



MESTNA OBČINA
KRANJ

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ 2025 - 2032



MESTNA OBČINA
KRANJ

I FEEL
SLOVENIA



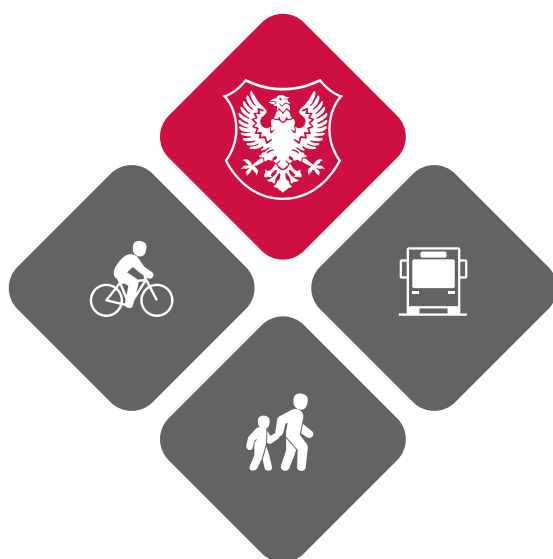
sofinancira
Evropska unija



MESTNA OBČINA
KRANJ

Naziv projekta	Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Kranj
Naročnik	Mestna občina Kranj Slovenski trg 1 4000 Kranj
Izvajalec	PNZ d.o.o., MM IBIS d.o.o., PROVIA d.o.o.
Skrbnik pogodbe v imenu naročnika	Irena Rogelj, Urad za gospodarske dejavnosti in promet
Vodja projekta v imenu izvajalca	Gregor Pretnar
Projektna skupina	Gregor Pretnar Miha Juvan Mojca Koligar Rok Frantar Andraž Tolar Lea Rikato Ružić Katja Miklič David Trošt
Viri fotografij	foto arhiv Provia d. o. o. Center trajnostne mobilnosti Kranj Mestna občina Kranj
Oblikovanje in postavitve	MM IBIS d.o.o.
Naklada	100 izvodov

Kranj, marec 2025



MESTNA OBČINA
KRANJ



sofinancira
Evropska unija

KAZALO

.....

KAZALO	4
NAGOVOR ŽUPANA	7
POVZETEK OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTNE OBČINE KRANJ	8
IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS	10
NAMEN PRIPRAVE OCPS	10
VLOGA IN POMEN OCPS	11
KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS, SPREJETO LETA 2017	14
KATERI IZZIVI OSTAJAJO ZA NOVO OCPS	16
METODOLOGIJA IN PROCES PRIPRAVE OCPS	16
ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS	19
V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE	20
VIZIJA	20
CILJI	21
IZZIVI DANES	22
KAKO BOMO DOSEGLI CILJE	27
STRATEŠKI STEBRI OCPS MESTNE OBČINE KRANJ	27
PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE – pomembno je sodelovati	28
DOSEŽKI	28
PRILOŽNOSTI	29
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	30
UKREPI	30
AKCIJSKI NAČRT	31
DRUGI STEBER: HOJA – najcenejše prevozno sredstvo je tvoje telo	32
DOSEŽKI	32
PRILOŽNOSTI	33
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	34

UKREPI	34
AKCIJSKI NAČRT	35
TRETJI STEBER: KOLESARJENJE – praktičen in hiter prevoz brez stresa	36
DOSEŽKI	36
PRILOŽNOSTI	37
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	38
UKREPI	38
AKCIJSKI NAČRT	39
ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET – za vse	40
DOSEŽKI	40
PRILOŽNOSTI	41
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	41
UKREPI	41
AKCIJSKI NAČRT	43
PETI STEBER: MOTORNI PROMET – avto da, vendar ne za vsak korak	44
DOSEŽKI	44
IZZIVI	45
PRILOŽNOSTI	45
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	46
UKREPI	46
AKCIJSKI NAČRT	47
ŠESTI STEBER: MIRUJOČI PROMET IN PARKIRNA POLITIKA – manj je več	48
DOSEŽKI	48
PRILOŽNOSTI	49
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE	49
UKREPI	50
AKCIJSKI NAČRT	51
NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA	52
AKCIJSKI NAČRT	54





NAGOVOR ŽUPANA

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Kranj predstavlja pomemben korak k oblikovanju trajnostnega, varnega in prijetnega okolja za vse nas. Strategija je rezultat skrbnega načrtovanja in sodelovanja z našimi občani, saj smo želeli prisluhniti potrebam in željam ter skupaj poiskati rešitve za izzive sodobne mobilnosti.

Naša vizija je jasna – oblikovati trajnostno naravnan prometni sistem, ki bo zmanjšal odvisnost od avtomobilov, povečal uporabo javnega prevoza in spodbujal aktivno mobilnost, kot sta hoja in kolesarjenje. S tem bomo zmanjšali negativne vplive na okolje. Verjamemo, da lahko z izboljšanjem prometne infrastrukture, povečanjem varnosti na cestah in spodbujanjem trajnostnih oblik prevoza izboljšamo kakovost življenja v naši občini.

Ponosni smo, da je Kranj del Misije EU podnebno nevtralnih in pametnih mest ter prejemnik **EU Mission label**. To nas postavlja med vodilne evropske občine na področju prehoda v bolj zeleno prihodnost ter nam odpira priložnosti za razvoj inovativnih in okolju prijaznih rešitev.

Z vzpostavitvijo prevozov **Kranvaj, Prostofer in Car sharing** se že zmanjšuje potreba občanov po lastništvu avtomobilov. Parkirišče P + R Zlato Polje razbremeni mestno središče in spodbuja uporabo sistema **KRskolesom** ter mestnega potniškega prometa. Vse to prispeva k čistejšemu zraku in boljši kakovosti bivanja v mestnem jedru.

Kranj je na dobri poti uresničevanja ciljev Občinske celostne prometne strategije, vendar pa s tem delo ni končano. Strategija je živ dokument, ki se stalno razvija, prilagaja in nadgrajuje glede na nove izzive in potrebe.

Uspeh Občinske celostne prometne strategije je odvisen tudi od nas, občanov. S sodelovanjem in odgovornim ravnanjem v prometu lahko skupaj ustvarimo Kranj, ki bo dostopen, zelen in čist – mesto, v katerem bomo radi živeli.

Matjaž Rakovec,
župan



MESTNA OBČINA
KRANJ



sofinancira
Evropska unija



Varne in urejene kolesarske povezave so predpogoj za spodbujanje in razvoj kolesarjenja

POVZETEK OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTNE OBČINE KRANJ

.....

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Mestne občine Kranj je najpomembnejši strateški dokument, ki omogoča dolgoročno načrtovanje trajnostne mobilnosti, izboljšanje dostopnosti in višjo kakovost bivanja. Z njenim sprejetjem občina utrjuje svojo vlogo kot napredno in trajnostno usmerjeno mesto, ki se uspešno prilagaja sodobnim prometnim, okoljskim in družbenim izzivom.

Vizija temelji na varnem, dostopnem in učinkovitem prometnem sistemu, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in javni prevoz. Ključni cilji OCPS so večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa, izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa ter izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti. Prva strategija iz leta 2017 je že prinesla pomembne izboljšave, kot so širitev kolesarskega omrežja, elektrifikacija javnega prevoza in omejitve motornega prometa v mestnem jedru.

Mestna občina Kranj je uspešno ponotranjila načela trajnostne mobilnosti. Mestna oblast, uprava, prebivalstvo in strokovna javnost so v procesu priprave OCPS pokazali visoko stopnjo razumevanja in podpore ukrepom trajnostne mobilnosti. Občina je ena izmed treh slovenskih mest, vključenih v evropsko pobudo Sto podnebno nevtrálnih mest, kar potrjuje njene visoke ambicije. Ponudba mobilnostnih storitev v urbanem delu občine je že dobro razvita, zato bodo nadaljnji ukrepi usmerjeni v zahtevnejše infrastrukturne projekte in sistemske rešitve, ki bodo dopolnjevali obstoječe ukrepe.

Izgradnja novega potniškega centra, ki bo izboljšal povezave s prestolnico in drugimi kraji, je ena ključnih prioritet. Pomembno je zagotoviti kakovostne povezave avtobusnega, kolesarskega in peš prometa s terminalom, tako da bo dostopen večini prebivalcev. Nadaljevati je treba tudi gradnjo trajnostne infrastrukture na podeželju, pri tem pa vključiti še zasebni sektor, zlasti večje zaposlovalce, ki lahko s svojimi ukrepi prispevajo k zmanjšanju obremenitve cestne infrastrukture in površin za mirujoči promet. Z izboljšano dostopnostjo do avtobusne in kolesarske mreže lahko podjetja spodbudijo zaposlene k večji telesni aktivnosti in prispevajo k razogljčenju prometa.

Razvoj omrežja za aktivno mobilnost je dosegel točko, ko so potrebni kompleksnejši inženirski in finančno zahtevni projekti, kot sta gradnja premostitvenih objektov in rekonstrukcija cest. Občina bo nadaljevala gradnjo ključnih infrastrukturnih elementov ter izboljšala dostopnost mobilnostnih storitev z digitalizacijo in popularizacijo trajnostnih oblik prevoza s terenskim delom.

Proces integriranega načrtovanja prostora in mobilnosti ima še veliko prostora za izboljšave, na lokalni in državni ravni. V prihodnjih letih bo ključno nadaljevati sistematično izvajanje ukrepov, pridobivanje evropskih in državnih sredstev ter sodelovanje s sosednjimi občinami pri pripravi prometnih rešitev na regionalni ravni. Kljub doseženim premikom so še vedno izzivi pomanjkanje varnih šolskih poti, majhna uporaba trajnostnih oblik prevoza in potreba po boljši poveztljivosti. Strategija do leta 2032 predvideva ukrepe v šestih stebrih: celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet ter mirujoči promet in parkirna politika.

Eden izmed največjih izzivov je še vedno sistemsko financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti, kar bo morala občina doseči skupaj z državo. Le s stabilnimi viri financiranja bodo trajnostni ukrepi lahko postali stalni del mestne mobilnostne ponudbe.

OCPS tako ni le dokument, temveč živ proces, ki se bo z vključevanjem občanov in strokovne javnosti razvijal ter prispeval k boljši mobilnosti, manjšim prometnim obremenitvam in višji kakovosti življenja v Kranju. Izvajanje strategije bo spremljano z rednimi evalvacijami in aktivnim sodelovanjem javnosti s ciljem ustvariti prijaznejše in bolj trajnostno urbano okolje.





Novo avtobusno postajališče mestnega avtobusnega prometa je le nekaj korakov oddaljeno od P+R parkirišča na Zlatem polju

IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS

NAMEN PRIPRAVE OCPS

Mestna občina Kranj že od leta 2017 izvaja občinsko celostno prometno strategijo (OCPS), s katero se je pridružila več kot 80 slovenskim občinam, ki pri načrtovanju prometa in mobilnosti v ospredje postavljajo ljudi in kakovost bivanja. Ker je OCPS temeljni strateški dokument za sedemletno obdobje, je bila prenova nujna – zaradi prilagoditve novi zakonodaji in tudi aktualnih izzivov trajnostne mobilnosti.

Leta 2022 je bil sprejet Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki določa, da mora vsaka občina z OCPS strateško usmerjati razvoj prometa in dostopnosti. V tem okviru je Mestna občina Kranj leta 2023 uspešno kandidirala na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) ter pridobila 46.200 evrov sofinanciranja za pripravo prenovljenega dokumenta. Poleti 2024 je bil izbran izvajalec, ki je skladno z minimalnimi standardi pripravil sodobno in celovito strategijo.

Prenova OCPS ni samo zakonska obveznost, temveč tudi priložnost za izboljšanje prometnih razmer in boljše usklajevanje razvoja prometa z okoljskimi cilji. Ključni

razlogi za pripravo prenovljene strategije so:

- nadgradnja OCPS iz leta 2017, ki omogoča evalvacijo preteklih ukrepov ter učenje iz preteklih uspehov in izzivov,
- dostop do državnih in evropskih sredstev, pri čemer OCPS nujen pogoj za financiranje trajnostnih mobilnostnih projektov,
- spodbujanje varnejših, dostopnejših in trajnostnih prometnih rešitev, ki izboljšujejo kakovost bivanja,
- zmanjšanje emisij hrupa, onesnaževal zraka in toplogrednih plinov,
- sprememba potovalnih navad občanov in večja izbira okolju prijaznih prevoznih načinov,
- sodelovanje s ključnimi deležniki in oblikovanje dolgoročne vizije mobilnosti, prilagojene potrebam občanov in širšega območja.

Strategija se osredotoča na razvoj varnih, udobnih in povezanih prometnih poti ter omogočanje različne izbire prevoznih sredstev, s katerimi občani dostopajo do vsakodnevnih ciljev. Poseben poudarek je na:

- hoji in kolesarjenju kot primarnih oblikah trajnostnega prometa,
- razvoju in izboljšanju javnega prevoza,
- alternativnih oblikah mobilnosti, kot so souporaba vozil in izposoja koles,
- povečanju prometne varnosti za vse udeležence,
- sodelovanju s sosednjimi občinami, kar je ključno za izboljšanje regijske mobilnosti.

Velik delež dnevnih poti prebivalcev presega občinske meje, zato OCPS spodbuja medobčinsko sodelovanje pri javnem prevozu, izposoji koles, souporabi vozil in infrastrukturnih rešitvah. Uspešna prometna strategija namreč ni le občinska, temveč regionalna.

Prenovljena OCPS Mestne občine Kranj utrjuje zavezanost k trajnostni mobilnosti, izboljšuje prometno varnost in povišuje kakovost bivanja za vse prebivalce. Strategija občini odpira vrata do državnih in evropskih sredstev ter zagotavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa, ki bo še naprej temeljila na čistejših, varnejših in dostopnejših prometnih rešitvah. V prihodnje bo ključno tudi sodelovanje s sosednjimi občinami pri skupnih prometnih rešitvah, ki bodo prispevale k boljši regionalni mobilnosti in dostopnosti.

VLOGA IN POMEN OCPS

Mestna občina Kranj se srečuje z dinamičnimi spremembami v poslovnem, družbenem in okoljskem okolju, ki pomembno vplivajo na prometne vzorce in mobilnost prebivalcev. Zato je eden njenih ključnih strateških izzivov razvoj trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema.

Celostna prometna strategija (OCPS) je **temeljni strateški dokument**, ki omogoča dolgoročno in usklajeno načrtovanje prometa ter celostne ukrepe za trajnostno



mobilnost. Namen OCPS ni samo optimizacija prometne infrastrukture ali zmanjšanje zastojev, temveč ustvarjanje kakovostnega življenjskega okolja, ki spodbuja trajnostne oblike prevoza, zmanjšuje negativne vplive na okolje ter izboljšuje prometno varnost in dostopnost.

Vloga OCPS pri vzpostavitvi trajnostne mobilnosti

OCPS ne nadomešča obstoječih dokumentov s področja prometa, temveč jih nadgrajuje z usmeritvami, ki celostno obravnavajo promet kot ključen dejavnik urbanega razvoja. Njena najpomembnejša vloga je zagotavljanje celostnega pristopa k prometnemu načrtovanju, pri čemer se:

- **povezuje prometna infrastruktura z drugimi razvojnimi politikami** – urbanizmom, okoljsko trajnostjo, gospodarstvom in prostorskim načrtovanjem,
- **spodbuja trajnostne oblike mobilnosti**, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, hkrati pa optimizira motoriziran promet,
- **zagotavlja boljšo dostopnost** do delovnih mest, izobraževalnih ustanov, storitev in rekreativnih površin,
- **zmanjšuje prometne obremenitve in emisije** ter s tem izboljšuje kakovost zraka in zmanjšuje hrup v urbanih središčih,
- **krepi prometno varnost**, še posebej za ranljive skupine, kot so otroci, starejši in osebe z omejeno mobilnostjo.

Strateški pomen OCPS za Mestno občino Kranj

OCPS je zasnovana tako, da odgovarja na izzive sodobnega urbanega okolja in občini omogoča prilagodljivo odzivanje na spremembe. Proces priprave in izvajanja strategije temelji na:

- **trajnostnem pristopu**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in okoljske cilje,
- **integriranem načrtovanju**, ki povezuje prometne ukrepe z drugimi sektorji, kot so stanovanjska politika, turizem, gospodarstvo in okolje,
- **uravnoveženem razvoju prometnih načinov**, ki spodbuja alternativo avtomobilskemu prometu in zagotavlja učinkovite rešitve za vse uporabnike,
- **vključevanju javnosti in deležnikov**, ki omogoča boljše prilagajanje ukrepov resničnim potrebam prebivalcev in lokalnega gospodarstva,
- **spremljanju in vrednotenju**, ki omogoča sprotno prilagajanje ukrepov glede na merljive rezultate in analize.

Cilji prenovljene strategije

Proces prenove strategije je usmerjen v naslednje ključne cilje:

- **preveriti in nadgraditi prejšnje ukrepe** ter oceniti njihovo učinkovitost in vpliv,

- **na novo opredeliti ukrepe**, ki bodo zajeli sodobne prometne izzive in omogočili prilagodljivost prihodnjim trendom,
- **upoštevati tehnološke spremembe**, kot so digitalizacija, mikromobilnost, delitvena ekonomija in elektrifikacija prometa,
- **izkoristiti notranje razvojne potencialne mesta** za optimizacijo prometa in zmanjšanje potrebe po infrastrukturnih posegih,
- **pridobiti sredstva EU in države** za projekte trajnostne mobilnosti in urbano prenovu.

Povezanost OCPS z evropskimi in nacionalnimi strategijami

Evropska unija v finančnih obdobjih 2014–2020 in 2021–2027 posebej podpira trajnostni urbani razvoj s strategijami, ki vključujejo celostne ukrepe za spopadanje z gospodarskimi, podnebnimi in socialnimi izzivi. Slovenija je v ta program vključila vse mestne občine, kar pomeni, da sta sprejem in izvajanje OCPS glavna pogoja za pridobivanje sredstev.

Kar 75 % prebivalcev Mestne občine Kranj živi v urbanem okolju, zato so celostne prometne rešitve ključnega pomena za kakovost bivanja in gospodarski razvoj. Prav tako je Kranj pomembno regionalno središče, zato mora načrtovanje prometa vključevati tudi povezave z okoliškimi občinami in širšo regijo.

Vloga javnosti in deležnikov pri pripravi OCPS

Uspešna prometna strategija je proces, ki vključuje različne deležnike in javnost. Ključni akterji pri pripravi in izvajanju OCPS so:

- **občani in civilna družba** – njihovo sodelovanje zagotavlja, da strategija upošteva resnične potrebe prebivalcev in izboljšuje sprejemljivost ukrepov,
- **podjetja in gospodarski sektor** – mobilnost delovne sile in dostopnost poslovnih con sta ključni za konkurenčnost lokalnega gospodarstva,
- **prometni in urbanistični strokovnjaki** – prispevajo analize, strokovne predloge in načrtovanje inovativnih rešitev,
- **občinske in državne institucije** – zagotavljajo politično podporo, pravni okvir in finančna sredstva za izvajanje ukrepov.

Vključevanje javnosti povečuje **odgovornost vseh udeležencev v prometu**, izboljšuje **prometno kulturo** in prispeva k **uspešnejši izvedbi strategije**.

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj ni samo dokument, ampak **strateški načrt za bolj trajnostno, varno in učinkovito prometno ureditev**. Uspešnost pa bo odvisna od **usklajenega sodelovanja vseh deležnikov**, učinkovitega upravljanja in rednega spremljanja napredka.

Občina Kranj se z OCPS usmerja v prihodnost, v kateri bo **promet manj obremenjujoč za okolje, dostopnost boljša, javni prostor prijaznejši za prebivalce, mobilnost pa varnejša in učinkovitejša**.



KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS, SPREJETO LETA 2017

Mestna občina Kranj je s sprejetjem prve **Občinske celostne prometne strategije (OCPS)** leta 2017 začela **celovit in strateški pristop** k načrtovanju prometa in mobilnosti. Cilj strategije je bil spodbujanje trajnostnih oblik prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet, ter zmanjšanje odvisnosti od motornega prometa. V zadnjih letih so bili izvedeni številni ukrepi, ki so izboljšali prometne razmere, povečali dostopnost in prispevali k višji kakovosti življenja v občini.

Prva OCPS je občini omogočila, da se je **prometnega načrtovanja lotila bolj strateško, celostno in usklajeno**. Z jasno zastavljenimi cilji in uravnoteženim obravnavanjem vseh prometnih udeležencev je postavila trdne temelje za trajnostni razvoj mobilnosti. Strategija je bila **ambiciozna**, saj je vključevala obsežen akcijski načrt z vrsto ukrepov, ki jih brez dodatnih finančnih virov ne bi bilo mogoče uresničiti. Prav OCPS je občini omogočila dostop do **državnih in evropskih sredstev**, kar je bilo ključno za izvedbo številnih izboljšav v prometni infrastrukturi in mobilnostnih storitvah.

Med **največje dosežke prve OCPS** spada povečanje **ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti**, med odločevalci in širšo javnostjo pa tudi lokalno stroko. Postopoma se je okrepilo zavedanje, da prometni prostor ne pripada samo motoriziranim vozilom, temveč ga je treba oblikovati po meri vseh uporabnikov, še posebej ranljivih skupin. To ima neposredne pozitivne učinke na prometno varnost, zdravje prebivalcev, okolje in splošno kakovost bivanja.

Z ukrepi, izvedenimi v okviru OCPS 2017, je občina izboljšala dostopnost prometnega sistema za vse prebivalce, povečala učinkovitost mobilnosti, optimizirala stroške prevoza ter ustvarila bolj privlačen in kakovosten urbani prostor, katerega javni del je namenjen tudi druženju in skupnim aktivnostim.



Sistem za izposajo koles KR Kolesom širi svojo mrežo mest za izposajo koles



Mestna občina Kranj skrbi, da se vozni park mestnega potniškega prometa stalno posodablja in da je vedno bolj prijazen okolju



Varne in kakovostne kolesarske površine privabljajo vedno več kolesarjev



MESTNA OBČINA
KRANJ



sofinancira
Evropska unija

KATERI IZZIVI OSTAJAJO ZA NOVO OCPS

Prva OCPS (2017) je prinesla pomembne izboljšave v prometnem sistemu Mestne občine Kranj, a še vedno je veliko izzivov, ki jih obravnavamo v prenovljeni strategiji. Najpomembnejši poudarki za prihodnost so boljše povezovanje prometnih načinov, povečanje varnosti in izboljšanje dostopnosti do trajnostnih oblik prevoza. Občina bo v prihodnjih letih nadaljevala celostno načrtovanje prometa in si prizadevala za nadaljnjo izboljšavo vseh vidikov mobilnosti v mestu.

Kljub številnim ukrepom je bila popolnoma ali delno izvedena le dobra polovica načrtovanih. Številni niso bili izpeljani zaradi različnih razlogov, pri čemer ključno vlogo igrata tudi miselnost deležnikov in javnosti. Spreminjanje potovalnih navad in zmanjšanje odvisnosti od avtomobila za kratke razdalje (npr. manj kot 2 km) sta še vedno izziva, prav tako omejevanje prehitre vožnje ter odpravljanje nepravilnega parkiranja in ustavljanja.

Poleg glavnih infrastrukturnih ukrepov, kot sta nov potniški center in dokončanje mreže za aktivno mobilnost, ostaja veliko prostora za mehkejša ukrepe, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in zmanjšujejo manj trajnostne prakse. Prav tako sta pomembni bolj sistematično spremljanje in vrednotenje OCPS, da se lahko ugotovi, ali so ukrepi učinkoviti in ali prispevajo k zastavljenim ciljem. S premišljenim izvajanjem in aktivnim sodelovanjem deležnikov lahko Kranj postane še bolj dostopna, varna in trajnostno naravnana občina za vse prebivalce.

METODOLOGIJA IN PROCES PRIPRAVE OCPS

Priprava občinske celostne prometne strategije (OCPS) za Kranj se je začela marca 2024 in je bila končana marca 2025. Ta proces je potekal po metodologiji, ki jo določajo Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, ob upoštevanju minimalnih standardov, ki jih določajo sofinancerji, predvsem Ministrstvo za okolje in prostor (MOPE), za občine z do 100.000 prebivalci.

V primerjavi z zadnjo pripravo OCPS, ki je potekala v letih 2016/2017, so bile v procesu upošteevane prenovljene smernice, objavljene leta 2023. Te so prinesle manjše spremembe v metodologiji, vključno z drugačnim vrstnim redom faz priprave, novim pristopom k merjenju obveznih kazalnikov, natančnejšo opredelitvijo strateških vodil ter jasnejšim upoštevanjem obveznih nacionalnih ciljev na področju prometa in trajnostnega razvoja.

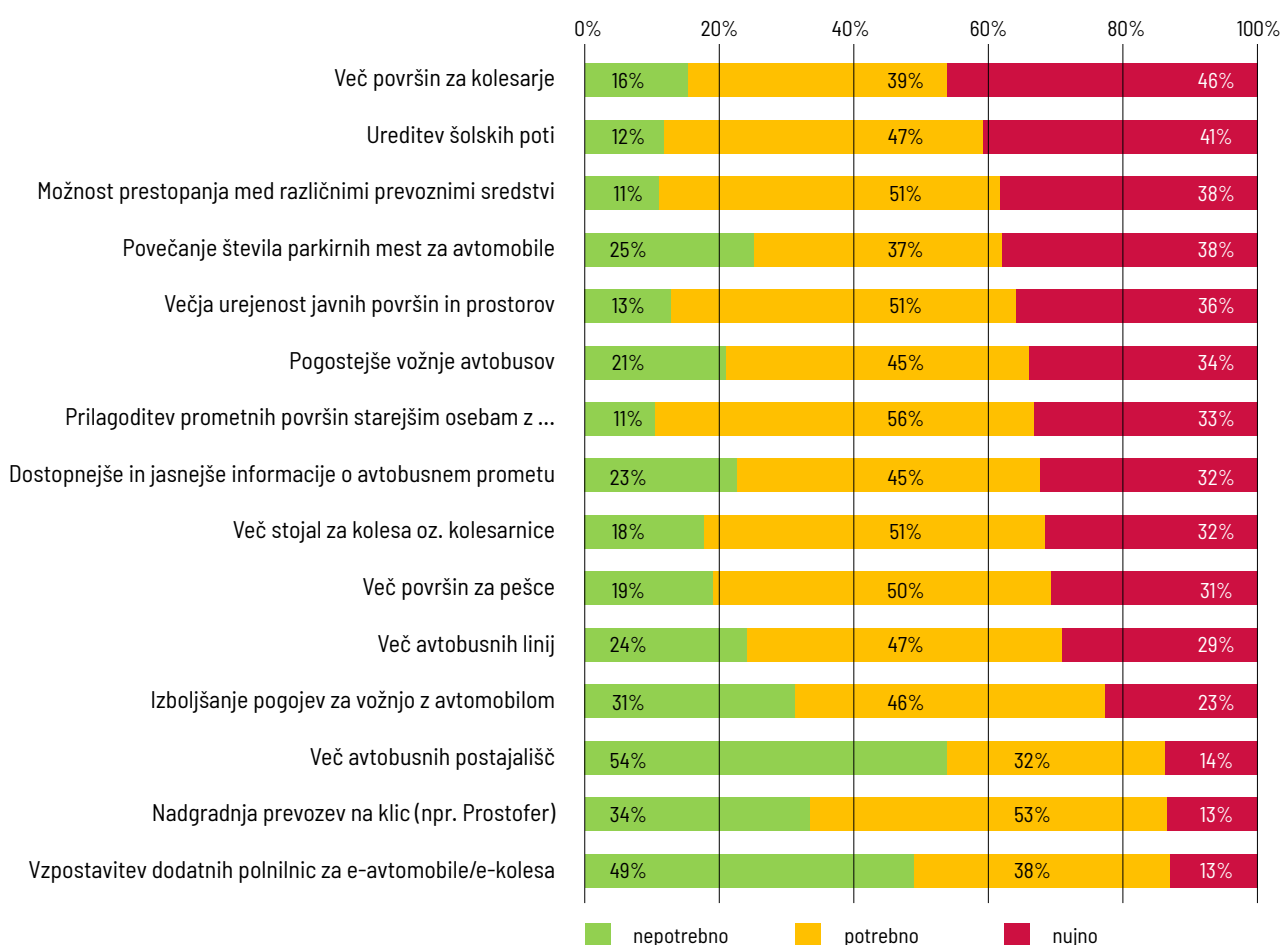
Priprava OCPS za Kranj je obsegala šest ključnih sklopov:

- 1. Ureditev razmer za delo:** V tem sklopu je bilo zagotovljeno vse potrebno za uspešno izvajanje strategije, vključno z organizacijo delovne skupine in usklajevanjem z relevantnimi deležniki.
- 2. Vzpostavitev procesa:** Določeni so bili ključni postopki in aktivnosti, ki bodo zagotavljali uspešno izvedbo strategije.
- 3. Oris zelenega stanja:** Ta faza je vključevala določitev dolgoročnih ciljev in vizije za razvoj prometa v Kranju, ki bo podprta s trajnostnimi ukrepi.

4. **Analiza obstoječega stanja:** V tem delu so bile opravljene podrobne analize trenutnega prometnega sistema, vključno s prepoznavo težav in potrebnih izboljšav.
5. **Opredelitev smeri ukrepanja:** Na podlagi analize obstoječega stanja so bile določene konkretne smeri ukrepanja za izboljšanje prometne situacije v občini.
6. **Priprava in potrditev strategije:** Na koncu je bila pripravljena celovita OCPS, ki je bila potrjena in sprejeta na občinskem svetu.

Kot že pri prejšnji pripravi OCPS v letih 2016/2017, je tudi pri tem procesu v Kranju potekala intenzivna vključitev javnosti. To je vključevalo izvajanje anket, javnih razprav in prireditev, ki so bile namenjene splošni javnosti, ter organizacijo delavnic in intervjujev za ključne deležnike, kot so predstavniki različnih institucij, podjetij in nevladnih organizacij. Poleg tega je bila posebna pozornost namenjena sodelovanju s sosednjimi občinami, pri čemer so skupaj določili največje izzive in skupne ukrepe, ki bodo prispevali k učinkovitejšemu celostnemu pristopu k prometnemu načrtovanju v širšem območju.

Proces priprave OCPS v Kranju je potekal po nacionalnih smernicah, ki vključujejo tudi spremljanje obveznih kazalnikov za oceno učinkov posameznih ukrepov. S tem se zagotavljajo sistematično spremljanje napredka, primerljivost podatkov med občinami ter podlaga za prilagajanje strategije glede na rezultate.





Vizija ureditve prehoda za pešce in kolesarje na Cesti Boštjana Hladnika na Primskovem je bila opredeljena V Celostni prometni strategiji Mestne občine Kranj v letu 2017



Izveden prehod za pešce in kolesarje na Cesti Boštjana Hladnika na Primskovem omogoča varno prečkanje pešcev in kolesarjev

ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

V okviru **občinske celostne prometne strategije (OCPS)** Mestne občine Kranj so vizija in cilji zastavljeni dolgoročno, medtem ko so ciljne vrednosti in akcijski načrt natančno opredeljeni za obdobje **2025–2032**. Ta časovni okvir omogoča postopno in trajnostno uvajanje ukrepov, ki bodo pripomogli k izboljšanju prometne infrastrukture in mobilnosti.

Po zaključku šestih sklopov priprave do leta 2025 bo na vrsti najpomembnejši, sedmi sklop—**izvajanje strategije**. Ključne naloge tega obdobja vključujejo:

- **izvajanje ukrepov**, ki so bili določeni v predhodnih fazah priprave;
- **kontinuirano delo z javnostjo** z namenom informiranja in vključevanja prebivalcev v proces izvajanja;
- **redno spremljanje napredka** ter prilagajanje strategije glede na ugotovljene ovire in nove okoliščine.

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju občinam nalaga obveznost letnega poročanja pristojnemu ministrstvu o šestih izmerjenih obveznih kazalnikih. Poleg tega se priporoča poročanje o neobveznih kazalnikih, kar omogoča celovitejši vpogled v učinkovitost ukrepov.

Čeprav OCPS obravnava predvsem območje v Mestni občini Kranj, strategija predvideva tudi ukrepe, ki zahtevajo **usklajeno sodelovanje** s:

- sosednjimi občinami,
- državnimi organi, predvsem **Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI)** in **Slovenskimi železnicami**,
- drugimi relevantnimi organizacijami in deležniki.

S takšnim celostnim pristopom bo mogoče učinkovito obravnavati prometne izzive, izboljšati povezljivost in prispevati k trajnostnemu razvoju širše regije.





Kakovosten in uporabnikom prilagojen mestni avtobusni promet lahko znatno zmanjša število avtomobilov in posledično gnečo na cestah

V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE

.....

VIZIJA

Vizija nove OCPS je bolj ali manj enaka kot v prvi, saj gre za dolgoročno vizijo, ki je bila usklajena s splošno in strokovno javnostjo.



Kranj bo kot regijsko središče sodobno, ustvarjalno in trajnostno mesto, v katerem bodo javni prevoz, kolesarjenje in hoja ključne oblike mobilnosti. Sodobne rešitve v prometu in infrastrukturi bodo zagotovile učinkovite in trajnostne povezave ter izboljšale kakovost življenja.

CILJI

Cilji OCPS so izhajali iz ciljev prve CPS, hkrati pa so morali upoštevati tudi nacionalne cilje, ki so opredeljeni v nacionalnih smernicah. Skozi različne aktivnosti vključevanja javnosti so bili kot prednostni cilji izbrani trije.

Prioritetni cilj OCPS	Ciljna vrednost
C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Zmanjšati število vseh prometnih nesreč s pešci in kolesarji na 50 na leto (-25 %) v petletnem drsnem obdobju (izhodišče 335 nesreč v obdobju 2018–2022).
C2: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa.	Povečati zadovoljstvo s kakovostjo življenja na 85 % (izhodišče 80 % leta 2024) ter zadovoljstvo s skupno pretočnostjo prometa na 60 % (izhodišče 55 % leta 2024).
C3: Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Povečati skupno število potnikov, ki uporabljajo razne oblike javnega potniškega prometa (JPP) v občini, za 20 % (mestni avtobus: 600.000 (2024), Kranvaj: 12.000 (2024), Prostofer: 724 voženj (2023))

OCPS želi doseči tudi preostale nacionalne cilje:

- zmanjšane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa,
- bolj zdravi in aktivnejši prebivalci,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost ter
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

80 % občanov je danes zadovoljnih s kakovostjo življenja v občini, le 50 % pa jih je zadovoljnih z varnostjo v prometu, 53 % s količino hrupa in 50 % z dostopno mobilnostjo za vse ne glede na starost, zdravje in socialni status.



Števec kolesarjev na Koroški cesti kot informacija in spodbuda

IZZIVI DANES

Izhajajoč iz prednostnih ciljev OCPS je bila narejena analiza stanja, v kateri so bile opravljene meritve obveznih kazalnikov (štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev OŠ in zaposlenih), pregled statističnih podatkov, terenski ogledi, intervjuji, javne razprave in delavnice. Na podlagi obsežne analize stanja so v nadaljevanju prikazani najpomembnejši izzivi v prometu v občini.

1. Želimo večjo varnost za pešce in kolesarje

Danes 44 % otrok tretjih, petih in sedmih razredov hodi ali kolesari v šolo brez spremstva odraslih, čeprav bi si tega želelo kar 61 % otrok. Glavni vzrok za zadržanost staršev je prometna varnost, kar potrjujejo tudi statistični podatki. Na trajnostni način, to je peš, s kolesom, rolerji, rolko ali skirojem, pri-

haja v šolo 52 % učencev, želelo pa bi jih 81 %.

Med letoma 2018 in 2022 je bilo 2094 prometnih nesreč s poškodbami, od tega 89 s hujšimi poškodbami in šest s smrtnim izidom. Pešci in kolesarji so udeleženi v skoraj polovici vseh nesreč,

še bolj skrb vzbujajoče pa je, da obsegajo kar 54 % udeležencev v nesrečah s hujšimi posledicami ali smrtjo.

Z vidika zaznane varnosti je zadovoljstvo med prebivalci majhno – z varnostjo za pešce jih je zadovoljnih le 53 %, z varnostjo za kolesarje pa samo 33 %. Da je treba stanje izboljšati, potrjuje tudi podpora ukrepom, saj kar 85 % anketiranih podpira širitev površin za kolesarje, ureditev šolskih poti pa se zdi potrebna 88 % vprašanih.

Avto za poti do enega kilometra uporablja 36 % prebivalcev, pri čemer je dostopnost peš in/ali s kolesom predvsem v urbanem območju občine razmeroma dobra. V občini tudi sicer prevladuje uporaba osebnega avtomobila. Štetje prometa je pokazalo 58-odstotni delež osebnega motornega prometa; 27-odstotni delež javnega potniškega prometa je precej nad povprečjem Slovenije, medtem ko je delež aktivne mobilnosti samo 6 %. Podatki meritev hitrosti na 19 lokacijah kažejo, da 36 % voznikov ne upošteva hitrostne omejitve.

Občani so izrazili tudi nezadovoljstvo s kakovostjo infrastrukture za kolesarjenje. Kritizirajo nezadostno število parkirišč za kolesa (63 % nezadovoljnih), pomanjkanje povezanosti kolesarskih poti (65 %) ter neprilagojenost infrastrukture starejšim in gibalno oviranim (69 % nezadovoljnih).



Ozka in nepregledna cesta skozi Stražišče brez urejenih površin za pešce in kolesarje ne omogoča njene varne uporabe vsem udeležencem v prometu

Povečanje varnosti šolskih poti in ureditev sklenjenega kolesarskega omrežja sta ključna ukrepa za povečanje deleža pešačenja in kolesarjenja. Zavedati se je treba, da vsaka naložba v varnost pešcev in kolesarjev ne koristi le uporabnikom teh poti, temveč izboljšuje celotno prometno kulturo in spodbuja sodelovanje različnih skupin udeležencev v prometu. Varne in povezane poti so tako infrastrukturni projekt ter tudi pomemben dejavnik pri ustvarjanju bolj povezanih, zdravih in trajnostnih skupnosti.



Tovorni promet po cestah skozi ozka središča naselij, kot je na primer v Stražišču, zelo zmanjšuje varnost najbolj ranljivih udeležencev v prometu in kakovost bivanja prebivalcev ob teh cestah

Izboljšana infrastruktura, kot so ustrezno označene in osvetljene poti, varna križišča, umirjanje prometa ter fizično ločene kolesarske steze, zmanjšuje tveganje za nesreče, obenem pa ustvarja okolje, v katerem ljudje prej izberejo trajnostne oblike mobilnosti.

Ukrepi, ki vključujejo šolske poti, so še posebej pomembni, saj prometne navede pridobimo že v otroštvu. Urejene šolske poti lahko spodbujajo trajne spremembe v vedenju, pri katerem otroci in njihovi starši raje izberejo hojo ali kolesarjenje kot vsakodnevni način premikanja. Poleg pozitivnih vplivov na zdravje otrok in zmanjšanja prometnih zastojev okoli šol to vodi tudi k dolgoročni razbremenitvi okolja.

2. Želimo lažje dostopati do čimveč storitev, aktivnosti in lokacij s čimveč načini prevoza in peš

Od leta 2018 do 2024 Mestna občina Kranj zaznava povprečno 2,1-odstotno letno rast števila prebivalcev, pri čemer je rast v mestu Kranj nekoliko manjša (1,3 %), kar kaže na trend naraščanja prebivalstva v primestnih naseljih. Razpršena poselitev prinaša izzive pri zagotavljanju dostopnosti do storitev, še posebej za tiste, ki niso odvisni od osebnega avtomobila. Delež starejših prebivalcev (20,7 %) je sicer nekoliko manjši od slovenskega povprečja (21,8 %), vendar je kljub temu pomembna skupina, ki potrebuje boljše prilagoditve v javnem potniškem prometu in večjo dostopnost do storitev. Podobno je stopnja motorizacije s 571 vozili na 1000 prebivalcev pod slovenskim povprečjem (587), kar odpira priložnosti za spodbujanje trajnostnih načinov prevoza.



Zadovoljstvo prebivalcev z dostopnostjo do storitev je zmerno – polovica jih meni, da je dostopnost primerna za vse. Z linijami mestnega avtobusnega prevoza je zadovoljnih 55 % vprašanih, medkrajevne avtobusne povezave pa pozitivno ocenjuje 58 %. Po drugi strani nezadovoljstvo zadeva predvsem pogostost voženj, zlasti v večernem času in ob vikendih, kar vpliva na uporabnost javnega prevoza za širši

spekter potreb. V anketi so bili starejši prebivalci manj zastopani, vendar so običajno ranljiva skupina, ki je še posebej odvisna od javnega prevoza.

Občina ima neposreden dostop do avtoceste, hkrati pa je z železniško postajo Kranj dobro povezana z Ljubljano. Prevoz na klic Prostofer je izboljšal dostopnost za socialno ogrožene občane in omogoča prevoze do zdravstvenih ustanov. Storitve Kranvaj omogoča boljšo dostopnost v mestnem središču. Sistem izposoje električnih vozil Avant2Go zmanjšuje potrebo po lastniških vozilih (predvsem po drugem avtomobilu v gospodinjstvu).



Kranvaj omogoča lažjo dostopnost središča mesta za vse

Sistem za izposajo koles KRskolesom vsaj občasno uporablja 10 % anketirancev, vendar povprečne ocene za lokacije postajališč (2,9), stanje koles (2,8) in ceno (2,8) kažejo na potrebo po izboljšavah. Sistem bi lahko postal bolj uporaben in privlačen z nadgradnjo infrastrukture, večjim številom postaj in dobro vzdrževanih koles.

Občina ima že zdaj vzpostavljeno široko mrežo storitev, ki zmanjšujejo odvisnost od osebnih vozil. Kljub temu sta za doseg večje učinkovitosti teh storitev nujni nadgrajevanje in boljše povezovanje različnih oblik prevoza. V

prihodnje bi lahko občina spodbujala večmodalnost s poenostavljenim dostopom do informacij o javnem prevozu,



Prostoferji poskrbijo, da se lahko tudi ljudje brez avtomobilov iz bolj oddaljenih delov občine odpravijo po neodložljivih opravkih

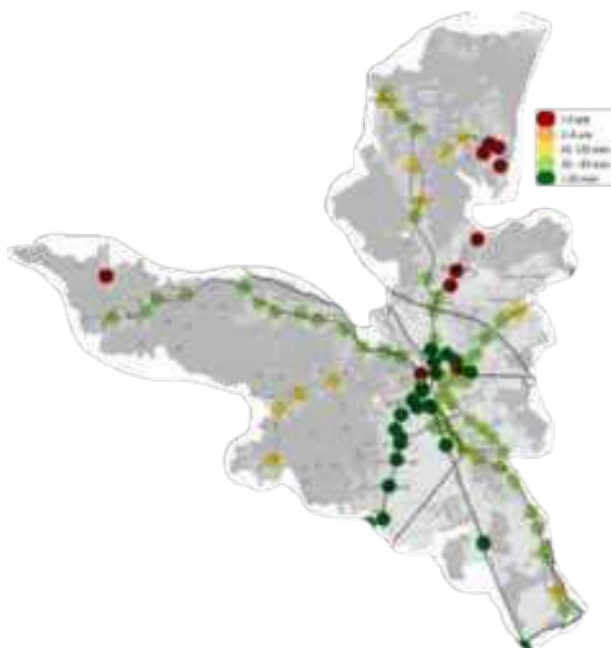
enotnimi vozovnicami in digitalnimi platformami za načrtovanje poti.

Izboljšanje dostopnosti z različnimi načini prevoza ni samo infrastrukturni projekt, temveč strateška naložba v višjo kakovost življenja, socialno vključenost in okoljsko trajnostnost. Z zagotavljanjem povezanih, pogostih in zanesljivih prevoznih storitev lahko občina zmanjša prometno obremenitev, izboljša pretočnost in omogoči prehod k trajnostni mobilnosti, ki koristi vsem prebivalcem.

3. Želimo živeti v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Mesto Kranj kot urbano in gosto poseljeno središče ponuja koncentracijo ključnih storitev in dobrin, kar omogoča učinkovito življenje v bližini pomembnih aktivnosti. Poleg Kranja imajo več kot 1000 prebivalcev tudi naselja Britof, Kokrica, Zgornje Bitnje, Mlaka pri Kranju, Golnik, Hrastje in Predoslje. Druga manjša in bolj razpršena nase-

lja pa se srečujejo z izzivi omejene dostopnosti, zlasti za starejše in gibalno ovirane prebivalce, ki se na daljših razdaljah ne morejo zanašati na hojo kot glavno obliko mobilnosti. Zato je zelo pomembno, da se tudi za ta območja razvijejo učinkoviti trajnostni načini prevoza.



Avtobusni promet v občini Kranj je dobro razvejan, avtobusno postajo Kranj pa bo potrebno posodobiti in povezati z ostalimi oblikami mobilnosti v sodobno multimodalno središče

Anketirani prebivalci izražajo nezadovoljstvo z vidiki prometne ureditve – 46 % jih ni zadovoljnih s pretočnostjo prometa, 47 % jih opozarja na težave s hrupom, medtem ko jih polovica ni zadovoljna z dostopnostjo mobilnosti za vse. Kljub temu pa kar 80 % prebivalcev ocenjuje kakovost življenja v Kranju kot visoko, kar je trdna osnova za nadaljnji razvoj skupnosti.

Razpoložljivost parkirišč je še naprej izziv, saj je kar 63 % anketirancev nezadovoljnih s trenutnim stanjem. To poudarja potrebo po premišljeni parkirni politiki, ki bi zmanjšala odvisnost

od osebnih avtomobilov in spodbudila uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, kot so javni prevoz, kolesarjenje in hoja.

Kranj je tudi eno od mest v pobudi Sto podnebno nevtralnih in pametnih mest do leta 2030. Ključni cilj na področju prometa je eno osebno vozilo na gospodinjstvo. Če želimo to doseči, bo treba poleg varnih in sklenjenih peš in kolesarskih povezav ter ustrezne ponudbe večmodalnosti voditi tudi ustrezno integrirano prostorsko načrtovanje in prometno politiko.

Za doseg tega ambicioznega cilja bo treba vlagati v večplastno strategijo, ki vključuje:

- **razvoj varnih in povezanih peš in kolesarskih poti**, ki omogočajo hitro, varno in enostavno premikanje za vse prebivalce, vključno z ranljivimi skupinami,
- **izboljšanje ponudbe večmodalnosti**, pri kateri prebivalci z lahkoto kombinirajo različne oblike prevoza, od javnega prevoza do kolesarjenja in delitvenih mobilnostnih storitev,
- **uvredba integriranega prostorskega načrtovanja**, ki bo povežalo prometno infrastrukturo z razvojem stanovanjskih, gospodarskih in storitvenih območij,
- **sprejetje inovativnih prometnih politik**, kot so območja umirjenega prometa, cenovno dostopne javne prevozne rešitve in spodbujanje rabe trajnostnih prevoznih sredstev.

Pomembno je tudi, da Kranj kot rastoče mesto ohranja zeleno identiteto. S povečanjem zelenih površin, vključevanjem naravnih elementov v urbanistično načrtovanje in zagotavljanjem rekreacijskih območij bo skupnost še bolj privlačna za življenje. Takšna mesta niso le funkcionalna, ampak vzdržujejo tudi visoko kakovost življenja, spodbujajo socialno povezanost in krepijo lokalno identiteto.



KAKO BOMO DOSEGLI CILJE

OCPS Mestne občine Kranj predvideva šest glavnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Krovni steber je celostno prometno načrtovanje, ki povezuje preostalih pet stebrov: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet in mirujoči promet (in parkirna politika).

Vsi strateški stebri so povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja ciljev. Vsak strateški steber poudarja glavne izzive in priložnosti ter določa tudi strateška vodila in kvantifikacijo ambicij, ki izhajajo iz vizije in ciljev. Z ambicijami, ki so jasne, merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Te ambicije niso pomembne le za izbiro ukrepov, ampak nam bodo pozneje omogočale spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

STRATEŠKI STEBRI IN PRIORITETE OCPS MOK

Vsak steber poleg ambicij vsebuje tudi ukrepe, s katerimi se dosegajo cilji. Ukrepi so bili izbrani tako, da so skladni s splošnimi cilji in ambicijami po strateških stebrih, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotrni. Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:

- **Celostno prometno načrtovanje** (prioriteta: izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov)
- **Hoja** (prioriteta: izboljšanje šolskih poti za hojo)
- **Kolesarjenje** (prioriteta: sklenjeno kolesarsko omrežje)
- **Javni potniški promet** (prioriteta: izboljšanje kakovosti vseh oblik JPP)
- **Motorni promet** (prioriteta: umirjanje prometa)
- **Mirujoč promet in parkirna politika** (prioriteta: racionalizacija ponudbe parkirnih mest).

Kolesa sistema KRsKolesom si je mogoče izposoditi tudi na P+R parkirišču na Zlatem Polju





Odgovorno, spoštljivo in varno obnašanje v prometu je potrebno privzgojiti že pri otrocih

PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE pomembno je sodelovati

.....

DOSEŽKI

Mestna občina Kranj je leta 2017 s prvo celotno prometno strategijo (CPS) začela celovit pristop k načrtovanju mobilnosti s ciljem spodbujanja trajnostnih oblik prevoza in zmanjšanja odvisnosti od motornega prometa. Strategija je omogočila bolj strateško in usklajeno prometno načrtovanje ter dostop do državnih in evropskih sredstev, kar je bilo ključno za izboljšave v infrastrukturi in mobilnostnih storitvah.

Med največje dosežke prve OCPS spada povečanje ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti, med odločevalci in širšo javnostjo pa tudi lokalno stroko. Posledično se je okrepilo zavedanje, da prometni prostor ne pripada le motoriziranim vozilom, temveč ga je treba oblikovati po meri vseh uporabnikov, še posebej ran-

ljivih skupin. To ima neposredne pozitivne učinke na prometno varnost, zdravje prebivalcev, okolje in splošno kakovost bivanja.

IZZIVI

Eden glavnih izzivov trajnostne mobilnosti niso samo pomanjkljivosti hoje kolesarjenja in javnega potniškega prometa (JPP), temveč tudi dejstvo, da je potovanje z avtomobilom preprosto, ugodno in sistemsko podprto. Druga generacija OCPS ponuja tudi priložnost, da poleg povečevanja privlačnosti aktivne mobilnosti in JPP začnemo z učinkovitim upravljanjem in smiselnim omejevanjem motornega prometa. Trenutno je avtomobilu večinoma povsod zagotovljena prednost – tako na regulatorni ravni (parkirni standardi, ravni uslug, prometni pravilniki) kot tudi v praksi, kjer se ceste nikoli ne končajo brez nadaljevanja, medtem ko se to pogosto dogaja pri pločnikih in kolesarskih poteh. Na drugi strani za alternativne oblike mobilnosti ni vzpostavljenega sistematičnega pristopa – parkiranje avtomobilov je npr. pogosto brezplačno ali subvencionirano z relativno ugodnimi dovolilnicami. To lahko razumemo kot neposredne in posredne podpore motornemu prometu, zaradi katerih ostajajo trajnostne oblike prevoza manj privlačne in konkurenčne. Kljub povečanemu vlaganju v njih.

Za učinkovito upravljanje prometa in prostorskega načrtovanja je zelo pomembno aktivno sodelovanje različnih deležnikov, saj le usklajeno delovanje omogoča celostne in trajnostne rešitve. Med pomembnimi pomanjkljivostmi sta nezadostno spremljanje in vrednotenje učinkov ukrepov, kar otežuje prilagajanje strategije glede na resnične potrebe. Prav tako je še vedno izziv nepovezanost med parkirno politiko in javnim potniškim prometom, kjer bi vzpostavitev večmodalnih točk in enotnega plačilnega sistema bistveno pripomogla k večji uporabi trajnostnih načinov prevoza. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev se občasno ne izvedejo nujno potrebni ukrepi oziroma se izvajajo prepočasi. Izziv je tudi uvedba manj priljubljenih ukrepov, pri katerih je potrebna aktivacija t. i. tihe večine, ki podpira izboljšave, a se redkeje aktivno vključuje v razprave.

PRILOŽNOSTI

Mestna občina Kranj ima številne priložnosti za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti. Ključno vlogo pri tem imajo sredstva EU in Republike Slovenije, ki omogočajo financiranje izboljšav v infrastrukturi in mobilnostnih storitvah. Povezovanje različnih deležnikov, od občine, izobraževalnih ustanov do podjetij, je priložnost za pripravo celovitih rešitev, ki bodo še učinkoviteje spodbujale trajnostne oblike prevoza. Ena od priložnosti je širitev ozaveševalnih kampanj skozi vse leto ter večja vključenost osnovnih šol, vrtcev in podjetij, kar bi dodatno prispevalo k spreminjanju potovalnih navad. Obstoječa OCPS že vključuje dobro zastavljene in ambiciozne cilje, ki jih je mogoče nadgraditi s prilagoditvami občinskega prostorskega načrta (OPN) ter okrepljenim regijskim sodelovanjem. S povezovanjem s sosednjimi občinami bi se lahko izboljšala učinkovitost prometnega sistema, spodbujala trajnostna mobilnost na širšem območju in krepila kakovost bivanja za vse prebivalce.



STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Prioriteta je izboljšati učinkovitost izvajanja ukrepov. Mestna občina Kranj želi, da načrtovanje in izvajanje ukrepov temeljita na podatkih ter na primerih dobrih praks, ob izboljšanem medsektorskem povezovanju ter rednem sodelovanju in komunikaciji z občani in ključnimi deležniki. Ambicija je, da delež izvedenih ukrepov in ukrepov v izvajanju iz akcijskega načrta OCPS preseže 70% do leta 2032.

UKREPI

Za uspešno uresničevanje trajnostne mobilnosti je zelo pomembna sistematična organizacija občinske uprave, ki zagotavlja učinkovito koordinacijo, redno izobraževanje in usklajevanje prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja. Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost, vključno s sodelovanjem pri projektih EU in razpisih, omogoča stabilno financiranje potrebnih ukrepov.

Med najpomembnejše ukrepe spadajo sprejetje, revizija in nadgradnja prometne strategije ter vzpostavitev sistema za spremljanje učinkov investicij na potovalne navade pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega potniškega prometa in voznikov. Pomemben korak je tudi priprava ali sofinanciranje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa, kar omogoča boljše načrtovanje ukrepov v sodelovanju z različnimi deležniki.

Za izboljšanje uporabniške izkušnje in večjo dostopnost trajnostnih oblik prevoza sta predvideni nadgradnja in širitev storitev v sklopu Centra trajnostne mobilnosti, vključno z uvedbo pametnega informacijskega sistema za podporo večmodalni mobilnosti. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti bodo dodatno spodbudile prebivalce k uporabi trajnostnih načinov prevoza.

Poleg tega sta načrtovani redno preverjanje učinkovitosti ključnih ukrepov v prometnem modelu ter njegovo redno vzdrževanje, kar bo omogočilo boljše napovedovanje in načrtovanje novih ukrepov. Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav bo prispevalo k celovitemu izboljšanju mobilnosti na širšem območju ter zagotavljanju kakovostnejših prometnih rešitev za vse prebivalce.



Občinsko celostno strategijo je pripravljena z aktivnim sodelovanjem prebivalcev in Mestne občine Kranj

AKCIJSKI NAČRT

UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	SKUPNA VREDNOST
delovanje občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti z usklajitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja (vključno z načrtovanjem parkirnih in zelenih površin)	brez	visoka	MOK, zunanji izvajalci	
priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost, vključno s sodelovanjem pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja	brez	srednja	MOK	
sprejetje, zagon, revizije in prenova prometne strategije, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov)	7.500 € za monitoring vsako leto, 60.000 € za prenovo na 7 let	visoka	MOK, zunanji izvajalci	112.500 €
izdelava oz. sofinanciranje za izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa ob tem pa tudi načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki	10.000 €/načrt ob predpostavki sofinanciranja s strani RS	srednja	MOK, zunanji izvajalci	70.000 €
nadgradnja in razširitev podpornih storitev za mobilnost občanov v sklopu Centra za trajnostno mobilnost, vključno z uvedbo pametnega informacijskega sistema za podporo večmodalni urbani mobilnosti	50.000 €/leto (je že zajeto JPP)	srednja	MOK	
promocijske in ozaveševalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti	50.000 €/leto	srednja	MOK	400.000 €
preveritev ključnih ukrepov v prometnem modelu ter periodično vzdrževanje prometnega modela	50.000 €	srednja	MOK, zunanji izvajalci	50.000 €
aktivno sodelovanje z državo (MZI, MOPE, DRSI), sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometne infrastrukture povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti	brez	visoka	MOK, BSC, sosednje občine	



S hojo od malega privzgojimo otrokom zdrav življenjski slog in navade, ki jih bodo spremljale tudi v odrasli dobi.

DRUGI STEBER: HOJA – najcenejše prevozno sredstvo je tvoje telo

.....

DOSEŽKI

Mestna občina Kranj konstantno in sistematično vlaga precejšnja sredstva v infrastrukturo za hojo z vzdrževanjem in izboljševanjem obstoječih površin za pešce ter tudi s širjenjem in povezovanjem omrežja pešpoti. Površine za hojo ne širi samo v mestu, ampak jih zagotavlja tudi v drugih naseljih, kot je na primer pločnik na Golniku ali pot med Brdom, Kokrico in Rupo. Z dodatno horizontalno in vertikalno signalizacijo ter omejitvijo hitrosti na posameznih točkah se je zmanjšala ogroženost pešcev, ti pa imajo tudi večji občutek varnosti, ki je lahko tudi razlog za izbiro hoje kot eno izmed oblik mobilnosti. Z vzpostavitev območij za pešce v središču Kranja z minimalnim deležem motornega prometa, z namestitvijo klopi za počitek in ozelenitvami ob peš povezavah se izboljšujejo razmere za hojo ter spodbuja ljudi, da hojo večkrat izberejo za vsakodnevne poti po mestu in občini.

IZZIVI

Območje Mestne občine Kranj lahko z vidika hoje razdelimo na dva dela. Prvi del obsega mesto Kranj, kjer so razmere za hojo sorazmerno dobre, pa vendar se še najdejo območja, na katerih je predvsem prometna varnost nezadostna. Drugi del obsega primestna in podeželska naselja, v katerih infrastruktura še ni dobra in je ponekod pomanjkljiva, varnih povezav med naselji in z mestom je manj.

Infrastruktura za hojo ponekod še vedno ni prilagojena pešcem in je podrejena motornemu prometu, kar se kaže v kratkih intervalih zelenih luči za pešce, daljših razdaljah med prehodi za pešce, robniki na pločnikih še niso povsod poglobljeni, kar bi omogočalo lažjo pot gibalno oviranim, starejšim in staršem z otroškimi vozički. Na nekaterih območjih je treba hitrost preostalih udeležencev v prometu zmanjšati, saj vozniki motornih vozil, kolesarji in vozniki vseh vrst skirojev s preveliko hitrostjo in občasno nevarno vožnjo močno ogrožajo najranljivejšo skupino v prometu – pešce. Površine za pešce je treba v nočnem času primerno osvetliti z javno razsvetljavo, zasaditi rastline, ki bodo zagotovile senčenje in s tem boljše razmere v poletnih mesecih, ter namestiti klopi, ki bodo omogočale počitek pešcem, za katere je hoja glavna oblika premikanja po občini.

Posebno pozornost je treba nameniti urejenim in varnim šolskim potem, da bodo lahko otroci varno in samostojno prihajali v šolo in s tem pridobili mobilnostne navade, ki jih bodo spremljale vse življenje. S tem bodo vzpostavili tudi zdrav življenjski slog, pridobili samozavest in ugotovili, da avtomobil ni vedno prva in edina možnost za premagovanje razdalj. Šolske poti vedno vodijo iz stanovanjskih območij v središča naselij, kjer so po navadi šole, zato so urejene šolske poti spodbuda tudi za druge, da hojo večkrat izberejo za pot v službo, po opravkih ali kar tako.

PRILOŽNOSTI

Mestna občina Kranj bo območja, namenjena samo pešcem, širila in s tem hojo še bolj poskušala približati kot varno in privlačno obliko mobilnosti. Z ustrezno organizacijo javnega potniškega prometa lahko hoja postane nosilni steber mobilnosti v občini. Hoja ima namreč dokazano izredno pozitivne učinke na počutje in telesno pripravljenost, zmanjšuje stres, saj ni treba iskati parkirnega mesta, ter ima skoraj ničelni ogljični odtis, kar je lahko prispevek k postopnemu razogljčenju družbe.

Zato bo občina še naprej povečevala varnost pešcev na peš poteh z ureditvijo varnih pešpoti, ločenih od cest, z zunajnivojskimi križanji poti za pešce s prometnimi cestami, kot je na primer predlagan nadhod v smeri poslovne cone Hrastje, ter s povečanjem kulture in odnosa drugih udeležencev v prometu do pešcev. V sodelovanju z osnovnimi šolami bo tudi spodbujala otroke in njihove starše k hoji v šolo in na druge obšolske dejavnosti.



STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Mestna občina Kranj želi zagotoviti varnejše, udobnejše in čim krajše poti v šolo, ki so ključnega pomena za spremembo potovalnih navad, saj privzgojene navade v otroštvu in mladosti ostanejo tudi v odrasli dobi. Z varnejšimi šolskimi potmi in ozaveščanjem o pomenu hoje želimo povečati delež otrok, ki v šolo prihajajo peš, z 41 % v letu 2024 na 55 % do leta 2032.



Odrasli so vzor otrokom pri obnašanju v prometu



Zgledno urejen prehod na Cesti Staneta Žagarja omogoča varno prečkanje ceste pešcem in kolesarjem, poglobljeni robniki omogočajo prečkanje ljudem z invalidskimi in otroškimi vozički, taktilne oznake pa vodijo slepe in slabovidno varno čez cesto

UKREPI

Za izboljšanje infrastrukture za pešce v Mestni občini Kranj so predvideni številni ukrepi, ki bodo prispevali k večji varnosti, dostopnosti in udobju peš hoje. Ključni korak je izdelava registra in načrta omrežja pešpoti, pri čemer se bo upošteval princip dostopnosti za vse, skupaj z razširitvijo obstoječega omrežja in dograditvijo manjkajočih peš povezav. Pomembna je tudi gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, predvsem na poteh do glavnih ciljev potovanja, ter urejanje in nadgradnja obstoječih površin za pešce. To vključuje odpravljanje težav, kot so preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajana infrastruktura, pomanjkljiva urbana oprema ter ovire na javni infrastrukturi, ki otežujejo gibanje osebam s posebnimi potrebami.



Razne barvne oznake na vozišču pred podružnično šolo na Kokrici voznike opozarjajo naj hitrost vožnje zmanjšajo

Za večjo varnost pešcev bodo urejeni tudi varnejši prehodi na območjih z visoko frekvenco prometa, vključno s prometno signalizacijo in osvetlitvijo. Poseben poudarek bo na nadgradnji varnih šolskih poti skladno z aktualnimi načrti, kar zajema ustrezno opozorilno signalizacijo za voznike motornih vozil, umirjanje prometa z uvedbo con 30, dvignjene varne prehode ter ureditev črnih točk za spodbujanje uporabe šolskih poti. Pomemben del izboljšav predstavlja tudi redno vzdrževanje peš površin ter dopolnitev in nadgradnja javne razsvetljave, s čimer se bo izboljšala varnost v večernih in nočnih urah. Poleg tega se načrtuje širitev peš con ter ureditev površin za druženje in rekreacijo, kot je na primer Ravnikarjeva ploščad, kar bo pripomoglo k ustvarjanju prijetnejšega in bolj dostopnega javnega prostora.

AKCIJSKI NAČRT

UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	SKUPNA VREDNOST
izdelava registra in načrta omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav skladno z načrtom; nadgrajen zemljevid dostopnosti Kranja za gibalno in senzorično ovirane, integriran v digitalno platformo, vzpostavljen digitalni zemljevid hodljivosti	50.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	400.000 €
gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanja ter ureditev in oprema obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju)	100.000 €/leto	visoka	MOK	800.000 €
ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa vključno s prometno signalizacijo in osvetlitvijo	50.000 €/leto	srednja	MOK	400.000 €
nadgradnja varnih šolskih poti skladno z aktualnimi načrti šolskih poti - ustrezna opozorilna signalizacija za voznike motornih vozil, umirjanje prometa (cona 30), dvignjeni varni prehodi za pešce, ureditev črnih točk ter spodbujanje uporabe šolskih poti	50.000 €/leto	visoka	MOK	400.000 €
vzdrževanje peš površin	100.000 €/leto	srednja	MOK	800.000 €
dopolnitev in vzdrževanje omrežja javne razsvetljave	100.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	800.000 €
širitev peš con in površin za druženje ter rekreacijskih površin kot je npr. Ravnikarjeva ploščad, izdelava študije in dokumentacije za potrebe pilotne vzpostavitve brezemisijske cone	1.400.000 €	visoka	MOK	1.400.000 €



TRETJI STEBER: KOLESARJENJE – praktičen in hiter prevoz brez stresa

.....

DOSEŽKI

Mestna občina Kranj je s sistemom izposoje koles KR s Kolesom naredila pomemben korak na področju trajnostne mobilnosti in ljudem omogočila uporabo kolesa v mestu. Rezultati izposoje so odlični, saj se iz leta v leto več ljudi odloča za tak način premagovanja razdalj. Tudi sicer je opazen porast kolesarjenja, kar je posledica vedno boljših in varnejših površin za kolesarjenje ter širjenja in povezovanja kolesarskega omrežja.

V sodelovanju z osnovnimi šolami občina ozavešča in spodbuja otroke o pomenu kolesarjenja in trajnostni mobilnosti, z drugimi deležniki na področju prometa, kot so policija, Svet za preventivo in varnost v prometu, avtošolami, kolesarskimi klubi pa dviga prometno varnost ter medsebojno spoštovanje in kulturo v prometu.

IZZIVI

Površje območja Mestne občine Kranj in poselitveni vzorec sta za vsakodnevno kolesarjenje po občini primerna, saj je večina površja v okolici mesta ravna, veliko naselij pa je od mesta oddaljenih do 5 km, izjema je le zahodni del občine, ki je bolj oddaljen, površje pa bolj razgibano. Velik izziv sta oba glavna vodotoka Sava in Kokra, čez katera bi bilo treba vzpostaviti več brvnih povezav. Kolesarsko omrežje je v mestu že dobro razvejeno, treba je izboljšati obstoječe povezave in izvesti še nove. V ostalih naseljih so samostojne kolesarske povezave slabo razvite, kolesarje se največkrat vodi po cestišču zgolj s talnimi oznakami za souporabo vozišča (t. i. sharrow) ali celo brez njega.

Nezadostna infrastruktura za kolesarjenje in vozniki motornih vozil, ki s svojo vožnjo ogrožajo kolesarje ali pa parkirajo vozila na kolesarskih stezah, zmanjšujejo privlačnost kolesarjenja. Tudi statistika prometnih nesreč potrjuje, da so kolesarji ena izmed najbolj ogroženih skupin v prometu, saj se je med letoma 2018 in 2022 zgodilo kar 224 prometnih nesreč, v katerih je bil udeležen kolesar. Osemindvajset se jih je končalo s hudimi telesnimi poškodbami, tri pa celo s smrtjo. Kolesarje ogrožajo tudi vozniki skuterjev in električnih skirojev, ki z neustrezno hitrostjo vozijo po površinah za kolesarje.

Pogosto neurejena in pomanjkljiva infrastruktura za kolesarjenje, vključno s stojali za kolesa ali varnimi prostori za shranjevanje ter električnimi polnilnicami, sta dodaten dejavnik, ki marsikaterega občana odvrača od vsakodnevne uporabe kolesa.

PRILOŽNOSTI

Občina bo še naprej sledila razvoju infrastrukture za kolesarjenje:

- z gradnjo ločenih kolesarskih stez, ki bodo omogočale varnejšo vožnjo z minimalno interakcijo z motornim prometom,
- z vzpostavitvijo kolesarskih ulic, kjer bodo imeli kolesarji prednost pred avtomobili in
- s podaljšanjem in povezovanjem kolesarskih poti s sosednjimi občinami, ki bodo omogočale širšo dostopnost Kranja.

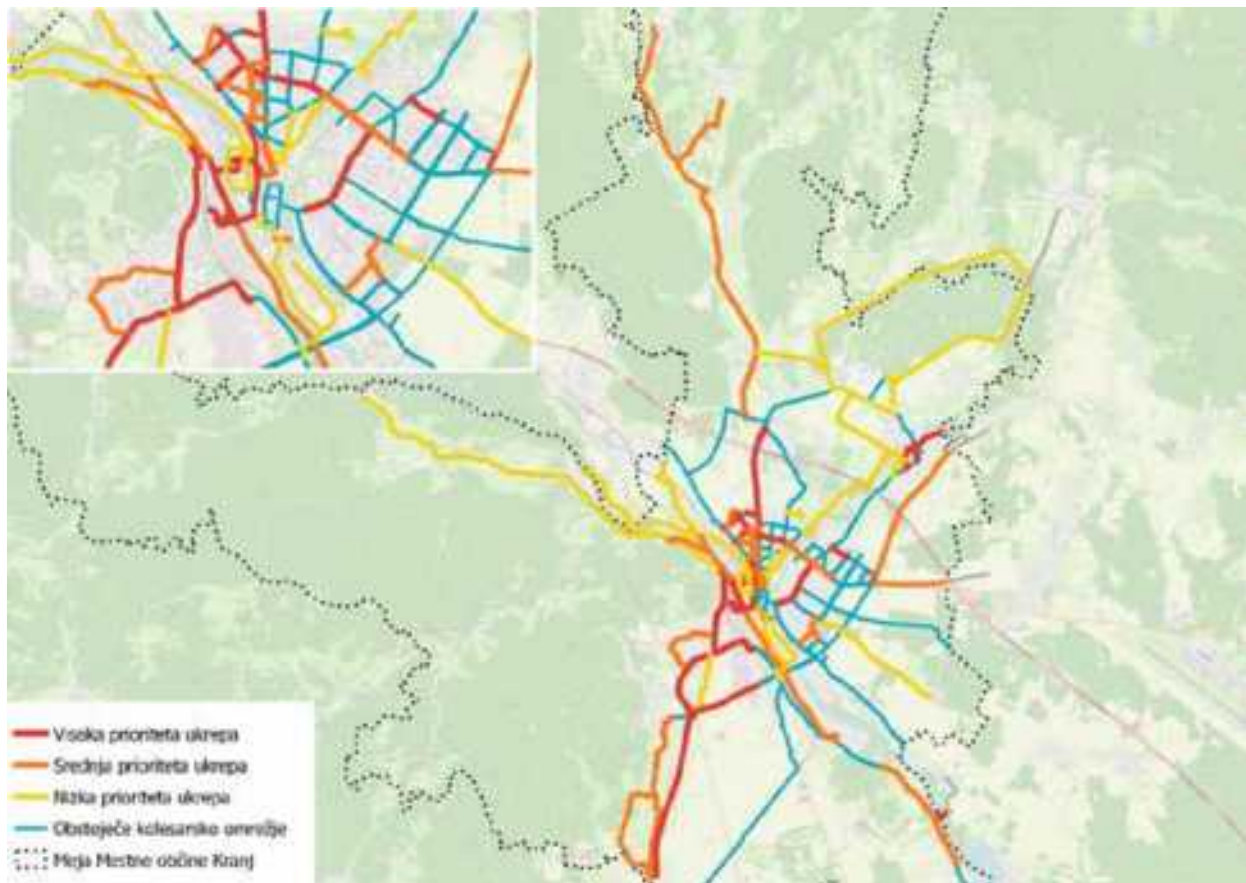
Širitev sistema izposoje koles KRskolesom z novimi mesti za izposajo koles, nove polnilnice za električna kolesa in postavitve več mest za varno zaklepanje koles v bližini pomembnih točk so za Mestno občino Kranj pomembne aktivnosti, katerih izvedba bo dodatno izboljšala razmere za kolesarjenje in prepričala katerega od občanov k pogostejši uporabi kolesa.

Dodatno bo občina spodbujala kolesarjenje z zemljevidom kolesarskih poti, ki bo prikazoval povezave med pomembnimi točkami v mestu in kolesarjem olajšal načrtovanje poti. Tudi promocije, akcije, kampanje in dogodki v sodelovanju z drugimi deležniki bodo namenjeni spodbujanju kolesarjenja ter ozaveščanju o njegovih koristih in pomenu za zdravje in zmanjšanje negativnega vpliva na okolje.



STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Pri kolesarjenju so varne in kakovostne povezave ključnega pomena za spremembo potovalnih navad, zato je prioriteta razvoj sklenjenega kolesarskega omrežja. Mestna občina Kranj želi na področju kolesarjenja zagotoviti varnejše in kakovostne razmere za kolesarjenje, ki so pogoj za rast deleža vsakodnevnih poti s kolesom. Ambicije so povečati dolžino urejenega kolesarskega omrežja, število kolesarjev in izposoj koles v sistemu KRsKolesom za 30 % do leta 2032.



Načrt širitve kolesarskega omrežja po občini

UKREPI

Občina bo nadaljevala gradnjo samostojnih kolesarskih povezav, v sklopu rekonstrukcije obstoječe cestne infrastrukture ali gradnje novih cest pa bo poleg površin za motorni promet zgradila tudi ločene površine za pešce in kolesarje. Še naprej bo skrbela tudi za primerno vzdrževanje kolesarskih poti ter po potrebi preplastitev in dopolnjevanje horizontalne in vertikalne signalizacije, predvsem na poteh proti šolam, ter s tem zagotavljala varnejše šolske poti tudi za kolesarje. Posebno pozornost bo namenila vzpostavljanju horizontalnih in vertikalnih povezav čez naravne in druge ovire (Sava in Kokra, Jelenov klanec, avtocesta in druga prometna infrastruktura), s katerimi bo omogočila hitrejše in varnejše povezave med posameznimi deli občine ter s tem občane spodbujala k pogostejši rabi kolesa.



AKCIJSKI NAČRT

UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	SKUPNA VREDNOST
gradnja samostojnih kolesarskih stez	6.807.000 €	visoka	MOK	6.807.000 €
gradnja kolesarskih stez skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje cest	1.455.000 €	visoka	MOK	1.455.000 €
gradnja horizontalnih in vertikalnih povezav (nadhod, most, dvigalo...) v skladu s predlogu ukrepov iz študije ELENA	9.497.000 €	visoka	MOK	9.497.000 €
rekonstrukcija prometne infrastrukture za potrebe kolesarjenja	180.000 €	srednja	MOK	180.000 €
horizontalna in vertikalna signalizacija	1.736.000 €	nizka	MOK	1.736.000 €
preplastitve	867.000 €	nizka	MOK	867.000 €
ureditev varne šolske poti	52.000 €	nizka	MOK	52.000 €
razširitev sistema KRskolesom (povečanje števila lokacij in koles)	70.000 € / leto	nizka	MOK	560.000 €





ČETRТИ STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET – za vse

.....

DOSEŽKI

V zadnjih letih je Mestna občina Kranj dosegla pomembne premike pri izboljšanju javnega potniškega prometa s poudarkom na trajnostnih in dostopnih rešitvah. Med najpomembnejše dosežke spada elektrifikacija avtobusov, ki prispeva k zmanjšanju emisij in bolj zeleni mobilnosti v mestu. Pomembna pridobitev je tudi parkirišče P + R na Zlatem polju, ki omogoča enostavno prestopanje na javni prevoz ter zmanjšuje potrebo po uporabi osebnih vozil v mestnem središču. Poleg tega je uvedba Kranjava, brezplačnega mestnega prevoza v starem mestnem jedru, izboljšala dostopnost in povečala privlačnost javnega prostora za pešce in obiskovalce. K večji uporabi javnega prevoza pripomore tudi cenovno ugodna in dostopna storitev, ki prebivalce spodbuja k pogostejši uporabi avtobusov in zmanjšanju avtomobilskega prometa.

IZZIVI

Javni potniški promet v Mestni občini Kranj je deležen številnih izzivov, ki zmanjšujejo njegovo privlačnost in uporabo. Ena glavnih težav je majhna frekvenca voženj avtobusov in vlakov, kar zmanjšuje konkurenčnost v primerjavi z osebnim avtomobilom. To zmanjšuje mobilnost zlasti pri starejših, dijakih in tistih, ki so odvisni od javnega prevoza, in sicer v dopoldanskem, popoldanskem in večernem času ter ob koncih tedna. Še en pomemben izziv je neprilagojenost vozil osebam s posebnimi potrebami, saj številni avtobusi in postajališča ne omogočajo enostavnega vstopa in izstopa gibalno oviranim. Storitev Prostofer je omejena zaradi strogih meril upravičenosti, pomanjkanja prostovoljcev in vozil ter nezadostne promocije, kar pomeni, da marsikateri prebivalec ne more uporabljati te pomembne storitve. Vse te ovire zmanjšujejo učinkovitost javnega potniškega prometa in poudarjajo potrebo po celovitem izboljšanju, prilagajanju dejanskim potrebam uporabnikov in spodbujanju njegove uporabe.

PRILOŽNOSTI

Mestna občina Kranj ima kljub dosežkom v preteklosti še številne priložnosti za izboljšanje javnega potniškega prometa, ki bi lahko povečale njegovo privlačnost in dostopnost za širši krog uporabnikov. Najpomembnejša infrastrukturna priložnost je prenova železniške postaje, ki bi skupaj z ureditvijo večmodalnega vozlišča omogočila lažji dostop do storitev. Izboljšati je treba preglednost voznih redov in izdelati jasnejša obvestila na postajah, kar bi olajšalo načrtovanje poti in uporabo prevoza. Pomemben korak bi bila tudi večja frekvenca prevozov med počitnicami in ob koncih tedna, saj trenutne omejitve otežujejo mobilnost prebivalcev, ki so odvisni od javnega prometa.

Za večjo učinkovitost avtobusnega prevoza bo treba razmisliti o uvedbi sistema za prednost avtobusov v križiščih. Hkrati bi bilo smiselno izboljšati dostopnost javnega prometa za invalide, starejše in družine ter zagotoviti varna parkirišča za kolesa na ključnih prestopnih točkah.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Prioriteta občine je izboljšanje kakovosti vseh oblik JPP, zato je strateško vodilo izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev, vključno z boljšim povezovanjem s podeželjem, na način, ki zagotavlja redne in dovolj pogoste odhode z urejenih postajališč ter potovalni čas, konkurenčen osebnemu avtomobilu. Pri čemer je cilj povečanje števila potnikov za 20% glede na leto 2022.

UKREPI

Najpomembnejši infrastrukturni ukrep je ureditev večmodalnega vozlišča v okviru železniške postaje Kranj, ki bo vključevalo ustrezno postajno infrastrukturo za



vlak, avtobus in kolesa ter zagotavlja enostavno dostopnost. Občina bo nadaljevala vzdrževanje in nadgradnjo avtobusnih postajališč, ki bodo opremljena z nadstrešnicami, sedišči, preglednimi voznimi redi in prometno signalizacijo. Posebna pozornost bo namenjena prilagoditvi postajališč gibalno in senzorično oviranim ter ureditvi varnega parkiranja za kolesa, s čimer se bosta izboljšali dostopnost in uporabniška izkušnja potnikov.

Za izboljšanje učinkovitosti in privlačnosti javnega potniškega prometa (JPP) v Mestni občini Kranj so načrtovani številni ukrepi, ki bodo pripomogli k optimizaciji obstoječih storitev in razvoju novih rešitev. Ključni korak je izdelava študije dejanskih potreb po JPP ter optimizacija mestnih avtobusnih linij in medkrajevnega avtobusnega prometa, kar vključuje prilagoditev poteka linij, voznih redov, pilotne projekte z višjo frekvenco voženj in poenostavitev uporabe prevozov.

Pomembno vlogo ima tudi optimizacija šolskih prevozov z integracijo v redne linije JPP, kar bi izboljšalo njihovo dostopnost in zmanjšalo nepotrebne stroške. Vzporedno se načrtuje informatizacija JPP z razvojem aplikacije, ki bo povezovala mestni avtobusni promet, železnico in sistem izposoje koles ter omogočala enostavnejše načrtovanje poti v realnem času.

Spodbujal se bo razvoj alternativnih mobilnostnih storitev, kot so taksi službe, prevozi na klic (Prostofer), lokalno sopotništvo in mobilnostno svetovanje. Pri tem se načrtuje tudi vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v sisteme deljene mobilnosti ter podpora socialnim inovacijam na področju prevozov.



Kakovosten in uporabnikom prilagojen mestni avtobusni promet lahko znatno zmanjša število avtomobilov in posledično gnečo na cestah

AKCIJSKI NAČRT

UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	SKUPNA VREDNOST
izvajanje JPP in izdelava študije dejanskih potreb po JPP in optimizacija linij mestnega avtobusnega prometa (potek, vozni red, pilotni primer višje frekvence, poenostavitev uporabe) ter medkrajevnega avtobusnega prometa	3.150.000 €/leto	visoka	MOK, koncesionar MOK	25.200.000 €
izvajanje in optimizacija šolskega prevoza (Integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP), prilagoditev potrebam	1.500.000 €/leto (vrednost za izvajanje šolskih prevozov)	visoka	MOK, koncesionar MOK	12.000.000 €
informatizacija JPP v okviru aplikacije, ki omogoča integracijo mestnih avtobusnih linij, železniškega in kolesarskega prometa	150.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	1.200.000 €
spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi službe, prevozov na klic (Prostofer), lokalnega sopotništva, mobilnostno svetovanje, vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v izposajo in podpora socialnim inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov	800.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	6.400.000 €
aktivna podpora pri posodobitvi večmodalnega vozlišča (Potniški center Kranj) z vso potrebno postajno infrastrukturo (vlak, avtobus, kolo idr.) ter zagotavljanje dostopnosti do vozlišča	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	visoka	MOK, zunanji izvajalci	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja
vzdrževanje in oprema postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, prometno signalizacijo, vključno s prilagoditvijo postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam in ureditvijo parkiranja koles	50.000 €/leto	nizka	MOK, koncesionar MOK	400.000 €



Preureditev Gregorčičeve ulice v enosmerno cesto je omogočila vzpostavitev urejenih in bolj varnih površin za kolesarje

PETI STEBER: MOTORNI PROMET – avto da, vendar ne za vsak korak

.....

DOSEŽKI

Občina je z zaprtjem mestnega jedra motorni promet umaknila iz središča mesta ter pridobila kakovostne in varnejše površine za pešce in kolesarje, pa tudi dejavnosti na tem območju spet obujajo svoje aktivnosti.

Hkrati z zaprtjem mestnega jedra je kot alternativo dostopu z avtomobili prebivalcem in obiskovalcem ponudila Kranjav. Tudi s storitvami, ki jih omogočata Prostofer in souporaba avtomobila, se približuje cilju manjše odvisnosti od potrebe po lastništvu avtomobila in s tem zmanjšanju skupnega števila registriranih avtomobilov v občini.

S postavljanjem javnih polnilnic za električna vozila sledi cilju zmanjšanja negativnih vplivov prometa in izboljšanja bivanjskega okolja za prebivalce ter tako do-

sega cilje, ki jih je opredelila v drugih strateških dokumentih, ko je na primer Misija podnebno nevtralnih in pametnih mest.

V občinskem proračunu so že vrsto leto sredstva namenjena tudi ukrepom za spodbujanje trajnostne mobilnosti, večino sredstev za izvedbo projektov s področja trajnostne mobilnosti pa občina pridobi z uspešnimi prijavi na razpise za pridobitev državnih in evropskih sredstev.

IZZIVI

Občinsko središče ima dobro razvejeno cestno omrežje, ki je glede na razpoložljiva sredstva v proračunu tudi primerno vzdrževano. Kljub temu ali pa ravno zaradi tega pa ob prometnih konicah predvsem v mestu in mestnih vpadnicah nastajajo zastoji, ki dodatno obremenjujejo mesto s hrupom in nepotrebnimi izpusti. K temu je treba prišteti še precejšnji delež tovornega prometa v mestu in drugih naseljih, kar je velik izziv pri načrtovanju mestne logistike.

V primestnih in vaških naseljih je stanje prometne infrastrukture slabše, skozi naselja običajno vodi glavna prometnica, na kateri je motorni promet gost in poslabšuje bivanjske razmere prebivalcev ter zmanjšuje varnost drugih udeležencev v prometu. Urbanistična zasnova obstoječih naselij ne omogoča širitev cest, saj je imela večina naselij še pred kratkim vaški značaj z značilno strnjeno obcestno pozidavo.

Izziv je staro mestno jedro Kranja, ki je zaprto za večino motornega prometa, to pa zmanjšuje dostopnost za prebivalce tega dela in dostavo za njih in gospodarske subjekte, ki delujejo v tem območju. Vse to bo treba reševati z vzpostavljanjem parkirnih površin na obrobju mestnega jedra ter vzpostavitev ustrezne mestne logistike, ki bo omogočala normalno poslovanje gospodarskim subjektom v središču.

PRILOŽNOSTI

Mestna občina Kranj želi v prihodnosti zmanjšati skupno število avtomobilov ter njihov vpliv na kakovost bivalnega okolja, zato bo še naprej spodbujala razvoj skupne rabe prevoznih sredstev, kot sta souporaba avtomobila in sopotništvo, ter uporabo električnih vozil.

Boljše pogoje in večjo pretočnost v križiščih za motorni promet bo občina zagotavljala na način, ki ne bo negativno vplival na varnost, udobje ali na hitrost potovanja s trajnostnimi prevoznimi sredstvi. Tako bo pri rekonstrukcijah cest in križišč dosledno upoštevala ne samo cilj izboljšanja pogojev za motorni promet, ampak tudi smernice za načrtovanje peš in kolesarskega prometa, pozornost pa bo namenila tudi hitrosti potovanja s sredstvi JPP. Vse to bo dvignilo kakovost bivalnega okolja ter povečalo varnost udeležencev v prometu.



STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Velike količine motornega prometa in pogosto prehitra vožnja sta velik izziv za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu, predvsem najranljivejših – pešcev in kolesarjev, ki so največkrat žrtve prometnih nesreč. Zato je prioriteta občine umirjanje prometa. Občina želi zagotoviti večjo varnost udeležencev predvsem z umirjanjem prometa in zmanjšati delež voznikov, ki vozijo nad omejitvijo hitrosti, s 36 % v letu 2024 na 25 % do leta 2032.

UKREPI

S spodbujanjem in širjenjem souporabe (car sharing) in sopotništva (car pooling) želi Mestna občina Kranj zmanjšati vpliv motornega prometa na okolje ter hkrati pritisk na prostor, saj večina avtomobilov večji del dneva ni v uporabi. Tako zavzemajo površine v vseh naseljih, ki bi ji lahko uporabili za druge namene – parkovne površine, otroška in druga igrišča, športne in rekreacijske površine ali površine za druge oblike mobilnosti, kot sta na primer hoja in kolesarjenje.

Občina bo z rednim in investicijskim vzdrževanjem obstoječe prometne infrastrukture ter z rekonstrukcijami cest in ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti skrbela za varnost udeležencev v prometu. To bo poskušala še dodatno povečati z načrtovanjem, vzdrževanjem in posodabljanjem ukrepov za celovito umirjanje prometa (na primer: dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, zožitve vozišč, prometni režim, prometna in opozorilna signalizacija, radarji - preventivni ukrepi) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča mesta, na območju naselij in vasi.

Vse te aktivnosti imajo dva namena. Prvi je, kot je bilo že navedeno, povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu in zmanjšanje števila prometnih nesreč, drugi pa ljudi spodbuditi, da se na vsakodnevno pot v službo, trgovino, po opravkih ali na prostočasne dejavnosti ne odpravijo z avtomobilom, ampak peš, s kolesom, javnim potniškim prevozom ali kot sopotnik ali voznik v družbi sopotnika.



Škofjeloška cesta je mestoma še vedno ozka, nepregledna ter brez urejenih in varnih površin za pešce in kolesarje

AKCIJSKI NAČRT

UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	SKUPNA VREDNOST
nadgradnja sistema souporabe vozila (»car sharing«)	100.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	800.000 €
redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture oz. sanacija dotrajenih vozišč	2.500.000 €/leto	nizka	MOK	20.000.000 €
načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa (denimo dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, ožanje vozišča, prometni režim) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča mesta, na območju naselij in vasi	100.000 €/leto	srednja	MOK, DRSl, zunanji izvajalci	800.000 €
rekonstrukcije cest z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti (vključno z investicijskim vzdrževanjem): trenutni projekti so ocenjeni na 14,5 mio €	4.500.000 €/leto	visoka	MOK, DRSl, zunanji izvajalci	36.000.000 €
spodbujanje prehoda na alternativna goriva (e-polnilnice, občinska e-vozila, polnilnice za tovorna vozila na elektriko in vodik	283.000 €/leto	Visoka	MOK	2.264.000 €
umirjanje prometa s prometno in opozorilno signalizacijo, radarji - preventivni ukrepi	50.000 €/leto	nizka	MOK, zunanji izvajalci	400.000 €





Novo P+R parkirišče na Zlatem Polju nudi urejene parkirne površine, s katerih je možno peš, z izposojenim kolesom sistema KRsKolesom ali avtobusom dostopati do različnih točk v Kranju

ŠESTI STEBER: MIRUJOČI PROMET IN PARKIRNA POLITIKA – manj je več

.....

DOSEŽKI

Mestna občina Kranj je na področju parkirne politike dosegla pomembne izboljšave, ki prispevajo k bolj učinkovitemu upravljanju mirujočega prometa in spodbujanju trajnostne mobilnosti. Eden glavnih dosežkov je vzpostavitev parkirišča P+R na Zlatem polju, ki omogoča enostavno prestopanje na javni potniški promet ter zmanjšuje obremenjenost mestnega središča z osebnimi vozili.

Poleg tega se je izboljšala infrastruktura za električna vozila z namestitvijo novih e-polnilnic, kar spodbuja prehod na trajnostne oblike prevoza in zmanjšuje emisije. Uvedba plačljivega parkiranja na Zlatem polju v bližini zdravstvenega doma pa je pripomogla k večji dostopnosti parkirišč za uporabnike zdravstvenih storitev in k omejevanju dolgotrajnega zasedanja parkirnih mest, kar izboljšuje prometno ureditev na tem območju.

IZZIVI

Mestna občina Kranj se pri mirujočem prometa in parkirni politiki srečuje s številnimi izzivi, ki vplivajo tudi na druge načine potovanja. Eden ključnih problemov na katerega opozarjajo prebivalci, je pomanjkanje kratkotrajnih parkirnih površin, zlasti v bližini knjižnice, osnovnih šol in vrtcev, kjer bi starši in obiskovalci potrebovali možnost hitrega in enostavnega parkiranja. Prav tako primanjkuje parkirnih mest za stanovalce večstanovanjskih objektov (zlasti v starejših soseskah), kar pogosto vodi v neurejeno parkiranje na pločnikih in drugih neprimernih površinah. Izziv, ki še vedno ostaja, je tudi dostop do mestnega središča, tako za stanovalce kot obiskovalce.

Poseben izziv je tudi ureditev parkiranja za dogodke, saj obstoječe kapacitete pogosto ne zadoščajo potrebam. Dodatno težavo predstavlja pomanjkanje parkirnih mest za invalide in vozil na električni pogon, kar zmanjšuje dostopnost in zavira prehod na trajnostne oblike mobilnosti.

Poleg tega so številne parkirne površine ob turističnih točkah neustrezno urejene ali jih primanjkuje, kar vpliva na obisk in doživetje obiskovalcev. Hkrati je nadzor nad nepravilno parkiranimi vozili pomanjkljiv, kar vodi do neustrezne rabe javnega prostora in oviranja drugih udeležencev v prometu. Celovita prenova parkirne politike in prilagoditev potrebam prebivalcev, obiskovalcev ter ranljivih skupin bi prispevala k bolj učinkoviti in pravični razporeditvi parkirnih mest ter izboljšala prometno ureditev v občini.

PRILOŽNOSTI

Občina ima na področju mirujočega prometa številne priložnosti za izboljšave, ki bi pripomogle k bolj učinkovitemu upravljanju parkirnih površin in spodbujanju trajnostne mobilnosti. Eden ključnih korakov je razvoj dodatnih parkirišč P+R, ki bi omogočila uporabnikom enostavno prestopanje na javni potniški promet in zmanjšala pritisk osebnih vozil na mestno središče.

Poleg tega se ponuja možnost nadgradnje parkirne politike, ki bi lahko vključevala bolj uravnoteženo upravljanje parkirnih mest glede na potrebe stanovalcev, obiskovalcev in zaposlenih ter prilagoditev cenovne politike za boljšo optimizacijo zasedenosti parkirišč.

Z uvedbo pametnih parkirnih sistemov bi se izboljšala preglednost in dostopnost parkirnih mest, saj bi uporabniki v realnem času lahko preverili razpoložljivost parkirišč, kar bi zmanjšalo nepotrebno kroženje vozil in posledično prometne obremenitve. Digitalizacija parkirnega sistema bi tako prispevala k bolj trajnostni in učinkoviti rabi prostora ter izboljšala uporabniško izkušnjo vseh skupin prebivalcev in obiskovalcev mesta.



STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Na področju parkiranja želi Mestna občina Kranj zagotavljati urejene in dostopne parkirne površine za različne potrebe in povečati izkoriščenost obstoječih parkirišč. Pri tem sledi prioriteti racionalizacije ponudbe parkirnih mest. Ob tem ne želi povečevati skupnega števila parkirnih mest, saj to dokazano vodi v povečanje uporabe motornih vozil.

UKREPI

Za učinkovitejše upravljanje mirujočega prometa v Mestni občini Kranj so predvideni ciljno usmerjeni ukrepi, ki bodo izboljšali dostopnost parkirnih površin, zmanjšali prometne obremenitve in prispevali k trajnostni mobilnosti. Ključni ukrep je nadgradnja parkirne politike, ki bo določila celovite rešitve za upravljanje parkiranja, vključno z uskladitvijo prostorskih aktov s trajnostno mobilnostjo, prilagoditvijo parkirne politike z uvedbo časovnih in prostorskih con in dinamičnih tarif in politiko izdajanja dovolilnic. Podrobnejše bo prihodnja parkirna politika definirana v Načrtu izvajanja parkirne politike, ki je obvezna za vse mestne občine.

Pomemben poudarek bo na urejanju centralnih parkirnih površin, ki bodo omogočile zmanjšanje drugih urbanih površin, trenutno namenjenih parkiranju. Pri tem se ne načrtuje povečevanja števila javnih parkirišč, temveč gradnja parkirišč in garažnih hiš na lokacijah, kot so Stara Sava, Huje, Planina, AC priključek Kranj zahod (P+R) in območje zdravstvenega doma. Cilj je, da bo leta 2032 število parkirnih mest v občini Kranj enako kot danes, hkrati pa bodo ta parkirna mesta učinkovito upravljana.

Za izboljšanje reda in varnosti bo okrepljen nadzor nad kršitvami parkiranja, s posebnim poudarkom na neustreznem parkiranju na prostorih za invalide, pločnikih in intervencijskih poteh. Dodatno bo vzpostavljen ali razširjen sistem vodenja mirujočega prometa, ki bo z usmeritvenimi tablamami izboljšal preglednost in usmerjanje voznikov na prosta parkirišča.

Poleg tega bo občina zagotovila redno vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin, zlasti v stanovanjskih soseskah, ter vzpostavila digitalno evidenco parkirnih mest, ki bo integrirana v nacionalni sistem SIPARK, kar bo omogočalo boljšo preglednost in upravljanje parkirnih kapacitet.

AKCIJSKI NAČRT

UKREP	OCENA STROŠKA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	SKUPNA VREDNOST
načrt izvajanja parkirne politike (Vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti - parkirni standardi), vključno z prilagoditvijo parkirne politike (časovna in prostorska conacija, dinamične tarife))	80.000 €	visoka	MOK	80.000 €
ureditev centralnih parkirnih površin z namenom učinkovite rabe površin, ki so trenutno namenjena parkiranju	1.000.000 €/leto	visoka	MOK, zunanji izvajalci	8.000.000 €
ureditev P+R parkirišč na obrobju mesta in mestnih vpadnicah za zmanjšanje pritiska motornega prometa na mesto	500.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	2.000.000 €
izvajanje nadzora: kršitve parkiranja (poudarek na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh)	100.000 €/leto	visoka	MOK, MIR	800.000 €
vzpostavitev oz. širitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmeritvene table za parkirišča)	20.000 €/ leto	srednja	MOK	160.000 €
vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin (npr. stanovanjske soseske)	100.000 €/leto	nizka	MOK, zunanji izvajalci, prebivalci	800.000 €
vzpostavitev digitalne evidence parkirnih mest - nacionalni sistem SIPARK	5.000/leto	srednja	MOK, RS	40.000 €



NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

Participativno ustvarjena strategija in vizija ter dosledno izvajanje ukrepov še ne zagotavljajo uresničevanja ciljev. K rezultatom bodo vodila tudi revidiranja v času izvajanja ukrepov, ki so predvidena v dveh do petih letih in s katerimi bomo spremljali, ali se približujemo načrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo tudi podlaga za ustrezno nadgrajevanje oz. spremembe strategije.

Za zagotovitev uspešnega izvajanja OCPS bo občina vzpostavila sistem rednega spremljanja ključnih kazalnikov uspešnosti, kot so delež hoje in kolesarjenja, pogostost uporabe javnega prevoza, prometna varnost in zmanjšanje emisij. Podatki bodo pridobljeni s terenskimi raziskavami, anketami med prebivalci in analizami prometnih podatkov.

Občina bo sodelovala z različnimi deležniki, vključno z javnimi institucijami, nevladnimi organizacijami in prometnimi strokovnjaki, da zagotovi učinkovito izvajanje strategije. Letna poročila o napredku bodo predstavljena javnosti, kar bo omogočilo transparentnost in prilagajanje ukrepov glede na dejanske potrebe in rezultate.

Poleg tega bo vzpostavljen mehanizem za aktivno vključevanje prebivalcev v spremljanje in vrednotenje ukrepov, na primer prek participativnih proračunskih pobud, javnih razprav in digitalnih platform za zbiranje predlogov. Tako bo OCPS ostala dinamičen in prilagodljiv dokument, ki bo kar najbolj odražal potrebe občanov in pripomogel k trajnostnemu razvoju Mestne občine Kranj.

AKCIJSKI NAČRT

Ocena stroškov ukrepov je okvirna in temelji na obstoječih stroških ukrepov na letni ravni (npr. mestni avtobusni promet, KRsKolesom), načrtovanih investicijah (NRP – načrt razvojnih programov), obstoječih strokovnih podlagah (npr. ELENA Celostna študija kolesarskih povezav mirujočega prometa in enosmernih povezav s predlogi ukrepov trajnostne mobilnosti v Mestni občini Kranj) in vrednostih primerljivih ukrepov (npr. izdelava mobilnostnih načrtov). Viri za posamezne ukrepe v tem trenutku še niso dokončno določeni, poleg občinskega proračuna so to vsaj še EU sredstva in sredstva državnega proračuna za sofinanciranje.





AKCIJSKI NAČRT

Steber	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	
CPN	delovanje občinske uprave v smislu izvajanja trajnostne mobilnosti z uskladitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja (vključno z načrtovanjem parkirnih in zelenih površin)	brez	visoka	MOK, zunanji izvajalci	
CPN	priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost, vključno s sodelovanjem pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja	brez	srednja	MOK	
CPN	sprejetje, zagon, revizije in prenova prometne strategije, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov)	7.500 € za monitoring vsako leto, 60.000 € za prenovu na 7 let	visoka	MOK, zunanji izvajalci	
CPN	izdelava oz. sofinanciranje za izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa ob tem pa tudi načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki	10.000 €/načrt ob predpostavki sofinanciranja s strani RS	srednja	MOK, zunanji izvajalci	
CPN	nadgradnja in razširitev podpornih storitev za mobilnost občanov v sklopu Centra za trajnostno mobilnost, vključno z uvedbo pametnega informacijskega sistema za podporo večmodalni urbani mobilnosti	50.000 €/leto (je že zajeto JPP)	srednja	MOK	
CPN	promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti	50.000 €/leto	srednja	MOK	
CPN	preveritev ključnih ukrepov v prometnem modelu ter periodično vzdrževanje prometnega modela	50.000 €	srednja	MOK, zunanji izvajalci	
CPN	aktivno sodelovanje z državo (MZI, MOPE, DRSI), sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometne infrastrukture in ukrepov trajnostne mobilnosti	brez	visoka	MOK, BSC, sosednje občine	
Hoja	izdelava registra in načrta omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter razširitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih peš povezav skladno z načrtom; nadgrajen zemljevid dostopnosti Kranja za gibalno in senzorično ovirane, integriran v digitalno platformo, vzpostavljen digitalni zemljevid hodljivosti	50.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	vrednost ukrepa
									112.500 €
									70.000 €
									400.000 €
									50.000 €
									400.000 €



Steber	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	
Hoja	gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanj ter ureditev in oprema obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju)	100.000 €/leto	visoka	MOK	
Hoja	ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa vključno s prometno signalizacijo in osvetlitvijo	50.000 €/leto	srednja	MOK	
Hoja	nadgradnja varnih šolskih poti skladno z aktualnimi načrti šolskih poti - ustrezna opozorilna signalizacija za voznike motornih vozil, umirjanje prometa (cona 30), dvignjeni varni prehodi za pešce, ureditev črnih točk ter spodbujanje uporabe šolskih poti	50.000 €/leto	visoka	MOK	
Hoja	vzdrževanje peš površin	100.000 €/leto	srednja	MOK	
Hoja	dopolnitev in vzdrževanje omrežja javne razsvetljave	100.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	
Hoja	širitev peš con in površin za druženje ter rekreacijskih površin kot je npr. Ravnikarjeva ploščad, izdelava študije in dokumentacije za potrebe pilotne vzpostavitve brezemisijske cone	1.180.000 €	visoka	MOK	
Kolesarjenje	gradnja samostojnih kolesarskih stez	6.807.000 €	visoka	MOK	
Kolesarjenje	gradnja kolesarskih stez skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje cest	1.455.000 €	visoka	MOK	
Kolesarjenje	gradnja horizontalnih in vertikalnih povezav (nadhod, most, dvigalo...) v skladu s predlogu ukrepov iz študije ELENA	9.497.000 €	visoka	MOK	
Kolesarjenje	rekonstrukcija prometne infrastrukture za potrebe kolesarjenja	180.000 €	srednja	MOK	
Kolesarjenje	horizontalna in vertikalna signalizacija	1.736.000 €	nizka	MOK	
Kolesarjenje	preplastitve	867.000 €	nizka	MOK	

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	vrednost ukrepa
									800.000 €
									400.000 €
									400.000 €
									800.000 €
									800.000 €
									1.180.000 €
									6.807.000 €
									1.455.000 €
									9.497.000 €
									180.000 €
									1.736.000 €
									867.000 €



Steber	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	
Kolesarjenje	ureditev všolskih poti	52.000 €	nizka	MOK	
Kolesarjenje	razširitev sistema KRsKolesom (povečanje števila lokacij in koles)	70.000 € / leto	srednja	MOK	
JPP	izvajanje JPP in izdelava študije dejanskih potreb po JPP in optimizacija linij mestnega avtobusnega prometa (potek, vozni red, pilotni primer višje frekvence, poenostavitev uporabe) ter medkrajevnega avtobusnega prometa	3.150.000 €/leto	visoka	MOK, Arriva, zunanji izvajalec	
JPP	izvajanje in optimizacija šolskega prevoza (Integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP), prilagoditev potrebam	1.500.000 €/leto (vrednost za izvajanje šolskih prevozov)	visoka	MOK, Arriva, zunanji izvajalec	
JPP	informatizacija JPP v okviru aplikacije, ki omogoča integracijo mestnih avtobusnih linij, železniškega in kolesarskega prometa	150.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	
JPP	spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi službe, prevozov na klic (Prostofer), lokalnega sopotništva, mobilnostno svetovanje, vključevanje neizkoriščenih občinskih, društvenih in poslovnih vozil v izposajo in podpora socialnim inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov	800.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	
JPP	aktivna podpora pri posodobitvi večmodalnega vozlišča (Potniški center Kranj) z vso potrebno postajno infrastrukturo (vlak, avtobus, kolo idr.) ter zagotavljanje dostopnosti do vozlišča	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	visoka	MOK, zunanji izvajalci	
JPP	vzdrževanje in oprema postajališč z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, prometno signalizacijo, vključno s prilagoditvijo postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam in ureditvijo parkiranja koles	50.000 €/leto	nizka	MOK, Arriva, zunanji izvajalec	

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	vrednost ukrepa
									52.000 €
									560.000 €
									25.200.000 €
									12.000.000 €
									1.200.000 €
									8.000.000 €
									vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja
									400.000 €

Steber	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	
motorni promet	nadgradnja sistema souporabe vozila (»car sharing«)	100.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	
motorni promet	redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture oz. sanacija dotrajenih vozišč	2.500.000 €/leto	nizka	MOK	
motorni promet	načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa (denimo dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, ožanje vozišča, prometni režim) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča mesta, na območju naselij in vasi	100.000 €/leto	srednja	MOK, DRSI, zunanji izvajalci	
motorni promet	rekonstrukcije cest z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti (vključno z investicijskim vzdrževanjem): trenutni projekti so ocenjeni na 14,5 mio €	4.500.000 €/leto	visoka	MOK, DRSI, zunanji izvajalci	
motorni promet	spodbujanje prehoda na alternativna goriva (e-polnilnice, občinska e-vozila, polnilnice za tovorna vozila na elektriko in vodik	283.000 €/leto	visoka	MOK	
motorni promet	umirjanje prometa s prometno in opozorilno signalizacijo, radarji - preventivni ukrepi	50.000 €/leto	nizka	MOK, zunanji izvajalci	
mirujoči promet	načrt izvajanja parkirne politike (Vzpostavitev izhodišč glede celovitega urejanja parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti - parkirni standardi), vključno z prilagoditvijo parkirne politike (časovna in prostorska conacija, dinamične tarife)	80.000 €	visoka	MOK	
mirujoči promet	ureditev centralnih parkirnih površin na robu starega mestnega jedra za potrebe starega mestnega jedra z namenom sproščanja drugih površin v jedru, ki so trenutno namenjena parkiranju	1.000.000 €/leto	visoka	MOK, zunanji izvajalci	
mirujoči promet	ureditev P+R parkirišč na obrobju mesta in mestnih vpadnicah za zmanjšanje pritiska motornega prometa na mesto	500.000 €/leto	srednja	MOK, zunanji izvajalci	

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	vrednost ukrepa
									800.000 €
									20.000.000 €
									800.000 €
									36.000.000 €
									2.264.000 €
									400.000 €
									80.000 €
									8.000.000 €
									2.000.000 €

Steber	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	
mirujoči promet	izvajanje nadzora: kršitve parkiranja (poudarek na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh)	100.000 €/leto	visoka	MOK, MIR	
mirujoči promet	vzpostavitev oz. širitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmeritvene table za parkirišča)	20.000 €/ leto	srednja	MOK	
mirujoči promet	vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin (npr. stanovanjske soseske)	100.000 €/leto	nizka	MOK, zunanji izvajalci, prebivalci	
mirujoči promet	vzpostavitev digitalne evidence parkirnih mest - nacionalni sistem SIPARK	5.000/leto	srednja	MOK, RS	

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	vrednost ukrepa
									800.000 €
									160.000 €
									800.000 €
									40.000 €



