



**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE KAMNIK**

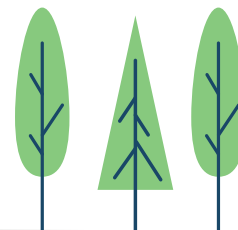




I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija



Celostna prometna strategija Občine Kamnik (OCPS Kamnik)

Naročnik: Občina Kamnik, Glavni trg 24, 1240 Kamnik

Projektna skupina Občine Kamnik: Barbara Strajnar, Bogdan Pogačar, Bogomira Skvarča, Brane Golob, Marjana Krumpestar, Timotej Štritof, Alenka Babnik

Izdelovalci:

Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije – RRA LUR: Matej Gojčič, Klemen Gostič, Katja Butina, Brina Medvešček, Barbara Boh, Špela Kranjc, Romana Hribar

IPOP Inštitut za politike prostora: dr. Aidan Cerar, Anja Slapničar, Gaja Trbižan, Urška Didovič, Karina Sirk, Nela Halilović

Ljubljanski urbanistični zavod – LUZ, d.d.: Klemen Milovanović, Rok Vodopivec, Maruša Strmec, Žiga Novak, Ajka Durič

Ostali sodelujoči pri pripravi OCPS Kamnik:

Strokovni sodelavci izdelovalcev (Rachela Škrinjar, Ana Pilko, Filip Slakan Jakovljevič);

člani širše delovne skupine (ključni deležniki);

širša javnost (sodelujoči na delavnicah, javnih razpravah, v anketah, intervjujih, spletnem portalu in drugih dogodkih).

Presojevalka kakovosti vsebin: Tosja Vidmar

Fotografije: Miro Hrkalović, Jose Voglar, Peter Podobnik, arhiv RRA LUR, arhiv Občine Kamnik

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.)

Leto izdelave: junij 2025



RRA LUR

IPOP



KAZALO

Uvodni nagovor župana	4
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	6
Trajnostna mobilnost za bolj zdravo in zadovoljno prebivalstvo	7
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	8
Skupaj do boljše prometne ureditve	9
Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov	14
Občina Kamnik v številkah	17
Vizija razvoja prometa v občini Kamnik	26
Stebri mobilnosti in cilji	27
Steber I: Hoja	29
Steber II: Kolesarjenje	33
Steber III: Javni potniški promet	39
Steber IV: Motorni promet	44
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	51
Akcijski načrt	55
Viri	68

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke in spoštovani občani!

Občina Kamnik stopa na pot trajnostne mobilnosti z jasno vizijo prihodnosti. Z Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS) oblikujemo prometni sistem, ki bo prijazen do ljudi, odgovoren do okolja in spodbuden za razvoj gospodarstva.

Dokument bo prispeval k razvoju prometa, ki daje prednost pešcem, kolesarjem in javnemu prevozu ter spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Verjamemo, da lahko z zastavljenimi ukrepi izboljšamo dostopnost, povečamo varnost vseh udeležencev v prometu in zmanjšamo negativne vplive prometa na okolje. Občina Kamnik se ponaša s prelepim naravnim okoljem in bogato kulturno dediščino, zato si moramo prizadevati, da naš prometni sistem deluje v skladu s temi vrednotami.

S sprejemom OCPS stopamo tudi na pot celostnega prostorskega in prometnega načrtovanja. Strategijo bomo upoštevali pri zasnovi ostalih ključnih razvojnih dokumentov, ki jih oblikujemo v občini, kot so prostorski akti, razvoj turizma in energetska učinkovitost. Na ta način bomo zagotovili usklajen in trajnosten razvoj občine Kamnik, ki na prvo mesto postavlja dostopnost storitev in kakovost bivanja.

Pomemben del priprave strategije ste bili tudi vi, občanke in občani. Skozi javne razprave in ankete ste izrazili potrebo po izboljšanju varnosti šolskih poti, vzpostavitvi bolj povezanih kolesarskih stez, izboljšanju pogojev za hojo ter povečanju dostopnosti javnega prevoza. Upoštevanje teh pobud nam daje jasno smer, v kateri bomo skupaj stopili naprej.

OCPS je tudi ključna podlaga za pridobivanje nacionalnih in evropskih sredstev, ki nam bodo omogočila sofinanciranje ukrepov in hitrejšo implementacijo izboljšav. Hvala vsem, ki ste sodelovali pri pripravi strategije in vsem, ki boste s svojimi vsakodnevnimi odločitvami prispevali k njenemu uspešnemu uresničevanju.

S spoštovanjem,

Matej Slapar,

Župan Občine Kamnik



**BOLJŠI PROMET, PRIJETNEJŠE
MESTO, LEPŠA PRIHODNOST!**



POMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA IN STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija, ki jo je Občina Kamnik sprejela v letu 2025, predstavlja drugo generacijo tovrstnih strateških dokumentov. Prvo je sprejela v letu 2017. Nova strategija sledi predhodno zastavljenim ciljem po trajnostno zasnovanem razvoju prometa v občini ter upošteva nove prometne izzive, ki so se pojavili v vmesnem času.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in druge okolju in prostoru prijaznejše oblike mobilnosti. Cilj strategije je zmanjšati prekomerni osebni motorni promet ter prebivalke in prebivalce spodbuditi k izbiri trajnostnih prevoznih sredstev na svojih vsakodnevih poteh. S pripravo OCPS Občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov za bolj dostopen, varnejši in trajnostno naravnan prometni sistem.

V preteklosti je bilo prometno načrtovanje osredotočeno predvsem na povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa in širitev cestne infrastrukture. Tak pristop je prispeval k naraščanju prometa in zmanjševanju kakovosti bivanja v mestih. Danes pa se v ospredje postavlja človek. Sodobno prometno načrtovanje daje prednost varnosti, dostopnosti in kakovosti življenja – prebivalcem je treba zagotoviti udobno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, učinkovit in privlačen javni prevoz ter pestro izbiro

okolju prijaznih oblik mobilnosti, kot so sistemi za souporabo vozil, koles in drugih prevoznih sredstev.

Nov strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse in omogoča boljšo izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, Občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine.

Z izvajanjem OCPS v Kamniku lahko pričakujemo pomemben napredek tudi na področju prostorskega načrtovanja. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovano ustreznejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt (OPN) bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo vse bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

Občinska celostna prometna strategija Občine Kamnik predstavlja temelje prihodnjega razvoja mobilnosti v občini, ki bo omogočil varnejše, učinkovitejše, dostopnejše in bolj trajnostne prometne rešitve, prilagojene potrebam vseh prebivalcev občine.

TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA BOLJ ZDRAVO IN ZADOVOLJNO PREBIVALSTVO

Trajnostna mobilnost ni le okoljska usmeritev, temveč gre za celovit pristop k izboljšanju kakovosti bivanja. Poleg večje prometne varnosti prinaša boljšo dostopnost, zmanjšuje onesnaženost zraka in hrupa ter prispeva k bolj zdravemu načinu življenja. Ključni pozitivni učinki vključujejo:

- **Prijaznejše in bolj vključujoče javne prostore** – več zelenih površin in boljši pogoji za druženje na prostem izboljšujejo pogoje za bolj povezano skupnost in medgeneracijsko sožitje.
- **Bolj zdrave prebivalce in manjše okoljske vplive** – več možnosti za aktivno mobilnost rezultira v prometu z manj emisij in hrupa ter bolj zdravi družbi.
- **Večjo prometno varnost** – manj prometnih nesreč zaradi umirjanja prometa in boljše infrastrukture.
- **Izboljšano dostopnost** – lažji dostop do storitev in povezovanje območij s kakovostnimi prometnimi rešitvami.
- **Bolj prepoznavno in inovativno podobo občine** – mesta, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejša za prebivalce in obiskovalce.



Evropske izkušnje kažejo, da so mesta in kraji, ki izvajajo celostne prometne strategije, uspešnejša pri doseganju razvojnih ciljev, kar vodi v višjo kakovost bivanja in večjo gospodarsko uspešnost lokalnih skupnosti.

DOSEGANJE LOKALNIH, NACIONALNIH IN GLOBALNIH OKOLJSKIH CILJEV

Evropska unija za doseganje okoljskih ciljev namenja obsežna nepovratna sredstva državam članicam, pri čemer imajo celostne prometne strategije ključno vlogo pri usmerjanju lokalnih prometnih politik, saj spodbujajo uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti z namenom zmanjšanja emisij in negativnih vplivov na okolje.

OCPS Kamnik je sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike*. Skladna je z nacionalnimi in evropskimi smernicami trajnostnega prometnega načrtovanja in bo Občini omogočila dostop do evropskih in nacionalnih sredstev za dejansko izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, ki bodo pripomogli k izboljšanju kakovosti bivanja v občini.

Strategije posameznih Občin bodo služile kot izhodišča za oblikovanje dvanajstih **regionalnih celostnih prometnih strategij** (RCPS). Glavne ugotovitve OCPS Kamnik bodo torej upoštevane pri pripravi RCPS Ljubljanske urbane regije. Tako občinske kot regionalne strategije pa bodo dalje predstavljale temelj za oblikovanje **državne celostne prometne strategije** (DCPS).

*Občina Kamnik je uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje stroškov priprave OCPS, ki se je izvajal kot neinfrastrukturni ukrep na horizontalni ravni v okviru PEKP 21–27, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«, ki ga je novembra 2023 objavilo **Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo** z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah.

SKUPAJ DO BOLJŠE PROMETNE UREDITVE

Kako je potekala priprava OCPS Kamnik

Proces priprave OCPS Kamnik je temeljil na transparentnosti, vključevanju javnosti in interdisciplinarnem sodelovanju. Občina je pri pripravi sodelovala s konzorcijem izvajalcev z obsežnimi izkušnjami na področju priprave prometnih strategij in rešitev, izbranim na javnem razpisu: Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštitutom za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskim urbanističnim zavodom d. d. (LUZ). Priprava strategije je trajala dobro leto dni.

Vsebine OCPS Kamnik so skladne z Minimalnimi standardi za OCPS, Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: Smernice) in Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (v nadaljevanju: Pravilnik), ki jih je Ministrstvo za okolje, podnebje, energijo izdalo v letu 2023, minimalne standarde pa še posodobilo novembra 2024. Dokumenti so dostopni na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (<https://sptm.si>) in zelo natančno določajo korake izdelave strategije.

Aktualne smernice za pripravo OCPS narekujejo, da že na začetku v sodelovanju s ključnimi deležniki oblikujemo strateške cilje in vizijo razvoja prometa v občini. Sledijo številne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti ter izvedba ciljno usmerjenih analiz in meritev, ki ustvarjajo trdno podlago za oblikovanje akcijskega načrta ukrepov. Tako zastavljeni ukrepi so kar najtesneje povezani z uresničevanjem vizije in doseganjem zastavljenih ciljev. Prednost imajo mehki ukrepi, ki ne zahtevajo gradbenih posegov, ter trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele če ti ne zadoščajo, se pristopi z infrastrukturnimi rešitvami. Strategija vključuje tudi kazalnike, s katerimi Občina spremlja učinkovitost ukrepov in njihov vpliv.

V proces priprave strategije so bili poleg občinske ožje delovne skupine vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. V skupnem sodelovanju obeh skupin je bila v začetni fazi zasnovana vizija prometa v občini ter strateški cilji, ki si jih želi občina doseči. Hkrati je bila preko anket, javnih razprav in spletnih orodij za vključevanje javnosti, v proces priprave strategije vključena tudi javnost, torej prebivalke in prebivalci Kamnika. Ti so izpostavili predvsem izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v Kamniku soočajo, ter dodali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov. Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije.

Pomemben učinek aktivnega sodelovanja z javnostjo je, da ta spozna kontekst urejanja prometa in skozi razpravo o možnih ukrepih gradi razumevanje, zakaj so bili izbrani ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so ti povezani s cilji in vizijo strategije. Zelo dobro vemo, da imajo rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, bistveno boljše možnosti, da bodo uspešno zaživele tudi v praksi.

To je pri OCPS še posebej pomembno, saj imajo prednost mehki ukrepi, ki so uspešni le, če jih ljudje, ki so jim ukrepi namenjeni, posvojijo.

Ključni koraki v procesu priprave so:

- A. Vzpostavitev pogojev za delo** – Oblikovanje delovnih skupin, določitev odgovornosti, ocena pripravljenosti občine ter zagotovitev politične podpore.
- B. Vzpostavitev procesa** – Opredelitev območja obravnave, oblikovanje časovnega načrta, povezovanje sektorjev, oblikovanje širše delovne skupine in načrta vključevanja javnosti.
- C. Oris zelenega stanja** – Oblikovanje vizije in strateških ciljev v sodelovanju s širšo delovno skupino.
- D. Analiza obstoječega stanja** – Preverjanje in vrednotenje trenutnega stanja prometa. Izvedejo se merjenja izhodiščnega stanja kazalnikov (kordonsko štetje prometa, anketa potovalnih navad v šolah in pri zaposlovalcih), izvede se anketa s splošno javnostjo, opravijo intervjuji s ključnimi deležniki, spletna in dve javni razpravi z občani v živo.
- E. Opredelitev smeri ukrepanja** – Zbiranje pobud za ukrepe pri občanih preko spletne javne razprave, opredelitev strateških vodil v sodelovanju z ožjo in širšo delovno skupino ter oblikovanje načrta konkretnih ukrepov za doseganje zastavljenih ciljev, povezanih v svežnje.
- F. Priprava in potrditev strategije** – Priprava predloga dokumenta, uskladitev s širšo delovno skupino in uradna potrditev dokumenta na seji občinskega sveta.
- G. Izvajanje strategije** – Postopna realizacija ukrepov in sprotno prilagajanje načrta na podlagi spremljanja učinkov ob kontinuiranem sodelovanju s širšo javnostjo. Občina z meritvami enotnih kazalnikov sledi učinkom izvajanja OCPS in o njih v obdobju 7 let po sprejetju OPCS tudi poroča ministrstvu.

Nadzor kakovosti OCPS

Tekom procesa je bila skladno s Pravilnikom dvakrat opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalko kakovosti je občini dodelilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, ta pa je izdelala neodvisno strokovno oceno OCPS, podala predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani, in obakrat podala pozitivno mnenje.

Promet pa se ne konča na meji občine, temveč jo s sosesko in regijo tesno povezuje. Občina Kamnik se z ostalimi občinami v regiji sicer kontinuirano sestaja v svetu regije, za namen krepitev sodelovanja s sosednjimi občinami pa se je v procesu priprave OCPS z njimi namensko povezala. Na spletnem sestanku so opredelili skupne izzive in priložnosti ter jasno izkazali vzajemni interes za še tesnejše sodelovanje v primeru načrtovanja investicij in ukrepov z vplivom na druge občine.

Pričujoča strategija ni dokončen dokument, temveč ima dinamičen razvojni potencial. Je prilagodljiv dokument, ki se bo razvijal skladno s potrebami občanov in cilji trajnostnega razvoja in bo narekoval razvoj mobilnosti v občini na način, ki bo zagotovil varnejše, bolj dostopne in trajnostne prometne rešitve za vse prebivalce.



Foto: Miroslav Hrkalovič

2024

april 2024 – junij 2024

Začetek priprave OCPS Kamnik

Predstavitve namena in ciljev
OCPS županu ter občinskemu
svetu

maj 2024 – avgust 2024

Vizija in cilji

Delavnici o viziji in ciljih z ožjo in s širšo delovno skupino

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 22
članov.

Javni razpravi o viziji in ciljih

Občanke in občani so lahko osebno podali svoja
mnenja o viziji, ciljih in izzivih v prometu.



junij 2024 – oktober 2024

Analiza obstoječega stanja

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Vnešenih 694 izzivov v prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

429 izpolnjenih anket in
25 intervjujev.

Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci

Kordonsko štetje prometa na 3 lokacijah,
terenski ogledi 5 lokacij, ankete med šolarji v 3
osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 3
podjetjih/ustanovah.

2025

oktober 2024 – februar 2025

Oblikovanje nabora ukrepov

Delavnici za oblikovanje strateških vodil z ožjo in s širšo delovno skupino

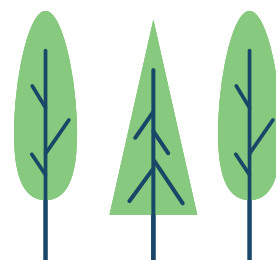
Na delavnicah je sodelovalo 19 oseb.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani
vnesli 886 predlogov za izboljšanje prometa v
občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 8 oseb.



april 2025

Priprava akcijskega načrta

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 13 odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

ČASOVNA PREMICA PROCESA OCPS KAMNIK



junij 2025 – junij 2032

Spremljanje rezultatov in poročanje

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

Preko spletnega portala vsako leto do 15. marca v času izvajanja strategije (za preteklo leto).

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

Preko spletnega portala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.

2032

junij 2025

Sprejetje OCPS

Sprejetje dokumenta OCPS Kamnik na občinskem svetu

april 2025 – maj 2025

Priprava končne OCPS

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in širšo delovno skupino.

SKUPAJ DO STRATEGIJE, SKUPAJ DO UKREPOV

Proces priprave občinskih celostnih prometnih strategij močno poudarja vključevanje različnih javnosti v različne faze priprave dokumenta: v oblikovanje vizije in ciljev strategije, opredelitev ključnih prometnih izzivov in priprave predlogov ukrepov za izboljšanje stanja prometa v občini. Izpostavimo lahko vsaj tri razloge, zaradi katerih je vključevanje javnosti v oblikovanje tovrstnih dokumentov ne samo smiselno, temveč celo nujno.

Prvi je, da nihče ne pozna kraja tako dobro, kot tisti, ki tam živijo in delajo. Že vse pogostejše opremljanje mest z različnimi senzorji za pridobivanje podatkov o prometu kaže na to, kako mesta za upravljanje in načrtovanje prometa potrebujejo več podatkov. Prevečkrat pa spregledamo, kako dober vir podatkov so v resnici ljudje. Prostor, v katerem prebivajo, opazujejo na vsakdanji ravni, opazijo spremembe in poznajo njegove značilnosti.

Hkrati prebivalci podatke soustvarjajo – v tem primeru podatke o potovalnih navadah, s svojimi potovalnimi navadami pa obenem predstavljajo pomemben del prometa. To je tudi razlog, zakaj so tako pomembni pri oblikovanju prometne strategije. Eden izmed ciljev je namreč tudi spremeniti potovalne navade ljudi. Če ti razumejo kontekst oblikovanja ukrepov in cilje, h katerim ti vodijo, ali pa so te ukrepe celo sooblikovali, potem je veliko bolj verjetno, da jih bodo sprejeli oziroma upoštevali in uporabljali.

Tretji razlog je, da Občina v letu dni priprave strategije pridobi izreden nabor različnih mnenj, podatkov in pogledov na promet. Korist tega nabora presega raven oblikovanja strategije in bo Občini v oporo pri načrtovanju, komunikaciji ali promociji prometnih ukrepov še v vseh letih izvajanja te strategije. Pridobljeni podatki in informacije pa bodo v pomoč tudi pri pripravi regijske in državne celostne prometne strategije.

Javnost smo pri vključevanju razdelili na javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi in splošno javnost. Prva, strokovna javnost, vključuje

predstavnik različnih lokalnih ustanov, ki imajo vpliv na urejanje prometa oziroma so z njim povezane. To so, denimo, predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki ... Predstavniki lokalne strokovne javnosti so bili vključeni v širšo delovno skupino, katere primarni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev in akcijskega načrta ukrepov, sekundarni pa, da bodo prav njeni člani prvi zagovorniki ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in bodo Občino podprli pri njihovem udejanjanju. Strokovna javnost je bila vključena preko intervjujev, delavnic in spletnih srečanj.

Največji del splošne javnosti smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da je ta v večini naklonjena ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želi izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah je opredelila številne ključne prometne izzive. Ker ti dogodki ne pritegnejo vseh, smo razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine. Na spletni platformi, izdelani posebej za namen priprave strategije (<https://cps.projekti.si/kamnik>), se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Kamnik, prebivalke in prebivalci pa so tu lahko našli tudi povezave do aktualnih anket in na zadnje lahko vnesli še predloge ukrepov, za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

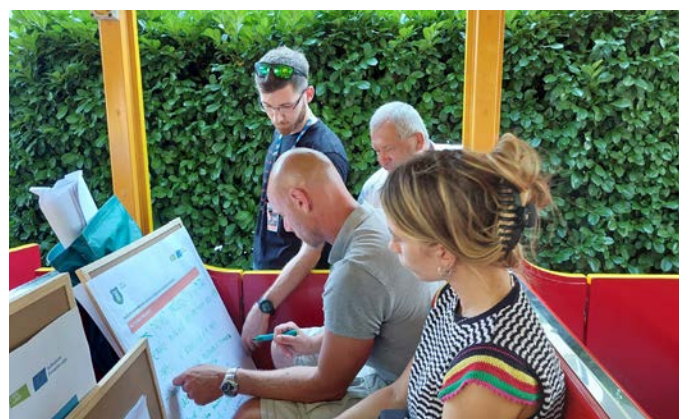
Da bi zagotovili možnost prispevanja mnenj tudi skupini, ki ni večča uporabe spleta ter pritegnili še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno, smo v času Evropskega tedna mobilnosti nekaj ur predloge mobilnostnih ukrepov zbirali še od mimoidočih na parkirišču pri kavarni Veronika v središču Kamnika. Pomagali smo jim pri vnosih v platformo in jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti, elementih in procesu nastajanja strategije. Na ogled je bila postavljena tudi informativna razstava o procesu

priprave in viziji razvoja prometa, ki je – v navdih – prikazovala tudi različne dobre prakse ukrepov trajnostne mobilnosti po Sloveniji.

Da bi pridobili tudi nove javnosti, smo v procesu priprave strategije uporabili tudi inovativno metodo vključevanja javnosti – javno razpravo smo izvedli ob boku poletnega uličnega gledališča Kamfest, ki vsako leto za teden dni napolni Kamnik z glasbo, športom, kulturo in sproščenim utripom. Na ta način smo na igriv in neformalen način v proces pritegnili nove javnosti, za katere vključevanje v proces oblikovanja prometnih strategij praviloma ni običajno. Rezultati so se nekoliko razlikovali od tistih, pridobljenih s klasičnimi načini in gredo nekoliko bolj v prid potovanjem peš, s kolesom ali javnim prometom, utemeljitve pa so izhajale predvsem iz vsakdanjih osebnih izkušenj s

potovanji. Na Občini Kamnik smo s tem pristopom pokazali odprtost za sodobne metode in ponudili živ primer prakse, kako lahko lokalno snovanje strategij postane bolj vključujoče, ustvarjalno in odzivno na potrebe skupnosti.

Da bi vzdrževali in krepili vključevanje javnosti in ohranjali njeno močno vpletenost v oblikovanje rešitev, je zelo pomembno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje ukrepov akcijskega načrta strategije. Ne le oblikovalci politik in odločevalci, tudi javnost sama se pogosto sprašuje, ali je njeno vključevanje smiselno. Stvarni učinki, ki jih lahko ljudje opazijo v svojem okolju, so najboljša potrditev vrednosti njihovega sodelovanja, pa tudi najboljše povabilo k nadaljnjemu vključevanju.



Slike z dogodkov vključevanja javnosti v procesu priprave OCPS Kamnik (Foto: arhiv RRA LUR)

OBČINA KAMNIK – KJE SMO DANES?



OBČINA KAMNIK V ŠTEVILKAH

Občina Kamnik je del osrednjeslovenske statistične regije, po velikosti pa je z 266 km² površin uvrščena na 15. mesto med slovenskimi občinami. Občina leži v severnem delu osrednje Slovenije, na prehodu med Gorenjsko ravnjo in Celjsko kotlino, ob vznožju Kamniško-Savinjskih Alp in je od Ljubljane oddaljena približno 22 km. Kot za celotno Ljubljansko urbano regijo (LUR), ki združuje 25 občin osrednjeslovenske regije, je tudi za občino Kamnik značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja občine potekajo pomembne državne regionalne cestne povezave, kot sta regionalni cesti

R1-225 Kamnik–Stahovica–Črnivec in R2-414 Kamnik–Tuhinj ter železniška proga Ljubljana–Kamnik, kar omogoča enostaven dostop do širšega območja občine.

Mobilnost prebivalcev občine Kamnik še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev občine Kamnik za vsakodnevne poti v službo, šolo ali do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine (npr. v Ljubljano, Domžale, Mengeš, Trzin in Komendo) tudi povsem razumljivo. Število osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v občini Kamnik med leti 2013 in 2023 naraslo za 11,4 %.

Na podlagi podatkov ankete, izvedene med prebivalci občine Kamnik v procesu priprave OCPS osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 60 % prebivalcev, za poti na delo 82 %, do trgovin in drugih

storitev v okolici doma 65 %, do trgovin in drugih storitev na obrobju občine pa kar 94 % prebivalcev. Poti v Ljubljano z osebnim avtomobilom opravlja 88 % prebivalcev, v Domžale in Komendo 94 %, v Mengeš 95 % in v Trzin 96 % prebivalcev občine Kamnik.

Velik delež uporabe osebnih vozil se odraža tudi v težavah na področju mirujočega prometa, zlasti v večjih stanovanjskih soseskah in v središču Kamnika, kjer je tudi zaradi manj reguliranega upravljanja s parkiranjem zasedenost parkirnih mest zelo visoka oziroma je v popoldanskem in nočnem času kapaciteta parkirnih mest večkrat celo presežena. Zaradi velikih potreb po parkiranju površine, namenjene mirujočemu prometu, zasedajo dragocen javni prostor, ki bi sicer lahko bil namenjen drugim družbenim dejavnostim oziroma oblikam mobilnosti (npr. površine za pešce in kolesarje).

Velik delež uporabe osebnih vozil in s tem povezane težave s parkiranjem so tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevnih potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Delež uporabe javnega potniškega prometa, pridobljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci Kamnika, je za poti v Ljubljano 11% (3% avtobus in 8% vlak), medtem ko je za potovanja v ostale sosednje občine oziroma znotraj občine delež uporabe javnega potniškega prometa še bistveno nižji.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh na rekreacijo, kjer je delež uporabe osebnih vozil nižji na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja ter uporabe koles oziroma e-koles.

Kljub dokaj neugodni obstoječi strukturi mobilnosti pa je spodbudno dejstvo, da se velika večina prebivalcev, ki so sodelovali v anketi o potovalnih navadah, strinja, da je treba v občini Kamnik izboljšati pogoje za varno in udobno hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter da je treba trajnostne načine potovanja bistveno bolj spodbujati oziroma ljudi o njih izobraževati in ozaveščati.

Demografski podatki za občino Kamnik so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

Število prebivalcev občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je predvsem posledica pozitivnega selitvenega prirasta, ki znatno presega povprečje celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov občine Kamnik 42,8 leta, kar je nižje od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 leta). Med prebivalci občine Kamnik je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih do 14 let, je prebivalo 123 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je znašala 148), kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev občine Kamnik v povprečju dviga počasneje kot na nivoju celotne države.

KAZALNIK	LETO	OBČINA KAMNIK	SLOVENIJA
Število prebivalcev	2024	30.020	2.123.949
Število moških	2024	14.975	1.068.429
Število žensk	2024	15.045	1.055.520
Število rojstev	2023	236	16.989
Število umrlih	2023	263	21.540
Skupni naravni prirast	2023	47	-4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	-0,9	-2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	101	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	-27	0
Skupni selitveni prirast	2023	74	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	2,5	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	42,8	44,2
Indeks staranja	2024	123,2	147,8

Preglednica: Osnovni demografski kazalniki za občino Kamnik (SUR5, 2024)

Občina Kamnik je delovna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

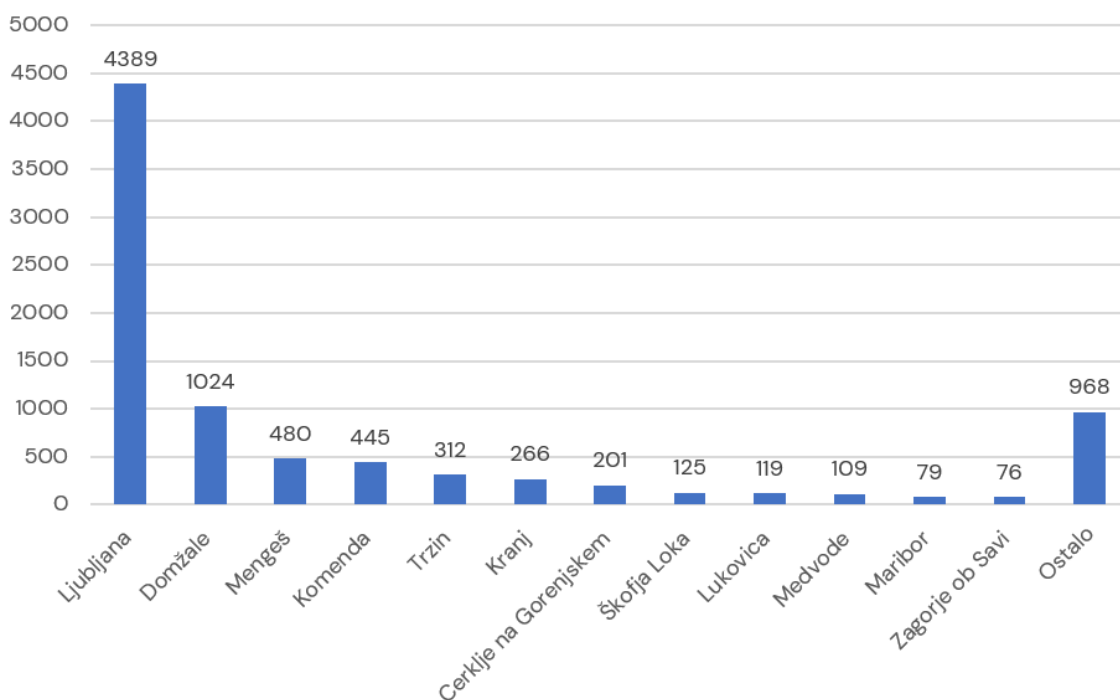
Na podlagi rezultatov avtomatskega števca prometa lahko ugotovimo, da po regionalni državni cesti skozi Kamnik dnevno vozi okrog 17.000 vozil, pri čemer velik delež predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

V letu 2023 je bilo v občini Kamnik med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 72 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3 %.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je občina Kamnik zmerno bivalna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Kar tri petine delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

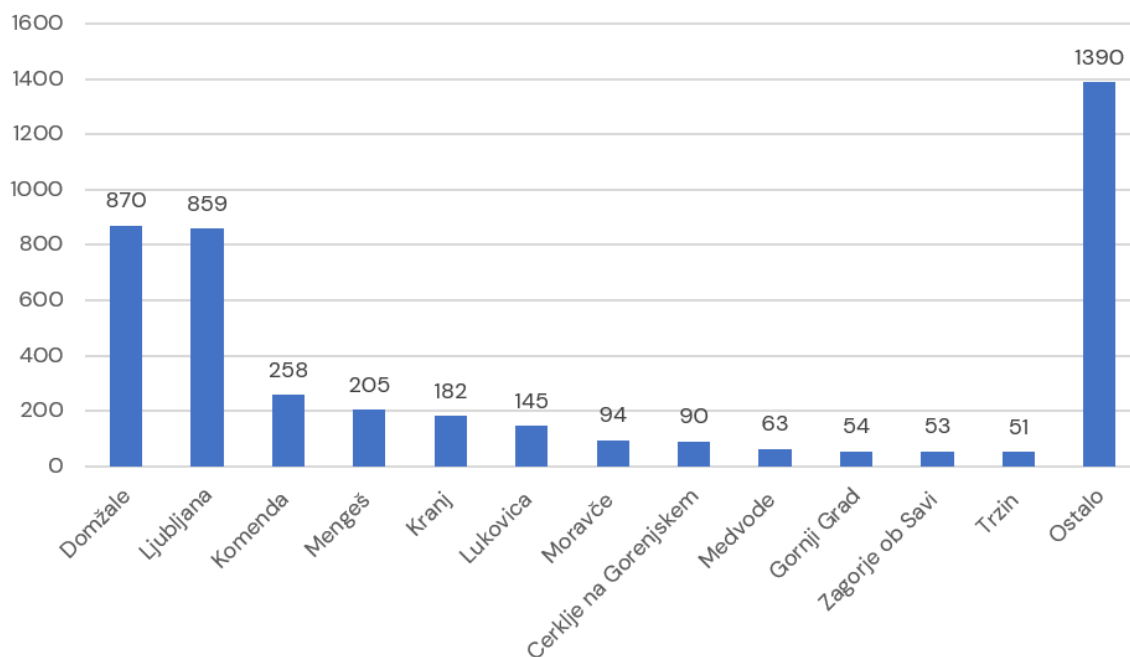
Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 13.522 delovno aktivnih prebivalcev občine Kamnik delo znotraj občine opravlja 4.929 prebivalcev, 8.593 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru občine Kamnik dvosmeren, saj delo na območju občine Kamnik poleg 4.929 prebivalcev opravlja tudi 4.314 zaposlenih, ki se v Kamnik pripeljejo iz drugih slovenskih občin.

Število dnevniških delovnih migracij iz občine Kamnik



Število dnevniških delovnih migracij iz občine Kamnik (SURs, 2023)

Število dnevni delovnih migracij v občino Kamnik



Število dnevni delovnih migracij v občino Kamnik (SURS, 2023)

Prometna varnost v zadnjem obdobju se bistveno ne izboljšuje

Iz rezultatov ankete o potovalnih navadah je razvidno, da je pri načrtovanju novih prometnih ureditev anketirancem najpomembnejša varnost ljudi. Rezultat daje pomembno sporočilo, da je treba v prihodnje vse ukrepe s področja mobilnosti intenzivno komunicirati s stališča izboljšanja prometne varnosti, saj je očitno ta vrednota za prebivalce Kamnika osrednjega pomena.

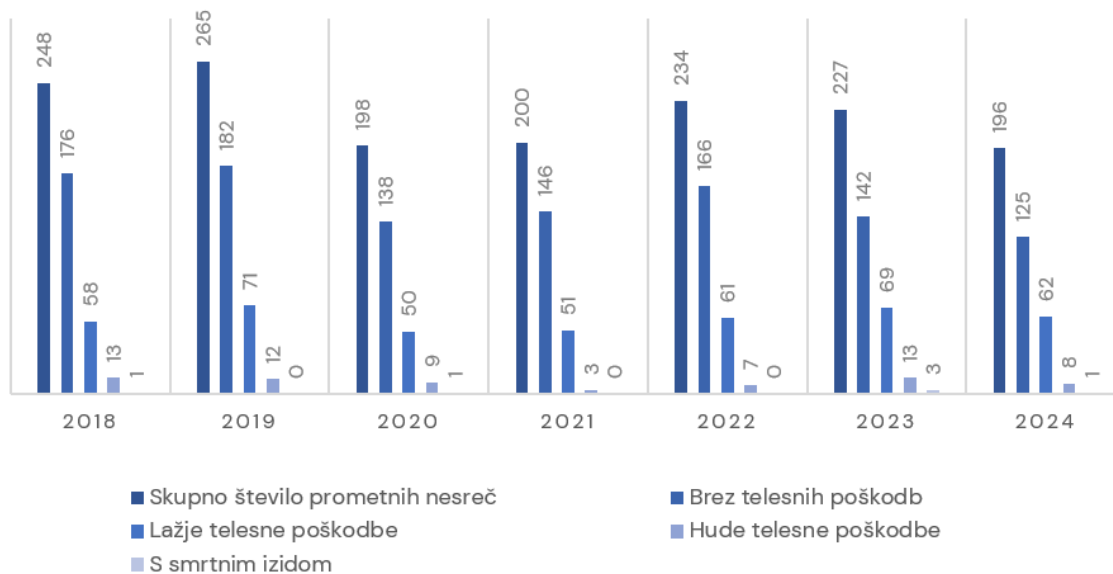
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018–2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v občini Kamnik zaznanih 1.568 prometnih nesreč. Leta 2020 je število prometnih nesreč znatno upadlo, čemur pa je v letih 2021 in 2022 sledila rast števila prometnih nesreč, tem pa

znova upad v letu 2024, ki je primerljiv stanju leta 2020. Z vidika prometne varnosti je v zadnjih letih skrb vzbujajoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami udeležencev, medtem ko število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami oziroma s smrtnim izidom z rahlimi odkloni v posameznih letih skozi zadnje obdobje ostaja bolj ali manj enako.

Dinamika rahlega upadanja števila prometnih nesreč v posameznih letih pa je v zadnjem obdobju zaznana pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 10 % vseh prometnih nesreč, ki se v občini Kamnik zgodijo v posameznem letu.

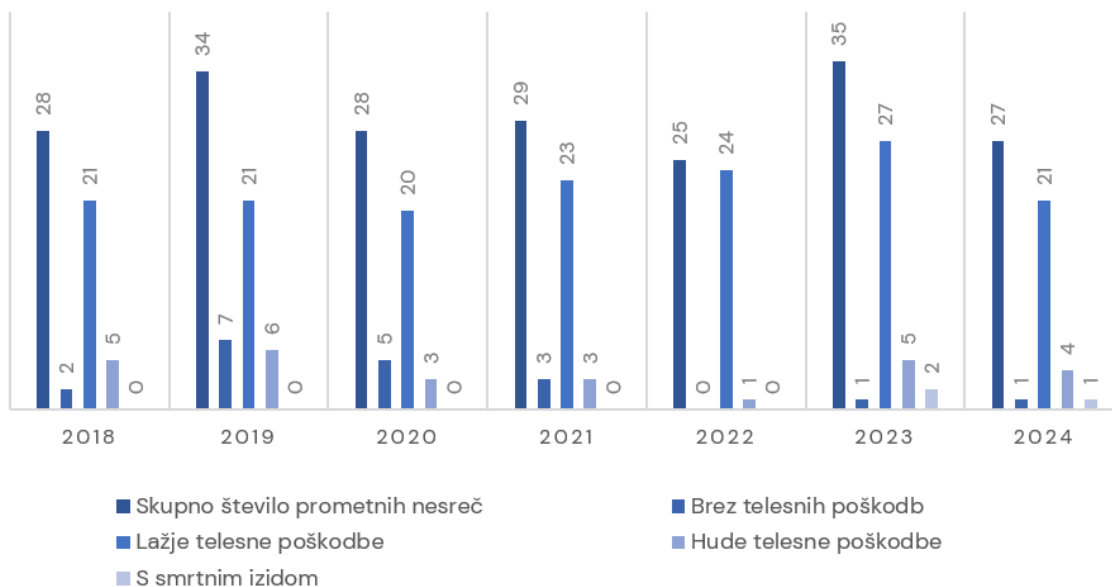
Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018–2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč brez poškodb oziroma s hujšimi telesnimi poškodbami. Skrb vzbuja dejstvo, da beležimo v obravnavanem obdobju tri prometne nesreče s smrtnim izidom, vse v letih 2023 in 2024. V letu 2023 je v obravnavanem obdobju zabeleženih največ nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev.

Število vseh prometnih nesreč glede na vrsto poškodb udeležencev



Število vseh prometnih nesreč v občini Kamnik po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev glede na vrsto poškodb udeležencev



Število prometnih nesreč v občini Kamnik z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)

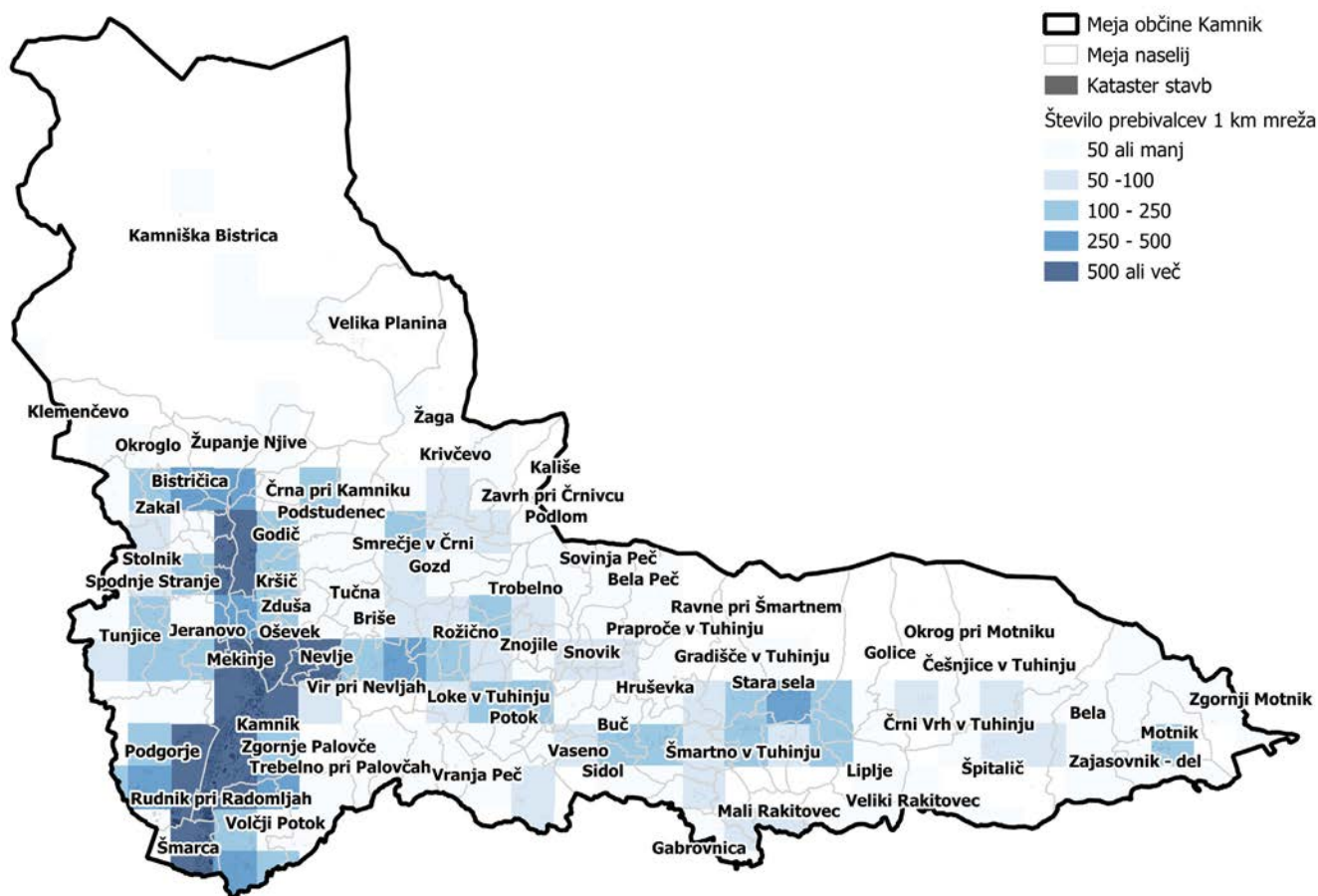
Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v občini Kamnik je v letu 2024 znašala 113 prebivalcev/km², kar je več, kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).

Poselitev prebivalcev občine Kamnik je zgoščena na mesto Kamnik ter okoliška naselja ob državni regionalni cesti v smeri Šmarca–Kamnik–Godič.

Najgosteje poseljena naselja v občini, poleg mesta Kamnik, so tako Mekinje, Nevlje, Spodnje Stranje, Šmarca, Duplica, Vrhpolje pri Kamniku in Zgornje Stranje.

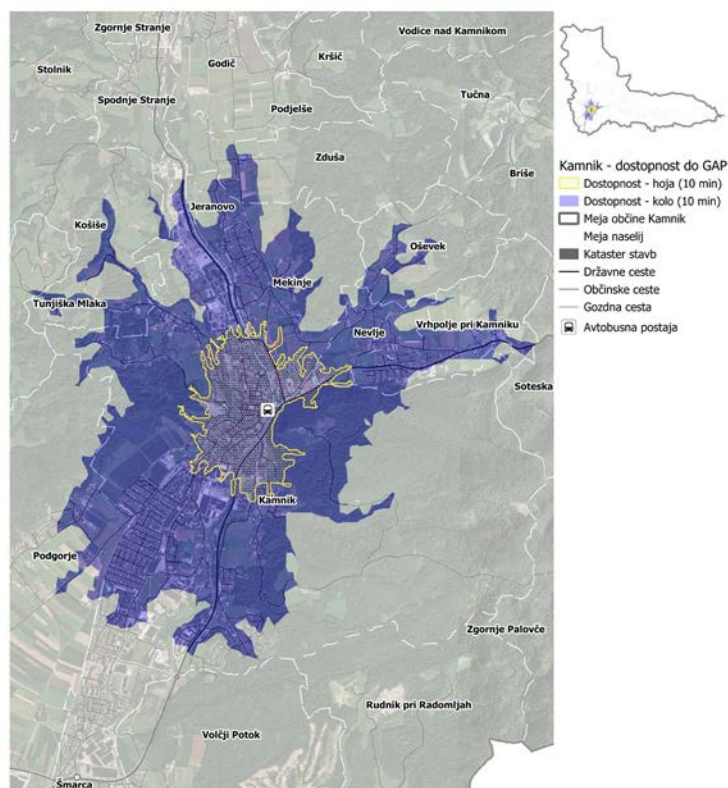
Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena hribovita območja z nižjo gostoto poselitve, ki so zaradi ohranjenih naravnih bogastev primerna za razvoja zelenega turizma in rekreacijo. Prav ta območja z manjšimi in od središča občine bolj oddaljenimi naselji se kot običajno srečujejo z največjimi izzivi na področju dostopnosti, saj je prometna infrastruktura slabše razvita, prav tako pa so za redkeje poseljena območja značilne tudi slabša dostopnost do storitev javnega potniškega prometa ter neustrezne rešitve na področju mirujočega prometa oziroma parkiranja, sploh če je na teh območjih prisoten turizem.



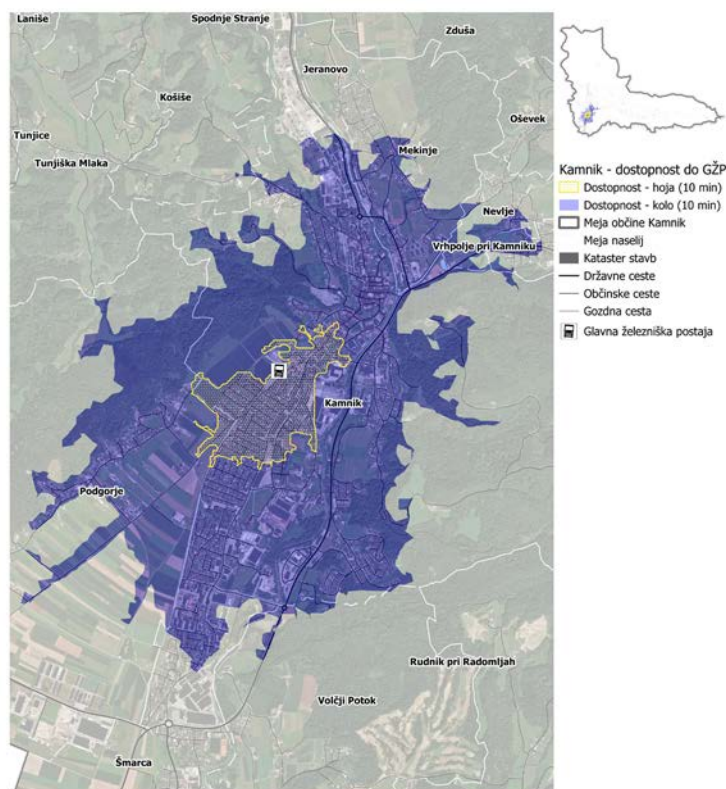
Gostota poselitve prebivalstva občine Kamnik na 1 km² (LUZ d.d., 2025)

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na območju mesta Kamnik, kjer lahko prebivalci dokaj enostavno dostopajo do storitev avtobusnega in železniškega potniškega prometa ter prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti. Po zaslugi več železniških postajališč v občini (Šmarca, Duplica–Bakovnik, Kamnik, Kamnik mesto, Kamnik Graben) imajo dokaj dobro dostopnost do železniškega prometa tudi občani, ki ne živijo neposredno v centru mesta Kamnik.

Glavna avtobusna postaja Kamnik (v nadaljevanju: GAP) in železniška postaja Kamnik (v nadaljevanju: GŽP) sta locirani vsaka na drugem koncu mesta, pri čemer je razdalja med njima približno 1,2 km. Umestitev obeh postaj na različnih lokacijah omogoča, da ima dober dostop do ene izmed oblik javnega potniškega prometa več prebivalcev Kamnika, za vzpostavitev učinkovite večmodalne mobilnosti v mestu, ki bo omogočala enostavno prestopanje med avtobusi in vlaki, pa je pomembno tudi železniško postajališče Kamnik–mesto, ki je locirano bližje glavni avtobusni postaji, na razdalji približno 500 metrov oziroma 7 minut hoje.



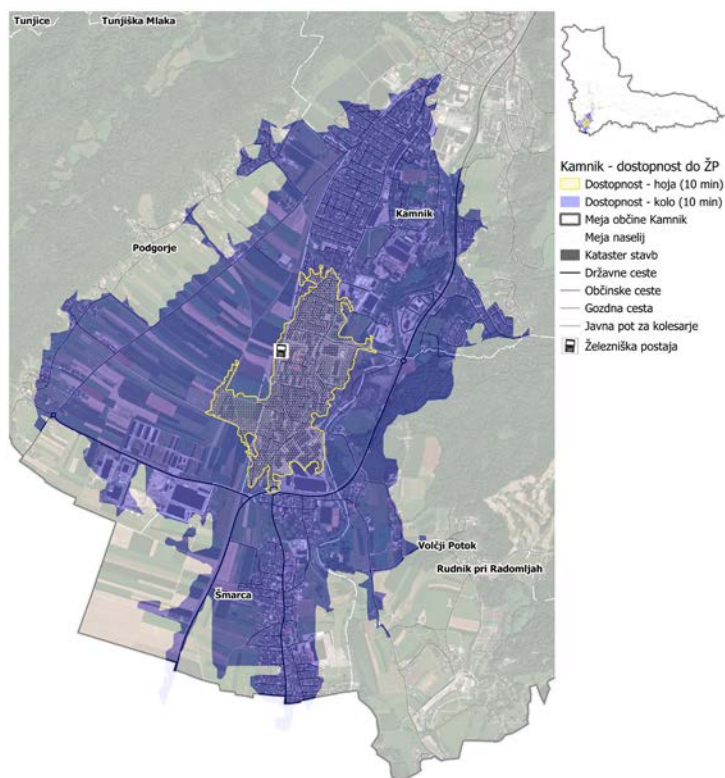
Dostopnost do glavne avtobusne postaje Kamnik z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ, d.d., 2025)



Dostopnost do železniške postaje Kamnik z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ, d.d., 2025)

Peš dostopnost iz območja glavne avtobusne postaje Kamnik in železniške postaje Kamnik v času 10 minut je omejena na mestno središče Kamnika z neposredno okolico. Z uporabo kolesa pa se lahko v 10 minutah pripeljemo do naselij Vrhpolje pri Kamniku, Nevlje, Podgorje, Tunjiška Mlaka, Jeranovo in Mekinje.

Dobro dostopnost do železniškega javnega prevoza za območja južnega dela Kamnika ter okoliška naselja v smeri občin Mengeš in Domžale omogočata dodatni železniški postajališči Duplica–Bakovnik in Šmarca. Peš dostopnost do železniškega postajališča Duplica–Bakovnik v času 10 minut je omejena na skrajne južne predele Kamnika in naselje Duplica, s kolesom pa se dostopnost do železniškega postajališča poveča na večji del območja občine na meji z občinami Mengeš in Domžale (Podgorje, Šmarca, Volčji Potok).



Dostopnost do železniškega postajališča Duplica – Bakovnik z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ, d.d., 2025)

USTVARILI SMO PRIJAZNEJŠE
JAVNE PROSTORE ZA
DRUŽENJE IN SREČEVANJE V
NAŠI SKUPNOSTI, ŽIVLJENJE V
ČISTEJŠEM IN BOLJ ZDRAVEM
OKOLJU PA ZAGOTAVLJA
NAJVIŠJO KAKOVOST
BIVANJA.



VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI KAMNIK

Vizijo razvoja prometa v občini Kamnik so na začetku procesa priprave občinske celostne prometne strategije oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa je bila potrjena tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti.

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru OCPS predstavlja temelj za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, skladnih s celostnim prometnim načrtovanjem.

Za uspešno uresničitev zastavljene vizije razvoja prometa je ključno usklajeno in povezano sodelovanje ne le občinskih služb, temveč tudi posameznikov, podjetij ter gospodarskih in javnih služb, ki delujejo na območju občine.

Ključni vidiki prometnega razvoja so tesno povezani tudi z razvojem drugih področij, kot so regionalna povezanost, prostorsko načrtovanje, turizem ter organizacija družbenih dejavnosti in javnega življenja na ulicah. Ti dejavniki bistveno vplivajo na kakovost bivanja v urbanih naseljih, zagotavljajo lokalno oskrbo ter krepijo socialno vključenost vseh prebivalcev, še posebej najranljivejših skupin, kot so otroci, starejši in osebe z različnimi oviranostmi.

Vizija razvoja prometa v občini Kamnik

Kamnik je občina varnih in udobnih kolesarskih in pešpoti, ki omogočajo dostop do osnovnih storitev in številnih prostočasnih aktivnosti vsem družbenim skupinam. S posodobljeno prometno infrastrukturo, odlično povezanostjo z regionalnimi središči in novimi povezavami javnega potniškega prometa z zaledjem zagotavljamo optimalne pogoje za razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva.

Zaradi urejenega mirujočega prometa in umirjenega prometa v občini je tranzitnega prometa bistveno manj, poti naših otrok v šolo so še varnejše, občanke in občani pa za svoje vsakodnevne poti raje izbirajo trajnostne oblike mobilnosti, saj se zavestno odločajo za soustvarjanje čistejšega in kakovostnejšega okolja.

Ustvarili smo prijaznejše javne prostore za druženje in srečevanje v naši skupnosti, ki je zelena, privlačna in povezana, življenje v čistejšem in bolj zdravem okolju pa zagotavlja najvišjo kakovost bivanja.

STEBRI MOBILNOSTI IN CILJI

OCPS nadgrajuje dosedanja prizadevanja Občine Kamnik za spodbujanje trajnostne mobilnosti in posledično za povečanje deležev hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa med prebivalci občine na račun zmanjšane oziroma optimizirane rabe motornih vozil.

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanj prebivalcev je bilo v okviru občinske celostne prometne strategije Kamnik oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopu katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Kamnik

Steber I: Hoja

Steber II: Kolesarjenje

Steber III: Javni potniški promet

Steber IV: Motorni promet

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

Izbrani stebri mobilnosti se med seboj povezujejo in prepletajo ter hkrati dopolnjujejo, s čimer je v okviru strategije zagotovljena celovita obravnava vseh prometnih izzivov. Steber Celostno prometno načrtovanje (CPN) pri tem deluje kot krovni in povezovalni steber, saj povzema in integrira vse ostale stebre mobilnosti.

Obvezni strateški cilji

Z namenom uresničevanja zastavljene vizije razvoja prometa so bili v procesu priprave OCPS za vsak izbran steber mobilnosti določeni strateški cilji, ki predstavljajo rdečo nit strategije in služijo kot smerokaz za oblikovanje ukrepov.

Strateške cilje za občino Kamnik so na podoben način kot vizijo oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili potrjeni oziroma legitimizirani tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti. Osnovo za določanje strateških ciljev za posamezen steber mobilnosti so predstavljali obvezni cilji, ki jih je v Smernicah predpisalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

Ti obvezni cilji so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Iz predpisanih obveznih ciljev so občani na javnih razpravah izbrali tri obvezne cilje, ki so po njihovem mnenju prioritetni za občino Kamnik. Izbrani prioritetni obvezni cilji, ki so bili v nadaljevanju integrirani oziroma posredno vključeni v nabor strateških ciljev za občino Kamnik, so naslednji:

- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Strateška vodila

Strateški cilji so bili v procesu priprave OCPS nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila, ki so jim bile dodane tudi tako imenovane kvantificirane ambicije. Te predstavljajo ciljne vrednosti posameznega strateškega vodila. V procesu priprave OCPS so bili namreč za vsa ključna strateška vodila oziroma kvantificirane ambicije pripravljene kazalniki z določenimi izhodiščnimi vrednostmi, preko katerih bo v celotnem obdobju veljavnosti strategije možno spremljati napredek oziroma doseganje zastavljenih strateških ciljev.

V procesu priprave OCPS Kamnik je bilo za pet stebrov mobilnosti določenih enajst strateških vodil, navedenih v spodnji tabeli.

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	Varna in udobna hoja v vseh naseljih, tudi za ranljive skupine (starostnike, otroke, osebe z oviranostmi). Do vseh šol, vrtcev in ostalih javnih ustanov je omogočen varen in udoben peš dostop.	1. Vzpostavitev varne in udobne hoje po vseh naseljih za vse, tudi za ranljive skupine. 2. Urejanje varnih in udobnih peš povezav do izobraževalnih in drugih javnih ustanov.
Steber II Kolesarjenje	Varne in udobne kolesarske poti znotraj naselij in med naselji. Večji delež poti znotraj naselij in med naselji opravljen s kolesom.	3. Vzpostavitev varnih in neprekinjenih kolesarskih povezav v in med naselji. 4. Večji delež zaposlenih na delo potuje s kolesom.
Steber III Javni potniški promet	Naselja v občini so bolj povezana z javnim potniškim prometom. Boljša dostopnost do javnih ustanov z javnim potniškim prometom.	5. Večji delež zaposlenih na delo potuje z javnim prometom. 6. Večji delež poti v Ljubljano in sosednje občine opravljen z javnim prometom.
Steber IV Motorni promet	Manj poti, opravljenih z motornim prometom. Učinkovito upravljanje parkirišč v mestnem jedru in v okolici šol in javnih ustanov.	7. Ulice in naselja manj privlačna za avtomobilski promet. 8. Mesto umirjenega prometa. 9. Učinkovito upravljanje parkirnih površin v mestnem jedru, v okolici izobraževalnih in javnih ustanov ter ob turističnih točkah / območjih (parkirna politika)
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Staro mestno jedro po meri človeka. Boljša notranja in zunanja komunikacija za podporo CPN in trajnostnim prometnim ukrepom.	10. Mestno jedro po meri ljudi. 11. Z izboljšanim sodelovanjem znotraj občine in odprtim dialogom z javnostjo do trajnostnega razvoja prometa in prostora.

STEBER I: HOJA

Hoja je ena najpreprostejših in najbolj naravnih oblik gibanja, ki prinaša številne koristi za zdravje, okolje in kakovost življenja. Redna hoja krepi telesno pripravljenost in ugodno vpliva na duševno počutje. Hkrati prispeva k čistejšemu zraku, saj zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in s tem količino škodljivih izpustov v prometu.

Mesta in druga urbana središča, prilagojena pešcem, ustvarjajo varnejše, bolj povezane in privlačne urbane prostore. Dobro urejeni pločniki, zelene površine, urbana oprema in ustrezno označeni prehodi povečujejo dostopnost ter izboljšujejo kakovost bivanja, še posebej za starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

Analiza obstoječega stanja

Površine za pešce so v urbanih predelih občine Kamnik že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev občine Kamnik, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 81% anketirancev namreč meni, da je treba v občini Kamnik izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

Prav varnost ljudi je bila med anketiranci izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa sledi želja prebivalcev, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za hojo.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje že danes peš opravljata polovica anketirancev (50 %), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 14 % anketirancev je povedalo, da bi več poti opravili peš, ko bi se jim na cilju potovanj pojavile težave s parkiranjem, medtem ko je 10 % anketirancev odgovorilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v občini Kamnik na treh lokacijah izvedeno v oktobru 2024, je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 7,8 %.

Nekoliko višji delež pešcev je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, po kateri na delo pešači 11 % zaposlenih. V sklopu anket med šolarji v izbranih osnovnih šolah na območju občine Kamnik so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu odraslih) pričakovano bistveno višji – 51 % šolarjev je označilo, da v šolo prihajajo peš. Če temu deležu prištejemo še šolarje, ki poti v šolo opravijo s skirojem, rolerji ali rolko, se skupni delež pešcev poveča na 53 %.



V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju hoje izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža pešcev smiselno naslavljanje prednostno:

- Pomanjkanje in nezveznost površin za pešce v posameznih naseljih, kar zmanjšuje varnost pešcev in povečuje tveganje za nesreče zaradi neustreznih pešpoti (npr. v naseljih Žaga, Podgorje, Vrhpolje, Hruševka, Podhruška, Špitalič ...).
- Neudobne in nevarne pešpoti in pločniki v mestu Kamnik povečujejo tveganje za prometne nesreče (Medvedova ulica, Usnjarska cesta, Groharjeva ulica, Kovinarska cesta, Kajuhova pot, Ljubljanska cesta, Palovška cesta, Žebljarska pot, Tomšičeva ulica, Kamniška cesta, Pot na Poljane, Zaprice – Kolodvorska ulica).
- Nevarnosti skupnega prometnega prostora za pešce, kolesarje in voznike e-skirojev – pomanjkanje ločenih poti za različne udeležence v prometu (npr. pri Korobaču, na Šutni, pešpot ob Kamniški Bistrici).
- Neurejene pešpoti in slaba dostopnost do avtobusnih in železniških postaj, kar vodi v zmanjšano uporabo javnega potniškega prometa (Kamnik Graben).
- Nevarni in neurejeni prehodi za pešce ogrožajo varnost pešcev.
- Slabo osvetljeni oziroma neosvetljeni prehodi za pešce povečujejo tveganje v nočnih urah oziroma ob slabem vremenu.
- Nevarne šolske poti in območja ob šolah, zaradi česar je zmanjšana varnost otrok (OŠ Toma Brejca, OŠ Frana Albrehta, Usnjarska cesta, Parmova ulica, Šolska ulica, Kajuhova pot, Perovo, Nevlje, Šmarca).
- Potreba po uvedbi "Kiss&ride" con – starši, ki pripeljejo otroke v šolo, ogrožajo varnost tistih otrok, ki pridejo peš ali s kolesom.

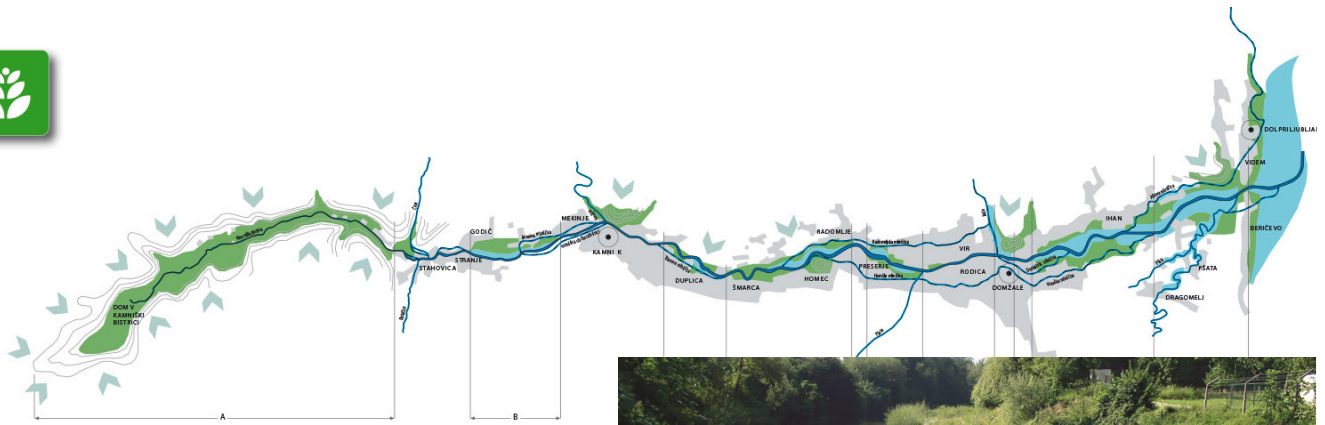
Dosežki Občine Kamnik na področju hoje

Varna povezava med železniško postajo na Kranjski cesti in OŠ Toma Brejca

Občina je z vzpostavitvijo varne in sklenjene peš in kolesarske povezave med železniško postajo na Kranjski cesti in OŠ Toma Brejca pomembno prispevala k večji varnosti ter dostopnosti za vse udeležence v prometu. Nova ureditev križišča pri železniški postaji, dvostranska kolesarska steza, pločnik in varen prehod za pešce na odseku Kovinarske ceste med križiščema s Steletovo cesto in Kajuhovo potjo bistveno prispevajo k boljši povezljivosti in zagotavljajo udobno in varno pot za šolarje, pešce in kolesarje.

Kamniška Bistrica – Zelena os regije

Ureditev nabrežja Kamniške Bistrice od izvira do izliva kot zelene osi regije je odličen primer spodbujanja trajnostne mobilnosti. Že leta 1999 smo se tri Občine – Kamnik, Domžale in Dol pri Ljubljani – zavezale, da se bodo površine ob reki Kamniški Bistrici vse od izvira do izliva urejale kot zelene površine, namenjene rekreaciji. Tako vzdolž Kamniške Bistrice že 25 let sistematično urejamo pešpoti, učne poti, počivališča, igrišča in kolesarske poti. Prebivalke in prebivalci urejene pešpoti ob reki pogosto uporabljajo tako za rekreacijo kot tudi za vsakodnevne opravke. Projekt predstavlja zgled celostnega načrtovanja javnega prostora po meri pešca, prispeva k zmanjšanju emisij ter izboljšanju kakovosti urbanega okolja.



A Kamniška Bistrica je tipičen hudournik z veliko erozijsko močjo (grenača skale, grad in peski). Dolina je dobro ohranjena in tudi v prihodnje jo je potrebno varovati pred posegi človeka.

B Reka oblikuje ozko dolino z več visokimi terasami. Čeprav je glavni preteklost nastajala v celoti regulirana, na vidnoz deluje naravnost kar je potrebno z ustreznimi vzdrževalnimi ukrepi se poudarjati.

C Reka je bila v celoti regulirana in ima danes sorazmerno naraven videz. Da bi ohranili njen naraven značaj, je potrebno ohranjati močno okrnjene zelene površine ob vodotoku.

D Čeprav je bila rečna struga v celoti regulirana, je njen izgled dokaj naraven. Glavni razlog temu je gozd in obsežno vegetacijsko območje na levem bregu reke. Z ohranitvijo poplavne ravnice in primerno obnovi rečne struge, reka lahko doseže zelo visoko stopnjo naravnega videza in ekološke stabilnosti.

Ureditev nabrežja Kamniške Bistrice (Foto: brošura Kamniška Bistrica, Zelena os regije)



Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Vzpostavitev varne in udobne hoje po vseh naseljih za vse, tudi ranljive skupine

Za vzpostavitev varne in udobne hoje po vseh naseljih v občini Kamnik je ključnega pomena razvoj infrastrukture, ki bo omogočal enostaven dostop do različnih mestnih območij in hkrati zagotavljal varnost pešcev, vključno z vsemi ranljivimi skupinami, kot so otroci, starejši in osebe z omejenimi gibalnimi sposobnostmi.

Prvi korak k temu cilju je širitev in obnova pešpoti ter pločnikov, ki morajo biti dovolj široki, dobro vzdrževani in ločeni od cestnega prometa. Na območjih, kjer trenutno ni pločnikov, je treba zgraditi novo infrastrukturo za pešce, s čimer se bo izboljšala varnost najranjlivejših udeležencev v prometu. Z namenom izboljšanja varnosti morajo biti pločniki, predvsem v večernih urah, dobro osvetljeni, s čimer se bo zmanjšalo tveganje za nesreče, pri uporabnikih pa se bo povečal občutek varnosti. Ob enem je treba zagotoviti enostavne dostope za osebe z oviranostmi, kar pomeni, da morajo biti pločniki dostopni za invalidske vozičke, otroške vozičke in druge osebe z omejeno mobilnostjo.

Ključnega pomena je povezovanje različnih območij v naseljih z urejenimi pešpotmi, kar bo

omogočilo brezskrbno gibanje in povezovanje različnih točk, kot so trgovine, šole, javne storitve in druge ključne lokacije. Posebno pozornost je treba nameniti prehodom za pešce, ki morajo biti jasno označeni in varni. Pešpoti je smiselno opremiti z ustrežno urbano opremo, kot so klopi in drevesa, ki zagotavljajo senco, ter primerne površine za počitek. S tem ne samo, da se hojo dodatno spodbuja, temveč se zagotavlja prijazno okolje za vse prebivalce, ne glede na starost ali telesne sposobnosti.

Z vzpostavitvijo vseh opisanih ukrepov se bo povečala kakovost življenja v naseljih, zmanjšal negativni vpliv prometa, hkrati pa se bo povečala varnost za vse pešce, kar bo omogočilo, da bodo tudi ranljive skupine lažje in varneje vključene v vsakodnevno življenje.

ZASTAVLJENA CILJA

Povečanje deleža prebivalcev, ki vsakodnevne poti opravljajo peš za najmanj 7% v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 7,8% (vir: podatki štetja prometa).

Gradnja najmanj 3,5 km novih ali izboljšanje obstoječih površin za pešce v času izvajanja strategije (vir: podatki Občine Kamnik).

Strateško vodilo 2: Urejanje varnih in udobnih peš povezav do izobraževalnih in drugih javnih ustanov

Urejanje varnih in udobnih peš povezav do vrtcev, šol in drugih javnih ustanov je ključnega pomena za spodbujanje hoje ter zagotavljanje enostavnega in varnega dostopa do teh pomembnih točk. Pešci, še posebej otroci, morajo imeti zagotovljene varne poti, ki jih vodijo do šol, vrtcev, kulturnih centrov in drugih izobraževalnih storitev, brez tveganja za prometne nesreče.

Prvi ukrep pri tem je izboljšanje obstoječih šolskih pešpoti ter vzpostavitev novih, kjer je to potrebno. Šolske poti morajo biti dovolj široke, dobro vzdrževane in ločene od motornega prometa, da pešci niso izpostavljeni nevarnostim, ki jih prinaša promet. Kjer je to potrebno, je treba postaviti zaščitne ograje ali vegetacijo, ki ločuje cesto in pešpot.

Tudi šolske poti morajo biti, enako kot vsa ostala infrastruktura v občini, opremljene z ustrezno razsvetljavo, urbano opremo ter varnimi in ustrezno označenimi prehodi za pešce. S primerno urejenimi površinami za pešce v okolici izobraževalnih in drugih javnih ustanov bo Občina Kamnik lahko pristopila k uresničevanju enega izmed ključnih ciljev prometne politike, in sicer k povečanju deleža pešcev za opravljanje krajših vsakodnevnih poti znotraj občine na račun zmanjšanja uporabe osebnih vozil.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža otrok, ki v osnovne šole prihajajo peš, s skirojem, rolko ali rolerji za najmanj 9% v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 53% (vir: anketa med šolarji).

STEBER II: KOLESARJENJE

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti v in med naselji ter izboljšanje povezav s sosednjimi občinami je ključnega pomena za trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost življenja prebivalcev Kamnika. Dobro urejena kolesarska infrastruktura prinaša številne koristi tako za posameznike kot za celotno skupnost. Kolesarjenje je eden najlažjih in najučinkovitejših načinov za ohranjanje telesne aktivnosti in zdravja. Urejene in prijetne kolesarske poti spodbujajo več gibanja, zmanjšujejo stres in izboljšujejo splošno dobro počutje prebivalcev.

Kolesarji so med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu, še posebej na prometnih cestah brez ločenih kolesarskih površin. Povezane in varne kolesarske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče in izboljšujejo prometno varnost, saj ločijo kolesarje od motoriziranega prometa ter zagotavljajo urejene in osvetljene poti. Če so kolesarske poti dobro urejene, več ljudi izbere kolo kot osnovno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti v šolo, službo ali trgovino.

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine ter do bližnjih občin v regiji, kot so Ljubljana, Lukovica, Domžale, Mengeš, Komenda, Cerklje na Gorenjskem, Preddvor in Jezersko, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Analiza obstoječega stanja

Prebivalci občine Kamnik kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (19%), za obisk središča Kamnika (8%) ter za poti do trgovine v bližini doma (5%) oziroma za poti v šolo (4%). V splošni anketi o prometu je kar 83% anketirancev menilo, da je treba v občini Kamnik izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev.

Prav varnost ljudi je bila med anketiranci, podobno kot v primeru hoje, izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa tudi v tem primeru sledi želja prebivalcev in prebivalk, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za kolesarje.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 29% anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolje urejene (39% anketirancev), varnejše (33% anketirancev) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (28% anketirancev). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 12% anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala možnost parkiranja koles v varnih kolesarnicah oziroma če bi bile varne kolesarnice in stojala za priklopljanje koles urejena ob postajališčih javnega potniškega prometa (7% anketirancev). 9% anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bil na območju občine Kamnik javni sistem za izposajo koles bolj priročen (več postajališč za izposajo koles in večje število koles). Iz ankete je razvidno tudi, da 13% anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v občini Kamnik v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le okrog 1%. Nekoliko višja deleža uporabe koles in e-koles sta bila ugotovljena v sklopu ankete med učenci v izbranih osnovnih šolah (3%) ter ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih (8%).

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju kolesarjenja izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža kolesarjev smiselno naslavljati prednostno:

- Nevarno kolesarjenje na prometnih cestah, kjer ni urejenih ločenih površin za kolesarje.
- Neudobno kolesarjenje zaradi neprimerne podlage in neprimerno zasnovanih uvozov preko kolesarskih površin – »rodeo efekt« (granitne kocke na Šutni in neprimerni uvozi na Ljubljanski cesti in na Duplici).
- Slabo vidne in označene kolesarske steze povzročajo težave pri orientaciji in povečujejo tveganje za trke med kolesarji.
- Nevarnosti pri souporabi kolesarskih površin za kolesarje in voznike e-skirojev. Razlike v hitrostih zmanjšujejo varnost kolesarjev in povečujejo možnost prometnih nesreč.
- Nezveznost kolesarskih poti zmanjšuje dostopnost do območij znotraj občine in širše (daljinska kolesarska pot proti Ljubljani, proti Tuhinjski dolini, na relaciji Kamnik–Arboretum–Homec, na relaciji Duplica–Mekinje, ni ustreznih kolesarskih povezav do Kamniške Bistrice, Duplice, Podgorja, Spodnjih Stranj).
- Pomanjkanje varnih kolesarnic za parkiranje koles ob javnih ustanovah (ob osnovnih šolah, v središču mesta, v naseljih, ob postajah JPP).

Dosežki Občine Kamnik na področju kolesarjenja

Regionalna kolesarska povezava Kamnik–Mengeš–Trzin–Ljubljana

Ureditev kolesarske povezave med Kamnikom in Ljubljano je primer odličnega medobčinskega sodelovanja. Občine Kamnik, Mengeš, Trzin in Ljubljana smo uredile novo regionalno kolesarsko povezavo v skupni dolžini 13.735 m. Deloma poteka po vozišču, deloma pa ločeno od ostalih udeležencev prometa. Na novo je zgrajena v dolžini 6.506 m. Povezavo vse več prebivalcev vsakodnevno uporablja za prihod v službo, šolo ali do javnega potniškega prometa. Pridobitev izboljšuje kakovost bivanja v nizu občin, prispeva k porastu trajnostne mobilnosti ter varovanju okolja in spodbuja zdrav način življenja.

Kamkolo

Kamkolo je inovativen projekt trajnostne mobilnosti v Kamniku, ki prebivalcem in obiskovalcem Kamnika omogoča izposajo električnih in navadnih koles za vsakodnevna opravila ali prosti čas. Uporabniki si lahko kolo izposodijo na 9 lokacijah po mestu, na voljo pa je 45 koles. Sistem spodbuja uporabo okolju prijaznih prevoznih sredstev, zmanjšuje potrebo po uporabi avtomobila in prispeva k bolj dostopnemu in zdravemu načinu mobilnosti v mestu.



Regionalna kolesarska povezava Kamnik – Mengeš – Trzin – Ljubljana
(Foto: arhiv Občine Kamnik)

Sistem za izposajo koles Kamkolo (Foto: arhiv Občine Kamnik)

Kolesarska povezava Kamnik–Godič

Nova kolesarska povezava ob reki Kamniški Bistrici med Kamnikom in Godičem je postala priljubljena izbira za rekreacijo in vsakodnevno mobilnost občanov in občanov Kamnika. V skupni dolžini 3.201 metra je 2.281 metrov novo zgrajenih, na 920 m pa deluje kot t. i. sharrow. Urejena je tudi kot tematska pot – »Kolesarčkova pot« s počivališči, klopmi in lesenimi igrali, informativnimi tablami, ponekod pa so postavljena tudi stojala za kolesa.



Kolesarska povezava Kamnik – Godič (Foto: arhiv Občine Kamnik)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Vzpostavitev varnih in neprekinjenih kolesarskih povezav v in med naselji

Vzpostavitev varnih in zveznih kolesarskih povezav v in med naselji je ključnega pomena za spodbujanje kolesarjenja kot trajnostnega in učinkovitega načina prevoza. Glavni cilj tega ukrepa je, da so kolesarske poti varne, dostopne in brez prekinitev, kar bo omogočilo privlačno kolesarjenje za vse uporabnike.

Ključni korak pri dosegu tega cilja je gradnja novih ali rekonstrukcija obstoječih kolesarskih poti, ki morajo biti v čim večji meri ločene od motornega prometa, s čimer se zagotovi boljša prometna varnost kolesarjev. Povezave med naselji in ključnimi točkami, kot so šole, javne službe, delovna mesta in trgovine, morajo biti neprekinjene, da se kolesarji na svojih poteh ne soočajo z nevarnimi ali neprijetnimi pogoji, ki bi jih lahko odvrnili od ponovne uporabe kolesa. Kolesarske steze in druge kolesarske površine morajo biti zato dovolj široke, dobro vzdrževane in jasno označene.

Poleg gradnje kolesarske infrastrukture so za povečanje deleža kolesarjenja pomembni tudi drugi podporni ukrepi, kot so ureditev stojal za parkiranje koles in pokrite kolesarnice na ključnih lokacijah, dovolj gosta mreža postaj za izposojanje koles in postavitve ustrezne urbane opreme, možnosti, kot so klopi, nadstrešnice, servisna stojala za popravilo koles, pitniki in podobno.

Kolesarske poti morajo biti povezane tudi s postajališči javnega prevoza, s čimer se omogoči enostavna in trajnostna kombinacija različnih načinov prevoza. Na ta način bodo kolesarske povezave postale del širše mreže trajnostne mobilnosti, ki vključuje tako kolesarjenje kot javni potniški promet.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža prebivalcev, ki vsakodnevne poti opravljajo s kolesom, za najmanj 3,5% v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 1,0% (vir: podatki štetja prometa).

Strateško vodilo 4: Večji delež zaposlenih na delo potuje s kolesom

Za povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom, je ključno ustvariti okolje, ki spodbuja kolesarjenje kot trajnostno in priročno izbiro prevoza. Glavni cilj tega ukrepa je zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov, povečanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljšanje zdravja zaposlenih.

Prvi korak pri doseganju tega cilja je izboljšanje kolesarske infrastrukture. To vključuje gradnjo varnih in udobnih kolesarskih poti, ločenih od motornega prometa, kar bo zaposlenim omogočilo varen in hiter prihod na delo. Kolesarske poti morajo biti povezane z glavnimi prometnimi točkami, kot so stanovanjska območja, postajališča javnega prometa in poslovne cone, s čimer bo kolesarjenje lahko postalo priročna in enostavna izbira za vsakodnevne prihode na delo.

Pomembno je tudi zagotavljanje ustrezne kolesarske infrastrukture v poslovnih conah, stanovanjskih soseskah in ob postajališčih javnega prometa. To vključuje postavitev pokritih kolesarnic, stojal za kolesa in varnih parkirnih površin, ki omogočajo, da kolesarji enostavno in varno parkirajo svoja kolesa. Dodatne spodbude, kot so tuši in garderobe v poslovnih prostorih, bodo omogočile zaposlenim, da se po kolesarjenju na delo počutijo udobno, pripravljeni na začetek delovnega dne.

Podjetja in ustanove lahko k spodbujanju kolesarjenja prispevajo z organizacijo kolesarskih izzivov, subvencijami za nakup koles ali nagradnimi sistemi za redne kolesarje. Takšne pobude bodo povečale motivacijo za uporabo kolesa kot osnovnega prevoznega sredstva zaposlenih.

Poleg spodbujanja kolesarjenja s klasičnimi kolesi ima v občini Kamnik velik potencial tudi razvoj kolesarjenja z električnimi kolesi (e-kolesi). E-kolesa so lahko odlična rešitev za tiste, ki na daljših ali bolj strmih poteh ne bi izbrali običajnega kolesa, s tem pa se širšemu krogu zaposlenih omogoči enostavna in udobna alternativa motornemu prometu. Za povečanje dostopnosti in uporabe e-koles je pomembno širiti podporno infrastrukturo, kot so polnilne postaje, hkrati pa je e-kolesa smiselno vključiti tudi v javne sisteme za izposojanje koles.

Prav nadgradnja sistemov za izposojanje koles je lahko ključna za spodbujanje kolesarjenja med

zaposlenimi. Več postaj za izposojanje koles na različnih lokacijah, vključno s stanovanjskimi soseskami, poslovnimi conami in ob postajališčih javnega prevoza, bo omogočilo enostavno in hitro izposojanje kolesa brez potrebe po lastništvu. S tem bo kolesarjenje postalo dostopno širšemu krogu ljudi, ki se bodo vsaj občasno odločili za okolju prijazen prevoz na delo.

ZASTAVLJENI CILJ

Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom ali e-kolesom za najmanj 2 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 8 % (vir: anketa med zaposlenimi v izbranih podjetjih/ustanovah).

STEBER III: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Učinkovit in dostopen javni potniški promet omogoča bolj trajnostna potovanja, zmanjšuje prometne zastoje in prispeva k višji kakovosti življenja prebivalcev. Čeprav hoja in kolesarjenje igrata pomembno vlogo, brez učinkovitega javnega prevoza, trajnostna mobilnost ne more doseči svoje polne funkcionalnosti. Javni promet omogoča hitre, cenovno dostopne in ekološko sprejemljive prevoze za širšo populacijo. Ob ustreznih naložbah v infrastrukturo, prilagoditvah voznih redov in boljših povezavah z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti lahko postane osrednji steber bolj trajnostne, varne in prijazne prihodnosti prevoza.

Boljša povezljivost znotraj občine in širše, na primer z razširitvijo rednih avtobusnih linij mestnega potniškega prometa, bi znatno izboljšala dostopnost prebivalcev do Kamnika in drugih občinskih središč. Boljše povezave bi omogočile lažje opravljanje vsakodnevnih opravkov in dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev, kar bi povečalo socialno vključenost in izboljšalo kakovost življenja vseh prebivalcev, tudi tistih iz bolj oddaljenih krajev.

Z izboljšanjem javnega potniškega prometa bi se zmanjšala odvisnost prebivalcev do osebnih avtomobilov, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometa, manjši porabi energije in čistejšemu okolju. Učinkovit javni promet zmanjšuje potrebo po parkirnih mestih in pomaga pri razbremenitvi glavnih prometnic, kar pozitivno vpliva na celotno prometno ureditev v občini. Trenutne prometne razmere v občini kažejo na potrebo po izboljšanju železniških in avtobusnih povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi kraji, zlasti z Ljubljano.

Analiza obstoječega stanja

Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Kamnika je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano. Na tej relaciji delež uporabe

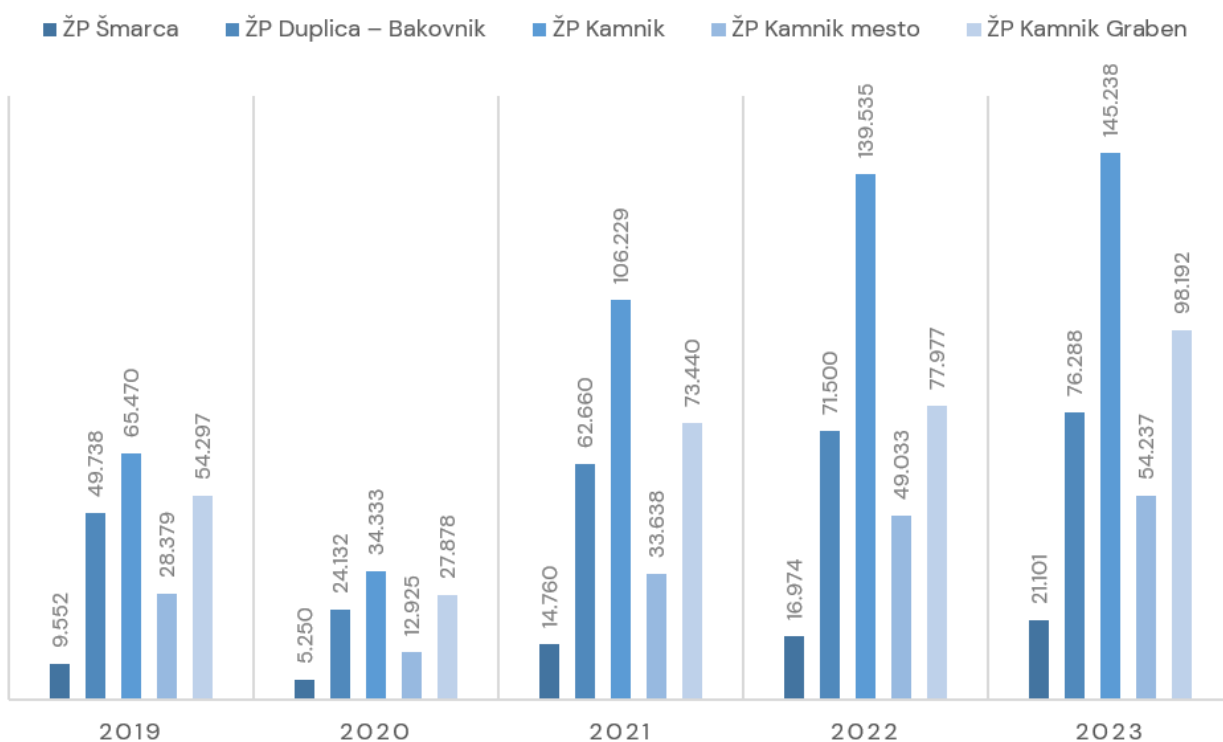
javnega potniškega prometa znaša 11%, od tega 3% odpadejo na avtobusne prevoze, 8% pa na vožnje z vlakom. Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet sicer največ uporabljajo za opravljanje vsakodnevnih poti v šolo, manj pa za poti na delo. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Kamnik je tako razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 16% anketiranih šolarjev, medtem ko običajnih avtobusnih linij ter vlaka šolarji za prihod v šolo praktično ne uporabljajo (1%). Še bistveno nižji deleži uporabe javnega potniškega prometa so razvidni tudi iz ankete v izbranih podjetjih, kjer samo 3% zaposlenih za prihod na delovno mesto uporablja javni potniški promet (1% avtobus, 2% vlak).

Organiziranost javnega potniškega prometa v občini Kamnik bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 84% vprašanih meni, da bi bilo treba povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij avtobusnih in železniških prevozov.

Na območju občine Kamnik je organiziran medkrajevni avtobusni prevoz, ki ga izvaja prevoznik Arriva d.o.o.. Po podatkih avtobusnega prevoznika je bilo na dan izvajanja štetja prometa v občini Kamnik (8. 10. 2024) na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega javnega potniškega prometa, v vseh terminih voženj v tem dnevu, skupaj zaznanih 1.642 potnikov oziroma validacij vozovnic.

Javni potniški promet v občini Kamnik poleg avtobusnega javnega potniškega prometa obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba je v zadnjih petih letih močno narasla. Podatki Slovenskih železnic o številu odpravljenih potnikov po postajališčih kažejo, da se je število potnikov na železniški postaji Šmarca v letu 2023 glede na leto 2019 povečalo za več kot 2-krat, na železniški postaji Duplica–Bakovnik za 53 %, na železniški postaji Kamnik za 121 %, na železniški postaji Kamnik mesto za 91 % in na železniški postaji Kamnik Graben za 80 %.

Število odpravljenih potnikov po železniških postajališčih v občini Kamnik



Število odpravljenih potnikov po železniških postajališčih v občini Kamnik (SŽ, 2024)

Občina Kamnik je od leta 2021 aktivno vključena v vseslovenski projekt Prostofer, katerega namen je izboljšati mobilnost starejših občanov, ki nimajo lastnega prevoza ali živijo na območjih s slabšimi možnostmi uporabe javnega potniškega prometa. V okviru projekta so uporabnikom na voljo brezplačni prevozi do javnih institucij, trgovinskih središč, zdravstvenih ustanov in drugih pomembnih destinacij. Prevozi se izvajajo po predhodni rezervaciji prek klicnega centra, kar omogoča učinkovito načrtovanje in dostopnost storitve.

Projekt v občini trenutno vključuje 17 prostovoljnih voznikov, ki z enim vozilom najpogosteje opravljajo prevoze do zdravstvenih ustanov, s čimer se pomembno prispeva k večji socialni vključenosti starejših in izboljšanju njihove kakovosti življenja.

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju javnega potniškega prometa izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža potnikov smiselno naslavljati prednostno:

- Nizka frekvenca vlakov in avtobusov, zaradi česar je omejena dostopnost, kar neposredno vpliva na nižjo uporabo javnega potniškega prometa.
- Pomanjkanje prevozov izven koničnih ur – omejena prilagodljivost za uporabnike izven delovnega časa.
- Dolgi potovalni časi zmanjšujejo konkurenčnost JPP v primerjavi z osebnimi vozili.
- Slaba povezanost podeželskega zaledja z občinskimi središči in sosednjimi občinami.
- Pogoste zamude – nezanesljivost voznega reda zmanjšuje zaupanje uporabnikov v učinkovitost sistema.
- Težave pri prestopanju med železniškim in avtobusnim javnim potniškim prometom – slaba usklajenost voznih redov vodi v dolgotrajna čakanja in podaljšuje čas potovanja.
- Pomanjkanje hitrih oziroma neposrednih linij.
- Neurejena in neudobna postajališča (manjkajo nadstreški, klopi, razsvetljava) zmanjšuje udobje potnikov ter spodbuja uporabo osebnih vozil.

- Neustrezno urejena šolska avtobusna postajališča – pomanjkanje varnih in prilagojenih postajališč za šolske prevoze zmanjšuje učinkovitost in varnost sistema za šolarje.



Dosežki Občine Kamnik na področju javnega potniškega prometa

P+R Kamnik Graben v sklopu prenove železniškega postajališča Kamnik–Graben

V letih 2020 in 2021 je bila s strani Slovenskih železnic izvedena celovita rekonstrukcija železniškega postajališča Kamnik–Graben. Nadgradnja je obsegala obnovo peronske infrastrukture, preureditev tirne infrastrukture ter posodobitev pripadajočih naprav. Zgrajena je bila nova pot za dostop do perona, postavljeno je bilo zavetišče z nadstrešnico, prenovljeni so bili telefonski in zvočni sistemi, ter vzpostavljene nove kableske trase za signalnovarnostne naprave. Razsvetljava je bila nadomeščena z energetsko učinkovitejšimi LED svetilkami, kar prispeva k večji varnosti in energetski učinkovitosti postajališča.

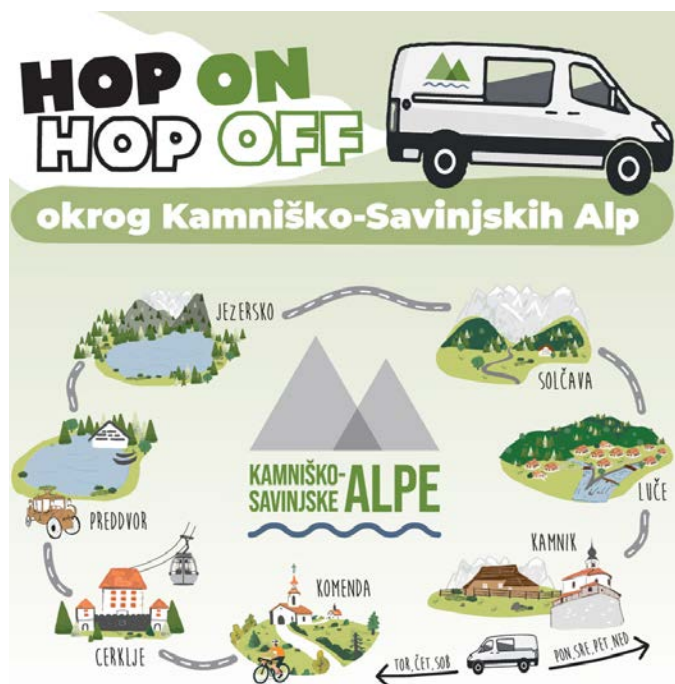
Občina Kamnik je v sklopu teh prizadevanj in z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti uredila prvo parkirišče tipa »parkiraj in se pelji« (P+R) v občini – P+R Kamnik Graben. Parkirišče se nahaja neposredno ob železniškem postajališču ob Tunjski cesti, kar omogoča uporabnikom enostaven prehod z osebnega vozila na javni potniški promet. Na voljo je skupno 45 parkirnih mest, od tega 37 za osebna vozila, 4 za invalide in 4 za električna vozila s pripadajočimi polnilnimi postajami. Urejena je tudi kolesarnica z 10 stojali za skupno 20 koles, kar dodatno spodbuja uporabo koles v povezavi z javnim prevozom. Na parkirišču je nameščen tudi avtomat za prodajo vozovnic za javni potniški promet, kar omogoča priročen nakup in nadaljevanje poti z vlakom.



Krožni prevoz okoli Kamniško–Savinjskih Alp

V poletnih mesecih se lahko domačini in obiskovalci z organiziranim prevozom podajo na raziskovanje Kamniško–Savinjskih Alp. Prevoz omogoča enostaven dostop do priljubljenih turističnih točk ter skritih naravnih biserov.

Občine Kamnik, Luče, Solčava, Jezersko, Preddvor, Cerklje na Gorenjskem in Komenda združujemo moči pri vzpostavitvi organiziranega prevoza v času visoke turistične sezone. V poletnih mesecih kombi, ki sprejme 8 potnikov (po dogovoru pa tudi več), vozi dvakrat dnevno – dopoldne v eno smer, popoldan pa se vrača v obratni smeri.



Krožni prevoz okoli Kamniško – Savinjskih Alp (Foto: arhiv Občine Kamnik)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 5: Večji delež zaposlenih na delo potuje z javnim prometom

Za povečanje deleža zaposlenih, ki na delo potujejo z javnim potniškim prometom, je ključno razviti in izboljšati javni prevoz, ki bo zaposlenim omogočil hiter, udoben in dostopen prevoz na delo. Cilj tega ukrepa je zmanjšanje uporabe osebnih vozil, zmanjšanje prometnih zastojev, zmanjšanje onesnaževanja ter spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Prvi korak pri doseganju tega cilja je izboljšanje frekvence in kakovosti javnega prevoza. Povečanje števila odhodov vlakov in avtobusov, še posebej v času izven konic, bo omogočilo večjo prilagodljivost za zaposlene in poenostavilo usklajevanje z delovnim časom. Pomembno je tudi zmanjšanje potovalnega časa z uvedbo hitrih in direktnih linij, ki bodo povečale učinkovitost javnega prevoza, predvsem v smislu časovne konkurenčnosti vožnji z osebnimi avtomobili.

Ob enem je ključnega pomena urejanje ustreznih, udobnih, varnih in dostopnih postajališč ter zagotavljanje enostavnega dostopa do voznih redov in informacij. Nadstreški, razsvetljava in jasno označena postajališča bodo pripomogli k večji uporabnosti javnega prevoza. Prav tako je treba zagotoviti dobro povezanost med različnimi oblikami prevoza, kot so avtobusi, vlaki ter postaje za izposajo koles in e-koles, s čimer bodo lahko zaposleni in drugi uporabniki enostavno in hitro prehajali med različnimi prevoznimi sredstvi.

Strateško vodilo 6: Večji delež poti v Ljubljano in sosednje občine opravljen z javnim prometom

Velik delež prebivalcev občine Kamnik se vsakodnevno vozi na delo, v šolo ali po opravkih v Ljubljano in druge okoliške občine. Obstoječe prometne povezave, zlasti v manjših krajih občine, so pogosto nezadostne – avtobusne linije so redke in časovno neuskklajene, kar otežuje dostop do ključnih storitev, kot so izobraževanje, zdravstvena oskrba ter delovna mesta. Takšna

prometna odvisnost od osebnih vozil prispeva k prometnim zastojem, onesnaževanju okolja ter povečuje stroške mobilnosti za posameznike in gospodinjstva.

Za učinkovito spodbujanje trajnostne mobilnosti in zmanjšanje rabe osebnih avtomobilov je ključno izboljšati kakovost in dostopnost javnega prevoza. Poleg izboljšane frekvence in prilagojenih voznih redov je treba zagotoviti tudi kakovostno infrastrukturo na postajališčih (nadstreške, razsvetljava, klopi ter jasno vidne in ažurne informacijske table z voznimi redi). Posebno pozornost je treba nameniti dostopnosti postajališč za vse skupine uporabnikov, vključno z ranljivimi skupinami.

Z integriranim sistemom prevoza, ki bo omogočal enostavno večmodalnost, bo mogoče javni prevoz postaviti kot prvo izbiro za vsakodnevna potovanja v Ljubljano in druge sosednje občine. S tem bo Občina Kamnik prebivalcem zagotovila dostopnejšo, hitrejšo in okolju prijaznejšo mobilnost, prispevala k večji socialni vključenosti ter izboljšala kakovost bivanja v celotni regiji.

Povečanje števila prebivalcev, ki vsakodnevne poti v Ljubljano in sosednje občine opravljajo z uporabo železniškega javnega potniškega prometa za najmanj 10 % v času izvajanja strategije. Izhodiščno stanje, ki predstavlja skupno število potnikov na vseh petih železniških postajah v občini Kamnik, je danes 395.056 potnikov/leto (vir podatkov: podatki prevoznika – Slovenske železnice).

Povečanje števila prebivalcev, ki vsakodnevne poti v Ljubljano in sosednje občine opravljajo z uporabo avtobusnega javnega potniškega prometa za najmanj 20 % v času izvajanja strategije. Izhodiščno stanje, ki predstavlja skupno število potnikov oziroma validacij vozovnic na vseh medkrajevnih linijah v občini Kamnik na merodajen dan, je danes 1.642 potnikov/dan (vir podatkov: podatki prevoznika – Arriva d.o.o.).

ZASTAVLJENA CILJA

STEBER IV: MOTORNI PROMET

Učinkovito upravljanje prometa in parkiranja vpliva na prometno varnost in s tem na kakovost življenja. Z umirjanjem prometa, ki upošteva prisotnost tovornih vozil in kmetijske mehanizacije, ter izvajanjem premišljene parkirne politike lahko občina učinkovito umiri promet, zmanjša negativne vplive na okolje ter optimizira uporabo prostora. Ukrepi za umirjanje prometa izboljšajo varnost na cestah, zlasti za pešce, kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu.

Analiza obstoječega stanja

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbranih treh lokacijah je razvidno, da prebivalci občine Kamnik za opravljanje vsakodnevnih potovanj še vedno v večini uporabljajo osebne avtomobile.

Kljub temu da se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se več kot dve tretjini (67%) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili.

Anketiranci se v večini (66%) ne strinjajo, da je v Kamniku preveč parkirnih mest oziroma da so ta premalo upravljana, več kot polovica (53%) pa se jih strinja, da je parkirišč trenutno premalo oziroma da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete.

Omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih podpira 43% anketiranih, 30% anketiranih pa tovrstnega ukrepa ne podpira. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa, s katero se strinja 48% anketiranih, 32% anketiranih pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti danes dosega 77,4%. Če prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil, se skupni delež motornih vozil poveča na 84,3%.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v občini Kamnik, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebnem avtomobilu pripelje samih (65%), 5% v avtomobilu kot sopotnik, 8% zaposlenih pa v osebnem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 27% osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,3 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Trend rasti prometnih obremenitev v občini Kamnik je razviden iz analize podatkov avtomatskih števec prometa na državnih cestah v občini. Prometne obremenitve PLDP (povprečen letni dnevni promet) po letu 2020, ko je bil na nivoju celotne države zaznan občuten upad prometnih obremenitev zaradi epidemije Covid-19, naraščajo na večini pomembnejših državnih regionalnih cest v občini Kamnik, kljub temu da prometne obremenitve še niso dosegle rekordnih števil iz leta 2019.

Avtomatski števec prometa 231 Kamnik Fužine (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	6.530	97	5.505	28	488	62	92	23	235
2020	5.922	104	4.957	19	461	62	95	23	201
2021	6.590	107	5.523	24	529	65	98	29	215
2022	6.541	104	5.486	26	538	61	99	27	200
2023	5.898	80	4.916	24	510	61	112	26	169

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števec prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Avtomatski števec prometa 259 Šmarca (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	12.191	85	10.758	29	854	118	78	29	240
2020	10.217	71	8.923	22	785	113	82	28	193
2021	11.246	71	9.868	29	863	113	76	30	196
2022	11.640	74	10.217	32	886	117	85	28	201
2023	11.754	74	10.359	32	885	114	87	28	175

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števec prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Avtomatski števec prometa 362 Kamnik (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	17.793	139	15.685	38	1.330	153	129	40	279
2020	15.111	133	13.175	23	1.223	147	121	39	250
2021	16.226	127	14.102	29	1.368	154	126	47	273
2022	17.194	137	14.995	37	1.431	154	135	46	259
2023	17.392	136	15.155	38	1.482	154	147	45	235

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števecv prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Avtomatski števec prometa 376 Laze (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	3.198	62	2.734	24	296	33	26	4	19
2020	2.616	64	2.204	17	253	33	25	3	17
2021	2.839	69	2.380	22	279	43	23	7	16
2022	2.991	65	2.494	17	318	38	29	9	21
2023	3.067	66	2.564	17	331	37	22	8	22

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števecv prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Avtomatski števec prometa 780 Kamniška Bistrica (vozil/dan)

Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	758	22	664	21	48	0	3	0	0
2020	740	22	646	21	48	0	3	0	0
2021	740	22	646	21	48	0	3	0	0
2022	740	22	646	21	48	0	3	0	0
2023	740	22	646	21	48	0	3	0	0

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števecv prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)



Lokacije obravnavanih avtomatskih števecv prometa na državnih cestah v občini Kamnik (vir: LUZ, d.d., 2025)

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju motornega prometa izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljanje prednostno:

- Preveč tranzitnega prometa skozi središče Kamnika – zastoji v mestnem središču.
- Previsoke omejitve hitrosti v občutljivih območjih, zlasti v bližini šol in stanovanjskih soseskah.
- Nevarna in prometno neustrezna križišča (križišče Šutna – Šolska ulica, križišče Šolska ulica – obvoznica, obvoznica "pri Coprnici", Ljubljanska cesta pri OŠ Marije Vere).
- Nepregledni in nevarni cestni odseki – zmanjšana vidljivost udeležencev v prometu (Novi trg, Šolska ulica, Maistrova ulica, Medvedova ulica, cestni odseki pri osnovnih šolah).
- Problematika tovornega prometa v naseljih (posledica dejavnosti podjetja Calcit), kar povzroča hrup, obremenjuje cestno infrastrukturo in zmanjšuje prometno varnost.
- Problematika vožnje otrok v šolo z osebnimi avtomobili, kar povzroča zastoje, dodatno obremenjuje prometne tokove in ogroža ostale otroke, ki v šolo pešačijo ali se pripeljejo s kolesom.
- Prevelike obremenitve na dovozni poti na Veliko Planino v turistični sezoni.
- Neustrezen parkirni režim spodbuja pretirano uporabo osebnega avtomobila za dostop v mestno jedro (prenizke cene parkiranja).
- Nepravilno parkiranje na površinah za pešce, kolesarje in na zelenicah ovira gibanje pešcev in povzroča prometne motnje.
- Preobremenjenost parkirišč na ključnih točkah z visoko frekvenco obiskovalcev (Mestno jedro, zdravstveni dom, pokopališče, športna dvorana).
- Premalo parkirišč in parkirnih dovolilnic za stanovalce starega mestnega jedra.
- Problematika dolgotrajnega parkiranja na območjih, namenjenih kratkotrajnemu parkiranju.
- Pomanjkljiv nadzor nad spoštovanjem parkirnega režima, zlasti v stanovanjskih soseskah.
- Potreba po nadgradnji sistema plačevanja parkiranja na turistično obremenjenih območjih, kar bo izboljšalo uporabniško izkušnjo obiskovalcev (območje Velike Planine).
- Problematika nelegalnih parkirišč za tovornjake in avtodome (industrijska cona, območje Velike Planine, ter ob Kamniški Bistrici).



Dosežki Občine Kamnik na področju motornega prometa

Uvedba enosmernega prometa v središču Kamnika

V središču Kamnika je bil leta 2018 vzpostavljen enosmerni promet od sodišča, mimo pošte in po Maistrovi ulici proti tržnici. Maistrova ulica je po novem opremljena z obojestranskim pločnikom ter kolesarskim pasom. S to ureditvijo so najšibkejši udeleženci v prometu – pešci, gibalno ovirane osebe, starejši in kolesarji – pridobili površine, po katerih se lahko varno gibljejo v prometu. Ureditev poleg večje prometne varnosti prispeva tudi k bolj tekočemu prometnemu toku in zmanjšanju zastojev. Uvedba enosmernega prometa tako pomeni pomemben korak k bolj prijaznemu, urejenemu in dostopnemu mestnemu okolju za vse prebivalce in obiskovalce Kamnika.

Parkirni režim na Veliki planini – korak k ohranjanju narave

Občina Kamnik je z uvedbo novega parkirnega režima na velikoplaninski planoti bistveno izboljšala dostopnost Velike planine ter hkrati pripomogla k njenemu ohranjanju. Uredili smo parkirišči pri kamnolomu na Rakovih Ravneh in za Ušivcem. Tudi pašne skupnosti imajo urejena svoja parkirišča, kar dodatno zmanjšuje pritisk na občutljivo planinsko območje. Ta pozitivna sprememba omogoča trajnosten razvoj turizma, spoštovanje narave ter prijetnejšo izkušnjo za vse obiskovalce ter odgovorno ohranjanje narave za prihodnje generacije.

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 8: Mesto umirjenega prometa

Strateško vodilo 7: Ulice in naselja manj privlačna za avtomobilski promet

Za zmanjšanje privlačnosti avtomobilskega prometa v mestnih središčih in naseljih je ključno ustvariti okolje, ki spodbuja trajnostne načine mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet. Glavni cilj tega ukrepa je zmanjšanje cestnih zastojev, onesnaževanja in hrupa v urbanih območjih, hkrati pa povečanje kakovosti življenja prebivalcev.

Prvi korak pri doseganju tega cilja je zmanjšanje prekomernega motornega prometa z uvajanjem ukrepov, kot so omejitve hitrosti in uvedba enosmernih ulic, s čimer se prekinejo prometni tokovi tranzitnega prometa ter širitev peš con in območij z omejenim dostopom za motorna vozila. Z uvedbo tovrstnih ukrepov se bodo ustvarili pogoji za varnejše pešačenje in kolesarjenje, kar bo omogočilo privlačno, udobno in hitro premikanje brez avtomobila.

Sočasno z omejitvijo motornega prometa je smiselno izvesti tudi preureditve mestnega prostora, saj se z umikom motornega prometa sprostijo dodatne površine za pešce, kolesarske steze in zelene površine, kar bo nedvoumno vplivalo na prijetnejše in bolj dostopno urbano okolje.

Mesto umirjenega prometa je okolje, kjer so prednostno obravnavane potrebe pešcev, kolesarjev in javnega potniškega prometa, medtem ko je avtomobilski promet omejen in nadzorovan. Glavni cilj tega pristopa je ustvariti varno, prijetno in zdravo urbano okolje, kjer visoke prometne obremenitve z motornim prometom ne ogrožajo kakovosti življenja prebivalcev.

Tudi v tem primeru med ključne ukrepe spadajo omejevanje hitrosti motornih vozil v mestnih središčih in stanovanjskih območjih, uvajanje območij z omejenim dostopom za motorna vozila ter ustvarjanje več prostora za pešce, kolesarje, javni potniški promet ter zelene in rekreacijske površine. S tem se zmanjša nevarnost za prometne nesreče, izboljša kakovost zraka in obremenitve s hrupom, kar prispeva k boljši kakovosti življenja v mestih.

Mesto umirjenega prometa omogoča boljše usklajevanje različnih načinov prevoza, saj pristop spodbuja uporabo javnega potniškega prometa z večjo frekvenco linij in boljšo dostopnostjo postajališč, hkrati pa ustvarja pogoje za enostavno prehajanje med različnimi prevoznimi sredstvi.

ZASTAVLJENI CILJ

Uvedba najmanj 10 ukrepov za umirjanje prometa, kot so npr. enosmerne ulice, prometne prekinitev, območja umirjenega ali skupnega prometnega prostora v času izvajanja strategije (vir: podatki Občine Kamnik).

Strateško vodilo 9: Učinkovito upravljanje parkirnih površin v mestnem jedru, v okolici izobraževalnih in javnih ustanov ter ob turističnih točkah/območjih (parkirna politika)

Možnost enostavnega parkiranja na cilju je eden ključnih dejavnikov pri izbiri načina potovanja, saj visoka dostopnost parkirnih kapacitet neposredno spodbuja uporabo osebnih avtomobilov, kar pa otežuje prizadevanja za preusmeritev potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti. Učinkovita parkirna politika je zato osrednji mehanizem za upravljanje dostopa z motornimi vozili do urbanih območij in nepogrešljivo orodje za doseganje ciljev na področju trajnostnega prometa.

Načrt izvajanja parkirne politike (NIPP) omogoča celovit pristop k ocenjevanju trenutnega stanja, analizi potreb po parkirnih mestih in uravnoveženju ponudbe ter povpraševanja. Temelji na načelih racionalne rabe prostora, zmanjševanja prometnih obremenitev ter varovanja okolja in družbene kohezije. Osrednji cilj je zmanjšanje deleža voženj z osebnim vozilom, zlasti na krajših razdaljah, kar neposredno prispeva k večji pretočnosti prometa, zmanjšanju zastojev, izboljšanju kakovosti zraka in zmanjšanju stroškov.

Poseben poudarek v občini Kamnik je treba nameniti učinkovitemu upravljanju parkirnih površin v mestnem jedru, ob izobraževalnih in javnih ustanovah ter turističnih točkah. V mestnem središču je ključno vzpostaviti ravnotežje med potrebami stanovalcev, zaposlenih in obiskovalcev. To zahteva uvedbo parkirnih dovolilnic za stanovalce, časovno omejeno parkiranje za obiskovalce ter primerno regulacijo za turistične goste. Okoli šol in javnih ustanov je pomembno zagotoviti kratkoročna parkirišča za starše in obiskovalce, hkrati pa omejiti nepotrebno dolgotrajno parkiranje. Na ta način se zagotavljata varnost otrok in nemoten prometni tok.

Ob turističnih točkah mora parkirna politika omogočati uporabo sodobnih rešitev, kot so pametni parkirni sistemi, ki omogočajo sprotne informacije o prostih mestih in uvedbo tarifne politike, ki spodbuja kratkoročno parkiranje ter uporabo javnega prevoza. S tem se zmanjšuje negativni vpliv množičnega turizma na okolje, izboljšuje uporabniška izkušnja obiskovalcev in ohranja kakovost bivanja za lokalno skupnost.

Preoblikovanje javnega prostora z zmanjševanjem površin, namenjenih parkiranju, ustvarja nove funkcionalne in prostorske vrednosti, kar ima tako družbene, okoljske in ekonomske učinke. V kombinaciji z ukrepi za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa predstavlja parkirna politika eno najmočnejših orodij za prehod k trajnostni mobilnosti in izboljšanju kakovosti urbanega okolja.

Priprava mobilnostnega načrta za turistične destinacije pa bo zagotovila trajnostno upravljanje dostopa in prometa na območjih, kot je npr. dolina Kamniške Bistrice z Veliko planino. Vsaka turistična destinacija potrebuje svojo politiko mobilnosti, ki vključuje usmerjanje tokov, upravljanje mikromobilnosti ter dobro povezavo s središčem Kamnika. Ključno je načrtovanje režimov prometa, sonaravna ureditev parkirišč in vzpostavitev mobilnostnih točk (npr. P+R, postaje za izposajo koles). Posledično se bo zmanjšal pritisk motornega prometa, izboljšala izkušnja obiskovalcev in podprl razvoj zelenega turizma.

ZASTAVLJENA CILJA

Izdelava, sprejetje in izvajanje ukrepov Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP) v času izvajanja strategije.

Povečanje števila parkirnih mest pod plačljivim ali časovno omejenim parkirnim režimom v mestnem jedru Kamnika za najmanj 10 % v času izvajanja strategije (vir: podatki Občine Kamnik).

STEBER V: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno prometno načrtovanje (CPN) izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je že priprava Celostne prometne strategije, ki Občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

CPN ne zavrača, temveč nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več odločevalcev prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v njihovem lokalnem okolju.

Analiza obstoječega stanja

CPN je v Občini Kamnik dobro politično sprejeto, pri čemer pa je ključno, da se ta načela vključujejo tako v občinski kot tudi regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se o prometnih vsebinah z javnostjo komunicira jasno in strateško, saj lahko pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju CPN izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljanje prednostno:

- Pomanjkanje dostopnih in primerno urejenih parkirnih rešitev za prebivalce starega mestnega jedra.
 - Previsok delež obiskovalcev, ki za dostop do starega mestnega jedra uporabljajo osebni avtomobil.
 - Neuspešna revitalizacija Šutne – zmanjšana privlačnost določenih lokacij za obiskovalce.
 - Pomanjkanje usklajenosti med prometnimi in prostorskimi načrti povzroča sistemsko neučinkovitost prometnih rešitev.
 - Omejeno poznavanje koncepta CPN med zaposlenimi na Občini ter pomanjkanje medoddelčnega sodelovanja, kar vodi do neustreznih prometnih rešitev in zmanjšane učinkovitosti trajnostnih prometnih projektov.
 - Negativne izkušnje pri izvajanju prometnih ukrepov zaradi pomanjkljive komunikacije z javnostjo.
- Prekomerne prometne obremenitve in preveč parkirnih površin v območju starega mestnega jedra.
 - Motoriziran promet na lokalnih ulicah in javnih površinah starega mestnega jedra zmanjšuje funkcionalnost in kakovost prostora.



Dosežki Občine Kamnik na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celostna prometna strategija Občine Kamnik

Leta 2017 je Občina Kamnik izdelala prvi strateški dokument s področja prometnega načrtovanja – Celostno prometno strategijo (CPS) Občine Kamnik. S tem pomembnim korakom smo se zavezali k spodbujanju trajnostne mobilnosti in k razvoju, ki v ospredje postavlja ljudi in okolje. Sprejem CPS nam je odprl vrata tudi do državne in evropske finančne podpore – za izvajanje ukrepov je Občina Kamnik pridobila več kot 2 milijona evrov nepovratnih sredstev.

Strategija hodljivosti

Občina Kamnik je ena od prvih občin v Sloveniji, ki ima sprejeto Strategijo hodljivosti – dokument, s katerim daje hoji pomembno mesto v vsakdanjem prometnem načrtovanju. Nastal je v okviru projekta CityWalk (Interreg Podonavje 2014–2020), v okviru katerega je partnerstvo izdelalo priročnik oziroma vodnik za pešačenje in razvilo različna spletna in telefonska orodja za krepitev pešačenja. Poleg Strategije hodljivosti za Kamnik je občinski svet sprejel tudi Lokalni načrt hodljivosti za izbrani koridor, ki povezuje pomembne lokalne institucije. Pomemben del so bile pilotne aktivnosti za ozaveščanje, kot sta slikanica in aplikacija s pravljičami, ki nagovarja k raziskovanju Kamnika – peš.

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 10: Mestno jedro po meri ljudi

Mestno jedro po meri ljudi je koncept, ki poudarja potrebo po ustvarjanju prostora, kjer so potrebe in udobje prebivalcev in obiskovalcev na prvem mestu. Celostno prometno načrtovanje v tem okviru pomeni, da se mestno jedro preoblikuje tako, da so prometne rešitve zasnovane za spodbujanje trajnostnih oblik prevoza, kot so pešačenje, kolesarjenje in javni prevoz, ob tem pa se zmanjša odvisnost od motornih vozil. Glavna prednost tega pristopa je izboljšanje kakovosti življenja, saj manj avtomobilov pomeni manj hrupa in onesnaževanja, kar ustvarja prijetnejše in bolj zdravo okolje.

Cilj je, da postane mestno jedro Kamnika prostor, kjer so ljudje, in ne avtomobili, glavni uporabniki prostora. To vključuje ukrepe, kot so širjenje površin, namenjenih pešcem, zagotavljanje širokih kolesarskih stez in optimizacija javnega prevoza. Več prostora za pešce in kolesarje spodbuja ljudi k aktivnemu načinu prevoza, kar vodi do bolj zdravega življenjskega sloga. Dodatni javni prostori, kot so parki in trgi, omogočajo sprostitev, predvsem pa spodbujajo tudi socialno interakcijo in povezovanje znotraj skupnosti, kar krepi družbene vezi.

Vključevanje različnih prometnih načinov v celostno prometno načrtovanje omogoča večjo povezanost različnih mestnih območij, zmanjšanje zastojev in onesnaževanja ter izboljšanje kakovosti življenja v mestnem jedru.

ZASTAVLJENI CILJ

Ureditev najmanj enega novega ali povečanje obstoječega območja za pešce oziroma območja skupnega prometnega prostora v času izvajanja strategije.

Strateško vodilo 11: Z izboljšanim sodelovanjem znotraj Občine in odprtim dialogom z javnostjo do trajnostnega razvoja prometa in prostora

ZASTAVLJENA CILJA

Izboljšanje medoddelčnega sodelovanja znotraj Občine in vključevanje javnosti v načrtovalske faze so ključne aktivnosti celostnega prometnega načrtovanja, ki poudarjajo pomen sodelovanja med različnimi deležniki ter vključevanja prebivalcev v procese odločanja. Za doseg trajnostnega razvoja prometa in prostora je nujno, da Občina vzpostavi močno interno sodelovanje med različnimi oddelki, kot so oddelek za gospodarske dejavnosti, gospodarske javne službe in finance, oddelek za urejanje prostora in oddelek za razvoj in investicije, ter uskladi ukrepe, ki bodo vplivali na kakovost življenja v občini.

Obenem je ključnega pomena za uspeh trajnostnih prometnih projektov odprt dialog s splošno javnostjo. Ko Občina aktivno vključuje prebivalce v načrtovanje in izvedbo prometnih ukrepov, s tem zagotovi, da sprejeti ukrepi upoštevajo potrebe in želje skupnosti, transparentnost pri obveščanju javnosti ter vključevanje ljudi v odločitve pa povečuje sprejemanje novih rešitev in spodbuja občane k večji odgovornosti za okolje.

Pomembno je, da se zaposleni na Občini močno zavedajo pomena izobraževanja in spodbujajo prebivalce, da pridobijo osnovno razumevanje koncepta celostnega prometnega načrtovanja, kar bo pripomoglo k boljšemu razumevanju trajnostnih prometnih rešitev in večji pripravljenosti skupnosti za sodelovanje pri njihovem izvajanju.

Celostno prometno načrtovanje ne vključuje le infrastrukturnih izboljšav, temveč tudi prepoznavanje kulturnih, družbenih in ekonomskih potreb skupnosti. Z aktivnim vključevanjem prebivalcev se ustvarja občutek lastništva in odgovornosti za trajnostno mobilnost. Takšen pristop omogoča trajnostni razvoj prometa in prostora, ki ne le zmanjšuje okoljske obremenitve, temveč tudi izboljša kakovost življenja v celotni občini.

Imenovanje koordinatorskega komiteja za izvajanje vsebin trajnostne mobilnosti z javnostjo v času izvajanja strategije.

Organizacija najmanj treh javnih dogodkov za promocijo načel in ukrepov trajnostne mobilnosti v občini Kamnik v času izvajanja strategije.

NABOR UKREPOV ZA IZBOLJŠANJE PROMETA V OBČINI KAMNIK



AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt v okviru OCPS Kamnik je izdelan za 7-letno obdobje (2025 – 2032). Poleg nabora ukrepov, ki so bili sprejeti z namenom doseganja zastavljenih strateških ciljev oziroma strateških vodil za posamezne stebre mobilnosti, akcijski načrt zajema tudi naslednje vsebine: ocenjeno vrednost sredstev, ki jih bo Občina Kamnik v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, vire financiranja, odgovornost za izvajanje ukrepov, zahtevnost ukrepa, časovnico izvajanja in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Občine Kamnik (npr. izboljšanje možnosti prevoza koles na vlakih). Izvajanje teh ukrepov s strani države in drugih pristojnih institucij bo bistveno pripomoglo k izboljšanju prometnih razmer celotne občine in širše, zato je njihova vključenost v akcijski načrt z vidika celostne obravnave prometa smiselna. Za te ukrepe so v akcijskem načrtu sicer določeni zgolj nosilci izvajanja.

Ukrepe iz akcijskega načrta lahko Občina Kamnik realizira na površinah, ki so v njeni lasti oziroma v upravljanju.

Ukrepi, ki niso v direktni pristojnosti Občine Kamnik, so v akcijskem načrtu obarvani in označeni z zvezdico (*).

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

SŽ	Slovenske železnice	JPP	Javni potniški promet
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	P+R	Parkiraj in se pelji (ang. park and ride)
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa	K+R	Poljubi in se odpelji (ang. » Kiss and ride«)
ŽP	Železniško postajališče/postaja	NIPP	Načrt izvajanja parkirne politike
AP	Avtobusno postajališče/postaja		

Legenda strateških vodil in stebrov:

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJ	STRATEŠKO VODILO
Steber I Hoja	<p>Varna in udobna hoja v vseh naseljih, tudi za ranljive skupine (starostnike, otroke, osebe z oviranostmi).</p> <p>Do vseh šol, vrtcev in ostalih javnih ustanov je omogočen varen in udoben peš dostop.</p>	<p>1. Vzpostavitev varne in udobne hoje po vseh naseljih za vse, tudi za ranljive skupine.</p> <p>2. Urejanje varnih in udobnih peš povezav do izobraževalnih in drugih javnih ustanov.</p>
Steber II Kolesarjenje	<p>Varne in udobne kolesarske poti znotraj naselij in med naselji.</p> <p>Večji delež poti znotraj naselij in med naselji opravljen s kolesom.</p>	<p>3. Vzpostavitev varnih in neprekinjenih kolesarskih povezav v in med naselji.</p> <p>4. Večji delež zaposlenih na delo potuje s kolesom.</p>
Steber III Javni potniški promet	<p>Naselja v občini so bolje povezana z javnim potniškim prometom.</p> <p>Boljša dostopnost do javnih ustanov z javnim potniškim prometom.</p>	<p>5. Večji delež zaposlenih na delo potuje z javnim prometom.</p> <p>6. Večji delež poti v Ljubljano in sosednje občine, opravljen z javnim prometom.</p>
Steber IV Motorni promet	<p>Manj poti, opravljenih z motornim prometom.</p> <p>Učinkovito upravljanje parkirišč v mestnem jedru in v okolici šol in javnih ustanov.</p>	<p>7. Ulice in naselja manj privlačna za avtomobilski promet.</p> <p>8. Mesto umirjenega prometa.</p> <p>9. Učinkovito upravljanje parkirnih površin v mestnem jedru, v okolici izobraževalnih in javnih ustanov ter ob turističnih točkah/območjih (parkirna politika)</p>
Steber V Celostno prometno načrtovanje	<p>Staro mestno jedro po meri človeka.</p> <p>Boljša notranja in zunanja komunikacija za podporo CPN in trajnostnim prometnim ukrepom.</p>	<p>10. Mestno jedro po meri ljudi.</p> <p>11. Z izboljšanim sodelovanjem znotraj občine in odprtim dialogom z javnostjo do trajnostnega razvoja prometa in prostora.</p>

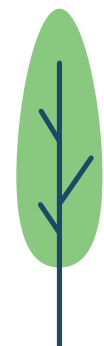
Steber I: Hoja

1., 2.	<p>Ureditev novih zveznih peš povezav – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije: Pešpoti v Tuhinjski dolini, v naseljih Snovik, Špitalič, Bela, Buč, Šmartno in v naseljih Kamniška Bistrica, Stahovica, Zagorica, Stranje (v okolici OŠ Stranje), Tunjice, Volčji Potok, Krivčevo (pri POŠ Gozd), Godič, Zduša, na Ljubljanski cesti, na Kovinarski cesti, na Usnjarski ulici, na Parmovi ulici, na Jakopičevi ulici, na Jelovškovi ulici, na Groharjevi ulici, na Frančiškanskem trgu, povezava do gradu Zaprice, povezava od centra Kamnika do železniške postaje Kamnik – Graben, povezava Kamnik – Žale.</p>	<p>150.000,00 €/ureditev</p>	<p>Občinski proračun + kohezijska sredstva</p>	<p>Občina Kamnik</p>	<p>Zahtevno (+++)</p>	<p>»P« 2025–2032</p>
1., 2.	<p>Izboljšanje obstoječih peš povezav (redno vzdrževanje, razširitev pločnikov, dodajanje prehodov, urejene talne označbe, urejena javna razsvetljava, zasaditev dreves in grmovja ob poteh, ureditev pločnikov za gibalno ovirane osebe ...) – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije: na Medvedovi ulici, od mostu čez Nevljico na Cankarjevi cesti do kopališča Pod Skalco, v naselju Zg. Perovo, na Palovški cesti, na Šutni, na cesti Pot na Poljane, na povezavi Zaprice–Kolodvorska ulica, na križišču Šutne in Šolske ulice, na delu Ljubljanske ulice od križišča s Kovinarsko cesto mimo OŠ Toma Brejca in naprej po Šolski ulici do križišča pri Srednješolskem centru.</p>	<p>100.000,00 €/ureditev (800.000,00 €/leto za redno vzdrževanje)</p>	<p>Občinski proračun + kohezijska sredstva</p>	<p>Občina Kamnik</p>	<p>Zahtevno (+++)</p>	<p>»P« 2025–2032</p>



**STRATEŠKO
VODILO****UKREP****OCENA
VREDNOSTI****VIRI
FINANCIRANJA****NOSILEC
IZVAJANJA****ZAHTEVNOST
UKREPA****ROK
IZVEDBE
(P=prioritetni
ukrep)****Steber I: Hoja**

1., 2.	Izboljšanje varnosti obstoječih prehodov za pešce – najmanj 5 lokacij v času izvajanja strategije: (primerna osvetlitev, talne označbe, umirjanje prometa pred prehodi, ureditev preglednosti, ureditev klančin, daljša zelena luč za prečkanje pešcev na semaforiziranih prehodih na Groharjevi, na Kovinarski, na Ljubljanski, na Medvedovi, na Šolski ulici, v Vrhpolju pri Kamniku, v križišču Šolske ulice s kamniško obvoznico, v Hruševki, v Podhruški, v Špitaliču, v okolici OŠ Toma Brejca, preko železniške proge na Poljane, na Zapricah, v Vrhpolju (pri trgovini Kruhek, kjer vozila ne upoštevajo rdeče luči) ter pri OŠ Marije Vere.	15.000,00 €/leto	Občinski proračun + kohezijska sredstva	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025-2032
1., 2.	Ureditev novih prehodov za pešce – najmanj 1 ureditev na leto: pri POŠ Gozd, na območjih z gostim prometom in šolskimi potmi, v Stranjah pri odcepu za Stolnik, v Kamniški Bistrici, v Špitaliču, ob avtobusnih postajališčih, varen dostop pri trgovini Mercator (manjka prehod čez parkirišče) ter več prehodov v Podgorju.	7.000,00 €/leto	Občinski proračun + kohezijska sredstva	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025-2032
1., 3., 8.	Ureditev Medvedove ulice z namenom pridobitve površin za pešce in kolesarje.	1.500.000,00 €	Občinski proračun + kohezijska sredstva	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	2026/2027
1., 2.	Novi brvi in mostovi za pešce – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije: nova brv na območju Stranj, rekonstrukcija mostov pri Duplici, vzpostavitev vzporedne brvi za pešce in kolesarje čez Nevljico, brv za pešce in kolesarje čez Kamniško Bistrico v Šmarci.	1.000.000,00 €/most	Občinski proračun, proračun RS, kohezijska sredstva	Občina Kamnik, DRSI	Zelo zahtevno (++++)	»P« 2025-2032



STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE (P=prioritetni ukrep)
------------------	-------	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------------------

Steber I: Hoja

1., 2., 3.	Pregled in priprava več variantnih rešitev ureditve križišča 'pri Coprnici' iz stališča varnosti, s poudarkom na varnosti za ranljive skupine in skupine z oviranostmi.	10.000,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	do 2032
2	Uvedba in spodbujanje pešbusa.	36.000,00 €/leto	Občinski proračun	OŠ in prostovoljci	Manj zahtevno (+)	2025-2032
1., 3., 7.	Ureditev enosmernega poteka prometa z namenom pridobivanja površin za pešce in kolesarje – <i>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije</i> : Pri POŠ Motnik, Korenova cesta, Usnjarska cesta, Jakopičeva ulica, Medvedova ulica, Kovinarska cest, Glavni trg.	30.000,00 €/ureditev	Občinski proračun	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025-2032
1., 2.	Odštevalni prikazovalniki časa za pešce na semaforjih – <i>najmanj 10 namestitev v času izvajanja strategije</i> .	1.000,00 €/ureditev	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	»P« 2025-2032

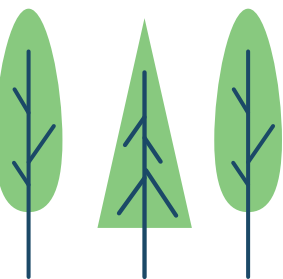


Steber II: Kolesarjenje

3., 4.	<p>Ureditev (dograditev) varnih, zveznih in udobnih površin za kolesarje – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije : na Jakopičevi, Jelovškovi in Groharjevi cesti, povezave med kolesarsko potjo Kamnik-Ljubljana in rekreacijsko potjo ob Kamniški Bistrici, kolesarska pot Kamnik-Stranje po desnem bregu reke, kolesarska pot od Stranj do izvira Kamniške Bistrice, daljinska kolesarska povezava Kamnik-Vransko, odsek Kamnik – Nevlje/Vrhpolje, kolesarska pot ob Kamniški Bistrici od Kamnika do Supernove (na obeh bregovih reke), kolesarska povezava od Supernove do Korenove ceste, kolesarska pot od Duplice do Arboretuma, kolesarska povezava Podgorje – Kamnik, kolesarska pot na odseku Ljubljanske ceste od križišča s Kovinarsko, mimo OŠ Toma Brejca in naprej po Šolski ulici do mostu pri srednješolskem centru, kolesarska pot na Steletovi in Zikovi ulici do Mercator centra, kolesarska pot v Šmarci proti Domžalam in do Duplice (in naprej do Kamnika), povezava proti Komendi in kolesarska povezava ob obvoznici.</p>	1.000.000,00 €	Občinski proračun, proračun RS, kohezijska sredstva	Občina Kamnik, DRSI	Zahtevno (+++)	»P« do 2032
3., 4.	<p>Izboljšanje obstoječih kolesarskih povezav – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije: ureditev dvosmernih kolesarskih poti z ustreznimi označbami (npr. pri železniški postaji, na Šutni, Ljubljanski c.), razširitev in asfaltiranje kolesarskih poti (npr. v območju Smodnišnice), razširitev pasov in sklenitev rekreacijskih površin na zeleni osi (npr. ob Kamniški Bistrici), razširitev daljinskih povezav (Kamnik-Ljubljana, Kamnik-Moste, pot do Volčjega potoka), razširitev lokalnih poti (do nakupovalnih središč, avtobusnih in železniških postaj), povezava Perovega z Mercator centrom, ureditev kolesarskih poti proti poslovni coni Stol, izboljšati označbe in vidnost obstoječih kolesarskih površin.</p>	250.000,00 €	Občinski proračun, proračun RS, kohezijska sredstva	Občina Kamnik, DRSI	Srednje zahtevno (++)	»P« do 2032
3., 4.	<p>Ureditev odseka Kamnik-Potok, regionalne kolesarske povezave Kamnik-Vransko.</p>	14.000.000,00 €	Občinski proračun, proračun RS, kohezijska sredstva	Občina Kamnik, DRSI	Zelo zahtevno (++++)	»P« do 2032

Steber II: Kolesarjenje

3., 4.	Postavitev (dodatnih) stojal za kolesa in ureditev varnih in pokritih kolesarnic – najmanj 1 ureditev na leto: na avtobusni postaji pri Svetilniku, na glavni avtobusni postaji, pri Arboretumu Volčji Potok, pri srednješolskem centru, na Glavnem trgu, na Maistrovi ulici, pri Mekinjskem samostanu, v Novem trgu, v Šmarci, na nogometnem stadionu Mekinje, na Frančiškanskem trgu, v stanovanjskih soseskah, na avtobusni postaji na Duplici, na železniških postajališčih, v parku Evropa, na parkirišču pri Mercator centru, pri lokalu "Pod gradom", na Šutni, v okolici cerkev, igrišč, parkov, pred knjižnico, glasbeno šolo, na tržnici, ob šolah in na drugih javnih površinah.	20.000,00 €/leto	Občinski proračun, proračun RS	Občina Kamnik, DRSI	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025-2032
3., 4.	Razširitev mreže javne izposoje koles – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije: (Stranje, Nevlje, Mekinje, Tunjice, Šmarca, Gasilski dom, v okolici Mercator centra), kjer ni dobrih avtobusnih in železniških povezav.	15.000,00 €/ureditev	Občinski proračun	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
4.	Postavitev postajališč za izposajo e-koles na rob občine (kompatibilen sistem s sosednjimi občinami oziroma regijo LUR).	15.000,00 €/ureditev	Občinski proračun	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
4.	Namestitev števcov za kolesarje na ključnih lokacijah.	15.000,00 €	Občinski proračun, kohezijska sredstva	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	2025-2032



**STRATEŠKO UKREP
VODILO**

**OCENA
VREDNOSTI**

**VIRI
FINANCIRANJA**

**NOSILEC
IZVAJANJA**

**ZAHTEVNOST
UKREPA**

**ROK
IZVEDBE
(P=prioritetni
ukrep)**

Steber III: Javni potniški promet

5., 6.	Nova avtobusna postajališča – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije: Mekinje, Godič, Potok v Črni, Kališče, Podlom, Bela (Špitalič), Zgornji Motnik, Pirševo ter POŠ Gozd.	30.000,00 €/ureditev	Občinski proračun, proračun RS	Občina Kamnik, DRSI	Zahtevno (+++)	do 2032
6.	Ureditev informiranja o vozniških redih in medkrajevnih linijah vlakov in avtobusov na enem mestu.	5.000,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	»P« 2025-2032
5., 6.	Prenova obstoječih avtobusnih postajališč – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije: ureditev čakalnic z nadstreški, nasloni za kolesa, jasno signalizacijo in talnimi označbami ter voznimi redi.	300.000,00 €/ureditev	Občinski proračun	Občina Kamnik	Zahtevno (+++)	do 2032
5., 6.	Spodbujanje in vzpostavitev storitev souporabe vozil (car-sharing).	2.000,00 €/letno	Občinski proračun, kohezijska sredstva	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	2025-2032
5., 6.	Uvedba rumenih pasov za hitrejše potovanje JPP.	5.000,00 €	Občinski proračun, kohezijska sredstva	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	2025-2032
5., 6.	Uvedba subvencioniranih taksijev za mladino in druge ranljive skupine.	10.000,00 €/leto	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	2025-2032
5., 6.	Ureditev večmodalnih točk: večje P+R parkirišče na lokaciji Graben, P+R na južnem delu Kamnika, v bližini železniške postaje Kamnik.	600.000 € (100.000,00 € predvidenih stroškov za občino)	Občinski proračun, proračun RS, kohezijska sredstva	Občina Kamnik, DRSI	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025-2032

Steber III: Javni potniški promet

5., 6.	*Uvedba avtobusnih linij (minibus, kombi): Kamnik–Palovče–Vranja Peč–Velika Lašna–Tuhinjska dolina (z vključitvijo Snovika), povezava med AP in ŽP ter okoliškimi kraji (Tunjicami, Stranjami, Nevljami, Mekinjami, Stolnikom), minibus do Kamniške Bistrice, povezava Kamnik–Kranj, turistični prevozi do Luč (Logarska dolina, Jezersko), do Starega gradu nad Kamnikom.	150.000,00 € predvidenih stroškov za Občino	Občinski proračun, proračun RS	Občina Kamnik, prevozniki	Srednje zahtevno (++)	/
5., 6.	*Večja frekvenca voženj JPP (lokalnih in medkrajevnih linij, tako med jutranjo in popoldansko konico kot izven konic med vikendi), večja točnost vlakov in avtobusov ter boljša uskladitev avtobusnih linij za prestopanje: večja frekvenca avtobusnih prevozov ob koncu tedna in med vikendom (tudi nedelje) od Kamnika do Velike planine, Kamniške Bistrice, do izhodišča za Sv. Primož in na relaciji Kamnik–Snovik, uvedba hitrih vlakov Kamnik–Domžale s taktnim voznim redom na 10 minut in avtobusov na 30 minut, boljša povezanost centra Kamnika z Duplico in industrijsko cono.	/	Proračun RS	Prevozniki, DUJPP d.o.o.	Srednje zahtevno (++)	/
5., 6.	*Uvedba direktnih linij iz Kamnika v Ljubljano s krajšim časom potovanja.	/	Proračun RS	Prevozniki, DUJPP d.o.o.	Srednje zahtevno (++)	/
5., 6.	*Uvedba novih železniških postaj in prenova obstoječih.	/	Proračun RS, kohezijaska sredstva	DRSI, SŽ	Zelo zahtevno (++++)	/
5., 6.	*Izboljšanje možnosti prevoza koles na vlakih.	/	Proračun RS	SŽ	Zahtevno (+++)	/
5., 6.	*Nadgradnja železniške infrastrukture z elektrifikacijo proge in nadgradnjo z dvotirno ali trotirno progo Ljubljana–Kamnik ter podaljšanje proge do Stranj oz. Stahovice.	/	Proračun RS	DRSI	Zelo zahtevno (++++)	/

Steber IV: Motorni promet

7., 8.	Umirjanje prometa (s hitrostnimi ovirami, prikazovalniki hitrosti, stacionarnimi radarji, z znižanjem dovoljene vozne hitrosti, optičnim zožanjem, barvanjem cestišča) – <i>najmanj 1 ureditev na leto</i> : na Jakopičevi ulici, Groharjevi ulici, Jelovškovi ulici, na ulici Matije Blejca, na Bakovniški ulici, na Jenkovi ulici, na Neveljski poti, na Ljubljanski cesti, na Kamniški cesti, na Šolski ulici, na regionalni cesti skozi Tuhinjsko dolino, na cesti, ki poteka skozi Vrhpolje pri Kamniku, na cesti, ki poteka skozi naselje Šmarca, na cesti skozi naselje Špitalič, v okolici glasbene šole Kamnik in OŠ Toma Brejca, umirjanje kolesarjev in voznikov skuterjev na rekreacijski poti ob Kamniški Bistrici.	50.000,00 €	Občinski proračun + kohezijska sredstva	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	»P« do 2032
7., 8.	Ureditev skupnega prometnega prostora – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije : na Žebljarski ulici, na Tomšičevi ulici, na Maistrovi ulici, na Glavnem trgu, na Medvedovi ulici, v okolici Spara, na Šutni in podobno.	50.000,00 €/ureditev	Občinski proračun + kohezijska sredstva	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025–2032
9.	Ukinitev parkirnih mest za motorna vozila v mestnem jedru – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije : na Glavnem trgu, na Samčevem prehodu, na parkirišču ob Parku Evropa, na Tomšičevi ulici, Maistrovi ulici, pred kavarno Veronika in ob Kolodvorski ulici ter nadomeščanje le-teh izven strogega centra.	1.000,00 €/ureditev	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	»P« do 2032
9.	Sprejeta parkirna politika oz. odlok o urejanju parkiranja.	55.000,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	»P« do2032
9.	Priprava mobilnostnega načrta za turistično destinacijo – najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije : npr. Dolina Kamniške Bistrice z Veliko planino, Tuhinjska dolina z Menino planino, Mesto Kamnik.	10.000 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	do 2032

STRATEŠKO UKREP
VODILO

OCENA
VREDNOSTI

VIRI
FINANCIRANJA

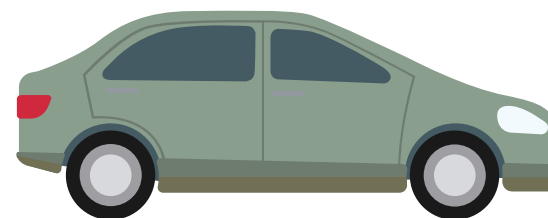
NOSILEC
IZVAJANJA

ZAHTEVNOST
UKREPA

ROK
IZVEDBE
(P=prioritetni
ukrep)

Steber IV: Motorni promet

2., 8.	Prepoved voženj z motorji in električnimi skiroji na sprehajalnih poteh v okolici šol.	1.000,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik, Medobčinsko redarstvo	Manj zahtevno (+)	»P« do 2032
7.	Odštevalni prikazovalniki časa za motorna vozila na semaforjih – najmanj 10 namestitev v času izvajanja strategije.	1.000,00 €/ureditev	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	»P« 2025-2032
/	*Ureditev polnilnic za električne avtomobile v stanovanjskih soseskah.	Strošek bo ocenjen po pridobitvi posameznega projekta.	Občinski proračun, sredstva investitorjev	Občina Kamnik, ponudniki storitve	Zahtevno (+++)	2025-2032

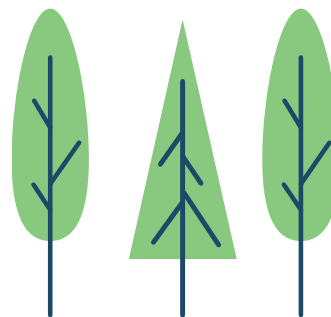


Steber V: Celostno prometno načrtovanje

1., 2., 9. 10.	Poostritev nadzora nad kršitvami CPP: nadzor nad nepravilno parkiranimi vozili na površinah za pešce na Glavnem trgu, v okolici OŠ Toma Brejca, v okolici športne dvorane, glasbene šole v Kamniku in v blokovskih soseskah, nadzor nad parkiranimi tovornimi vozili, kombiji in cisternami v industrijski coni Stol, pred Smodnišnico in drugje, nadzor nad kolesarji in električni skiroji, ki vozijo po pločnikih oz. ignorirajo enosmerne oznake.	/	/	Medobčinsko redarstvo, Policija	Manj zahtevno (+)	»P« 2025–2032
1., 2., 3., 7., 10.	Sprememba prometnega režima v okolici šol (zlasti Stranje) za izboljšanje varnosti pešcev in kolesarjev.	2.500,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	»P« do 2032
1., 2., 3., 7. 10.	Ukinitev levih zavijalnih pasov z namenom pridobitve površin za kolesarje in pešce v križišču Šutne s Šolsko ulico in na Ljubljanski cesti.	1.000,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	do 2032
1., 3., 7., 10.	Rekonstrukcija nevarnih križišč in točk z namenom izboljšanja varnosti vseh udeležencev v prometu (ustrezna preglednost, postavitve otokov za zmanjševanje hitrosti, daljši zeleni čas na semaforju za pešce, postavitve ogledal) – najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije: v v Špitaliču, v Stahovici, v Zgornjih Stranjah, na Kovinarski, na Cankarjevi cesti, v stanovanjskih soseskah, ureditev križišča Šolske ulice s kamniško obvoznico, križišča Šutne s Šolsko ulico, pri Titanovi brvi, križišče Medvedove in Tunjiške ceste, križišče na Ljubljanski cesti ob OŠ Toma Brejca (pri Korobaču).	300.000,00 €/ureditev	Občinski proračun, proračun RS, kohezijska sredstva	Občina Kamnik, DRSI	Zahtevno (+++)	2025–2032
10.	Zasaditev vegetacije (dreves ali grmovnic) in ureditev parkovnih površin z urbano opremo (v mestnem jedru Kamnika).	30.000,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	do 2032

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

10.	Načrtovanje javnega prostora po meri pešca – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije: vzpostavitev lokalnih parkov, zasaditev neizkoriščenih travnih površin, razvoj otroških igrišč, tlakovane površine ob klopeh (pri Pump-tracku), sprememba bivšega strelišča v park s povezavo na trim stezo.	10.000,00 €/leto	Občinski proračun	Občina Kamnik	Srednje zahtevno (++)	»P« 2025-2032
10.	Omejitev prometa v starem mestnem jedru in odstranitev parkirišč ter na tem območju omogočiti prostore za druženje (klopi, interaktivne postavitve) in naravno senco (zelenico in drevesa) – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije: Glavni trg, zaprtje Samčevega predora za promet (razen za stanovalce).	100.000,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Zahtevno (+++)	»P« do 2032
11.	Imenovanje občinskega koordinatorja za zadeve s področja trajnostne mobilnosti, ki v okviru svojih nalog skrbi tudi za komuniciranje z javnostjo.	/	/	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	2025-2032
11.	Tri komunikacijske kampanje s področja trajnostne mobilnosti v času izvajanja OCPS 2025 (promocija in izobraževanje o prednostih in koristih hoje, kolesarjenja in uporabe JPP).	15.000,00 €	Občinski proračun	Občina Kamnik	Manj zahtevno (+)	»P« 2025-2032



VIRI

- Plevnik, Aljaž, idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022
- Plevnik, Aljaž, idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024
- Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije: za ljudi in prostor v inovativni in napredni regiji. Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2018
- Celostna prometna strategija Kamnik: Obogatimo občino Kamnik skupaj! LOCUS prostorske informacijske rešitve, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Zavod za oblikovanje prostora Skupina Štajn, Center za vodenje participativnih procesov, Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, 2017
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Kamnik (Ur. l. RS, št. 86/2015)

