

V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI?

VIZIJA

“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.”

PRIORITETNI CILJI

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

KAKO BOMO DOSEGLI CILJE?

OCPS Mestne občine Kranj temelji na šestih ključnih stebrih ukrepanja, ki skupaj tvorijo celostno ureditev prometa v občini. Ti stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo ter skupaj prispevajo k doseganju zastavljenih ciljev. Vsak steber naslavlja izzive, priložnosti in strateška vodenja, pri čemer so ukrepi skrbno izbrani tako, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotni.

Za uresničitev ciljev bomo:

- Načrtovali in izvajali prometne ukrepe na podlagi podatkov in dobrih praks, ob boljšem sodelovanju med sektorji ter redni komunikaciji z občani in ključnimi deležniki.
- Zagotovili varne, udobne in čim krajše poti v šolo, ki bodo prispevale k oblikovanju trajnostnih potovalnih navad že v otroštvu in mladosti ter jih ohranjale tudi v odrasli dobi.
- Vzpostavili varne in kakovostne pogoje za kolesarjenje, da bi povečali delež vsakodnevnih poti s kolesom in spodbudili spremembe potovalnih navad.
- Izboljšali ponudbo javnega prevoza, vključno s povezavami s podeželjem, ter zagotovili redne, dovolj pogoste odhode z urejenih postajališč in konkurenčen potovalni čas v primerjavi z osebnim avtomobilom.
- Povečali prometno varnost z umirjanjem prometa ter zmanjšali delež voznikov, ki prekoračijo omejitve hitrosti.
- Uredili in optimizirali parkirne površine, prilagojene različnim potrebam, ter izboljšali izkoriščenost obstoječih parkirišč.

NAJPOMEMBNEJŠI UKREPI DO LETA 2032



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

- Uskladitev prostorske in prometne politike.
- Povečanje financiranja trajnostne mobilnosti.
- Vzpostavitev sistema za merjenje učinkov ukrepov ter prilagajanje strategije glede na potovalne navade.
- Sodelovanje pri načrtovanju prometne infrastrukture (usklajevanje z državo, občinami in deležniki).



HOJA

- Nadgradnja šolskih poti z opozorilno signalizacijo, umirjanjem prometa, dvignjenimi prehodi, ureditvijo črnih točk ter spodbujanjem njihove uporabe.
- Gradnja manjkajočih pločnikov do glavnih ciljev ter ureditev in oprema obstoječih pešpoti.
- Širitev peš con in rekreacijskih površin.



KOLESARJENJE

- Gradnja, prilagoditev in označitev kolesarskih povezav.
- Gradnja horizontalnih in vertikalnih povezav (nadhod, most, dvigalo ...).
- Ureditev varnih šolskih poti.
- Razširitev sistema KRsKolesom.



JAVNI POTNIŠKI PROMET

- Optimizacija linij mestnega potniškega prometa in povečanje frekvence voženj avtobusov.
- Ureditev večmodalnega vozlišča
- Uvedba sodobnih storitev, kot je npr. prevoz na zahtevo, deljenje prevozov...



MOTORNI PROMET

- Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za umirjanje prometa (dvignjeni prehodi, svetlobna signalizacija, prilagoditev cest, ožanje vozišč, prometni režim) na območjih šol, vrtcev, javnih ustanov, mestnega središča ter naselij in vasi.
- Nadgradnja sistema souporabe vozila (»car sharing«).



MIRUJOČI PROMET IN PARKIRNA POLITIKA

- Vzpostavitev digitalne evidence parkirnih mest – nacionalni sistem SIPARK.
- Ureditev centralnih parkirnih površin z namenom sproščanja drugih površin v mestu.
- Izvajanje nadzora: kršitve parkiranja (poudarek na prostorih za invalide, pločnikih, intervencijskih poteh).



www.kranj.si



OCPS



MESTNA OBČINA
KRANJ

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE KRANJ 2025 - 2032



MESTNA OBČINA
KRANJ



sofinancira
Evropska unija

OCPS MESTNE OBČINE KRANJ

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Mestne občine Kranj je ključni dokument za dolgoročno načrtovanje trajnostne mobilnosti, izboljšanje dostopnosti in kakovosti bivanja. Sprejetje strategije je občino utrdilo kot napredno in trajnostno usmerjeno mesto, ki se prilagaja sodobnim prometnim, okoljskim in družbenim izzivom.

POSTOPEK PRIPRAVE

V proces, skladen z nacionalnimi smernicami, sta bili vključeni splošna javnost (prek anket, razprav in dogodkov) ter strokovna javnost (prek delavnic in intervjujev).

Priprava se je začela julija 2024 s podpisom pogodbe z zunanjimi izvajalci in zaključila marca 2025 s sprejetjem na Občinskem svetu.

VIZIJA IN CILJI

Vizija OCPS temelji na varnem, dostopnem in učinkovitem prometnem sistemu, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in javni prevoz. Cilji vključujejo večjo varnost udeležencev v prometu, zmanjšanje negativnih vplivov prometa ter izboljšano dostopnost do osnovnih storitev.

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.

TRAJNOSTNE POBUDE IN RAZVOJ MOBILNOSTI

Mestna občina Kranj je ena izmed treh slovenskih mest, vključenih v pobudo Sto podnebno nevtrálnih mest, kar potrjuje njene visoke ambicije. Nadaljnji ukrepi bodo usmerjeni v večje infrastrukturne projekte, kot so izgradnja novega potniškega centra, izboljšanje povezav avtobusnega, kolesarskega in peš prometa ter razvoj trajnostne infrastrukture na podeželju.

Razvoj aktivne mobilnosti zahteva večje inženirske in finančne zahtevne projekte, kot sta gradnja premostitvenih objektov in rekonstrukcija cest. Občina bo nadaljevala razvoj ključne infrastrukture ter izboljšala dostopnost mobilnostnih storitev z digitalizacijo in promocijo trajnostnih oblik prevoza. Pri tem bo pomembno sodelovanje z zasebnim sektorjem, ki lahko prispeva k zmanjšanju prometnih obremenitev.

IZZIVI IN PRIHODNJI UKREPI

V prihodnjih letih bo pomembno nadaljevati ukrepe, pridobivati evropska in državna sredstva ter sodelovati s sosednjimi občinami. Kljub napredku ostajajo izzivi, kot so pomanjkanje varnih šolskih poti, nizka uporaba trajnostnega prevoza in slaba povezljivost.

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. Njihova uspešna izvedba bo odvisna od stabilnega financiranja, ki ga bo občina morala zagotoviti skupaj z državo.

“OCPS ni le dokument, temveč proces, ki se bo razvijal s sodelovanjem občanov in strokovne javnosti. S stalnim spremljanjem učinkov bo prispeval k boljši mobilnosti, manjšim prometnim obremenitvam in višji kakovosti življenja v občini.



KAJ SMO DOSEGLI S PRVO OCPS?

- Gradili smo pločnike ter urejali prehode za pešce za večjo varnost.



- Ozelenili smo sprehajalne poti in namestili klopi za prijetnejše pešačenje.
- Gradili smo nove kolesarske poti in označevali kolesarske pasove za večjo varnost in povezanost omrežja.



- Uvedli smo inovativne mobilnostne rešitve (Kranvaj, Prostofer, car sharing), da smo zmanjšali odvisnost od osebnih vozil.
- Omejili smo motorni promet v starem mestnem jedru in ustvarili bolj prijetno in varno okolje za pešce in kolesarje.



- Povečali smo ozaveščenost o trajnostni mobilnosti med javnostjo in odločevalci.
- Vzpostavili smo sistem souporabe koles KRskolesom, da bi spodbudili vsakodnevno kolesarjenje.



- Elektrificirali smo avtobuse ter zmanjšali emisije in hrup v mestu.



NAŠE POTOVALNE NAVADE

80%

ODVISNOST OD AVTOMOBILA

80 % vprašanih uporablja avto za prihod na delo, 82 % za opravke, 71 % za druženje, 57 % za rekreacijo in 43 % za izobraževanje.

46%

V ŠOLO NAJPOGOSTEJE PEŠ

S 46 % je hoja najpogostejši način prihoda v osnovno šolo. 28 % učencev pripeljejo starši, 19 % jih uporablja avtobus/ kombi.

3%

KOLESARJENJE V ŠOLO: NEIZKORIŠČENA ŽELJA

Le 3 % učencev kolesari v šolo, čeprav si to želi 27 %. S skirojem jih prihaja 3 %, želi pa si jih 16 %.

67%

SKRB ZA PROMETNO VARNOST

67 % vprašanih je nezadovoljnih z varnostjo kolesarjev, 47 % pa z varnostjo pešcev.

59%

KRATKE RAZDALJE: PEŠ ALI S KOLESOM

59 % vprašanih z delovnim mestom do 1 km od doma pešači ali kolesari, do 2 km 57 %, do 5 km pa 37 %.

60%

NEZADOVOLJSTVO S POGOSTOSTJO PREVOZOV

60 % vprašanih je nezadovoljnih s frekvenco mestnih avtobusov, 55 % medkarjevni in 63 % vlakov.

69%

NEPRILAGOJENOST POVRŠIN STAREJŠIM

69 % vprašanih je nezadovoljnih s prilagojenostjo prometnih površin starejšim in gibalno oviranim.

80%

VISOKO ZADOVOLJSTVO Z ŽIVLJENJEM

Kar 80 % vprašanih je zadovoljnih s kakovostjo življenja. 69 % s kakovostjo zraka.

Analiza potovalnih navad občanov in občank izdelanih v sklopu OCPS.