

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČIINE KRŠKO





Občina Krško

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

maj 2017



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



Spoštovane občanke, spoštovani občani,

Občina Krško je v sodelovanju s širšo javnostjo pripravila dokument Celostna prometna strategija, ki bo osnova za nadaljnje projekte na področju prometa in za uspešno kandidaturo na različnih razpisih s področja urejanja prometa. Naš osnovni cilj je, da nadaljujemo delo po poti trajnostne mobilnosti, pri čemer bomo kot prednostno nalogo obravnavali povečanje prostora, namenjenega pešcem in kolesarjem, ter optimizacijo in integracijo javnega potniškega prometa.

Z ukrepi s področja prometnega sistema želimo uravnotežiti prometno ponudbo, vzpostaviti visoko raven prometne varnosti in vzpostaviti okolje, privlačno za življenje, delo, gospodarstvo in turizem.

Prepričan sem, da nam bo s sodelovanjem uspelo uresničiti zastavljene cilje v smeri trajnostne mobilnosti.

Mag. Miran Stanko,
župan občine Krško

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long tail, positioned to the left of the printed name.



TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA USPEŠNO PRIHODNOST

Celostno prometno načrtovanje je način, ki izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest in regij, kjer se z izzivi prometa ukvarjajo že dalj časa ter uspešno uresničujejo njegova ključna načela.

Občina Krško ima pomembno strateško lego v prostoru, saj leži na stiku ravninskega sveta Krškega polja in hribovitih Gorjancev ter Posavskega hribovja. Njena obmejna lega ter dolinski svet ob reki Savi je pomembna razvojna os in prometna žila, ki povezuje vzhodno in jugovzhodno Slovenijo z drugimi deli države in tujino. Zaradi velike površine in goste poseljenosti ima občina Krško dobro razvito notranjo prometno infrastrukturo, ima pa, kot večina občin, tudi nekaj prometnih zadreg. Nekatere temeljijo v strukturi poselitve, razdeljenosti zaradi vodotokov in razgibanosti terena, druge v potovalnih navadah, ki so povezane s krajem zaposlitve ali izobraževanja. Vsem pa je skupno, da gre za širši sistem, ki ga ni mogoče rešiti zgolj z enim ukrepom. Celostno prometno načrtovanje je način, ki izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest in regij, kjer se z izzivi prometa ukvarjajo že dalj časa ter uspešno uresničujejo njegova ključna načela. Proces se je oblikoval na uporabi te preizkušene metode. Pomeni nov način, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja, upošteva prakse in politike različnih sektorjev in ravni oblasti. Z vključevanjem javnosti v

vseh fazah načrtovalskega procesa se je izoblikovala jasna vizija in cilji, katerih doseganje bo merljivo. Osrednji element celostnega prometnega načrtovanja je Celostna prometna strategija. Nastala je na podlagi dokumentov in smernic EU ter Ministrstva za infrastrukturo. Celostna prometna strategija je dokument, v katerem je Občina Krško zarisala zaporedje ukrepov na področju prometa, katerih uresničevanje bo pomagalo doseči celostne spremembe in višjo kakovost bivanja. Ključ za spremembo je v drugačnem načrtovanju prometa. Celostna prometna strategija ponuja možnost za prehod v sodobno in celovito načrtovanje prometa. Celostno načrtovanje prometa ne zavrača, temveč nadgrajuje sedanje načrtovalske prakse in ima dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Usmerjeno je v privlačen javni potniški promet, razvejeno mrežo varnih kolesarskih stez in dobre razmere za hojo. Središče pozornosti je urejen, privlačen, dostopen in varen mestni prostor.





NARAVA IN VLOGA DOKUMENTA

Celostna prometna strategija je dokument, ki upošteva in nadgrajuje sedanje strateške dokumente občin. Gre za nov način razmišljanja oziroma načrtovanja, ki pomeni korak naprej k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa v regiji – v skladu s sodobnimi usmeritvami in priporočili smernic Ministrstva za infrastrukturo. Pri pripravi je sodelovala interdisciplinarna skupina strokovnjakov s področja prometa in prostora.

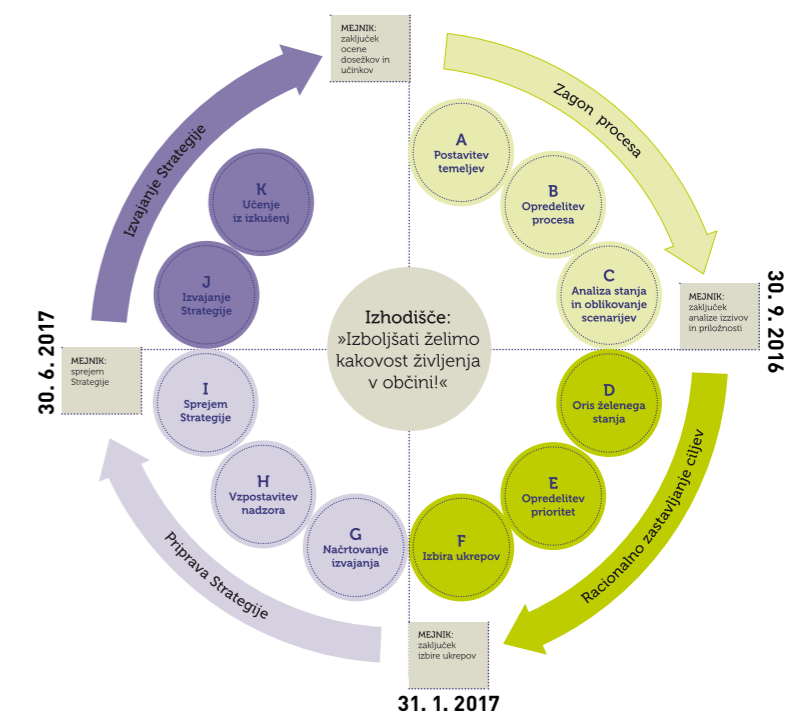
S predlaganim načinom in dokumentom lahko Občina Krško nadgradi prostorske akte v strateškem delu, kar vodi v celovitejšo načrtovanje in vključitev prometne strategije v planske akte občine. Tako se bo strategija uveljavila v prostoru in vplivala na mobilnost ter celovito načrtovanje prometa v tesni povezavi s prostorskim razvojem občine. Dokument je začel nastajati v letu 2016, ko se je zagnal proces, vsebuje analizo sedanjega stanja na področju prometa v mestu in okolici, vizijo razvoja prometnega sistema in strateške cilje. Pomeni ključno podlago za podrobnejši akcijsko-proračunski načrt do leta 2022 in je osrednji del strategije.

Sprejem strategije na občinskem svetu ne pomeni njenega zaključka, ampak prehod v izvajanje.

Izhodišče dokumenta je dolgoročna vizija, medtem ko so cilji opredeljeni srednjeročno (do leta 2025).

Operativna razdelava dokumenta z akcijsko-proračunskim načrtom je predvidena za petletno obdobje (do leta 2022). Po tem obdobju je načrtovana revizija Celostne prometne strategije in njena osvežitev. Na vsaki dve leti bo

izdelano poročilo o napredku, ki bo vsebovalo spremljanje in vrednotenje kazalnikov mobilnosti.



Vir:
Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost
Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, MzIP, 2012



TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Nekdanja paradigma načrtovanja prometa se je osredinila na pretočnost in za to potrebno infrastrukturo (ceste, parkirišča, krožišča, mostovi itd.). Trajnostno načrtovanje prometa paradigmo opušča. Izkazalo se je namreč, da povečevanje prometne infrastrukture privede do nasprotnega učinka in poveča količino prometa. Sodobni način v ospredje postavlja prebivalce in njihove potrebe. Cilj je kvaliteten bivalni prostor, kjer promet obvladujejo trajnostni prevozni načini.

Urbanistično načrtovanje in trajnostno načrtovanje prometa sta medsebojno tesno povezana. Prostorska delitev dejavnosti v prostoru ustvarja potrebo po potovanju in transportu materiala. Vizija je, da se z boljšim razporejanjem dejavnosti v prostoru zmanjša potreba po potovanju in ustvari premik od avtomobila k drugim prevoznim sredstvom ali načinom potovanja. Številni avtorji ugotavljajo, da obstaja korelacija med gostoto stavbnega tkiva v naseljih in številom poti. Zmanjšanje gostote stavbnega tkiva namreč vodi k manjšemu številu poti, manjši uporabi avtomobila, zmanjša porabo energije in poveča hitrost potovanja. Hkrati pa povečanje ponudbe javnega transporta vodi k večji uporabi javnega prevoza v nasprotju z uporabo osebnega avtomobila. Prostorske akte občine je zato potrebno pripravljati z vizijo, ki bo vključevala celovito in trajnostno načrtovanje prometa. Celostna prometna strategija daje za to potrebne usmeritve in predlaga konkretne ukrepe.

Z odločitvijo za celostno prometno načrtovanje se občina Krško odloča za:

Celovito ukrepanje

Želimo delovati celovito in izkoristiti prispevke različnih strok, praks in strategij, različnih vrst prevoznih sredstev, odločevalnih sektorjev, javnih ustanov in podjetij ter ravni oblasti.

Transparentno delovanje in vključevanje prebivalstva

Kompleksna razvojna vprašanja želimo rešiti z vključevanjem javnosti v celoten potek odločanja, izvajanja in ocenjevanja.

Trajnostni razvoj

S celostnim načrtovanjem prometa oziroma mobilnosti se želimo približati doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.

Paketno reševanje izzivov

Z medsebojnim povezovanjem in dopolnjevanjem ukrepov želimo povečati sposobnost in učinkovitost občine pri premagovanju razvojnih ovir.

Merljive cilje

Ukrepi izhajajo iz merljivih ciljev, ti pa so usklajeni z vizijo sodobne občine. Takšna hierarhija nam omogoča sprotno preverjanje uspešnosti delovanja.

Realne stroške

V načrtovanje prometa želimo vključiti širše družbene stroške in koristi v vseh sektorjih. Strateški način omogoča nadzor in racionalno porabo javnih sredstev.

Finančno vzdržnost

Prednost želimo dati rešitvam, ki so realistične, praktične, izvedljive z razpoložljivimi sredstvi in imajo največ učinka za najmanj denarja.



S celostnim načrtovanjem prometa si lahko občina zagotovi številne predvidljive koristi:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se izraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

Izboljšana mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

Odločitve, ki jih podpira javnost

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ukrepe ali proti njim na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

Novo in celovite politične vizije

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

Izboljšanje dostopa do sredstev

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva



KLJUČNI IZZIVI NA PODROČJU PROMETA

V sklopu izdelave Celostne prometne strategije je bila izdelana analiza sedanjega stanja prometa na območju občine Krško. Na podlagi slednje so bili ugotovljeni ključni izzivi urejanja, ki so vezani na različna področja prometa. V strnjeni obliki so izzivi predstavljeni v tem poglavju in so pomemben korak k doseganju trajnostne mobilnosti na območju občine Krško.

POMANJKANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Občina Krško je v dosedanjem delu delež občinskega proračuna namenjala tudi za spodbujanje trajnostnih oblik prometa, pri tem pa je zapostavljala nekatera ključna področja. Tako je velik del denarja namenila urejanju peš prometa, med tem ko je delež financ, namenjenih urejanju kolesarskega prometa, manjši. Preteklo delo je bilo projektno in ne strateško usmerjeno, s tem je bilo zanemarjeno povezovanje različnih sektorjev v občini, povezovanje na državni in na medobčinski ravni. Čeprav ugotavljamo, da se sedanja načrtovalska praksa že nagiba k celostnemu in trajnostnemu prometnem načrtovanju, so investicije še vedno močno usmerjene v gradnjo infrastrukture za motorni promet. Ta zahteva večjo porabo javnih sredstev in dodatno spodbuja slabe potovalne navade prebivalcev občine Krško. Nov strateški dokument in z njim povezani novi projekti bodo usklajeni s strateško usmeritvijo na višjih ravneh (državni, evropski). Strateški okvirji pa bodo omogočili osredinjenje na ključne prioritete pri

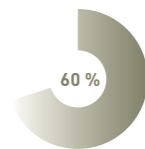
urejanju prometa na občinski ravni.

NEUSTREZNE RAZMERE ZA KOLESARJENJE

V dokumentih Občine se kot eden izmed ciljev pojavlja urejeno, neprekinjeno in varno kolesarsko omrežje. Vendar na podlagi analize sedanjega stanja kolesarske infrastrukture ugotavljamo, da je omrežje zgrajeno nepopolno in nepovezano ter da je financiranje področja kolesarjenja zapostavljeno. Mnenja občanov o slabi kolesarski infrastrukturi kažejo tudi rezultati spletne ankete. Nepovezanost kolesarskega omrežja in neustrezno urejena vertikalna ter horizontalna signalizacija ogroža varnost kolesarjev, ki so primorani vozno površino deliti z motornim prometom.

V časovnem okvirju 15 minut je s kolesom dostopno celotno naselje Krško in Leskovec pri Krškem, kar kaže na smiselnost spodbujanja kolesarskega prometa. Odsotnost ali neurejenost kolesarske infrastrukture pa onemogoča izkoriščanje tega potenciala. Infrastruktura ni urejena na različnih mestih v naselju Krško. Eno od teh mest je prehod čez

Rezultati ankete so pokazali, da je 60 % anketirancev nezadovoljnih s stanjem kolesarskih površin.



reko Savo, in sicer na delu poti proti južnemu delu mesta, kjer je območje storitvenih dejavnosti. Le 4 % občanov občine Krško je kot najpogosteje uporabljen prometni način navedlo kolesarjenje. Še vedno prevladuje kolesarjenje zgolj kot oblika rekreacije in ne kot način opravljanja vsakodnevnih opravkov.

OBREMENJENOST MESTNEGA SREDIŠČA Z MIRUJOČIM PROMETOM

Močna obremenitev starega mestnega jedra naselja Krško z motornim prometom vpliva na veliko povpraševanje po parkirnih površinah na tem območju. Kljub urejeni parkirni politiki se pojavljajo težave s parkiranjem osebnih avtomobilov obiskovalcev središča. Na območju je dovoljeno kratkotrajno parkiranje, vendar se pojavljajo težave z neupoštevanjem časovne omejitve parkiranja, pretirane zasedenosti, divjega

Gostota avtomobilov v občini Krško je 53 avtomobilov na 100 prebivalcev.



parkiranja na pločniku ali avtobusnem postajališču. Po drugi strani je garažna hiša na robu mestnega središča pogosto prazna in ne služi svojemu namenu. Dodatno, a nezanimljivo dejstvo je, da gost mirujoč promet zmanjšuje privlačnost območja za pešce in kolesarje.

POMANJKANJE INTERMODALNOSTI

Na območju občine Krško je dobro razvit javni potniški promet. Krško je z vidika avtobusnega prometa dobro povezano z drugimi regionalnimi središči, s kraji v občini in v mestu z mestnimi avtobusnimi linijami. V naseljih Brestanica, Krško in Libna so železniške postaje ob dvotirni progi Zidani Most–Dobova. Neposredna bližina avtobusnega in železniškega postajališča v Krškem omogoča hitro prehajanje med dvema prometnima načinoma. Kljub temu

pa ni omogočene intermodalnosti med drugimi prevoznimi sredstvi. V okolici mesta Krško ni nobenega parkirišča P+R (»parkiraj in se odpelji«), ki bi omogočilo udobno in hitro prehajanje voznikom osebnih avtomobilov na javni avtobusni promet ali celo vlak. S problemom povezave z javnim potniškim prometom se soočajo tudi kolesarji. Manjka kolesarska in peš povezava med železniško postajo in srednješolskim centrom, kar bi srednješolcem in drugim okoliškim prebivalcem omogočila varen in hitrejši dostop do železniške postaje.

NETRAJNOSTNE POTOVALNE NAVADE

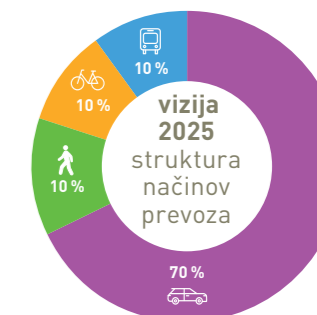
Med občani občine Krško popolnoma prevladuje uporaba osebnih avtomobilov. Vsak drugi prebivalec občine je lastnik avtomobila. Kljub razvitemu javnemu potniškemu prometu in zadovoljivo urejeni infrastrukturi za pešce na podlagi spletne ankete ugotavljamo, da le 11 % občanov uporablja trajnostne prometne načine (kolesarjenje, pešačenje ali javni prevoz). Uporaba osebnega avtomobila je pogosta tudi za premagovanje krajših razdalj. Odgovori ankete o potovalnih navadah kažejo, da so bolj kot neprimerna infrastruktura za netrajnosten promet krive navade občanov. Popolna prevlada uporabe osebnega avtomobila vpliva na povečano gostoto prometa, s tem pa na nezadovoljstvo občanov zaradi hrupa in prometne gneče, ter povzroča dodatne obremenitve okolja.

PROMETNA OBREMENJENOST GLAVNIH PROMETNIC

Dolina reke Save je poleg razvoja mest omogočila tudi razvoj prometne povezave med njimi. Vzorec poselitve in oblika reliefa je pogojevala usmeritev prometa na prometnico, ki poteka vzporedno s Savo. Tako se je s povečevanjem tranzitnega prometa in števila prebivalcev mesta ter okolice pojavil problem preseganja kapacitete ceste Zidani Most–Krško–Drnovo. Ta cesta je poleg avtocestnega odseka Smednik–Drnovo (kjer je povprečni letni dnevni promet več kot 18 000 vozil) z 11 380 vozili na odseku od avtoceste do Krškega najbolj prometna cesta v občini Krško. Na glavni cesti je problematičen predvsem tovorni promet, ki poleg povečane obremenitve, gostote prometa, uničevanja cestišča in hrupa ogroža tudi varnost drugih udeležencev prometa.

Le 3 % anketiranih uporablja javni prevoz kot način potovanja.

3 %





KLJUČNE PRILOŽNOSTI NA PODROČJU PROMETA

Z izdelavo Celostne prometne strategije Občina Krško nadaljuje svojo dejavnost po poti trajnostnega načrtovanja. Z izkoriščanjem potencialov, ki jih ima, bo občina nadaljevala svojo pot v smeri trajnostne mobilnosti.

VEČJI IZKORISTEK SEDANJIH POVEZAV IN POVEČANJE PONUDBE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina Krško leži na pomembni regionalni prometni povezavi Celje–Sevnica–Krško–Novo mesto, zaradi velike površine in goste poseljenosti ima tudi zelo dobro razvito notranjo prometno infrastrukturo. Delež prebivalcev, ki so zaposleni zunaj občine, se iz leta v leto povečuje. Zaposlujejo se v okoliških središčih: v Novem mestu, Brežicah in Sevnici ter tudi Ljubljani. Omenjena središča so dostopna z javnim potniškim prometom (JPP). Glavna avtobusna postaja je v neposredni bližini železniške postaje. To bi občina lahko izkoristila z vzpostavitvijo parkirišč za dolgotrajno parkiranje in občanom omogočila možnost P+R med domačim krajem in krajem dela. Priložnost občine Krško je torej v preusmeritvi dnevnih migrantov na avtobusni in železniški promet. Problematika železniškega prometa je njegova neizkoriščenost s strani dnevnih migrantov. Železniška infrastruktura je na tej relaciji precej dotrajana, kar neugodno vpliva na čas potovanja, z ureditvijo

le-te bi se čas potovanja lahko skrajšal, kar bi pozitivno vplivalo na izbiro JPP kot prevoznega sredstva na delo. Za izboljšanje privlačnosti JPP je potrebna tudi ureditev starih in postavitve novih avtobusnih postajališč, tako da bi bila zagotovljena varna uporaba šibkejšim družbenim skupinam.

POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA

Revitalizacija mestnih središč sledi usmeritvam zapiranja za promet, kar povečuje privlačnost območja za pešce. To pripomore k temu, da območje postane turistično bolj zanimivo. Hkrati morajo javne površine imeti dostopna in privlačna območja za druženje, kulturno udejstvovanje in rekreacijo. Občina Krško je že začela povečevati take površine (zaprto območje na Cesti krških žrtev, manjši rolkarski poligon, urbana oprema). V prihodnosti ima tak potencial tudi Hočevarjev trg, za njegovo ureditev je že bil izveden javni natečaj. Naselje Krško ima dobro razvito infrastrukturo za pešce, problematične so ceste zunaj naselij in ob poslovnih conah. Za podpiranje trajnostnega prihoda na delo je treba vzpostaviti infrastrukturo za pešce in kolesarsko infrastrukturo



v poslovnih conah. V občini je fizična ovira reka Sava, vendar bo sedanje stanje izboljšala vzpostavitev novih premostitev. Kolesarjenje bi lahko postalo pomembna alternativa motornim vozilom, kar bi vodilo k premiku proti trajnostni mobilnosti. Priložnosti se pojavljajo tudi v pejzažu reke Save, kjer bo vzpostavljena večnamenska pot z namenom povečanja rekreacijskega prostora.

PROMET PRIHODNOSTI BREZ NEGATIVNIH VPLIVOV NA OKOLJE

Občina Krško se po velikosti poslovnih površin na prebivalca uvršča na vodilna mesta v Sloveniji. Večina industrije je locirana ob reki Savi, na južnem robu naselja, in ob pomembnih prometnicah. Pomemben temelj industrije je energetika, med katere spadajo Nuklearna elektrarna Krško, termoelektrarna Brestanica in hidroelektrarna Krško. Takšen energetski bazen je priložnost povezave med energetiko in prometom. Občina Krško je na to pot stopila s postavitvijo električnih polnilnic in nakupom električnega avtomobila. S promocijo in spodbudami ter različnimi subvencijami bi občina lahko spodbujala občane k nakupu vozil na električni pogon, ki je udoben in bolj priročen kot druga motorna vozila in ki je brez negativnih vplivov na okolje. Ob tem se pojavi tudi možnost povezovanja energetske industrije in fakultete za energetiko, ki bi lahko z različnimi inovacijami in medsektorskim povezovanjem na trajnostni ravni pomembno posegli v

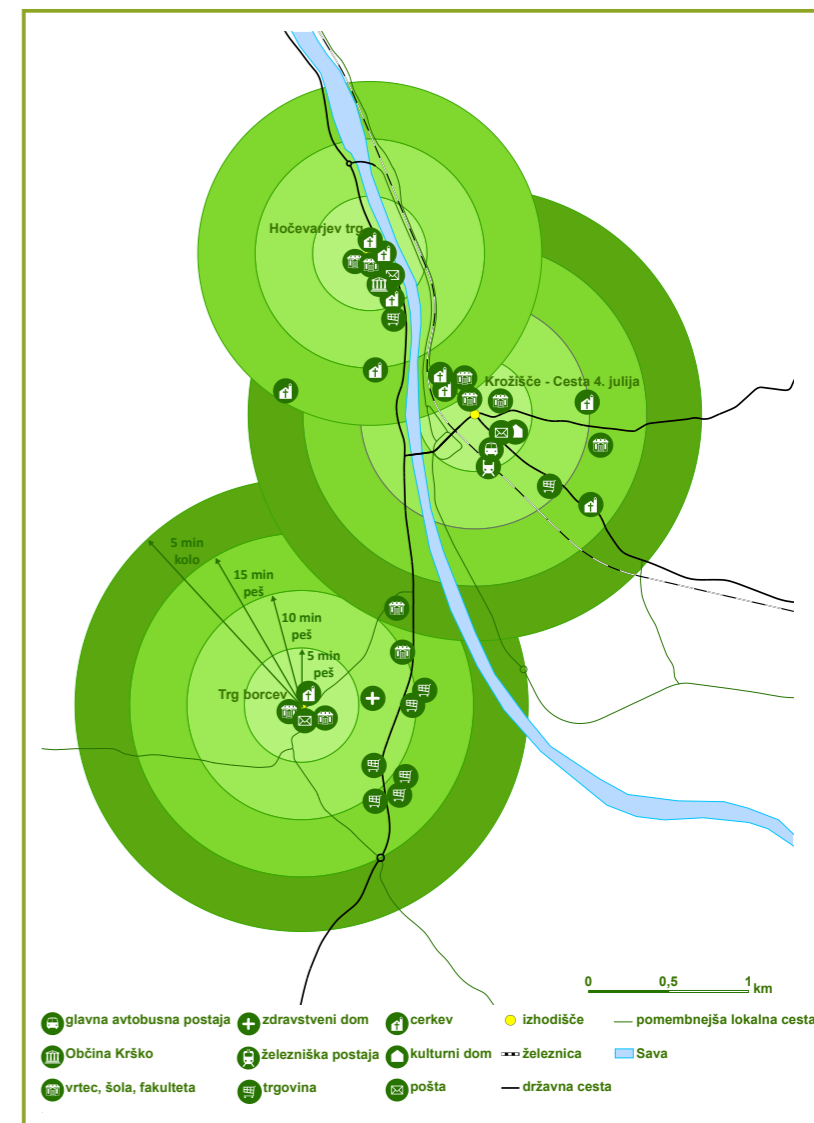
avtomobilsko industrijo. Električna vozila bodo v prihodnosti izpodrinila vozila, ki za pogon uporabljajo fosilna goriva, zato je pomembna dolgoročna promocija in spodbuda.

VLAGANJE V RAZVOJ TRAJNOSTNEGA PROMETA

V preteklosti je bil največji delež porabljenih sredstev občine Krško vložen v razvoj motornega prometa. S tem se je zapostavljalo področje razvoja trajnostnih oblik prometa. Visoke vsote porabljenih sredstev so se izražale v prevladi uporabe osebnih avtomobilov. S preusmeritvijo vlaganj v trajnostne oblike prometa bo Občina spodbujala vse oblike mobilnosti, nove oblike vlaganj pa bodo med drugim obsegale tudi t. i. mehke ukrepe, ki z izvajanjem različnih dejavnosti (promocijske aktivnosti, ozaveščanje, organizacija storitev, ...) učinkovito vplivajo na spremembo potovalnih navad ljudi.

DOSTOP DO ZNANJA, IZKUŠENJ IN SREDSTEV EU

Komisija EU je naklonjena uvajanju sprememb na področju trajnostne mobilnosti. Z novo, trajnostno strategijo bo občini Krško omogočen dostop do sredstev za financiranje ukrepov od EU. Poleg denarnih virov bo občini omogočena podpora EU s posredovanjem izkušenj, novih informacij in znanja na področju trajnostnega načrtovanja prometa.



Shema dostopnosti peš in s kolesom mesta Krško



VIZIJA UREDITVE PROMETA V OBČINI KRŠKO

Občina Krško ima potencial za uspešen razvoj prometa v prihodnosti. Vizija je oblikovana tako, da zajema splošne ideje trajnostnega razvoja prometa in lokalne posebnosti občine. S tem je orisana svetla prihodnost, katere glavni vidiki so privlačnost za življenje z ozirom na gospodarstvo in turizem.

Oblikovana vizija se glasi:

Občina Krško bo izvajala ljudem in okolju prijazno prometno politiko. Nadaljevali bomo po poti trajnostne mobilnosti, kjer bomo kot prednostno obravnavali povečanje prostora, namenjenega pešcem in kolesarjem, ter optimizacijo in integracijo javnega potniškega prometa. Kot energetska središča širše regije bomo spodbujali okolju prijazna prevozna sredstva. Z ukrepi s področja prometnega sistema bomo uravnovežili prometno ponudbo, vzpostavili visoko raven prometne varnosti in vzpostavili okolje, ki bo privlačno za življenje, gospodarstvo in turizem.

Opredelili smo tudi strateške cilje:

Razbremenitev tranzitnega in tovornega prometa skozi središča naselij do leta 2025.

Vzpostavljanje večje integriranosti, konkurenčnosti in dostopnosti med vsemi prometnimi načini s poudarkom na sedanjem javnem potniškem prometu do leta 2020.

Ureditev nove in sedanje kolesarske infrastrukture in s tem omogočiti celovito povezanost kolesarskega omrežja do leta 2025.

Prepoloviti število prometnih nesreč s hujšimi poškodbami in doseči ničelno smrtnost na cestah v občini do leta 2025.

Povečati delež vozil z okolju prijaznim pogonom na 10 % do leta 2025.





STRATEŠKI STEBRI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostna prometna strategija občine Krško temelji na petih ključnih področjih ukrepanja. Z uresničitvijo ciljev na vseh dopolnjujočih se strateških področjih se lahko doseže vizija inteligentno organiziranega mesta na področju prometa.



seznam kratic:

OK	Občina Krško	JPP	Javni potniški promet
VK	Vrtec Krško	MJPP	Mestni javni potniški promet
OS	Občinski svet	P+R	»Park & Ride« ali »Parkiraj in se odpelji«
Mzi	Ministrstvo za infrastrukturo	AVP	Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa
MZIP	Ministrstvo za infrastrukturo in prostor	CKŽ	Cesta krških žrtev
EU	Evropska unija	ŽP	Železniška postaja
ETM	Evropski teden mobilnosti		
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo		
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu		



TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

Celostni način načrtovanja prometa do danes v občini Krško ni bil v praksi. Posamezni projekti s področja prometa in mobilnosti so bili obravnavani bolj ali manj ločeno in niso bili združeni v zaključeno celoto. Strategija z enotnim ciljem z različnih področij pa ni bila izdelana. S Celostno prometno strategijo bo občina Krško dobila dokument, ki bo spremenil dosedanja prakso.

IZZIVI OBČINE KRŠKO

Problematika načrtovanja trajnostne mobilnosti se je pojavila, ker promet ni bil obravnavan celostno, temveč je šlo zgolj za posamezne projekte, strategija, ki bi učinkovito povezala načrtovanje prometa v zaključeno celoto, pa še ni bila izoblikovana. Načrtovanje ni vključevalo glavnih deležnikov in splošne javnosti, kar je večkrat vodilo tudi v nasprotovanja in kritike. Za uveljavljanje vrednot trajnostne mobilnosti je potrebno sodelovanje vse zainteresirane javnosti, ustanov, organizacij in drugih deležnikov, kar se zagotovi z njihovim vključevanjem v proces odločanja.

Glavno vodilo pri načrtovanju celostne prometne strategije v občini Krško je bila njena strateška lega, ki je pomembna razvojna os in prometna žila, ki povezuje vzhodno in jugovzhodno Slovenijo z drugimi deli države in tujino. Načrtovanje prometa je bilo investicijsko usmerjeno v motorni promet, zato se je zanemarjalo področje infrastrukture, namenjene pešcem in kolesarjem. Ta se je v večini primerov izvajala v sklopu ureditev motornega prometa. Prav

tako se je zapostavljal pomen javnega potniškega prometa, kar je ranljivejše družbene skupine postavljalo v neenakovreden položaj. Občina ni izvajala ukrepov za sistematično spremljanje potovalnih navad občanov oziroma ni izvajala analiz o mobilnosti občanov, kar bi omogočilo spremljanje neposrednih učinkov ali vrednotenje stroškovne učinkovitosti ukrepov. Spremljanje potovalnih navad bi pripomoglo k optimizaciji javnega potniškega prometa ter določanju glavnih območij ciljnih potovanj.

DOSEŽKI OBČINE KRŠKO

Občina Krško je v omejenem obsegu že izvajala trajnostno načrtovanje prometa. Velik delež investicij je bil namenjen urejanju infrastrukture za pešce, s čimer se je na območju celotne občine gradila nova in urejala dotrajana infrastruktura. Občina je, poleg načrtovanja tradicionalnih prometnih površin, uvajala tudi inovativne rešitve, kot so vzpostavljanje kolesarskih cestnih pasov (»sharrow«), sprememba prometne politike v starem mestnem jedru ter podpora okolju prijaznim motornim



Za uveljavljanje načel in ukrepov trajnostne mobilnosti je potreben širok konsenz vseh zainteresiranih skupin.



vozilom s postavitvijo električnih polnilnic. Dosedanji ukrepi kažejo, da je občina prepoznala trajnostno mobilnost kot pomemben del svojega nadaljnjega razvoja. Občina Krško bo z izdelavo Celostne prometne strategije nadgradila dosedanje načrtovalske prakse in sprejela strateške smernice k celostnemu prometnemu načrtovanju. Priprava strategije kaže na pripravljenost glavnih deležnikov za izboljšanje stanja na področju prometa in tudi podporo javnosti pri uresničevanju zastavljene vizije.

VIZIJA

Občina Krško bo s sprejetjem Celostne prometne strategije izvajala ljudem in okolju prijazno prometno politiko s prednostno obravnavo trajnostnih načinov mobilnosti. S tem bo občina poskušala uravnorežiti prometno ponudbo, vzpostaviti visoko raven prometne varnosti in vzpostaviti okolje, privlačno za življenje, gospodarstvo in turizem. Za holističen način bo poskrbela z medsektorskim sodelovanjem, hkrati pa bo spodbujala občane, da se vključujejo v proces.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Vzpostavitev pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti	Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije občine Krško leta 2017, revizija vsaki dve leti, prenova vsakih 5 let Izobraževanje kadra za izvajanje in nadzor izvajanja ukrepov Celostne prometne strategije	Sprejetje, zagon, revizija in prenova strategije Število izobraževanj zaposlenih na temo trajnostne mobilnosti
Sprejetje uravnoveženega občinskega proračuna	Uravnoveženost investicij glede na posamezne prometne načine	Priprava uravnoveženega proračuna
Uvedba sistematičnega spremljanja mobilnosti občanov	Letno spremljanje mobilnosti občanov	Vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih navad
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti in ključnih deležnikov v ključnih fazah načrtovanja mobilnosti	Vključevanje javnost in glavnih deležnikov v vse večje investicije in projekte na področju mobilnosti	Število promocijskih in izobraževalnih akcij za promocijo vseh stebrov

PREDLAGANI UKREPI

Sprejetje, zagon, revizija in prenova strategije

S sprejetjem Celostne prometne strategije bo občina Krško nadaljevala razvoj v smeri trajnostne mobilnosti, ki ga bo podpirala z revizijo strategije na vsaki dve leti ter prenovo vsakih pet let. S sprotnim vrednotenjem doseganja ciljev bo spremljala uspešnost dokumenta in nadgrajevala začrtano pot. S sprejetjem Celostne prometne strategije občina Krško nadgrajuje dosedanje načrtovanje prometa na področju trajnostne mobilnosti.

Izobraževanje kadra za potrebe izvajanja ukrepov Celostne prometne strategije

Za uspešno izvajanje začrtanih ukrepov se bo uprava Občine Krško udeleževala izobraževanj in delavnic na temo trajnostne mobilnosti in s tem nadgrajevala svoje znanje in izkušnje iz načrtovanja trajnostne mobilnosti ter izmenjevala izkušnje z drugimi strokovnjaki na tem področju.

Priprava uravnoveženega proračuna

Izvajanje trajnostne mobilnosti bo občina podprla s pripravo uravnoveženega proračuna, ki bo vključeval investicije v vse stebre Celostne prometne strategije in sorazmerno podpiral vse oblike trajnostne mobilnosti.

Izvedba periodične ankete o potovalnih navadah

Z letno izvedbo ankete v okviru osnovnih šol bodo spremljane potovalne navade občanov. Rezultati bodo osnova za vrednotenje doseganja ciljev strategije, prav tako pa bodo omogočali informiranje občanov o spremembah njihovih potovalnih navad.

Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov

Poleg nadaljevanja že uspešno izvedenega projekta Evropski teden mobilnosti, ki celovito promovira vse vidike trajnostne mobilnosti, bodo v okviru različnih dogodkov organizirane dodatne aktivnosti za promocijo vseh stebrov.

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Sprejetje, zagon, revizija in prenova strategije	5 000 € revizije na dve leti, 40 000 € prenova na 5 let	Srednja	OK, OS	2017 – sprejetje, 2019 – revizija, 2022 – prenova
Izobraževanje kadra za potrebe izvajanja ukrepov Celostne prometne strategije	brez	Majhna	OK	Letno
Priprava uravnoveženega proračuna	brez	Srednja	OK in OS	Letno
Izvedba periodične ankete o potovalnih navadah	1 500 € letno	Majhna	OK, OŠ v občini	Letno
Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov (npr. ETM)	9 000 € letno	Srednja	OK, SPVCP, OŠ v občini, VK, policija	Letno
Javne razprave in delavnice ob pomembnejših ukrepih na področju mobilnosti	800 €/javno razpravo	Majhna	OK	Letno



PROMOCIJA HOJE KOT POMEMBNEGA NAČINA POTOVANJ

Osnova človekovega gibanja je hoja, ki pa je od izuma osebnega avtomobila močno zapostavljena. Njeni pozitivni učinki na zdravje so v javnosti dobro poznani in je zato priljubljena rekreacija, manj pa je uporabljena kot način potovanja na kratke razdalje. Opravljanje kratkih poti peš ne pripomore le človekovemu zdravju, ampak tudi zmanjšanju obremenitev okolja. Z doslednim načrtovanjem in doseganjem zastavljenih ciljev bo narejen velik korak naprej pri urejanju in zagotavljanju varne in udobne infrastrukture, namenjene pešcem.

IZZIVI OBČINE KRŠKO

Občina Krško do določene mere že sledi usmeritvam izboljšane privlačnosti za pešce z zapiranjem mestnih središč za motorni promet. To pa je eden ključnih dejavnikov pri zagotavljanju privlačnosti mestnih središč za pešce. Občina še potrebuje območja za druženje in kulturno udejstvovanje (v prihodnosti bo temu namenjen Hočevarjev trg) ter rekreacijo. Območja za rekreacijo se zagotovi z obnavljanjem in označbo starih peš in sprehajalnih poti ter vzpostavitvijo mostov preko Save, namenjenih zgolj za pešce in kolesarje. Pomanjkanje infrastrukture za pešce in kolesarje je najbolj opazno v območjih poslovnih con, zato zaposleni na delo raje prihajajo z lastnim motornim sredstvom. V občini je treba izboljšati infrastrukturo za pešce in kolesarje tudi v manjših naseljih ter jim omogočiti trajnostni dostop do občinskega središča. Za to so potrebne smiselne in logične povezave med manjšimi naselji in glavnim središčem.

DOSEŽKI OBČINE KRŠKO

Občina Krško je v zadnjih letih izvedla obsežne investicije v urejanje infrastrukture za pešce in gradnjo pločnikov na območju celotne občine. Med investicijsko najbolj obsežnimi projekti v izvajanju je ureditev večnamenske poti, ki bo povezala naselja Senovo, Brestanica in Krško. Večnamenska pot pomeni povezavo mesta Krško in njegovega zaledja in bo omogočala varno in privlačno pešačenje ter kolesarjenje. Pomemben del urejanja pešačenja je tudi vzpostavitev varnih šolskih okolišev, zato območja osnovnih šol v občini opremljajo s potrebno infrastrukturo za pešačenje. Revitalizacija mestnih središč sledi usmeritvi zapiranja mestnih središč za motorni promet in povečanja privlačnosti območij za pešce. V naselju Krško je bilo v prvi fazi izvedeno zaprtje dela Ceste krških žrtev, v nadaljevanju pa je načrtovana še ureditev območja Hočevarjevega trga. Uvajanje območij omejenega motornega prometa ter primerno urejena



Občina Krško bo postala pešcem prijazna občina.

infrastruktura sta ključna pri zagotavljanju privlačnosti mestnih središč za pešce.

S sprejetjem Celostne prometne strategije bo občina nadaljevala pozitivne usmeritve celostnega urejanja prometa na področju pešačenja. Z mehкими ukrepi (kot so vključevanje javnosti v javnih razpravah in promocijske akcije), ki so bili izvajani med pripravo celostne prometne strategije, bo občina nadaljevala tudi v prihodnosti in z njimi podprla investicijske projekte.

VIZIJA

Občina Krško bo z doslednim načrtovanjem in doseganjem zastavljenih ciljev postala za pešce privlačna občina. Pešačenje bo z ureditvijo ustrezne infrastrukture postalo pomemben način potovanja ne zgolj za opravke, temveč bo postalo tudi del vsakdana kot način prihoda na delo, v šolo, ... To bo zagotovljeno tako, da bodo med naselji vzpostavljene neprekinjene peš povezave, ki bodo povezovale glavne cilje občanov. Hkrati bo s sprejetjem Celostne prometne strategije z različnimi ukrepi izboljšana prometna varnost pešcev.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Povečanje deleža poti opravljenih peš	Povečanje deleža poti, opravljenih peš, za 150 % do leta 2025	Delež poti, opravljenih peš
Vzpostavitev ustrezne, povezane infrastrukture za pešce	Gradnja površin za pešce med naselji in v naselju Krško s prednostno obravnavo šolskih poti do leta 2025	Dolžinski metri na novo zgrajene infrastrukture za pešce
Zagotovitev razmer za udobno in varno pešačenje	Povečanje območij za pešce za 150 % do leta 2025 Ureditev vsaj 2 novih peš povezav	Število urejenih površin za pešce
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev	Doseči ničelno smrtnost in za 50 % zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci do leta 2025	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v občini
Celostna promocija pešačenja	Vsakoletno izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje pešačenja	Število izvedenih promocijskih akcij



- interesne točke
- - - predlagana infrastruktura
- glavne prometnice
- stanovanjsko območje
- storitveno območje
- Sava
- meja naselij





PREDLAGANI UKREPI

Infrastruktura oprema večnamenskih poti

Večnamenske poti na območju naselij niso v celoti opremljene z infrastrukturo za pešce. Odsotnost urbane opreme (klopi, koši za smeti, pitniki) zmanjšuje privlačnost peš površin za uporabnike, saj se ob pomanjkanju košev za smeti na površinah pojavljajo odpadki, ob odsotnosti klopi pa uporabniki nimajo prostora za počitek in oddih.

Vzpostavitev območij za pešce

Z vpostavitvijo novih območij za pešce bo območje postalo bolj privlačno za občane, kar bo vplivalo na njihovo odločitev za hojo kot način potovanja. S sistematičnim izboljševanjem infrastrukture bodo povezane glavne storitve in stanovanjska območja, tako da bodo občani enostavno in varno opravljali krajše poti peš.

Gradnja nove in izboljšanje sedanje infrastrukture za pešce s prednostno obravnavo šolskih poti

Pešci so najmanj zaščiteni, najpogostejši in najpočasnejši udeleženci v prometu. Zaradi njihove ranljivosti je potrebna gradnja primerne infrastrukture. Najbolj primerni so zunajnivojski pločniki in prehodi za pešce, saj fizično ločujejo pešce od drugega prometa in s tem preprečujejo neposredna križanja. Na področju infrastrukture za pešce je stanje v občini Krško že precej urejeno, še vedno pa se pojavljajo območja, na katerih bi bilo treba nujno urediti primerno infrastrukturo. Šolske poti bodo urejene prednostno tako, da bo otrokom omogočena varna pot v šolo.

Vzpostavitev novih povezav preko železniške proge in reke Save

Naravne in infrastrukturne ovire otežujejo dostopnost peš prometa. V Krškem sta največji oviri reka Sava ter železniška infrastruktura. Za povečanje deleža poti, opravljenih peš, morajo biti zagotovljeni varni in dovolj pogosti prehodi čez fizične ovire. Za skrajšanje poti med glavnimi stanovanjskimi, zaposlitvenimi in storitvenimi območji je treba vzpostaviti večnamenske povezave, ki bodo omogočile hitrejše in varnejše prečkanje fizičnih ovir. Za zagotavljanje varnosti udeležencev in povečanje zmogljivosti železnic bo treba urediti zunajnivojska križanja.

Ureditev povezav v naselju za gibalno ovirane osebe

Na območju naselij je del sedanje infrastrukture neprimerno urejen za potrebe gibalno in senzorno oviranih oseb ter za uporabo otroških vozičkov. Neurejeni robniki pločnikov ter arhitekturne ovire tako otežujejo poti gibalno oviranih oseb, kot so invalidne osebe in starejši. Prav tako pomanjkljivo opremljeni semaforji in prehodi za pešce otežujejo poti senzorno oviranim osebam. Ureditev sedanjih ovir – znižanje robnikov na prehodih, urejanje klančin, odprava arhitekturnih ovir, opremljanje semaforjev z zvočnimi signali – bo omogočala prijetno in varno potovalno izkušnjo vsem skupinam prebivalcev.

Vzpostavitev sistema »Pešbus« ob osnovnih šolah v občini

Otroci se s »Pešbusom« vsak dan v organiziranih skupinah po začrtanih poteh in stalnem urniku od doma odpravijo peš v šolo. S tem je dosežen pozitiven vpliv na zdravje in samostojnost otrok, saj se ti razgibajo, prav tako pa se v varnem okolju naučijo samostojne udeležbe v prometu. Poleg pozitivnih vplivov na najmlajše udeležence v prometu aktivnost zmanjšuje število poti, opravljenih z motornimi vozili, saj staršem otrok ni treba voziti v šolo.

Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo pešačenja

Po rezultatih opravljene ankete je v občini le 4 % poti opravljenih peš, kar je zelo majhen delež opravljenih poti, saj so tudi krajše poti opravljene z avtomobili. Druga težava je prekomerna prehranjenost otrok, ki je v občini nadpovprečna (občina Krško 29,8 %, regija 29,6 %, Slovenija 24,6 %). Vir: Nacionalni inštitut za javno zdravje in je rezultat pomanjkanja gibanja in neaktivnosti otrok. Promocijske akcije izboljšujejo javno podobo pešačenja med občani. Z izvajanjem dejavnosti izobražujemo občane o učinkih hoje na zdravje ter izboljšujemo prometno kulturo, kar poveča privlačnost pešačenja in poveča delež poti, opravljenih peš. Z različnimi aktivnostmi bomo spodbujali druženje občanov in aktivno rabo javnega prostora ter pri tem vključevali vse socialne skupine od najmlajših do gibalno oviranih in starejših.

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	
Infrastruktura oprema večnamenskih poti	20 000 €	Srednja	OK	2018–2019	
Vzpostavitev območij za pešce	Hočevarjev trg CKŽ v starem m. jedru Lekarna Videm OŠ Brestanica OŠ Leskovec	30 000 € 7 000 € 15 000 € 5 000 € 7 000 €	Zahtevna Zahtevna Zahtevna Zahtevna Zahtevna	OK OK OK OK OK	2017 2020 2018 2018 2017
Ureditev povezav v naselju za gibalno ovirane osebe	30 000 €/leto	Srednja	OK	2017–2020	
Analiza in izdelava registra črnih točk	20 000 € (cena celotne študije za vse stebre prometa)	Majhna	OK, SPVCP, DRSI	Letno	
Sistemska odprava nevarnih točk	Del letne postavke v proračunu	Srednja	OK, DRSI	Letno	
Gradnja nove in izboljšanje sedanje infrastrukture za pešce s prednostno obravnavo šolskih poti	Wolfova Kurirska Greibenčeva cesta Krožišče do Qlandie Tovarniška ulica Navezava večnamenske poti Senovo na večnamensko pot ob Savi	80 000 € 120 000 € 200 000 € 450 000 € 50 000 € 150 000 €	Zahtevna Zahtevna Zahtevna Zahtevna Zahtevna Zahtevna	OK OK OK OK, DRSI OK OK	2021 2021 2020 Po 2022 Po 2022 2018
Vzpostavitev sistema »Pešbus« ob OŠ v občini	500 €/lokacijo	Srednja	OK	2017	
Vzpostavitev novih povezav preko železnice in reke Save	Nov večnamenski most čez Savo Ureditev vojaškega mostu Nadhod ŽP Križanje železnice pri Evrosadu	900 000 € 500 000 € 70 000 € 250 000 €	Zahtevna Zahtevna Zahtevna Zahtevna	OK OK, MO OK, SŽ OK, DRSI	2018–2019 2020 2017 Po 2022
Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo pešačenja	3 000 €/leto (del stroška ukrepa »Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov«)	Srednja	OK, OŠ v občini, VK, SPVCP, policija	Letno	



IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA

Kolesarjenje je med ključnimi stebri trajnostne mobilnosti. V primerjavi z motornim prometom ne povzroča emisij in je prostorsko manj zahtevno. Hkrati pa je dostopno tudi vsem socialnim skupinam prebivalstva in je v naseljih in pri premagovanju krajših razdalj najhitrejše prevozno sredstvo. Kolesarjenje je dobra alternativa vsakodnevni uporabi motornih vozil, hkrati pa ugodno vpliva na zdravje ljudi.

IZZIVI OBČINE KRŠKO

Kolesarjenje je med ključnimi stebri trajnostne mobilnosti, saj je v naseljih in na krajših razdaljah najhitrejše prevozno sredstvo. Kljub temu je bilo na podlagi raziskave potovalnih navad prebivalcev občine Krško ugotovljeno, da se s kolesom opravi le 4 % vsakodnevni potovanj. To pomeni, da se kolesarjenje obravnava kot pretežno rekreativna dejavnost. Glede na dejstvo, da so naravne razmere za kolesarjenje v občini ugodne, je treba izkoristiti potencial kolesa kot sredstva za opravljanje vsakodnevni potovanj in s tem zagotoviti trajnost mobilnosti. Občina Krško ima delno razvito kolesarsko infrastrukturo. Ob nekaterih odsekih državnih in občinskih cest so urejene površine za kolesarje, vendar so te med seboj nepovezane. Na nekaterih odsekih so površine za kolesarje v celoti odsotne, kar je še posebej problematično na odsekih z visokimi prometnimi obremenitvami in visokim deležem tovornega prometa. Le ustrezna povezanost kolesarskih poti tvori celovit in kontinuiran sistem kolesarske infrastrukture, kar povečuje dostopnost in prometno varnost

kolesarjev, s tem pa zagotavlja atraktivnost kolesarjenja kot načina vsakodnevne mobilnosti.

DOSEŽKI OBČINE KRŠKO

Občina Krško se zaveda pomembnosti kolesarjenja in aktivno deluje v smeri izboljševanja kolesarske infrastrukture. To je najprej razvidno v občinskem prostorskem načrtu (OPN), kjer se občina zavezuje k »povečanju kolesarskega prometa z neprekinjenim, direktnim, privlačnim in varnim sistemom kolesarskega omrežja po celotnem ozemlju občine Krško«. Temeljni dokument za urejanje kolesarskih površin v občini Krško je »Študija ureditve kolesarske povezave v občini Krško in samem mestu Krško«. Strokovno izdelano gradivo obravnava problematiko kolesarjenja v občini celostno, s tehničnega, družbenega, rekreativnega in turističnega vidika, prikazana so tudi merila za načrtovanje kolesarskih površin. Glavni dosežki na področju kolesarjenja pa so vsekakor številni odseki urejenih kolesarskih stez in poti. Kot najpomembnejši med njimi so: kolesarska pot na relaciji



Občina Krško
bo uredila
kolesarsko
omrežje in
pripadajočo
infrastrukturo.

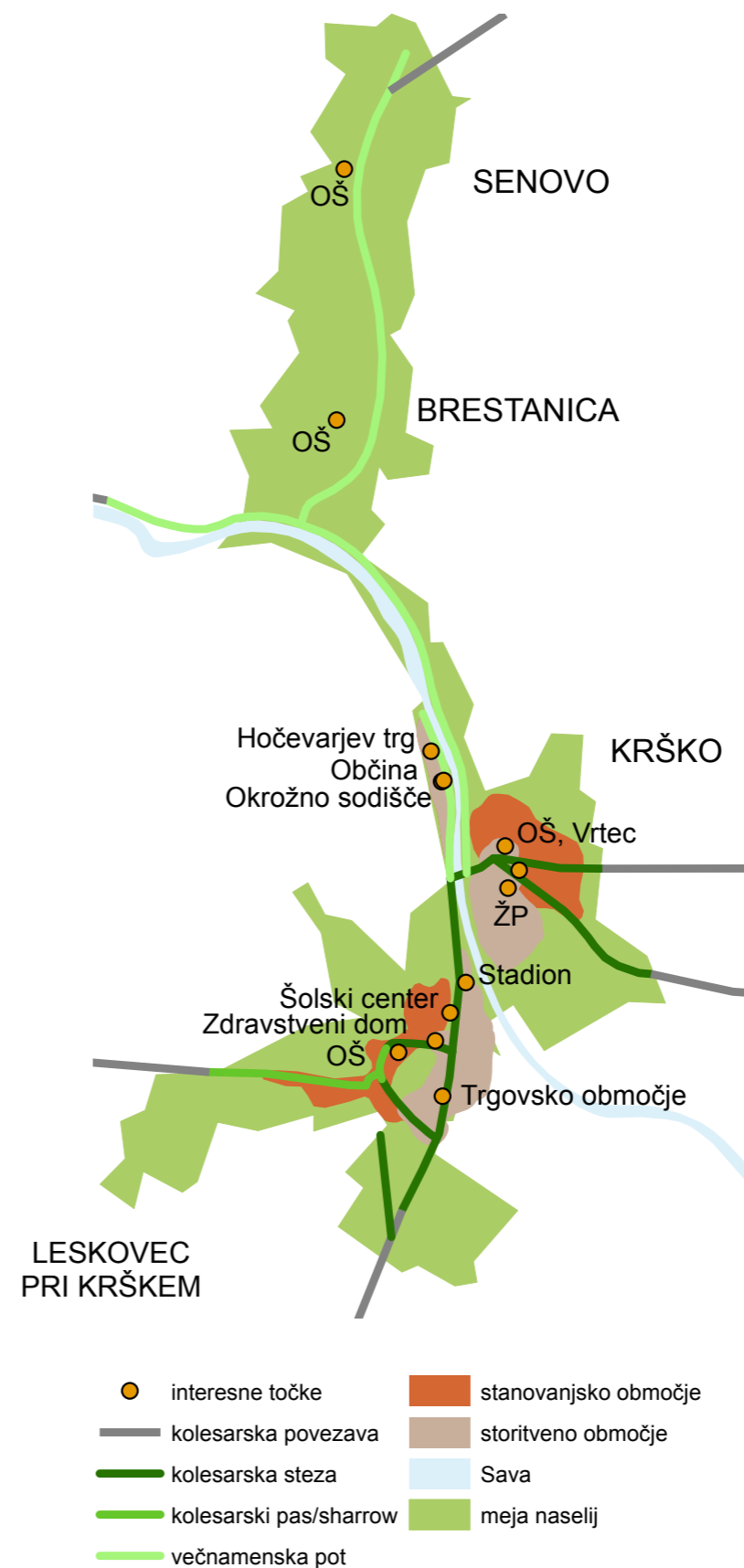
od naselja Brege mimo Stadiona Matije Gubca in proti mestnemu središču, kolesarska pot med Leskovcem, Belim Bregom in Drnovim, kolesarska pot po trasi stare železnice med Brestanico in železniško postajo ter številni drugi. V občini so urejene tudi številne rekreativne kolesarske poti, ki kolesarjenje povezujejo s turistično ponudbo in ugodno vplivajo na promocijo kolesarjenja.

VIZIJA

Vizija občine Krško je postati kolesarjem prijazna občina. Sedanje kolesarske površine je treba povezati v kontinuiran in celosten sistem kolesarskih poti, ki bo

zagotavljal dostopnost in predvsem prometno varnost kolesarjev. Na ključnih mestih bo treba urediti kolesarnice za varno shranjevanje koles in naselja v občini povezati z neprekinjenimi kolesarskimi potmi. Prebivalcem občine je treba kolesarjenje približati kot možnost opravljanja vsakodnevnih potovanj, kar ima ugoden vpliv na varovanje okolja in zdravje ljudi. Zagotoviti je treba urejene in prometno varne kolesarske poti v šolo, zaradi česar bo kolesarjenje v šolo bolj privlačno. Z urejeno kolesarsko infrastrukturo in spremenjenimi potovalnimi navadami bo kolesarjenje pomemben način zagotavljanja trajnostne mobilnosti v občini Krško.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Povečanje deleža poti, opravljenih s kolesom	Povečanje poti, opravljenih s kolesom, za 150 % do leta 2025	Delež poti, opravljenih s kolesom
Vzpostavitev ustrezne, povezane infrastrukture za kolesarje	Gradnja 10 km kolesarskih poti in vzpostavitev 2 km območij z označenimi kolesarskimi pasovi ("sharrow")	Metri novozgrajene kolesarske infrastrukture
Zagotavljanje razmer za udobno in varno uporabo koles	Postavitev 10 parkirnih površin za kolesa, 3 servisne postaje in 100 km označenih kolesarskih poti.	Število urejenih parkirnih površin za kolesarje Delež označenih kolesarskih poti
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev	Doseči ničelno smrtnost in zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % do leta 2025	Število prometnih nesreč z udeleženi kolesarji v občini
Celostna promocija kolesarjenja	Vsakoletno izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje kolesarjenja	Število izvedenih promocijskih akcij



PREDLAGANI UKREPI

Študija ciljnih kolesarskih potovanj

Po rezultatih ankete je v občini le 4 % poti, opravljenih s kolesom. Pojavlja se pomanjkanje varnih in urejenih parkirnih površin za kolesa, kar še dodatno zmanjšuje privlačnost kolesarjenja na vsakodnevnih poteh. Študija bi podala glavne tokove kolesarskega prometa v občini, ovrednotila smiselnost vzpostavitve sistema izposoje koles ter podala lokacije postaj za izposajo koles. Prav tako bi glede na rezultate študije določili prednostne lokacije za postavitev kolesarnic ter potrebno število parkirnih mest za kolesarje na posameznih relacijah.

Gradnja kolesarskega omrežja

Kolesarske površine so zgrajene na posameznih lokacijah, za varno in privlačno kolesarjenje pa je potrebna vzpostavitev omrežja kolesarskih površin, ki bo povežalo vse pomembnejše točke v naseljih. Kolo je za krajše razdalje najhitrejšo prevozno sredstvo, vendar ga občani ne bodo uporabljali, če se v prometu ne bodo počutili varne. Z gradnjo kolesarske infrastrukture, ki ločuje kolesarje od preostalega prometa, bodo zagotovljene razmere za kolesarjenje v mestu, s čimer se bo povečal delež poti, opravljenih s kolesom med občani.

Vzpostavitev sistema označenih cestnih pasov (»sharrow«)

Ulice v stanovanjskih območjih pogosto ne dosežajo širin, ki so za gradnjo kolesarskih stez določene v tehničnih smernicah. Na cestah, kjer je zaradi pomanjkanja prostora nemogoče urediti zunajnivojsko kolesarsko infrastrukturo je mogoča ureditev sistema označenih cestnih pasov »sharrow«, ob nizki obremenjenosti z motornimi vozili ter nizki hitrosti le-teh. Kolesarji pridobijo kolesarske površine, s katerimi opozarjamo voznike motornih vozil na njihovo prisotnost. Z izvajanjem skupnega prometa dvigujemo prometno kulturo, saj se morajo vsi udeleženci v prometu prilagajati soudeležencem, vozniki motornega prometa pa so bolj pozorni na druge uporabnike. Pri tem je treba poudariti, da ta sistem ne pomeni enakovrednega nadomestila za zunajnivojsko kolesarsko infrastrukturo.

Vzpostavitev sistema za izposajo (električnih) koles

V občini Krško bo na podlagi predhodne študije vzpostavljen avtomatiziran sistem za izposajo (električnih) koles. Ta sistem bo vzpostavljen na več

mestih po mestu Krško, kjer bo omogočena izposoja navadnih ali električnih koles, tako bo kolo na voljo za krajšo ali daljšo vožnjo. Mobilnost s kolesi bo omogočala tudi varna kolesarska infrastruktura, ki bo sistematično in logično povezovala naselje Krško z okolico.

Vzpostavitev novih povezav

V Krškem je na področju kolesarjenja zelo problematična prevoznost preko fizičnih ovir, saj sedanji mostovi nimajo urejene kolesarske infrastrukture. Za skrajšanje poti med glavnimi stanovanjskimi, zaposlitvenimi in storitvenimi območji je treba vzpostaviti večnamenske povezave, ki bodo omogočile hitrejše in varnejše prečkanje fizičnih ovir. S semaforizacijo prehodov omogočimo varno prehajanje kolesarjev in pešcev čez prometno obremenjene cestne odseke.

Ureditev parkirišč za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje koles

V občini je na glavnih interesnih točkah premalo kolesarskih stojal in kolesarnic, kar povečuje nevarnost odtujitve kolesa ter zmanjša privlačnost potovanja v negotovih vremenskih razmerah. Vzpostavljanje razmer za varno parkiranje, s postavljanjem stojal za kolesa in kolesarnic, se omogoča udobno in privlačno kolesarjenje v naseljih. S tem da zavarujemo kolesa pred vremenskimi vplivi ter krajo, pozitivno vplivamo na število poti, opravljenih s kolesom. Privlačno urejene kolesarnice pri osnovnih šolah spodbujajo učence, da na poti v šolo uporabijo kolo.

Postavitev servisnih postaj

Za celovito urejeno kolesarsko omrežje mora biti ob kolesarskih površinah urejena tudi podporna infrastruktura. Privlačnost kolesarjenja izboljšujemo z dodatnimi storitvami, kot so urejene parkirne površine in servisne storitve. Ureditev servisnih postaj za hitra popravila koles poveča privlačnost kolesarjenja tako za občane, ki opravljajo krajše kolesarske poti, kot tudi za daljinsko kolesarjenje.

Vodenje kolesarskega prometa

Urejena signalizacija omogoča pravilno usmerjanje, opozarjanje in splošno informiranje kolesarjev. Če si kolesarji cestno infrastrukturo delijo z motornim prometom, je nujno, da so oznake dovolj vidne tudi za voznike motornih vozil, saj jih tako opozarjajo na prisotnost kolesarjev.

Izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje kolesarjenja

Majhen delež poti, opravljenih s kolesom, kaže, da občani kolesarjenje zaznavajo zgolj kot rekreativno dejavnost, in ne način prevoza na krajše in srednje velike razdalje. Zaradi prevladujočega motornega prometa se lahko kolesarji ob vožnji počutijo ogrožene. S promocijskimi akcijami ozaveščamo občane o kolesu kot trajnostnem načinu mobilnosti ter o pozitivnih učinkih kolesarjenja na zdravje in okolje. S promocijskimi akcijami opozorimo na prisotnost kolesarjev tudi druge udeležence v prometu in s tem dvigujemo kulturo vožnje. V promocijske akcije in dejavnosti vključimo vse skupine občanov ter poleg ustaljenih praks uvajamo nove načine promocije.

Postavitev števca za kolesarje

S postavitvijo števca koles in jasno prikazanim

število kolesarjev izboljšujemo ozaveščenost občanov o kolesarjenju kot konkurenčnem načinu prevoza v mestu, hkrati pa opozarja druge udeležence v prometu na prisotnost kolesarjev. Štetje daje kolesarjem vedeti, da so opaženi, kar poveča njihovo motivacijo za uporabo kolesa. Števec prav tako omogoča spremljanje števila kolesarjev, ki opravijo pot na izbrani relaciji, in omogoča sledenje potovalnih vzorcev kolesarjenja.

Gradnja poligona za spretnostno vožnjo

Kolesarski poligon za spretnostno vožnjo je namenjen vsem, ki bodo želeli preveriti spretnost vožnje in obvladovanje kolesa, ki že znajo voziti kolo in se želijo na varnem poligonu soočiti s situacijami, ki jih čakajo tudi v realnem prometu. Predvsem pa bo namenjen tudi otrokom začetnikom, ki se šele uvajajo na vožnjo s kolesom in tako pridobijo izkušnje ob različnih nepredvidljivih situacijah v prometu.

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Gradnja kolesarskega omrežja – večnamenske poti	Šolski center do trgovskih centrov 3 000 € Valvasorjevo nabrežje 3 000 € Navezava poti Senovo na pot ob Savi 150 000 €	Zahtevna Zahtevna Zahtevna	OK, DRSI OK OK	2020 2019 2018
Vzpostavitev sistema označenih cestnih pasov (»sharrow«)	15 000 €	Zahtevna	OK, DRSI	2017–2018
Vzpostavitev novih povezav	Nova večnamenska brv Videm 900 000 € Ureditev vojaškega mostu 500 000 € Beli Breg–Drnovo prehod čez G1-5 50 000 € Sedanji most čez Savo 30 000 €	Zahtevna Zahtevna Zahtevna Zahtevna	OK OK, MO OK, DRSI OK, DRSI	2019 2020 2018 2017
Študija ciljnih kolesarskih potovanj (matrika) za potrebe vzpostavitve sistema izposoje koles ter ureditve kolesarske parkirne infrastrukture	15 000 €	Majhna	OK	2018
Vzpostavitev sistema izposoje (električnih) koles	Rezultat študije	Srednja	OK	Rezultat študije
Ureditev parkirišč za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje koles	7 000 €/leto	Srednja	OK	Letno
Postavitev servisnih postaj	2 000 €	Majhna	OK	2017–2020
Vodenje kolesarskega prometa	2 000 €	Majhna	OK, DRSI	2019
Analiza in izdelava registra črnih točk	20 000 € (cena celotne študije za vse stebre prometa)	Srednja	OK, SPVCP, DRSI	Letno
Sistemska odprava nevarnih točk	Del letne postavke v proračunu	Srednja	OK, DRSI	Letno
Izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje kolesarjenja	3 000 €/leto (del stroška ukrepa »Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov«)	Srednja	OK, OŠ v občini, SPVCP, policija	Letno
Postavitev števca koles	5 000 €	Srednja	OK	2021
Gradnja kolesarskega poligona za spretnostno vožnjo	50 000 €	Zahtevna	OK, zunanji izvajalec	2018



RAZVOJ JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Učinkovit javni potniški promet mora biti prilagojen potrebam ljudi in omogočati dostopnost ciljev potovanja, tako da omogoča konkurenčno mobilnost. Kljub mnogim pozitivnim učinkom pa je v dobi favorizacije motornega prometa močno zapostavljen. Z uporabo javnega potniškega prometa se bo v občini Krško zmanjšala odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila.

IZZIVI OBČINE KRŠKO

V občini Krško je treba izboljšati povezave s sosednjimi občinami in omogočiti boljšo dostopnost in povezanost vstopnih in izstopnih točk. Potrebna je tudi optimizacija linij in voznih redov. Brestanica in Senovo se morata v prihodnosti vključiti v linijo mestnega prometa s ciljem zmanjšanja obremenitve prometnic in parkirišč v mestnem jedru ter prispevanja k čistejšemu okolju.

Sedanje stanje postajališč v manjših naseljih je različno; na večini ni klopi, nadstreškov, koša za smeti in voznih redov. Do avtobusnih postajališč je potrebna povezava kolesarskih poti in pločnikov ter tam ureditev parkirišča za kolesa in osebna vozila.

Železniška proga, ki poteka skozi občino, je del glavnega železniškega omrežja v Sloveniji, ki ugodno vpliva na mednarodno trgovino. Čeprav je proga pomembna gospodarska povezava, je precej dotrajana. Med tednom so vozni redi vlakov ugodni za potovanja, med vikendom pa so povezave redkejše, vendar potovanje z vlakom časovno traja dalj časa kot z osebnim avtomobilom.

DOSEŽKI OBČINE KRŠKO

Medkrajevni potniški promet v občini povezuje večje kraje v njej. V občini potekajo tri redne linije med naselji Brestanica, Krško, Koprivnica, Podbočje, Raka in Senovo. Prav tako so v občini dobro urejeni šolski avtobusni prevozi, ki povezujejo osnovne šole z okoliškimi naselji. Z združevanjem šolskih prevozov in rednih linij se je v občini povečala mobilnost prebivalcev, ki zaradi oddaljenosti od medkrajevnih linij niso imeli dostopa do javnega potniškega prometa.

V Krškem je vzpostavljen mestni javni potniški promet (MJPP), ki deluje na območju naselij Krško in Leskovec pri Krškem. V letu 2015 je bilo v mestnem javnem potniškem prometu prepeljanih 45 611 potnikov. Mestni potniški promet se navezuje na avtobusno in železniško postajo in tako omogoča enostavno prestopanje med različnimi načini potovanja.

V sklopu izvajanja celostne prometne strategije je predvidena vzpostavitev sistema prevoza na klic, ki bo povečal mobilnost ogroženih skupin občanov, kot so starejši in gibalno ovirani.



Povečanje poti, opravljenih z javnim potniškim prometom, za 230 %.



VIZIJA

Javni potniški promet v občini Krško bo z optimizacijo linij in voznih redov postal konkurenčen osebnemu avtomobilskemu prometu. Prebivalci bodo lahko večino aktivnosti opravili s (so)uporabo javnega potniškega prometa, prav tako bo do bližnjih regionalnih

centrov najbolj privlačno potovati z javnim potniškim prometom. Intermodalnost potovanj bo omogočena z vzpostavitvijo mreže kolesarskih in pešpoti v povezavi z javnim potniškim prometom. Prebivalcem občine bo zagotovljen varen dostop do javnega potniškega prometa.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Povečanje uporabe javnega potniškega prometa	Povečanje poti, opravljenih z javnim potniškim prometom, za 230 %	Delež poti, opravljenih z javnim potniškim prometom
Izboljšanje ponudbe sedanjega javnega potniškega prometa	Vzpostavitev optimiziranega in konkurenčnega javnega potniškega prometa	Delež optimiziranih povezav JPP Delež celovito urejenih postajališč MJPP
Vzpostavitev novih oblik javnega potniškega prometa	Povečanje pestrosti ponudbe JPP, prilagojene za vse skupine uporabnikov, do leta 2022	Vzpostavitev sistema prevoz na klic Število prepeljanih potnikov z vsemi oblikami JPP
Izboljšanje integracije med različnimi prometnimi načini	Vzpostavitev vsaj enega P+R do 2025	Vzpostavitev sistema P+R

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Celovita študija razvoja JPP	25 000 €	Majhna	OK	2018
Dodatno financiranje JPP	Rezultat študije	Majhna	OK	Letno
Ureditev avtobusnih postajališč in varnih dostopov do avtobusnih postajališč	30 000 €/leto	Srednja	OK	2018–2020
Vzpostavitev sistema P+R	200 000 €	Zahtevna	OK	2018–2019
Vzpostavitev brezplačnih avtobusnih linij ob prireditvah	3 000 €	Srednja	OK, prevoznik	2017
Vzpostavitev storitve prevoz na klic	6 000 €/leto	Srednja	OK, prevoznik	2018
Izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa	3 000 € (del stroška ukrepa »Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov«) letno	Majhna	OK	Letno

PREDLAGANI UKREPI

Celovita študija razvoja JPP

Študija bo ovrednotila ekonomičnost sedanjih linij ter preučila možnosti uvedbe novih linij. Preučeni bodo usklajenost voznih redov, podaljšanje linij mestnega javnega potniškega prometa, optimizacija linij mestnega javnega potniškega prometa, podoba javnega potniškega prometa med občani. Prav tako bodo preučene možnosti uvedbe novih oblik javnega potniškega prometa (carpooling, carsharnig, integracija koles na JPP, prevoz na klic, ...).

Ureditev avtobusnih postajališč in varnih dostopov do avtobusnih postajališč

Veliko postajališč ni opremljenih s primerno infrastrukturo, torej z nadstrešnico, klopjo, koši za smeti in voznim redom. Neurejena avtobusna postajališča zmanjšujejo privlačnost javnega potniškega prometa, saj ob slabem vremenu ali daljšem čakanju ni urejenega čakalnega prostora za uporabnike javnega potniškega prometa. Postajališča, ki nimajo urejenega dostopa, so nevarne točke, saj so uporabniki javnega potniškega prometa izpostavljeni drugemu prometu ter doživljajo večji občutek ogroženosti v prometu.

Vzpostavitev sistema P+R

V občino vsakodnevno prihaja nekaj več kot 4 300 delovnih migrantov, iz občine pa jih v druge občine odhaja nekaj manj kot 3 000, večina teh poti pa je opravljenih z osebnimi avtomobili. Posledica tega je močna prometna obremenitev ob prometnih konicah ter potreba po parkirnih površinah na glavnih zaposlitvenih območjih. Promet je pomemben vir toplogrednih plinov in trdih delcev, ki so škodljivi zdravju in onesnažujejo okolje, koncentracija škodljivih izpustov pa je ob počasnem prometu, ki se odvija v prometnih konicah, še večja. Vzpostavitev sistema P+R z integracijo javnega avtobusnega potniškega prometa, mestnega javnega potniškega prometa, železniškega prometa in parkirišča za motorni promet, omogoča vzpostavitev intermodalne točke, ki spodbuja uporabo javnega potniškega prometa ter zmanjšuje obseg cestnega prometa v mestu. Z zmanjšanjem prometnih obremenitev bo zagotovljeno zmanjšanje škodljivih emisij zaradi cestnega prometa in zmanjšanje povpraševanja po parkirnih mestih na javnih površinah. Zaradi urejenega parkirnega sistema bo omogočena uporaba JPP tudi prebivalcem, ki nimajo dostopa do postajališč JPP.

Vzpostavitev brezplačnih avtobusnih linij ob prireditvah

Ob večjih prireditvah so prometne površine močno obremenjene, prav tako pa se močno poveča povpraševanje po parkirnih površinah v bližnji okolici dogodka, zaradi pomanjkanja prostora pa se poveča število nepravilno parkiranih vozil. Vzpostavitev brezplačnih avtobusnih linij, ki bi povezovala intermodalne točke, središča naselij ter mesto dogodka, bi omogočale enostaven prevoz obiskovalcev prireditev. Zmanjšala bi se potreba po parkirnih površinah ter obremenjenost s prometom, s tem pa bi se tudi povečala privlačnost okolice prireditve, uvedba javnega prevoza pa bi tudi zmanjšala možnosti vožnje pod vplivom alkohola.

Vzpostavitev storitve prevoz na klic

Oddaljena naselja z manj prebivalci nimajo urejene povezave z javnim potniškim prometom, saj linije niso bile nikoli vzpostavljene ali pa so bile zaradi neekonomičnosti ukinjene. Slaba pokritost ali odsotnost javnega potniškega prometa še dodatno poslabša razmere ranljivejšim skupinam občanov, kot so starostniki, gibalno ovirane osebe in socialno ogrožene osebe. S sistemom prevoza na klic bomo vzpostavili povezavo zaledja z mestom, ki bi mu bila zaradi neekonomičnosti linij javniškega potniškega prometa močno zmanjšana dostopnost. Skupine prebivalcev, ki so bile zaradi zdravstvenih ali finančnih težav prej izključene, se ponovno vključijo v življenje mesta in jim omogoči enostaven dostop do zdravstvenih in storitvenih dejavnosti ter tako omogoči samostojnost in večjo mobilnost.

Izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa

Izvajanje promocijskih akcij bo izboljšalo javno podobo JPP in ga z optimizacijo izvajanja poti približalo občanom. S povečanjem obsega prevozov in števila poti, opravljenih z JPP, se bo zmanjšala odvisnost od osebnega prometa.



OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Vsakodnevno se ljudje zaradi udobja odločajo za prevoz z osebnim avtomobilom. Tako je slednji postal prevladujoč način prevoza. Načrtovanje prometne infrastrukture pa se je osredinilo zgolj na motorni promet. Trajnostna mobilnost se zaradi negativnih vplivov na okolje, zdravje in kakovost življenja naslanja na optimizacijo in spodbujanje drugih potovalnih načinov ter obenem zmanjšanje uporabe lastnih prevoznih sredstev.

IZZIVI OBČINE KRŠKO

Velik izziv za občino Krško je močna obremenjenost s prometom. Mimo Krškega poteka X. evropski koridor, ki povezuje Salzburg s Solunom in je povezava jugovzhodnih evropskih držav s preostalo Evropo. Najbolj obremenjen odsek, poleg avtoceste, je glavna cesta G1-5, ki poteka skozi naselje Krško. Posledica obremenjenosti, predvsem s tovornim prometom, je povečana nevarnost odseka za druge udeležence v prometu ter hkrati padanje kakovosti življenja zaradi hrupa, tresljajev in emisij. Poleg velike obremenjenosti s tranzitnim prometom se izzivi pojavljajo tudi na področju mirujočega prometa. Velik del mestnega jedra je urejen kot območje kratkotrajnega parkiranja, vendar še vedno ostaja velik problem nelegalno parkiranje na zelenicah in pločnikih ter neurejena makadamska parkirišča. Veliko število parkirnih mest v središču zmanjšuje privlačnost območja za pešce in kolesarje ter tudi samo vizualno privlačnost okolja. Težave se pojavljajo tudi na regionalnih cestah nižjega ranga, ob katerih je opazno pomanjkanje infrastrukture za pešce. Potrebna bi bila širitev območij umirjenega

prometa in s tem povečanje varnosti ranljivejših skupin. Zagotoviti pa je treba tudi več parkirnih mest za invalide.

DOSEŽKI OBČINE KRŠKO

Nova obvozna cesta, ki je bila urejena v okviru ureditve HE Krško, omogoča preusmeritev tranzitnega prometa mimo območja starega mestnega jedra. Prometna ureditev, z načrtovano prepovedjo tovornega prometa, je zmanjšala dnevne obremenitve z motornim prometom in tako povečala bivanjsko kvaliteto območja ter povečala varnost drugih udeležencev v prometu. V okviru ureditve obvoznice je bila zgrajena tudi nova premostitev reke Save, ki ponuja alternativo tranzitnemu prometu za prečkanje reke in je tako razbremenila sedanji most, ki je bil do zdaj edina povezava med obema deloma mesta Krško. V prihodnosti je predvidena navezava obvozne ceste z navezovalno cesto Krško-Brežice, s čimer bo območje starega mestnega jedra popolnoma razbremenjeno tranzitnega prometa. Z rekonstrukcijo nivojskih križišč v krožišču v Krškem in Leskovcu pri Krškem se je izboljšala prometna varnost ter prometna pretočnost.



Zmanjšanje
motornega
prometa za
22 % do leta
2025.



Leta 2011 je bil izdelan elaborat ureditve mirujočega prometa v starem mestnem jedru Krško, ki je podlaga za urejanje parkirnih površin. V starem mestnem jedru so vzpostavljena območja kratkotrajnega parkiranja, postopno se tudi zmanjšuje število parkirnih mest. Občina Krško ima tako že uveljavljeno parkirno politiko, ki ureja parkirne površine v starem mestnem jedru, v procesu izvajanja Celostne prometne strategije pa se bo še nadgradila. Vzpostavitev con omejene hitrosti na območju osnovnih šol in nekaterih stanovanjskih območjih v občini močno poveča prometno varnost

otrok in mladostnikov, ki so najranljivejši udeleženci v prometu.

VIZIJA

S trajnostnim načrtovanjem prometa in spodbujanjem drugih potovalnih načinov se bo v občini zmanjšalo število potovanj z osebnim avtomobilom. Tako se bodo zmanjšale emisije, ki so posledica motornega prometa. Hkrati pa se bo zmanjšala obremenjenost naselij z mirujočim prometom, ki bodo postala vizualno privlačnejša. Prometna varnost vseh udeležencev v prometu se bo izboljšala z odpravo nevarnih točk in preventivnimi akcijami.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Zmanjšanje števila poti, opravljenih z motornimi prometnimi sredstvi	Zmanjšanje avtomobilskega prometa za 22 % do leta 2025	Delež poti, opravljenih z lastnim motornim prevoznim sredstvom
Umirjanje motornega prometa	Povečanje območij omejene hitrosti za 100 %	Število novih območij umirjanja prometa
Zmanjševanje povpraševanja po parkirnih površinah in sprememba parkirne politike	Povečanje območij kratkotrajnega parkiranja za 100 % Zmanjšanje števila nepravilno parkiranih vozil za 50 %	Delež urejenih parkirnih mest Število nepravilno parkiranih vozil
Povečanje prometne varnosti	Zmanjšanje števila prometnih nesreč za 50 % do leta 2025	Število prometnih nesreč v občini
Zmanjševanje negativnih učinkov motornega prometa	Povečanje deleža okolju prijaznih vozil na 2 % do leta 2025	Število postavljenih električnih polnilnic Število okolju prijaznih vozil

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Osvetlitev in ureditev signalizacije na potencialno nevarnih mestih	50 000 €/leto	Zahtevna	OK, DRSI	2017-2020
Vzpostavitev območij omejene hitrosti (30 km/h) v stanovanjskih območjih	60 000 €	Zahtevna	OK, DRSI	2017-2018
Razširitev časovne omejitve parkiranja v starem mestnem jedru	20 000 €	Srednja	OK	2017
Zmanjšanje števila parkirnih mest v starem mestnem jedru	5 000 €/leto	Srednja	OK	2017-2020
Ovire proti divjemu parkiranju	5 000 €/leto	Srednja	OK	2017-2020
Analiza in izdelava registra črnih točk	20 000 € (cena celotne študije za vse stebre prometa)	Majhna	OK, SPVCP, DRSI	Letno
Sistemska odprava nevarnih točk; 2 nevarni točki letno	Del letne postavke v proračunu	Zahtevna	OK, DRSI	Letno
Zaprtje ceste za tovorni promet	10 000 €	Srednja	OK	2019
Širitev omrežja električnih polnilnic	5 000 €/leto	Srednja	OK	2017-2020
Nakup dodatnega električnega vozila	30 000 €	Srednja	OK	2018

PREDLAGANI UKREPI

Analiza in izdelava registra črnih točk ter sistemska odprava nevarnih točk

Analiza in izdelava registra bo omogočila pregled nad nevarnimi točkami v občini na področju vseh prometnih načinov. S sprotnim obnavljanjem bo register ažuren in bo omogočal zaznavanje novih nevarnih območij. Na podlagi izdelanega registra bo mogoč pregled točk ter postavitve prioritete pri saniranju nevarnih območij, ki se bodo sistematsko odpravljala. Z izvajanjem različnih ukrepov se bo izboljšala prometna varnost, predvsem na področju pešačenja in kolesarjenja.

Vzpostavitev območij omejene hitrosti (30 km/h) v stanovanjskih območjih

Uvajanje območij omejene hitrosti ter postavitve fizičnih ovir za njeno umirjanje bo zmanjšalo obseg motornega prometa v preurejenih območjih. Območja omejene hitrosti povečajo varnost najbolj ranljivih udeležencev v prometu ter omogočajo ureditev površin za pešce in kolesarje. Zaradi manjše obremenjenosti s prometom in večje varnosti se tem območjem poveča privlačnost ter dostopnost za druge udeležence v prometu, kar spodbuja pešačenje in kolesarjenje.

Razširitev časovne omejitve parkiranja, zmanjšanje števila parkirnih mest v starem mestnem jedru, ovire proti divjemu parkiranju

V starem mestnem jedru je že vzpostavljeno območje časovno omejenega parkiranja, na katerem pa se pojavljajo kršitve. Veliko je tudi kršitev zaradi nepravilnega parkiranja, prisotno je parkiranje na pločnikih, zelenicah in avtobusnih postajah. Mestno jedro je tako močno obremenjeno z mirujočim prometom, da zmanjšuje varnost in privlačnost območja za pešce in kolesarje, kršitve pri parkiranju pa so moteče tudi za druge uporabnike motornih vozil. Zaradi velike obremenitve z mirujočim prometom so oškodovani tudi stanovalci tega območja, ki zaradi zasedenosti ne morejo parkirati svojih osebnih vozil.

Zaprtje ceste za tovorni promet

Glavna cesta G1-5 je kljub obvoznici še vedno obremenjena s tovornim prometom, kar manjša kakovost zraka in povzroča obremenjenost območja s hrupom ter otežuje dostop do starega mestnega jedra. Z zaprtjem območja za tovorni promet in preusmeritvijo le-tega na novo obvoznico se bo na območju ob stari obvoznici na Valvasorjevem nabrežju in starem mestnem jedru močno izboljšala kakovost življenja. Povečala se bo prometna varnost ter olajšalo vključevanje v promet na območju Hočevarjevega trga, na priključku Pod goro ob župnišču ter ob vstopu Ceste krških žrtev v staro mestno jedro.

Širitev omrežja električnih polnilnic

Pomanjkanje podporne infrastrukture za električna vozila in vozila na plin negativno vpliva na odločitev občanov za nakup teh vozil. Zaradi manjšega dosega z enkratnim polnjenjem se uporabniki pogosto ne odločijo za daljše poti z električnimi vozili. Ureditev goste mreže polnilnic bo omogočala enostavno in brezskrbno uporabo električnih vozil.

Nakup dodatnega električnega vozila

Občina Krško bo z nakupom dodatnega električnega vozila nadaljevala delo po poti izboljšane trajnostne mobilnosti. Električni avtomobil bodo uporabljali uslužbenci za svoje službene poti. Občina Krško se je kot podpisnica Konvencije županov za podnebne spremembe in energijo že pred leti zavezala za nakup električnega vozila. Kot velik energetski bazen je pospeševanje prodaje električnih vozil v občini Krško nuja. Električna vozila pa so dobra alternativa vozilom, ki za pogon uporabljajo fosilna goriva, saj nimajo negativnih učinkov na okolje. S takšnim nakupom bo občina Krško postala vzor trajnostni mobilnosti vsem drugim občinam v Sloveniji in Evropi.

mag. Goran Jovanović, David Lavrič,
Peter Lovšin, Aleksander Ostan,
Uroš Pust, Jure Dolenc

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KRŠKO

Naročnik:

Občina Krško
Cesta krških žrtev 14, 8270 Krško

Izdelovalci:

Appia, d. o. o., Ljubljana
Urbania, d. o. o., Ljubljana
City studio, d. o. o., Ljubljana
Prometno načrtovanje Uroš Pust, s . p., Medvode

Oblikovanje:

Aleksander Ostan

Fotografije:

Uroš Zagožen

Lektor:

dr. Jože Gasperič

Tisk:

Tiskarna Grafos

Naklada:

200 izvodov

Založnik:

Občina Krško

Leto izida

2017

Cena:

brezplačno

Operacijo delno financira Evropska unija, in sicer iz Kohezijskega sklada. Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:502/504(497.4Krško)

CELOSTNA prometna strategija občine Krško /
[Goran Jovanović ... [et al.] ; fotografije Uroš Zagožen].
- Krško : Občina, 2017

ISBN 978-961-285-716-5
1. Jovanović, Goran, 1973-
290275584

