

Celostna prometna strategija



FAZA 1

OBLIKOVANJE SCENARIJEV

NAROČNIK

Občina Cerklje na Gorenjskem

IZVAJALEC

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o

Solkan, julij 2020





Kazalo

1 TRENDI RAZVOJA V OBČINI CERKLJE NA GORENJSKEM	3
TREND RASTI PREBIVALSTVA IN DEMOGRAFSKE SPREMEMBE	3
1.1 TRENDI GOSPODARSKE RASTI IN TRGA DELA	5
1.2 DEMOGRAFSKI TRENDI	8
1.3 OKOLJSKI TRENDI	10
1.4 PROMETNI TRENDI	10
1.5 TRENDI V ZDRAVJU	12
2 SCENARIJI	14
2.1 NIČELNI SCENARIJ	14
2.2 SCENARIJ 1 - OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA	16
2.3 SCENARIJ 2 – UČINKOVITA LOKALNA MOBILNOST	19
2.4 SCENARIJ 3 – OPTIMIZACIJA TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI	22
2.5 USMERITVE ZA DOPOLNITEV SCENARIJEV NA PODLAGI PREDLOGOV, PODANIH NA DRUGI JAVNI RAZPRAVI	24

1 TRENDI RAZVOJA V OBČINI CERKLJE NA GORENJSKEM

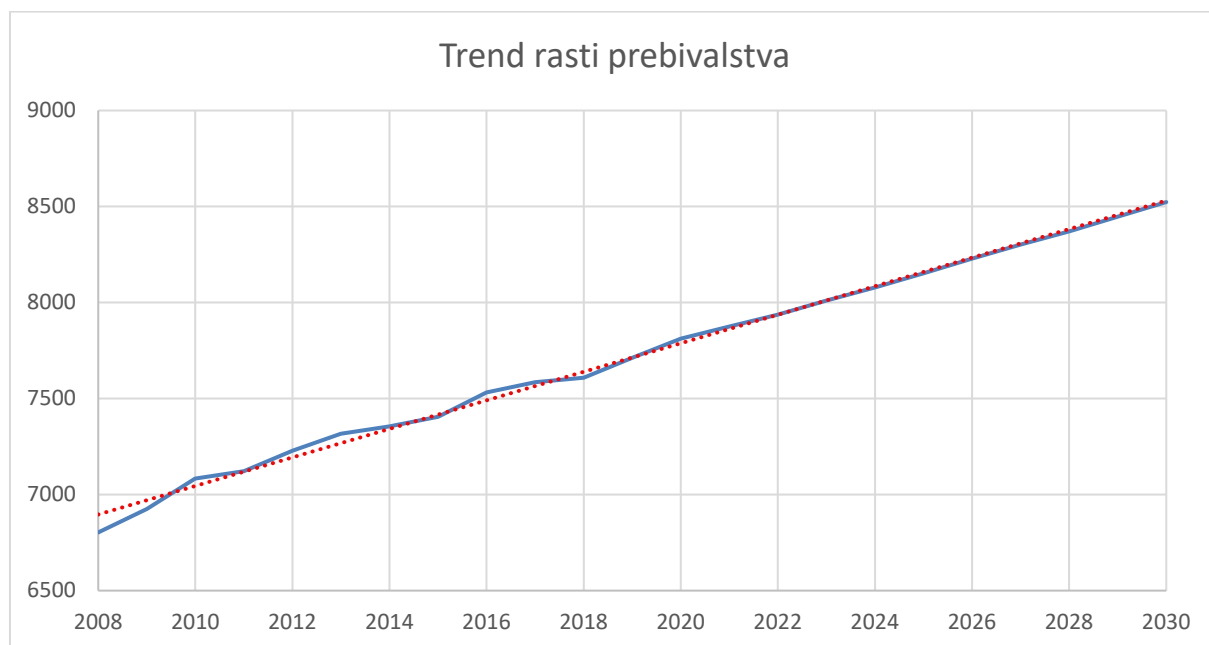
Za potrebe priprave različnih scenarijev je potrebno ob analizi stanja oceniti tudi trende razvoja. Oceno trendov opravimo na področjih demografije, gospodarskega razvoja, prometa, prostorskega načrtovanja, stanja okolja in zdravja prebivalstva.

Na podlagi ocenjenih trendov ter analize stanja bomo pripravili ničelni ali trendovski scenarij ter bolje pripravili alternativne scenarije.

Trend rasti prebivalstva in demografske spremembe

Rast prebivalstva in demografske spremembe pomembno vplivajo na nadaljnji razvoj mobilnosti v občini – in sicer tako spremembe v številu občanov, kot njihova struktura z vidika starosti in socialni strukturi. Pričakovan trend demografskih sprememb v občini je enakomerno povečevanje števila občank in občanov.

Graf 1: Trend rasti prebivalstva za občino Cerklje na Gorenjskem



Zgornji grafikon prikazuje projekcijo rasti prebivalstva do leta 2030 (linearni trend, preračunan po metodi najmanjših kvadratov).

Prirast prebivalstva

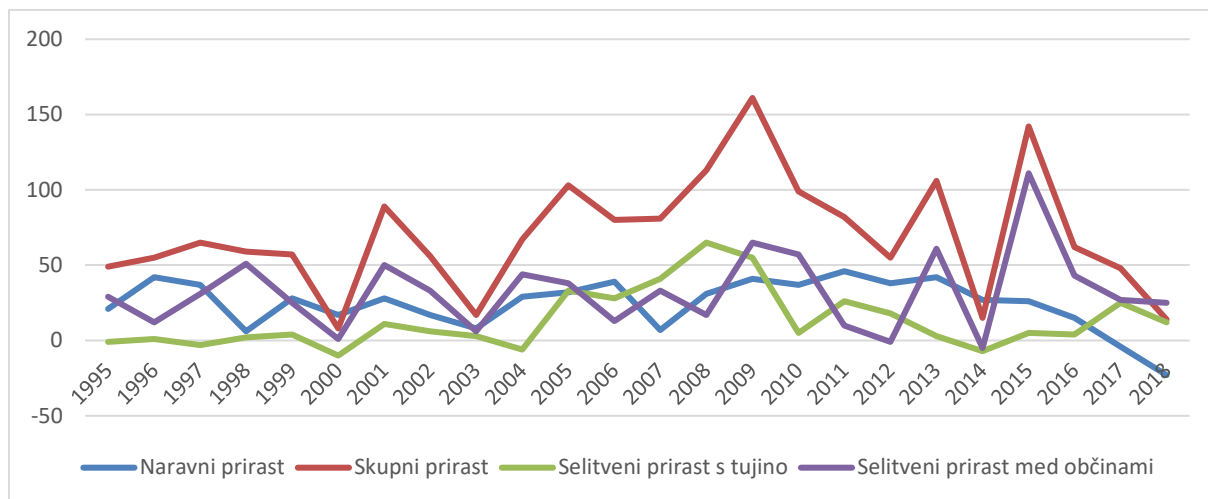
Pri rasti prebivalstva upoštevamo tako naravni kot selitveni prirast.

- **Naravni prirast** v občini Cerklje na Gorenjskem nekoliko niha, povprečen naravni prirast od leta 1995 do 2018 znaša 24. Zadnji dve leti, za kateri imamo podatke (2017 in 2018), pa je bil naravni prirast negativen. Glede na oceno rasti prebivalstva v letih od 2008 do 2019, se lahko pričakuje, da bo prebivalstvo občine do leta 2030 naraslo za približno 800 občanov glede na leto 2019.



- **Selitveni prirast** med občinami kaže, da se je več prebivalcev drugih občin priselilo v občino Cerklje na Gorenjskem kot se jih je iz občine izselilo, izjema sta leti 2012 in 2014. Selitveni prirast s tujino pa kaže na trend priseljevanja v občino. Največji prirast med občinami je bil leta 2015, ko se je v občino priselilo kar 111 prebivalcev drugih občin. Tudi selitveni prirast s tujino je bil vse od leta 1995 pozitiven, z izjemo leta 2014.
- **Skupni prirast** prebivalstva kaže na pozitivni trend, saj se število prebivalcev skozi vsa leta povečuje. Od leta 2015 dalje je sicer opaziti manjši upad glede na prejšnja leta, vendar je prirast še vedno pozitiven.

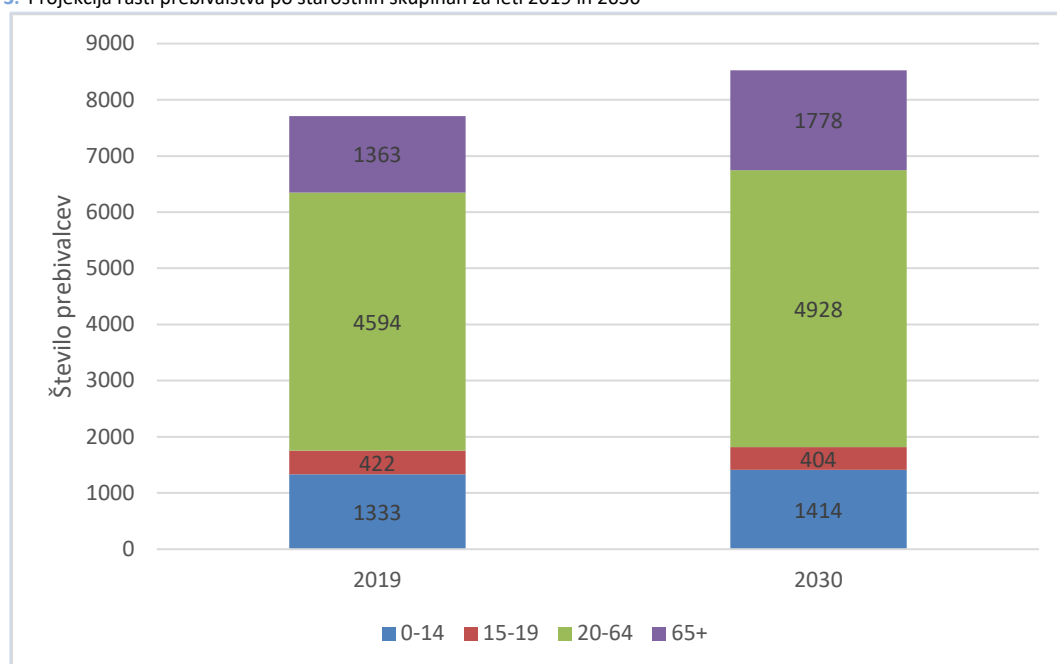
Graf 2: Prirast prebivalstva v občini Cerklje na Gorenjskem od leta 1995 do 2018



Primerjava prebivalstva po starostnih skupinah za leto 2019 in 2030.

Rast skupnega števila občank in občanov se predvideva v vseh starostnih skupinah, razen v skupini 14-19 let, kjer se pričakuje približno 4 % upad. Najbolj se poveča skupina občanov starejših od 65 let, in sicer za okoli 410 občanov oziroma 30 %. Rast za 6 oziroma 7 % pa se predvideva za skupini 20-64 let in 0-14 let.

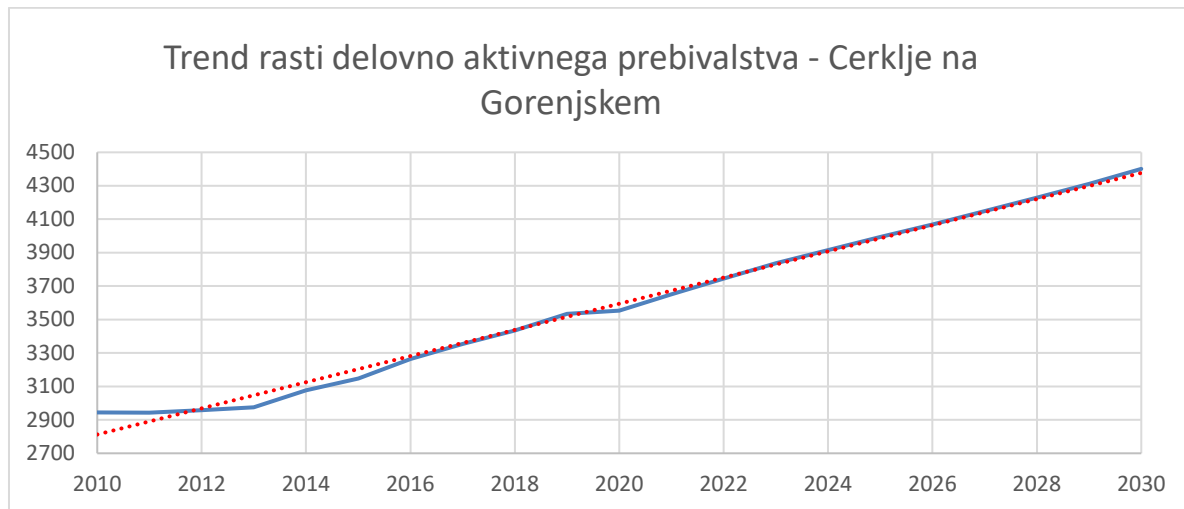
Graf 3: Projekcija rasti prebivalstva po starostnih skupinah za leti 2019 in 2030



Trend rasti delovno aktivnega prebivalstva za obdobje 2010 - 2019

Skladno z rastjo prebivalstva se je zvišalo tudi število delovno aktivnega prebivalstva iz 2945 prebivalcev leta 2010 na 3535 prebivalcev leta 2019.

Graf 4: Trend rasti delovno aktivnega prebivalstva za občino Cerklje na Gorenjskem



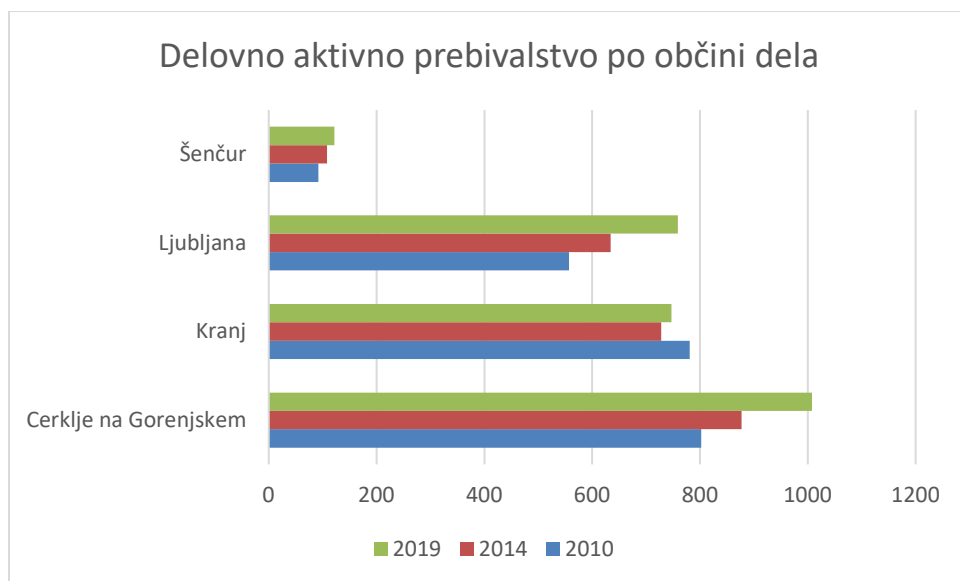
Zgornji grafikon prikazuje projekcijo rasti delovno aktivnega prebivalstva do leta 2030 (linearni trend, preračunan po metodi najmanjših kvadratov). Predvideva se povečanje števila delovno aktivnega prebivalstva in sicer za približno 850 prebivalcev oziroma slabih 25 %.

1.1 Trendi gospodarske rasti in trga dela

Najpogostejši povod naših potovanj je delo. Zato so izrednega pomena podatki, ki obravnavajo število delovnih mest, število zaposlenih oziroma nezaposlenih, dnevne migracije, rasti plač in podobno.

Število delovnih migrantov, ki dela zunaj občine prebivališča (Cerklje na Gorenjskem), predstavlja kar 70% vsega delovno aktivnega prebivalstva (brez kmetov). Znotraj občine Cerklje na Gorenjskem je tako zaposlenih le 30% delovno aktivnega prebivalstva. Od leta 2010 se število zaposlenih sicer povečuje, vendar delež ostaja bolj ali manj enak. Podoben trend je opaziti tudi pri zaposlenih, ki bivajo izven občine Cerklje na Gorenjskem in se sem vozijo na delo.

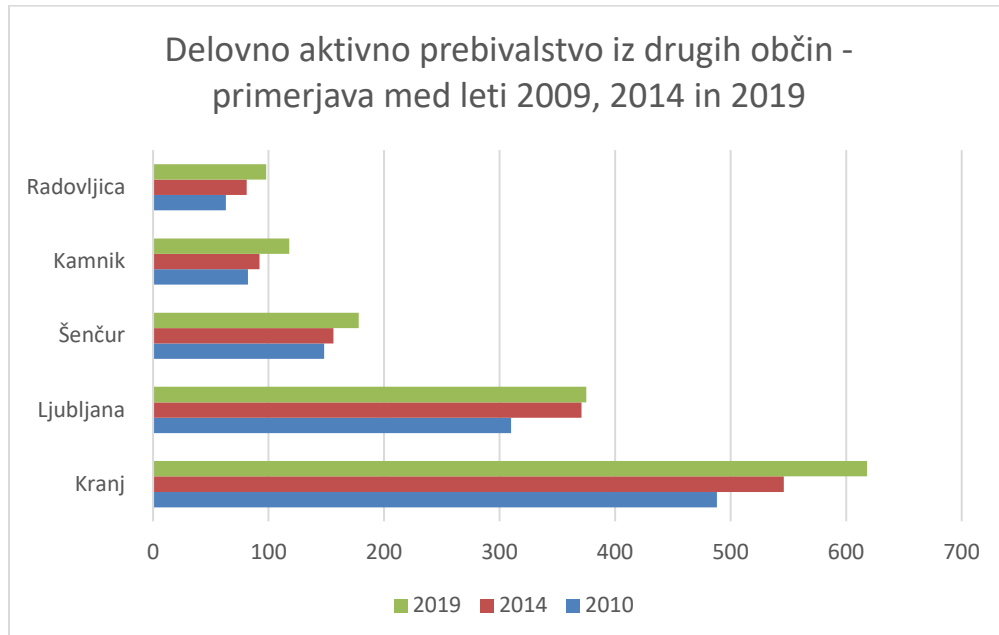
Graf 5: Delovno aktivno prebivalstvo iz občine Cerklje na Gorenjskem po občini dela, primerjava za leta 2010, 2014 in 2019



Leta 2010 in 2014 je bilo največ prebivalcev občine Cerklje na Gorenjskem, ki delajo v drugih občinah, zaposlenih v občini Kranj, leta 2019 pa je največ prebivalcev hodilo na delo v občino Ljubljana. Sledi občina Kranj, na tretjem mestu pa je občina Šenčur.

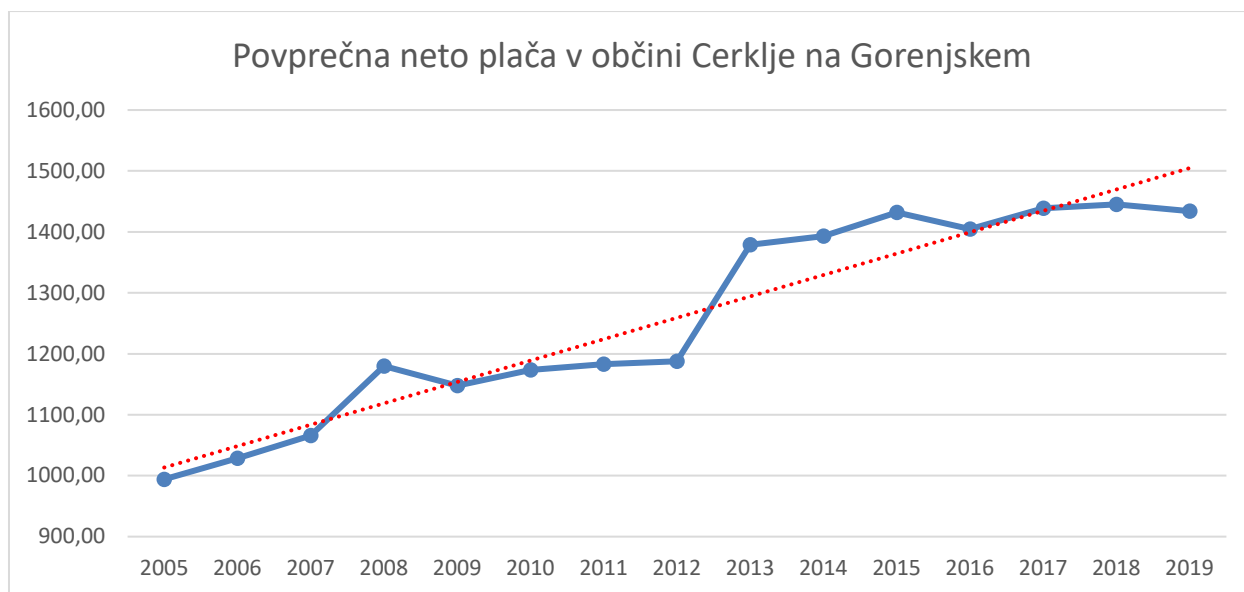
Iz drugih občin jih v občini Cerklje na Gorenjskem na Gorenjskem največ prihaja na delo iz občine Kranj, sledijo Ljubljana, Šenčur, Kamnik in Radovljica.

Graf 6: Delovno aktivno prebivalstvo po občinah stalnega prebivališča, primerjava za leta 2010, 2014 in 2019



Povprečna neto mesečna plača prebivalcev v občini Cerklje na Gorenjskem se giblje okoli 1.400,00 €. Od leta 2009 dalje se plača stalno zvišuje. Med letoma 2012 in 2013 je prišlo do večje rasti, od leta 2013 naprej pa ni bilo bistvenih odstopanj.

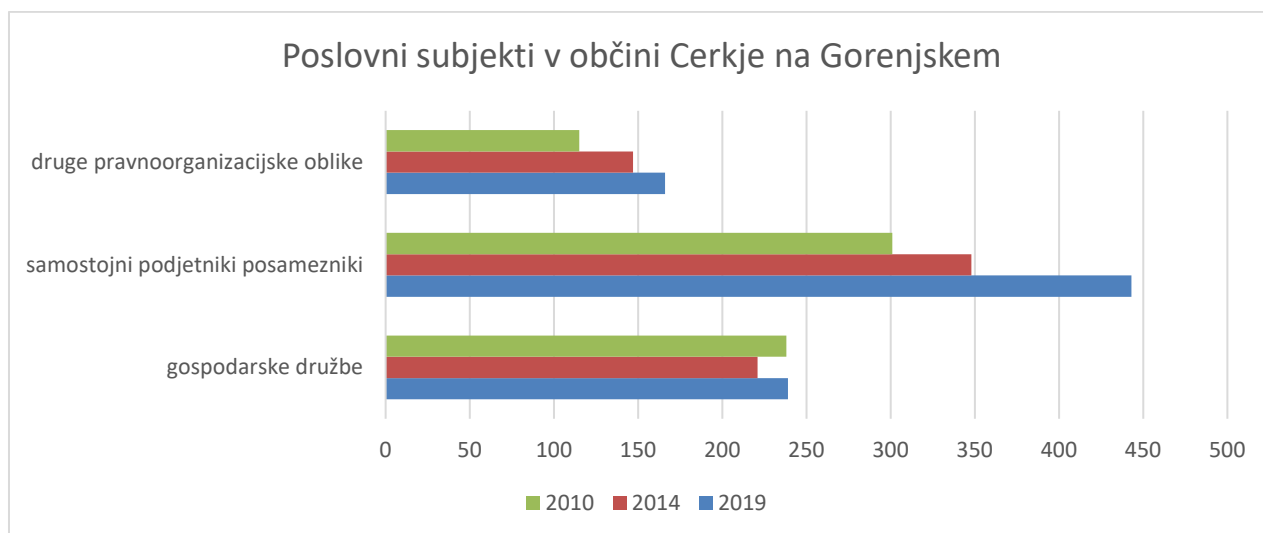
Graf 7: Povprečna mesečna neto plača za obdobje od 2005 do 2019 v EUR



Število podjetij

Po podatkih Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve (AJPES) je bilo v letu 2019 v občini Cerklje na Gorenjskem registriranih 848 poslovnih subjektov; od tega je 443 samostojnih podjetnikov ter 239 gospodarskih družb.

Graf 8: Število podjetij v občini Cerklje na Gorenjskem po pravnoorganizacijski obliki, 2010, 2014 in 2019



Število zaposlenih

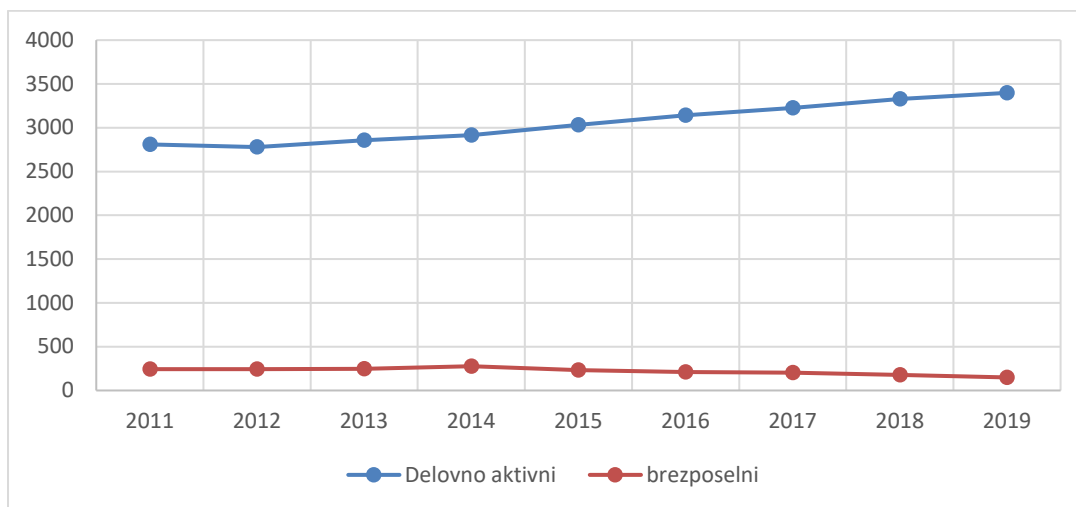
Po podatkih Statističnega urada Slovenije je bilo decembra 2019 v Občini Cerklje na Gorenjskem 3398 delovno aktivnih prebivalcev. Skupno je bilo v letu 2019 v Občini Cerklje na Gorenjskem 3540 delovnih mest.

Večina delovno aktivnega prebivalstva občine je zaposlenega izven domače občine, kar je posledica bližine večjih zaposlitvenih središč, kot sta Kranj in Ljubljana. Leta 2019 največ prebivalcev vozilo na delo v Ljubljano – 759, sledi Kranj – 747, nato Šenčur – 122. V domači občini je bilo zaposlenih 1008 prebivalcev (Grafikon 5).



Iz ostalih občin se v Cerklje na Gorenjskem vozi 2530 oseb; največ iz Kranja – 618, iz Ljubljane – 375, iz Šenčurja – 178 sledita občini Kamnik – 118 ter Radovljica – 98 oseb (Grafikon 6).

Graf 9: Delovno aktivno prebivalstvo in brezposelne osebe med leti 2011 in 2019 v občini Cerklje na Gorenjskem



Zgornji grafikon prikazuje spreminjanje števila delovno aktivnega prebivalstva občine in brezposelnih. Število delovno aktivnih počasi narašča, število brezposelnih pa počasi pada.

Gospodarska rast - V mesecu marcu 2020 je bila izdana nova makroekonomska, pomladanska napoved GZS. Napoved je bila pripravljena v času širitve korona virusa. Ekonomske posledice virusa je zaenkrat zelo težko predvidevati, zaradi neznanega časa in obsega širitve ter odzivov različnih strani. Pri GZS so izhajali iz predpostavke, da bo širitev v prvi polovici letošnjega leta dosegla vrh in da bo v drugi polovici prišlo do postopne stabilizacije. V primeru postopne omejitve in zaježitve širjenja koronavirusa v drugi polovici leta se bo gospodarska rast letos upočasnila na 1,5 %, v prihodnjih dveh letih pa bo nekoliko višja (2,2 %).

Napovedano rast bi lahko, poleg dlje časa trajajoče epidemije, ogrozili (zmanjšali) še naslednji dejavniki:

- Protekcionistični ukrepi ZDA (dvig carin za uvoz avtomobilov in avtomobilskih delov v ZDA, ponovno zviševanje ovir v trgovini s Kitajsko)
- Morebitno zmanjšanje izvoza na Kitajsko za evrsko območje
- Možno povečanje ovir v sodelovanju EU z Združenim kraljestvom, če ne bo dosežen dogovor o prihodnjem gospodarskem sodelovanju do poteka prehodnega obdobja, ob izstopu Združenega kraljestva iz Evropske unije (leta 2021)
- Podnebne spremembe in z njimi povezani ukrepi

Vir: Pomladanska napoved gospodarskih gibanj 2020, GZS. 2.4. 2020,
https://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/napovedi/pomlad/pomladanska_2020/slovenska/PN_2020_splet.pdf

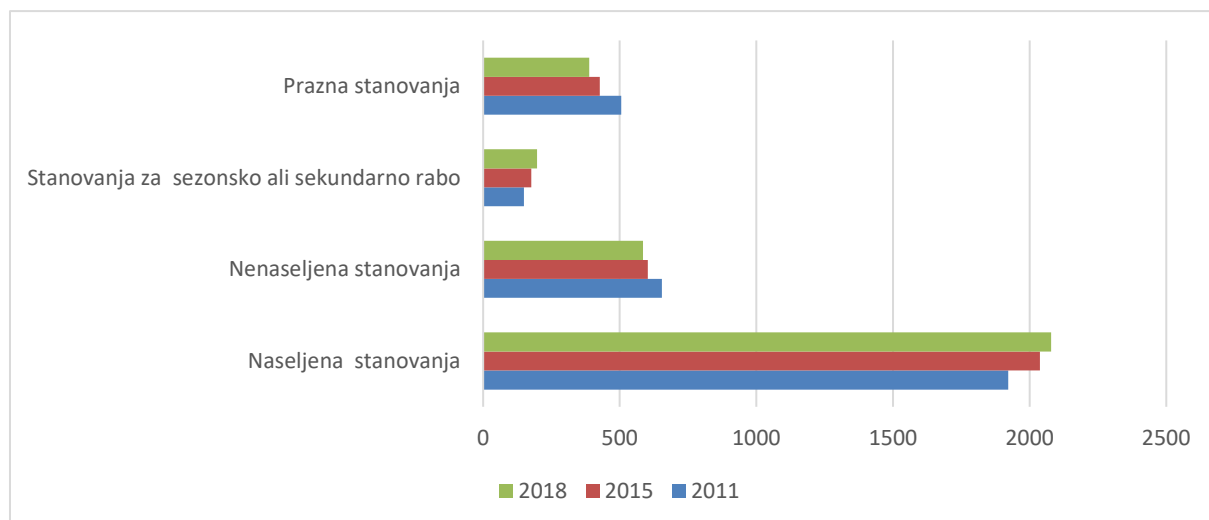
1.2 Demografski trendi

Razvoj poselitve v občini temelji na trendih rasti prebivalstva, razporeditvi starostne strukture, ter ekonomskega položaja občanov in občanov – predvsem z vidika zagotavljanja delovnih mest.

Glede na trende v spreminjanju namenske rabe prostora lahko predvidimo širitve površin za poselitev kot tudi notranji razvoj naselij (zgoščevanje, obnova). Trend rasti prebivalstva se bo nedvomno izkazoval tudi na področju poselitve.

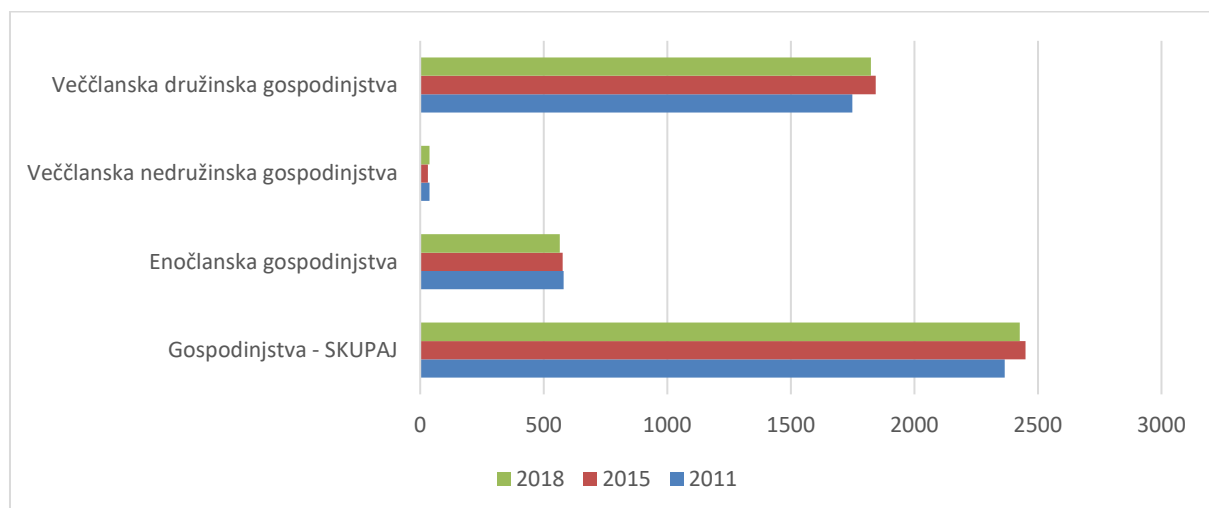
Danes obsegajo območja stavbnih zemljišč v občini Cerklje na Gorenjskem približno 12% vseh površin, to je približno 970 ha.

Graf 10: Stanovanja v Občini Cerklje na Gorenjskem glede na naseljenost, primerjava med leti 2011, 2015 in 2018



Leta 2018 je bilo v Občini Cerklje na Gorenjskem 2663 stanovanj, od tega je bilo 79% stanovanj v enostanovanjskih stavbah, 17% pa v dvo-, tro- ali več stanovanjskih stavbah, 4% pa v nestanovanjskih stavbah. Od vseh stanovanj je bilo istega leta 585 nenaseljenih, od tega je bilo 197 namenjenih za sezonsko ali sekundarno rabo, 388 stanovanj pa je bilo praznih. Opazen je trend zmanjševanja praznih stanovanj in povečevanja naseljenih, prav tako pa se povečuje tudi delež stanovanj za sezonsko ali sekundarno rabo. Kljub temu pa se je število stanovanj na 1000 prebivalcev nekoliko zmanjšalo. Leta 2011 je bilo tako 363 stanovanj na 1000 prebivalcev, leta 2018 pa 359.

Graf 11: Prebivalstvo, gospodinjstva in družine, primerjava med leti 2011, 2015 in 2018



Leta 2018 je bilo v Občini Cerklje na Gorenjskem 2427 gospodinjstev; povprečna velikost gospodinjstva je bila 3 člani na gospodinjstvo.



1.3 Okoljski trendi

Vpliv prometa na okolje se odraža v 3 aspektih: hrup, emisije vozil s pogonom na notranje izgorevanje (ICE – Internal Combustion Engine) ter neposredni vpliv na pokrajino zaradi gradbenih posegov pri gradnji prometne infrastrukture.

Gradnja dodatnih prometnih površin, namenjenih izključno motornemu prometu je predvidena na krajšem odseku med Cerkljami in Vašco, kjer je načrtovana izgradnja obvoznice. Načrtovana je tudi izgradnja krožišča v naselju Trata.

Predvidene so tudi rekonstrukcije že obstoječih prometnih površin ter izgradnja dodatnih površin za pešce in kolesarje. Izraba dodatnega obcestnega prostora in s tem odvzemanje površin kmetijskim dejavnostim bo največja ob izgradnji obvoznice. Še največji vpliv na prostor ima zaradi zastojev, hrupa in prašnih delcev sam potek gradnje.

Hrup: zaradi predvidene večje količine potovanj, od katerih bo praktično ves del, ki ni vezan na potovanja proti izobraževalnim ustanovam, odpadel na potovanja z avtomobilom, se bodo neizogibno povečale tudi emisije hrupa. Glede na predvideno povečanje deleža vozil na električni pogon obstaja možnost, da povečanje hrupa kot posledica povečanja števila potovanj ne bo tako veliko. Po drugi strani pa velja, da z večanjem hitrosti vozila narašča delež hrupa, katerega izvor ni motor z notranjim izgorevanjem, temveč hrup, ki nastaja na stiku med pnevmatiko in voziščem (kotalni hrup) ter aerodinamični hrup. Ta predpostavka velja le na območju cest izven naselij, kjer so potovalne hitrosti velike. V območju naselij, še posebej v conah z omejitvijo hitrosti 30 km/h avtomobili na električni pogon pomenijo še največje zmanjšanje dojemanja hrupa.

Emisije škodljivih plinov: S povečanjem števila potovanj se načeloma povečujejo tudi škodljivi izpusti vozil na motorni pogon. Sem spadajo predvsem drobni delci ter dušikov dioksid (NO₂). Pričakovati je, da bodo v prihodnosti Evropski emisijski standardi postali še bolj strogi, zaradi česar bodo emisije iz motornih vozil še manjše. V primeru velikega porasta deleža vozil na električni pogon bodo neposredne emisije avtomobilov sicer nične, se bodo pa zato verjetno povečali izpusti škodljivih snovi v elektrarnah, v kolikor ne bodo tega zmanjšali drugi ukrepi (pametna električna omrežja, proizvodnja električne energije v jedrskih elektrarnah ali hidroelektrarnah).

1.4 Prometni trendi

Pri razvoju prometne infrastrukture so bile kot trend zavzete vse načrtovane spremembe tako na področju državnih kot občinskih cest, spremembe na področju kolesarske in peš infrastrukture ter spremembe na področju javnega potniškega prometa.

V občini je največ načrtovanih sprememb na področju prometa na področju izgradnje ter rekonstrukcije cestne infrastrukture. Načrtovana je izgradnja obvoznice Vašca – Cerklje, ki bo prometno razbremenila predvsem naselja Spodnji in Zgornji Brnik ter Cerklje na Gorenjskem. Obvoznica se bo navezovala na obstoječo cesto Spodnji Brnik-Vašca, zato predstavlja relativno mahjen poseg, saj bo dolžina novogradnje približno 1.200 m. Kolesarska steza ob obstoječi lokalni cesti pa bo dolga 2.000 m. Predvidena obremenitev ceste je približno 1500 avtomobilov dnevno. Priključevanje na regionalno cesto v Vašci je danes neprimerno, zaradi ozkega dela ceste, ki gre skozi Vašco. Promet je ravno v tem delu veliko krat zgoščen in upočasnen, kar neugodno vpliva na bivalno okolje prebivalcev. Obvoznica, bi se na regionalno cesto priključevala višje, nad Cerkljami (Ulica Franca Barleta). Ob njenem izteku, bi bila možna postavitve območja P+R, za potrebe nadanjanje vožnje proti

Krvavcu (nadaljevanje vožnje z shuttle prevozi). P+R bi razbremenil tudi parkirišča v Spodnjem Brniku in v središču Cerkelj na Gorenjskem, ki se danes že uporabljajo za celodnevno parkiranje oseb, ki se vozijo na delo v druge občine. Če se v prometni študiji izkaže za smiselno, je obvoznico možno priključevati tudi na lokalno cesto Grad – Velesovo. Umeščanje obvoznice bi bilo smiselno tudi iz vidika vse večjega kolesarskega prometa, saj je trenutno cesta skozi vsa tri naselja (Spodnji in Zgornji Brnik ter Cerklje) prometno preoobremenjena z motornimi vozili, da bi bilo zagotovljeno varno kolesarjenje. **Glede na podatke o povprečnem letnem dnevnem prometu, ki presega 2500 vozil na dan in skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah**, ki pravi, da je pri souporabi prometnega pasu na cestah v naseljih, na katerih PLDP presega 2500 vozil (Sp. Brnik – Cerklje 3.603) in je od tega delež tovornih vozil nad 7,5 t in avtobusov več kot 10 % (Sp.Brnik-Cerklje 2,5 %), lahko na takih cestah največja dovoljena hitrost 30 km/h, **bi bilo umeščanje obvoznice smiselno tudi za zagotavljanje varnega kolesarskega prometa.**

Na področju trajnostne mobilnosti je najpomembnejše načrtovanje površin in infrastrukture za kolesarje. Predvideno je nadaljnje umeščanje državnih kolesarskih povezav. Državna kolesarska povezava R8 bo označena na povezavi začasnega vodenja kolesarjev. Umetili se bosta dve novi kolesarnici za izposajo koles in postajališča s polnilnico za električna kolesa ter pripomočki za popravilo koles. Ob rekonstrukciji ceste, ki se bo navezovala na predvideno obvoznico Vašca-Cerklje, se bo zgradila kolesarska pot. V posameznih naseljih ravninskega dela občine se redno dograjujejo pločniki.

Povečanje motorizacije in tipi vozil

S povečanjem števila imetnikov vozniških dovoljenj se pričakuje dostopnost avtomobilov predvsem pri vseh generacijah – s poudarkom na mladih odraslih kot na starejših občanah. Poleg tega se ob nadaljnji gospodarski rasti predvideva tudi povečanje števila avtomobilov.

Električna mobilnost

Trend povečanja števila električnih vozil – tako avtomobilov kot e-koles – se predvideva tudi na območju občine. Posledično se predvideva tudi povečanje uporabe koles oz. e-koles tudi na daljše razdalje (nad 5 km). To vodi k večjim potrebam po ustrezni kvalitetni in varni kolesarski infrastrukturi.

Na območju občine je že dlje časa umeščena polnilnica za električna vozila na območju letališča, ter pri avtohiši Jenko. Na novo je umeščena polnilnica pri novem zdravstvenem domu, predvidena pa je še v središču Cerkelj.

Trendi tovarnega prometa

Razvoj tovarnega prometa je močno povezan z rastjo ekonomskega stanja v občini. Ta bo v občini še naprej temeljil na uporabi cestne infrastrukture. Seveda se vplivi izražajo v tranzitnem prometu čez občino in obremenjenosti cestne infrastrukture v občini. Poseben poudarek velja kmetijski mehanizaciji, saj ima občina na kmetijsko gospodarstvo nadpovprečno število traktorjev (2,2). Ob ugodni rasti prebivalstva, gospodarskih kazalnikov in drugega, je pričakovati tudi rast števila kmetijske mehanizacije, kar pa bo povzročalo še večje število konfliktov le teh z drugimi udeleženci v prometu.

Pri trendih tovarnega prometa je pomembno omeniti še spremembe tranzita, ki so in bodo posledica porasta uporabe internetne trgovine. Ta bo generirala vedno več komercialnih potovanj z lažjimi tovarnimi vozili oz. kombiniranimi vozili.

Spreminjanje potovalnih navad

Pri projekciji trendov potovalnih navad je potrebno posebno pozornost nameniti različnim načinom mobilnosti v posameznih starostnih skupinah. Vpliv sprememb potovalnih navad se navadno odraža



predvsem pri spremembah mobilnostnih zahtev starejših ljudi ter spremembah navad mlajše odrasle generacije.

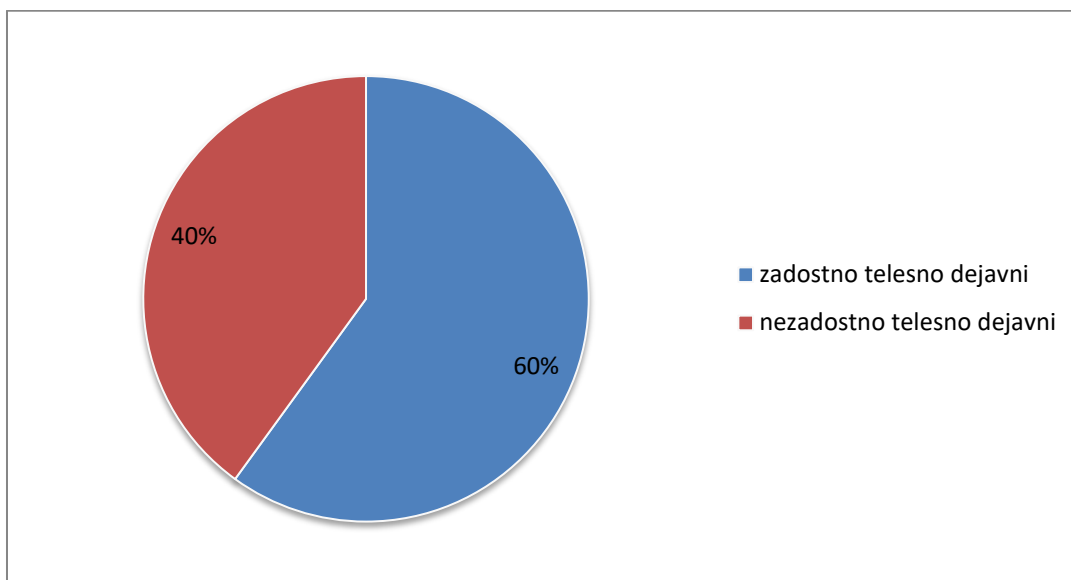
1.5 Trendi v zdravju

Redna telesna dejavnost je eden ključnih dejavnikov življenjskega sloga za ohranjanje in izboljšanje zdravja. Prispeva k primarni in sekundarni preventivi številnih kroničnih bolezni ter k zmanjšanju tveganja za prezgodnjo smrt. Nezagotovljena telesna dejavnost oziroma sedeči življenjski slog je vedenjski dejavnik tveganja, ki ga tesno povezujemo z različnimi motnjami in predvsem s kroničnimi boleznimi. Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) je telesna nedejavnost na četrtem mestu med spremenljivimi dejavniki tveganja, odgovornimi za umrljivost.

Na telesno dejavnost posameznika vpliva več dejavnikov, med katerimi so izrednega pomena socialno-ekonomski dejavniki, kot so izobrazba, višina dohodka, bivalno okolje in družbeni sloj. Mehanizmi, prek katerih socialno-ekonomski dejavniki vplivajo na telesno dejavnost, so različni, vsi pa imajo enako posledico: zmanjšana količina telesne dejavnosti ali telesna nedejavnost ter s tem povečano tveganje za pojav kroničnih bolezni.

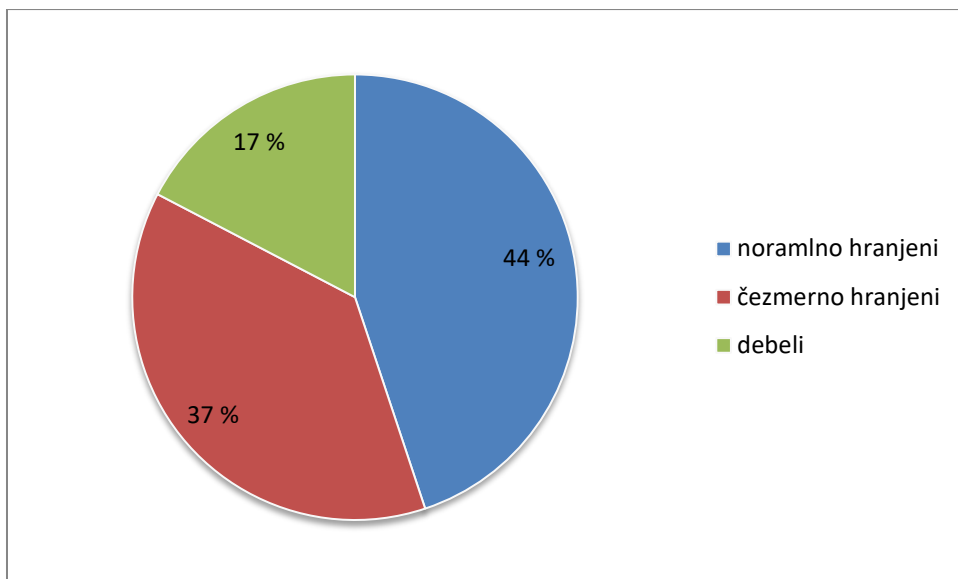
Leta 2016 je bilo približno 56 % prebivalcev primerno telesno dejavnih v skladu s priporočili za telesno dejavnost za krepitev zdravja odraslih SZO. Delež je bil višji pri moških (59 %) kot pri ženskah (52 %), nekoliko pa je naraščal s stopnjo izobrazbe (46 % osnovna šola, 55 % poklicna šola, 57 % srednja šola in 58 % višja šola ali več). Med statističnimi regijami sta gorenjska (60 %) in posavska (58 %) najbolj presegali slovensko povprečje (56 %).

Graf 12: Analiza stanja telesne dejavnosti, odrasle osebe, Slovenija



V Sloveniji je bilo v letu 2012 po podatkih nacionalne raziskave z naslovom »Z zdravjem povezan vedenjski slog« 44 % normalno hranjenih, 37 % čezmerno hranjenih in 17 % debelih odraslih anketirancev (25–64 let). Vidne razlike se kažejo v spolu, starosti in izobrazbi. Višji delež čezmerne hranjenosti in debelosti opazamo pri moških, pri nižje izobraženih ter med starejšimi. Zaznan je trend upadanja čezmerno hranjenih moških in naraščanje deleža debelih moških, kar nakazuje, da se del moškega prebivalstva v zadnjih letih premika iz skupine čezmerno hranjenih med debele.

Graf 13: Analiza stanja prehranjenosti, odrasle osebe, Slovenija



Glavni vzrok čezmerne hranjenosti in debelosti je neravnovesje med energijskim vnosom in porabo. Povečuje se vnos energijsko goste hrane, ki je bogata z maščobami, soljo in sladkorji ter osiromašena vitaminov, mineralov in drugih esencialnih snovi. Hkrati opažamo zmanjšano telesno dejavnost zaradi sedeče narave dela, spremenjenih oblik transporta in večje urbanizacije. Na pojav debelosti vplivajo tudi socialno-ekonomski dejavniki. Revščina in neizobraženost sta največja sovražnika zdravja.

Vir: <http://www.nijz.si/sl/publikacije/zdravstveni-statisticni-letopis-2018>, april 2020



2 SCENARIJI

2.1 Ničelni scenarij



Scenarij 0, t.i. trendovski scenarij ali tudi scenarij »skoraj nič alternativnega narediti«, vključuje ukrepe povezane z ustreznim vzdrževanjem, rekonstrukcijami in obnovo obstoječih državnih in občinskih cest ter urejanje dodatnih (ločenih) površin za peš in kolesarski promet predvsem znotraj strnjenih naselij.

V občini Cerklje na Gorenjskem načrtujejo ureditev varnih šolskih poti in varnih pešpoti. Omrežje JPP je izključno vezano na cestni promet, čeprav v dolgoročnem planu ostaja tudi železniška navezava letališče – Ljubljana. Osebni avtomobil skoraj nima konkurence. Ravno tako Občina Cerklje na Gorenjskem ali drugi subjekti, ki delujejo v območju občine, nimajo akcij povezanih s krepitvijo sopotništva (angl. Car-pooling) ali drugih oblik souporabe prevoznih sredstev (angl. Car-sharing), ki omogočajo skupinski prevoz in večji izkoristek osebnih vozil. Izbira prometnega sredstva se torej ne bi bistveno spremenila.

Globalno gledano pa informacijsko-komunikacijske tehnologije (IKT), ki se razvijajo z visoko hitrostjo, nudijo vedno bolj enostaven dostop do informacij in zato lažje načrtovanje mobilnosti (tudi v realnem času), pri čemer prostor Občine Cerklje na Gorenjskem ni izvzet. Temu primerno lahko pričakujemo pogostejšo uporabo sopotništva oziroma skupinskega prevoza na zahtevo ali z osebnimi vozili, kombiniranimi vozili ali manjšimi avtobusi. T. i. točke mobilnosti (npr. prestopne točke), ki bi omogočile varno podporo storitev niso načrtovane. Blagovni promet in dostava bosta predmet izključno cestnega prometnega sistema brez posebne centralizirane občinske logistike.

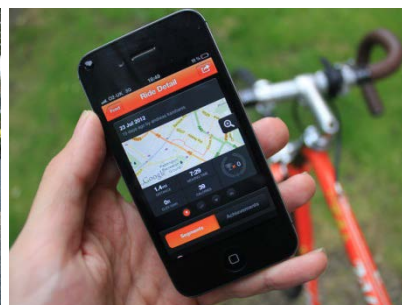
Drugi poudarki ničelnega scenarija so:

- pričakuje se trend rasti prebivalstva, kar se bo odražalo v potrebi po gradnji novih stanovanj;
- glede na pričakovano izboljšanje gospodarske rasti, rast prebivalstva, višjih razpoložljivih dohodkov ter izboljšanja na področju trga dela, se predvideva povečanje prometa povezanega z dnevnimi migracijami na delo in nazaj. Trend torej kaže na povečanje teh migracij tako v občini, predvsem pa v že danes glavna zaposlitvena središča izven občine – torej Kranj in Ljubljana.
- pričakuje se povečanje deleža šoloobveznih otrok, kar bo pomembno vplivalo na povečevanje dnevnih migracij v šolo in nazaj ter s tem povezanega šolskega prevoza;
- glede na trenutne potovalne navade, ki so v prid avtomobilu v primerjavi z nemotoriziranimi načini transporta in glede na trende, ne predvidevamo bistvenega povečanja uporabe nemotoriziranih načinov transporta.
- glede na pričakovano povečanje motoriziranih načinov transporta pričakujemo povečanje tako tovarnega prometa kot prometa osebnih avtomobilov;

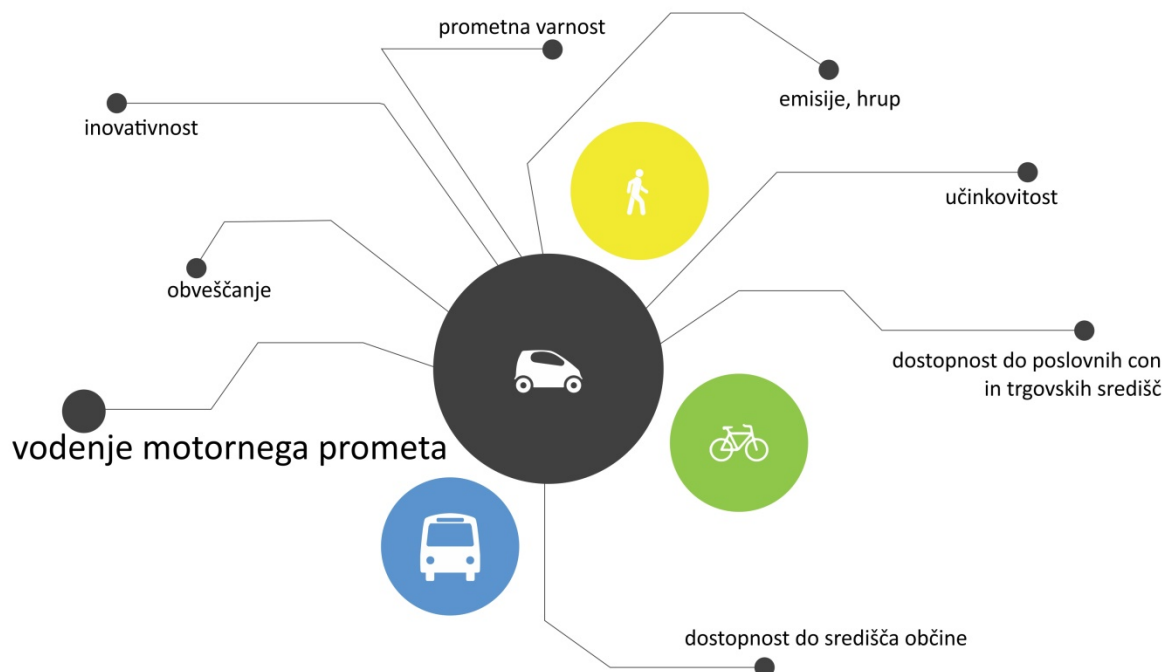
- glede na načrtovano izgradnjo infrastrukture se pričakuje tudi povečanje števila kolesarjev in pešcev v vseh starostnih skupinah;
- storitve javnega potniškega prometa bodo glede na trende še vedno omejene bolj na šolske prevoze. Ostale dnevne migracije se bodo izvajale pretežno z osebnimi avtomobili;
- s projekti prenove in nadgradnje obstoječega cestnega omrežja se bo povečala varnost v prometu ter dostopnost.



2.2 Scenarij 1 - optimizacija motornega prometa



Scenarij 1 »Optimizacija motornega prometa« ne spreminja potovalnih navad in ne spreminja izbire načina prevoza. Poudarek scenarija je na optimizaciji cestnega prometnega sistema (vozila in infrastruktura) v korist motornih vozil, vključno z gospodarskimi vozili in s kmetijsko mehanizacijo. Predpostavlja se, da bo tehnološki razvoj oziroma 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 prijazen promet z manj hrupa in onesnaženosti zraka.



Druge usmeritve ukrepov scenarija:

- Nadgradi se cestno omrežje v smislu izboljšanja prometne situacije: poveča se kapaciteta obstoječe prometne infrastrukture, razširi se prečni profil ceste v korist motornih vozil. Preozke prometnice in pripadajoči infrastrukturni koridorji se razširijo tudi na račun zmanjšanja pozidave (pozitivno vpliva na vodenje motornega prometa, učinkovitost).
- Izboljša se prevoznost prometnih površin za gospodarska vozila, vključno s kmetijsko mehanizacijo (pozitivno vpliva na vodenje motornega prometa, učinkovitost).
- Izboljša se dostopnost do glavnih generatorjev prometa v občini: npr. do poslovne cone ob Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, do Kravca in drugih manjših (pozitivno vpliva na vodenje motornega prometa, učinkovitost, dostopnost do središča občine, dostopnost do poslovnih con).
- Cestno omrežje, vključno s površinami za mirujoč promet, se opremi z ustreznimi prometnimi merilniki oziroma senzorji ter videonadzorom na podlagi katerih se uporabnike obvešča o stanju prometa, zasedenosti površin in morebitnih konfliktnih situacijah med motornimi vozili in drugimi udeleženci v prometu. Temu primerno se prometna infrastruktura opremi z ustreznimi grafičnimi prikazovalniki – znaki, npr. dodatni utripalniki v območju prehodov za pešce ali pa npr. znaki za prosta parkirna mesta tudi na ulici (pozitivno vpliva na vodenje motornega prometa, učinkovitost, varnost, inovativnost).
- Okrepi se nadzor motornih vozil za povečanje prometne varnosti ranljivih udeležencev v prometu, predvsem pešcev in kolesarjev (pozitivno vpliva na vodenje motornega prometa, učinkovitost, inovativnost, varnost).
- Upravljanje prometa in mobilnost dobi podporo v ustrezni informacijsko-komunikacijski tehnologiji (IKT). Le-ta omogoča tudi boljšo komunikacijo med udeleženci za potrebe izboljšanja izkoristka obstoječih motornih vozil (npr. skupinski prevoz). Deležniki upravljanja prometa imajo vpogled v stanje prometa prek obcestne opreme in ustrezne



informacijske podpore (pozitivno vpliva na vodenje motornega prometa, učinkovitost, inovativnost, varnost).

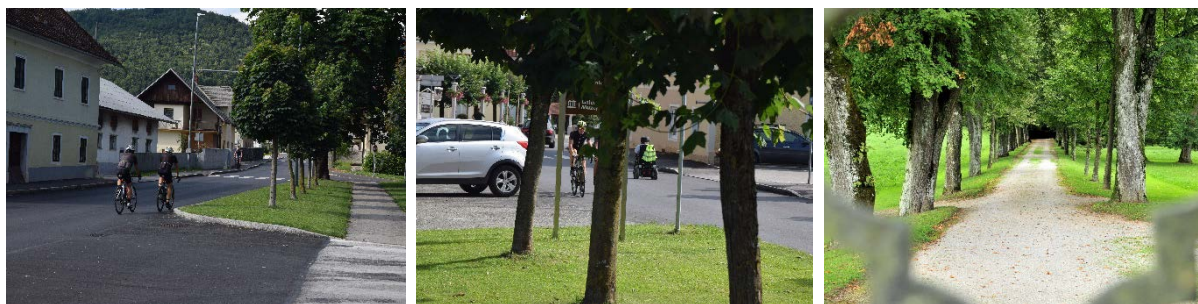
- Električna in pametna mobilnost se zelo razširi. Na račun spremembe vira energije za promet se pričakuje zmanjšanje oblik onesnaženja okolja (pozitivno vpliva na emisije, hrup).
- Vozni park javnih ustanov in drugih gospodarskih subjektov, ki delujejo znotraj območja občine Cerklje na Gorenjskem, se nadomesti s hibridnimi in električnimi vozili (pozitivno vpliva na emisije, hrup).
- V središčih večjih naselij se uredi prometni režim v korist mirujočemu prometu ter po potrebi uredi dodatne parkirne površine, lahko tudi z garažno hišo (pozitivno vpliva na vodenje motornega prometa, učinkovitost).

Posledice scenarija:

- Povečanje števila motornih vozil
- Motorna vozila obremenijo tudi ostala, danes manj prometno obremenjena naselja
- Obveščanje o stanju prometa je dobro, lažje prilagajanje voznikov nepredvidenim situacijam
- Varnost motornega prometa se poveča, varnost ranljivejših skupin se zmanjša
- Površine za pešce in kolesarje se ne izboljšujejo
- Vloga JPP se zmanjšuje
- JPP se nadomešča z alternativnimi oblikami
- Okolje dodatno obremenjeno s hrupom in izpusti do občutne spremembe v številu električnih vozil
- Sedeči življenjski slog se ohranja - negativen vpliv na zdravstveno stanje prebivalcev
- Stroški se povečujejo

Ukrepi scenarija 1 ne prinašajo velikih sprememb na področju prometa, saj je motorni promet danes v občini Cerklje na Gorenjskem »prva izbira«. Prehod iz scenarija 0 v scenarij 1 je zato relativno enostaven in »neboleč«.

2.3 Scenarij 2 – učinkovita lokalna mobilnost

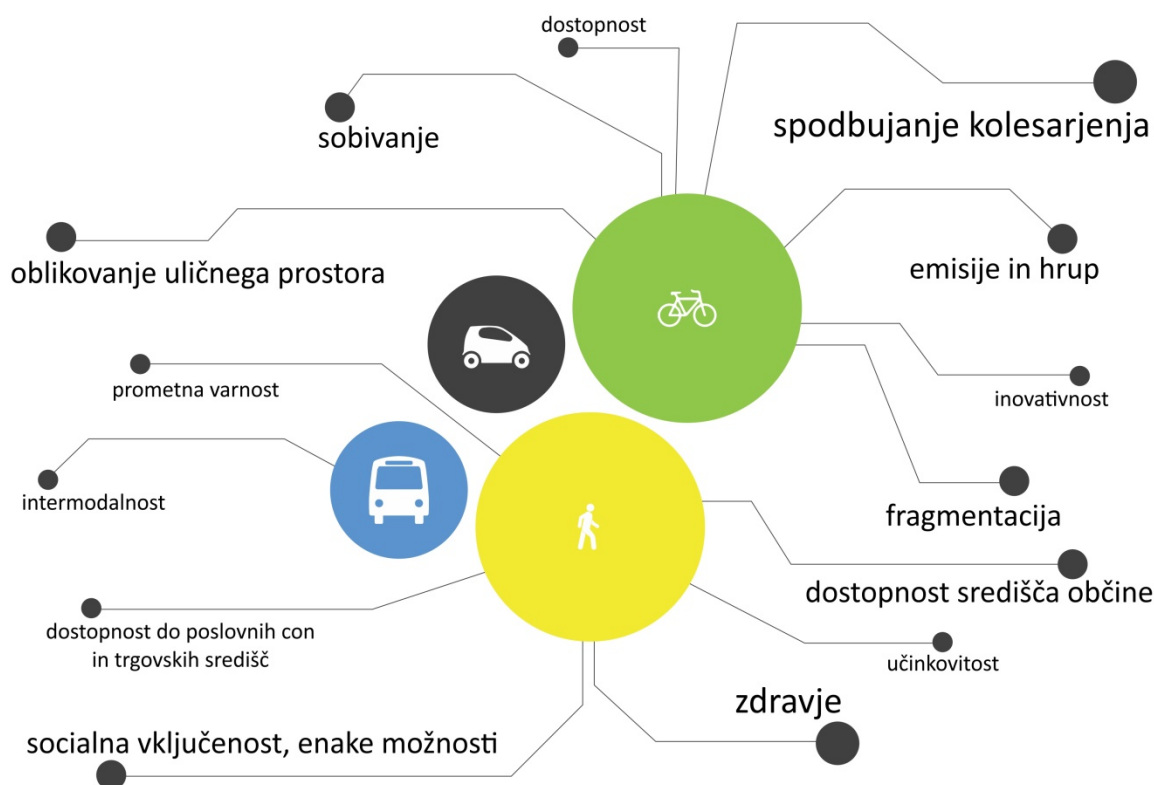


Scenarij 2 se osredotoča na hojo in kolesarjenje. Osnovno vodilo scenarija je zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom na kratke razdalje, ki jih nadomeščamo s hojo in kolesarjenjem.



Občina je za hojo in kolesarjenje terensko nezahtevna, ambientalno pa zelo privlačna, razdalje med najpogostejšimi potovalnimi cilji pa so kratke. Predpostavljamo spremembo potovalnih navad predvsem pri migracijah na razdalji med 1 in 4 km (danes več kot 50 % voženj z avtomobilom) ter med 4 in 10 km (danes kar 60 % voženj z avtomobilom). S spremembo potovalnih navad bi vplivali na izboljšanje stanja okolja in zdravja ljudi, zaradi upada motornega prometa in ureditve infrastrukture pa bi se povečala tudi varnost udeležencev v prometu.

Scenarij predvideva manjšo porabo sredstev, kar sili k učinkovitosti, ukrepi bodo zato finančno manj zahtevni, a tudi neodvisni od drugih akterjev.



Podrobnejše usmeritve scenarija (vse usmeritve pozitivno vplivajo na zmanjševanje hrupa in emisij, in zdravje prebivalstva):

- Močno povečanje dolžine in udobnosti kolesarskih stez, povečanje prometne varnosti in hitrosti potovanja pri kolesarjenju. Pomembne so izgradnje internih občinskih povezav, še posebej navezava severnega in južnega dela občine, prioriteta pa naj bo nadaljnja gradnja državne kolesarske povezave proti Kranju in Ljubljani (pozitivno vpliva še na spodbujanje kolesarjenja, varnost, učinkovitost, dostopnost do centra občine, dostopnost do gospodarske cone).
- Gradnja kolesarskih povezav tudi na odsekih, ki so že bili rekonstruirani, vendar brez kolesarskih povezav. Kjer zaradi pomanjkanja prostora označitev pasov ali gradnja ločenih stez ni možna, se uvede talne označbe za vodenje kolesarjev skupaj z motornim prometom – »sharrow« (pozitivno vpliva na spodbujanje kolesarjenja, varnost, učinkovitost, dostopnost do centra občine).
- Izboljšala se bo ponudba parkirišč za kolesa (tudi pokritih), možnost izposoje koles (sistemi rent-a-bike) in sistem intermodalnosti (navezava izposojevalnice koles ali parkirišča za kolesa na parkirišča osebnih avtomobilov) ter s tem povezani varni 'sistemi prestopnih točk'. Spodbuja se postavljanja parkirnih mest za kolesa tudi pred zasebnimi prostori, kot so banka, trgovine, lekarna,... (pozitivno vpliva na spodbujanje kolesarjenja, intermodalnost, inovativnost, učinkovitost, dostopnost, privlačnost javnega prostora).
- Izboljšala se bo kvaliteta uličnega prostora v smislu boljše pretočnosti za pešce in kolesarje, ulični prostor naj bo brez grajenih ovir, vključno z ureditvami za gibalno ovirane osebe

(pozitivno vpliva na spodbujanje kolesarjenja, oblikovanje uličnega prostora, socialno vključenost, enake pravice, varnost, dostopnost) .

- Prometni prostor se bo urejal na pešcem in kolesarjem prijazne načine, pri čemer se uvajajo tudi inovativne ureditve kot je skupen prometni prosto, kjer so vsi udeleženci enakopravni (pozitivno vpliva na spodbujanje kolesarjenja, oblikovanje uličnega prostora, socialno vključenost, enake pravice, varnost, dostopnost, inovativnost).
- Zmanjšajo se konflikti med pešci, kolesarji in drugimi uporabniki z gradnjo širših površin za pešce in kolesarje, kjer so ločeni s optično ali s talno oznako, npr. s črto ali pogreznjenim robnikom, granitnimi kockami (pozitivno vpliva na spodbujanje kolesarjenja, oblikovanje uličnega prostora, varnost) .
- Cone umirjenega prometa (omejitev hitrosti na 30 km/h) se ohranjajo in nadgradijo (pozitivno vpliva na varnost).
- Prečkanja cest bodo urejena in varna. Poenostavljeno bo prečkanje za kolesarje in pešce na vseh cestah (pozitivno vpliva na varnost).
- Uvoze na dvorišča se izvaja na pešcem prijazen način – brez poglobitve po celotni širini pločnika varnosti (pozitivno vpliva na varnost, privlačnost javnega prostora).
- Mobilnost na kratke razdalje bo promovirana s komunikacijskimi ukrepi. Intenzivno se ozavešča o prednostih hoje in kolesarjenja (povečuje obveščanje).

Učinki scenarija:

- število pešcev in kolesarjev na območju mesta narašča, zaradi novih povezav med kraji pa se poveča tudi število kolesarjev, ki se vozijo na delo,
- povečata se prometna varnost in hitrost potovanja s kolesom, število nesreč se zmanjšuje,
- zaradi povečane privlačnosti mesta nastajajo številne nove priložnosti za srečevanja in krepitev socialnih vezi, poveča se privlačnost za turiste,
- sprememba sedečega življenjskega sloga v aktivnejšega se odraža na boljšem zdravju ljudi,
- stanje okolja (hrup in izpusti) v naseljih se izboljšuje,
- neposredni in posredni stroški, vezani na mobilnost, se zmanjšujejo,
- z udobnostjo ureditev se zmanjšajo konflikti med pešci, kolesarji in drugimi uporabniki,
- zaradi omejitev prometa se zmanjša število avtomobilov na območju mesta.



2.4 Scenarij 3 – optimizacija trajnostnih oblik mobilnosti



Ta scenarij nadgrajuje scenarij 2, saj predvideva poleg izboljšanja pogojev za hojo in kolesarjenje, še uvedbo javnega potniškega prometa.

Zaradi dosegljivosti ciljev potovanja vsem vrstam uporabnikov, tudi tistim, ki zaradi gibalne omejenosti ne morejo potovati peš ali s kolesom (starejši, gibalno ovirani, mlajši otroci,...) ali ki nimajo avtomobila, je smiselno povečevati vlogo javnega potniškega prometa. S tem se omogoči kvalitetno, udobno in varno življenje vseh družin in posameznikov. Ob uvedbi postaje za izmenjavo električnih avtomobilov (car sharing) in sistema izposoje električnih koles pa omogočimo trajnostno mobilnost tudi do bolj oddaljenih ciljev. Vsa mobilnostna omrežja bodo zasnovana tako, da bodo omogočala intermodalnost.

Občani bodo brez naporov kombinirali sistem prevoza. S tem prestavlja ta scenarij najbolj kompleksen pristop k trajnostni mobilnosti.



Bistvene točke pri implementaciji tega scenarija so poleg vseh ukrepov, navedenih v scenariju 2 še:

- Razširiti mrežo avtobusnih povezav, v sodelovanju z izvajalcem javnega potniškega prometa se poveča njegova frekvenca (pozitivno vpliva na socialno vključenost, privlačnost javnega prevoza, dostopnost, emisije in hrup).
- Brezhibno tehnično in geometrijsko urediti vsa avtobusna postajališča v občini (privlačnost javnega prevoza, varnost, dostopnost).
- Spodbuditi uvajanje električnih avtobusov, električnih avtomobilov ter električnih koles (pozitivno vpliva na emisije in hrup, inovativnost, privlačnost javnega prevoza, dostopnost, učinkovitost).
- Kjer JPP zaradi premajhnega števila prebivalcev ni smiselno (zaledje), se uvaja manjša ekološka vozila (kombi, mini-bus) na klic ali s tedensko, dnevno vožnjo,...
- upravljanje prometa in mobilnost dobi podporo v informacijsko-komunikacijski tehnologiji (različne spletne platforme, prikazovalniki prihodov/odhodov,...), ki omogočajo boljše načrtovanje potovanja z JPP, komunikacijo med udeleženci za potrebe izboljšanja izkoristka obstoječih motornih vozil (npr. skupinski prevozi) in pri prevozih na klic in drugo,
- Sistem intermodalnosti se z omrežja kolesarskih in peš povezav razširi tudi na omrežje JPP ter parkirišč za osebne avtomobile. Uvede se točke mobilnosti - prestopne točke (pozitivno vpliva na intermodalnost, privlačnost javnega prevoza, kolesarjenje, dostopnost, učinkovitost, inovativnost).



- spodbuja se sopotništvo in souporaba motornih vozil (pozitivno vpliva na socialno vključenost, privlačnost javnega prevoza, inovativnost, dostopnost).
- izvaja se gradnja kolesarskega omrežja s posebnim poudarkom na omogočanju intermodalnosti (navezave na postajališča JPP)
- Okolju prijazno mobilnost na kratke razdalje bo promovirana s komunikacijskimi ukrepi, pri čemer se najprej izvede prve korake pri izgradnji ustrezne infrastrukture. Intenzivno se ozavešča o prednostih takšne mobilnosti, kot so vplivi na okolje, zdravje, varnost (boljša obveščenost).
- Uvede se učinkovito parkirno politiko za osebne avtomobile v središču Cerklj na Gorenjskem (pozitivno vpliva na oblikovanje uličnega prostora, kolesarjenje, privlačnost javnega prometa).
- Intenzivno se ozavešča o prednostih takšne mobilnosti, sprejme se stimulacijske ukrepe (npr sofinanciranje za ranljive skupine).

Učinki scenarija:

- vožnja z JPP postane enostavna, predvidljiva, učinkovita,
- vožnja z avtom do glavnih ciljev postane manj učinkovita kot JPP, zato se število prvih zmanjša,
- zaradi manjšega števila motornih vozil ter spodbujanja uporabe okoljsko sprejemljivih energentov se izboljšuje stanje zraka in hrupa,
- več možnosti za srečevanja, krepitev socialnih vezi med ljudmi, v socialno življenje bolje vključene tudi ranljive skupine (starejši, revnejši, ljudje z oviranostmi,...),
- neposredni in posredni stroški, vezani na mobilnost, se zmanjšujejo,
- zaradi omogočanja intermodalnosti se delno spreminja tudi sedeči življenjski slog v aktivnejšega, kar vpliva na zdravje ljudi,
- odpiranje novih delovnih mest na področju JPP.

2.5 Usmeritve za dopolnitev scenarijev na podlagi predlogov, podanih na drugi javni razpravi

Na javni razpravi so bili na predlagane scenarije podani sledeči komentarji:

- Kljub 4 predstavljenim scenarijem, za občino Cerklje na Gorenjskem ni pravi en sam. Cilj Celostne prometne strategije, spreminjanje potovalnih navad, je dobro zastavljen. Vendar je potreben poglobljen pogled na filozofijo življenja. Scenarij 2 je gotovo najprimernejši za na primer starejše občane, ki se zadržujejo bolj na ozemlju same občine Cerklje na Gorenjskem. Veliko ljudi pa se vozi izven občine. V tem primeru bi bil najbolj optimalen izbor 3. scenarija. Ničelni scenarij vsekakor ni najboljši izbor, saj si v občini želimo uvesti določene spremembe na področju mobilnosti.
- Tretji scenarij je sicer precej optimističen, vendar na dolgi rok verjetno v večji meri izvedljiv. V vsakem primeru se bodo ceste v prihodnosti potrebovale tudi za razvoj JPP.
- Zaradi splošne uporabe mobilne telefonije bi se lahko relativno hitro razvile in prišle v uporabo razne aplikacije za kombiniranje prevozov.
- Problemske točke nastajajo tam, kjer se hkrati poveže več dejavnikov – na primer: turistična sezona – vikend – lepo vreme – sneg – šolski izlet....

- Zelo pomemben vidik 2. scenarija, povečanje hoje in kolesarjenja, saj je sedeč življenjski slog in vedno večja telesna teža tudi v naši občini vedno bolj prisoten. Smiselno bi bilo urediti varne šolske poti vsaj na najkrajših razdaljah in ukiniti šolski prevoz na teh relacijah.