



STRATEGIJA HODLJIVOSTI ZA KAMNIK

z lokalnim načrtom hodljivosti

Ljubljana, 2019

Avtorji	dr. Matej Ogrin, CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp Špela Berlot, mag. geog, CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp Katarina Žemlja, dipl. geog, CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp Matej Laznik, dipl. geog., CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp Sinan Mihelič, u.i.d.a, Štajn Arhitekti
Delovna skupina	Katja Kunstelj, občina Kamnik Eva Vovk, Razvojni center Srca Slovenije Marija Bokal, Razvojni center Srca Slovenije Tina Letić, Razvojni center Srca Slovenije Tina Pregel, Razvojni center Srca Slovenije
Zahvale	Udeležencem delavnic, sprehodov in posvetovanj Sodelavcem pilotnih aktivnosti Gradivo je bilo pripravljeno v sklopu projekta CityWalk, Interreg Podonavje. Kamnik, maja 2019

Kazalo vsebine

1	Uvod.....	3
2	Pojasnitev pojmov	6
3	Analiza stanja	8
3.1	Politični okvir podpora hodljivosti	8
3.2	Dokumenti na ravni Evropske unije	8
3.3	Dokumenti na državni ravni	10
3.4	Lokalne pobude.....	11
4	Prometni oris Kamnika	12
4.1	Osnovni statistični podatki	13
4.2	Cestno omrežje	15
4.3	Povprečni letni dnevni promet v Kamniku	17
4.4	Stopnja motorizacije v Kamniku	26
4.5	Parkirna mesta	28
4.6	Zelene površine	30
4.7	Infrastrukturna opremljenost in dostopnost z JPP	33
4.8	Pešpoti in kolesarske steze.....	38
4.9	Ogled in stanje evidentiranih kolesarskih točk v Celostni prometni strategiji Kamnika 42	
4.10	Prometna varnost	46
4.11	Večji povzročitelji prometa	50
4.12	Splošni kazalci trajnostne mobilnosti	52
5	Analiza anket in intervjujev o pogojih za hojo	54
5.1	Analiza ankete o potovalnih navadah in hoji v Kamniku	54
5.2	Sklepne misli o rezultatih ankete.....	71

5.3	Analiza intervjujev s predstavniki večjih ciljev prometa v občini Kamnik	72
6	Vizija mesta Kamnik na področju urbane trajnostne mobilnosti	77
7	Ukrepi Strategije hodljivosti	79
7.1	Skupni, podporni cilji	80
7.2	Hoja	86
7.3	Kolesarjenje	93
7.4	Javni potniški promet.....	97
7.5	Osebna vozila	100
8	Lokalni načrt hodljivosti.....	104
8.1	Analiza anketnih vprašalnikov za lokalni načrt hodljivosti.....	105
8.2	Analiza koridorja lokalnega načrta hodljivosti ter predvideni ukrepi	111
8.3	Stroškovnih predvidenih ukrepov	121
9	Pilotne aktivnosti projekta.....	125
10	Sklep.....	128
11	Viri in literature	130
12	Seznam grafov, kart, preglednic in slik	131

1 UVOD

Na zemljevidu projektov trajnostne mobilnosti občina Kamnik ni neznanka. Še preden se je uveljavil pojem trajnostne mobilnosti, je bil Kamnik zelo dobro povezan s sredstvi javnega potniškega prometa. Prvi vlak je v Kamnik pripeljal leta 1891, hitra industrializacija Kamnika, ki je mestu dala pečat velikega zaposlovalca skozi večji del 20. stoletja, pa je kasneje zahtevala dobro dostopnost z javnim potniškim prometom tudi po cesti. Skozi dinamična obdobja zadnjih nekaj desetletij je Kamniku uspelo ohraniti značaj zdravega, vitalnega in ekonomsko močnega mesta, ki s svojo lego v naročju Alp samo po sebi kliče po konceptih sobivanja mesta in naravnega zaledja.

Če za mnoga mesta velja, da v njih človek izgubi stik z naravo, to za s polji, travniki in gozdovi obdani Kamnik, kjer se skoraj iz vsakega dela mesta vidimo tudi mogočne Kamniške Alpe, zagotovo ne drži. Kamnik živi s svojim podeželskim zaledjem in v njem začutimo tudi svežino Alp. A tako kot številna druga slovenska in evropska mesta, je tudi Kamnik v drugi polovici 20. stoletja vse bolj postajal prostor hitre motorizacije in invazije avtomobilskega prometa. Razkroj industrije in velikih zaposlovalcev je ta proces še pospešil in mesto se je znašlo pred izzivi, ki jih hitra motorizacija prinaša urbanim okoljem. Zanimivo je, da se je občina problemov prometne preobremenjenosti najprej lotila z načrtovanjem umirjanja prometa na bližnjih gorskih območjih, tako v Kamniški Bistrici kot na Veliki planini. Samo mesto je prišlo na vrsto leta 2017, ko je bila pripravljena in sprejeta Celostna prometna strategija (CPS). Krivično bi bilo trditi, da pred tem dokumentom prizadevanj za urejanje prometa na lokalni ravni ni bilo, vseeno pa je res, da celostnega dokumenta o trajnostni mobilnosti občina dotlej ni sprejela.

A še preden je CPS lahko zaživela, se je Kamnik odločil nadgraditi vizijo trajnostne mobilnosti s Strategijo hodljivosti oziroma dokumentom, ki podrobneje opredeljuje ukrepe in politiko na področju hoje in kolesarjenja – gre za nadgradnjo CPS na področju nemotorizirane mobilnosti. S tem dokumentom Kamnik postaja prva občina Ljubljanske urbane regije, prva občina zahodne Slovenije in poleg Ptuja edina občina v Sloveniji, ki se je odločila za pripravo dokumenta, ki strateško obravnava hojo in kolesarjenje. Povod za to pogumno odločitev je bil vstop v projekt CityWalk, v katerem Kamnik, kot partnersko mesto poleg Ptuja, zastopa slovenska mesta, ki bodo pripravila strategijo hodljivosti in sledila ciljem urejanja in umirjanja prometa v mestih z namenom doseči višjo kakovost življenja prebivalcev in obiskovalcev,

hkrati pa slediti prizadevanjem Evrope in Slovenije za blaženje posledic podnebnih sprememb. Projekt CityWalk je potekal v okviru programa Interreg Podonavje, njegov vodilni partner je bilo Znanstveno raziskovalno središče Bistra Ptuj, v projektu je sodelovalo 12 partnerjev. Slovenijo je poleg vodilnega partnerja in mest Kamnik ter Ptuj kot partner predstavljala še Razvojni center Srca Slovenije. Projekt je potekal v obdobju 2016–2019, njegova celotna vrednost je znašala slabih 2,23 milijona EUR. Vlogo strokovnega sodelavca za občino Kamnik je prevzela organizacija CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp, ki je v preteklosti že sodelovala z občino Kamnik pri pripravi načrta za umirjanje prometa v dolini Kamniške Bistrice in pri načrtu upravljanja obiska Velike planine. Strategija je sestavljena iz štirih delov:

1. Analitični del, ki zavzema:

- analizo političnega okvira (strateški državni, regionalni in občinski dokumenti),
- prometni opis mesta Kamnik,
- analizo stanja prostora v kontekstu hodljivosti,
- anketiranje različnih ciljnih skupin,
- intervjuje s predstavniki ustanov in podjetij, ki so cilji prometnih tokov (npr. trgovskih središč, izobraževalnih ustanov, turističnih subjektov),

2. Vizija Kamnika – pešcem prijaznega mesta

3. Strateški, operativni cilji in ukrepi za uresničitev Strategije hodljivosti

4. Lokalni načrt hodljivosti za koridor Perovo–center–Novi Trg

Pri pripravi vsebin smo vključevali občane in občanke občine Kamnik, društva, vzgojno-izobraževalne ustanove, strokovnjake s področja prometne varnosti in prometnega načrtovanja, zaposlene na občini, regionalni razvojni agenciji ter drugo zainteresirano javnost. Izvedli smo šest srečanj z lokalnimi deležniki, dva urbana sprehoda, terensko delavnico, spletno in terensko anketiranje ter intervjuje z vodjami subjektov, ki so cilji prometnih tokov.

Vsi vpleteni smo prepričani, da je nadaljevanje prizadevanj Občine Kamnik za izvajanje trajnostne mobilnosti tako v gorskem okolju kot na območju mesta in primestja v zadnjih letih dobilo nov zagon, ki omogoča še pred leti nesluten napredek izboljšanja pogojev za pešce, kolesarje in javni promet v mestu. Simbolno je to potrdil tudi obisk dr. Jana Gehla, ki je aprila 2019 obiskal Kamnik in se seznanil z načrti mesta na področju urejanja prometa. Naj poudarim, gre za najbolj znanega svetovnega arhitekta na področju vračanja mest ljudem in urejanja mestne mobilnosti, kar je gotovo lepo priznanje mestu in spodbuda, da je mesto na pravi poti. S tem vodilom je nastajala tudi Strategija hodljivosti in njeni podporni dokumenti.

Dr. Matej Ogrin,
CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp

2 Pojasnitev pojmov

Pešec, hoja	<p><i>"Pešec pomeni osebo, ki se premika brez vozila, vključno z osebami na invalidskih vozičkih, skirojih, rolkah, rolerjih ali s pomočjo drugih pripomočkov, ki niso zakonsko opredeljena kot vozila, v prometu, pretežno po naseljenem območju, z namenom, da pride do določenega cilja, hoja pa način premikanja pešca." (Infrastruktura za pešce, 2017, str. 6).</i></p>
Hodljivost	<p><i>"Hodljivost pomeni privlačnost grajenega okolja za hojo, gre za prevod angleškega izraza 'walkability'. Pojem predstavlja razmeroma novo paradigmo urejanja prostora v mestih, ki grajeno okolje in javni prostor razume kot infrastrukturo za pešce, hojo pa kot ključni prometni način v mestih. Hodljivost nam pove, kako prostor podpira in spodbuja hojo kot prometni način. Hodljiv prostor pešcem zagotavlja udobje in varnost. Prebivalcem in obiskovalcem dovolj hitro in brez napora omogoča dostopnost do različnih ciljev in jim ponuja vizualno zanimivo okolje povsod po omrežju poti. Hodljivost lahko opredelimo na dveh ravneh – na ravni omrežja poti in na ravni kakovosti te infrastrukture." (Infrastruktura za pešce, 2017, str. 8).</i></p>
Strategija hodljivosti	<p><i>Strategija hodljivosti je dokument, ki naslavlja strateško planiranje urbane mobilnosti – s poudarkom na hoji in kolesarjenju ter javnem potniškem prometu. Sestavljena je iz analize prometnih politik, prometnega orisa mesta, vizije razvoja hodljivosti v mestu ter predlogov ukrepov za njeno implementacijo. Podpirajo jo lokalni načrti hodljivosti, ki so pripravljene za mestne soseske, izbrane ulice ipd. (CityWalk, 2017).</i></p>

Lokalni načrt hodljivosti	<p><i>So podrobni načrti za mestne soseske, izbrane ulice, trge in druge površine za pešce in kolesarje, ki jih načrtujemo v skladu z dobro prakso načrtovanja infrastrukture za pešce in kolesarje – torej varne, direktne, udobne, zanimive površine. Lokalni načrti hodljivosti vključujejo analizo ciljnih skupin, ki površine uporabljajo, evidentirajo ključne probleme, priložnosti in potrebe ter predlagajo sodobne infrastrukturne in mehke ukrepe za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje (CityWalk, 2017).</i></p>
Trajnostna mobilnost	<p><i>"Trajnostna mobilnost je premikanje na trajnosten način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in alternativne oblike mobilnosti. Cilj trajnostne mobilnosti je zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov." (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019).</i></p>

3 Analiza stanja

3.1 Politični okvir podpora hodljivosti

Trajnostna mobilnost postaja sestavni del političnih in načrtovalskih dokumentov tako na državni kot tudi na lokalni ravni. Prerasla je okvir posameznih akcij in projektov in postopno postaja sestavni del prometnih politik. Vseeno v okviru trajnostne mobilnosti še ne prepoznavamo potreb po ločevanju sistema trajnostne mobilnosti na njegove podsisteme, npr. kolesarjenje, hojo in javni potniški promet. Seveda to ne pomeni, da posamezne vsebine niso zastopane, je pa res, da niso strukturirane in podrobneje dodelane. Tudi za trajnostno mobilnost velja, da je v okviru prometnih politik prisotna šele v zadnjem obdobju dvajsetih let ali manj, v Sloveniji opazneje od sprejetja **Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije** leta 2006.

Zato smo opravili pregled relevantne evropske, državne in lokalne zakonodaje in preverili, koliko in na kakšen način se dokumenti posvečajo hoji in kolesarjenju. S poznavanjem vsebine posameznih dokumentov lahko namreč tudi ob izostanku podrobnejših politik s področja trajnostne mobilnosti najdemo tiste člene in vsebine, ki so namenjeni podpori hoji in kolesarjenju in ki nam predstavljajo osnovo za nadaljnje projekte, ukrepe in politike.

3.2 Dokumenti na ravni Evropske unije

Strategija EU za trajnostni razvoj

Strategija za trajnostni razvoj EU je krovni dokument, ki usmerja prehod na trajnostni razvoj v Evropski uniji do leta 2010. Kot eno izmed šestih groženj trajnostnemu razvoju, prepozna tudi promet. V prometnem sektorju navede probleme dnevnih zastojev, kar je povezano tudi z vidikom hodljivosti. Trajnostno mobilnost podpirajo tudi cilji zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov (prav tako izpostavljen v Strategiji), hkrati pa dokument jasno podpre javni potniški promet. Hodljivosti izrecno ne omenja, kar je razumljivo, saj gre za nov termin, ki tedaj še ni bil v veljavi in ga v političnih dokumentih ne srečamo niti danes. Vseeno je dokument v skladu s cilji, ki jih naslavljamo tudi, kadar govorimo o podpori hodljivosti, zato lahko Strategijo obravnavamo kot enega tistih dokumentov, ki so pomembni za razvoj hoje, kolesarjenja in druge nemotorizirane mobilnosti.

Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (2011)

Gre za temeljni dokument evropske prometne politike Evropske komisije,. Njegova zadnja različica je bila sprejeta leta 2011. Dokument v viziji trajnostnega prometnega sistema prepozna tudi čist mestni promet in dnevno migracijo, kjer navede hojo in kolesarjenje. Med potrebnimi spremembami dokument izpostavi tudi, da bi olajšanje hoje in kolesarjenja moralo postati sestavni del mobilnosti v mestih in načrtovanja infrastrukture. Lahko rečemo, da med mnogimi področji Bela knjiga naslavlja tudi hodljivost v mestih, čeprav ne kot osrednjo temo.

Zelena knjiga – Za novo kulturo mobilnosti v mestih (2007)

Zelena knjiga naslavlja oblikovanje nove kulture mobilnosti v mestih na participatoren način. Izpostavi pet izzivov mestnega prometa, za katera morajo mesta skozi vključujoč proces najti rešitve. Ker dokument obravnava mestni promet, je hoja večkrat izpostavljena, predvsem v izzivu pretočnosti v mestih. Kljub temu hoje ne prepozna kot ključnega potovalnega načina v mestih. Zanimivo je, da je vpeljava participatornosti ključna tudi pri dokumentih, kot sta celostna prometna strategija in strategija hodljivosti.

Akcijski načrt za mobilnost v mestih (2009)

Evropski parlament je leta 2009 z Akcijskim načrtom pozval Evropsko komisijo, da sprejme vrsto ukrepov in aktivnosti v smeri doseganja večje trajnostnosti prometnega sistema. Dokument hojo omeni le enkrat in pomembnosti hodljivosti ne prepozna.

Cilji trajnostnega razvoja v Agendi 2030 OZN (2015)

Leta 2015 je bila v okviru OZN sprejeta Agenda 2030 za trajnostni razvoj, ki vsebuje 17 ciljev trajnostnega razvoja, ki jih je potrebno uresničiti do leta 2030.

Med njimi cilj št. 11 (Trajnostna mesta in skupnosti), omenja tudi višjo kakovost javnega potniškega prometa, kar se deloma navezuje tudi na pogoje za hojo. Tudi cilj št. 13 (Podnebni ukrepi) se nanaša na podnebne spremembe in je posredno povezan s cilji trajnostne mobilnosti ter iz nje izhajajoče hodljivosti.

Hiter pregled dokumentov na ravni EU nam pokaže, da hoja oziroma z njo povezana **hodljivost še ni prepoznana kot samostojna veja trajnostne mobilnosti**, je pa hoja sestavni del mestne mobilnosti. Vendar pa podpora hoji v sistemu prometne politike pomeni tudi podporo javnemu potniškemu prometu (JPP), saj sta običajno ta sistema povezana. V novejšem času se morda več pozornosti posveča povezavam JPP in avtomobilskega prometa z gradnjo parkirišč P+R na končnih progah JPP, a tudi tu velja, da so uporabniki JPP vedno tudi pešci ter da potrebujejo ugodno prometno infrastrukturo in podporne ukrepe. Tudi vsa prizadevanja za umirjanje prometa v mestih so povezana s krepitvijo hoje in kolesarjenja, do neke mere tudi prizadevanja za zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov. Pri tem cilju gre večkrat sicer za podporo alternativnim virom energije in JPP, a kot že omenjeno, JPP vedno vključuje tudi hojo (do postajališča in od njega).

3.3 Dokumenti na državni ravni

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo) (2006)

Ta dokument hojo omenja kot enega izmed potovalnih načinov, ki mu moramo v povezavi z javnim potniškim prometom nameniti več pozornosti. Med ukrepi na področju prometne infrastrukture omeni tudi izgradnjo in vzdrževanje prometne infrastrukture za nemotorizirani promet, s katero se spodbujata uporaba koles in hoja na ustreznih relacijah. Omenja tudi potrebo po spodbujanju hoje, ponovno v povezavi z javnim potniškim prometom. Dokument prepozna pomembnost JPP, intermodalnosti in integracije JPP z ostalimi potovalnimi načini, kar naj bi povečalo konkurenčnost JPP. Omenja tudi razvoj potniških terminalov, prepozna pomembnost kolesarjenja in podpira načelo upoštevanja zunanjih stroškov prometa.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do 2030 (2015)

Leta 2015 je Slovenija sprejela Strategijo razvoja prometa v RS do 2030. Postala je krovni dokument slovenske prometne politike. Gre za celovit dokument, ki vsebuje pregled slovenskega političnega okvira na področju prometa in ki je slovensko prometno politiko umestil v kontekst prometne politike EU. Trajnostno mobilnost prepozna kot pomemben del mobilnosti, vendar ne navaja jasnih ciljev, ki bi jih kot strateški dokument moral vsebovati.

Dokument hojo omenja, največkrat v kontekstu izboljšanja dostopnosti in kakovosti JPP in v kontekstu urbane mobilnosti. Problem je, da dokument trajnostne mobilnosti še vedno ne prepozna kot temeljni kamen sistema mobilnosti in iz tega vidika ne predstavlja nujno potrebnega preboja. Tudi hoje ne izpostavi kot potovalnega načina, ki v mestih potrebuje še posebno pozornost.

Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS (2016)

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji je dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije na konkretne aktivnosti priprave in izvedbe. Določa podrobnejše aktivnosti, način izvajanja, potrebna finančna sredstva, roke in nosilce za izvedbo prometnih ukrepov iz Strategije. Prvi 6-letni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2018–2023 je Ministrstvo za infrastrukturo v obliki osnutka objavilo januarja 2018. Strukturirana je po področjih, in sicer obravnava cestni, železniški, morski in zračni promet ter trajnostno mobilnost. Čeprav doslej noben dokument v slovenski prometni politiki ni obravnaval trajnostne mobilnosti tako konkretno, struktura dokumenta vsebuje veliko pomanjkljivost, saj namesto da bi bila trajnostna mobilnost integrirana v vse vrste mobilnosti, je navedena samostojno. V tem poglavju in z njim povezanimi ukrepi je izpostavljena tudi hoja. Dokument v poglavju o trajnostni mobilnosti izpostavi potrebo po pripravi strategij za spodbujanje hoje, kar je v slovenski prometni zakonodaji verjetno prvi primer omembe načrtovalskega orodja, ki bi bilo namenjeno izključno hoji. Gre torej za **strategije hodljivosti**. V obdobju 2017–2020 dokument celo predvideva izvedbo državne strategije spodbujanja hoje.

Pregled državne zakonodaje na področju mobilnosti nam kaže zanimiv napredek v obravnavanju trajnostne mobilnosti, a do zadnjega v vrsti dokumentov, to je Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji, hoji in z njo povezani hodljivosti ni bilo namenjeno prav dosti pozornosti. Slednji dokument naredi pomemben preskok in omenja celo državno strategijo za hojo, kot tudi strategije na lokalni ravni.

3.4 Lokalne pobude

Občina Kamnik je sprejela številne odloke, ki se lotevajo reševanja delnih problemov na področju prometa, vendar gre večinoma za dokumente tehnične narave, ki jih v takšni ali drugačni obliki sprejemajo številne občine. Ti odloki hodljivosti neposredno ne naslavljajo.

Celostna prometna strategija občine Kamnik (2017)

Hojo, kolesarjenje in trajnostno mobilnost v mestu zagotovo naslavlja Celostna prometna strategija, ki jo je Kamnik sprejel v letu 2017. V svežnju ukrepov in ciljev posebej navaja tiste, ki se nanašajo na hojo in kolesarjenje. Ukrepi so strukturirani, povezani in celoviti, hoja pa predstavlja enega od stebrov mestne mobilnosti Kamnika. Hojo in kolesarjenje navaja tudi kot pomembni sestavini prometne vizije mesta Kamnik, s čimer nakaže, v katero smer se bodo odvijali mobilnostni ukrepi na območju mesta Kamnik. Celostna prometna strategija predvideva tudi širok nabor ukrepov na področju JPP, ki Kamnik z ustreznimi voznimi redi in povezavami dobro povežejo znotraj Ljubljanske urbane regije, za povezovanje z naselji in mesti izven občine pa poskrbi tudi z ustrežno kolesarsko povezavo. Kolesarjenju nameni veliko pozornosti tudi na ravni mesta. Celostna prometna strategija za Kamnik je gotovo dokument, ki nudi jasno usmeritev Kamnika v trajnostno mobilnost in hkrati prvi dokument za mestno območje, ki trajnostno mobilnost sploh celovito obravnava.

4 Prometni oris Kamnika

4.1 Osnovni statistični podatki

Občina Kamnik leži v severnem delu osrednje Slovenije, ob vznožju Kamniško Savinjskih Alp. Velik del občine predstavljajo hribovita in gorata območja, samo mesto Kamnik in okoliška naselja ležijo na pretežno ravninskem delu. Je del osrednjeslovenske statistične regije. Meri 265,6 km² in je po površini na 15. mestu med občinami v Sloveniji.

Konec leta 2017 je v občini bivalo 29.458 prebivalcev. Gostota poselitve je 110,9 prebivalcev/km² in je nekoliko večja kot v celotni državi, kjer na kvadratnem kilometru biva 101,9 prebivalcev (SURSTAT, 2019).

Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je znašal 3,2 (Slovenija -0,1), kar pomeni, da je bilo število živorojenih višje od števila umrlih. Tako kot v prejšnjih letih, se je tudi v letu 2017 več ljudi iz občine odselilo kot priselilo. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev je negativen, znašal je -0,6 (Slovenija 0,6). Skupni prirast predstavlja seštevek naravnega in selitvenega prirasta in je bil pozitiven, 2,6 na 1.000 prebivalcev (Slovenija 0,5) (SURSTAT, 2019).

Povprečna starost prebivalcev občine je bila 41,4 let in je bila nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije za 1,7 leta. Indeks staranja je znašal 98,6 in predstavlja razmerje med številom oseb, starih 65 let ali več in številom oseb, mlajših od 15 let. Torej je bilo na 100 oseb, mlajših od 15 let, v občini 98,6 oseb, starejših od 65 let. Tako kot v vseh ostalih občinah je bil indeks staranja za ženske višji od indeksa staranja za moške. Med ženskami je več starih 65 let in več tistih, ki so mlajše od 15 let. Pri moškem spolu je slika ravno obratna. Povprečna starost občanov Kamnika se dviga počasneje kot v celotni Sloveniji (SURSTAT, 2019).

Stopnja delovne aktivnosti je v občini 69,1 % in je višja od stopnje aktivnosti v Sloveniji, ki je 67,1 %. Torej je med vsemi delovno sposobnimi prebivalci v občini 12.714 občanov delovno aktivnih (brez kmetov). Med vsemi aktivnimi prebivalci je bilo konec leta 2016 8,6 % oseb brezposelnih. Povprečna neto plača v občini Kamnik je za 8,7 % nižja od povprečne neto plače v Sloveniji (SURSTAT, 2019).

62,6 % delovno aktivnega prebivalstva se na delo vozi izven občine Kamnik, največ v mestno občino Ljubljana, nato občino Domžale, Komendo, Mengeš, Trzin v mestno občino Kranj. Občina Kamnik je zmerno bivalna občina, saj je indeks delovne migracije med 56,0 in 75,9, znaša 62,7 (SURSTAT, 2019).

V občini je vrtec obiskovalo 83,4 % vseh otrok, starih do pet let, kar je 1.412 otrok. V osnovnih šolah se je izobraževalo 2.886 učencev (9,8 % vseh prebivalcev). V šolskem letu 2017/2018 je

bilo med 1.000 prebivalci 37,5 dijakov in 34 študentov (Slovenija 35,7 dijakov/1.000 prebivalcev, 37 študentov/1.000 prebivalcev) (SURS, 2019).

Preglednica 1: Statistični podatki za občino Kamnik v letu 2017

Podatki za leto 2017	Občina Kamnik	Slovenija
Gostota naseljenosti (preb./km ²)	110,9	101,9
Delež prebivalcev od 15-64 let	66,03 %	65,86 %
Živorojeni na 1.000 prebivalcev	11,2	9,8
Umrli na 1.000 prebivalcev	8,0	9,9
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	3,2	-0,1
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	-0,6	0,6
Skupni prirast na 1.000 prebivalcev	2,6	0,5
Povprečna starost	41,4	43,1
Indeks staranja	98,6	127,8
Indeks staranja za moške	82,1	104,3
Indeks staranja za ženske	116,2	152,6
Stopnja delovne aktivnosti (%)	69,1	67,1
Delež delovno aktivnega prebivalstva (brez kmetov), katerih delovno mesto je v občini prebivališča (%)	37,4	47,7
Delovni migranti (brez kmetov), ki delajo zunaj občine prebivališča	62,6	52,3

Indeks delovne migracije (%)	62,7	100,0
Stopnja registrirane brezposelnosti (% za leto 2016)	8,6	11,2
Povprečna mesečna neto plača (EUR)	970	1062
Vključenost otrok v vrtce (% med vsemi otroki, starimi med 1-5 let)	83,4	80,3
Delež prebivalcev v osnovnih šolah	9,8 %	8,8 %
Število dijakov na 1.000 prebivalcev	37,5	35,7
Število študentov (na 1.000 prebivalcev)	34	37
Število diplomantov na 1.000 prebivalcev	7,3	8,0

Vir podatkov: SURS, 2019.

Gostota poselitve občine je večja kot v celotni državi, večje gostote so predvsem v okolici mesta Kamnik (Kamnik, Šmarca, Vrhpolje, Mekinje, Godič), kjer živi več kot 60 % prebivalstva. Gostota poselitve vpliva tudi na potovalne navade prebivalcev, saj so na gosteje poseljenih območjih pomembne mestne funkcije lažje dosegljive tudi peš. Povprečna starost občana je nižja od slovenskega povprečja, več je mladih do 15 let, kot starih nad 65 let. Poti mladih in starejših se običajno razlikujejo. Slednji hodijo npr. k zelenim površinam, kjer so urejene pešpoti, medtem ko mladi obiskujejo predvsem igrišča. Prav tako je tudi delež otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah višji. Poti v šolo učenci v veliko primerih opravijo peš, medtem ko prebivalci na delo potujejo predvsem z osebnim avtomobilom. Delež zaposlenih izven občine je precej višji kot v Sloveniji.

4.2 Cestno omrežje

Državno cestno omrežje v občini Kamnik sestavljajo (Direkcija ..., 2019b):

- avtoceste (AC),
- hitre ceste (HC),

- glavne ceste prvega in drugega reda (G1 in G2),
- regionalne ceste prvega, drugega ter tretjega reda (R1, R2, R3) in
- regionalne turistične ceste (RT).

Podporo državnemu predstavlja občinski cestni sistem, kjer so ceste kategorizirane v (Direkcija ..., 2019b):

- lokalne ceste (LC),
- glavne mestne ceste (LG),
- zbirne mestne ceste (LZ),
- mestne krajevne ceste (LK),
- javne poti (JP) in
- javne poti za kolesarje (KJ).

V občini Kamnik je 64,065 km državnih cest ter 363,451 km občinskih cest s skupno dolžino 427,526 km. Gostota cestnega omrežja je nekoliko manjša od slovenskega (1.920 m/km²) in znaša 1.610 m/km² (Direkcija ..., 2019b).

Preglednica 2: Dolžina državnega in občinskega cestnega omrežja v občini Kamnik (za leto 2017)

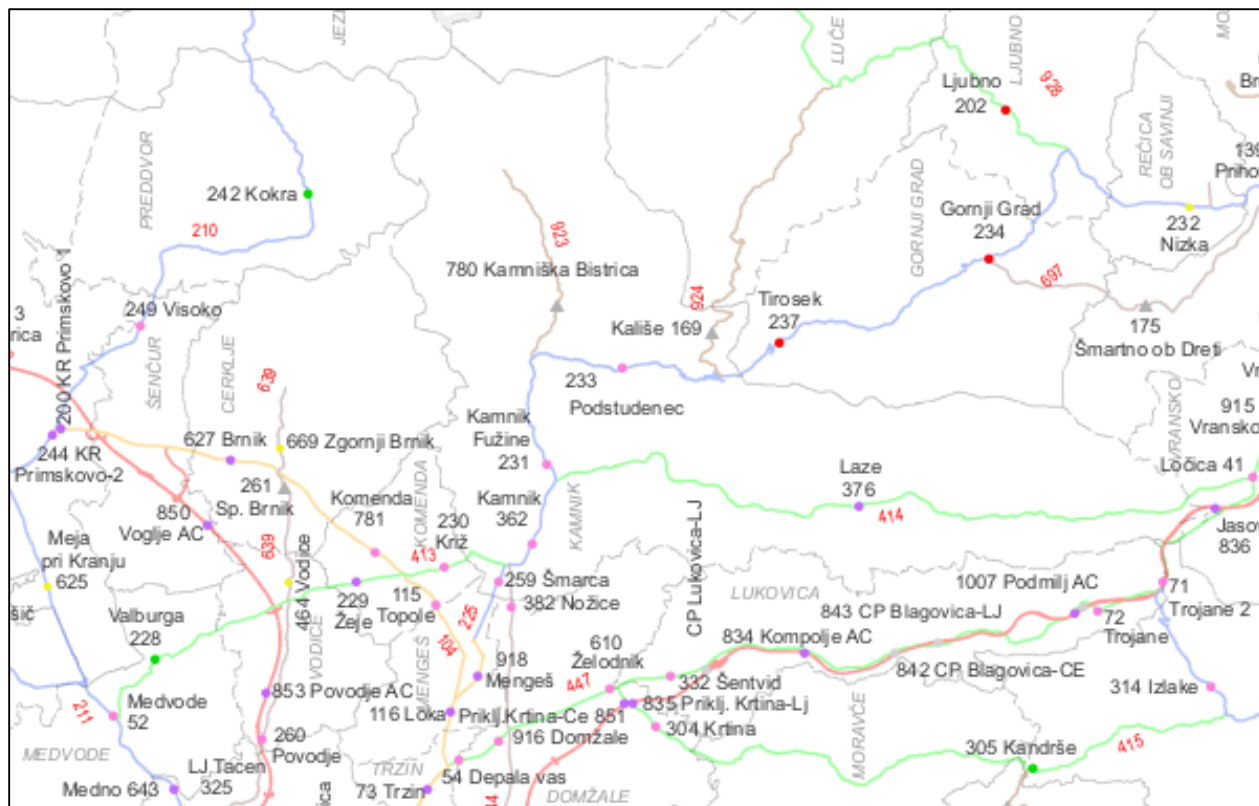
Kategorija ceste	Skupaj ceste v km
AC	1,899
R1	20,194
R2	27,940
R3	1,331
RT	12,623
LC	138,690
LZ	9,375

LK	11,755
JP	203,631
SKUPAJ	427,516

Vir podatkov: Direkcija, 2019b.

4.3 Povprečni letni dnevni promet v Kamniku

Karta 1: Števena mesta



Vir: Direkcija, 2019a.

Na območju občine Kamnik je pet avtomatskih števecv prometa, v Kamniški Bistrici so promet šteli ročno (za vsa leta obstaja samo en niz podatkov). Analizirani so podatki za števena mesta v občini Kamnik (Kamnik, Kamnik Fužine, Nožice, Šmarca, Laze in Kamniška Bistrica)

za zadnjih pet let (2013–2017). V spodnjih preglednicah so prikazani podatki o povprečnem letnem dnevem prometu po vrsti vozila v zadnjih petih letih.

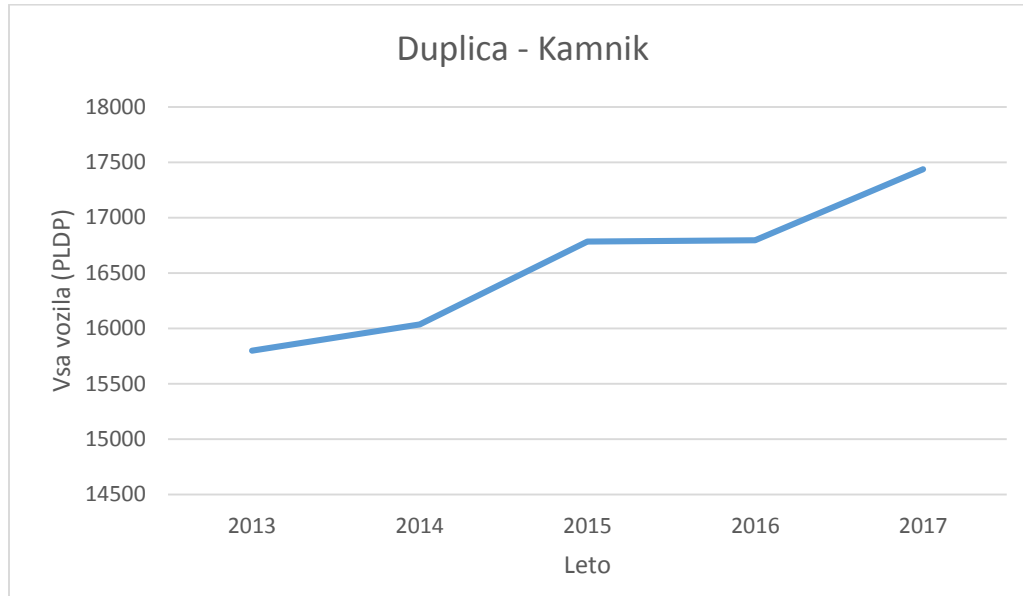
Preglednica 3: Števno mesto Kamnik (362), odsek Duplica-Kamnik (1359) od leta 2013 do 2017

Št. m.	Kat.	Št. od.	Ime št. m.	Prometni odsek	Vsa vozila (PLDP)	Mot.	Os. vozila	Bus	Lah. tov. <3,5t	Sr. tov.	Tež. tov. >7t	Tov. s prik.	Vl.	Leto
362	R1	1359	Kamnik	DUPLICA - KAMNIK	15.798	111	14.168	34	1.021	154	112	35	163	2013
362	R1	1359	Kamnik	DUPLICA - KAMNIK	16.036	115	14.343	32	1.054	157	111	38	186	2014
362	R1	1359	Kamnik	DUPLICA - KAMNIK	16.784	129	14.956	33	1.145	159	121	38	203	2015
362	R1	1359	Kamnik	DUPLICA - KAMNIK	16.796	123	14.956	35	1.177	146	116	38	205	2016
362	R1	1359	Kamnik	DUPLICA - KAMNIK	17.436	140	15.443	37	1.247	159	118	41	251	2017

Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

** Št. m.: števno mesto, Kat.: kategorija, Št. od.: številka odseka, Ime št. m.: ime števnege mesta, Mot.: motorji, Os. vozila: osebna vozila, Bus: avtobusi, Lah. tov.: lahki tovornjaki, Sr. tov.: srednji tovornjaki, Tež. tov.: težki tovornjaki, Tov. s prik.: tovornjaki s priklopniki, Vl.: vlačilci.*

Graf 1: Povprečni letni dnevni promet na merilnem mestu Kamnik



Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

Preglednica 4: Števno mesto Kamnik Fužine (231), odsek Kamnik (Mekinje) –Sp. Stranje (1083) od leta 2013 do 2017

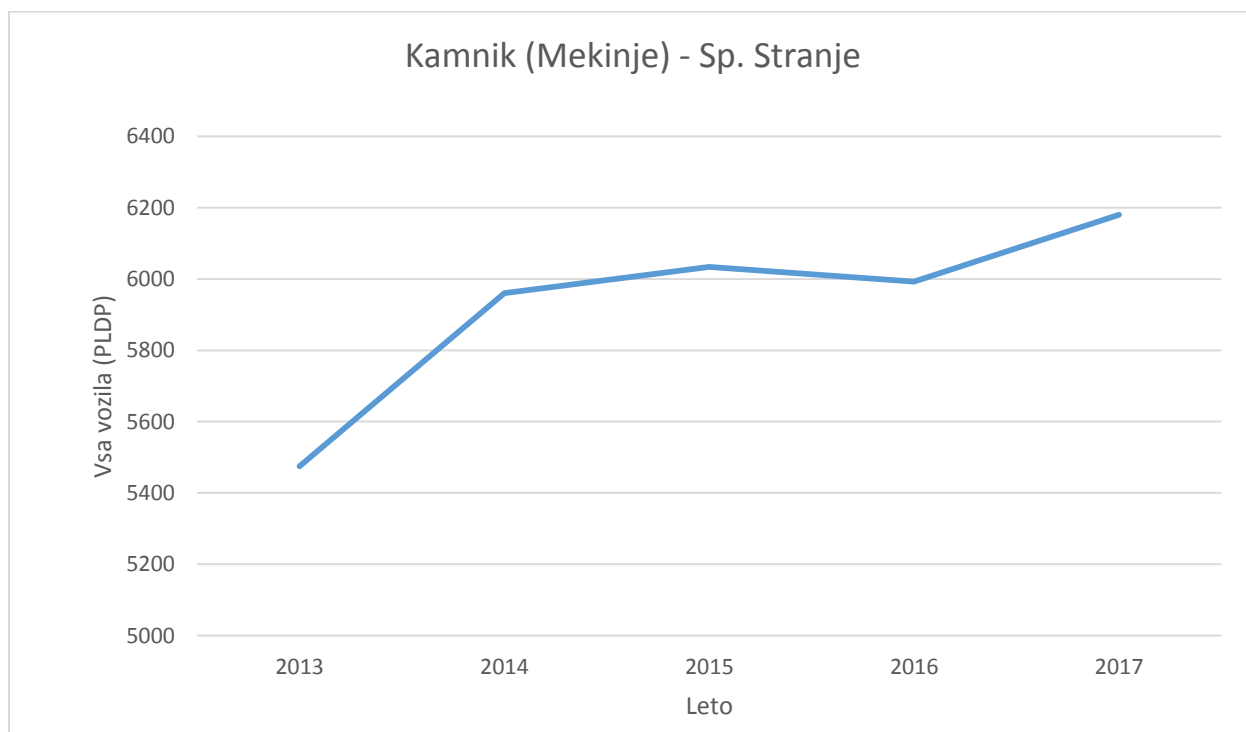
Št. m.	Kat.	Št. od.	Ime št. m.	Prometni odsek	Vsa vozila (PLDP)	Mot.	Os. vozila	Bus	Lah. tov. <3,5t	Sr. tov.	Tež. tov. >7t	Tov. s prik.	VI.	Leto
231	R1	1083	Kamnik Fužine	KAMNIK (MEKINJE) – SP. STRANJE	5.475	73	4.714	41	325	62	90	30	140	2013
231	R1	1083	Kamnik Fužine	KAMNIK (MEKINJE) – SP. STRANJE	5.960	85	5.084	22	394	70	104	22	179	2014
231	R1	1083	Kamnik Fužine	KAMNIK (MEKINJE) – SP. STRANJE	6.034	96	5.142	23	398	69	99	21	186	2015

231	R1	1083	Kamnik Fužine	KAMNIK (MEKINJE) - SP. STRANJE	5.993	91	5.128	27	397	59	87	21	183	2016
231	R1	1083	Kamnik Fužine	KAMNIK (MEKINJE) - SP. STRANJE	6.180	95	5.235	27	427	61	89	26	220	2017

Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

Št. m.: števno mesto, Kat.: kategorija, Št. od.: številka odseka, Ime št. m.: ime števnege mesta, Mot.: motorji, Os. vozila: osebna vozila, Bus: avtobusi, Lah. tov.: lahki tovornjaki, Sr. tov.: srednji tovornjaki, Tež. tov.: težki tovornjaki, Tov. s prik.: tovornjaki s priklopniki, Vl.: vlačilci.

Graf 2: Povprečni letni dnevni promet na merilnem mestu Kamnik Fužine



Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

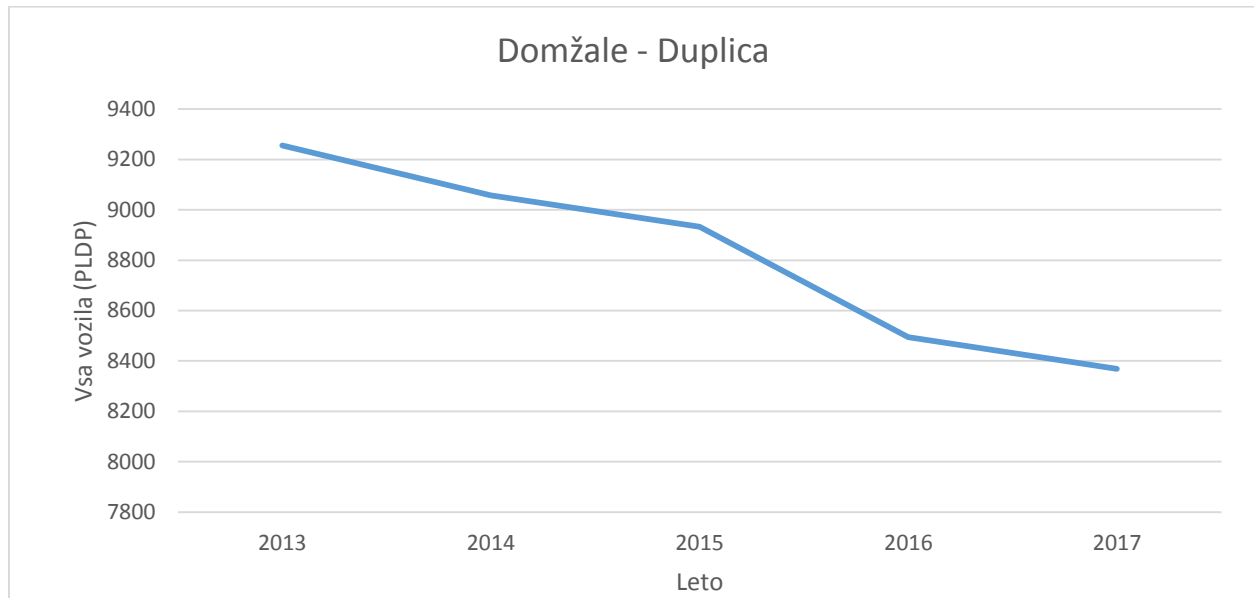
Preglednica 5: Števno mesto Nožice (382), odsek Domžale–Duplica (1358) od leta 2013 do 2017

Vsa vozila (PLDP)	Os. vozila	% os. vozila	Bus	% bus	Lah. tov. <3,5t	% lah. tov.	Sr. tov.	% sr. tov.	Tež. tov. >7t	% tež. tov.	Tov. s prik.	% tov. s prik.	Vl.	% vl.	Leto
9.256	8.253	89,16	72	0,78	580	6,27	74	0,8	109	1,18	31	0,33	85	0,92	2013
9.057	8.041	88,78	68	0,75	606	6,69	87	0,96	84	0,93	14	0,15	103	1,14	2014
8.933	7.944	88,93	68	0,76	596	6,67	88	0,99	87	0,97	16	0,18	80	0,9	2015
8.495	7.569	89,10	68	0,8	561	6,6	80	0,94	77	0,91	15	0,18	75	0,88	2016
8.369	7.409	88,53	69	0,82	576	6,88	80	0,96	81	0,97	15	0,18	86	1,03	2017

Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

Os. vozila: osebna vozila, Bus: avtobusi, Lah. tov.: lahki tovornjaki, Sr. tov.: srednji tovornjaki, Tež. tov.: težki tovornjaki, Tov. s prik.: tovornjaki s priklopniki, Vl.: vlačilci.

Graf 3: Povprečni letni dnevni promet na merilnem mestu Nožice



Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

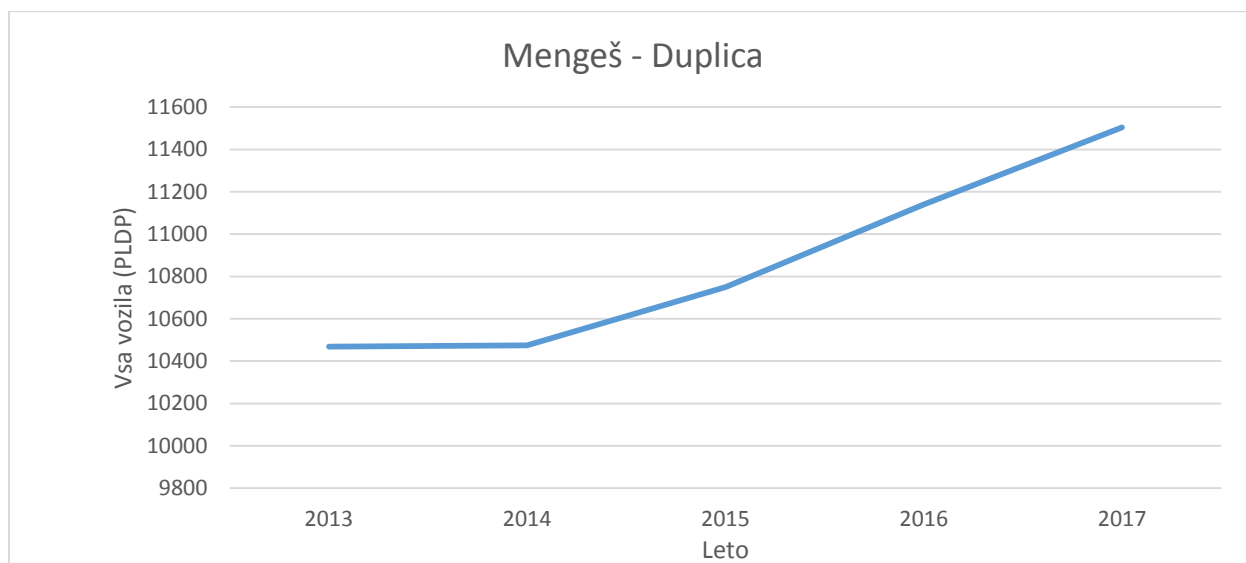
Preglednica 6: Števno mesto Šmarca (259), odsek Mengeš-Duplica (1140) od leta 2013 do 2017

Vsa vozila (PLDP)	Os. vozila	% os. vozila	Bus	% bus	Lah. tov. <3,5t	% lah. tov.	Sr. tov.	% sr. tov.	Tež. tov. >7t	% tež. tov.	Tov. s prik.	% tov. s prik.	Vl.	% vl.	Leto
10.468	9.403	89,83	22	0,21	706	6,74	98	0,94	67	0,64	26	0,25	81	0,77	2013
10.475	9.425	89,98	20	0,19	691	6,6	91	0,87	60	0,57	23	0,22	100	0,95	2014
10.750	9.619	89,48	19	0,18	722	6,72	95	0,88	57	0,53	24	0,22	141	1,31	2015
11.140	9.956	89,37	21	0,19	758	6,8	96	0,86	60	0,54	23	0,21	152	1,36	2016
11.503	10.235	88,98	25	0,22	782	6,8	107	0,93	67	0,58	25	0,22	182	1,58	2017

Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

Os. vozila: osebna vozila, Bus: avtobusi, Lah. tov.: lahki tovornjaki, Sr. tov.: srednji tovornjaki, Tež. tov.: težki tovornjaki, Tov. s prik.: tovornjaki s priklopniki, Vl.: vlačilci.

Graf 4: Povprečni letni dnevni promet na merilnem mestu Šmarca



Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

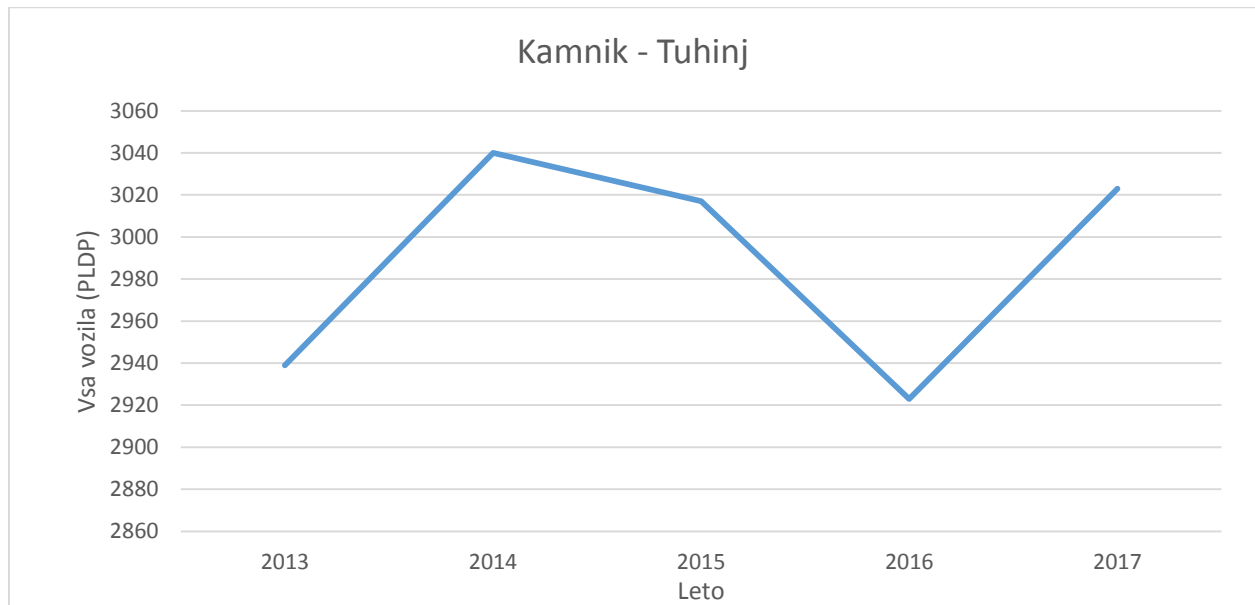
Preglednica 7: Števno mesto Laze (376), odsek Kamnik-Tuhinj (1349) od leta 2013 do 2017

Vsa vozila (PLDP)	Os. vozila	% os. vozila	Bus	% bus	Lah. tov. <3,5t	% lah. tov.	Sr. tov.	% sr. tov.	Tež. tov. >7t	% tež. tov.	Tov. s prik.	% tov. s prik.	Vl.	% vl.	Leto
2.939	2.515	85,57	24	0,82	234	7,96	43	1,46	36	1,22	6	0,2	24	0,82	2013
3.040	2.602	85,59	24	0,79	248	8,16	45	1,48	33	1,09	6	0,2	33	1,09	2014
3.017	2.585	85,68	23	0,76	249	8,25	42	1,39	36	1,19	5	0,17	37	1,23	2015
2.923	2.515	86,04	24	0,82	238	8,14	38	1,3	36	1,23	5	0,17	20	0,68	2016
3.023	2.582	85,41	24	0,79	256	8,47	40	1,32	35	1,16	5	0,17	24	0,79	2017

Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

Os. vozila: osebna vozila, Bus: avtobusi, Lah. tov.: lahki tovornjaki, Sr. tov.: srednji tovornjaki, Tež. tov.: težki tovornjaki, Tov. s prik.: tovornjaki s priklopniki, Vl.: vlačilci.

Graf 5: Povprečni letni dnevni promet na merilnem odseku Laze



Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

Preglednica 8: Ročno števno mesto Kamniška Bistrica (780), odsek Stahovica–Kamniška Bistrica (1087)

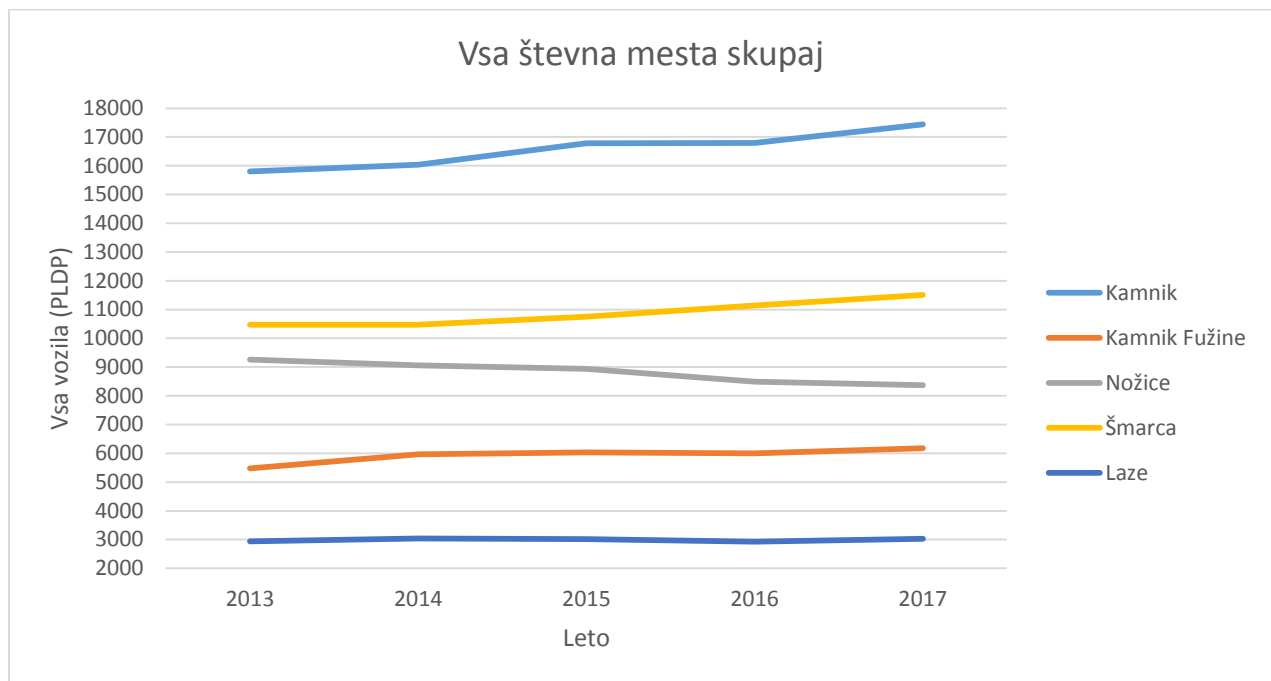
Vsa vozila (PLDP)	Mot.	Os. vozila	Bus	Lah. tov. <3,5t	Sr. tov.	Tež. tov. >7t	Tov. s prik.	Vl.
515	14	465	8	20	5	2	0	1

Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

Št. m.: števno mesto, Kat.: kategorija, Št. od.: številka odseka, Ime št. m.: ime števnege mesta, Mot.: motorji, Os. vozila: osebna vozila, Bus: avtobusi, Lah. tov.: lahki tovornjaki, Sr.

tov.: srednji tovornjaki, Tež. tov.: težki tovornjaki, Tov. s prik.: tovornjaki s priklopniki, Vl.: vlačilci

Graf 6: Povprečni letni dnevni promet vseh avtomatskih števnih mest v občini Kamnik



Vir podatkov: Direkcija ..., 2019a.

Na vseh odsekih se število vseh vozil povečuje, razen na odseku Domžale–Duplica. Promet se je preusmeril na obvoznico, odsek Mengeš–Duplica, pri merilnem mestu Šmarca, kjer se število vozil od leta 2014 naprej hitro povečuje. V obdobju 2013-2017 je promet na vseh odsekih porastel za okoli 10 %, upadel je le na odseku Domžale–Duplica, saj je promet prevzela obvozna cesta. Najbolj prometjen je odsek pri merilnem mestu Kamnik, kjer se dnevno povprečno pelje več kot 17.400 vozil. Več kot 89 % vozil je osebnih avtomobilov in motorjev.

4.4 Stopnja motorizacije v Kamniku

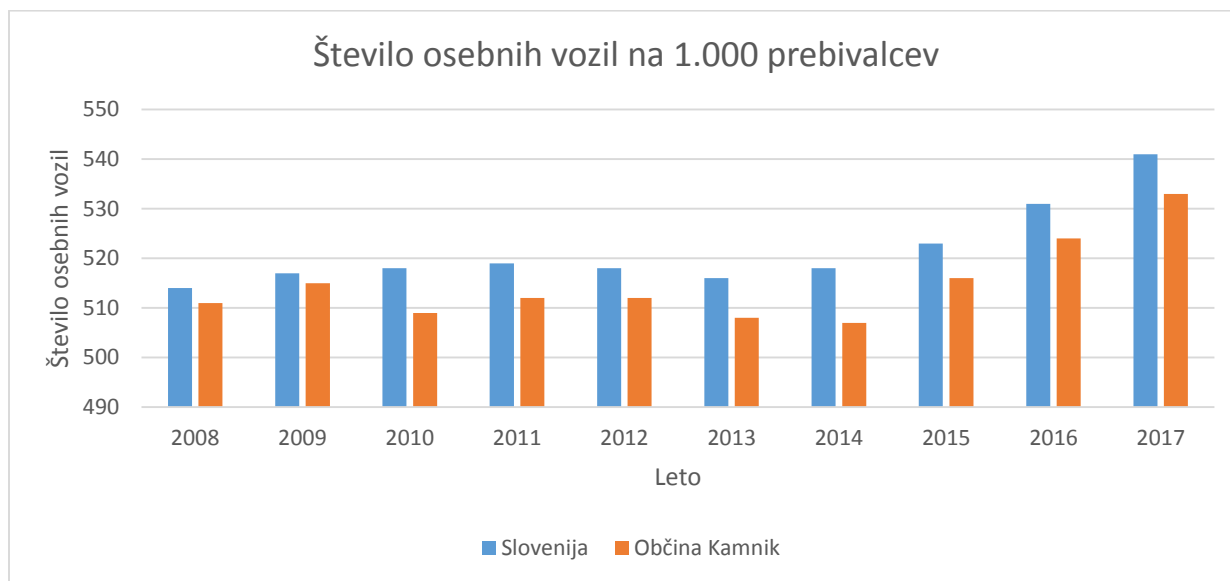
Tako kot v ostalih slovenskih občinah, tudi v občini Kamnik število osebnih avtomobilov še vedno narašča. Leta 2017 je bilo na 1.000 prebivalcev 533 osebnih avtomobilov (slovensko povprečje je 541). Osebni avtomobili so v povprečju stari skoraj 10 let. 1360 vozil občine Kamnik je bilo v letu 2017 prvič registriranih, od tega je bilo 955 vozil novih, 405 pa starejših, ki so bili pred tem že registrirani v tujini. Nova prvič registrirana vozila v občini Kamnik predstavljajo 4,8 % vseh registriranih vozil v občini (SURs, 2019; OPSI, 2019).

Preglednica 9: Statistični podatki o motornih vozilih

Podatki za leto 2017	Občina Kamnik	Slovenija
Število osebnih avtomobilov	20.051	1.524.582
Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev	533	541
Povprečna starost osebnih avtomobilov	9,9	10,0

Vir podatkov: SURS, 2019.

Graf 7: Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev v občini Kamnik



Vir podatkov: SURS, 2019.

Na državni ravni že od začetka beleženja statistike zaznavamo rast stopnje motorizacije. V času recesije je stopnja motorizacije nekoliko stagnirala oziroma se zmanjšala, vendar je z gospodarskim okrevanjem prišlo do ponovne rasti. Povprečna rast motorizacije v Sloveniji je 1,3 % na letni ravni. Ker je stopnja motorizacije še vedno močno povezana z gospodarsko rastjo, se ob večji gospodarski aktivnosti njena rast poveča (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017). Vendar se stopnja motorizacije ne more povečevati v neskončnost. Razvite družbe niso tiste, kjer je stopnja motorizacije najvišja, temveč tiste, kjer velik del prebivalstva namesto osebnega avtomobila uporablja javni prevoz. Zato stremimo k prenehanju povečevanja stopnje motorizacije.

V Kamniku je stopnja motorizacije nižja kot v Sloveniji, 8 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, prav tako tudi število osebnih vozil narašča počasneje. Kljub temu so ceste še vedno obremenjene, predvsem tiste znotraj mesta, kjer bi se moral motorni promet umirjati in njegovo mesto prevzemati hoja in kolesarjenje. Ker je mesto kompaktno in gosto poseljeno, so praktično vse mestne funkcije dostopne peš.

4.5 Parkirna mesta

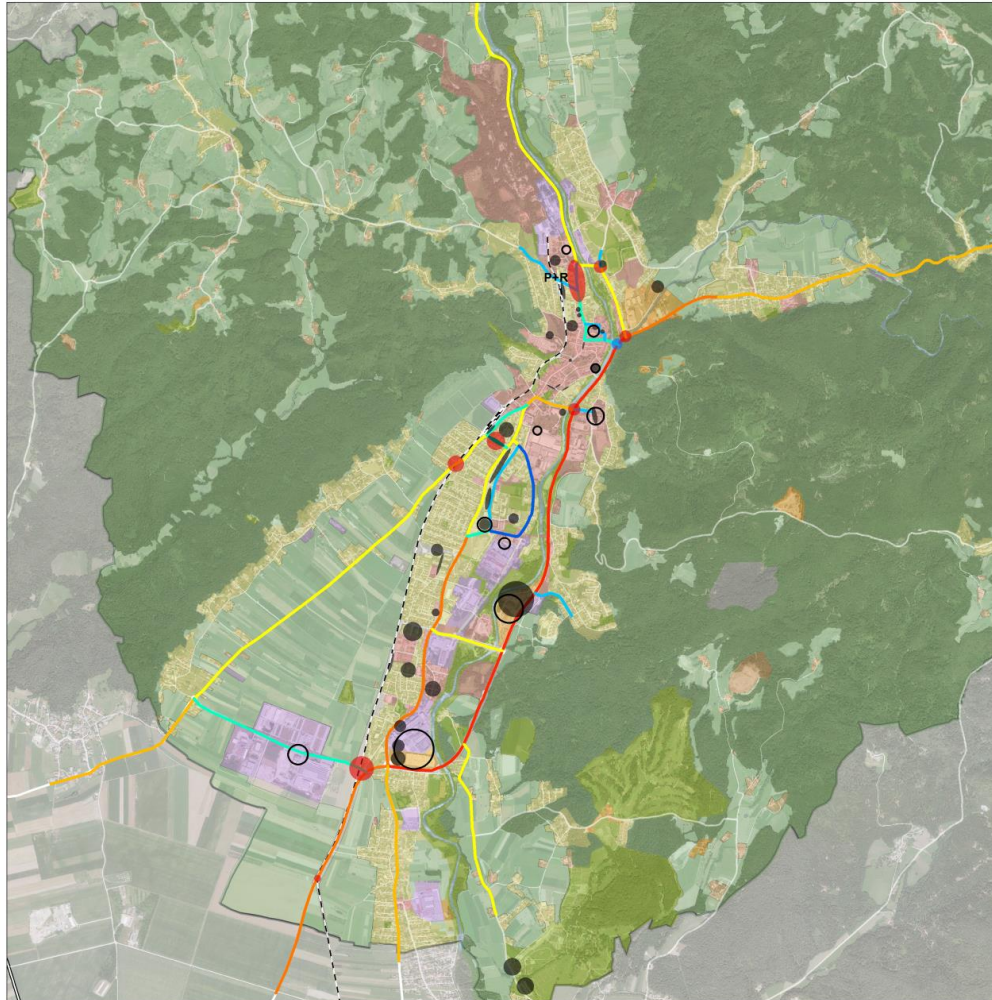
V mestnem jedru Kamnika (severno do kulturnega doma, južno do Mercatorja, ne upoštevajoč parkirišča ob stanovanjskih blokih Ljubljanske ceste, Zikove in Livarske ulice) je skupno 954 parkirnih mest. 219 parkirnih mest je plačljivih, 193 jih je znotraj modre cone, območja kratkotrajnega parkiranja. V popis parkirišč niso vključena tista ob stanovanjskih blokih, so pa vključena parkirna mesta pri Zdravstvenem domu (le asfaltirani del), Športnem društvu Kamnik in Žalah.

Preglednica 10: Parkirna mesta

	Število parkirnih mest
Plačljiva parkirišča	219
Parkirišča za kratkoročno parkiranje (modre cone)	193
Brezplačna parkirišča	542
Skupno število parkirnih mest	954

Na spodnji karti so označena vsa večja parkirišča na območju mesta Kamnik. Ležijo ob nakupovalnih centrih (Qlandija, Mercator), ob trgovinah (Eurospin, Spar in pri prodajalni vozil Ahd-O), pri železniških postajah (Duplica-Bakovnik in Kamnik Graben), zdravstvenem domu, Domu kulture Kamnik in športnih objektih (Športna Hala Kamnik, Nogometni stadion Mekinje). Parkirna mesta so tudi na Perovem, ob obvoznici, na koncu Livarske ulice, severno od nakupovalnega centra Mercator (med Zikovo ulico in Ljubljansko cesto), pri Žalah in Trgu Talcev.

Karta 2: Večja parkirišča v mestu Kamnik in glavni generatorji motornega osebne prometa



Merilo 1 : 25 000 | Viri: GURS, REST, REN I BCP, DRSC

Obremenitve cest z motornimi vozili

Povprečni letni dnevni promet
(število vozil na dan)



- nevarne točke
- ozka grla
- večja parkirišča
- ⊙ večji generatorji prometa

Podlaga

- - - železniška proga
- meja občine

Vir: Celostna..., 2016.

Približno 23 % popisanih parkirišč je plačljivih, 20 % jih je znotraj modrih con. Zaradi omejitve brezplačnega parkiranja se potovalne navade počasi spreminjajo, kar pozitivno vpliva na spodbujanje hodljivosti. Vendar je še vedno več kot 50 % parkirišč brezplačnih, saj jih večinoma najdemo velik del ob trgovinah in zdravstvenem domu, ki sta tudi pomembnejša generatorja motornega prometa.

4.6 Zelene površine

Zelene površine so površine, ki so namenjene preživljanju prostega časa, predvsem rekreaciji in športu na prostem. Sem spadajo parki kot urejena območja v naselju, površine za vrtičkarstvo, ki so namenjene prostočasni kmetijski dejavnosti, druge urejene zelene površine, npr. zeleni pasovi z zaščitno funkcijo ter pokopališča.

Poleg zgoraj omenjenih površin smo k zelenim površinam uvrstili tudi gozdne površine, površine porasle z drevesi in grmičevjem, travnike in travniške sadovnjake. Nahajajo se znotraj naselja oziroma tik ob robu strnjene pozidave in tako predstavljajo pomembne površine za prostočasne dejavnosti. Kamnik ima zelo malo površin, ki ustrezajo prvotnim kriterijem zelenih površin. Gozdovi, travniki, travniški sadovnjaki in površine, porasle z drevesi in grmičevjem, prav tako kot parki, vrtički, zeleni pasovi, itd. opravljajo funkcijo prostočasnih dejavnosti in od slednjih niso nič manj funkcionalne.

Na območju naselij Kamnik, Vrhpolje pri Kamniku, Nevlje in Mekinje smo s pomočjo dejanske rabe tal iz leta 2016 in ortofoto posnetkov 2015-2016 določili in izmerili površine. Skupno se na območju nahaja 7,545 km² zelenih površin, kar predstavlja približno 460 m² zelenih površin na prebivalca zgoraj navedenih naselij. Leta 2007 je bilo v mestni občini Ljubljana 560 m² zelenih površin na prebivalca (Vertelj Nared, Simoneti, 2011), s tem da so k zelenim površinam Ljubljane vključili tudi vodne površine in vrtičke. Če bi slednje vključili tudi na primeru Kamnika, bi bile številke nekoliko višje.

Preglednica 11: Velikost zelenih površin

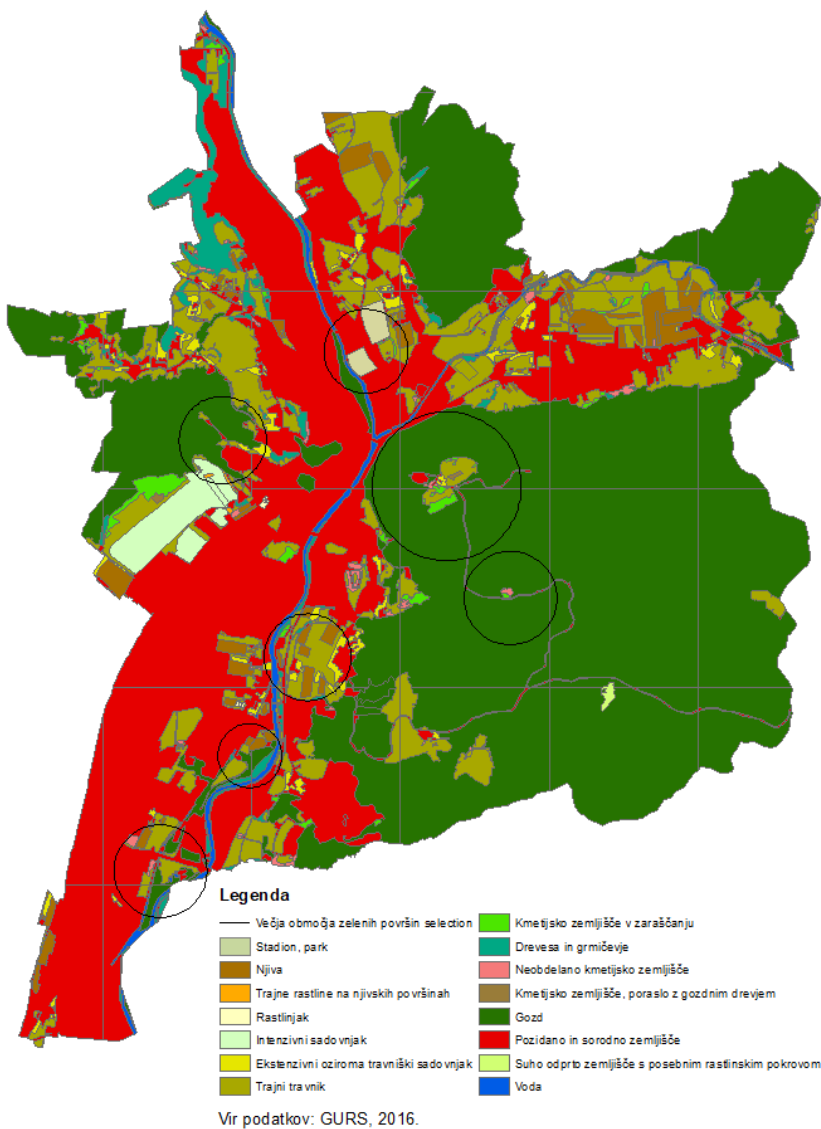
Zelene površine	Površina
Gozd	5,5 km ²
Travniki	1,6 km ²
Površine porasle z drevesi in grmičevjem	0,3 km ²
Travniški sadovnjaki	0,13 km ²
Parki	0,007 km ²
Stadion	0,01 km ²

Večina zelenih površin leži na robu naselij. Te so tudi večjih površin, ene takih so grajski grič Starega gradu nad Kamnikom in vrh Velika špica, gozd za Žalami. Nekaj travnatih površin, gozda in površin poraslih z grmičevjem je tudi znotraj strnjene poselitve, vendar so njihove površine precej manjše. Nekaj več, predvsem gozdnih in travnatih površin, je med Bakovnikom in Perovim ob Kamniški Bistrici. Nadaljujejo se spet od Maistrove ulice proti severu vzdolž reke Kamniške Bistrice, tam je tudi Keršmančev park in nogometni stadion. Južno od CIRIUSA je večje območje travnatih in njivskih površin, zelene površine so tudi okrog osnovnih šol Frana Albrehta in Toma Brejca. Tiste znotraj naselja so večkrat prekinjene s cestnim omrežjem ter stanovanjskimi in drugimi stavbami.

Znotraj naselja je še mnogo drugih zelenih površin, kot so vrtovi okrog stanovanjskih hiš in blokov, nasadi drevja ob ulicah, ki jih nismo zajeli kot zelenih površin, saj so premajhne oziroma je njihovo površino težko določiti iz ortofoto posnetkov.

Na spodnji karti je prikazana raba tal iz leta 2016 (z nekaj dopolnitvami in prilagoditvami) ter večja območja zelenih površin.

Karta 3: Raba tal in večja območja zelenih površin



Zelene površine v funkciji prostočasnih dejavnosti privabljajo različne ljudi. Igrišča, stadion in zelenice okrog šolskih objektov obiskujejo predvsem mlajši prebivalci, starejši obiskujejo sprehajalne poti. Te se ležijo na obrobju naselja (grad Zaprice, Žale), razen sprehajalnih poti v Krešmančevem parku, vendar velikokrat brez ustrezne infrastrukture za pešce.

4.7 Infrastrukturna opremljenost in dostopnost z JPP

Kamnik je z Ljubljano povezan preko Domžal z regionalno cesto tretjega reda (R3-644) in Mengšem z regionalno cesto prvega reda (R1-225). Preko Tuhinjske doline se z Vranskim povezuje z regionalno cesto drugega reda (R2-414). Proti severu potekata regionalni cesti tretjega reda, R3-923 do Kamniške Bistrice in R3-923 proti Lučam. Proti zahodu se z omrežjem lokalnih cest povezuje s Komendo, Vodicami, Mostami in Cerkljami na Gorenjskem. Neposrednega dostopa do avtocestnega omrežja nima, najbližja priključka sta v Domžalah in v Vodicah.

Občina Kamnik ima medkrajevni avtobusni potniški promet, mesto Kamnik po ukinitvi Kamnik BUS-a nima mestnega avtobusnega prevoza. Obstoječi avtobusni prevoz relativno dobro pokriva območje ob glavnih prometnih koridorjih. Kamnik je z Ljubljano povezan tudi prek enotirne neelektrificirane železniške proge.

V jutranji konici (med 5.23 in 8.18. uro zjutraj) iz Kamnika proti Ljubljani odpelje šest vlakov, od tega sta dva hitra (ustavita le na večjih postajališčih) in v Ljubljano prispeta v 35 minutah, sicer pot traja 45 minut. Od 8.18 zjutraj do 21.18 ure zvečer vsako uro pelje vlak do Ljubljane (razen ob 9. uri). V obratni smeri prvi vlak odpelje ob 5.40 in od 10.15 naprej vozi redno, vsako uro do 20.15. V času popoldanske konice med 16. in 17. uro pelje še dodatni hitri vlak.

Preglednica 12: Vozni red vlakov

Kamnik Graben → Ljubljana					
5:23	5:50	6:53	7:27 (RG)	8:00 (RG)	8:18
10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18
16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18

Ljubljana → Kamnik Graben					
5:40	6:47	9:15	10:15	11:15	12:15
13:15	14:15	15:15	16:15	16:45 (RG)	17:15
18:15	19:15	20:15			

Vir podatkov: Slovenske železnice, 2019.

*RG – hitri vlak

Iz avtobusne postaje v Kamniku proti Ljubljani med 5. in 8.30 uro zjutraj proti Ljubljani odpelje 20 avtobusov. Vožnja traja približno 55 minut, kar je nekoliko dlje kot vožnja z vlakom. Zadnji avtobus proti Ljubljani odpelje ob 21.29. Med 12.30 in 16.30 (popoldanska konica) v smeri Ljubljane pelje več kot 10 avtobusov, skupno v dnevu 61 avtobusov v času šolskega pouka. V času šolskih počitnic, vikendih in praznikih so frekvence nekoliko nižje. Iz Ljubljane proti Kamniku prvi avtobus odpelje ob 5. uri zjutraj, do 8.30 ure pelje 15 avtobusov. V času popoldanske konice jih proti Kamniku odpelje 18, do konca dne pa še dodatnih 17, skupno 60 avtobusov dnevno.

Preglednica 13: Avtobusni vozni red

Kamnik → Ljubljana AP					
04:30 D*I	04:30 D*J	04:45 D*J	05:00 D*C	05:00 D*I	05:00 D*J
05:00 NEP	05:00 SO	05:10 D*I	05:10 D*J	05:20 D*J	05:25 D*I
05:30 D*J	05:35 D*I	05:40 D*C	05:40 D*J	05:45 D*I	05:50 Š1
06:00 D*C	06:00 D*I	06:00 NEP	06:00 SO	06:00 Š1	06:05 D*J
06:15 D*I	06:20 D*J	06:25 D*J	06:30 D*C	06:30 D*I	06:30 D*J

06:35 Š1	06:50 D*I	06:50 D*J	07:00 D*C	07:00 D*I	07:00 D*J
07:00 NEP	07:00 SO	07:20 D*I	07:20 D*J	07:30 D*C	07:40 D*J
07:50 D*I	08:00 D*C	08:00 D*J	08:00 NEP	08:00 SO	08:15 D*J
08:30 D*I	08:30 D*J	09:00 D*C	09:00 D*J	09:00 NEP	09:00 SO
09:10 D*I	09:30 D*J	10:00 D*C	10:00 D*I	10:00 D*J	10:00 NEP
10:00 SO	10:30 D*I	10:30 D*J	11:00 D*C	11:00 D*I	11:00 D*J
11:00 NEP	11:00 SO	11:30 D*I	11:30 D*J	11:45 D*I	11:45 D*J
12:00 D*C	12:00 D*J	12:00 NEP	12:00 SO	12:15 D*I	12:15 D*J
12:30 D*C	12:30 D*I	12:30 D*J	12:45 D*J	12:50 Š1	13:00 D*C
13:00 D*I	13:00 D*J	13:00 NEP	13:00 SO	13:10 D*J	13:20 D*J
13:25 D*I	13:30 D*C	13:30 D*F	13:50 D*J	14:00 D*C	14:00 NEP
14:00 SO	14:05 D*I	14:05 D*J	14:10 D*I	14:10 D*I	14:10 D*J
14:15 D*J	14:30 D*C	14:30 D*J	14:35 D*I	14:45 D*J	15:00 D*C
15:00 D*I	15:00 D*J	15:00 NEP	15:00 SO	15:15 D*J	15:30 D*C
15:40 D*I	15:45 D*J	16:00 D*C	16:00 NEP	16:00 SO	16:10 D*J
16:20 D*I	16:20 D*J	16:30 D*J	17:00 D*C	17:00 D*J	17:00 NEP
17:00 SO	17:10 D*I	17:30 D*J	17:50 D*I	18:00 D*C	18:00 D*J
18:00 NEP	18:00 SO	18:20 D*J	18:30 D*I	18:40 D*J	19:00 D*C

19:00 NEP	19:00 SO	19:10 D*I	19:10 D*J	19:40 D*J	19:50 D*I
20:00 D*C	20:00 NEP	20:00 SO	20:10 D*J	20:30 D*I	20:45 D*J
21:00 D*C	21:00 NEP	21:00 SO	21:35 D*F	22:00 D*C	22:00 SO
22:10 D*I	22:10 D*J				

Vir podatkov: Arriva Slovenija, 2018.

*D*C Vozi ob delavnikih razen sobote v času NL in PM šolskih počitnic*

*D*F Vozi ob delavnikih razen sobote, ne vozi v času NL in PM šol.p.*

*D*I Vozi ob delavnikih razen sobote v dneh poletnih šolskih počitnic*

*D*J Vozi ob delavnikih razen sobote, ne vozi PM in NL poč.*

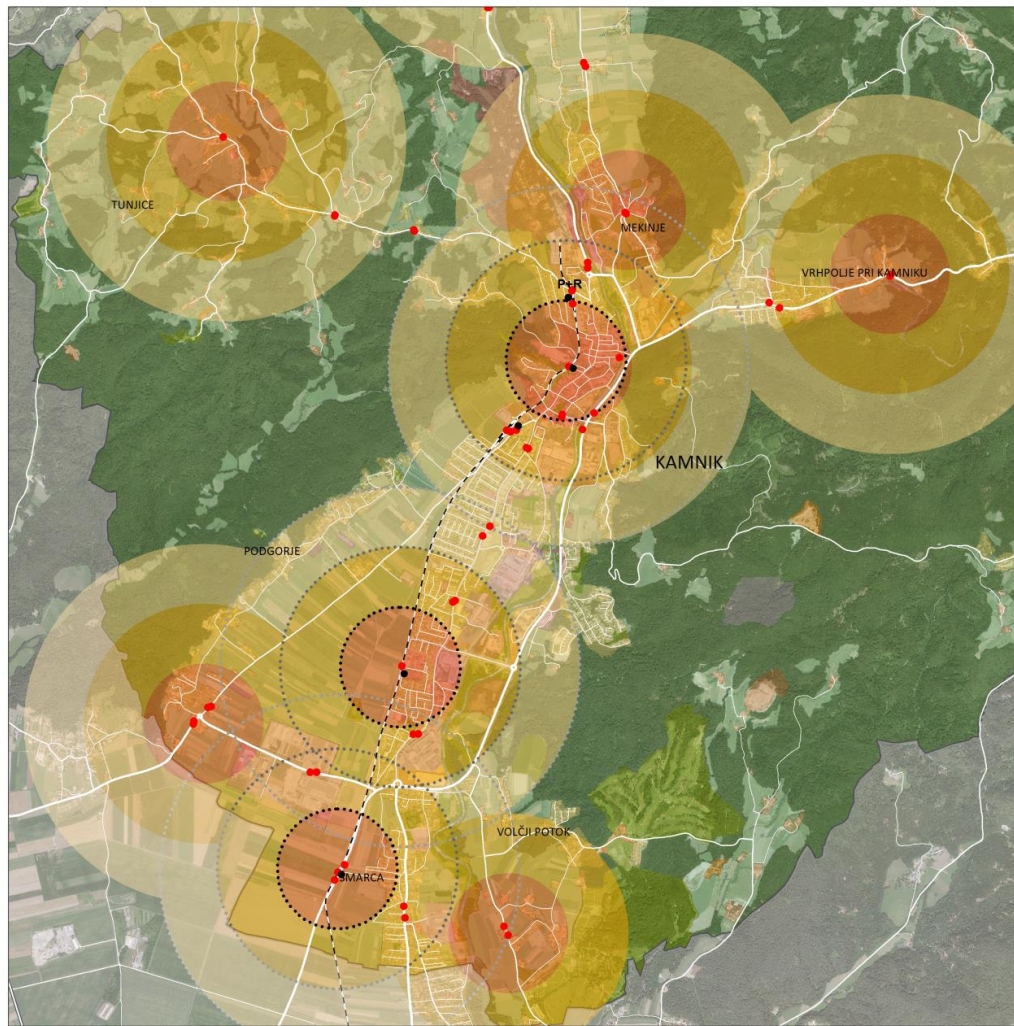
DEP Vozi ob nedeljah, praznikih in dela prostih dnevih

SO Vozi ob sobotah

Š1 Vozi ob dneh šolskega pouka

Na spodnji karti so prikazana avtobusna in železniška postajališča ter njihov dostop v času do 15 minut hoje.

Karta 4: Postajališča JPP in njihova dostopnost



Merilo 1 : 25 000 | Viri: GURS, REST, REN I BCP, DRSC



5,10 in 15 minutna peš dostopnost
do avtobusnih postajališč



5,10 in 15 minutna peš dostopnost
do železniških postajališč

Podlaga

--- železniška proga
□ meja občine

POSTAJALIŠČA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

- železniška postajališča
- avtobusna postajališča

Vir: Celostna..., 2016.

Gostota cestnega omrežja je nižja od slovenskega povprečja, skupna dolžina cest je 127 km. Prav tako znotraj občine ni neposrednega dostopa do avtocestnega omrežja. **Avtobusna in železniška postajališča so dobro dostopna, večina jih leži znotraj intervala 10 minut hoje.** Prav tako je frekvenca javnega prevoza do Ljubljane precej pogosta, avtobus povprečno odpelje vsakih 30 minut.

4.8 Pešpoti in kolesarske steze

Kamnik je središče regionalnega pomena in skupaj z Domžalami tvori somestje. Regionalna središča so središča oskrbnih, storitvenih, upravnih dejavnosti, pomembna gospodarska območja in hkrati tudi prometna vozlišča. V samem mestu Kamnik je pozidava dokaj strnjena in kompaktna, tako vse osnovne oskrbne in storitvene funkcije dosežemo v eni uri hoje. Od Mekinj do Šmarce je Kamnik s sosednjimi naselji dolg približno 5 km, na tem območju živi tudi skoraj 65 % vseh prebivalcev občine. Večja območja hoje ležijo v predelih parkov, mestnih trgov in Šutne, kjer je vzpostavljena peš cona. Posamezni deli mest med seboj niso povezani z varnimi peš potmi. Pomembne so poti od stanovanjskih sosesk do glavnih mestnih funkcij in sprehajalnih poti. Pločniki so velikokrat preozki, poti niso urejene za ljudi z gibalno oviranostjo.

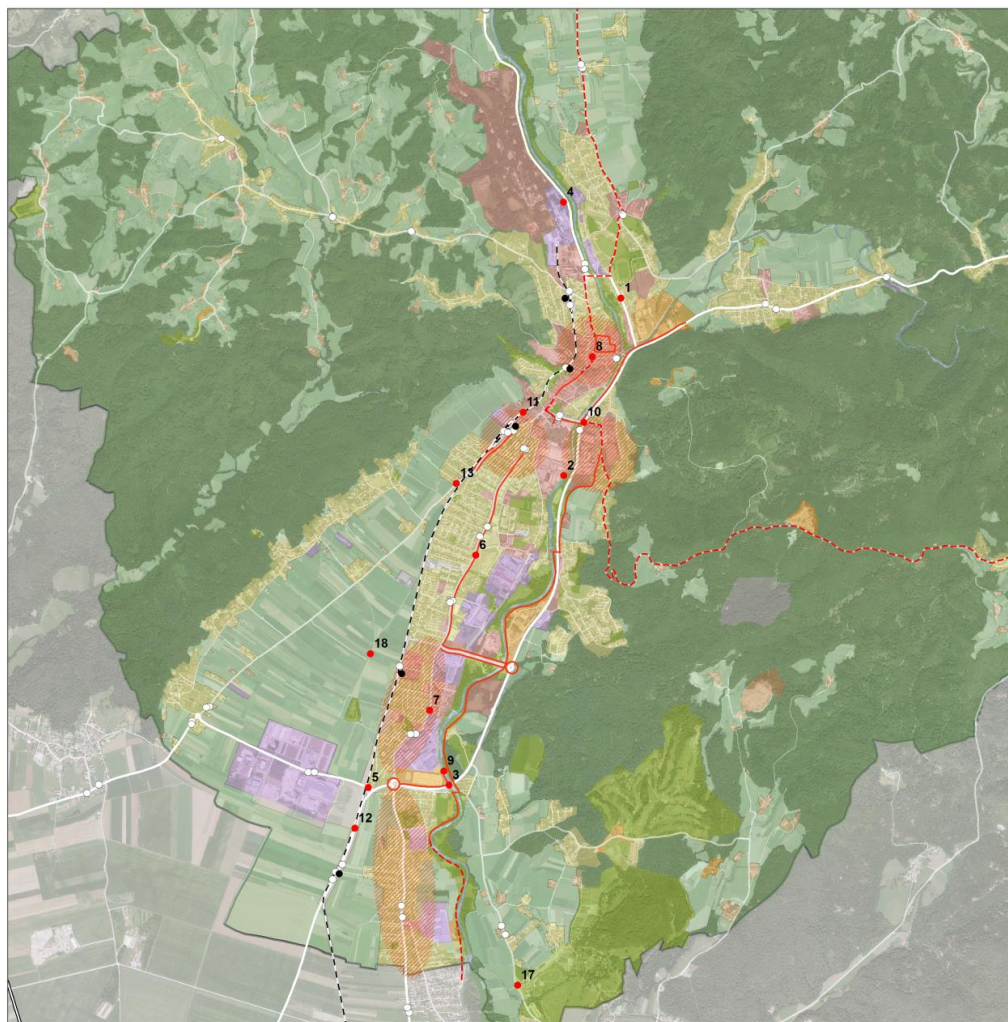
Občina Kamnik ima osem odsekov kolesarskih poti, ki večinoma ležijo znotraj naselja Kamnik. Skupno v dolžini nekoliko več kot 5,5 km kolesarskih poti, približno 188 m na tisoč prebivalcev.

Kolesarska pot poteka ob povezovalni cesti med krožnim križiščema na obvoznici in Ljubljansko cesto. Tukaj je kolesarska steza dvostranska enosmerna in ustrezno urejena. Na Ljubljanski cesti je kolesarska pot le na vzhodni strani od prečne ceste do avtobusnega postajališča Svetilnik, kjer se zaključí. Je enostranska, večino časa poteka po pločniku in ne omogoča srečanja dveh kolesarjev, ima pomanjkljivo signalizacijo in ovire (prometni znaki, količki ...). Ob obvoznici pri Qlandiji je ustrezna enostranska dvosmerna kolesarska pot. Na delu Kranjske ceste je ustrezna dvostranska enosmerna kolesarska steza. Na zahodni strani poteka le do Murnove ulice, ob obvoznici med Cankarjevo in Šolsko ulico, kjer je enostranska in enosmerna (le v smeri juga) kolesarska steza, a ne omogoča srečanja dveh kolesarjev. Po



Maistrovi ulici poteka dvostranski enosmerni promet, in po Glavnem trgu in Tomšičevi ulici, kjer je enostranski enosmerni pas ter kolo na vozišču na nasprotni strani.

Karta 5: Kolesarske poti in pasti za kolesarje



Merilo 1 : 25 000 | Viri GURS, REST, REN | BCP, DRSC

OBSTOJEČE KOLESARSKE POVEZAVE

— Kolesarske poti in kolesarski pasovi

MANJKAJOČE KOLESARSKE POVEZAVE

Območja manjkajočih kolesarskih povezav

--- Predvidena kolesarska povezava

PASTI ZA KOLESARJE

● pasti za kolesarje

1. Cankarjeva ulica
Nizek nivo uslug za pešce.
Manjkajoča kolesarska povezava.
2. Od OŠ do Coprnice
Manjkajoča kolesarska povezava.
3. Radomeljska cesta
Nevarno prečkanje.
4. Smodnišnica
Peš in kolesarska manjka.
5. Korenova cesta
Nevarno vključevanje.
6. Ljubljanska cesta
Manjkajoča kolesarska povezava.
7. Ljubljanska cesta
Neustrezna kolesarska povezava.
8. Medvedova ulica
Nizek nivo uslug za pešce in kolesarje.
9. Ob Kamniški Bistrici
Manjkajoča kolesarska povezava.
10. Šolska ulica
Nevarno prečkanje čez obvoznico.
11. Nezavarovan prehod čez progo.
12. Kamnik-Mengeš
Manjkajoča kolesarska povezava proti Mengšu.
13. Kamnik-Podgorje
Manjkajoča kolesarska povezava do Podgorja.
17. Kamnik - Volčji Potok
Manjkajoča kolesarska povezava.
18. Poljska pot proti Duplici
Privlačno za kolesarje in pešce. Potrebna ureditev.

Podlaga

- avtobusno postajališče
- železniška postaja
- železniška proga
- meja občine



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Celostna prometna strategija Občine Kamnik
KARTA3: ANALIZA KOLESARSKIH POVEZAV V MESTU

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«

Vir: Celostna..., 2016.

Infrastruktura za pešce in kolesarje je na določenih odsekih povsem ustrezna, na nekaterih pa neprimerna in pomanjkljiva. Na območju mesta je kar nekaj nevarnih točk za kolesarje in pešce, med drugim tudi na šolskih poteh. Odseki kolesarskih poti so kratki in med seboj nepovezani. Vzpostavlja se sistem brezplačne izposoje mestnih električnih koles, ki bodo namenjena predvsem občanom. Uporaba bo tedensko časovno omejena.

Pregledali smo nekatere pasti za kolesarje. Te točke so bile popisane jeseni 2016 in predstavljene v dokumentu Analiza stanja mobilnosti v okviru CPS, gre za spodaj navedene točke 3, 5, 10, 11. V analizi dodajamo še tri na novo popisane pasti.

Karta 6: Lokalni načrt hodljivost – obravnava koridorja z vidika pasti za kolesarje



Analiza je potekala na območju od CIRIUSA, Novega Trga, Šolske ulice, Šutne ter Železniške postaje Kamnik ter od Perovega po Kovinarski ulici v smeri proti Kamniku, Kajuhova pot in Šutna, odsek kolesarske steze v Duplici ob Qulandiji ter Ljubljanski cesti.

4.9 Ogled in stanje evidentiranih kolesarskih točk v Celostni prometni strategiji Kamnika

V poglavju Analiza stanja mobilnosti CPS « z oktobra 2016 je bilo na kartah označenih 18 lokacij, kjer je infrastruktura za kolesarje neprimerna ali nepovezana.

Točka 11: Nezavarovan prehod čez progo oz. železniške tire, v razdelku Karta 5: *Kolesarske poti in pasti za kolesarje*, je točka umeščena na napačni lokaciji – nezavarovan prehod čez progo namreč ni na Esklerjevi ulici, temveč na Muzejski poti.

Točka 10: *Nevarno prečkanje čez obvoznico na Šolski ulici.* Križišče je korektno semaforizirano, težava pa je v tem, da se iz smeri Šolske ulice proti Novemu trgu kolesarska steza nenadoma konča. Na prehodu za kolesarje je speljana neposredno v visok robnik, tako da mora kolesar, ki želi na Novi trg, hitro in ostro zaviti levo ter se nato znajde na vozišču, saj na pločnik ne sme zapeljati. Četudi bi to želel, nanj ne more zapeljati zaradi omenjenega visokega robnika.

Točka 3: *Nevarno prečkanje, Radomeljska cesta.* Prečkanje ceste Duplica-Kamnik iz smeri vzporedne Radomeljske ceste je nevarno zaradi neobstoječega prehoda za pešce/kolesarje. Ljudje cesto vseeno prečkajo, saj je južno od Radomeljske ceste precej prostora za rekreacijo, številne peš poti, bližina Kamniške Bistrice, malo prometa. Severno od obeh cest leži večje nakupovalno središče. Torej bi bilo tu smiselno urediti prehod za pešce/kolesarje. Dodaten razlog k ureditvi prehoda je še urejena dvosmerna kolesarska steza med nakupovalnim središčem in cesto Duplica-Kamnik.

Točka 5: *Nevarno vključevanje za kolesarje (Korenova cesta).* Na omenjenem odseku ni kolesarske steze, križišče je relativno veliko na vozišču veliko motornih vozil, omejitve hitrosti pa 70 km/h. Zato morajo kolesarji prevoziti razmeroma veliko razdaljo v kratkem času, da se ustrezno vključijo v promet. Težavo predstavlja zavijanje levo iz smeri Korenove ceste, v smeri proti krožnem križišču (kjer je urejena kolesarska steza) in nakupovalnem središču. Smotno bi bilo razmisliti o kolesarski stezi preko Ljubljanske ceste, ki bi kolesarjem sicer pot podaljšala, a jim hkrati tudi povečala varnost.

Slika 1: Motorna vozila na cesti Mengeš-Duplica



Avtor: Matej Laznik, januar 2019.

Preverili smo tudi udobnost kolesarskih poti izpostavljam Titanov most, kjer je prehod iz mostu na pločnik ter kasneje na vozišče je nenaden, oster, tudi robnik ni ustrezno spuščen, kar je še večji problem za osebe z oviranostmi. Ob Kamniški Bistrici je odsek, kjer vožnjo zelo ovirajo razraščene korenine dreves pod potjo. Vožnjo je tu potrebno povsem upočasniti, zopet je to še večji problem za gibalno ovirane osebe.

Novo popisane pasti za kolesarje (februar 2019)

Na križišču Usnjarske ter ceste Duplica-Kamnik je prehod iz kolesarske steze na prehod za kolesarje preko vozišča pri zmerni hitrosti precej neudoben ter potencialno nevaren. Prehod je nenaden in relativno strm.

Na dvosmerni kolesarski stezi v neposredni bližini OŠ Frana Albrehta je prav tako neudoben prehod iz kolesarske steze preko vozišča (prehod za kolesarje in pešce) nazaj na kolesarsko stezo. Robnik ni ustrezno spuščen na vozišče (Slika 3). Na istem mestu bi bilo smotrno urediti tudi pločnik. Robnik pločnika namreč ni spuščen do nivoja vozne površine, kar je neprimerno za gibalno ovirane in za starše z otroki v vozičkih.

Slika 2: Prehod za kolesarje preko vozišča (križišče Usnjarske ceste in Duplica-Kranj)



Avtor: Matej Laznik, januar 2019.

Slika 3: Neudoben prehod za kolesarje in pešce



Avtor: Matej Laznik, januar 2019.

V podvozu za kolesarje pod Šolsko ulico je fizična ovira na kolesarski stezi, in sicer nepravilno vgrajen odtočni jašek. Ta bi moral biti povezen, kar pomeni, da reže ne bi smele potekati v smeri vožnje. Priporočljivo je, da se vgradnji odtočnih jaškov na površinah za kolesarje izogibamo. Nevarna točka oz. past za kolesarje je razvidna iz Slike 3.

Slika 4: Nepravilno vgrajen odtočni jašek



Avtor: Matej Laznik, januar 2019.

4.10 Prometna varnost

V občini Kamnik se je od začetka leta 2010 do konca leta 2016 zgodilo skupno 1539 prometnih nesreč. V 60 % prometnih nesreč so bili udeleženci nepoškodovani, v slabih 4 % pa so utrpeli hude poškodbe. V sedmih letih se je zgodilo skupno osem prometnih nesreč s smrtnim izidom, med udeleženci sta bila leta 2014 tudi pešec in leta 2010 kolesar.

Število in vrsta poškodb prometnih nesreč za obdobje od leta 2010 do 2016 je vidno iz spodnje preglednice. Posebej so izpostavljene še nesreče, v katerih so bili udeleženi kolesarji in pešci.

Preglednica 14: Prometne nesreče v občini Kamnik

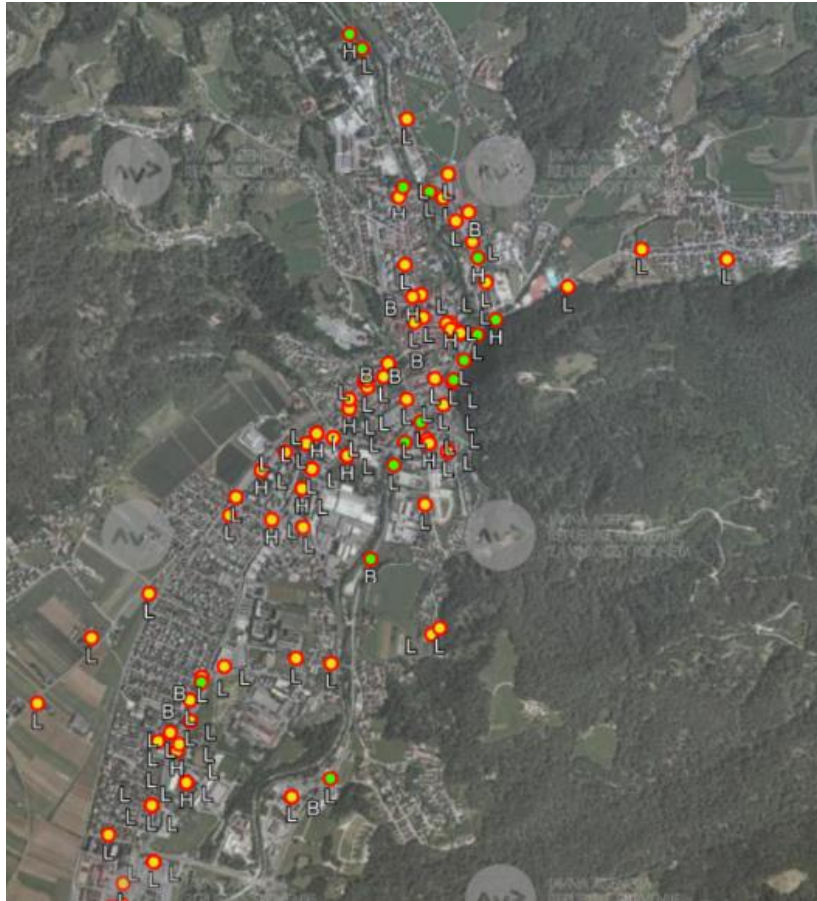
Leto	Udeleženec	Skupaj prometnih nesreč	Brez poškodbe	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2010	Pešec	11	0	10	1	0
2011		11	0	9	2	0
2012		14	2	11	1	0
2013		11	0	9	2	0
2014		12	0	8	3	1
2015		11	2	8	1	0
2016		7	2	1	4	0

2010	Kolesar	16	1	14	0	1
2011		16	2	13	1	0
2012		24	2	22	0	0
2013		11	1	7	3	0
2014		24	1	19	4	0
2015		21	1	18	2	0
2016		17	3	11	3	0
2010	Skupaj	197	108	78	9	2
2011		199	122	69	7	1
2012		257	167	84	6	0
2013		247	167	72	8	0
2014		195	112	70	9	4
2015		215	134	75	6	0
2016		229	155	59	14	1

Vir podatkov: Javna ..., 2017.

Na spodnji karti so označene lokacije prometnih nesreč pešcev in kolesarjev v obdobju od leta 2010 do 2016 (B – brez poškodbe, L – lažja telesna poškodba, H – huda telesna poškodba).

Karta 7: Lokacije prometnih nesreč pešcev in kolesarjev

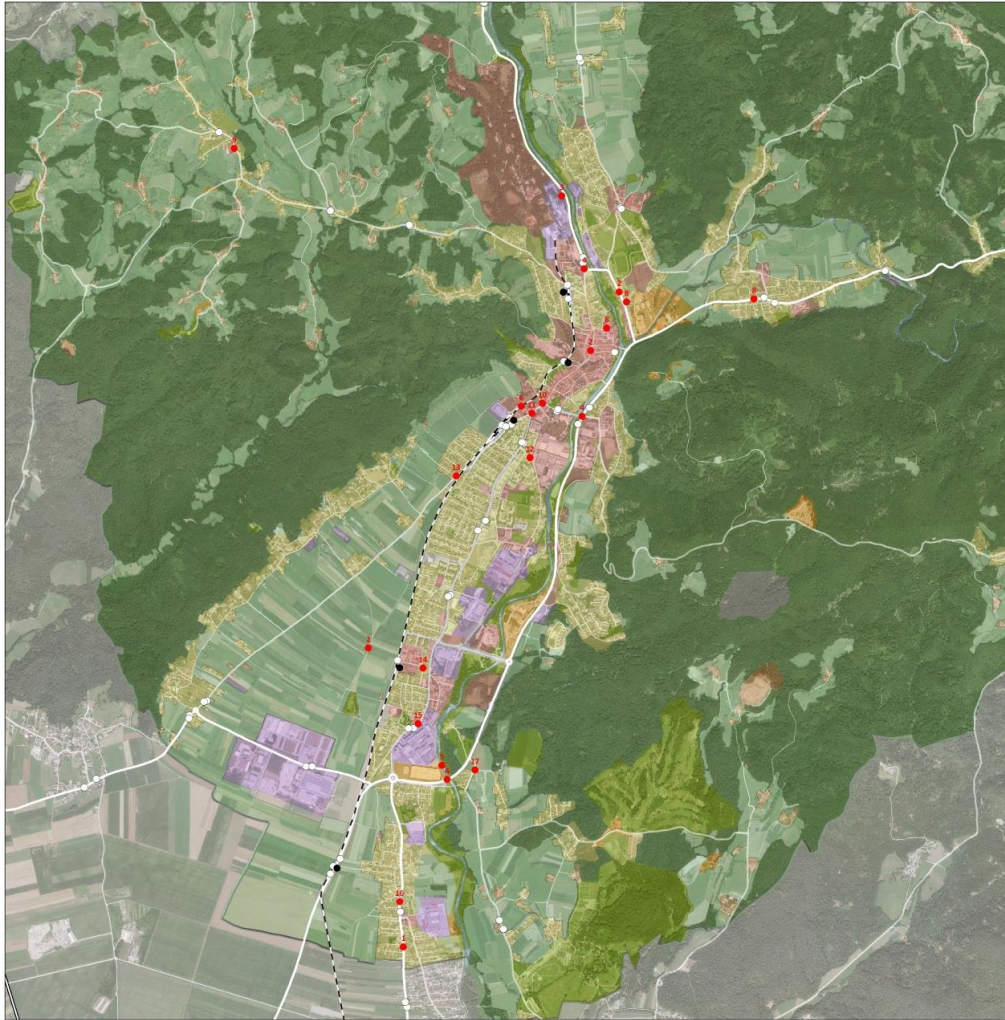


Vir: Javna ..., 2017.

Nevarne točke za kolesarje predstavljajo predvsem nevarna prečkanja na križiščih (Radomeljska cesta, Šolska ulica) in prečkanja železniške proge, vključevanje v promet, kjer ni kolesarske steze. Prometna signalizacija za kolesarje ni povsod ustrezna in zato kolesarji niso varno vodeni. Ceste so slabo vzdrževane, pločniki in robniki so previsoki. To je nevarno, saj so kolesarske poti speljane po višjem pasu in niso odmaknjene od vozišča.

Prav tako kot pri nevarnih točkah kolesarjev, tudi pri pešcih predstavljajo nevarnost predvsem prečkanja na križiščih, prečkanje prek železniške proge in neurejeni dostopi do avtobusnih postajališč.

Karta 8: Lokacije nevarnih točk za pešce



Merilo 1 : 25 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC

PASTI ZA PEŠCE

- pasti za pešce

LOKACIJA	OPIS
1 Kamniška cesta	Obstoječa povezava. Potrebna nadgradnja v korist pešcev. Hodnik za pešce manjka na levi strani.
2 Poljska pot proti Dapčiči, Medvedova cesta, Cankarjeva ulica	Obstoječa povezava. Potrebna nadgradnja v korist pešcev.
3 Smodnišnica	Manjkajoča pešpot.
4 Radomejška cesta, Šolska ulica, rondo Fuzine, Šmartno v Tuhinju	
5 Zgornji Tuhinji, Motnik	Nevarna prečkanja.
6 Ob Kamniški Bistrici	Nevarno za pešce, ki prihajajo s smeri Volčjega potoka.
6 Železnica	Nezavaran prehod čez progo.
7 Dolina Črna	Neuravni prehodi do avtobusnih postajališč.
7 Tuhinjska dolina	Neuravni prehodi do avtobusnih postajališč.
8 Kamnik, Nevije, Mekinje, Šmartno v Tuhinju, Motnik	Mestoma varne šolske pešpoti.
9 Tunjice, Vranja Peč	Ni varnih šolskih pešpoti.
10 Šuma	Nevarna točka na šolski poti - nepregleden prehod za pešce.
11 Ljubljanska cesta	Nevarna točka na šolski poti - semafori zranjo križišče.
12 Kovinarska cesta	Nevarna točka na šolski poti - ni prehoda za pešce.
13 Padgorje	Nevarna točka na šolski poti - prehod čez progo.
14 Groharjeva cesta	Nevarna točka na šolski poti - nepregleden ovinek.
15 Ljubljanska cesta	Nevarna točka na šolski poti - ni prehoda za pešce.
16 Ljubljanska cesta	Nevarna točka na šolski poti - nepregledno prečkanje cestniča.
17 Vojči Potok	Nevarna točka na šolski poti - nevarni odsek.

Podlaga

- avtobusno postajališče
- železniška postaja
- - - železniška proga
- meja občine



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Celostna prometna strategija Občine Kamnik
KARTA1: ANALIZA PEŠ POVEZAV V MESTU

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«

Vir: Celostna..., 2016.

Najbolj nevarni so odseki na bolj prometnih cestah, kjer infrastruktura za kolesarje in pešce ni ustrezna. V primeru Kamnika je to predvsem na območju ob Ljubljanski cesti, severnem delu obvoznice in Cankarjevi cesti. **Posamezni deli naselja med seboj niso povezani z varnimi peš potmi, dostopi do avtobusnih in železniških postajališč niso urejeni, pločniki in kolesarske poti so na velikih delih preozke, prečkanja med cestiščem so previsoka.**

4.11 Večji povzročitelji prometa

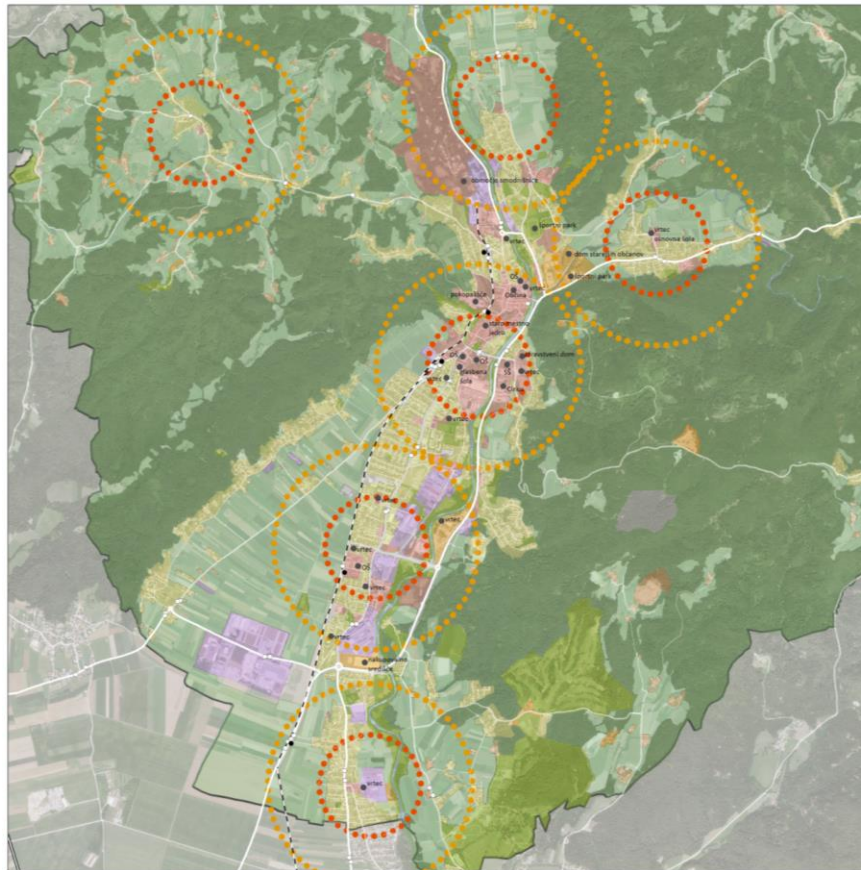
Cilji motoriziranih prometnih tokov se običajno razlikujejo od ciljev kolesarjenja in hoje. Motorni promet povzročajo predvsem nakupovalni centri in trgovine, bolnišnice in zdravstveni domovi ter zaposlovalci. Pot na delo je motiv za večino motoriziranih potovanj v Sloveniji.

V Kamniku so glavni cilji motoriziranih prometnih tokov nakupovalni center Qlandia in Mercator, Lidl, Spar na Usnjarski cesti, Titan, Eta Kamnik, Zdravstveni dom dr. Julija Polca Kamnik, Glavni trg (pri občini), Kulturni dom Kamnik, poslovna cona ob Kosenovi cesti ter trgovsko – poslovna cona Perovo.

Cilji hoje in kolesarjenja v občini Kamnik so avtobusna postajališča in železniške postaje, vrtci, osnovne šole, srednje šole, CIRIUS, Športni park, Dom starejših občanov in knjižnica in drugi, kot območja pa so cilji tudi rekreacijske površine, staro mestno jedro in postajališča javnega potniškega prometa.

Pri različnih ciljih je mogoče opaziti časovno dinamiko, npr. izobraževalne ustanove med tednom, rekreacijske površine v popoldanskem času in ob koncu tedna, nakupovalni centri v popoldanskem času in ob koncu tedna ...

Karta 9: Cilji pešcev in kolesarjev



Merilo 1 : 25 000 | Viri: GURS, REST, REN I BCI, DISC



5 in 10 minutna dostopnost

Podlaga

--- železniška proga

□ meja občine

POMEMBNEJŠI CILJI PEŠCEV

- avtobusno postajališče
- železniška postaja
- ostali pomembnejši cilji pešcev



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«

Celostna prometna strategija Občine Kamnik
KARTA2: DOSTOPNOST DO POMEMBNEJŠIH CILJEV PEŠCEV V MESTU

Vir: Celostna..., 2016.

Motorni promet ustvarjajo predvsem delovna mesta in oskrbne funkcije, medtem ko so cilji pešcev in kolesarjev predvsem izobraževalne ustanove in postajališča javnega potniškega prevoza.

4.12 Splošni kazalci trajnostne mobilnosti

Splošni kazalci nam kažejo osnovne podatke o razvitosti infrastrukture za nemotorizirani promet, nekatere demografske značilnosti in potovalne navade prebivalcev nekega območja. Kažejo nam osnovne pogoje za razvoj hoje in kolesarjenja, z njimi lahko med seboj primerjamo različna mesta. Za podrobno analizo in predvsem opis stanja je poleg splošnih kazalcev trajnostne mobilnosti potrebno poznati tudi širši prometno-geografsko-gospodarski opis obravnavanega območja.

1. **Dolžina infrastrukture za kolesarje:** poleg kolesarskih stez in poti sem sodijo tudi območja deljene rabe s pešci na pločnikih; 188 m/1000 prebivalcev.
2. **Dolžina pločnikov ali drugih površin za pešce ob vozišču** (npr. z barvo označen pas za hojo): 1,524 km/ 1000 prebivalcev.
3. **Površine pločnikov ali drugih površin za pešce ob vozišču** (npr. z barvo označen pas za hojo): 1829 m²/ 1000 prebivalcev.
4. **Število javnih sedišč/sedežev na javnih površinah:** Skupaj 79; 2,7/1000 prebivalcev; 0,29 km².
5. **Povprečna širina pločnikov:** 1,2 m.
6. **Frekvenca javnega prometa:** Povprečno vsakih 30 minut v smeri Ljubljane.
7. **Delež delovno aktivnega prebivalstva (brez kmetov), katerih delovno mesto je zunaj občine prebivališča – delovnih migrantov:** 62,4 %.
8. **Število parkirnih mest v mestnem jedru Kamnika:** 954.
9. **Razdalja do najbližjih dveh avtocestnih priključkov iz železniške postaje Kamnik mesto:** do priključka Domžale: 12,5 km; do priključka Vodice: 11,5 km.
10. **Število osebnih avtomobilov:** 533/1000 prebivalcev.
11. **Povprečna starost osebnih avtomobilov:** 9,9 leta.
12. **Gostota cestnega javnega omrežja:** 1,6 km/km² (podatek velja od 2001 do 2011, kasneje podatki niso več na voljo).

13. Število železniških postaj v občini: 5.
14. Število prepeljanih potnikov z nihalko na Veliko planino: 60.000/leto.
15. Število šolarjev – dnevnih vozačev: 2038 za leto 2009.
16. Delež uporabnikov JPP – zaposleni dnevni vozači: 5,1-10 % za leto 2009.
17. Delež uporabnikov JPP – zaposleni dnevni vozači v smeri Ljubljane: 10,1-15 % za leto 2009.
18. Delež uporabnikov JPP – dnevni vozači študenti v smeri Ljubljani: 40,1-50 % za leto 2009.
19. Delež uporabnikov JPP – dnevni vozači srednješolci 70,1-80 % za leto 2009.
20. Število prepeljanih potnikov v notranjem prometu med 2008 in 2016:
2008: malo manj od 80.000; 2012: malo nad 70.000, 2016: 55.000.

5 Analiza anket in intervjujev o pogojih za hojo

V tem poglavju navajamo rezultate ugotavljanja javnega mnenja o hodljivosti, pogojih zanjo in za kolesarjenje ter o urejanju prometa v Kamniku nasploh. Pridobili smo jih z anketami, ki smo jih izvedli tako preko spleta kot s ciljnim anketiranjem na terenu. Izvedli smo tudi 10 intervjujev z različnimi deležniki o prometu v Kamniku, predvsem z vodilnimi osebami ustanov, ki so cilji prometnih tokov.

5.1 Analiza ankete o potovalnih navadah in hoji v Kamniku

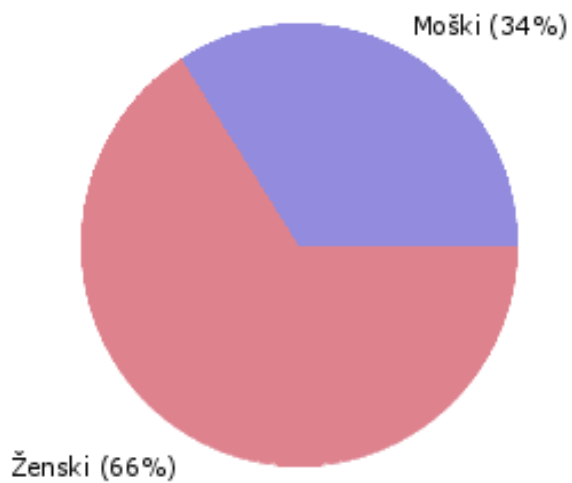
Anketa o potovalnih navadah je bila izpeljana v juniju in juliju 2018.

Vprašanja, zastavljena v anketi, so bila oblikovana na podlagi predloga, ki nam ga je posredoval vodilni partner projekta. Izvajalci (CIPRA Slovenija) smo vprašanja po potrebi preoblikovali in združili. Anketiranje je potekalo preko spletnega portala 1KA in na terenu. Tiskane vprašalnike smo posredovalitudi osnovnim šolam, srednji šoli ter Domu starejših občanov Kamnik. Del anketiranja je potekal tudi na terenu s pomočjo študentov, ki so anketirali mimoidoče. Anketa je bila sestavljena iz 16 vprašanj.

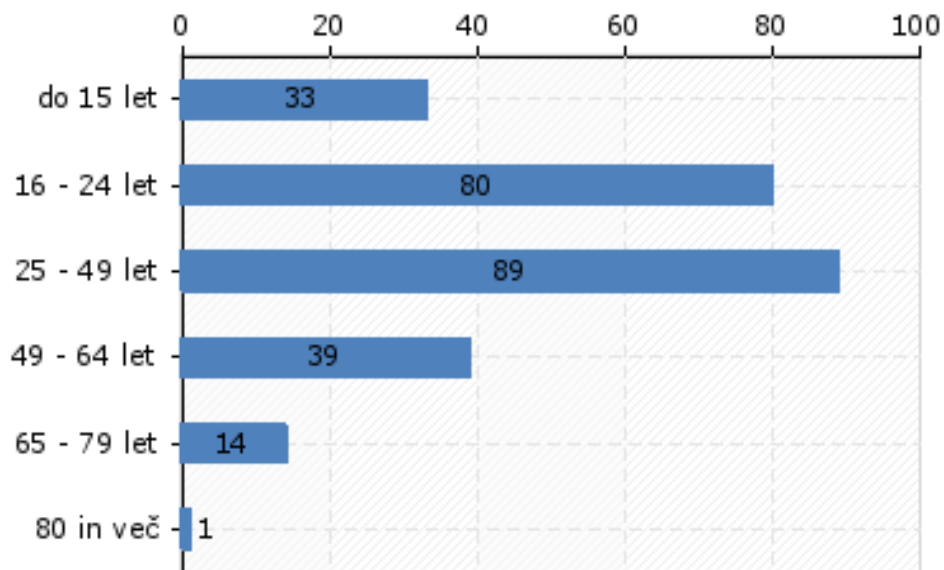
Število, starost in spol vprašanih

Anketiranih je bilo 276 oseb. Na nekatera vprašanja niso odgovorili vsi anketiranci, zato numerus variira med 276 in 234. 66 % anketirancev je bilo ženskega spola, 34 % moškega. Največ anketirancev je starih med 25–49 let (89), sledi starostna skupina 16–24 let (80). Starostna skupina starejših od 64 let je manj reprezentativna, saj je anketiranih v tej starostni skupini zgolj 15.

Graf 8: Vprašani po spolu v odstotkih



Graf 9: Vprašani po starostnih skupinah (število)

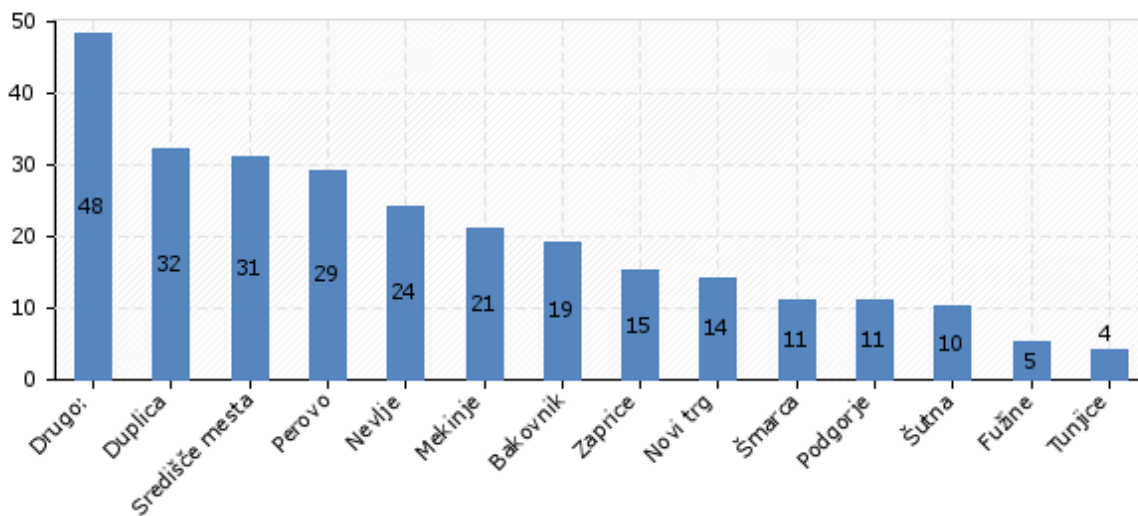


V katerem delu Kamnika živite?

Pri drugem vprašanju nas je zanimalo, odkod vprašani prihajajo. Največ jih je z Duplice (32), sledi središče mesta (31), Perovo (29) ter Mekinje (21). Manj kot 20 jih prihaja z Bakovnika, Zapric, Novega trga, Šmarce, Podgorja, Šutne, Fužin in Tunjic.

Kot drugo so vprašani navedli, da prihajajo s Tuhinjske doline (6), Stahovice (6), Godiča, Soteske, Volčjega Potoka, Vrhpolja (po 2). Po en vprašani prihaja z naselja Poreber, Stranj, Rožično, Borovnice, Most, Poljan, Gozda, Bistričica, Ljubljanske ulice, Žal, Pavlovč. Trije vprašani ne živijo v Kamniku.

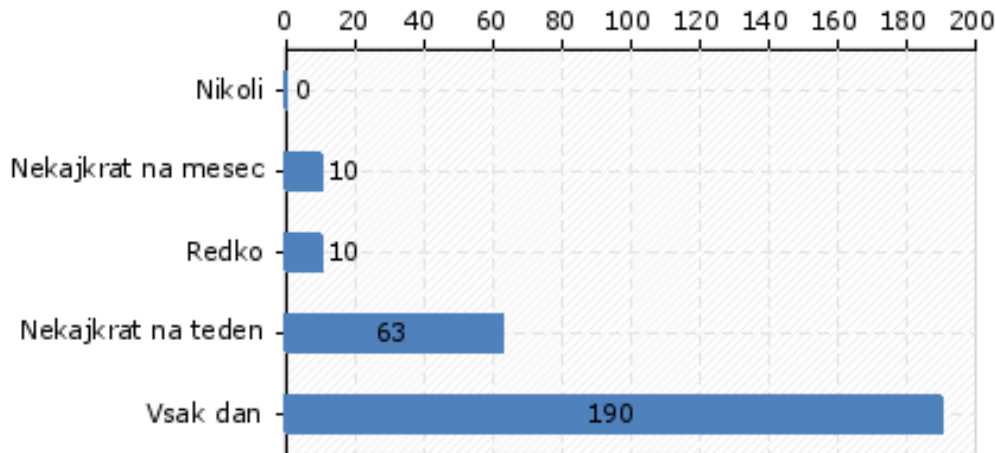
Graf 10: Število anketiranih po naseljih, od koder prihajajo



Kako pogosto hodite?

Med vprašanimi je tistih, ki hodijo vsak dan, največ (190), sledijo tisti, ki hodijo nekajkrat na teden (63). Vprašanih, ki hodijo redko, nekajkrat na mesec ali nikoli, je skupno 20. Čeprav to vprašanje ne specificira dolžine in namena hoje, je rezultat spodbuden, saj velika večina (93 %) hodi nekajkrat na teden ali vsak dan.

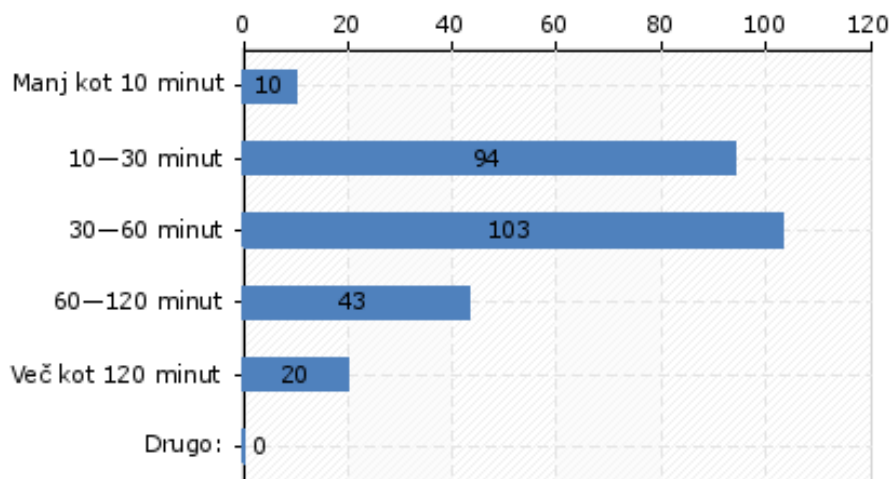
Graf 11: Število oseb glede na pogostost hoje



Koliko minut na dan hodite?

Največ vprašanih hodi med 30–60 minut (103) ter 10–30 minut (94). Manj je tistih, ki dnevno hodijo več kot 120 minut ali manj kot 10 minut. Več kot pol ure na dan hodi 61 % vprašanih.

Graf 12: Čas trajanja dnevne hoje



Povezali smo odgovore o času trajanja dnevne hoje ter pogostosti hoje. Ugotovili smo, da tisti, ki hodijo vsak dan, hodijo dlje kot tisti, ki hodijo redko ali nekajkrat na mesec. Največ je tistih, ki hodijo vsak dan 30–60 minut 67 vprašanih oziroma ena četrtnina.

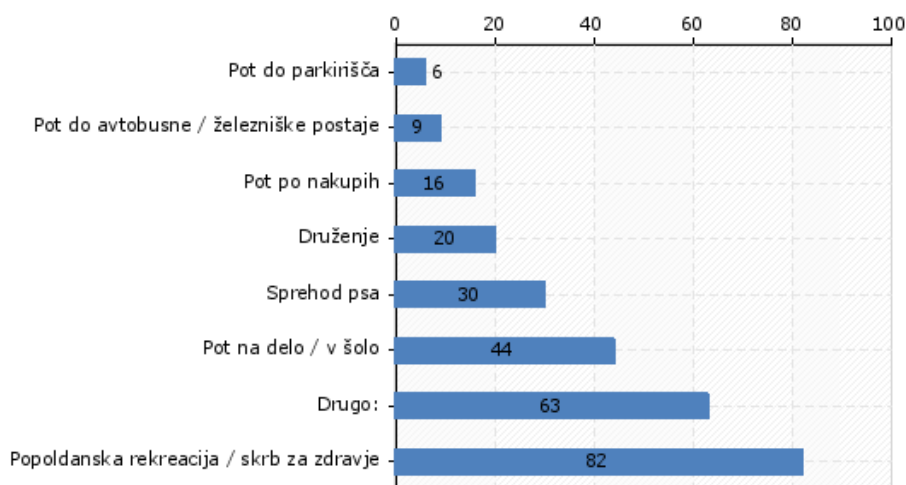
Graf 13: Čas trajanja dnevne hoje in pogostost hoje

		2. Kako pogosto hodite?				
		Vsak dan	Nekajkrat na teden	Nekajkrat na mesec	Redko	Nikoli
3. Koliko minut na dan ...	Manj kot 10 minut	60%	20%	0%	20%	0%
	10–30 minut	63%	26%	4%	6%	0%
	30–60 minut	65%	30%	4%	1%	0%
	60–120 minut	84%	12%	5%	0%	0%
	Več kot 120 minut	95%	5%	0%	0%	0%
	Drugo:	0%	0%	0%	0%	0%

Kaj je vzrok hoje?

Največ vprašanih hodi z namenom popoldanske rekreacije in skrbi za zdravje (82), sledijo tisti, ki aktivno prihajajo v šolo ali na delo (44). Med odgovorom drugo so najpogosteje vprašani izbrali več predlaganih odgovorov, npr. delo, sprehod psa, druženje, rekreacija.

Graf 14: Število oseb glede na vzrok hoje



Med osebami, ki hodijo vsak dan, je razlog hoje popoldanska rekreacija, sledi pot na delo oziroma v šolo in sprehod psa. Tisti, ki hodijo redko, se odločajo za aktiven prihod na delo ter pot do parkirišča.

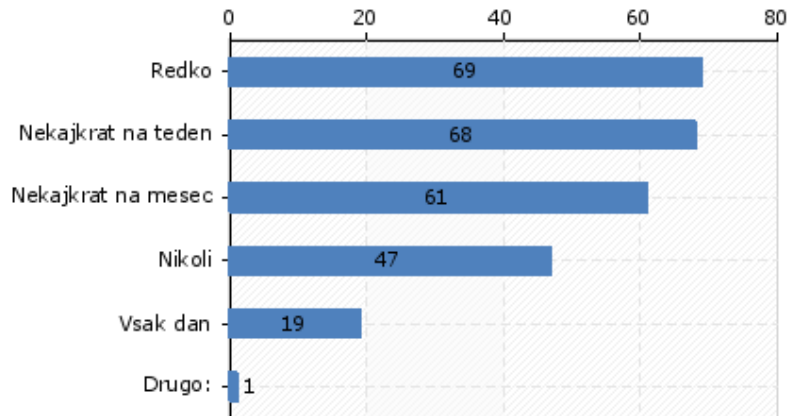
Graf 15: Vzrok in pogostost hoje

		2. Kako pogosto hodite?				
		Vsak dan	Nekajkrat na teden	Nekajkrat na mesec	Redko	Nikoli
4. Kaj je vzrok hoje?	Pot na delo / v šolo	77%	16%	0%	7%	0%
	Pot po nakupih	50%	31%	13%	6%	0%
	Popoldanska rekreacija / ...	69%	27%	4%	0%	0%
	Sprehod psa	73%	23%	3%	0%	0%
	Pot do parkirišča	33%	0%	17%	50%	0%
	Pot do avtobusne / ...	89%	11%	0%	0%	0%
	Druženje	70%	25%	5%	0%	0%
	Drugo:	70%	25%	3%	2%	0%

Kako redno kolesarite?

Med vprašanimi je največ tistih, ki kolesarijo redko (69) ali nekajkrat na teden (68). Sledijo tisti, ki kolesarijo nekajkrat na mesec (61) in tisti, ki nikoli ne kolesarijo (47). Najmanj je tistih, ki kolesarijo vsak dan (19).

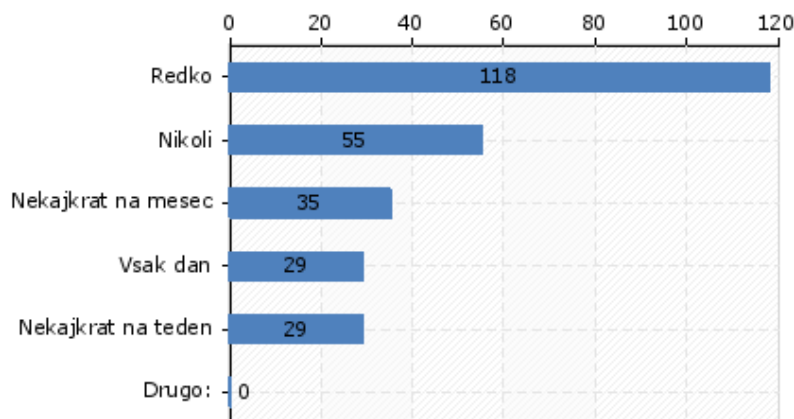
Graf 16: Število oseb glede na pogostost kolesarjenja



Kako redno uporabljate avtobus ali vlak?

Več kot polovica anketirancev je odgovorila, da avtobus ali vlak uporabljajo redko (118) ali nikoli (55). Sledijo tisti, ki avtobus in vlak uporabljajo nekajkrat na mesec (35). Enako število anketirancev je odgovorilo, da avtobus ali vlak uporabljajo nekajkrat na teden (29) ali vsak dan (29). To vprašanje je pokazalo na skromno uporabo JPP, pri čemer ima Kamnik dobre povezave z Ljubljano tako z vlakom kot z avtobusom. Gre za tipičen odnos do JPP v Sloveniji, saj so desetletja nazadovanja kakovosti storitev JPP ob hkratni pospešeni motorizaciji privedla do tega, da JPP obravnavamo le še kot sredstvo mobilnosti za šolsko mladino in študente (do nakupa avta) in starejše ter tiste, ki avta ne morejo ali ne smejo voziti.

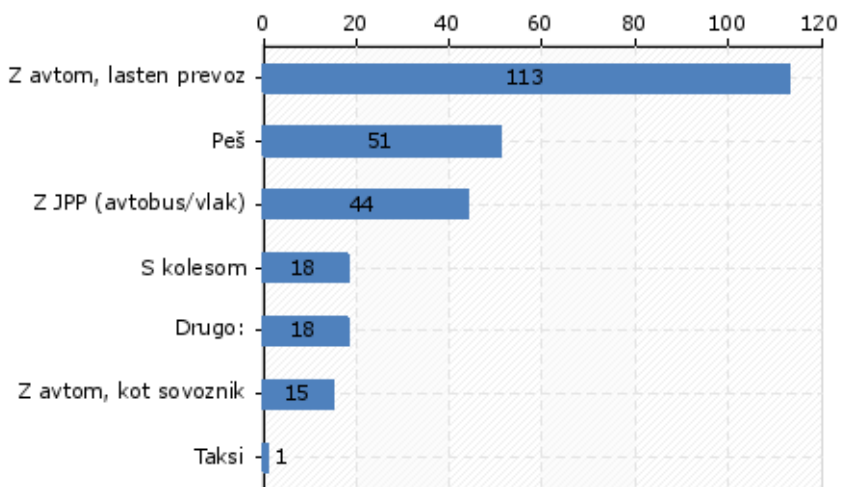
Graf 17: Število oseb glede pogostosti rabe avtobusa ali vlaka



Kako običajno potujete na delo/v šolo?

Največ anketirancev (113) je odgovorilo, da na delo/v šolo potujejo z lastnim avtom. Sledijo tisti, ki pot opravijo peš (51), z JPP (44), s kolesom (18), drugo (18), kot sovozniki (15) ali s taksijem (1). Pod drugo je 7 anketirancev navedlo, da na delo/v šolo potujejo peš in s kolesom, 6 jih pot opravi peš, s kolesom ali z lastnim avtom, 1 anketiranec uporablja kolo in JPP, 1 anketiranec delo opravlja od doma, ostali (2) ne hodijo v službo.

Graf 18: Število oseb glede na način prevozi na delo/v šolo



Povezali smo odgovore o potovanju na delo/v šolo glede na starost anketirancev. Ugotovili smo, da kar 74 % anketirancev, ki spadajo v starostno skupino 49–64 let, ter 70 % anketirancev, ki spadajo v starostno skupino 25–49 let, pot opravi z lastnim avtomobilom (skupno 85 anketirancev). 69 % anketirancev, starih do 15 let ter 19 % anketirancev, starih med 16–24 let pot opravi peš (skupaj 37 anketirancev). Največ anketirancev, ki pot opravijo z JPP, spada v starostno skupino 16–24 let. Rezultati so pričakovani, saj je največ anketirancev, ki pot opravijo peš ali z JPP, starih do 24 let (šoloobvezni, dijaki, študentje). Izobraževalna ustanova je lahko v mestu bivanja oziroma imajo dijaki in študentje možnost koriščenja subvencioniranega prevoza. Tisti, ki pot najpogosteje opravijo z lastnim avtomobilom, so stari med 25 in 64 let. Ta skupina je delovno aktivna, pri njej je delovno mesto lahko izven kraja bivanja, v bolj oddaljenih krajih.

Graf 19: Način potovanja na delo/v šolo glede na starostno skupino

		7. Kako običajno ...						
		Peš	S kolesom	Z JPP (avtobus/vlak)	Taksi	Z avtom, lasten prevoz	Z avtom, kot sovoznik	Drugo:
V katero starostno ...	do 15 let	22 69%	4 13%	2 6%	0 0%	1 3%	3 9%	0 0%
	16 - 24 let	15 19%	3 4%	29 36%	0 0%	13 16%	9 11%	11 14%
	25 - 49 let	8 9%	9 10%	4 5%	0 0%	62 70%	1 1%	4 5%
	49 - 64 let	4 13%	1 3%	0 0%	0 0%	23 74%	2 6%	1 3%
	65 - 79 let	1 9%	0 0%	4 36%	0 0%	4 36%	0 0%	2 18%
	80 in več	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 100%	0 0%	0 0%

Obkrožite, v kolikšni meri se s trditvijo strinjate

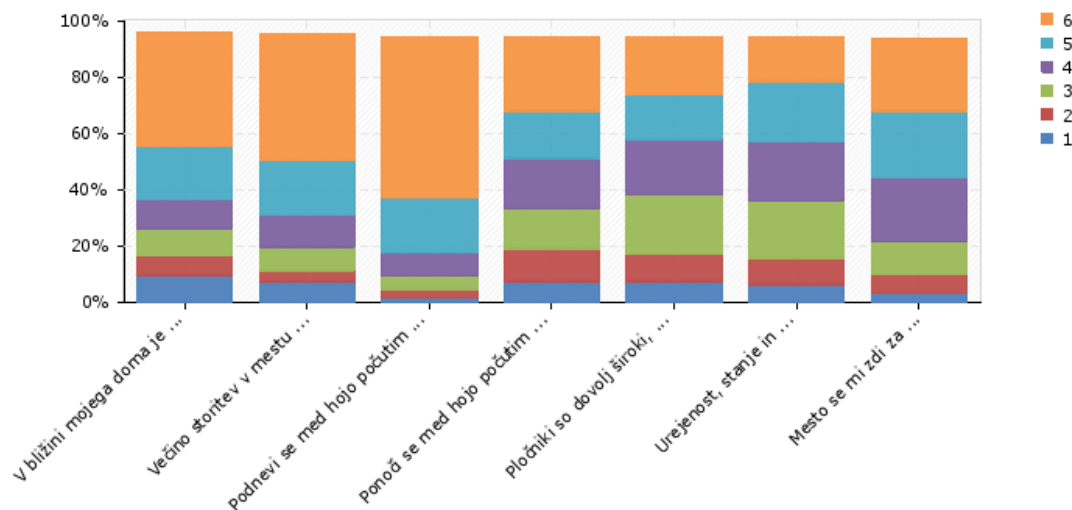
Pri naslednjem vprašanju so morali anketiranci obkrožiti, v kolikšni meri se strinjajo z naslednjimi trditvami (1 pomeni, da ne drži, 6 popolnoma drži):

1. V bližini mojega doma je veliko storitev dostopnih peš (trgovine, lokali, ...).
2. Večino storitev v mestu lahko dosežemo peš.
3. Podnevi se med hojo počutim varno.
4. Ponoči se med hojo počutim varno.
5. Pločniki so dovolj široki, brez večjih ovir.

6. Urejenost, stanje in vzdrževanje površin za pešce je dobro.
7. Mesto se mi zdi za pešačenje zelo urejeno in privlačno.

Največ anketirancev je pri 1. (42 %), 2. (47 %) in 3. vprašanju (61 %) obkrožilo število 6 – popolnoma drži. Pri naslednjih vprašanjih je odstotek anketirancev nižji. 40 % vprašanih se deloma strinja oz. ne strinja (1-3) z vprašanjem 5 ter vprašanjem 6, kar lahko interpretiramo kot pomanjkanje primerne infrastrukture za hojo.

Graf 20: V kolikšni meri se strinjate s trditvijo (1-ne drži, 6-popolnoma drži)



Predlogi izboljšav v mestu

Anketirance smo prosili, da razvrstijo predloge izboljšav v mestu od najpomembnejših (1) do najmanj pomembnih (12). V grafikonu 14 so prikazana povprečja odgovorov. Predlogi

izboljšav, ki so jih anketiranci izbrali kot pomembnejše, so: več zelenih površin, več območij za pešce, več površin za počitek in sedenje, več ločevanja površin za pešce od površin za kolesarje. Predlogi izboljšav, ki so jih anketiranci izbrali kot najmanj/manj pomembne, so: boljše oznake točk obiska, več ljudi na cestah, krajši čas čakanja na zeleno luč in boljši JPP.

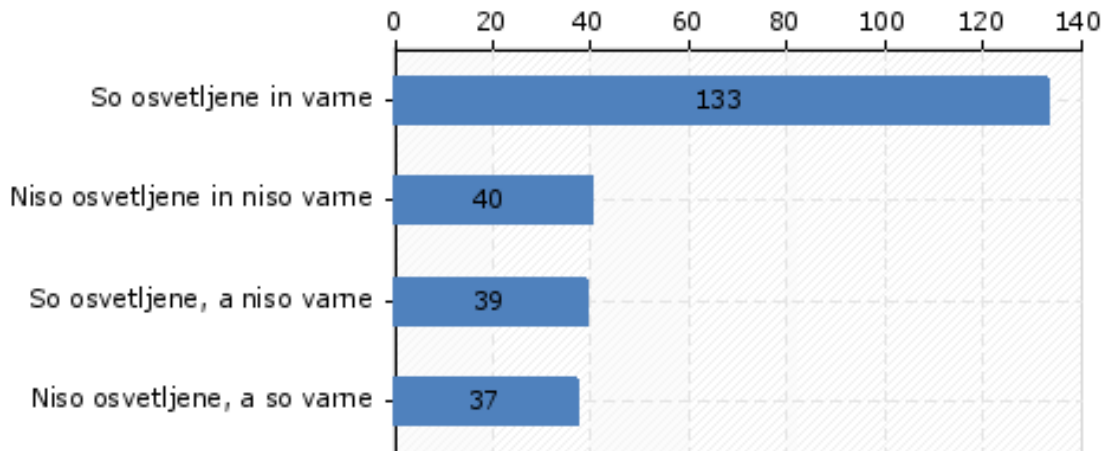
So pešpoti v vaši soseski osvetljene in varne v smislu prometne varnosti?

Anketirance smo vprašali, s katero trditvijo se najbolj strinjajo (izbrati so morali eno izmed navedenih). Največ anketirancev (133) se strinja, da so pešpoti osvetljene in varne. 40 anketirancev je označilo, da pešpoti niso osvetljene in niso varne, 39 jih je označilo, da so pešpoti osvetljene, a niso varne in 37 anketirancev je označilo, da pešpoti niso osvetljene, a so varne.

Graf 21: Predlogi izboljšav v mestu, razvrščeni od najpomembnejših (1) do najmanj pomembnih (12)



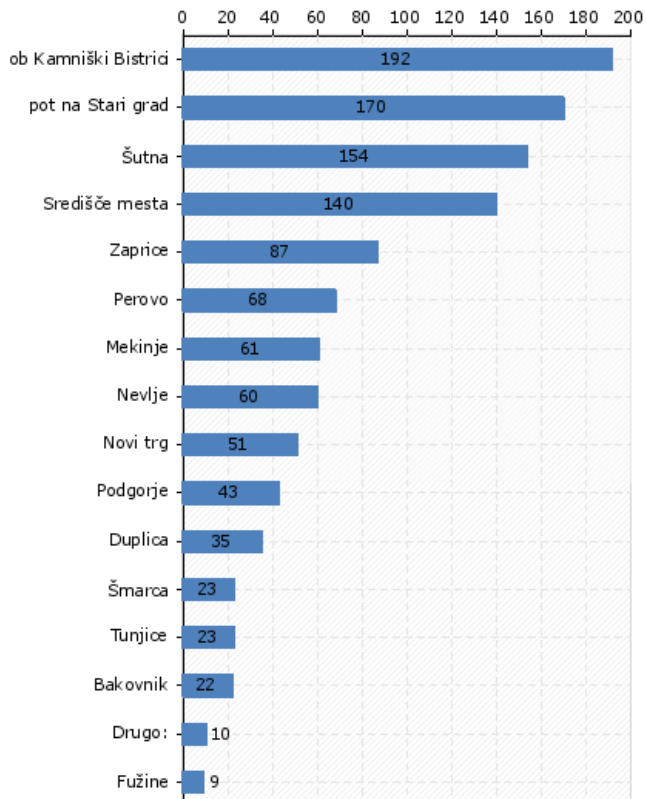
Graf 22: Število anketirancev glede na strinjanje s trditvijo



Kateri deli Kamnika so vam privlačni za hojo?

Anketirance smo vprašali, kateri deli Kamnika so njim osebno najprivlačnejši za hojo. Izbrali so lahko med več odgovori. Največ anketirancev je odgovorilo, da so takšni deli pot ob Kamniški Bistrici (192), pot na Stari grad (170), Šutna (154) in središče mesta (140). Najmanj anketirancev je obkljukalo Fužine (9), Bakovnik (22), Tunjice (22) in Šmarco (23). Pod drugo so po enkrat navedli Tuhinjsko dolino, Šutno, kadar je zaprta za promet, obvoznico ob Bistrici, Palovče, Žale in park. 2 anketiranca sta navedla, da so privlačni vsi navedeni deli Kamnika. Odgovori kažejo na to, da so kot privlačne prepoznane površine, ki so že bile preurejene za lažji dostop hoji in kolesarjenju, pri njih pa gre hkrati za območje mestnega središča ali zelenega koridorja. To kaže na upravičenost in uspešnost preteklih ukrepov podpore hoji in kolesarjenju.

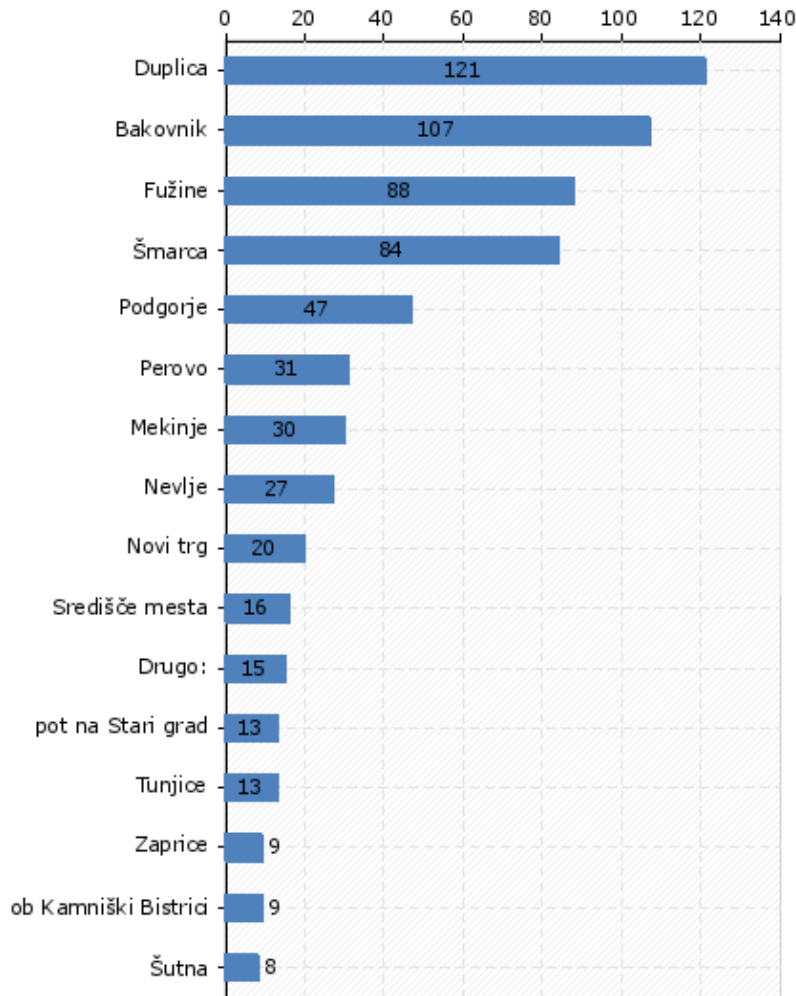
Graf 23: Deli Kamnika, ki so privlačni za hojo



Kateri deli Kamnika, ki se vam ne zdijo privlačni za hojo?

Največ anketirancev je obkljukalo, da so najmanj privlačni deli Kamnika za hojo Duplica (121), Bakovnik (107), Fužine (88) in Šmarca (84). Najmanj anketirancev je obkljukalo Šutno (8), ob Kamniški Bistrici (9) in Zaprice (9). Pod drugo so po enkrat navedli pot do Qlandije, poti v bližini prometa, Duplica in vse poti brezpločnikov in javne razsvetljave. Dva anketiranca sta navedla Tunjice (ker je na poti blokovsko naselje), pet anketirancev je navedlo, da v Kamniku ni neprivlačnih poti.

Graf 24: Deli Kamnika, ki niso privlačni za hojo



Katera območja ali lokacije v Kamniku bi po vašem mnenju morale biti dobro dostopne za pešce in kolesarje?

Na vprašanje je odgovorilo 208 anketirancev, lahko so navedli več odgovorov. Največkrat so navedli naslednja območja: zelene površine (parki, območje ob reki, gozd), športne površine (igrišča, bazen), center mesta, območje javnih zavodov (banke, pošta, izobraževalne ustanove, zdravstvene ustanove, knjižnica), pot ob Kamniški Bistrici, območje umirjenega prometa, stari del mesta, tržnica, enkrat tudi odgovor, da bi morala biti vsa območja dobro dostopna za pešce in kolesarje.

Anketiranci so v manjšem obsegu navedli tudi naslednja območja: Arboretum Volčji Potok, lepe stavbe, območje okoli obvoznice, Duplica, Šutna, Zaprice, pot iz CIRIUSA in območja do sosednjih vasi. Nekaj jih je navedlo, da so vsa območja primerno dostopna.

Anketiranci so navedli tudi neposredna območja in predloge, ki bi jih bilo treba urediti, da bi bila boljše dostopna za pešce in kolesarje:

- uvozi za ljudmi z oviranostmi,
- pot od centra proti Tunjicam (+JPP),
- pot iz centra mesta, mimo Perovega do Qlandije,
- Cankarjeva cesta - dodatna pot za kolesarje ob Kamniški Bistrici,
- boljša povezanost med Tunjicami in Laniščem,
- preozka pot pri slaščičarju v Šutni,
- urediti cesto ob Smodnišnici za kolesarje in pešce,
- območje Qlandije,
- center zapreti za promet (samo peš cone),
- povezava Stranje–Kamnik, saj ni pločnika.

Kratka analiza tega vprašanja pokaže, da vprašani hodljivost povezujejo s prostočasnimi dejavnostmi, dostopnostjo mladih, deloma oskrbno funkcijo oziroma dostopnostjo storitvenih funkcij. Odgovorov, ki bi nakazovali nemotorizirano dostopnost do večjih zaposlovalcev, ni bilo, kar je posledica dejstva, da danes mesto zaposlitve že dolgo ni več blizu mesta bivanja. Ljudje na delo potujemo večinoma z avtom ali (v manjši meri) javnim potniškim prometom.

Ali so točke mestnega življenja med seboj primerno povezane z infrastrukturo za kolesarje in pešce?

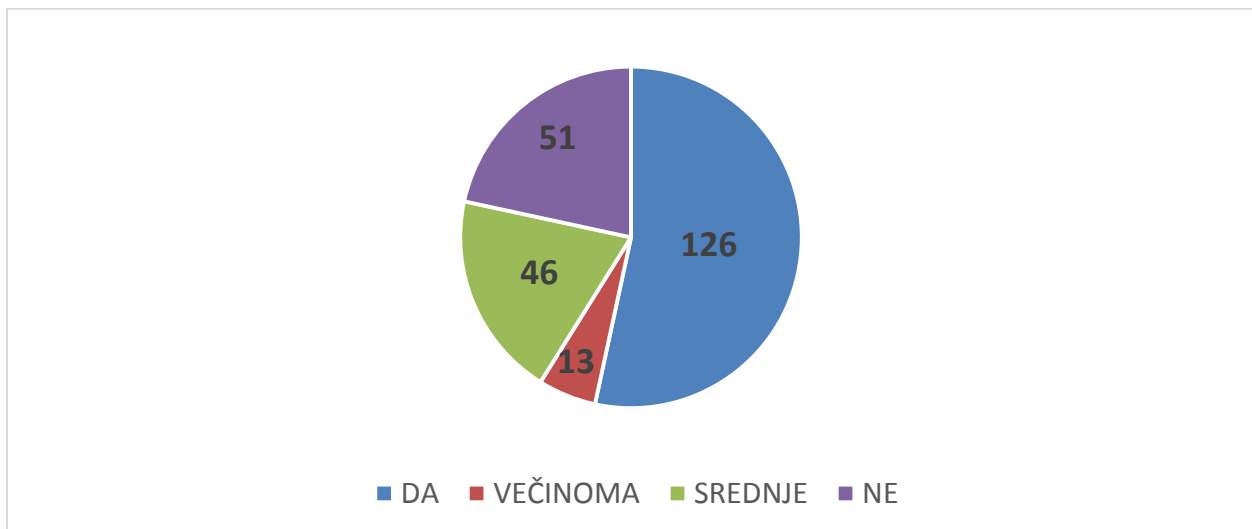
Na to vprašanje je največ anketirancev odgovorilo z DA (126). Sledijo tisti, ki so odgovorili NE (51), SREDNJE (46) in VEČINOMA (13).

Nekaj anketirancev je navedlo tudi obrazložitev, v največ primerih gre za obrazložitve odgovorov NE:

- niso primerno povezane za kolesarje, ponekod po mestu ni urejenih kolesarskih poti.
- Premalo kolesarskih poti.
- Lahko bi dodali še kakšno pešpot ali kolesarsko pot.
- V centru je bolje urejeno kot na periferiji.
- Za pešce je urejeno, za kolesarje je potrebno izboljšati.
- Da, vendar bi lahko bilo bolje, središče mesta bi lahko zaprli za motorni promet v celoti.
- Preveč je neprimernih poti za starejše, gibalno ovirane in mamice z vozički.

En anketiranec je s svojim odgovorom NE pojasnil, da je Kamnik narejen za avtomobile.

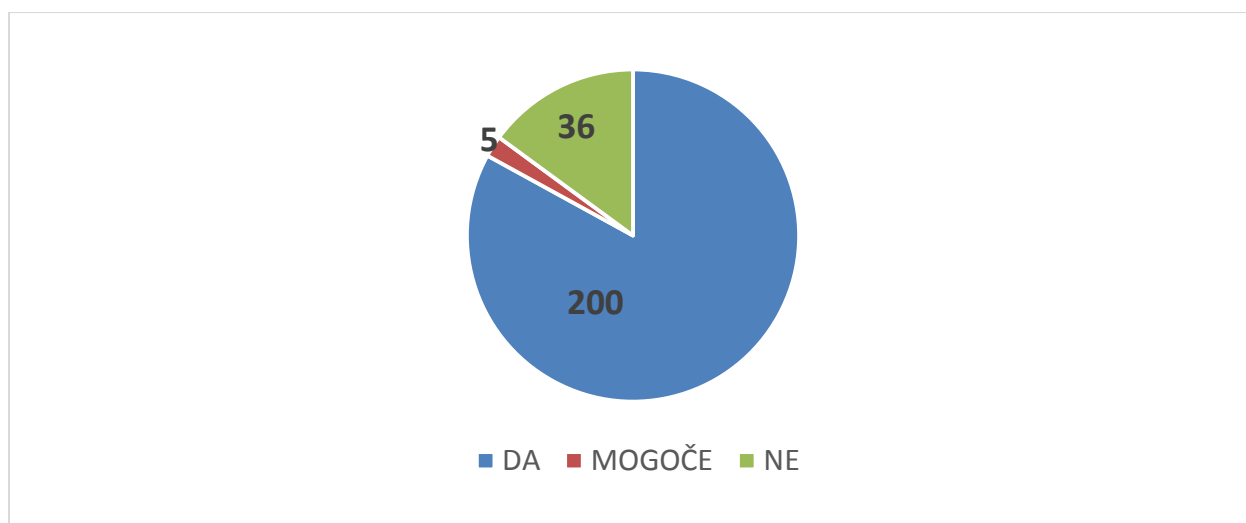
Graf 25: Število anketirancev glede na odgovor



Bi si želeli, da bi Kamnik širil območja za pešce?

Na vprašanje je večina odgovorila DA (200), sledijo tisti, ki so odgovorili NE (35) in MOGOČE (5). Poleg odgovora DA je pet anketirancev navedlo, da naj se skupaj z območjem za pešce uredijo tudi kolesarska območja, en anketiranec je poudaril, da bi se morala urediti tudi parkirišča, pet jih je omenilo, da bi bilo poleg območja za pešce treba urediti tudi zelene površine (park, športne površine).

Graf 26: Število anketirancev, ki si želijo, da bi Kamnik širil območja za pešce

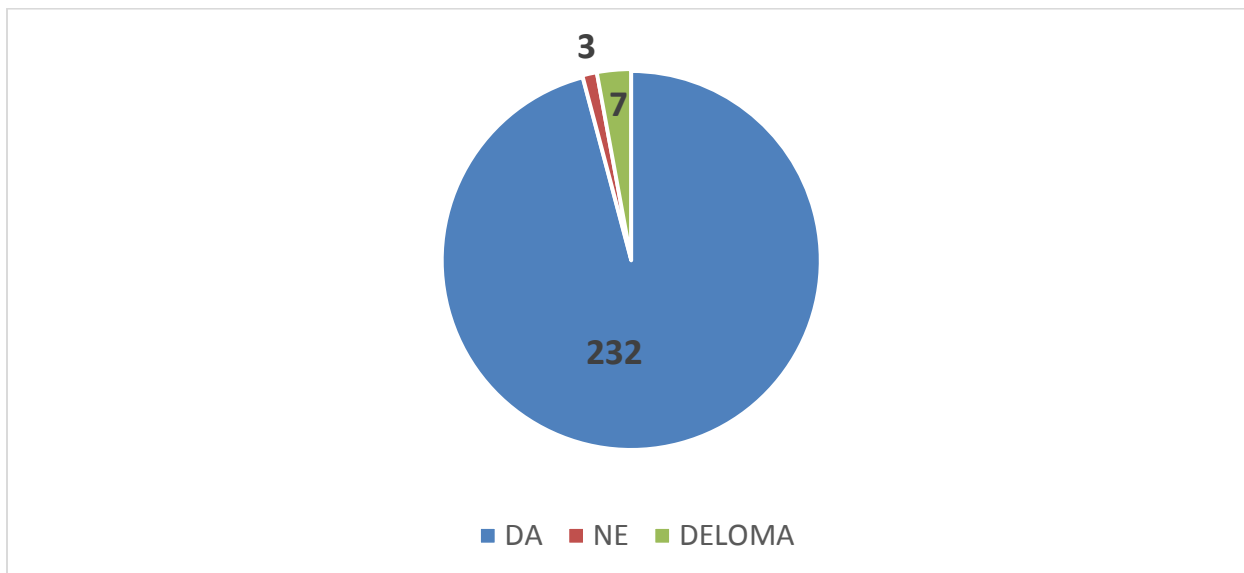


Pri tem vprašanju se je pokazalo, da ljudje večinsko podpirajo umirjanje prometa v mestu, ne glede na to, da ta proces vedno spremlja bojazen pred umiranjem tistih območij, ki ne bodo dostopna avtomobilom. Sicer se v Kamniku pogosto pojavljajo pomisleki proti zaprtju šotne za motorni promet, vendar predvsem zato, ker novo pridobljenim površinam v mestnem središču lokalna skupnost ni uspela zagotoviti nove funkcije.

Se vam zdi hoja primeren način spoznavanja in doživljanja Kamnika?

Kar 96 % anketirancev (232) je odgovorilo, da je hoja primeren način za spoznavanje Kamnika. Ostali so odgovorili DELOMA (7) ter NE (3).

Graf 27: Število anketirancev glede na primernost hoje za spoznavanje Kamnika



Tudi zadnje vprašanje potrjuje, da so ljudje v Kamniku v splošnem naklonjeni hoji po Kamniku, čeprav je tega pogosto ne podkrepijo tudi z dejanji. Načeloma se z vprašanjem strinjajo, kar je pomembno sporočilo za načrtovanje ukrepov podpore hodljivosti v prihodnje.

5.2 Sklepne misli o rezultatih ankete

Anketa o potovalnih navadah je bila izpeljana v juniju in juliju 2018. Vprašanja, zastavljena v anketi, smo oblikovali na podlagi predloga, ki nam ga je posredoval vodilni partner projekta. Anketiranje je potekalo preko spleta na portalu 1KA in na terenu. Tiskane vprašalnike smo posredovali tudi osnovnim šolam, srednji šoli ter Domu starejših občanov Kamnik. Del odgovorov so z anketiranjem mimoidočih na terenu opravili študenti. Anketa je sestavljena iz 16 vprašanj, anketirali smo 276 oseb. Vsi anketiranci niso odgovorili na vsa vprašanja, zato numerus variira med 276 in 234. 66 % anketirancev je ženskega spola, 34 % moškega. Največ anketirancev je starih med 25–49 let (89), sledi starostna skupina 16–24 let (80). Starostna skupina starejših od 64 let je manj reprezentativna, saj je anketiranih v tej starostni skupini zgolj 15.

Kar 93 % vseh vprašanih hodi nekajkrat na teden ali vsak dan, kar kaže, da je hoja priljubljen način premikanja. Tisti, ki hodijo vsak dan, hodijo dlje časa kot tisti, ki hodijo redko ali nekajkrat na mesec. Največ je tistih, ki hodijo vsak dan med 30–60 minut (67 vprašanih) oziroma ena četrtnina. Največ vprašanih hodi zaradi popoldanske rekreacije in skrbi za zdravje, sledijo tisti, ki aktivno prihajajo v šolo ali na delo, pri čemer prevladuje hoja v šolo. Za razliko od hoje je kolesarjenje pri Kamničanih manj pogosto, saj večina kolesari redko ali nekajkrat na teden. Kljub dobrim povezavam večina Kamničanov le redko ali nikoli ne uporablja JPP. To dejstvo je prihodnjih letih nujno potrebno spremeniti, vendar to zahteva predvsem ukrepe na državni ravni (razvoj kakovosti JPP), s hkratno podporo lokalne ravni. Posledica neuporabe JPP je tudi prevladujoča raba avtomobila za prevoz na delo, avto je marsikomu tudi sredstvo za prihod v šolo. Dostopnost osnovnih storitev je za pešce v Kamniku večinoma dobra, ljudje se počutijo varne, na mestni ravni pa se je izkazalo pomanjkanje urejene infrastrukture za pešce. Anketirani so zaznali tudi želje po več površinah, namenjenih peščem, več zelenih površinah in bolj urejenih pločnikih. Anketiranci so kot privlačne površine v mestu prepoznali tiste, ki so že bile preurejene za lažjo hojo in kolesarjenje, hkrati gre za območja mestnega središča ali zelenega koridorja. To kaže na upravičenost in uspešnost preteklih ukrepov podpore hoji in kolesarjenju. Vprašani hodljivost povezujejo s pristočnimi dejavnostmi, dostopnostjo mladih, deloma oskrbno funkcijo oziroma dostopnostjo storitvenih funkcij, ni pa bilo odgovorov, ki bi nakazovali nemotorizirano dostopnost večjih zaposlovalcev. Ljudje tudi večinsko podpirajo umirjanje prometa v mestu, ne glede na to, da ta proces vedno spremlja bojazen pred zamiranjem tistih območij, ki ne bodo dostopna z avtomobilom. Sicer se v Kamniku pogosto pojavljajo pomisleki proti zaprtju Šutne za motorni promet, vendar predvsem zato, ker novo pridobljenim površinam v mestnem središču lokalna skupnost ni uspela zagotoviti nove funkcije. **Sklenemo lahko, da je anketa pokazala visoko stopnjo zavedanja pomembnosti hoje za Kamnik in da je mesto Kamnik med prebivalci že danes prepoznano kot peščem večinoma prijazno in varno mesto.**

5.3 Analiza intervjujev s predstavniki večjih ciljev prometa v občini Kamnik

V okviru ugotavljanja pogojev hodljivosti smo opravili tudi intervjuje s predstavniki ustanov v Kamniku, ki na različne načine ustvarjajo prometno povpraševanje na območju Kamnika.

Intervjuje smo opravili v letu 2018, z nami so se pogovarjali: gospa Mojca Rode Škrjanc, ravnateljica Osnovne šola Toma Brejca, gospod Jernej Vombergar, direktor nakupovalnega središča Qulandia, gospod Ivan Hribar, prokurist Term Snovik, gospod Sašo Rebolj, direktor Zdravstvenega doma Kamnik, gospa Breda Podbrežnik Vukmir, direktorica knjižnice Franceta Balantiča, gospa Tamara Svete iz Zavoda CIRIUS, gospa Božena Peterlin in gospa Helena Treska z Zavoda za turizem Kamnik, gospa Polona Štolfa z Zlate ptičke, predstavniki gostišča Korobač in gospa Jelka Golob, ravnateljica vrtca Zarja.

Z intervjuji smo želeli pridobiti poglede na prometni režim in prometne probleme v Kamniku pri predstavnikih tistih ustanov, ki so ne le povzročiteljice prometnih tokov, pač pa tudi pomembni deležniki, brez katerih rešitve pri prehajanju na trajnostno mobilnost ne bodo mogle zaživeti v polni meri.

1. Staž opravljanja dejavnosti – v luči prepoznavanja problematike in prometnega stanja

Večina ustanov je na lokaciji že desetletje ali več, le trgovina Zlata ptička je prisotna »le« štiri leta, lokal Korobač manj kot eno leto. Na vsak način so vse ustanove aktivno vpete v prometno dogajanje, so pomemben povzročitelj prometa, hkrati tudi iz svojega zornega kota poznajo prometno sliko Kamnika in prepoznajo izzive in priložnosti.

2. Način prihoda do ustanove – oz. kakšne vrste promet povzroča ustanova

Način doseganja ustanove je zelo odvisen od narave ustanove. Ne preseneča, da v osnovno šolo večina učencev prihaja peš ali (v topli polovici leta) s kolesom. Prihodi mladine, zlasti tiste iz bližine, so opravljeni peš tudi npr. v knjižnico. Pešci pridejo tudi v Zavod za turizem, če gre za lokalne obiskovalce, tudi v Zlato ptičko, ki se nahaja v območju za pešce. Vrtec, ki je običajno blizu doma, je v našem primeru nekoliko specifičen, saj zaradi lokacije izven središča mesta in ob poti proti Ljubljani povzroča večinoma avtomobilski promet. Enako velja za zavod CIRIUS, kjer zaradi potreb varovancev prevladujejo motoriziranih prihodi.

Zanimiv je način prihoda v Terme Snovik. Zagotovo jih največ obiskovalcev doseže z avtomobilom, vendar so vzpostavili tudi progo JPP iz Ljubljane (pet avtobusov na dan). Hkrati jih zimski gostje (okoli 20 %) dosežejo z avtobusi, gre za organizirane skupine v povezavi s smučanjem na Krvavcu. Ugotavljajo tudi, da je kolesarjev premalo, čeprav potencial obstaja.

V nakupovalno središče Qulandia skoraj vsi prihajajo z avtom, kar je povezano z naravo opravila – nakupovanjem, ki smo se ga navadili opraviti tako zaradi tovora in zaradi vplivnega območja. Vanj namreč ne zahajajo le domačini iz neposredne okolice, posebnega dostopa z JPP pa nimajo urejenega. **Sklenemo lahko, da način prihoda pogojuje narava ustanove in njena lokacija. Hoja, razen v območjih za pešce in v primeru osnovne šole, ne predstavlja pomembne prometne prakse.**

Z leti se način prihoda večinoma ne spreminja, razen ob prenovi, povečanju ali spremembi aktivnosti ter seveda ob spremembi prometnega režima v okolici – npr. ob zapori mestnega jedra. Razmere so se na primer poslabšale pred Osnovno šolo Toma Brejca, saj se je šola povečala in dovoz prvošolčkov zdaj povzroča prometne pritiske ne le pred šolo, pač pa tudi pred knjižnico, ki je ob dovozu. Dodati je potrebno, da se ustanove večinoma ne ukvarjajo z ugotavljanjem načina prihoda svojih uporabnikov.

3. Skrb za način prihoda do ustanove

Skrb za način prihoda do ustanove je v prvi vrsti namenjen funkcionalnosti. V zdravstvenem domu se s tem ne ukvarjajo, zlasti ne s trajnostnim načinom prihoda, saj so pomembnejši drugi vidiki (varnost in zdravje). V nakupovalnem središču Qulandia, kjer je obisk z avtomobilom skoraj 100 %, podpirajo ureditev pešpoti ob Kamniški Bistrici tam, kjer še manjka. Knjižnica si prizadeva k čim manj motoriziranim prihodom, uredili so tudi pešpot, lokal Korobač pa poskuša predvsem zmanjšati število gostov, ki prihajajo z avtomobili, zato bodo tudi zmanjšali število parkirnih mest. V Trgovini Zlata ptička imajo težave s pravili spomeniškega varstva, ki onemogoča postavitve opreme za parkiranje kolesa. Osnovna šola je uredila kolesarnico, urejena je pešpot, urejen je tudi dostop z JPP za učence iz bolj oddaljenih območij. V termah Snovik imajo vizionarsko idejo o železniški povezavi Vranskega s Kamnikom, so pa razočarani, da se turistični avtobus v Kamniku ni obdržal.

Ustanove imajo načeloma nevtralen ali pozitiven odnos do hoje. V manjši meri (odvisno od ustanove) skrbijo tudi za nemotoriziran dostop, ni pa systemskega in načrtnega pristopa za spodbujanje z različnih potovalnih načinov.

4. Pogled na splošno prometno urejenost Kamnika

Splošna urejenost Kamnika je po mnenju vprašanih le deloma zadovoljiva. Pogrešajo več kolesarskih stez, opažajo konflikte na pešpoti med kolesarji in pešci, tudi zaradi nove ureditve, kjer je promet speljan mimo tržnice. Nekaterim je prometna ureditev na Šutni všeč, a obstaja tudi pomemben delež tistih, ki se ne z njenim zaprtjem ne strinjajo, ker je na ta način po njihovem mnenju mestno jedro zamrlo. Dostopnost z JPP je med tednom dobra, ob koncih tedna pa ne. Kakovost JPP, zlasti železnice, je nezadostna (prepočasna). Navajamo izseke komentarja vodstva vrtca Zarja o konkretnih problematičnih odsekih ali točkah:

... »prekratek interval zelene luči za prečenje cestišča pri obvoznici; premalo prostora na pločniku pri lokalu Mesarija – s skupino otrok ne moremo počakati na zeleno luč. Kovinarska ulica in navezava na knjižnico – ozek pločnik, nepregledno, neprijazno. Nedostopnost Zaprc, Maistrove hiše, Šutne za skupino vrtčevskih otrok, zato se obisk teh lokacij odločajo s pomočjo najetega avtobusa! Perovski most čez Kamniško Bistrico: prečkanje je z vidika pešca nesmiselno, potreben je razmislek, kako povezati, narediti prečkanje bolj prijazno za pešce. Kamniška Bistrica povezuje, zakaj se vse konča s Titanovim mostom? Opažamo pomanjkanje povezanosti pomembnih in zelo zanimivih točk, ni mreže pešpoti, pojavljajo se fizične ovire.«

Zanimiv problem, ki je bil tudi naveden, je, da so v Googlemaps in Garminu napačne informacije o dostopnosti Kamnika (zaprtje Šutne), kar turistom otežuje dostop. **Ključna ugotovitev je, da sogovorniki opažajo prizadevanja za izboljšanje pogojev za hojo, a je splošna slika le deloma zadovoljiva. Opazna je tudi visoka zavest o pomembnosti hoje za ljudi in za mesto samo.**

5. Podpora prizadevanjem za umirjanje prometa v Kamniku in pripravljenosti sodelovanja v procesu

Velika večina vprašanih podpira prizadevanja za umirjanje prometa v Kamniku, a nekateri vseeno dvomijo v uspešnost zapiranja Šutne, ki je z uveljavitvijo območja za pešce zamrla in mestu odvzela pomemben utrip. V povezavi s prejšnjim vprašanjem se kaže, da Šutna v današnji obliki ne prispeva k večji kakovosti doživljanja mesta in potrebuje nov pristop. To ne pomeni sprostitev prometa, temveč načrt revitalizacije mestnega jedra.

Vsi vprašani so pripravljeni sodelovati v procesu podpore hodljivosti v Kamniku po svojih zmožnostih. V zavodu za turizem omenjajo celo ponovno uvedbo avtobusa v poletnem času, vzgojno-izobraževalne ustanove pa vidijo možnosti, povezane s svojim poslanstvom, v katerega lahko vključijo vsebine trajnostne mobilnosti. V termah Snovik vidijo priložnost v

tematskih pešpoteh. Ugotavljamo, da je podpora prizadevanjem za umirjanje prometa v Kamniku visoka, vprašani so pripravljene sodelovati v procesu.

6. Kakšna je splošna urejenost območij za pešce v Kamniku in katera območja je potrebno urediti še posebej?

Urejenost kamniških območij za pešce v splošnem dobra, vendar pa intervjujevalci vsak iz svojega vidika izpostavljajo pomanjkljivosti:

premalo dogajanja v Šutni, pomanjkanje estetskih ureditev, pomanjkanje povezav med mestnimi parki, povezave v smeri sever-jug, povezovanje lokalne ponudbe z oznakami dostopnosti, ozek pločnik pri Cesarju proti Domu kulture ter nevzpostavljena vstopna točka za Stari Grad pri Sparu.

Poleg splošno pozitivnega mnenja o dostopnosti Kamnika pešcem se kaže tudi pomanjkanje celovitega načrtovanja hodljivosti v mestu.

Pokazalo se je, da bilo potrebno za pešce še posebej urediti naslednja območja:

- Cankarjevo cesto in obvoznico, Maistrovo, Novi trg, Duplico, težko dostopno Qlandijo. Problem je tudi razdrobljenost javnih prostorov po celem Kamniku, zato so ti težje povezljivi.
- Nepovezanost »vročih točk Kamnika« je težava in potrebuje vpeljavo lokalnega avtobusa. Plečnikova postaja pri postaji Kamnik (Park Europa) je doživetje za otroke – vlak izgine v tunel in pride iz njega – vendar je dostop za otroke in ljudi z oviranostmi nemogoč. Problematičen je tudi vstop na Stari Grad.

Intervjuji so pokazali, da predstavniki ustanov, ki so povzročitelji prometa v Kamniku in nanj pomembno vplivajo, v splošnem vidijo prizadevanja za hodljivost kot pozitivna, res pa je, da pogrešajo celovit pristop k problematiki. Vsaka od ustanov ima seveda svoje prometne težave in potrebe ter vidi tudi svoje prometne rešitve. Ustanove se le deloma ukvarjajo z dostopnostjo s sredstvi trajnostne mobilnosti, javne nekoliko bolj kot ostale, pri čemer pa so Terme Snovik izjema, saj so dostopne z JPP, so na pohodniški pešpoti in si prizadevajo za dograditev kolesarske poti Kamnik–Vransko.

6 Vizija mesta Kamnik na področju urbane trajnostne mobilnosti

Vrednote Kamnika na področju trajnostne mobilnosti:

- Vključenost vseh ciljnih skupin v prometno načrtovanje.
- Skrb za kakovostno bivalno okolje.
- Spodbujanje aktivnih, trajnostnih oblik premikanja.
- Vključenost vidikov trajnostne mobilnosti v vsak ukrep na področju prometa.
- Mestni prostor v prvi vrsti nameniti ljudem in njihovim interakcijam.

Poslanstvo občine Kamnik je zagotavljanje mesta po meri ljudi. Tako poslanstvo vključuje trajnostne oblike premikanja za vse občane in obiskovalce občine; s celovitim prometnim načrtovanjem spodbujati aktivne trajnostne oblike premikanja, ki pozitivno vplivajo na zdravje, okolje in kakovost bivalnega okolja v Kamniku. Občina si doma in v regiji prizadeva, da trajnostne prakse prometnega načrtovanja postanejo vsakdanja praksa.

Vizija prihodnosti Kamnika na področju trajnostne mobilnosti

Kombinacija obvladljivih dimenzij, več stoletne tradicije, negovanja mestnega utripa življenja in urbane kulture, tehnološkega razvoja, ki temelji na lokalnih delovnih mestih in obdanosti z visoko doživljajsko in ekosistemsko vrednostjo naravnega okolja v naročju gora, Kamniku omogoča postati najbolj zaželeno mesto za bivanje in delo v Sloveniji.

Kamnik bo postalo edino mesto v Sloveniji, ki bo stičišče urbane hoje in hkrati središče pohodništva in gorništv, s poudarkom na trajnostnem doživljanju Kamniško Savinjskih Alp.

Mesto Kamnik bo še naprej krepilo vezi z okolico v privlačno urbano-podeželsko območje s celovito in uravnoteženo mrežo različnih oblik prevoza in različnih potovalni načinov. V Kamniku so najpomembnejši udeleženci v prometu pešci, ranljive skupine ter kolesarji (prirejeno po CPS, 2017).



Kamnik bo pešcem prijazno mesto, saj bo celoten prometni sistem načrtovan in upravljan po načelih sodobnega prometnega načrtovanja, ki v prvi fazi skrbi za varnost, povezanost in dostopnost mestnih površin za pešce, ranljive skupine in kolesarje.

7 Ukrepi Strategije hodljivosti

Ukrepe v Strategiji hodljivosti smo v največji možni meri uskladili s Celostno prometno strategijo (CPS) za Kamnik, kar pomeni, da so določeni ukrepi enaki – gre za ukrepe, ki se še niso začeli izvajati. Določeni ukrepi so nadgradnja tistih v CPS, drugi so podani na novo. Predlagani ukrepi in cilji niso v nasprotju s tistimi v CPS in pomenijo vsebinsko dopolnjevanje ali nadaljevanje prizadevanj za trajnostno mobilnost v Kamniku. Ukrepe in cilje smo, podobno kot v CPS, razdelili v pet skupin (skupni podporni cilji, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in osebna vozila), cilje še nadalje na strateške in operativne.

7.1 Skupni, podporni cilji

STRATEŠKI CILJ	OPERATIVNI CILJI in svežnji ukrepov		Terminski načrt	Stroški (EUR)	Nosilec ukrepa
Povečana konkurenčnost občine: zvišati uspešnost občine pri prijavi na razpise.	Na podlagi CPS se občina prijavi vsaj na vsake tri leta na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti.	Občina Kamnik vzpostavi delovno skupino za trajnostno mobilnost, ki spremlja izvajanje CPS-ja ter projektnih nalog v smeri priprave dokumentacije, ki bo omogočala kakovostno infrastrukturo za kolesarje in pešce.	12. 2019	Dve delovni mesti s polnim delovnim časom	Občina Kamnik
Izvajanje CPS: vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev pri urejanju mobilnosti.	Sprejeti CPS, revizije vsaki dve, preнове vsakih pet let.				
	Redno zagotavljanje sredstev v proračunu za izvajanje ukrepov.	Občina Kamnik oblikuje »mobilnostni sklad«, kjer so na voljo sredstva za hitre intervencije na terenu in daljnoročne, kompleksnejše prometne in druge preнове. Sredstva sklada se namenijo tudi za pobude občanov ki potrebujejo hitre rešitve na terenu.	6. 2020	Oblikovanje sklada ne predstavlja stroška. Višina sredstev: 100.000	Občina Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	Zagotoviti izvajanje CPS.	Občina Kamnik vzpostavi sistem spremljanja izvajanja strateških dokumentov s področja mobilnosti.	6. 2020	Ni stroška	Občina Kamnik
	Vzpostavitev regijskega delovanja na področju trajnostne mobilnosti.	Občina Kamnik poda pobudo za delovno telo županov na področju mobilnosti z namenom vzpostavitve medobčinskega sodelovanja, uspešnega izvajanja regionalnega CPS-ja ter bolj koordiniranega delovanja lokalnih skupnosti za izvajanje trajnostne prometne politike.	6. 2020	Ni stroška	Občina Kamnik
Uravnoteženo načrtovanje investicij: Sprememba načrtovalskih prioritet ter njena uveljavitev.	Doseči uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine in razmerje 90 : 10 med investicijami v infrastrukturne ter v mehke ukrepe.	Oblikovanje sistema obveščanja glede višine sredstev, namenjenih za ukrepe trajnostne mobilnosti in druge ukrepe v občini (npr. sredstva za površine za pešce, ureditev zelenih površin, kolesarske infrastrukture, avtobusna postajališča ipd.).	6. 2020	500	Občina Kamnik
Spremljanje stanja: Sistematično spremljanje področja mobilnosti.	Vzpostavi se sistem spremljanja potovalnih navad in števila udeležencev v prometu. Sistem vsebuje tako obliko prikaza kot obdelavo podatkov in njihov zajem (digitalno štetje, s pomočjo anket ali štetjem na terenu).	Evidentira se ključne točke v občini za postavitve števcov kolesarskega prometa in pešcev, za promocijo obeh vrst mobilnosti ter za spremljanje učinkov investicij v infrastrukturo. Postavitve števcov prometa.	12. 2022	10.000	Občina Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	Zajem in vzdrževanje baze podatkov (spremljanja prometnih tokov, višine investicij ipd.). Integracija kazalnikov v sisteme za primerjavo z drugimi mesti po Evropi.	Zajem in vzdrževanje baze podatkov ter spremljanje indeksa hodljivosti, ki se je oblikoval v projektu CityWalk.	6.2020	Naloga delovne skupine	Občina Kamnik
	Javno objavljane podatkov.	Občina Kamnik oblikuje podstran »mobilnost«, kjer so zbrani vsi podatki (tudi kakovosti okolja), načrtovane investicije, strateški dokumenti ipd. s področja prometa po osnovnih stebrih – , kolesarjenje, hoja, javni potniški, tranzitni in tovorni promet.	12.2019	1.000	Občina Kamnik
Vzgoja in izobraževanje: dvig prometne kulture.	Vsako leto izvesti najmanj po eno akcijo s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije (za različne ciljne skupine).	V triletju 2019–2022 občina Kamnik preko akcij naslavlja potrebe ljudi z oviranostmi in jih tudi rešuje.	2019–2022	10.000	Občina Kamnik / TIC Kamnik oz. nosilec aktivnosti v ETM
	Z akcijami preko mlajših (šolarji) vplivati na obnašanje in mobilnostne navade staršev kot udeležencev v prometu.	Uvedba Pešbusa in Bicivlaka na vseh OŠ v Kamniku, spremljanje prihodov v šolo, oblikovanje akcijskih načrtov za aktiven prihod v šolo za vsako izmed sodelujočih OŠ.	9. 2020	Ni stroška	Zunanji izvajalec, nato šole



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	Poostriti policijski in redarski nadzor s v okolici VIZ ustanov preko celega leta.	Občina Kamnik z VIZ pripravi osnovna sporočila obnašanja udeležencev v prometu v okolici VIZ in jih jasno komunicira tako z uporabniki prometnih površin kot s širšo javnostjo. Oblikuje se jasna zaveza k aktivnemu prihodu v šolo tako učencev kot zaposlenih.	9. 2020	Ni stroškov	Občina Kamnik in vzgojno izobraževalne ustanove
	Okrepiti sodelovanje vseh skupin udeležencev v prometu v sklopu akcije Evropski teden mobilnosti.	Soorganizacija dogodka s krajevnimi skupinami in lokalnimi društvi, tudi glede na prepoznane potrebe, ki jih je podala oblikovane zagovorniška skupina za mobilnost. ETM 2019 temelji na spodbujanju hoje kot prometne prakse.	9. 2020	5.000 letno	
	Sofinanciranje tečajev varne vožnje za starejše voznike motornih vozil.	Občina Kamnik iz »mobilnostnega sklada« sofinancira tečaje varne vožnje. V letu 2019 pripravi kriterije in razpis za pridobivanje sredstev.	1. 2021	2.000 letno	Občina Kamnik
	Ozaveščanje kolesarjev o varnosti v cestnem prometu ter spodbujanje uporabe čelade za vse starostne skupine.	Občina Kamnik s Službo za varnost v prometu in drugimi deležniki pripravi akcijski načrt za varno kolesarjenje v občini: cestno-rekreativno kolesarjenje, vsakodnevno kolesarjenje, kolesarjenje ogroženih skupin ipd. Vsako leto (predlagamo april) izvaja ozaveščevalno kampanjo.	4. 2022	2.000 letno	Občina Kamnik
	Vsaj ena kampanja na leto za povečanje prometne varnosti ranljivih skupin.	Občina Kamnik sodeluje pri nacionalni kampanji »Varni pešec«.	Vsako leto	2.000 letno	Občina Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	Nagrajevanje vzornih voznikov.	Občina Kamnik v sodelovanju z lokalnimi mediji pripravi promocijsko kampanjo za spodbujanje vzorne, varne vožnje - npr. preko ambasadorjev med znanimi Kamničani in Kamničani.	Vsako leto, začetek 2020	2.000 letno	Občina Kamnik
Promocija trajnostne mobilnosti: Ozaveščanje ljudi o prednostih trajnostne mobilnosti.	Različne promocijske akcije v lokalnih medijih in z ostalimi načini obveščanja o prednostih trajnostne mobilnosti ter o ustreznem obnašanju v prometu na vseh ravneh.	Občina Kamnik urednikuje kotichek za hojo in trajnostno mobilnost v lokalnem glasilu, kjer se pojasnijo projektne naloge na področju prometa, izpostavijo prednosti za pešce in kolesarje. Teme, pokrite v kotichek, so podprte tudi z intervencijami ali primeri s terena. Glasilo omogoča tudi pisma bralcev oz. interakcije z lokalnim prebivalstvom.	Vsako leto, začetek 2020	Ni stroška	Občina Kamnik
	Promocija javnega potniškega prometa in drugih mobilnostih možnosti v občini.	Občina Kamnik ter Turizem Kamnik sodelujeta pri izdaji Voznih redov v Alpah ter spodbujata trajnostno mobilnost z delovanjem v Združenju Kamniško-Savinjske Alpe. Promocija električnih koles.	2020, vsako leto	500 letno	TIC Kamnik
Vključevanje javnosti: zagotavljanje transparentnosti odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti.	Za vse pomembne odločitve v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki.	Občina Kamnik vabi in vključuje krajevne skupnosti v postopke javnih razgrnitev, komunicira z zagovorniško skupino ter preverja načrtovane posege z gibalno oviranimi skupinami.	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



Integracija strateških dokumentov na področju mobilnosti z občinskim prostorskim načrtovanjem.	Umeščanje stanovanjskih in storitvenih dejavnosti ob obstoječe prometno omrežje. Določitev standardov dostopnosti za hojo, kolo in avtomobil v smeri trajnostne prometne politike in njihovo upoštevanje v OPPN-ih.	Uskladitev UE Kamnik in občine Kamnik pri izdajanju gradbenih dovoljenj glede na število predvidenih parkirnih mest, urejenosti dostopnosti za kolesarje in pešce do novogradenj in ob rekonstrukcijah.	2021	Ni stroška	Občina Kamnik
Vsi večji generatorji prometa (šole, javne ustanove, športni objekti) dostopnost rešujejo celostno.	Občina Kamnik z javnimi zavodi in ustanovami (tako državnimi kot občinskimi) podpiše pismo o nameri za ureditev dostopnosti v skladu s standardi trajnostne mobilnosti.	Vzpostavitev prioritet urejanja ter vključevanje v NRP.	2021	Ni stroška	Občina Kamnik
Kamnik je turistična destinacija za gibalno ovirane obiskovalce.	Oblikovanje turistične strategije občine Kamnik za gibalno ovirane.	Priprava dokumenta, ki naslavlja mobilnostne potrebe gibalno oviranih. Ob obisku CIRIUSA mesto nima koristi od obiskovalcev, saj gibalno ovirane osebe do mesta ne morejo priti. Mesto nima ponudbe za gibalno ovirane; vendar je to lahko prednost mesta.	Junij 2020	15.000	Občina Kamnik ali zunanji izvajalec



Občina Kamnik je koordinator in zagovornik trajnostne mobilnosti znotraj LAS Srce Slovenije.		Organizacija vsakoletnega dogodka s področja hodljivosti za javne uslužbenke občin Srce Slovenije, planerje, arhitekta in drugo.	6. 2020	500 letno	Občina Kamnik
Sodelovanje v okviru LUR in drugih medobčinskih povezav za večjo podporo države JPP.	Do leta 2020 uskladiti vozne rede železniškega in avtobusnega prometa.	Redna letna srečanja s predstavniki države na temo izboljšanja pogojev za trajnostno mobilnost.	4. 2020	Ni stroška	Občina Kamnik

7.2 Hoja

STRATEŠKI CILJ	OPERATIVNI CILJI in svežnji ukrepov		Terminski načrt	Stroški (EUR)	Nosilec ukrepa
Povečanje privlačnosti površin za pešce.	Do leta 2030 doseči dvig števila pešcev na poteh do 1 km za 10 %.	Zagotovitev sklenjene mreže peš poti: gradnje novih odsekov, dograditve manjkajočih pločnikov (posledično spremembe uličnih profilov), oživitev starih poti, ločenih od glavnih cest, gradnje novih poti, ločenih od cest ...).	Vsako leto	20.000 letno	Občina Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



		Zagotoviti števec pešcev na ključnih lokacijah po mestu. Priprava lokalnih načrtov hodljivosti po metodologiji CityWalk.	2020 – 2024	4.000 letno	Občina Kamnik
Vsako leto urediti najmanj 100 dolžinskih metrov površin za pešce, ki smiselno dograjujejo mrežo poti.		Opremljanje površin za pešce z urbano opremo (s klopmi, pitniki, informacijskimi tablamami, usmerjevalnimi tablamami).	2025	5.000 letno	Občina Kamnik
		Fazno se izvede Lokalni načrt hodljivosti za koridor Bistrica–CIRIUS–OŠ–Kovinarska.	2023	12.000	zunanji izvajalec
Povečanje vloge površin za pešce pri izdelavi načrtov in projektne dokumentacije, predvsem prometne dokumentacije.		Zaposleni na Občini preverijo projektno dokumentacijo in skladnost s pravilniki za urejanje površin za pešce in kolesarskih poti MZI.	2022	Ni stroška	Občina Kamnik
		Zaposleni na občini preučijo metodologijo in priporočila CityWalk ter jih vključujejo v projektne naloge.	2020	Ni stroška	Občina Kamnik
Povezati zelene površine s potmi za pešce in urediti signalizacijo znotraj mesta do 2025.		Pri vsaki naslednji prenovi občinskih in državnih cest znotraj naselij na prenovljenem odseku obvezno zgraditi primerne površine za pešce in kolesarje.	Ob prenovah	prbl. 150.000 na prenovi	Občina Kamnik
Povečanje prometne varnosti in	Do leta 2022 oblikovati projektne rešitve za odpravo	Dograditev manjkajočih odsekov varnih šolskih poti v centru in zaledju Kamnika, ureditev varnih dostopov do vrtcev.	2020	10.000 / ustanovo	Občina Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



občutka varnosti pešcev.	evidentiranih nevarnih točk na šolskih pešpoteh.				
	Do leta 2030 doseči dvig števila učencev, ki hodijo v šolo peš, za 10 % ter vzpostaviti mrežo peš poti v okolici VZI.	Pripraviti načrt ureditve šolskih poti, ki vključuje dinamiko posegov.	2022 – 2030	10.000 letno	Občina Kamnik
		Ustrezno opremljanje s prometno signalizacijo: označevanje prehodov za pešce, opozorilna vertikalna signalizacija, širitve in obnova obstoječih pločnikov.			
		Uredi se varna prečkanja prometnejših cest, začasno se pešpoti preusmeri na manj prometne ceste in se na cestišču npr. z barvo označi, da je tukaj tudi peš površina; ureditev točk za oddajo/sprejem otrok (poljubi in odpelji).	2021 – 2030	5.000	Občina Kamnik
	Do leta 2022 evidentirati nevarne dostope do vrtcev.		2022	4.000	Občina Kamnik
	Urediti najmanj eno nevarno območje ob vrtcih na dve leti.	Ukrepi za umirjanje prometa (spremembe uličnih profilov, prometna signalizacija, omejitev hitrosti, cona 30 ali 10, tlakovanje cestišč, majhni zavijalni radiji, šikane, dvignjene ploščadi, sredinski prometni otoki, nadzor).	2021 – 2030	50.000letno	Občina Kamnik
Do leta 2025 urediti ustrezno razsvetljavo prehodov za pešce in jih opremiti s	Ureditev javne razsvetljave peščevih in kolesarskih površin: zamenjava neustreznih svetilk, dodatne svetilke, posebej na prehodih, vzdrževanje drevja.	2021 – 2025	20.000letno	Občina Kamnik	



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	svetlobno signalizacijo.				
	Do leta 2025 urediti nevarna prečkanja pešcev čez obvoznico in železnico.	Zavarovanje prehodov čez železniško progo.	2021 - 2025	30.000 na lokacijo	Občina Kamnik in Slovenske železnice
	Vsaj ena kampanja na leto za povečanje prometne varnosti ranljivih skupin.	Razdeljevanje odsevnih teles za hojo ponoči (šole, društva upokojencev, pohodniki, rekreativci).	Vsako leto	200 letno	Občina Kamnik s partnerji
	Redna promocija hoje in nemotorizirane mobilnosti.	Priprava vsakoletnega načrta aktivnosti za podporo hoje.	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik
Zagotovite v enakopravnih pogojev za hojo za vse ljudi.	Do leta 2022 izdelati popis in načrt odprave neprimernih mest za dostop gibalno oviranih od centra CIRIUS in doma za starejše občane do centra Kamnika.	Popis nevarnih in problematičnih mest na poteh do pomembnih točk mesta, izdelava projektne dokumentacije za odpravo teh točk, vnos zahteve po ustreznem projektiranju in izvedbi v prostorske akte.	2020 - 2022	6.000	Zunanji izvajalec v sodelovanju z zavodom CIRIUS



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	Kamnik do leta 2022 pripravi turistično strategijo za gibalno ovirane obiskovalce.	Kamnik načrtno uvaja in razvija turistične produkte za gibalno in drugače ovirane posameznike.	2020 - 2022	12.000	Zunanji izvajalec v sodelovanju z zavodom CIRIUS
	Do leta 2025 zagotoviti, da se zahteve po projektiranju, ki je prilagojeno ljudem z oviranostmi, vnese v prostorske akte in izvaja v postopku izdaje gradbenih dovoljenj.	Sodelovanje z mesti, kjer ležijo ustanove z gibalno oviranimi varovanci.	2025	Ni stroška	Občina Kamnik
Kamnik bo postal prvo hoji prijazno mesto v Sloveniji	Vzpostavitev delovnega telesa v občini, ki skrbi za neprestan napredek na področju hodljivosti.	Občinski odlok o ustanovitvi delovnega telesa, ki skrbi za krepitev hodljivosti.	2020	Ni stroška	Občina Kamnik
		Z mestno občino Ptuj občina Kamnik pripravi kriterije za vključevanje občin, ki podpirajo hojo v mrežo mest, »prijaznih pešcem«.	2021	2.000	Občina Kamnik in zunanji izvajalec
	Proaktivna udeležba na tematskih	Udeležba vsaj ene tematske konference na leto in poročanje o vsebini vsem zainteresiranim na občini, v LAS in regiji.	Vsako leto	1.000	Občina Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	konferencah vsako leto.				
	Sodelovanje v mednarodnih in domačih projektih za pospeševanje hodljivosti.	Pobratenje in mreženje z mesti, ki so aktivna na področju trajnostne mobilnosti v okviru različnih mrež, npr. Alpski biseri (Alpine Pearls).	Vsako leto	1.000	Občina Kamnik
	Redna promocija hoje in nemotorizirane mobilnosti.	Vsako leto pripraviti koledar dogodkov, ki podpirajo hojo za različne ciljne skupine.	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik
Kamnik je srce gornišva in pohodništva za Kamniške Alpe.	Podpora turistično rekreativnim pohodniškim aktivnostim v okolici (ureditev dostopnosti Kamniške Bistrice z avtobusom, info v TIC-u) .	Izdela se knjižica Zapeljan v gore za občino Kamnik (nabor izletov po občini z JPP, peš, s kolesom), letno se jo posodablja glede na spremembe linij JPP.	2022	3.000	Zunaji izvajalec
	Vzpostavitev pohodniških in kolesarskih poti okoli Kamniško Savinjskih Alp.	Promocija pešpoti Vodne zgodbe okrog Kamniško-Savinjskih Alp.	2022	2.000	TIC Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik

	Vključitev v sistem pohodniških in gorniških poti.	Kamnik se umesti na zemljevid pohodniških središč.	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik
	Promocija Kamnika kot pohodnikom prijaznega turističnega kraja.	Pripravi se načrt promocije Kamnika kot pohodnikom prijaznega mesta.	2021	1.000	Občina Kamnik
Območja umirjenega prometa so pomemben generator mestnega vrveža .	Do leta 2020 se vzpostavi sistem dogodkov za različne ciljne skupine na Šutni, Glavnem trgu ter tržnici.	Tedenski koledar dogodkov, npr. sobotnatržnica, petkovi glasbeni večeri, drsališče v zimskem času, sredino druženje za otroke ...	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik
Hoja je ključen element za doseganje dobre psihofizične	Do leta 2020 občina Kamnik z zdravstvenimi ustanovami in drugimi deležniki pripravi komunikacijska orodja za	Informiranje občanov o pozitivnih učinkih hoje (lahko rubrika v občinskih novicah), podpora inovativnim projektom in kulturnim prireditvam, ki podpirajo hojo.	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik



**RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE**

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



e kondicije občanov.	spodbujanje hoje kot preventivno aktivnost za zagotavljanje zdravja občanov in občank.				
----------------------	--	--	--	--	--

7.3 Kolesarjenje

STRATEŠKI CILJ	OPERATIVNI CILJI in svežnji ukrepov		Terminski načrt	Stroški (EUR)	Nosilec ukrepa
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.	Ureditev celovitega kolesarskega omrežja v mestu in zaledju do leta 2030.	<p>Umeščanje in projektiranje novih kolesarskih povezav v mestu in zaledju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - umestitev kolesarske mreže na širšem območju Kamnika, umestitev kolesarske mreže v zaledju občine, projektiranje odsekov; - povezati obstoječo kolesarsko infrastrukturo; 	2020 – 2030	10.000 letno	Občina Kamnik



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik

		<ul style="list-style-type: none"> - ureditev podporne infrastrukture (npr. kolesarnic ob generatorjih prometa, popravljavnice koles ob vseh javnih zavodih v občini); - ureditev in obnovitev obstoječe prometne signalizacije (znaki, talne oznake); - ob rekonstrukciji cestišč vzpostavitev kolesarske steze; - ureditev kolesarske infrastrukture. 			
	Do leta 2030 povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo kolesarijo, za 10 %.	Promocija kolesarjenja na delovnem mestu, aktivnega prihoda v šolo, izvajanje Bicivlaka na osnovnih šolah.	2020 – 2030	– 3.000 letno	Občina Kamnik in zunanji izvajalec
	Do leta 2030 doseči dvig deleža kolesarjev na poteh do 4 km na 15 %.				
	Do leta 2023 zagotoviti kolesarnico na glavni avtobusni in železniški postaji.	Na podlagi kataloga urbane opreme umestiti kolesarnice.	2020 – 2023	– 40.000	Občina Kamnik in Slovenske železnice



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih.	Do leta 2030 zmanjšati število nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 %.	Z izboljšanjem infrastrukture prioriteta ureditev šolskih poti.	2020 - 2030	Strošek vključen v ureditev šolskih poti v poglavju o hoji	Občina Kamnik
Dostop kolesarskih ciljev za vse (elektrifikacija kot podpora kolesarjenju v občini).	Srednjeročno zagotoviti 6 polnilnih mest za električna kolesa.	Omogočiti postavitev polnilnic na 6 lokacijah po občini (Snovik, Velika planina, Kamniška Bistrica, Volčji potok, center).	2025	10.000 letno	Občina Kamnik in deležniki, kjer se polnilnica postavlja
	Dvig števila kolesarjev med starostniki do leta 2030 za 10 %.	Izboljšanje dostopnosti do električnih koles z občinsko mrežo izposojevalnic koles. Delavnice varnega kolesarjenja za starejše.	2020 - 2030	10.000 letno	Občina Kamnik in zunaji izvajalec
Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav	Sprejetje med občinami usklajenih dokumentov, ki določajo investicije v kolesarsko	Usklajevanje investicij s sosednjimi občinami, oblikovanjem delovne skupine za usklajevanje investicij.	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik in partnerske občine



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	omrežje (npr. CPS LUR).				
Kamnik bo postal kolesarjem prijazno mesto in promotor mestnega kolesarjenja v regiji in državi.	Proaktivna udeležba na tematskih konferencah vsako leto.	Zaposleni na občini se udeležujejo tematskih delavnic, sledijo trendom ter pripravljajo projektne naloge v skladu s trendi na področju kolesarske varnosti in udobne infrastrukture.	Vsako leto	1.000	Občina Kamnik
	Sodelovanje v mednarodnih in domačih projektih za pospeševanje kolesarjenja.	Občina Kamnik redno kandidira na državnih, regionalnih in evropskih razpisih, ki podpirajo izboljšanje kolesarske infrastrukture, promocijo kolesarjenja ipd.	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik
	Redna promocija kolesarjenja in nemotorizirane mobilnosti.	Občina Kamnik kontinuirano promovira kolesarjenje kot prometno prakso in s tem spodbuja občane h gibanju ter manjšemu vplivu na okolje. S trgovci, gostinci ter drugimi ponudniki storitev kontinuirano sodeluje in izboljšuje kolesarsko dostopnost navedenih objektov (kolesarska oprema, povezanost infrastrukture ipd.).	Vsako leto	1.500	Občina Kamnik s partnerji
Kamnik je srce kolesarjenja za Kamniške Alpe.	Krepitev kolesarske identitete.	Obnavljanje in krepitev obstoječih daljinskih kolesarskih povezav, izobraževanje turističnih ponudnikov za kolesarjem prijazne gostinske in nastanitvene objekte, podpora odsekom za gorsko kolesarjenje ipd.	Vsako leto	3.000 letno	Občina Kamnik s partnerji

7.4 Javni potniški promet

STRATEŠKI CILJI	OPERATIVNI CILJI in svežnji ukrepov		Terminski načrt	Stroški (EUR)	Nosilec ukrepa
Vzpostavljen mestni avtobusni promet.	Do leta 2022 zopet vzpostavljena brezplačna proga mestnega potniškega prometa – Kamnik bus, prilagojena za	Zagotavljanje manjših prevoznih sredstev (npr. kombi), ki vozijo pogosteje (10 minut v času jutranje in popoldanske konice); predlog trase: parkirišče Stol-mestno središče-Perovo-Ljubljanska ulica.	2019 – 2022	100.000 letno	Občina Kamnik
		Intenzivna promocija, dostopna cena, prilagoditev voznega reda na potrebe delovnega prebivalstva, vozne rede vlaka in medkrajevnega avtobusa.	Vsako leto	5.000 letno	Občina Kamnik
		Evropska sredstva za vzpostavitev proge, sodelovanje s poslovnimi subjekti pri financiranju linije.	Vsako leto	Ni stroška	Občina Kamnik in



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



	uporabo gibalno oviranim.				partnerske organizacije
Urejena postajališča javnega potniškega prometa.	Do leta 2030 urediti vsa avtobusna in železniška postajališča v občini.	Do 2025 ureditev glavnih postajališč (Kamnik, Kamnik mesto). Vzpostavitev in ureditev prestopnih točk (P+R) – Kamnik Graben.	2020 - 2025	Strošek se poda ob načrtu dokumenta	Občina Kamnik in Slovenske železnice
		Sprejem kataloga urbane opreme do 2020.	2022	Ni stroška	Občina Kamnik
		Opremljenost postajališč s pokrito kolesarnico.	2020 - 2030	20 000 letno	Občina Kamnik
Hiter in kakovosten JPP.	Do leta 2025 zagotoviti železniško povezavo z Ljubljano ob koncih tedna ter zagotoviti regionalne hitre linije med tednom.	Okrepiti sodelovanje med SŽ in podjetjem Arriva (tudi v sodelovanju s sosednjimi občinami).	2020 - 2025	Ni stroška	Občina Kamnik, podjetje Arriva in Slovenske železnice
		Uskladitev voznih redov (hitrih prog) z dejanskimi potrebami. Zagotoviti hitre/direktne proge vlaka in avtobusa.	letno	Strošek se poda ob načrtu	Občina Kamnik, podjetje Arriva in



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



				dokument a	Slovenske železnice
Promocija JPP.		Za prevoz na delo, šolo, vsakodnevni opravkih; spodbude za zaposlene, ki uporabljajo JPP, zagotavljanje informacij o JPP, spletne aplikacije, promocijske akcije.	letno	3.000 letno	Občina Kamnik
Spodbujanje intermodalno sti.	Do leta 2022 evidentirati možnosti za vzpostavitev manjših parkirišč za prestop.	Urediti manjše prestopne točke ob železnici tudi za sopotništvo.	2022	20.000 letno do leta 2022	Občina Kamnik
	Do leta 2030 urediti 5 dodatnih manjših parkirišč na prestopnih točkah za vlak in avtobus.	Dogovor z izvajalci JPP o prevozu koles.	2020 - 2030	Strošek se poda ob načrtu dokument a	Občina Kamnik s partnerji
Podpora dostopnosti z inovativnimi	Sodelovanje in podpora ukrepom priprave		Vsako leto	5.000 letno	Občina Kamnik, TIC in partnerji



**RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE**

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



oblikami mobilnostmi.	skupnih voznih redov JPP za Kamniško Savinjske Alpe.				
-----------------------	--	--	--	--	--

7.5 Osebna vozila

STRATEŠKI CILJI	OPERATIVNI CILJI in svežnji ukrepov		Terminski načrt	Stroški (EUR)	Nosilec ukrepa
Sprememba potovalnih navad.	Oblikovanje in sprejem potovalnih načrtov občine in ustanov, ki so v sestavi občinske strukture do 2025.	Izvedba in spremljanje učinkov organizacijskih, infrastrukturnih in promocijskih ukrepov na zdravje, kakovost življenja delavcev ter njihovih ekonomskih učinkov.	2020 - 2025	20.000 / ustanovo	Zunanji izvajalci
	Podpora priprave potovalnih načrtov večjih generatorjev prometa v občini.	Z »mobilnostnega sklada« občina podpre večje generatorje prometa (npr. športne objekte, kulturne objekte ipd.), sodeluje pri pripravi akcijskih načrtov. Izvede infrastrukturne ukrepe, ki podpirajo	2020 - 2030	20.000 letno	Zunanji izvajalci



RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



		trajnostno mobilnost ter aktivne, varne prihode.			
	Zmanjšanje števila avtomobilov na turističnih točkah za 10 % srednjeročno.	Izvedba strokovnih podlag za prometno in pravno ureditev dostopa do Velike planine; vzpostavitev prometnega režima v dolini Kamniške Bistrice ob najbolj obremenjenih poletnih vikendih ipd.	2020 - 2030	5.000 letno	Zunanji izvajalci
Umirjen promet v središču Kamnika in stanovanjih soseskah.	Do leta 2022 opredelitev in uskladitev prioriteten območij za umirjanje prometa v Kamniku s prebivalci v stanovanjskih soseskah ter šolskih okoliših.	Izdelava strokovnih podlag za vzpostavitev območij umirjenega prometa in kontinuirana, postopna izvedba umirjanja prometa.	2020 - 2022	3.000 / območje	Zunanji izvajalci v sodelovanju z Občino Kamnik
Vzpostavljen parkirni režim v širšem območju mestnega središča.	Do leta 2023 izdelati študijo o izvedljivosti in implementaciji trajnostnega parkirnega režima v širšem območju mestnega središča z vključevanjem ter informiranjem javnosti .	Vzpostaviti časovne omejitve za dostavo v mestnem središču; razširitev območij za časovno omejeno in plačljivo parkiranje; vzpostavitev parkirnih con; urejanje P+R; strožji nadzor in upoštevanje parkirnih režimov .	2020 - 2023	60.000	Občina Kamnik in zunanji izvajalec
Sprejem parkirne politike občine Kamnik.	Občina Kamnik do leta 2024 sprejme parkirno politiko, ki sledi ciljem trajnostne mobilnosti.	Sredstva za izdelavo strokovne podlage se namenijo z »mobilnostnega sklada«, predvsem se analizira neizkoriščene parkirne možnosti v Kamniku ter obstoječe parkirne prakse, tudi kako bi jih	2020 - 2024	30.000	Občina Kamnik in zunanji izvajalec



**RAZVOJNI CENTER
SRCA SLOVENIJE**

DEVELOPMENT CENTRE
OF THE HEART OF SLOVENIA



OBČINA KAMNIK
Municipality of Kamnik



		lahko z majhnimi investicijami in ozaveščanjem izboljšali.			
--	--	--	--	--	--

Glede finančne sheme izvajanja ukrepov iz strategije hodljivosti in ukrepov trajnostne mobilnosti nasploh je potrebno vedeti, da mednarodni in domači programi sofinanciranja projektov nudijo veliko možnosti finančne podpore. V Sloveniji tovrstne ukrepe podpirajo tako razpisi Ekosklada kot sredstva Podnebnega sklada. Hkrati Slovenija preko evropskih sredstev dobiva tudi sredstva za ekološke sanacije in teme trajnostnega razvoja, pri čemer je seveda potrebno spremljati vsebine znotraj posameznega programa v posamezni finančni perspektivi. Zato je zelo pomembno, da Občina Kamnik ustanovi projektno skupino, ki bo bdela nad razpisi kot možnimi viri financiranja in ki lahko močno razbremeni občinsko blagajno. Ne gre pozabiti tudi na razpise iz programov tako za gospodarske subjekte kot nevladne organizacije, kjer je občina lahko partner in v partnerskem sodelovanju postane območje izvedbe ukrepov ali priprave politik na temo trajnostnega razvoja.

V Sloveniji neizkoriščen inštrument, ki bi lahko bil zanimiv za občino Kamnik, ostaja Alpska konvencija. Ideja, da bi država za občine, ki so na območju veljavnosti Alpske konvencije (AK), lahko pripravila razpise na temo izvajanja ciljev AK, je že stara, a še ni zaživela. V okviru alpskih občin se občasno možnosti finančne podpore pokažejo tudi v omrežju občin Povezanost v Alpah, katerih članica je Občina Kamnik. S tega naslova so se v preteklosti na območju Julijskih Alp že financirali načrti umirjanja prometa.

8 Lokalni načrt hodljivosti

Lokalni načrt hodljivosti zagotavlja ukrepe, s katerimi konkretno izboljšamo pogoje za hojo in kolesarjenje. Namenjen je ožjemu območju mesta, ki je prepoznan kot celota ali povezana enota in na katerem so prepoznani določeni problemi, ki izhajajo iz nezadostne opremljenosti ali urejenosti za pešce ali kolesarje. Gre za dokument, ki je lahko majhen izvedbeni del strategije hodljivosti oziroma naslavlja cilje te strategije. V procesu sodelovanja z deležniki in ugotavljanja javnega mnenja se običajno prepoznajo določena območja, ki zahtevajo hitre izboljšave. Smiselno je, da do določitve teh območij pridemo s soglasjem in splošno privolitvijo. V procesu identifikacije takih območij se lahko pojavi več območij in tako je lokalnih načrtov hodljivosti v nekem mestu seveda lahko več.

Proces priprave Lokalnega načrta hodljivosti za mesto Kamnik je zavzemal:

- anketiranje različnih ciljnih skupin in anketiranje širše javnosti,
- prostorsko analizo območja,
- terensko delavnico s širšo javnostjo,
- pripravo ukrepov za izvedbo rešitev.

Trasa koridorja: vrtec Zarja–ob Kamniški Bistrici–Titanov most–Osnovna šola Toma Brejca–Knjižnica Franceta Balantiča–Zdravstveni dom–Srednja šola in gimnazija Rudolfa Maistra–Zavod CIRIUS.

Argumentacija izbora koridorja: koridor je bil izbran na podlagi opravljenih intervjujev in anket. Izkazalo se je, da pokriva zelo različne cilje prometnega povpraševanja – hoje in kolesarjenja, je prostorsko smiselno umeščen v mestno območje in povezuje več mestnih območij. Tudi skozi proces vključevanja deležnikov in priprave ukrepov smo dobili pozitivne povratne informacije, da je koridor izbran primerno in da omogoča povezavo ukrepov v celovite prostorske in vsebinske sklope.

Pri pripravi lokalnega načrta hodljivosti smo se podrobneje ukvarjali s stopnjo varnosti, povezanosti, dostopnosti ter privlačnosti preučevanih površin.

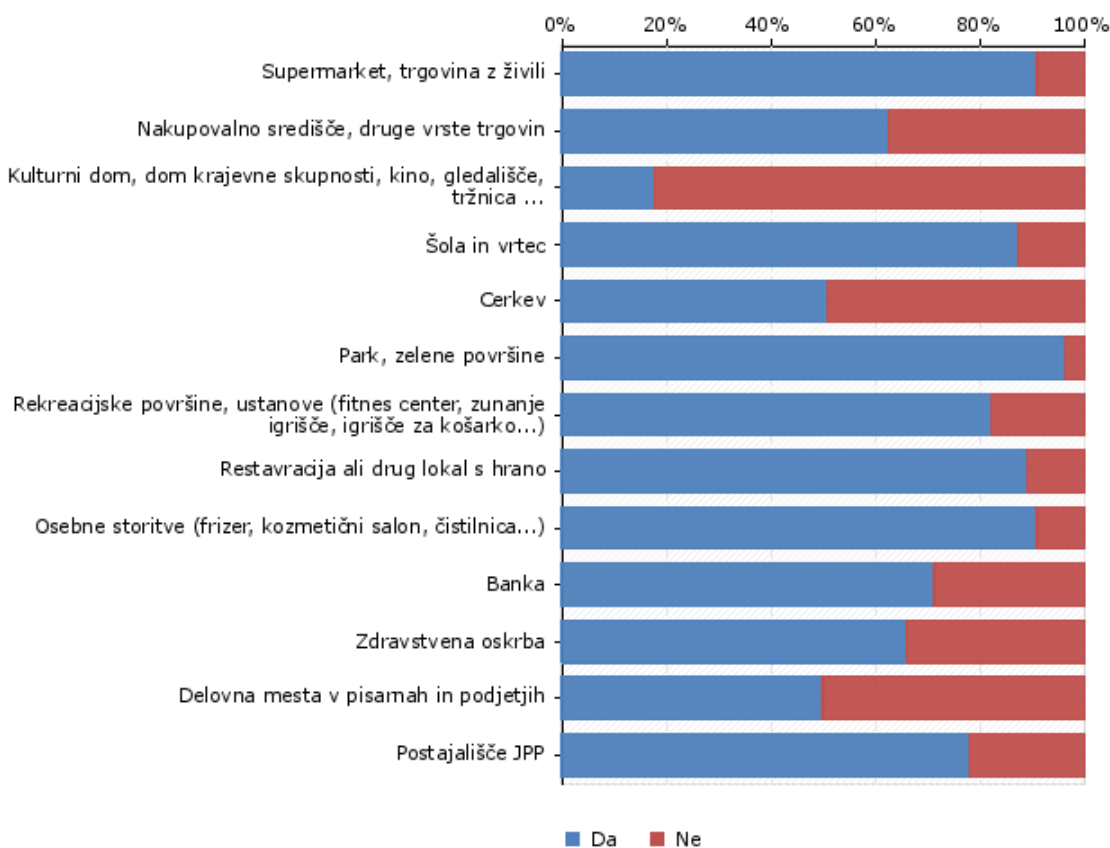
8.1 Analiza anketnih vprašalnikov za lokalni načrt hodljivosti

Anketiranje se je izvajalo na terenu (8. 12.–15. 12. 2018) na izbranem koridorju za Lokalni načrt hodljivosti (N=56). Izdelava lokalnega načrta hodljivosti ima številne cilje. Mednje sodijo izboljšava pogojev za hojo in kolesarjenje, zmanjšanje prometne obremenitve, povečanje prometne varnosti ter kakovosti mestnega območja.

Raziskovali smo predvsem vzroke, ki prebivalce spodbudijo k hoji ter njihova ocena hodljivosti. **Namreč pomemben pomen hodljivosti je, da imajo ljudje utemeljen razlog za hojo.** Slednje pomeni, da so storitve ter ostale sorodne lokacije dostopne s hojo v relativno kratkem času. V našem primeru je bila dostopnost znotraj desetih minut udobne hoje.

Na vprašanje »Ali je katera od spodaj navedenih ustanov oz. storitev dosegljiva s hojo v desetih minutah od obravnavanega območja?« so anketiranci odgovorili pretežno z odgovorom DA, razen pri kulturnem domu oz. drugih kulturnih programih, ki ležijo na severnem delu mesta (Fužine).

Graf 28: Dostopnost ustanov s hojo



Kot najbolj dostopne so se pokazale zelene površine skupaj s parkom. Za slednje se je odločilo kar 96 % anketirancev. Na drugem mestu sta se skupaj znašli dve kategoriji s po 91 % dostopnostjo. To sta supermarket oz. trgovina z živili ter osebne storitve kot npr. frizer, kozmetični salon, čistilnica, ipd. Sledi restavracija ali drug lokal s hrano z 89 %. Sledita šola in vrtec z 88 %. Tudi rekreacijske površine, ustanove (fitnes center, zunanje igrišče, igrišče za košarko ipd.) so relativno dostopne, in sicer kot takšne jih je prepoznalo 82 %. Šele nato sledi postajališče JPP s 78 % dostopnostjo. Na zadnjem mestu po dosegljivosti s hojo so se znašle kulturne dejavnosti kot npr. kulturni dom, dom krajevne skupnosti, kino, gledališče, tržnica. Dosegljivost je bila prepoznana le z 18 %. Delovna mesta v pisarnah in podjetjih so bila prepoznana s 50 % dosegljivostjo, le odstotek več je prejela cerkev. Z nekaj več kot dvotretjinsko dostopnostjo je bila prepoznana banka. Zdravstvene storitve je prepoznalo 66 % ljudi.

Naslednji sklop sestavljajo **tri vprašanja o varnosti**, ki je ključen dejavnik za krepitev hodljivosti v mestih.

Na prvo vprašanje »*Kako varne se počutite med hojo tekom dneva?*« je 82 % reševalcev ankete odgovorilo, da povsem varno. Sledil je odgovor varno z 11 %. Štirje anketiranci (7 %) pa so odgovorili z v nikakor se ne počutim varno. Nihče izmed njih pa se ni opredelil za odgovor nevarno.

Sledilo je podobno vprašanje, le da je bil tokrat predmet zanimanja varnost med hojo ponoči. Ljudje se med hojo ponoči počutijo nekoliko manj varne glede na hojo tekom dneva. Povsem varne se počuti 52 % anketirancev, kar varne se počuti 36 %. Šest anketirancev je izbralo odgovor nikakor se ne počutim varno (11 %), eden izmed anketirancev pa se med hojo ponoči počuti nevarno.

Zadnje vprašanje v tem sklopu se je nanašalo na dejavnike zmanjševanja varnosti po mnenju anketirancev. Možnih je bilo več odgovorov.

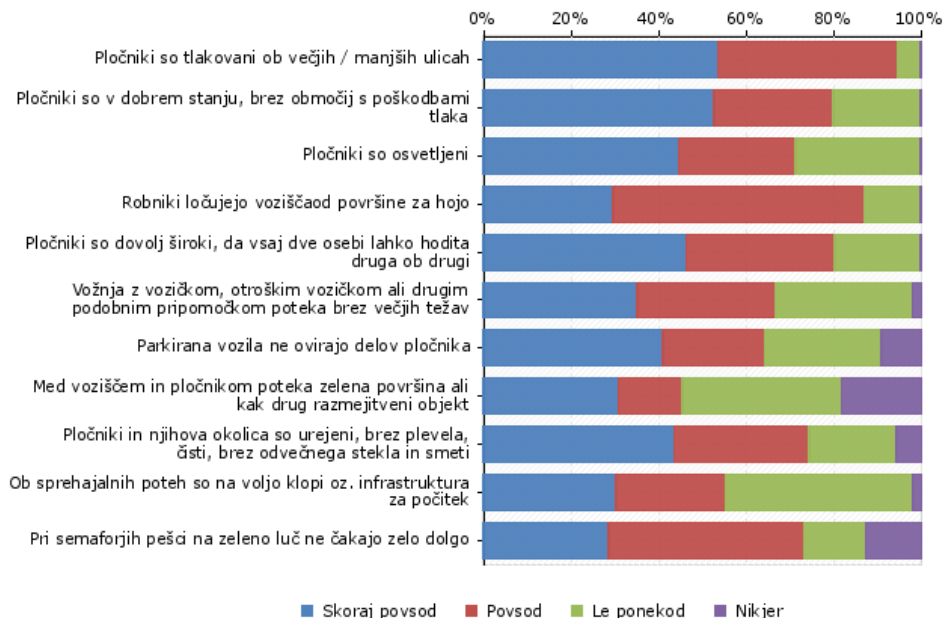
Kot največji dejavnik zmanjševanja varnosti so anketiranci izbrali prehitro vožnjo, in sicer s 62 %. Z dvema odstotkoma manj je sledil odgovor, da vozniki niso obzirni do pešcev. Kot bolj izstopajoča sta se pokazala še dva dejavnika, in sicer preveč prometa ter preveč avtomobilov in neprimerna osvetlitev ponoči ter posledično slaba vidnost. Zadnja dva dejavnika sta gosto rastje oz. druge ovire, ki zmanjšujejo preglednost v bližini pločnikov ter psi na ulicah. Kategorijo drugo pa so predstavljali odgovori kot npr. kolesarji, zasičenost poti za pešce (preveč ljudi), smeti na pločnikih, pomanjkanje ustreznih površin za pešce in kolesarje, zid pri bencinski črpalki pri nakupovalnem centru, tovorna vozila in vinjene osebe.

Graf 29: Dejavniki, ki po vašem mnenju zmanjšujejo varnost



Peti sklop vprašalnika je potekal o **udobnosti**, ki je pri hoji ključnega pomena za njeno udeleževanje. Ta sklop so sestavljale številne trditve o udobnosti pri hoji v obravnavani soseski.

Graf 30: Udobnost hoje v obravnavani soseski



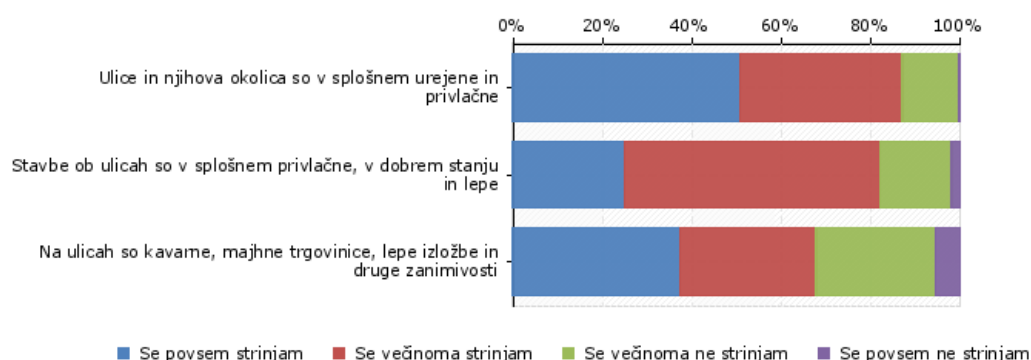
Predvsem pri trditvi *Med voziščem in pločnikom poteka zelena površina ali kak drug razmejitveni objekt* je bila prepoznana najmanjša udobnost, in sicer s kar 36 % deležem le ponekod ter 18% deležem nikjer. Slednji delež je najnižji med vsemi trditvami. Pri trditvi *Ob sprehajalnih poteh so na voljo klopi oz. infrastruktura za počitek* je relativno visok delež, da je ta kategorija zastopana le ponekod. Ta delež znaša kar 43 % in bi ga bilo treba nujno zmanjšati. Problematična so tudi vozila, parkirana na pločnik. Vozniki so povsod oz. skoraj povsod uvidevni s 64 %, kar je manj od dveh tretjin. Tudi osvetljenost pločnikov bi lahko in morala biti boljša, 29 % pločnikov je osvetljenih le ponekod. Prav tako se mora spremeniti stanje pri vožnji z vozičkom, otroškim vozičkom ali drugim podobnim pripomočkom. Vožnja brez večjih težav z odgovorom Le ponekod je bila označena s kar 31 %.

Naslednji sklop predstavlja **privlačnost**. Hoja je priljubljena na privlačnih in zanimivih območjih. V tem sklopu so bile zastavljene tri trditve o zanimivosti in privlačnosti soseske oz. ulice.

S prvo trditvijo se je 51 % anketirancev povsem strinjalo, in sicer da so ulice in njihova okolica v splošnem urejene in privlačne. S to trditvijo se je večinoma strinjalo 36 % oseb, da pa se večinoma ne strinjajo s trditvijo pa je odgovorilo 13 % vprašanih. Ljudje so trditev, da so stavbe ob ulicah v splošnem privlačne, v dobrem in lepem stanju večinoma odgovorili s se večinoma strinjam, in sicer s 57 %. Na drugem mestu z 25 % je sledil odgovor se povsem strinjam. Sledilo je, da se ljudje večinoma ne strinjajo s trditvijo, teh je bilo 16 %.

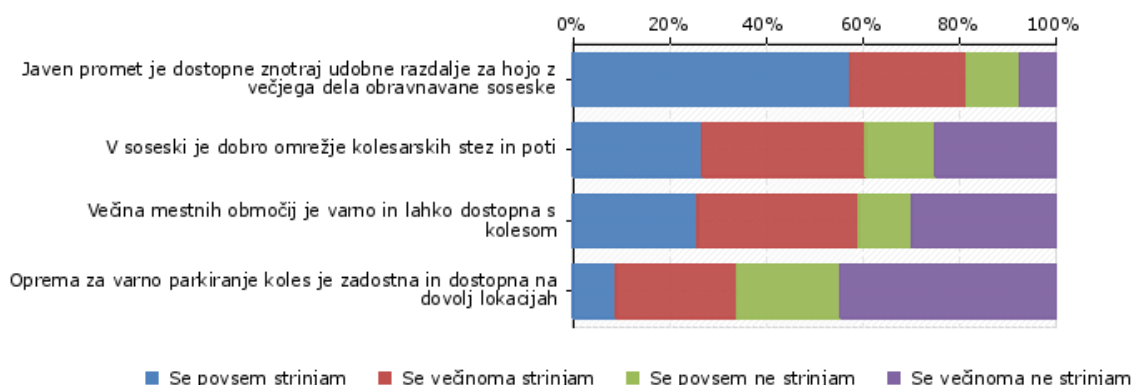
Eden izmed anketiranih pa se povsem ni strinjal s trditvijo. Zadnja trditev je imela najbolj razpršene odgovore. 38 % vprašanih se je povsem strinjalo, da so na ulicah kavarne, majhne trgovinice, lepe izložbe in druge zanimivosti. Osem odstotkov manj je bilo tistih, ki so se odločili za odgovor se večinoma strinjam. 15 anketiranih oz. 27 % je povedalo, da se večinoma ne strinjajo s trditvijo. S trditvijo pa se povsem niso strinjali trije anketirani. Vsi deleži so prikazani v Grafikonu 15.

Graf 31: Privlačnost hoje v obravnavani soseski



Sedma preučevana kategorija je bila javni promet in kolesarjenje. Z vidika hodljivosti sta pomembna kakovost javnega prometa ter razpoložljivost kolesarske infrastrukture, saj se javnega prometa in kolesa poslužujemo takrat, ko bi na neko območje radi šli, a je to predaleč za hojo iz naše izhodiščne točke. Zajete so bile štiri trditve.

Graf 32: Javni promet in kolesarjenje



S prvo trditvijo o dostopnosti javnega prometa znotraj udobne razdalje s hojo z večjega dela obravnavane soseske se je povsem strinjalo 57 % anketirancev, s trditvijo se jih

večinoma ni strinjalo 24 %. Povsem se jih ni strinjalo 11 %, medtem ko se večinoma ni strinjalo s trditvijo 7 % vprašanih. Pri drugi trditvi je bil največji delež odgovor se večinoma strinjam, in sicer s 34 %. Na drugem mestu se je znašel odgovor se povsem strinjam s 27 %. Se večinoma ne strinjam je odgovorilo 25 % anketirancev. Da je v soseski dobro omrežje kolesarskih stez in poti se povsem ni strinjalo osem vprašanih, kar predstavlja 14 %.

Tretja trditev se je glasila: »Večina mestnih območij je varno in lahko dostopna s kolesom«. Odgovora, da se ljudje s trditvijo povsem ne strinjajo ter večinoma ne strinjajo, sta prejela 41 %. Varnost in dostopnost s kolesom bo potrebno torej precej izboljšati. Še precej slabše stanje oz. negativen odziv anketirancev pa je bil o trditvi: »Oprema za varno parkiranje koles je zadostna in dostopna na dovolj lokacijah«. Kar 45 % vprašanih se s to trditvijo večinoma ni strinjalo. Tudi delež tistih, ki se povsem niso strinjali je velik, in sicer 21 %, kar skupaj znaša 66 % vseh vprašanih. Povsem se je strinjalo pet anketirancev (9 %), 25 % pa se jih je odločilo, da se s trditvijo večinoma strinja. **Ustreznost opreme za varno parkiranje koles je nujno potrebna, saj je drugače težko privabiti nove ljudi, ki bi se odločili za kolesarjenje.**

Za zaključek vprašalnika so imeli ljudje možnost podati **lasten komentar** oz. **misel o lokalnem načrtu hodljivosti**. Kar nekaj komentarjev je v smeri, da se Kamnik iz vidika hoje in kolesarjenja počasi razvija, da pa bo še potrebno precej postoriti v prihodnosti. Izražena je bila želja za ločene pešpoti ter kolesarske steze, saj so pločniki večinoma preozki. Predvsem se omenja Kajuhova cesta in pogosta neurejenost pločnikov v zimskem času. Omenja se tudi, da je potrebno zagotoviti večjo dostopnost za invalide ter ostale gibalno ovirane, starejše in starše z otroškimi vozički. V tem primeru se velikokrat pojavljajo težave s premalo spuščnim robom pločnika ter neprimernim naklonom. Na Perovem je slaba dostopnost oz. pomanjkanje postajališč za JPP. Nujno je tudi treba postaviti stojala za kolesa ob javnih ustanovah. Želja po ureditvi kolesarske steze Kamnik-Kamniška Bistrica ter tudi ob glavni cesti v Kamniku (Šmarca-center). Anketiranci so omenili še nič kaj spodbudno kulturo voznikov motornih vozil, predvsem pri prečkanju prehoda za pešce. Nekateri želijo tudi boljšo osvetljenost določenih ulic ter ponovno osvetlitev poti na Stari grad. Omenjajo še moteče korenine na poti ob Kamniški Bistrici. Nekdo bi si želel večjo ozaveščenost v prometu. Sogovornike moti neurejen dostop za pešce in kolesarje do začetka poti pri Bakovniku. Tam bi tudi lahko bilo več mostov (prehodov) čez reko. Nejasno je tudi, kje potekajo kolesarske poti, še posebej za turiste, ki so tu prvič. Izrazili so tudi željo po dodatnem fitnessu v naravi ob Kamniški Bistrici.

8.2 Analiza koridorja lokalnega načrta hodljivosti ter predvideni ukrepi

Ko smo s pomočjo intervjujev in anket ugotovili traso koridorja za lokalni načrt hodljivosti, smo izvedli analizo prostora. V prometnem smislu gre za koridor v obliki narobe obrnjene črke J (Karta 10), ki povezuje številne ustanove ali območja, ki so cilji prometnega povpraševanja. Tako se koridor začne pri zavodu CIRIUS, gre skozi sosesko Perovo, mimo zdravstvenega doma in srednje šole. Mimo kamniške obvoznice (ta točka prečkanja koridorja sodi med najbolj nevarne), poteka zopet mimo dveh osnovnih šol in knjižnice, nato se preusmeri skozi stanovanjsko sosesko k pešpoti ob Kamniški Bistrici, preko nje in naprej po pešpoti do vrtca oziroma do trgovskega in poslovnega središča. Hkrati se koridor približa železniški postaji in nakupovalnemu središču na manj kot 5 minut, enako velja za mestno središče Kamnika. Seveda s tem lokalnim načrtom ne moremo rešiti vseh problemov na lokalni ravni, zavedamo se tudi, da obstajajo še druga območja, ki potrebujejo lokalni načrt hodljivosti. Takih območij je seveda lahko več in v prihodnosti bo Kamnik zagotovo potreboval še kakšnega.

Po določitvi trase smo določili točke v koridorju, kjer so potrebni ukrepi za izboljšanje hodljivosti. Evidentirali smo devet točk oziroma območij (Karta 12), in sicer: sosesko Novi Trg - Perovo, križišče pred Zdravstvenim domom, križišče Novi Trg – kamniška obvoznica, podhod pod Šolsko cesto, pešpot od Osnovne šole Frana Albrehta do knjižnice Franceta Balantiča, križišče Kajuhove poti in Kovinarske ceste, Kovinarska cesta, brv čez Kamniško Bistrico, pešpot ob reki do vrtca Zarja. Vidimo, da so vključene tako površine motoriziranega prometa z urejeno infrastrukturo za pešce kot tudi površine izključno namenjene pešcem in kolesarjem. Pri podrobni analizi smo ugotovili kar nekaj možnosti za izboljšanje stanja na koridorju. V podrobnejši analizi smo evidentirali opremljenost z infrastrukturo za pešce kot tudi nevarne točke in smer pomembnejših povezav (Karta 13). Izkazalo se je, da so določene točke oziroma območja povsem brez potrebne opreme za zagotovitev hodljivosti, spet druga imajo pomanjkljivo opremo, nekatera pa ne potrebujejo večjih nadgradenj. Tako na primer ob šolski cesti infrastruktura vključuje pešpot in kolesarsko pot, pri čemer pa je podvoz prepoznan za kolesarjem nevarnega. Hkrati pa del Kovinarske ceste nima nikakršnih površin za pešce ali kolesarje. Podobno velja tudi za cesto od Zavoda CIRIUS proti soseski Novi trg-Perovo.

Nato je na podlagi analize sledila priprava sistemskih ukrepov oziroma strateških ukrepov na koridorju (Karta 14). Ta vsebuje celostne rešitve večjega reda, kot je na primer vzpostavitev deljenega prometnega prostora ali pločnikov od CIRIUS-a proti soseski Novi trg-Perovo, omejitev hitrosti in zožitev vozišča oziroma umiritev prometa od obvoznice proti osnovni šoli, vzpostavitev pločnika na obeh straneh ceste in zožitev vozne površine

vzdolž kovinarske ceste. Poleg sistemskih ukrepov smo predvideli tudi manjše ukrepe, ki so izvedljivi hitreje in so tudi cenejši (Karta 15). Med take ukrepe na primer sodi preplastitev vozišča in označbe za pešce v bližini CIRIUSA, zaris prehoda za pešce v soseski Novi trg–Perovo, zaris kolesarskega pasu na cestišču, podaljšanje trajanja zelene luči na semaforju za pešce na prehodu preko kamniške obvoznice, postavitve grbin v bližini osnovne šole in podobno. S temi ukrepi lahko občina v kratkem času doseže spremembe v prometnem toku v korist pešcev in kolesarjev ob razmeroma nizkih stroških in posegih v prostor.

Menimo, da bi z nizom manjših in kasneje večjih sistemskih ukrepov izbrani koridor dejansko postal najbolj privlačna povezovalna točka hodljivosti v mestu, središče Kamnika pa bi z ureditvijo koridorja postalo pešcem še bolj naklonjeno. Tako urejen koridor bi bil osnova za nadaljnje načrte hodljivosti v soseskah, ki bi se navezovali na osrednji koridor.

Karta 10: Trasa koridorja

NAČRT HODLJIVOSTI KAMNIK

ortofoto analiza
M 1:5000



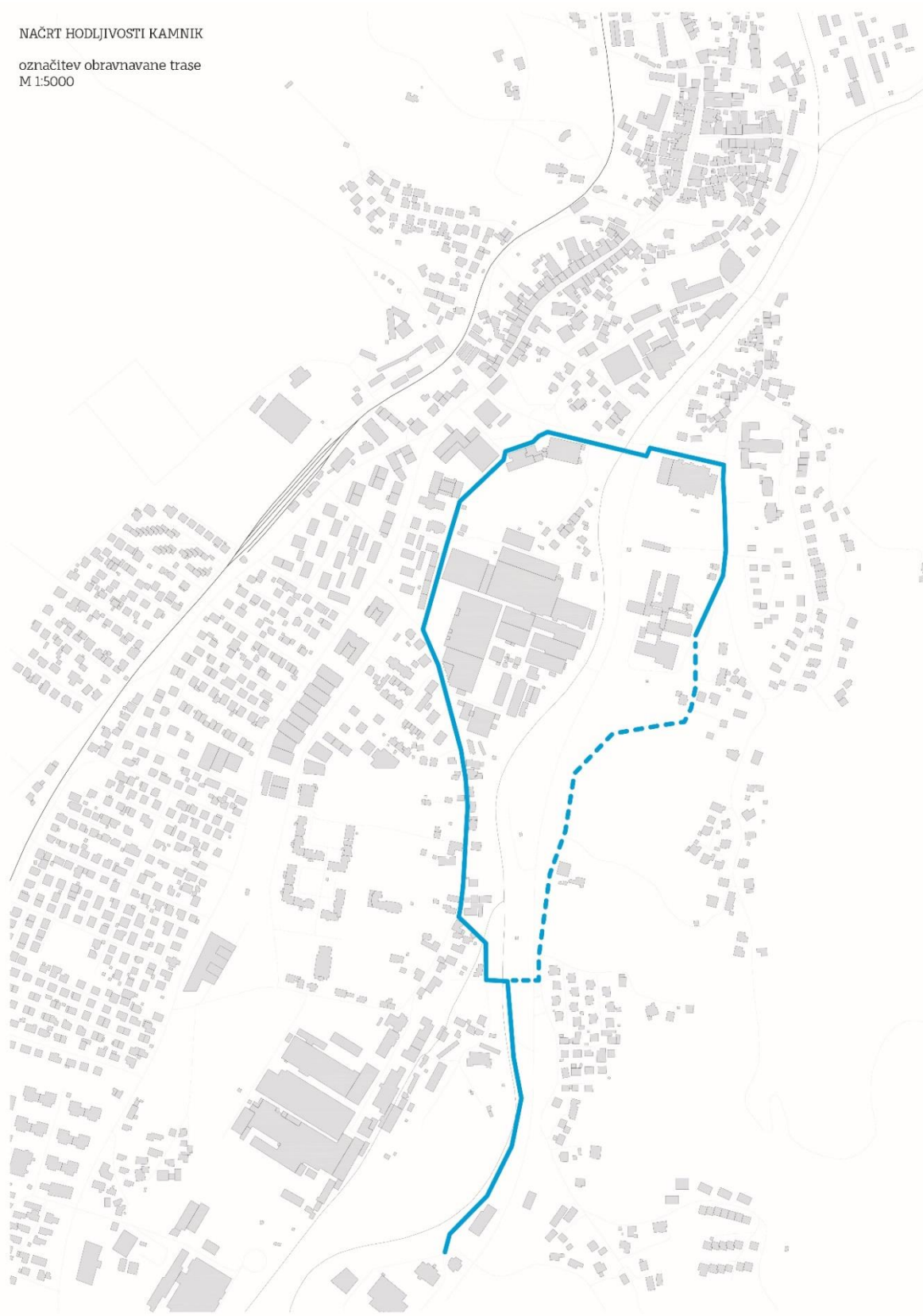




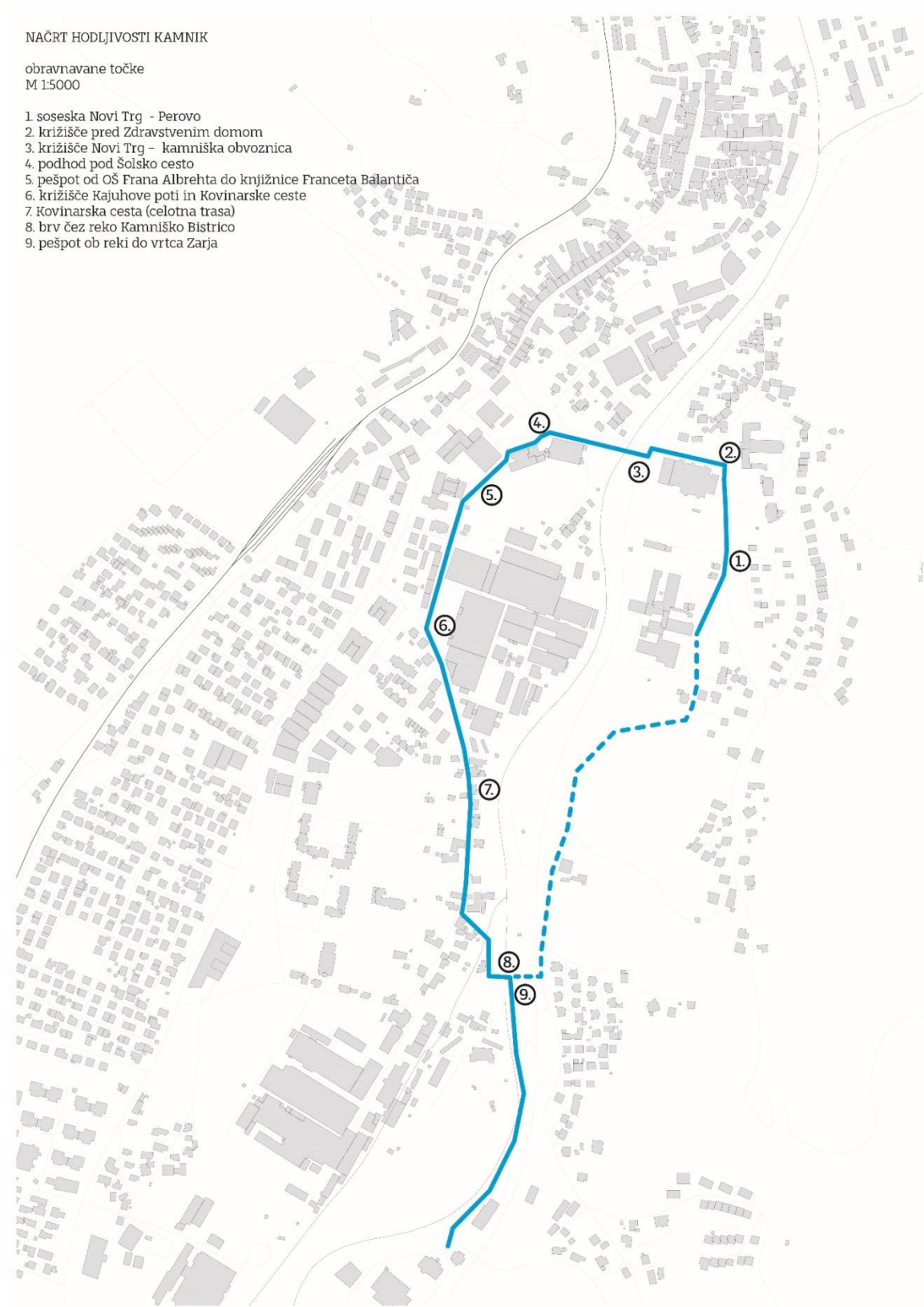
Karta 11: Obravnavana trasa

NAČRT HODLJIVOSTI KAMNIK

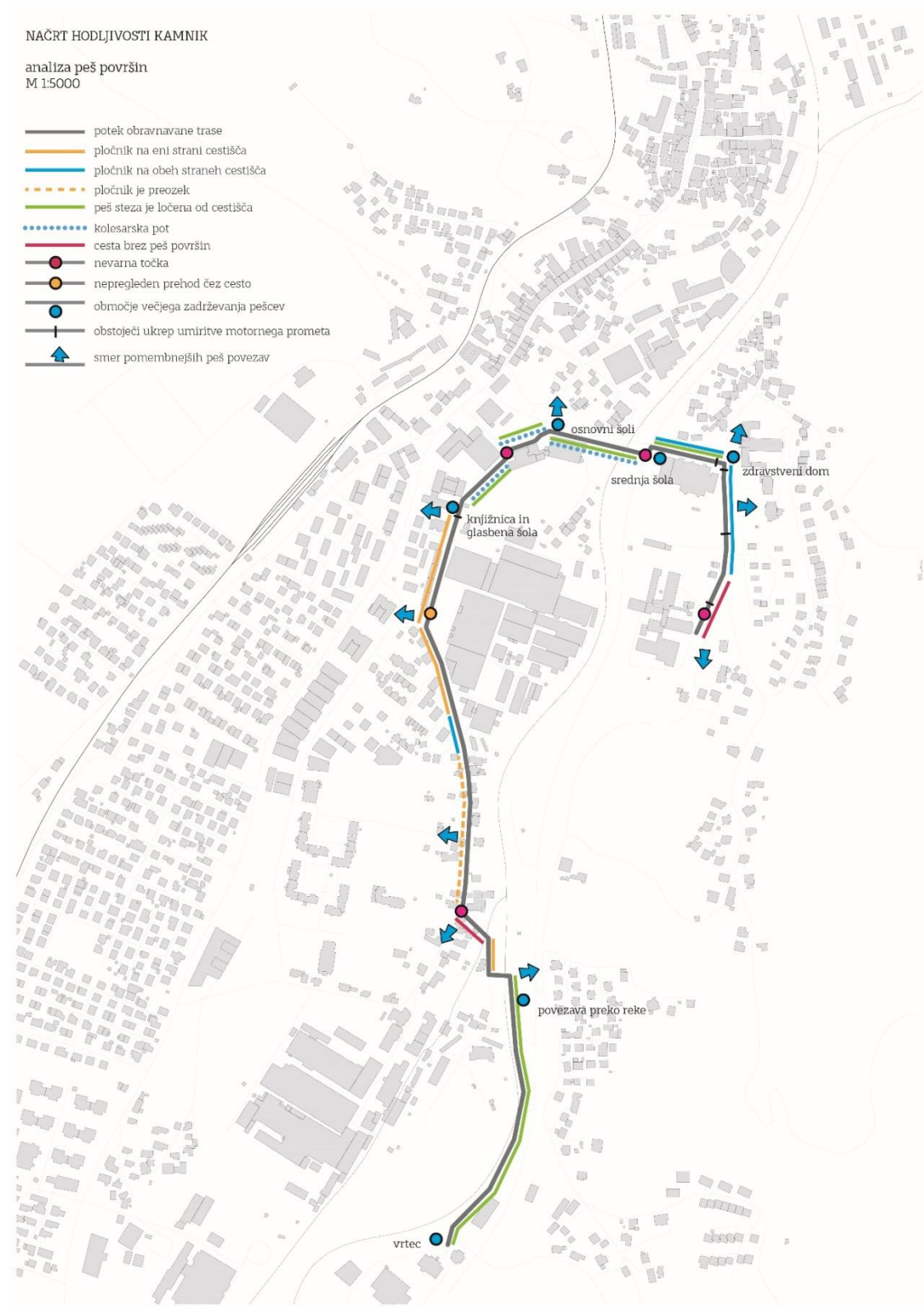
označitev obravnavane trase
M 1:5000



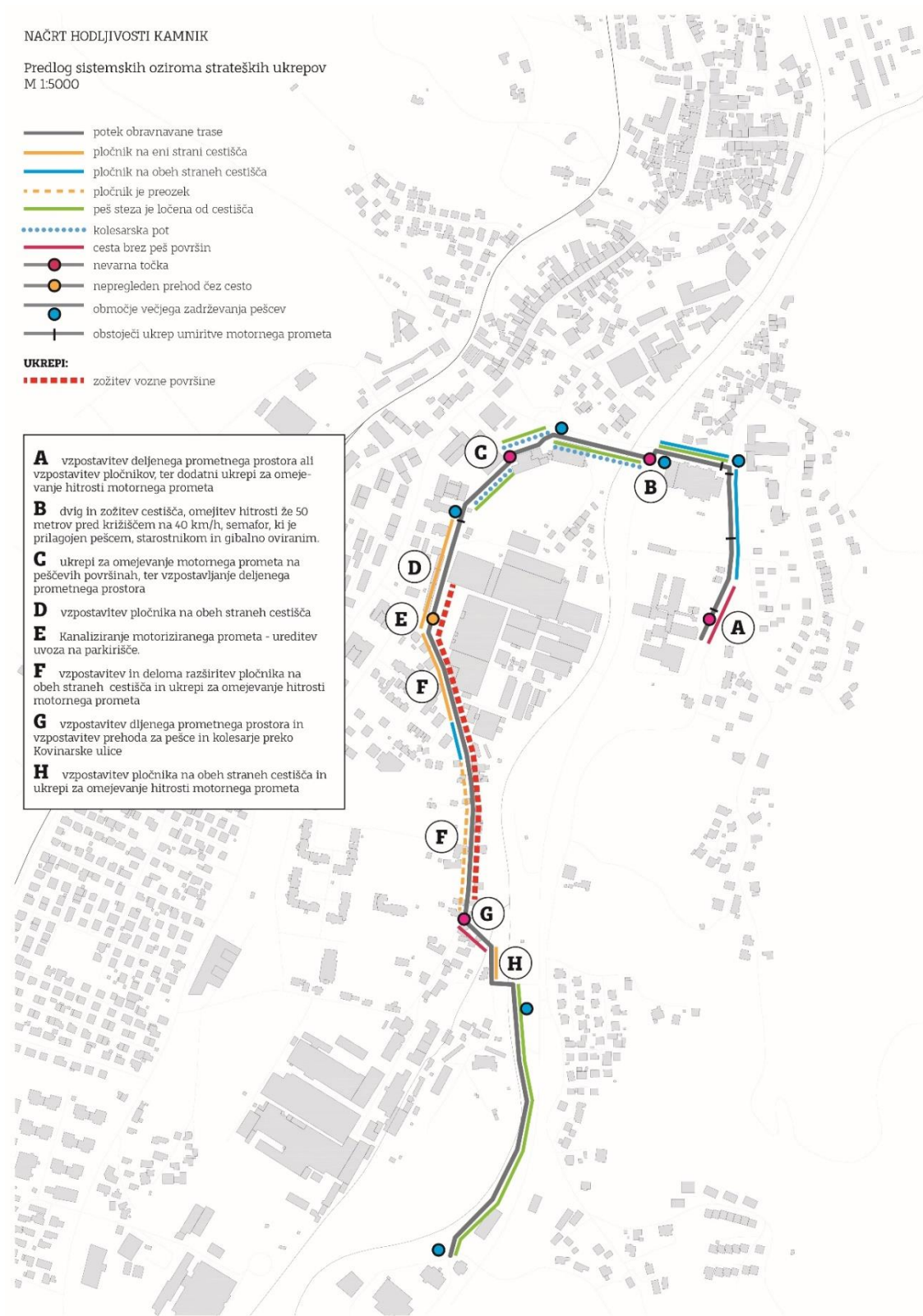
Karta 12: Obravnavane točke na začrtani trasi



Karta 13: peš površine na začrtani trasi



Karta 14: Predlogi ukrepov

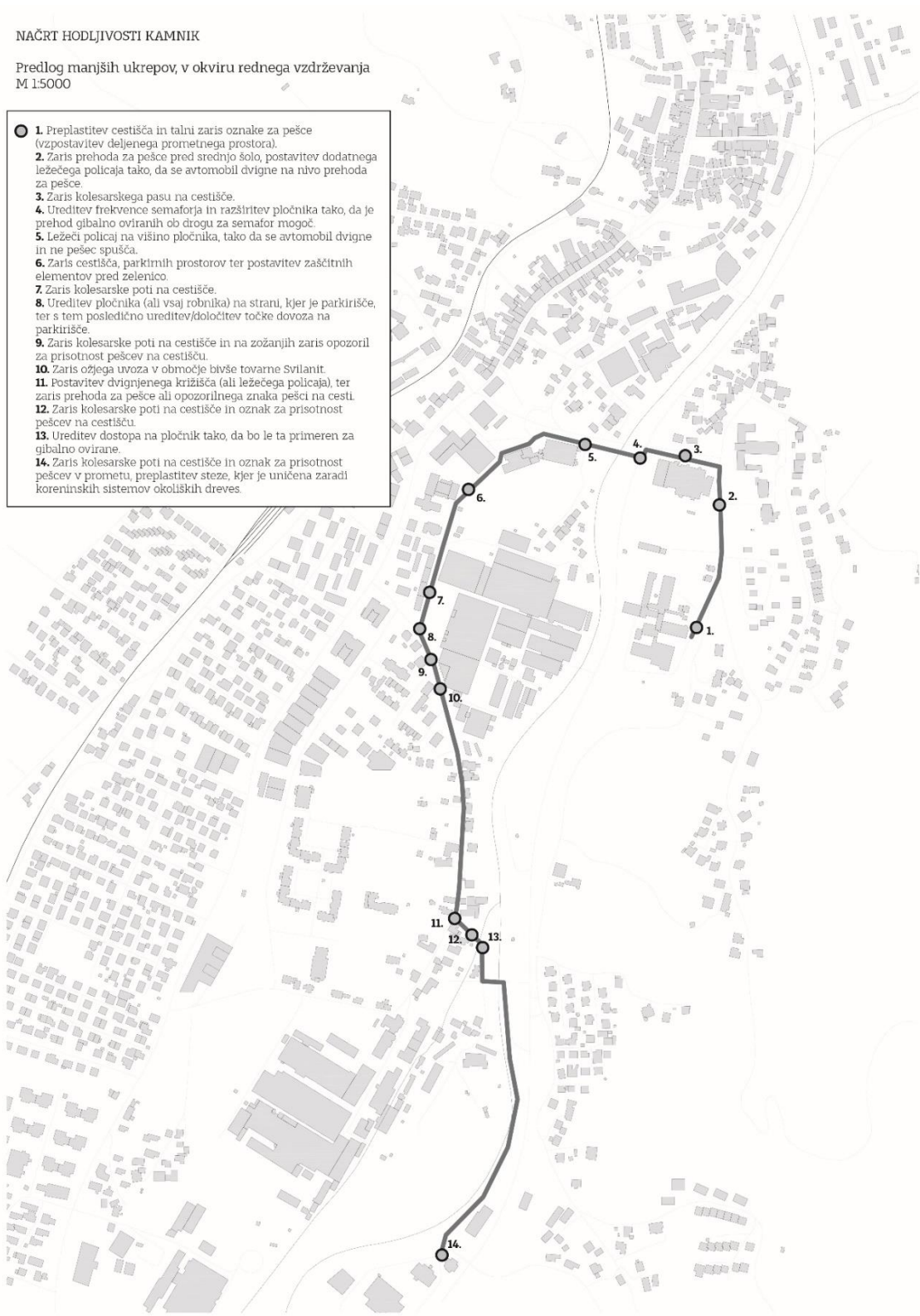


Karta 15: Predlogi manjših ukrepov

NAČRT HODLJIVOSTI KAMNIK

Predlog manjših ukrepov, v okviru rednega vzdrževanja
M 15000

- 1. Preplastitev cestišča in talni zaris oznake za pešce (vzpostavitev deljenega prometnega prostora).
- 2. Zaris prehoda za pešce pred srednjo solo, postavitev dodatnega ležečega policaja tako, da se avtomobil dvigne na nivo prehoda za pešce.
- 3. Zaris kolesarskega pasu na cestišče.
- 4. Ureditev frekvence semaforja in razširitev pločnika tako, da je prehod gibavno oviranih ob drogu za semafor mogoč.
- 5. Ležeči policaj na višino pločnika, tako da se avtomobil dvigne in ne pešec spušča.
- 6. Zaris cestišča, parkirnih prostorov ter postavitev zaščitnih elementov pred zelenico.
- 7. Zaris kolesarske poti na cestišče.
- 8. Ureditev pločnika (ali vsaj robnika) na strani, kjer je parkirišče, ter s tem posledično ureditev/določitev točke dovoza na parkirišče.
- 9. Zaris kolesarske poti na cestišče in na zožanjih zaris opozoril za prisotnost pešcev na cestišču.
- 10. Zaris ozjega uvoza v območje bivše tovarne Svilanit.
- 11. Postavitev dvignjenega križišča (ali ležečega policaja), ter zaris prehoda za pešce ali opozorilnega znaka pešci na cesti.
- 12. Zaris kolesarske poti na cestišče in oznak za prisotnost pešcev na cestišču.
- 13. Ureditev dostopa na pločnik tako, da bo le ta primeren za gibavno ovirane.
- 14. Zaris kolesarske poti na cestišče in oznak za prisotnost pešcev v prometu, preplastitev steze, kjer je uničena zaradi koreninskih sistemov okoliških dreves.



8.3 Stroškovnih predvidenih ukrepov

V nadaljevanju navajamo okvirno višino potrebnih sredstev za financiranje ukrepov Lokalnega načrta hodljivosti.

SISTEMSKI UKREPI

Opisani so ukrepi, skladni s poglavjem 8.2. Predpostavljeno je, da se ti ukrepi izvajajo celostno, tudi s spremembami režimov in vključujočimi gradbenimi deli.

Ukrep	Ocena stroška (EUR)	prioriteta	akterji
A Vzpostavitev deljenega prometnega prostora ali vzpostavitev pločnikov ter dodatni ukrepi za omejevanje hitrosti motornega prometa, dvig in zožitev cestišča, omejitev hitrosti že 50 metrov pred križiščem na 40 km/h, semafor, ki je prilagojen pešcem, starostnikom in gibalno oviranim.	Več kot 100.000	srednja	Občina
B Dvig in zožitev cestišča, omejitev hitrosti že 50 metrov pred križiščem na 40 km/h, semafor, ki je prilagojen pešcem, starostnikom in gibalno oviranim.	Več kot 100.000	visoka	Občina, DRSC
C Ukrepi za omejevanje motornega prometa na površinah za pešce ter vzpostavljanje deljenega prometnega prostora; vzpostavitev pločnika na obeh straneh cestišča.	10.000–50.000	visoka	Občina
D Vzpostavitev pločnika na obeh straneh cestišča	50.000–100.000	srednja	Občina
E Kanaliziranje motoriziranega prometa – ureditev uvoza na parkirišče.	50.000–100.000	srednja	Občina

F Vzpostavitev in deloma razširitev pločnika na obeh straneh cestišča in ukrepi za omejevanje hitrosti motornega prometa	Več kot 100.000	visoka	Občina
G Vzpostavitev deljenega prometnega prostora in vzpostavitev prehoda za pešce in kolesarje preko Kovinarske ulice.	50.000–100.000	nizka	Občina
H Vzpostavitev pločnika na obeh straneh cestišča in ukrepi za omejevanje hitrosti motornega prometa.	10.000–50.000	Nizka	Občina

MANJŠI UKREPI

Ukrep	Strošek (EUR)	prioriteta	investitor
1. Preplastitev cestišča in talni zaris oznake za pešce (vzpostavitev deljenega prometnega prostora).	Več kot 100.000	srednja	Občina
2. Zaris prehoda za pešce pred srednjo šolo, postavitve dodatnega ležečega policaja tako, da se avtomobil dvigne na nivo prehoda za pešce.	10.000 – 50.000	visoka	Občina
3. Zaris kolesarskega pasu na cestišče.	Do 10.000	visoka	Občina
4. Ureditev frekvence semaforja in razširitev pločnika tako, da je prehod gibalno oviranih ob drogu za semafor mogoč.	Do 10.000	visoka	Občina

5. Ležeči policaj na višino pločnika, tako da se avtomobil dvigne in ne pešec spušča.	10.000–50.000	visoka	Občina
6. Zaris cestišča, parkirnih prostorov ter postavitve zaščitnih elementov pred zelenico.	10.000–50.000	srednja	Občina
7. Zaris kolesarske poti na cestišče.	Do 10.000	srednja	Občina
8. Ureditev pločnika (ali vsaj robnika) na strani, kjer je parkirišče ter s tem posledično ureditev/določitev točke dovoza na parkirišče.	Do 10.000	visoka	Občina
9. Zaris kolesarske poti na cestišče in na zoženjih zaris opozoril za prisotnost pešcev na cestišču.	Do 10.000	visoka	Občina
10. Zaris ožjega uvoza v območje bivše tovarne Svilanit.	Do 10.000	visoka	Občina
11. Postavitev dvignjenega križišča (ali ležečega policaja), ter zaris prehoda za pešce ali opozorilnega znaka pešci na cesti.	10.000–50.000	visoka	Občina
12. Zaris kolesarske poti na cestišče in oznak za prisotnost pešcev na cestišču.	Do 10.000	srednja	Občina
13. Ureditev dostopa na pločnik tako, da bo le ta primeren za gibalno ovirane.	Do 10.000	visoka	Občina
14. Zaris kolesarske poti na cestišče in oznak za prisotnost pešcev v prometu, preplastitev steze, kjer je uničena	10.000–50.000	visoka	Občina

zaradi koreninskih sistemov okoliških dreves.			
---	--	--	--

9 Pilotne aktivnosti projekta

Po opravljenih anketah v javnosti in intervjujih, ki so potekali od aprila do julija 2018 s predstavniki javnih zavodov, izobraževalnih ustanov in lastnikov podjetij, ter po dveh srečanjih z lokalnimi deležniki, smo oblikovali predlog pilotnega projekta v okviru projekta CITYWALK za mesto Kamnik.

Izkazalo se je, da je v preteklosti mesto že bilo deležno nekaterih infrastrukturnih izboljšav ter izboljšav prometne signalizacije, da pa projekti niso povezani v skupno vizijo oziroma strategijo doseganja trajnostne mobilnosti in hodljivosti. Pokazalo pa se je tudi to, da so omenjene pretekle aktivnosti prezrle potrebo po povezovanju lokalnih deležnikov in zagovornikov v skupino, ki bi konstruktivno in aktivno sodelovala v prizadevanjih za izboljšanje pogojev trajnostne mobilnosti in hodljivosti in skrbela za pristop »od spodaj navzgor«.

Kot velik manjko dosedanjih prizadevanj se je pokazal izostanek medinstitucionalnega sodelovanja. S srečanji bi se krepili stiki, sodelovanje in lažje uresničevale skupne ideje, ki jih bi skupno lažje zastopali pred odločevalci (npr. občino) – osnovna ideja je, da skupni pristop za izboljšanje pogojev hodljivosti povezuje in združuje in omogoča nove sinergije na področju sodelovanja v Kamniku. **Hoja je v tem primeru bolj sredstvo kot cilj.**

Pilotne aktivnosti so usmerjene na 3 ciljne skupine:

- otroci in družine,
- vozniki avtomobilov,
- širša zainteresirana javnost.

Za ciljno skupino **širša zainteresirana javnost** v projektu predlagamo **ustanovitev skupine zagovornikov hodljivosti**, ki bo poleg lokalnih deležnikov zasebnih ter javnih ustanov vključevala tudi predstavnike občine in skrbela za izvajanje občinskih dokumentov, ki **podpirajo hodljivost in trajnostno mobilnost**. Koordinator bi skrbel za delovanje skupine, katere cilji so tudi v interesu občine, zato pričakujemo občinsko podporo ustanovitvi skupine in njeno aktivno udeležbo. Hkrati se na območju koridorja od vrtca Zarja mimo lokala Korobač, Osnovne šole Toma Brejca, Knjižnice Franceta Balantiča, Zdravstvenega doma in Srednje šole in gimnazije Rudolfa Maistra ter Zavoda CIRIUS v dogovoru s predstavniki teh ustanov ter drugih zainteresiranih deležnikov izvedejo aktivnosti v podporo hodljivosti, ki bi predstavljali začetek uspešnega delovanja skupine.

Aktivnosti zagovorniške skupine so sledeče:

- izvedba vsaj enega delovnega sprehoda letno na območju v Kamniku, kjer so predvidene rekonstrukcije cestišč ipd., z namenom odprave nevarnih točk za pešce, gibalno-ovirane ter kolesarje in vzpostavitev boljših pogojev za hojo ter kolesarjenje.
- Izvedba vsaj enega delovnega sprehoda letno na območju Kamnika z namenom povezovanja različnih ustanov.

Aktivnosti občine kot podpornice prizadevanj za izboljšanje hodljivosti v Kamniku so sledeče:

- podpora delovanju zagovorniške skupine.
- Ozaveščanje o parkirnih možnostih v mestnem središču ter bližnji okolici.
- Nakup in postavitve kolesarskih stojal ter držal za pse pred gostinske in druge poslovne lokale.
- Izvedba letnega srečanja vseh direktorjev javnih zavodov z županom, direktorjem občinske uprave in drugimi.

Prva aktivacija delavnica skupine je bila izvedena v maju 2019, v Mekinjskem samostanu. Prisotni – predstavniki krajevnih skupnosti, občine in zainteresirane javnosti – so prepoznavali izzive, ovire in potenciale za uspešen vključujoč razvoj Kamnika.

Za ciljno skupino **otroci in družine** smo pripravili pilotne aktivnosti, ki promovirajo hojo na območju lokalnega načrta hodljivosti. Na podlagi dobrih izkušenj s knjigo Kamniške pravljичne poti med občani in občankami Kamnika ter širše smo se odločili za oblikovanje mestne pravljичne poti, s katero postavljamo tudi temelj za nadaljnji razvoj koncepta mestnih pravljичnih poti po Kamniku.

Kakovostne površine za pešce so varne, udobne, direktne in tudi zanimive. Namen pravljичne poti je bil sicer manj zanimive poti ob koridorju narediti privlačnejše za hojo in s tem spodbuditi starše in otroke k hoji in tudi opazovanju okolice. Pravljice so predstavljene tako v digitalni kot analogni obliki.

Rezultati:

- spletni zemljevid mestne pravljичne poti: Po mestu s pravljico v žepu
<http://bit.do/fairy-tale-routes>
- zvočni posnetki besedil pravljic z ilustracijami:
<https://www.youtube.com/playlist?list=PLGpaYXz1rEQAYyRFVSGXb-64psoPTXNR->
- oblikovana in natisnjena knjižica S pravljico v žepu po mestu:
http://www.srce-slovenije.si/resources/files/CityWalk_pravljica_web.pdf
- izvedeni sprehodi z varovanci z vzgojno-izobraževalni ustanov ob koridorju in družinami

Slika 5, 7: Izvedba mestne pravljичne poti za otroke in družine




Foto: arhiv RCSS, maj 2019.

Za ciljno skupino **vozniki avtomobilov in širšo javnost** smo pripravili zemljevid parkirnih možnosti. Že v analizi je nakazano, da je parkirišč, ki so od mestnega središča oddaljena manj kot 15 min, precej, vendar njihov potencial za umirjanje prometa v mestnem središču ni prepoznan. Namen zemljevida je promocija hoje kot prometne prakse torej

(peš po opravkih v mesto) in hkrati parkiranja na obrobju mestnega središča. Na karti bodo predstavljene tudi nove lokacije izposojevalnic električnih koles ter posledično tudi promocija kolesarjenja. Med ukrepi predlagamo sprejem parkirne politike ter analize parkirnega utripa na preobremenjenih parkiriščih.

Slika 6: Audio posneteki pravljič



CityWalk – Mestne pravljične poti: Po mestu s pravljico v žepu

9 videoposnetkov • 172 ogledov • Datum zadnje posodobitve 18. apr. 2019

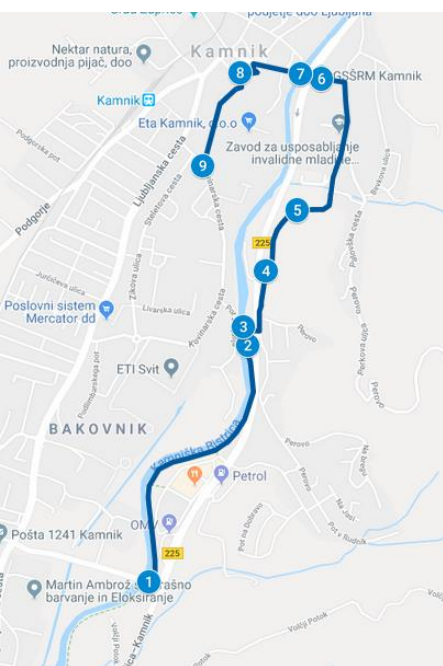
Po mestu s pravljico v žepu
Zemljevid:
[https://www.google.com/maps/d/viewer?...](https://www.google.com/maps/d/viewer?)

Priprava vsebine in priredba besedil
Irena Cerar
Breda Vukmir Podbrežnik, Knjižnica Franceta Balantiča Kamnik
Milena Glušič, Knjižnica Franceta Balantiča Kamnik

Pri projektu sodelovali
Tina Pregelj, Razvojni center Srca Slovenije
Tina Letič, Razvojni center Srca Slovenije
Eva Vovk, Razvojni center Srca Slovenije
Katja Kunstelj, Občina Kamnik
Špela Berlot, CIPRA Slovenija

1		1. postaja: Most čez Kamniško Bistrico (ob pitniku) CityWalk – Mestne pravljične poti 2.16
2		2. postaja - Gozdiček pri Perovskem mostu (igrišče, fitness na prostem) CityWalk – Mestne pravljične poti 3.40
3		3. postaja: Perovski most CityWalk – Mestne pravljične poti 1.44
4		4. postaja: Dvorec Zgornje Perovo CityWalk – Mestne pravljične poti 1.03
5		5. postaja: Pot med Zgornjim Perovim in Novim trgom CityWalk – Mestne pravljične poti 3.15
6		6. postaja: Novi trg CityWalk – Mestne pravljične poti 1.59
7		7. postaja: Most čez Bistrico (pogled proti mestu in Staremu gradu) CityWalk – Mestne pravljične poti 1.00
8		8. postaja: Lipov drevored (pri telovadnici ter proti OŠ Frana Albrehta) CityWalk – Mestne pravljične poti 1.37

Karta 16: Mestna pravljična pot



10 Sklep

S Strategijo hodljivosti je Kamnik dobil drugi strateški dokument z vidika načrtovanja prometa. Točneje, gre za dokument s področja trajnostne mobilnosti, kar ni ravno pogosto v slovenskih občinah in mestih. V Strategiji hodljivosti so navedeni in opisani ukrepi, kratkoročni kot dolgoročni, ki, ob kolikor toliko zavzetem izvajanju, Kamnik lahko spremenijo v pešcem najbolj prijazno mesto v Sloveniji. Že danes je Kamnik pešcem razmeroma prijazno mesto, ki sprehod skozi mesto ali ob Kamniški Bistrici spremeni v prijazno doživetje. A Strategija predvideva tudi vključevanje obrobnih delov mesta in tistih območij občine, ki so običajno izvzeta iz mestnih načrtov. Predvidena časovnica ukrepov je samo okvir oziroma predlog, dejanska pa bo seveda močno odvisna od politično gospodarskih razmer ne le v občini, pač pa tudi širše. A ključno je, da Kamnik sprejme zavezo, da bo začel s sistematičnim izvajanjem ukrepov, ki bodo krepili hodljivost in trajnostno mobilnost nasploh. Ta pot je že bila nakazana s sprejetjem Celostne prometne strategije, kar proces seveda olajša. Ali bo Strategija ostala le črka na papirju v nekem predalu ali na pisarniški polici, je odvisno od nadaljnjih korakov občine. Da pa bodo konkretni ukrepi lažje uresničljivi, vsebuje Strategija tudi Lokalni načrt hodljivosti za mestni koridor, kjer se lahko v kratkem obdobju začnejo izvajati majhni (finančno manj zahtevni) ukrepi, nekoliko kasneje pa tudi sistemski ukrepi. V okviru projekta smo pripravili tudi pilotne aktivnosti, od pravljичnih poti za najmlajše in mlade po srcu, do oblikovanja zagovorniške skupine, ki si bo prizadevala oživiti participatorno sodelovanje pri določevanju ukrepov na področju prometa. In ravno v tej skupini se verjetno skriva skrivnost uspeha izvajanja Strategije ter Lokalnega načrta hodljivosti. Že res, da za takšne ali drugačne ukrepe potrebujemo finančna sredstva, a bistvo je vendarle v ljudeh. Kjer se resnično hoče, se da že z majhnimi koraki in majhnimi finančnimi vložki storiti pomembne premike. Med pripravo Strategije smo na številnih delavnicah in sestankih s Kamničankami ter Kamničani dobili vtis, da je čas naklonjen sodelovanju in premikom v smeri skupnega odločanja in zato nas za izvajanje Strategije ne skrbi.

11 Viri in literature

Arriva Slovenija. 2018. URL: <https://arriva.si/> (Citirano 01. 02. 2019).

Celostna prometna strategija občina Kamnik. Analiza stanja mobilnosti. 2016.

CITYWALK, Walkability Planing Guide, November, 2017, delovno gradivo za potrebe projekta, 105 str.

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Podatki o prometu. 2019a. URL: http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/ (Citirano 30. 01. 2019).

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Statistični podatki. 2019b. URL: http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/statisticni_podatki/ (Citirano 30. 01. 2019).

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Nesreče. 2017. URL: <http://nesrece.avp-rs.si/> (Citirano 30. 01. 2019).

Ministrstvo za infrastrukturo. Novelacija in dopolnitev nacionalnega prometnega modela za potniški promet. 2017. URL: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Kabinet_ministra/Novelacija_prometnega_modela.pdf (Citirano 30. 01. 2019).

OPSI. Prvič registrirana vozila, po mesecih. URL: <https://podatki.gov.si/dataset/prvic-registrirana-vozila-po-mesecih> (Citirano 30. 01. 2019).

SI-STAT podatkovni portal. SURS. 2019. URL: <https://pxweb.stat.si/pxweb/dialog/statfile2.asp> (Citirano 30. 01. 2019).

Slovenske železnice. Vozni redi. URL: <https://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/vozni-redi> (Citirano 30. 01. 2019).

Vertelj Nared, P., Simnotej, M., 2011. Analiza podatkovnih baz o mestnih zelenih površinah kot izhodišče za razpravo o povezavi med kakovostjo in uporabnostjo podatkov. Geografski vestnik, 55, 2, str. 366-380. URL: http://geodetski-vestnik.com/55/2/gv55-2_366-380.pdf (Citirano 01. 02. 2019).

12 Seznam grafov, kart, preglednic in slik

Graf 1: Povprečni letni dnevni promet na merilnem mestu Kamnik	19
Graf 2: Povprečni letni dnevni promet na merilnem mestu Kamnik Fužine.....	20
Graf 3: Povprečni letni dnevni promet na merilnem mestu Nožice.....	22
Graf 4: Povprečni letni dnevni promet na merilnem mestu Šmarca	23
Graf 5: Povprečni letni dnevni promet na merilnem odseku Laze.....	24
Graf 6: Povprečni letni dnevni promet vseh avtomatskih števnih mest v občini Kamnik.	25
Graf 7: Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev v občini Kamnik.....	27
Graf 8: Vprašani po spolu v odstotkih	55
Graf 9: Vprašani po starostnih skupinah (število).....	55
Graf 10: Število anketiranih po naseljih, od koder prihajajo	56
<i>Graf 11: Število oseb glede na pogostost hoje.....</i>	<i>57</i>
Graf 12: Čas trajanja dnevne hoje	57
Graf 13: Čas trajanja dnevne hoje in pogostost hoje	58
Graf 14: Število oseb glede na vzrok hoje	58
Graf 15: Vzrok in pogostost hoje	59
Graf 16: Število oseb glede na pogostost kolesarjenja	60
Graf 17: Število oseb glede pogostosti rabe avtobusa ali vlaka	61
Graf 18: Število oseb glede na način prevozi na delo/v šolo.....	61
Graf 19: Način potovanja na delo/v šolo glede na starostno skupino.....	62
Graf 20: V kolikšni meri se strinjate s trditvijo (1-ne drži, 6-popolnoma drži)	63
Graf 21: Predlogi izboljšav v mestu, razvrščeni od najpomembnejših (1) do najmanj pomembnih (12)	64
Graf 22: Število anketirancev glede na strinjanje s trditvijo	65
Graf 23: Deli Kamnika, ki so privlačni za hojo.....	66
Graf 24: Deli Kamnika, ki niso privlačni za hojo	67
Graf 25: Število anketirancev glede na odgovor	69

Graf 26: Število anketirancev, ki si želijo, da bi Kamnik širil območja za pešce.....	70
Graf 27: Število anketirancev glede na primernost hoje za spoznavanje Kamnika	71
Graf 28: Dostopnost ustanov s hojo	105
Graf 29: Dejavniki, ki po vašem mnenju zmanjšujejo varnost	107
Graf 30: Udobnost hoje v obravnavani soseski.....	108
Graf 31: Privlačnost hoje v obravnavani soseski.....	109
Graf 32: Javni promet in kolesarjenje	109
Karta 1: Števena mesta	17
Karta 2: Večja parkirišča v mestu Kamnik in glavni generatorji motornega osebne- ga prometa.....	29
Karta 3: Raba tal in večja območja zelenih površin	32
Karta 4: Postajališča JPP in njihova dostopnost	37
Karta 5: Kolesarske poti in pasti za kolesarje	40
Karta 6: Lokalni načrt hodljivost – obravnava koridorja z vidika pasti za kolesarje.....	41
Karta 7: Lokacije prometnih nesreč pešcev in kolesarjev.....	48
Karta 8: Lokacije nevarnih točk za pešce.....	49
Karta 9: Cilji pešcev in kolesarjev.....	51
Karta 10: Trasa koridorja	113
Karta 11: Obravnavana trasa	115
Karta 12: Obravnavane točke na načrtani trasi	117
Karta 13: Peš površine na načrtani trasi	118
Karta 14: Predlogi ukrepov.....	119
Karta 15: Predlogi manjših ukrepov.....	120
Karta 16: Mestna pravljica pot.....	128
Preglednica 1: Statistični podatki za občino Kamnik v letu 2017.....	14

Preglednica 2: Dolžina državnega in občinskega cestnega omrežja v občini Kamnik (za leto 2017).....	16
Preglednica 3: Števno mesto Kamnik (362), odsek Duplica-Kamnik (1359) od leta 2013 do 2017	18
Preglednica 4: Števno mesto Kamnik Fužine (231), odsek Kamnik (Mekinje) –Sp. Stranje (1083) od leta 2013 do 2017.....	19
Preglednica 5: Števno mesto Nožice (382), odsek Domžale–Duplica (1358) od leta 2013 do 2017	21
Preglednica 6: Števno mesto Šmarca (259), odsek Mengeš–Duplica (1140) od leta 2013 do 2017	22
Preglednica 7: Števno mesto Laze (376), odsek Kamnik–Tuhinj (1349) od leta 2013 do 2017	23
Preglednica 8: Ročno števno mesto Kamniška Bistrica (780), odsek Stahovica–Kamniška Bistrica (1087).....	24
Preglednica 9: Statistični podatki o motornih vozilih	26
Preglednica 10: Parkirna mesta.....	28
Preglednica 11: Velikost zelenih površin	31
Preglednica 12: Vozni red vlakov.....	33
Preglednica 13: Avtobusni vozni red.....	34
Preglednica 14: Prometne nesreče v občini Kamnik	46
Slika 1: Motorna vozila na cesti Mengeš-Duplica	43
Slika 2: Prehod za kolesarje preko vozišča (križišče Usnjarske ceste in Duplica-Kranj)	44
Slika 3: Neudoben prehod za kolesarje in pešce	44
Slika 4: Nepravilno vgrajen odtočni jašek	45
Slika 5: Audio posneteki pravljic	128
Slika 6, 7: Izvedba mestne pravljичne poti za otroke in družine	127