Regionalni razvojni program Gorenjske 2021 – 2027, Program priprave, 2018 - sprejet
11	Izdelava modela povezanosti celotne Slovenije s kolesarskimi potmi, 2017, FGG, IPOP
12	Študija izvedljivosti tematskih poti Gorenjske, 2007
13	Projekt: Naj te zapelje zelena mobilnost, 2019, CIPRA
14	Zasnova kolesarskega omrežja v Občini Cerklje na Gorenjskem, pregledna situacija, IDZ, APARH, marec 2019
15	Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije IZP projekta Glavne kolesarske povezave G-7 na območju občine Cerklje na Gorenjskem, MZI, 2020
16	Gorenjsko kolesarsko omrežje – elaborat postavitve označevalnih tabel, MZI, RAGOR, 2019
17	RRP Gorenjske 14-20, izvedbeni načrt
18	Mobilizacija za JPP, 2020, Focus
19	Kolesarska veriga na podeželju, BSC, poslovno podporni center d.o.o., Kranj, DIIP, februar 2020

Skozi analizo smo ugotovili, da nekateri strateški dokumenti dobro pokrivajo področje trajnostne mobilnosti.

10 DELAVNICA S PRISTOJNIMI S PODROČJA UREJANJA PROMETA V OBČINSKI UPRAVI

Način izvedbe delavnice je bil prilagojen trenutnim razmeram v državi – prepoved gibanja med občinami. Delavnico s pristojnimi s področja urejanja prometa smo opravili preko telefonskih pogovorov in elektronske izmenjave vsebin.

17.4.2020 področje hoje

23.4.2020 področje JPP

4.5.2020 področje kolesarjenja

5.5.2020 področje motornega prometa



11 PRVA JAVNA RAZPRAVA

Prva javna razprava je potekala 30. 6. 2020 v Kulturnem hramu Ignacija Borštnika Cerklje na Gorenjskem. Razprave se je udeležilo 14 občanov.

Na razpravi so bili predstavljeni cilji in namen priprave Celostne prometne strategije.

Predstavljena je bila analiza stanja z analizo ankete.

Predstavljeni so bili možni scenariji razvoja.

Odvila se je delavnica za pridobitev nabora predlogov za oblikovanje vizije.

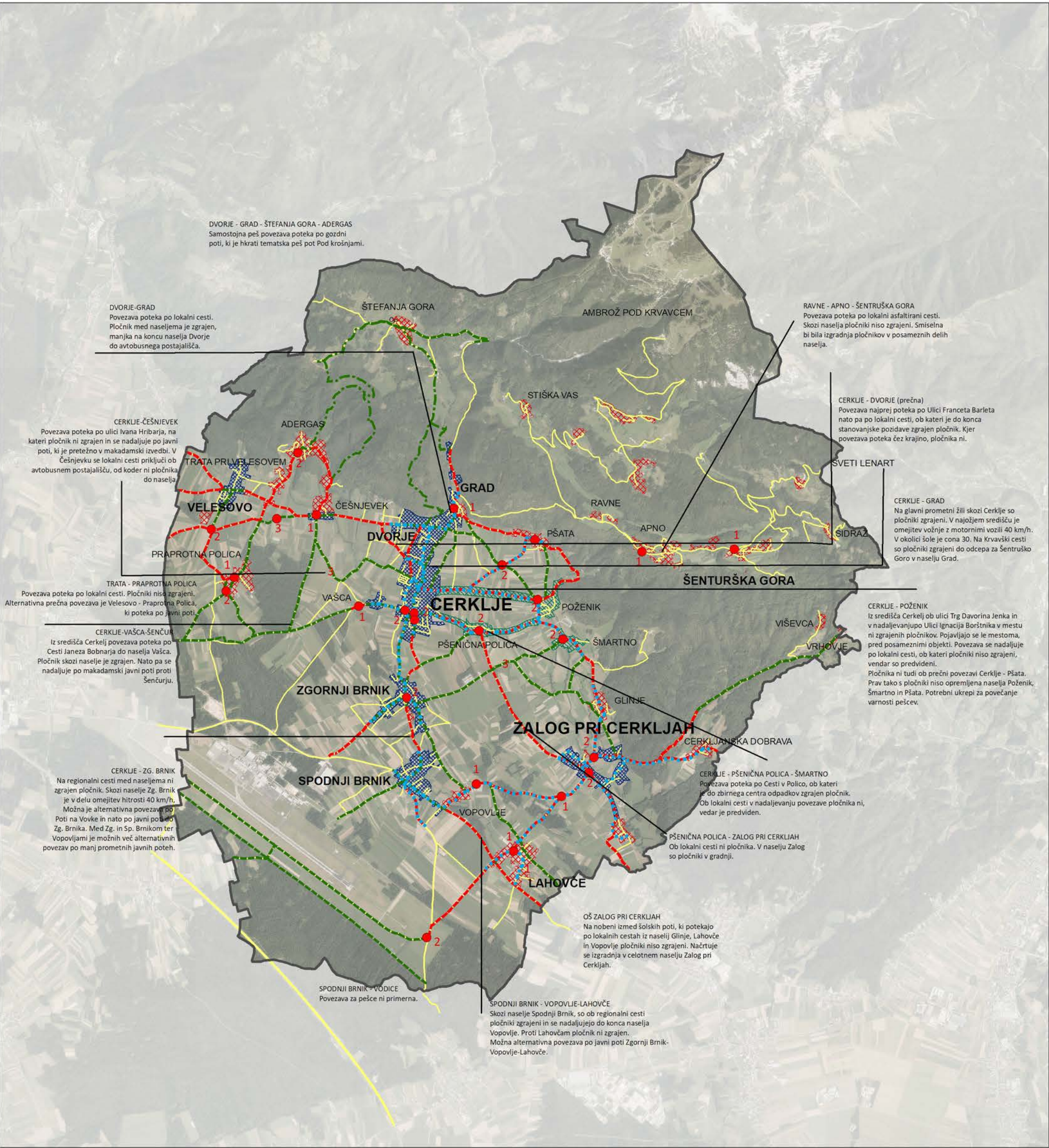
Po predstavitvi vsakega posameznega sklopa so prisotni lahko podali svoje pobude, sugestije in mnenja.

12 INTERVJUJI

V fazi nabiranja podatkov za analizo stanja smo opravili 10 intervjujev s pomembnimi deležniki.

Intervjuji so bili opravljeni z:

	deležnik
1	Vaška skupnost Štefanja Gora, Občinski svet, odbor za varstvo okolja in GJS
2	VS Zalog, občinski svet
3	VS Vopovlje – turizem Vopovlje
4	VS Šenturška Gora, Svet staršev OŠDJ
5	Policijska postaja Kranj
6	Svet za preventivo in vzgojo v prometu
7	Dom Taber
8	OŠ Davorina Jenka
9	Zavod za Turizem Cerklje
10	Arriva – avtobusni prevoznik



Merilo 1 : 53 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC

PEŠ POVEZAVE

- USTREZNA PEŠ POVEZAVA
- NEUSTREZNA PEŠ POVEZAVA
- ŠOLSKÉ POTI

- NEVARNE TOČKE NA POTI PEŠCEV
- 1. Manjkajoča peš povezava, nepovezani pločniki.
- 2. Nevarno prečkanje.
- 3. Neurejeno lastništvo, ni javna pot

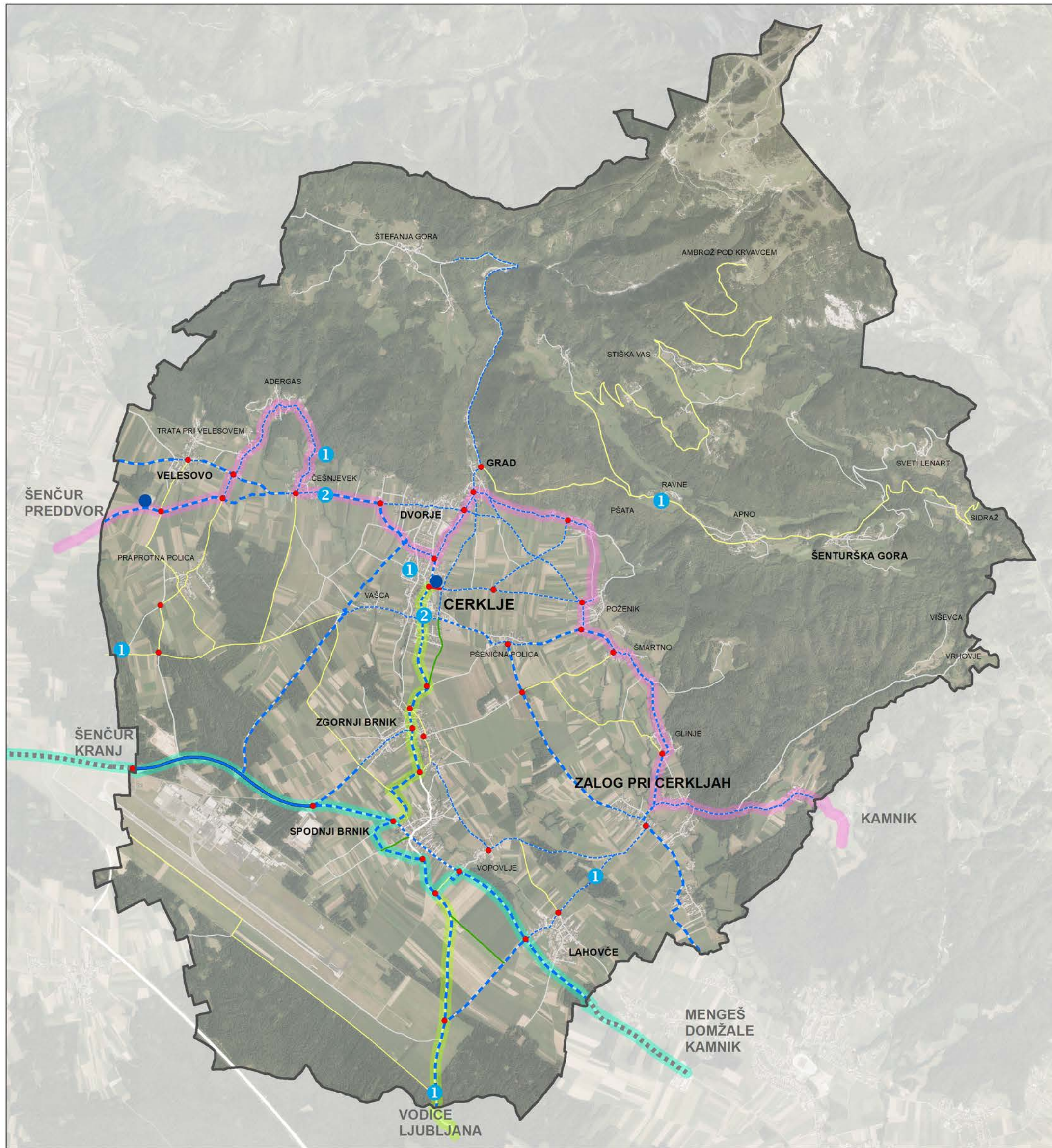
OPREMLJENOST S PLOČNIKI OB GLAVNI PROMETNI OSI SKOZI NASELJE (poselitev)

- DA
- NE
- NAČRTOVAN

CESTE

- MEJA OBČINE





Merilo 1 : 40 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC

POČIVALIŠČA ZA KOLESARJE

1 Obstoječe

STOJALA ZA PARKIRANJE KOLES
(električna polnilnica, orodje za popravilo)

2 Predvideno

POSTAJA ZA IZPOSOJO KOLES
(v omrežju postaj s sosednjimi občinami)

● Predvideno

● Nevarne točke na poteh kolesarjev

POVRŠINE ZA KOLESARJE

— obstoječa kolesarska pot

--- predvidena kolesarska pot

--- predviden kolesarski pas
prometni pas, namenjen mešanemu prometu
(talna oznaka "sharrow")

— označene kolesarske povezave,
kjer ni predvidenih posebnih
ureditev za kolesarje

DRŽAVNE KOLESARSKÉ POVEZAVE

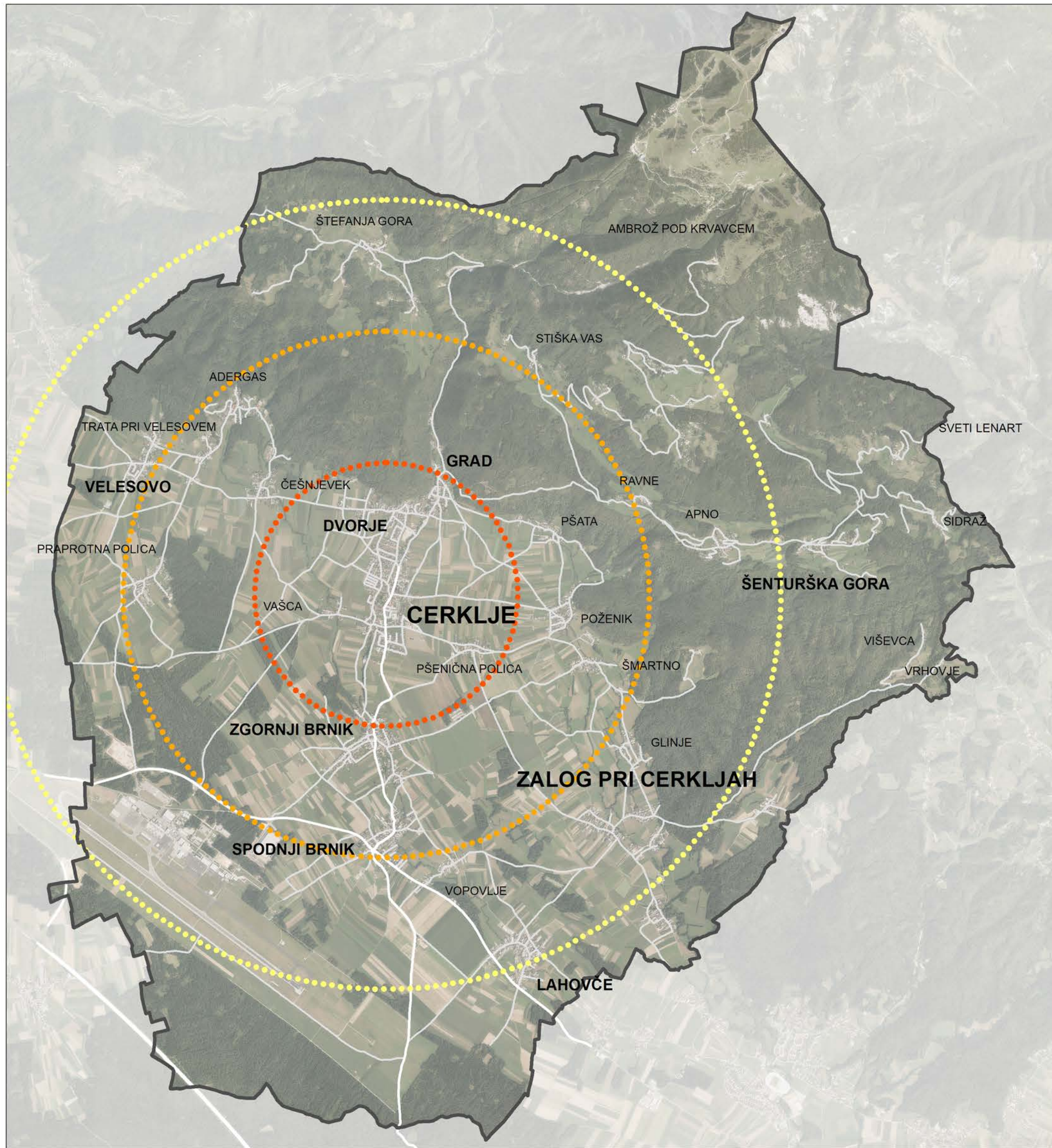
— državna kolesarska povezava G7

— državna kolesarska povezava G7 - začasno vodenje

— državna kolesarska povezava R8

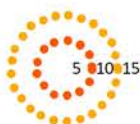


LOCUS



Merilo 1 : 40 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC

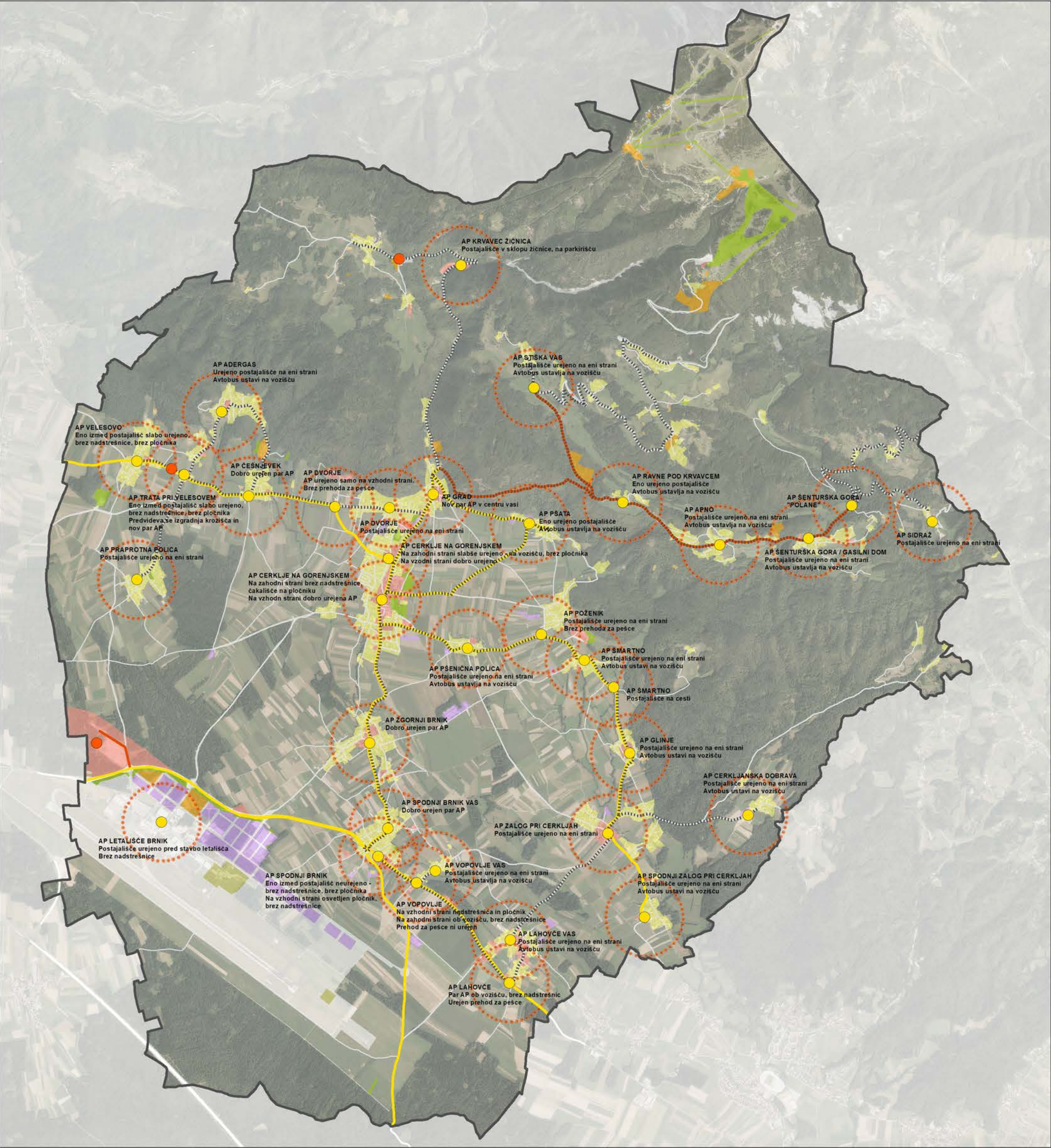
DOSTOPNOST S KOLESOM



dostopnost s kolesom v minutah s hitrostjo kolesarjenja 17 km/h



LOCUS



Merilo 1 : 40 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC

AVTOBUSNA POSTALIŠČA

- Obstoječe
- Predvideno

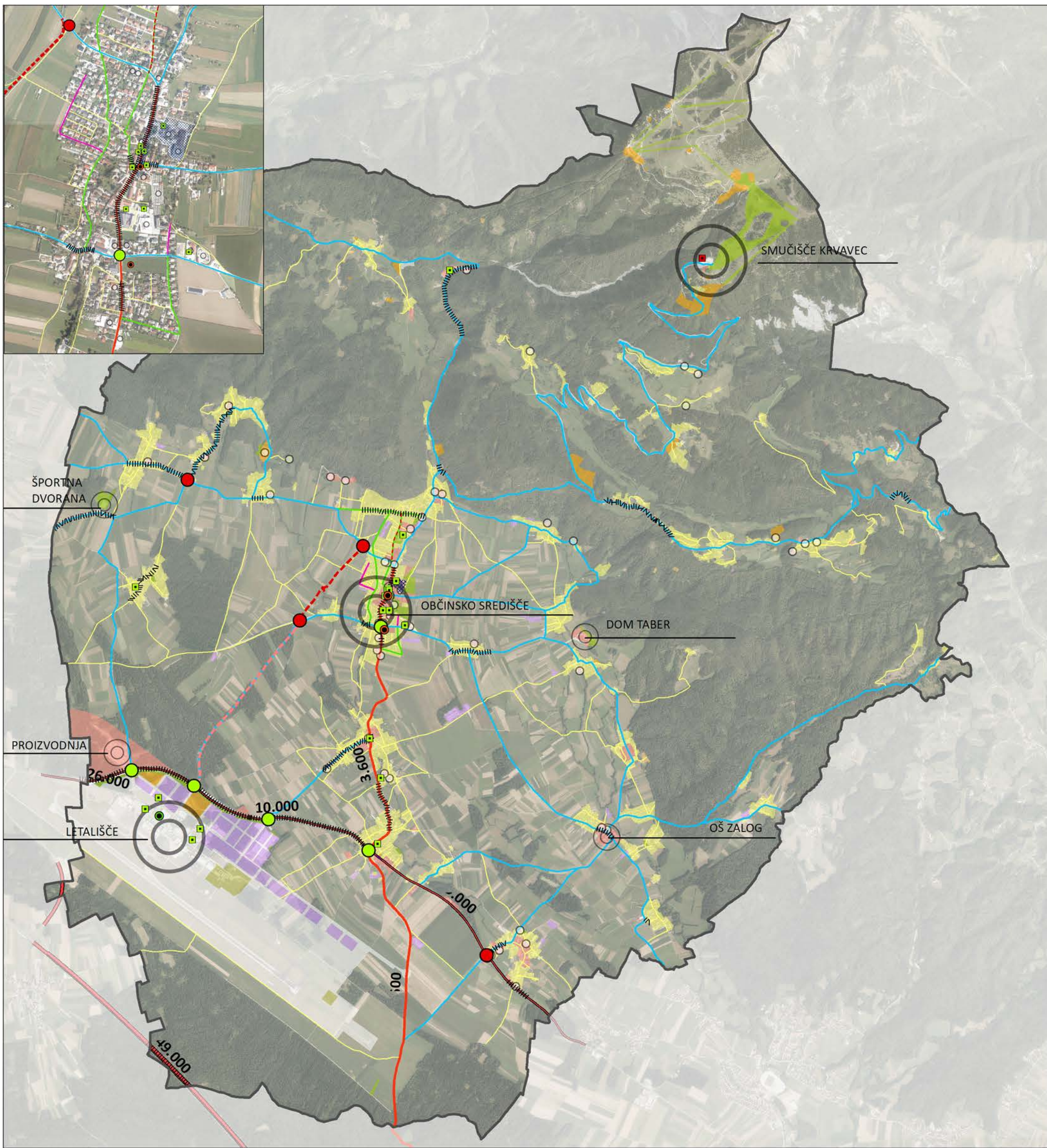
LINIJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

- OBSTOJEČA LINIJA
- PREDVIDENA LINIJA
- LINIJA ŠOLSKEGA AVTOBUSA

5 MINUTNA PEŠ DOSTOPNOST DO AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

- CESTE
- MEJA OBČINE





KROŽIŠČE

- obstoječe
- predvideno

PARKIRIŠČE

- obstoječe
- predvideno

POLNILNICA ZA ELEKTRIČNA VOZILA

- obstoječe
- predvideno



Generatorji prometa



Območja z dodatno omejitvijo hitrosti vožnje



Odseki z večjo pojavnostjo prometnih nesreč v zadnjih 5-letih



Predvidena obvoznica



Predvidena rekonstrukcija ceste z umestitvijo kolesarske poti



Predvidena sprememba prometnega režima

DRŽAVNE CESTE Z OZNAKO PLDP (49.000)

- avtocesta
- glavna cesta
- regionalna cesta

OBČINSKE CESTE

- lokalna cesta
- zbirna krajevna cesta
- krajevna cesta
- javna pot

meja občine



LOCUS