



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD



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

Celostna prometna strategija

Radovljica

Naročnik:

Občina Radovljica
Gorenjska cesta 19, 4240 Radovljica

Izvajalci:

področje prometnega načrtovanja (prometno načrtovanje, javni potniški promet, pešačenje, kolesarjenje)

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.

mag. Gregor Pretnar, univ.dipl.inž.grad. (vodja projektne skupine)
Katja Zgonec, univ.dipl.inž.grad.
mag. David Trošt, univ.dipl.inž.grad.
Lea Ružič M.Sc.

področje vključevanja javnosti oz. sodelovanja z javnostmi

b22 arhitekturno projektiranje d.o.o

Tjaša Podgornik, univ.dipl.inž.arh.

MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d.o.o.

Miha Jazbinšek, univ.dipl.ekon.

področje prostorskega načrtovanja

Studio 3, atelje za arhitekturo, d.o.o.

Viljem Fabčič, univ.dipl.inž.arh.

področje oglaševanja in oblikovanja gradiv

Alja Vehovec s.p.

Alja Vehovec, univ. dipl. inž. arh.



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

R A D O V L J I C A

»Radovljica kot sonaravna, varna in ekonomsko uspešna občina povezuje središče z naselji in skrbi za povezave v naseljih. Je pomembno križišče upravnih, prometnih in turističnih poti. Ohranja naravo ter spodbuja samooskrbnost in sožitje med generacijami.«

- 6 **01 - vloga celostne prometne strategije**
 - 1.1 - izhodišče
 - 1.2 - namen in cilj celostne prometne strategije
 - 1.3 - metodologija
- 9 **02 - prednosti celostnega načrtovanja prometa**
- 10 **03 - ključni strateški izzivi**
- 12 **04 - ključne strateške priložnosti**
- 14 **05 - vizija celostne ureditve prometa v občini Radovljica**
 - 5.1 - vizija
 - 5.2 - strateški cilji
- 15 **06 - pet stebrov uspešne prihodnosti**
- 16 **07 - prvi steber - vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja**
 - 7.1 - izzivi
 - 7.2 - dosežki
 - 7.3 - cilji
 - 7.4 - ukrepi
 - 7.5 - akcijski načrt
- 21 **08 - drugi steber - uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj**
 - 8.1 - izzivi
 - 8.2 - dosežki
 - 8.3 - cilji
 - 8.4 - ukrepi
 - 8.5 - akcijski načrt

- 25 **09 - tretji steber** - oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja
 - 9.1 - izzivi
 - 9.2 - dosežki
 - 9.3 - cilji
 - 9.4 - ukrepi
 - 9.5 - akcijski načrt

- 29 **10 - četrti steber** - razvoj privlačnega javnega potniškega prometa
 - 10.1 - izzivi
 - 10.2 - dosežki
 - 10.3 - cilji
 - 10.4 - ukrepi
 - 10.5 - akcijski načrt

- 11 **11 - peti steber** - sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa
 - 11.1 - izzivi
 - 11.2 - dosežki
 - 11.3 - cilji
 - 11.4 - ukrepi
 - 11.5 - akcijski načrt



01

vloga celostne prometne strategije

Občina Radovljica je s svojo strateško lego dobro vpeta v vse pomembnejše prometne sisteme, ki prebivalcem omogočajo dobro mobilnost, gospodarstvu pa dostopnost do ključnih trgov. Od vseh prometnih sistemov je prevladujoč cestni, ki ob množični uporabi s seboj prinaša tudi nekatere negativne posledice, s katerimi se bo morala občina v prihodnosti spoprijeti. Zaradi visoke stopnje motorizacije je potreba po vlaganju v cestno infrastrukturo velika, ob tem pa se pogosto zapostavljajo potrebe preostalih udeležencev v prometu, ki se srečujejo s slabo infrastrukturo javnega potniškega prometa ter nevarnimi kolesarskimi potmi in pešpotmi.

Občina Radovljica si bo v prihodnosti prizadevala za bolj trajnosten in uravnotežen razvoj vseh oblik prometa. Poskušala bo zagotoviti primerno dostopnost do različnih oblik javnega prevoza za vse občane. Z vlaganjem v ustrezno javno infrastrukturo bo spodbujala uporabo zelenih oblik mobilnosti in povečevala varnost šibkejših udeležencev v prometu.

Za uresničitev ciljev na področju prometa bo zelo pomembna celostna prometna strategija (CPS), ki jo je Občina Radovljica v letih 2016 in 2017 izdelala v sodelovanju s strokovnjaki s področja prometa in financirala z evropskimi sredstvi. K njenemu oblikovanju je pomembno prispevala tudi zainteresirana javnost, v čemer se proces načrtovanja precej razlikuje od klasičnega pristopa, ki se običajno osredotoča zgolj na tehnične parametre, povezane z motornim prometom in cestno infrastrukturo. Z vključevanjem ključnih deležnikov v proces sta se začela celostna obravnava in načrtovanje ukrepov na področju prometa.

S sodobnim pristopom pri izdelavi prometne strategije se Občina Radovljica usmerja proti dolgoročnemu in trajnostnemu načrtovanju prometa. Ta bo upošteval vse ključne stebre prometnega načrtovanja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, trajnostno načrtovanje) in zdajšnje načrtovalske prakse, nadgrajene s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja in strateškimi cilji. S takšnim pristopom bomo skupaj prispevali k

bolj vključujočemu in zelenemu načinu razvoja prometa, ki bo v občini Radovljica omogočil boljšo kakovost bivanja in uravnotežen gospodarski razvoj.

Izhodišče

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se slabša, velika poraba proračunskih sredstev pa ne omogoči pomembnejšega izboljšanja stanja. Zdajšnji strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo. Ni pa strategij, ki bi omogočile ukrepe na podlagi celovite presoje in bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itd. Poleg tega postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten, na nekaterih področjih je mogoče zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo 16. oktobra 2015 v Uradnem listu RS št. 78/2015 objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

Občina Radovljica je zato pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta Celostne prometne strategije.

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na zdajšnjih metodah načrtovanja in jih nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja, tako da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

Namen in cilj celostne prometne strategije

Namen celostne prometne strategije je torej prispevanje k razvoju urbane mobilnosti in pomoč pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s katero Občina Radovljica stremi k:

- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšanju povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- zmanjšanju stroškov za mobilnost,
- turističnemu razvoju občine,
- zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in porabi energije,
- povečanju prometne varnosti,
- razvoju lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanju investicij.

Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej podlagi se bo Občina Radovljica lahko potegovala za razpoložljiva sredstva v okviru nadaljnjih razpisov.

Metodologija

Izdelava celostne prometne strategije skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012) obsega 4 faze in 11 sklopov aktivnosti ter upošteva minimalne standarde, kot so bili določeni v razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo, oktober 2015), in dodatne zahteve Občine Radovljica.

Transparentnost

Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje kot novost poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Obisk aktivnosti se je zagotavljal na podlagi sprotnega obveščanja s promocijskimi gradivi, vabili, prek spleta, družbenih omrežij

in tiska ter po radiu. Aktivno sodelovanje javnosti na delavnicah in javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih) je med oblikovanjem strategije tako doprineslo k celovitejšemu vpogledu in je še dodatno podprlo strokovne ugotovitve, ki slonijo na uvodnem pregledu obstoječih strategij in politik, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Izбира teh je pomenila kritični del priprave celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopna pri Občini Radovljica.

Območje obdelave

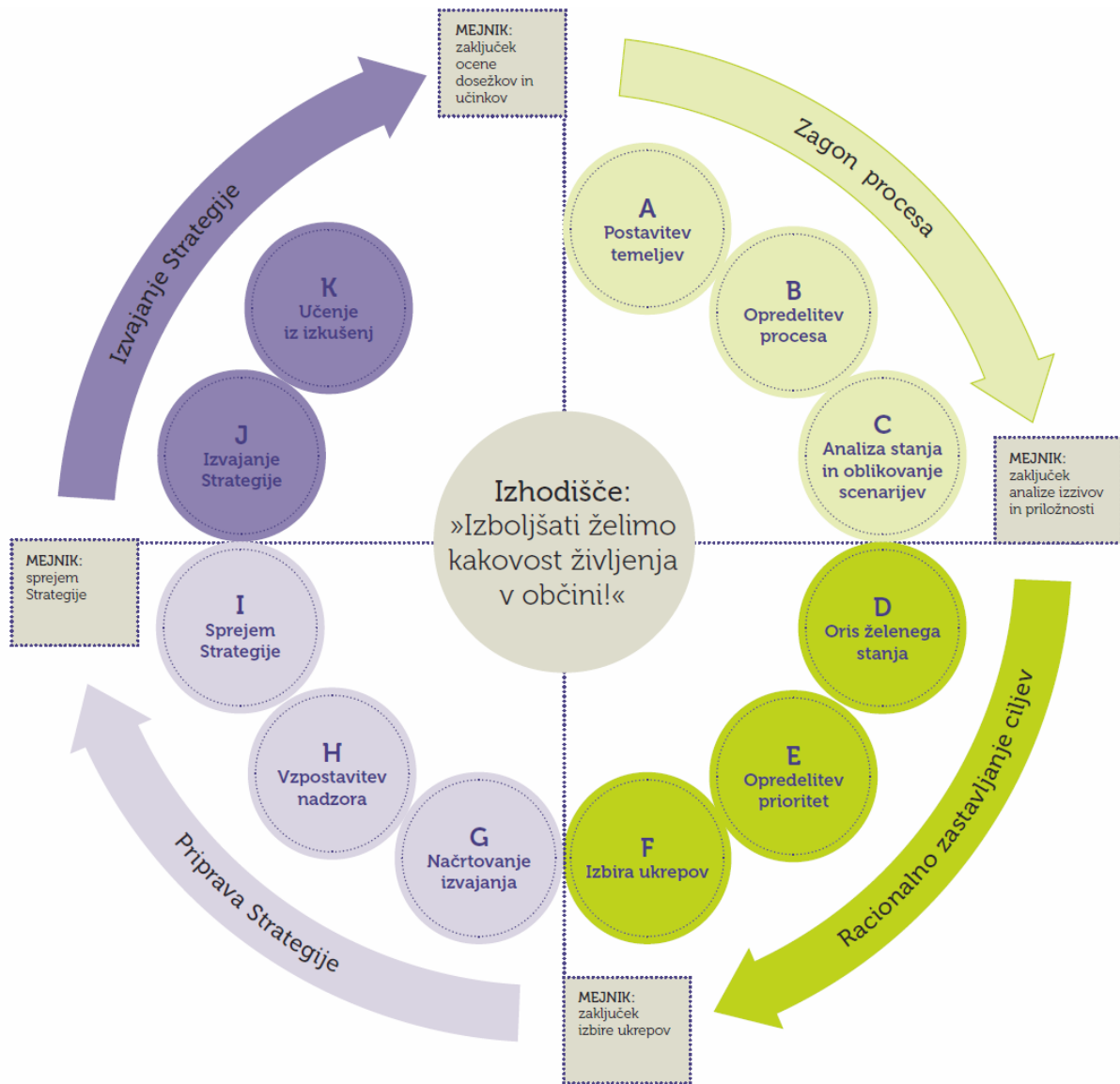
Celostna prometna strategija občine Radovljica se osredotoča na prometni sistem prostora celotne občine. Hkrati sta zaradi svoje specifičnosti poudarjeno obravnavana še mesto Radovljica in naselje mestnega značaja Lesce, ki se stikata in delujeta kot somestje. Kraja sta namreč središče družbenih, kulturnih, izobraževalnih in gospodarskih dejavnosti občine in ustvarjata največ prometnih tokov. Strategija upošteva tudi določene regionalne vplive, zato so pri izdelavi zajeti nekateri vidiki okoliških občin.

Čas obdelave

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala 9 mesecev, pri čemer so se aktivnosti začele izvajati junija 2016. Sklep z obravnavo in sprejetjem celostne prometne strategije je predviden na seji občinskega sveta marca 2017. Ta dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene v posameznih fazah – faze postavitve temeljev, analize obstoječega stanja in oblikovanja scenarijev, opredelitve vizije in prednostnih nalog razvoja prometa, izbire ukrepov, načrtovanja izvajanja strategije, vzpostavitve nadzora oziroma spremljanja na podlagi dogovorjenih kazalnikov ter zakonitega sprejetja strategije na seji občinskega sveta Občine Radovljica.

V analizi stanja so bili upoštevani podatki izvedenih prometnih študij, štetja prometa in prometnih tokov v letu 2016 in v preteklih letih (primerjave).

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije od leta sprejema, tj. leta 2017 do leta 2022.



Slika 1: Smernice za pripravo CPS (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)



02

prednosti celostnega načrtovanja prometa

Celostno načrtovanje prometa je nov način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in sodelovalni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega omogoča pridobitev pregleda nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi ter uporablja metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Odločitev Občine Radovljica za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo v občini doseči:

- ravnovesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja,
- upoštevanje prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- vključevanje raznovrstne javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi ter
- večjo strokovnost.

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi konkretnije omogočili:

- boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov in podobno,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic ter
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za

inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva,

- urbanistično urejenost, kakovost javnega prostora.



03

ključni strateški izzivi

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se navkljub napredku v zadnjih letih občina Radovljica spoprijema z nekaterimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.

Demografska podoba

V občini Radovljica se je število prebivalcev med letoma 2002 in 2016 povečalo za tri odstotke. Največ novih prebivalcev je pridobilo mesto Radovljica, kjer se je v zadnjih osmih letih število povečalo za štiri odstotke. Največji upad je bil v Kropi (enajst odstotkov). Večjih sprememb v številu prebivalcev ni, zato v občini ni pričakovati bistvenega naraščanja potreb po povečevanju kapacitete prometnega sistema. Poudarek bo predvsem na optimizaciji in vzdrževanju cestnega omrežja.

Starostno sestavo občine od leta 2001 označuje rast števila starega prebivalstva ter zmanjševanje števila prebivalcev v zrelem starostnem obdobju. Povprečna starost prebivalcev se je v 15 letih povečala za štiri leta. Posledice spremembe starostne sestave se bodo začele kazati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi infrastrukture za ostarelo prebivalstvo.

Delovne migracije

Na delo v druge občine odhaja 15 odstotkov več delavcev, kot jih pride v Radovljico na delo iz drugih občin, kar pomeni negativne gospodarske in okoljske posledice. Zaposleni namreč opravljajo daljše poti, zaradi katerih z vozili povzročijo več izpustov, hkrati pa se s tem izgublja čas. Večji del delovnih migracij, 77 odstotkov, je z avtomobilom. V povprečju gospodinjstvo odšteje več kot 400 € na mesec za nakup in vzdrževanje avtomobila. V strateškem interesu občine je, da spodbudi gospodinjstva k uporabi drugih

načinov prevoza in ustvari razmere za povečanje lokalnega zaposlovanja. S tem bi se spodbudila gospodarska rast občine in lokalna potrošnja, ki jo delovne migracije sicer zmanjšujejo.

Dostopnost prebivalcev iz zaledja

Prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ prevozu z avtomobilom. Avtobusna postajališča so ponekod slabo opremljena, frekventnost pa za večino prebivalcev ni sprejemljiva. V manjših krajih avtobus uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci, preostali ga ne vidijo kot primerno alternativo. Za vožnjo s kolesom so varnostni pogoji zunaj naselij neustrezni, zato se zanjo odloča zelo malo prebivalcev, čeprav so številni kraji (Hraše, Hlebce, Nova vas pri Lescah, Vrbnje, Gorica ...) dovolj blizu Radovljice in Lesc.

Gospodarski razvoj

Povprečni dohodek prebivalca občine Radovljica dosega zgolj 90 odstotkov povprečnega slovenskega dohodka, zato je ključno, da se v prihodnosti zagotovijo pogoji za hitrejši razvoj gospodarstva. K temu lahko prispeva optimizacija mobilnosti občanov in s tem povezani prihranki. Premalo izkoriščena je tudi strateška prometna lega občine (bližina železnice in avtoceste), ki je primerna za številne logistične in industrijske dejavnosti.

Zagotavljanje kakovosti bivalnega okolja

V urbanih središčih je prisotna večja koncentracija motornega prometa, zaradi česar je tam več emisij hrupa in škodljivih plinov. Poleg tega motorna vozila zavzemajo glavino javnih površin, zato so preostali udeleženci dostikrat v podrejenem položaju. Na poseljenih območjih je tudi pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa. Zaradi naštetih razlogov je kakovost bivanja slabša, kot bi lahko bila. Vzrok so predvsem potovalne navade prebivalcev, ki so v urbanih delih pretirano vezane na uporabo avtomobila.

Prometno načrtovanje ni celostno

Do zdaj so se premalo spremljale mobilnostne navade občanov in njihove potrebe, zato se med prometnim načrtovanjem ni dovolj upoštevalo nekaterih dejavnikov (demografija, zdravje, socio-ekonomski pogoji ...), ki vplivajo na izbiro ustreznih ukrepov. Proces odločanja največkrat ni zajemal vseh ključnih deležnikov, zato s takratnimi ukrepi niso bile zagotovljene celostne prometne rešitve. V preteklosti je bilo tudi premalo poudarka na trajnostnem vidiku načrtovanja in pri upoštevanju okoljskih (hrup, prašni delci v zraku ...) dejavnikov.



04 ključne strateške priložnosti

Občina Radovljica je že stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zavedamo pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznavamo, da obstaja še veliko priložnosti za korenito izboljšanje prometnega sistema in s tem večjo kakovost bivanja v občini.

Izkoriščanje geografskih pogojev občine za hojo in kolesarjenje

Geografske danosti občine, vezane na relief, podnebje, gostoto naseljenosti in kratke razdalje, omogočajo, da bi večino kratkih poti lahko opravili peš ali s kolesom. Priložnost je predvsem v izboljšanju varnosti in udobnosti pešpoti in kolesarskih povezav, ki bi omogočale hitro premagovanje razdalj. Smiselno bi bilo nadgraditi uspehe zadnjih let na področju izboljšanja infrastrukture, umirjanja prometa, zapiranja središča za motorni promet, parkirne politike ter prenove javnih prostorov in trgov.

Nadgradnja javnega potniškega prometa

Občina še nima uvedenega mestnega potniškega prometa, ki bi bil primeren predvsem na območju Radovljice in Lesc. Kažejo se namreč potrebe po zagotavljanju notranjega tranzita med omenjenima naseljema. Možnost je bila izkazana že med Evropskim tednom mobilnosti 2016, ko je poskusno obratovala brezplačna enosmerna krožna avtobusna proga med Radovljico in Lescami.

Velika priložnost je tudi boljša integracija različnih oblik javnega potniškega prometa in integracija drugih prevoznih načinov z njimi. Obstaja možnost za boljše povezovanje z bližnjimi središči, npr. Bledom, letališčem Lesce in med železniškimi postajami.

Izboljšanje turistične ponudbe

Občina ima številne naravne, kulturne in tehnične danosti za nadaljnji razvoj turizma. Priložnosti se kažejo tudi v še tesnejšem sodelovanju z Občino Bled, ki je zaradi množice turistov velik vir potencialnih obiskovalcev občine Radovljica. Pomembna prednost je tudi letališče Lesce, ki ga je treba bolje povezati s preostalimi transportnimi sistemi in s tem privabljati obiskovalce letališča tudi v druge dele občine. Zgodovinsko mestno jedro Radovljice spada med glavne znamenitosti za turiste v občini, zato je pomembno, da je do njega zagotovljenih dovolj različnih načinov dostopa (ureditev železniške postaje Radovljica, izboljšanje dostopa s kolesom, vodenje do parkirnih mest, izgradnja centralne garažne hiše, ki bi nadomestila parkirna mesta na terenu in omogočala sistem parkiraj in pelji tako za avtobusno postajo kot za bližnjo železniško postajo, kjer zaradi utesnjenosti in velike nivojske razlike ni mogoče zagotoviti dovolj urejenih parkirišč ...).

Racionalnejša poraba sredstev za promet

V zadnjih desetletjih smo veliko sredstev namenili motornemu prometu, kar je razumljivo vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in odvisnosti od njega. Priložnost vidimo v spremembi načrtovalskih prednosti, ki bi več poudarka dajale trajnostnim oblikam mobilnosti.

Dostop do evropskih sredstev in znanja

Občina Radovljica je že vključena v nekatere evropske projekte, želimo pa še bolj aktivno izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in izkušenj, ki jih ponuja Evropska komisija. Sprejem strategije nam bo te priložnosti še povečal.

Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti potenciale regijskega

sodelovanja, še posebej z Občino Bled, Občino Jesenice, Občino Žirovnica ter drugimi sosednjimi območji in preostalimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.



05 vizija celostne ureditve prometa v občini Radovljica

5.1 Vizija

Vizija prometne ureditve je osnova za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije.

Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki procesa (člani delovne skupine in razširjene delovne skupine) ter zainteresirana javnost, s čimer je bila zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Vizija celostne ureditve prometa občine Radovljica v letu 2035 je naslednja:

»Radovljica kot sonaravna, varna in ekonomsko uspešna občina povezuje središče z naselji in skrbi za povezave v naseljih. Je pomembno križišče upravnih, prometnih in turističnih poti. Ohranja naravo, spodbuja samooskrbnost in sožitje med generacijami.«

5.2 Strateški cilji

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi obširnega vključevanja javnosti zastavili naslednje strateške cilje:

1. Povečati kakovost življenja in s tem povečati število prebivalcev v občini.
2. Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini.
3. Povečati prometno varnost in zdravje ljudi.
4. Podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanje investicij.
5. Podpirati turistični razvoj občine.
6. Prispevati h kakovostnemu okolju.



06

pet stebrov uspešne prihodnosti

Celostna prometna strategija občine Radovljica predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja ključne izzive in priložnosti ter določa operative cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, temveč nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Končno, vsak steber poleg ima ciljev določene tudi ukrepe za doseg začetih ciljev. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotrni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

1	2	3	4	5
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE	HOJA	KOLESARJENJE	JAVNI POTNIŠKI PROMET	MOTORNI PROMET
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina	Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja	Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa



07

prvi steber - vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Občina Radovljica že zdaj v svoji politiki upošteva nekatere trajnostne vidike, še posebej na okoljskem področju, na katerem se tudi ozaveščenost prebivalcev v zadnjih letih povečuje. Pomemben okoljski dejavnik je tudi promet, kjer se občina spoprijema s številnimi izzivi. Zavedamo se, da bo v prihodnosti potreben celovitejši pristop k prometnemu načrtovanju, ki ga želimo izvajati v skladu z zastavljenimi cilji in vizijo razvoja občine Radovljica.

Izzivi

Pri vzpostavljanju celostnega načina prometnega načrtovanja bo največji izziv usklajevanje različnih politik in ciljev, ki jih občina želi doseči. V prihodnje bo treba pri načrtovanju bolj upoštevati tudi ključne deležnike in mnenje javnosti. Pomembno bo tudi dobro sodelovanje s sosednjimi občinami, saj je še posebej pri oblikovanju strateških dokumentov treba upoštevati različne regionalne vplive, ki jih zgolj z osredotočanjem na lokalno okolje ne moremo zajeti. Na področju prometa se to kaže pri usklajevanju ukrepov z upravljalci cest (druge občine, DARS, DRSI) in železnic (SŽ).

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor, ki jih vodi občinski oddelek za infrastrukturo, okolje, prostor in investicije. S celostnim pristopom bo namreč treba precej večje usklajevanje in posvetovanje z drugimi oddelki, predvsem z oddelkom za družbene dejavnosti in oddelkom za gospodarstvo. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Trenutno v strateških dokumentih ni določenega načina spremljanja mobilnostnih navad občanov in merjenja učinkov sprejetih ukrepov na področju investicij v prometno infrastrukturo. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje načrtovati nove smernice in določiti prioritete na področju načrtovanja prometa.

Dosežki

Trajnostni razvoj je že del nekaterih strateških dokumentov:

- **Strategija prostorskega razvoja občine Radovljica z urbanistično zasnovo Radovljica-Lesce**

V dokumentu je bila oblikovana vizija:

Občina Radovljica sledi načelom trajnostnega razvoja, gradi na pozitivnih prvinah prepoznavnosti prostora in spoštljivem odnosu do naravnih in kulturnih danosti. Prostor razvija tako, da omogoča uravnotežen gospodarski, socialni in demografski razvoj ter zagotavlja visoko kakovost bivanja in dela.

- **Občinski prostorski načrt**

Dokument definira cilje prometnega razvoja občine. Razvijata se prometna in komunikacijska infrastruktura, ki omogočata hitrejšo dostopnost do dobrin skupnega pomena. Spodbujamo razvoj novih tehnologij, ki zagotavljajo dostopnost do informacij in storitev na daljavo. Z dograjevanjem infrastrukture v podeželskih naseljih preprečujemo nastajanje in širjenje nerazvitih območij, v katerih so/bi bile razmere za življenje slabše in manj kakovostne. V sedanjih razmerah, ko se tudi v občini Radovljica kažejo težnje po centralizaciji vsakovrstnih dejavnosti, posebno skrb namenjamo tudi podeželskim območjem. Zagotavljamo boljšo prometno povezanost območja, predvsem s pešpotmi in kolesarsko povezavo Radovljice in Lesc z naselji severno od AC in povezave z Lipniško dolino (Lancovo, Kamna Gorica, Kropa, Lipnica, Podnart).

- **Razvojni program občine Radovljica**

do leta 2020

V razvojnem programu je občina oblikovala vizijo, da bo do leta 2020 z uravnoveženim razvojem ohranjala privlačno bivalno ozračje, ki bo temeljilo na prijaznosti in tolerantnosti prebivalcev ter okoljski vzdržnosti. Zagotavljala bo visoko kakovost življenja v smislu možnosti za kulturno in športno udejstvovanje ter odlično infrastrukturno vpetost v okolje in s tem pritegnila naselitev ustvarjalnih ljudi ter turistične in gospodarske tokove. Občina bo zato krepila dostopnost in povezanost z Ljubljano, s sosednjimi mesti in regijami (avtocestno omrežje, železnica, javni promet, kolesarske steze ...).

- Lokalni energetske koncept občine Radovljica

V sklopu dokumenta so načrtane smernice za prometno politiko, ki mora usmerjati razvoj tega sektorja na pot trajnostne mobilnosti s spodbujanjem učinkovitega zasebnega in javnega prometa, pešačenja in kolesarjenja. Vsak projekt s področja prometa naj spremljajo tudi promocijske dejavnosti, ki urejanje prometa s strani energetike in okolja približajo ljudem.

- Strategija ohranjanja zdravja starejših na območju občin Zgornje Gorenjske 2017–2021

V dokumentu se obravnava dostopnost občanov do zdravstvenih storitev, javnih služb ter različnih preventivnih in kurativnih programov zdravja, ki lahko vplivajo na kakovost življenja posameznikov. Večina javnih služb je na voljo uporabnikom v večjih središčih, dostopnost v ruralnih območjih pa je odvisna tudi od mobilnosti posameznika ali od javnega prometa.

Cilji

Preglednica 2: Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalci
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri urejanju mobilnosti.	Sprejetje in zagon celostne prometne strategije občine leta 2017, revizija vsaki dve leti, prenova vsakih pet let.	Sprejem, revizija in prenova CPS.
	Redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti po letu 2016.	Število opravljenih projektov trajnostne mobilnosti.
	Zadostiti občinskim kadrovskim potrebam na področju celostnega prometnega načrtovanja do leta 2018.	Število udeleženih oseb na dogodkih in izobraževanjih s področja celostnega prometnega načrtovanja.
Sprememba načrtovalskih prioritet in njihova uveljavitev.	Sprejetje takšnega občinskega proračuna v letu 2018 za leto 2019, ki bo uravnotežil sredstva med prometnimi sistemi (10 % peš, 20 % kolo, 20 % JPP in 50 % motorni promet).	Povečanje sredstev za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti. Presojanje aktivnosti občine na vseh področjih z vidika trajnostne mobilnosti.
	Uskladitev politike urejanja prostora.	Upoštevanje vidika trajnostne mobilnosti pri urejanju prostora.
Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti (uvedba monitoringa).	Vzpostaviti sistem celovitega in rednega spremljanja potovalnih navad do leta 2019 z osveževanjem na dve leti.	Vzpostavitev sistema spremljanja in vrednotenja (anketa, štetje prometa ...).
Zagotavljanje vključevanja deležnikov in zainteresirane javnosti v ključnih fazah načrtovanja in izvedbe mobilnosti.	Od leta 2017 za večje in celovite investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki.	Možnost vključevanja javnosti pri večjih in celovitih investicijah (število javnih razprav, promocij ...).

Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Radovljica predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa naslednje ukrepe:

a) Vključevanje prebivalstva

Ozaveščali bomo javnost na področju trajnostne mobilnosti v obliki delavnic, promocij, različnih

izobraževanj, javnih razprav in internetne komunikacije. S tem bomo spodbudili ljudi, da se aktivno vključijo v proces načrtovanja ter izrazijo želje in potrebe prebivalcev na področju urejanja prometa. Opravljali bomo tudi ankete, s katerimi nam bo omogočen boljši vpogled v dožemanje trenutnih in prihodnjih prometnih ureditev.

b) Organizacija občinske uprave

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava Občine Radovljica izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja ter prerazporejala in delegirala nove naloge s področja prometa. Koordinator trajnostne mobilnosti bo vključen pri načrtovanju ukrepov na vseh področjih, ki vplivajo na promet (prostorsko načrtovanje, gradnja infrastrukture, gospodarske in družbene dejavnosti...).

c) Izvajanje CPS

Sprejetje CPS občine Radovljica v letu 2017 pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali s spremljanjem kazalcev in revizijo strategije na vsaki dve leti (2019 in 2021) ter prenavo vsakih pet let (2022). Dokument za občino ne bo obvezujoč, temveč bo temelj za razvoj ukrepov.

d) Monitoring

V sklopu revizije se bodo na vsaki dve leti (2019 in 2021) spremljali in vrednotili ključni kvalitativni in kvantitativni kazalci mobilnosti v občini (npr. potovalne navade, količina prometa, zadovoljstvo prebivalcev, zdravje ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali z različnimi preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje.

e) Mobilnostni načrti

Občina Radovljica bo redno spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za večje generatorje prometa (občina, upravna enota, javni zavodi, šole, gospodarstvo ...).

f) Uskladitev politike urejanja prostora

Prostorsko načrtovanje ima velik vpliv na vzorce mobilnosti. Mehanizmi za zagotavljanje dobrih pogojev za dostopnost in nevtralizacijo negativnih vplivov na širši prometni sistem se na primer lahko vključijo v OPN kot splošni prostorski izvedbeni pogoji za področje urejanja prometa, kot prostorski izvedbeni pogoji za posamezno enoto urejanja prostora in kot usmeritve za izdelavo občinskih podrobnih prostorskih

načrtov (OPPN). Na podlagi CPS bomo pripravili tudi podrobnejše prometne strokovne podlage, ki bodo implementirani v prostorske akte, na primer:

- pogoji za večje generatorje prometa: obveza izdelave mobilnostnega načrta, zagotavljanje dostopnosti z JPP, kolesarjev in pešcev;
- pogoji urejanja cest (npr. profil, umirjanje prometa, vrsta vozne površine, vodenje različnih vrst prometa, opremljanje javnih obcestnih površin, zasaditev);
- parkirni standardi (za motorna vozila in kolesa).


Akcijski načrt

Izvedba



Načrt/študija

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine (ocena)	Zah-tev-nost	Odgovor-nost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1a	Vključevanje prebivalstva	5.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
1b	Organizacija občinske uprave	Prerazporeditev in delegiranje nalog	majhna	Občina Radovljica						
1c	Izvajanje CPS	10.000 €	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
1d	Monitoring	10.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
1e	Mobilnostni načrti	10.000 € 1 načrt/leto	srednja	Občina Radovljica in druge javne ustanove, zunanji izvajalec						
1f	Uskladitev politike urejanja prostora	Brez, v okviru priprave prostorskih aktov	srednja	Občina Radovljica						



08 drugi steber - uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje in je primerna za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od ali do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi se dalo premostiti s hojo, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

Izzivi

Pregled zdajšnjih dokumentov in strategij je pokazal, da je pešačenje resda zavedeno v strateških dokumentih, vendar ni prednostno obravnavano, tako v ciljih kot v ukrepih. Ukrepi za pešačenje so predvideni v manjši meri in predvsem posredno.

Hoja med prebivalci v anketah ni bila prepoznana kot ključni način potovanja, saj je vožnja z avtomobilom še vedno najpogostejša izbira. Pogosto je razlog slaba infrastruktura, še posebno v manjših naseljih, kjer alternative prevozu z avtomobilom dostikrat ni. V urbanih delih, kjer načeloma so pogoji za pogostejše pešačenje, je pomanjkanje ozaveščenosti o pozitivnih učinkih hoje, hkrati pa občina s trenutno prometno politiko, ki avtomobilom omogoča neomejen dostop do mestnih središč, ne spodbuja pešačenja. Opažamo tudi, da poti, ki povezujejo predele mestnega obrobja, niso urejene v krožne poti, ki bi omogočile hojo in tek oziroma možnost rekreacije v mestnem okolju.

Na območjih gostejše poselitve v Radovljici (večstanovanjski objekti na Gradnikovi, Cankarjevi, Prešernovi) so območja vhodov v stavbe zasičena s parkirišči in ne omogočajo varnega peš prometa.

Dosedanje načrtovanje povezanih sistemov dvosmernih ulic v mirnih naseljih enostanovanjskih hiš povzroča prehitro vožnjo motornih vozil in posledično večjo nevarnost za hojo in vožnjo s kolesom.

Med naselji, ki so dovolj strnjena za dostop peš, so pogoji za pešačenje slabi, saj na teh odsekih motorna vozila dosegajo večje hitrosti kot na urbanih delih, infrastruktura pa dostikrat ne zagotavlja varnosti pešcev. Na takšnih območjih ni dovolj ukrepov za umirjanje prometa. Opazni sta tudi prepreka železniških tirov, ki npr. deli naselje Lesce na dva dela, s samo eno varno premostitvijo za pešce in naravna prepreka reke Save, ki omejuje prehajanje med naselji, zato bo treba sprejeti določene ukrepe za izboljšanje povezanosti naselij znotraj občine.

V središčih naselij in vasi so prometnice večinoma urejene za tekoč promet motornih vozil, kar je nevarno za pešce, predvsem ranljive skupine (starejši, otroci, gibalno ovirani ...), saj je na teh območjih večja gostota gibanja predvsem pešcev, pa tudi kolesarjev.

Na prometnih cestah je velikokrat ogrožena varnost pešcev. Do zdaj je bil premajhen poudarek na zagotavljanju varnih prehodov za pešce in pri načrtovanju križišč, ki umirjajo promet in povečujejo prometno varnost vseh udeležencev.

Za senzorično in gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov omejena, saj je njim namenjena infrastruktura dostikrat pomanjkljiva ali neustrezno izvedena. Takšen primer je železniška postaja Radovljica, do katere gibalno ovirani sploh ne morejo.

Dosežki

Največji napredek na področju pešačenja je bil dosežen z ureditvijo peš območja v starem mestnem jedru Radovljice. S tem je območje postalo precej privlačnejše za pešačenje, zaradi

česar je Radovljica postala tudi bolj turistično atraktivna.

Osnovne šole so vključene v program varnih poti v šolo, namen katerih je povečanje varnosti v šolskih okoliših ter spodbujanje otrok k hoji.

Leta 2016 je občina pridobila novo peš območje na Vurnikovem trgu, ki je namenjeno različnim

priveditvam na prostem. Z gradnjo pešcem privlačnih površin se spodbuja hoja na območju urbanih delov.

S celostno prometno strategijo želimo nadaljevati pozitivne trende in še bolj povečati delež hoje v prihodnjih petih letih. To bomo storili z ozaveščevalnimi akcijami in s postopnim izboljševanjem infrastrukture za pešce.

Cilji

Preglednica 3: Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Hoja

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš.	Vzpostavitev vsaj štirih (4) ključnih povezav ter odprava vsaj petih (5) problematičnih točk v omrežju pešpoti do leta 2022.	Število vzpostavljenih novih ključnih povezav in odpravljenih problematičnih točk.
	Prilagoditi infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam v ožjem središču in zaledju do leta 2022.	Število izvedenih prilagoditev infrastrukture.
	Povečati delež prebivalcev, ki hojo dnevno uporabljajo kot način potovanja, na 70 %.	Delež prebivalcev, ki dnevno uporabljajo hojo kot način potovanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo takšnih 63 % prebivalcev.
	Povečati delež pešačenja v službo ali šolo za 50 % do leta 2022 v primerjavi z letom 2016.	Delež pešačenja glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 7 % poti v službo in v šolo opravljenih peš.
Povečanje prometne varnosti in povečanje občutka varnosti pešcev.	Zmanjšati število nesreč v občini Radovljica s poškodovanimi pešci za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2011–2015.	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci (vir: AVP). V obdobju 2011–2015 je bilo v prometnih nesrečah v povprečju udeleženi 5 pešcev na leto.
	Povečati občutek varnosti pešcev za 100 % do leta 2022.	Rezultati ankete prebivalcev o varnosti pešcev v prometu.
Spremljanje števila in navad pešcev.	Do leta 2018 vzpostaviti podatkovno bazo o obsegu in navadah pešcev ter jo osveževati na 2 leti.	Število izvedenih štetij peš prometa in anket o pešačenju.
Izboljšanje podobe pešačenja	Do leta 2022 doseči izboljšanje podobe pešačenja med prebivalci občine za 50 % glede na leto 2016.	Rezultati ankete prebivalcev o pešačenju.

Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Radovljica na področju uveljavitve hoje predvideva naslednje ukrepe:

a) Razvoj omrežja za hojo

Obstoječe površine za pešce so ponekod pomanjkljive, omrežje mestoma ni sklenjeno, v nekaterih naseljih pa so peš površine premalo prisotne. Z vlaganjem v izgradnjo novih peš površin in izboljšavo obstoječih bomo izboljšali varnost pešcev v prometu in spodbudili uporabo hoje za opravljanje dnevnih poti.

b) Register črnih točk

Na ogledu terena je bilo ugotovljeno, da je pri pešačenju prisotnih še veliko nevarnih točk. Zaradi tega bo v prihodnje za potrebe načrtovanja ukrepov za izboljšanje varnosti pešcev vzpostavljen register črnih točk.

c) Smernice za načrtovanje

Občina si bo prizadevala za vpeljavo in uporabo državnih smernic za načrtovanje peš površin. Z uporabo teh si lahko pri izvajanju prihodnjih projektov obetamo večjo usklajenost podobe in varnost novih površin za pešce.

d) Smerokazi s časovnimi oznakami

Za povečanje privlačnosti pešačenja bomo vzpostavili oznake za pešačenje s podatkom o času potovanja do posameznih ciljev v naseljih (npr. postaje javnega prometa, javne ustanove, turistične znamenitosti). Smerokazi bodo uporabljeni tudi za informiranje turistov.

e) Nadgradnja varnih poti v šolo

V občini Radovljica je že vzpostavljen sistem varnih poti v šolo, izobraževali pa bomo tudi ravnatelje. Večji poudarek bomo dali izvajanju načrtov, tudi v smislu spodbud šole. Po potrebi in ob spremembi infrastrukture bomo nadgradili načrtovane varne poti v šolo.

f) Promocija hoje

Koristi hoje bomo redno in sistematično promovirali prek medijev, mobilnih aplikacij in ozaveščevalnih dogodkov ter akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Ozaveščali bomo s slogani za promocijo pešačenja ter priredili dogodke in promocijske akcije. Redno bomo izobraževali v šolah in vrtcih ter ciljno izvajali spodbude za pešačenje na delovno mesto pri delodajalcih.

Pri prvem primeru, ki bi pomenil tudi simbolično spremembo pri načrtovanju, bomo preverili možnost zaježitve tranzitnega prometa in poudarjanja prednosti za peš in kolesarski promet v najgosteje naseljenem stanovanjskem naselju na Gradnikovi ulici.

V nadaljevanju bomo pripravili in izvedli projekt celostne ureditve središča Radovljice z rekonstrukcijo Kranjske in Gorenjske ceste, ki bosta prijazni do pešcev in kolesarjev, s prenovo avtobusne postaje v Radovljici, izvedbo centralne garažne hiše pod parkom in varne parkirne hiše za kolesa, kar bo pozitivno vplivalo na povečanje hoje v središču Radovljice. Spremenili bomo miselnost, da se lahko in mora pripeljati do vsakih vrat v mestu. Na račun parkirišč v nivoju bomo uredili površine za peš promet.

Akcijski načrt

Izvedba



Načrt/študija

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine (ocena)	Zah-tev-nost	Odgov-or-nost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2a	Razvoj omrežja za hojo	120.000 €/leto*	velika	Občina Radovljica, zunanji izvajalec	Načrt/študija	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba
2b	Register črnih točk	15.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		Načrt/študija				
2c	Smernice za načrtovanje	Uporaba državnih	nizka	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		Načrt/študija				
2d	Smerokazi s časovnimi oznakami	5.000 €	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba
2e	Nadgraditev varnih poti v šolo	10.000 €	srednja	Občina Radovljica, izobraževalne ustanove, zunanji izvajalec	Načrt/študija	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba
2f	Promocija hoje	5.000 €/leto	srednja	Občina Radovljica in druge javne ustanove	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba

* Leta 2017 je v občinskem proračunu zagotovljenih 159.462 € za ukrepe na področju omrežja za pešpoti, leta 2018 pa 208.153 €. Preostala sredstva bo mogoče pridobiti na razpisih za evropska sredstva



09 tretji steber - oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Kolesarjenje je trajnostna oblika transporta, ki lahko na krajših razdaljah pomeni najhitrejši način transporta. Vožnja s kolesom prinaša uporabnikom zdravstvene in ekonomske koristi. Zaradi teh dejstev je kolesarjenje dobra alternativa uporabi avtomobila, hkrati pa zmanjšuje težave s parkiranjem ter ne povzroča hrupa in škodljivih izpustov. Kolo je primerno tudi za rekreacijske dejavnosti, zato je pogosto sestavni del turistične ponudbe.

Izzivi

Občina Radovljica ima glede na svojo geografsko in prometno lego številne priložnosti za kolesarjenje. Območje je primerno tako za rekreativno kolesarjenje kakor tudi za vožnjo na delo ali v šolo. Rekreativna uporaba je razširjena med turisti in občani, medtem ko je za vsakodnevno uporabo zanimanje precej manjše. Razlog je neustrezna infrastruktura, ki ne omogoča varne in udobne vožnje s kolesom na urbanem območju. To se kaže tudi v javnem mnenju prebivalcev, saj jih 47 odstotkov meni, da je gradnja novih površin za kolesarje potrebna, 46 odstotkov pa jih meni, da je nujna.

Kolesarjenje med naselji kljub relativno majhni oddaljenosti ni pogosto, saj so prometne razmere neustrezne. Motorna vozila dosegajo velike hitrosti, hkrati pa ni prisotnih kolesarskih površin, ki bi uporabnikom zagotavljale varnost. Ponekod je zaradi močnih prometnih tokov kolesarjenje še posebej neugodno. Zaradi neprimernih razmer je dostopnost s kolesom do večjih središč, kot sta Radovljica in Lesce, iz bližnjih manjših naselij slaba. Izboljšanje pogojev bi tem prebivalcem omogočilo uporabo kolesa za dostopanje do vsakodnevnih opravkov.

Trenutno pogoji za večmodalnost niso primerni. V bližini večjih avtobusnih in železniških postaj ni dovolj naslonjal oziroma parkirišč za kolesa (izjema je avtobusna postaja Radovljica). Brez teh je uporabnikom javnega potniškega prometa otežen dostop do svojih ciljev, saj za zadnji del

potovanja (od postaje do končnega cilja) nimajo pogojev za uporabo kolesa. Kolesarjenje je namreč na krajše razdalje časovno pogosto najučinkovitejši način transporta. Na javnih mestih si nekateri ljudje ne upajo puščati koles, zato se za nekatere poti ne odločajo za vožnjo s kolesom. Primerno bi bilo zagotoviti varne kolesarnice, ki jih v okolici centralnih dejavnosti zdaj ni.

V prostorskih aktih nimamo opredeljenih zahtev glede parkiranja koles, zato se praviloma na ta element pozablja ali pa je izveden pomanjkljivo. Še veliko prostora za izboljšave je v aplikaciji dobrih praks in znanj iz drugih mest.

Prometna varnost kolesarjev je precej skrb vzbujajoča, saj se število prometnih nesreč z njihovo udeležbo ne zmanjšuje. Leta 2015 je bilo 17 nesreč, medtem ko jih je bilo v letu 2012 zgolj 6. Delno je razlog za to tudi v rasti števila kolesarjev, vendar s tem ne smemo opravičevati slabih varnostnih razmer.

Dosežki

Občina Radovljica je napredovala predvsem pri ponudbi za rekreativne kolesarje. Da je rekreativno kolesarjenje precej bolj priljubljeno od vsakodnevnega, prikazujejo tudi rezultati ankete, saj se na rekreacijo s kolesom odpravlja 31 odstotkov ljudi, za pot na delo pa samo štirje odstotki. Z ureditvijo tematskih poti se je izboljšala turistična ponudba, zaradi česar se povečuje tudi število turistov, ki se odločijo za aktivno preživljanje prostega časa. Tematske poti so prilagojene glede na različne zahteve kolesarjev in zato primerne za širok krog uporabnikov. Urejene so nižinska, podgorska in višinska kolesarska tematska pot. Občina ima številne naravne danosti, zato je pomembno, da jih čim bolj vključuje v nadaljnjo promocijo rekreativnega kolesarjenja.

Občina je pred leti zgradila obojestransko kolesarsko stezo od Lesc proti Bledu do Savskega mostu, ki je postala državna daljinska kolesarska

pot.

Za spodbujanje večmodalnosti je občina ob avtobusni postaji Radovljica zgradila kolesarsko parkirišče z nadstrešnico za 10 koles.

V sklopu evropskega tedna mobilnosti občina vsako leto opravlja številne dejavnosti za promocijo kolesarjenja med Radovljičani. Organizira različne delavnice in informacijske točke, ki javnost

ozaveščajo o pomenu kolesarjenja. Poudarek je tudi na izboljšanju varnosti, k čemer pripomorejo tudi nekatere prostovoljne skupine, kot je skupina Prava smer, ki je postavila že številne smerokaze za varnejšo vožnjo s kolesom.

Cilji

Preglednica 4: Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Vzpostavitev pogojev za načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	Vzpostaviti sodelovanje s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami na področju do leta 2018.	Število sestankov na temo kolesarjenja s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami.
	Vzpostaviti vsaj štiri (4) ključne povezave do leta 2022 ter odprava vsaj petih (5) problematičnih točk v kolesarskem omrežju letno do leta 2022.	Število vzpostavljenih novih sklenjenih kolesarskih povezav in število odpravljenih problematičnih točk.
Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje ter parkiranje koles na ravni občine in regije.	Vzpostaviti celovito kolesarsko omrežje do leta 2027.	Sklenjeno kolesarsko omrežje.
	Zagotoviti vsaj eno kakovostno in varno parkirišče za kolesa pri javnih zgradbah letno do leta 2022.	Število javnih zgradb s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči.
Povečanje deleža kolesarjenja.	Povečati delež s kolesom opravljenih poti v službo ali šolo za 50 % do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež s kolesom opravljenih poti glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 6 % poti v službo ali šolo opravljenih s kolesom.
Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti kolesarjev.	Zmanjšati število nesreč s poškodovanimi kolesarji za 30 %.	Število prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji (vir: AVP). V obdobju 2011–2015 je bilo v prometnih nesrečah v povprečju udeleženi v 10 kolesarjev na leto.

Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Radovljica na področju kolesarjenja predvideva naslednje ukrepe:

a) Razvoj omrežja za kolesarjenje

Kolesarsko omrežje je šele v zametkih, zato bo treba zgraditi še številne povezave, da bo v prihodnosti zagotovljena sklenjenost kolesarskega omrežja. Vlaganja bodo potrebna tudi v gradnjo kolesarskih poti, ki bodo izboljšale pogoje za kolesarjenje zunaj urbanih delov. Cilj je omogočiti kolesarske povezave med Lescami in Radovljico ter okoliškimi naselji. Vzpostavljena bo mreža primernih (funkcionalna, varna) parkirišč za kolesa na ključnih mestih (večji generatorji prometa, avtobusne in železniške postaje).

V sodelovanju s sosednjimi občinami na Gorenjskem načrtujemo sistem izposoje koles.

V okviru transnacionalnega programa Interreg območje Alp se je novembra 2016 začel izvajati projekt e-MOTICON, ki bo transnacionalno prispeval k izboljšanju storitev za uporabnike električnih polnilnic. Občina Radovljica je v projekt vključena kot opazovalka. Vključen bo tudi razvoj e-kolesarstva in načrtovanje infrastrukture za uporabo e-koles (povezave z gospodarstvom in turizmom).

b) Smernice za načrtovanje

Občina si bo prizadevala za vpeljavo in uporabo državnih smernic za načrtovanje kolesarskih površin.

c) Promocija kolesarjenja

Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti na področju kolesarjenja so oblikati i. mehkih ukrepov, ki so lahko zelo učinkoviti, še posebej v kombinaciji s kolesarskimi infrastrukturnimi ukrepi. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, inštalacij, aplikacij, razstav in tekmovanj, poseben poudarek bo na kolesarjenju na delo in izobraževanje ter do glavnih storitvenih dejavnosti. Prav tako bomo pozvali ponudnike različnih storitev, naj se sami vključijo v spodbujanje dostopa do njih s kolesom.

d) Privlačnost kolesarskih površin

S terenskimi ogledi smo ugotovili, da so številne kolesarske površine neprivlačne, zato se nekateri potencialni uporabniki ne odločajo za vožnjo s kolesom. Na tem področju so predvideni ukrepi sanacije obstoječih kolesarskih površin, izboljšanje izgleda okolice (ozelenitev, urbana oprema ...) in postavitve infrastrukture, ki izboljšuje pogoje za uporabo kolesarskih površin (kolesarnice, počivališča, stojala za kolesa).

e) Register črnih točk

Ker je analiza stanja pokazala, da obstoječe kolesarsko omrežje ni povsod dovolj varno za kolesarje, bomo pripravili register nevarnih točk za kolesarje, ki bo podlaga za njihovo odpravljanje.

Akcijski načrt

Izvedba



Načrt/študija

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine (ocena)	Zah-tev-nost	Odgovor-nost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
3a	Razvoj omrežja za kolesarjenje	120.000 €/leto*	velika	Občina Radovljica, zunanji izvajalec	Načrt/študija	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba
3b	Smernice za načrtovanje	Uporaba državnih	nizka	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		Načrt/študija				
3c	Promocija kolesarjenja	5.000 €	srednja	Občina Radovljica in druge javne ustanove		Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba
3d	Privlačnost kolesarskih površin	20.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			Izvedba	Izvedba	Izvedba	Izvedba
3e	Register črnih točk	15.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		Načrt/študija				

* Leta 2017 je v občinskem proračunu zagotovljenih 107.200 € za ukrepe na področju omrežja za kolesarjenje, leta 2018 pa 95.802 €. Preostala sredstva bo mogoče pridobiti na razpisih za evropska sredstva.



10 četrti steber - razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

Javni potniški promet je ob pravilni izvedbi učinkovit način transporta, ki je stroškovno primernejši od uporabe osebnega vozila. Z uporabo javnih prevozov se zmanjšuje gostota prometa v urbanih središčih, kjer se pojavlja največ s tem povezanih težav. Javni potniški promet ima tudi pomembno socialno funkcijo, saj omogoča mobilnost tudi socialnim skupinam, ki nimajo možnosti za uporabo osebnega vozila. Za zagotavljanje socialne funkcije morajo biti javni prevozi dostopni, kakovostni, cenovno sprejemljivi, dovolj pogosti in konkurenčni avtomobilu.

Izzivi

Povezanost manjših naselij v omrežje javnega potniškega prometa (JPP) je slaba, saj je infrastruktura postajališč neustrezna, postajna mesta so preveč oddaljena, frekventnost prihodov pa je nizka. V nekaterih manjših krajih alternative osebnemu vozilu skoraj ni, cene prevozov za kratke (mestne) relacije pa niso ugodne.

Na območju Lesc in Radovljice še ni mestnega avtobusa, ki bi omogočil boljšo prometno povezanost obeh krajev in zagotovil boljše mobilnostne pogoje za prebivalce, ki nimajo osebnega vozila. Zdaj se morajo prebivalci zanašati na storitve medkrajevnega avtobusa, ki je za lokalna potovanja premalo frekventen, ima premalo prog in ne mora zagotavljati dovolj pogostih postajališč. Izrazit primer slabe dostopnosti z JPP je npr. TNC v Lescah, ki v bližini sploh nima postajališča.

Z anketami je bilo ugotovljeno, da avtobusne prevoze koristijo predvsem dijaki in upokojniki, torej se z avtobusom vozijo zgolj tisti prebivalci, ki niso zmožni uporabljati osebnega vozila. Skoraj 50 odstotkov prebivalcev nikoli ne uporablja avtobusa, vlaka pa ne uporablja 43 % prebivalcev. Treba bo torej vložiti veliko truda v spodbujanje uporabe javnih prevozov.

Uskladitev železniškega in avtobusnega prometa

je pomanjkljiva. Avtobusni vozni redi niso dobro usklajeni z železniškim voznim redom, zato so pogoji za intermodalnost slabi. V prihodnosti bo treba zbrati vse ključne deležnike JPP (Slovenske železnice, Alpetour, Občina Radovljica, Občina Bled) in uskladiti načrte za prihodnji razvoj omrežja.

Število potnikov v železniškem prometu v zadnjih letih upada praktično na vseh postajah občine. Problematična je tudi infrastruktura postajnih poslopij, ki je zastarela in za uporabnike neprivlačna. S Slovenskimi železnicami se bo treba dogovoriti o izboljšanju upravljanja postajališč in gradnji sistemov parkiraj in pelji.

Letališče Lesce je odlična priložnost za izboljšanje vpetosti občine v mednarodno okolje. S primerno ureditvijo bi lahko postalo pomembno prometno vozlišče, ki bi ustvarjalo nove gospodarske priložnosti predvsem na področju turizma in bi koristilo širši regiji.

Dosežki

Med evropskim tednom mobilnosti je občina na osnovi predhodno pripravljene strokovne podlage vzpostavila preizkusno avtobusno progo med Lescami in Radovljico. Izkušnje, pridobljene pri obratovanju, bodo osnova za trajno uvedbo mestnega avtobusnega prometa.

Urejeni so prevozi šoloobveznih otrok, ki zaradi oddaljenosti ali neustreznih varnostnih razmer ne morejo drugače priti do šole. Otroci se vozijo z avtobusi in kombiji, na katere lahko vstopajo tudi preostali naključni potniki, zato je prevoz bolj stroškovno učinkovit in koristi širši populaciji.

Cilji

Preglednica 5: Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Povečanje uporabe JPP.	Povečati število potnikov na ŽP Radovljica in Lesce za 15 %, na postajališčih Globoko, Otoče in Podnart pa za 10 % do leta 2022 glede na leto 2015.	Število prodanih vozovnic v železniškem prometu na leto (podatki SŽ).
	Povečati delež poti v šolo in na delo, opravljenih z avtobusom, za 50 % do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež opravljenih poti z avtobusom glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 5 % vseh poti na delo in v šolo opravljenih z avtobusom.
Izboljšanje kakovosti JPP.	Vzpostavitev mestnega potniškega prometa med Radovljico in Lescami.	Vzpostavljen mestni potniški promet.
	Optimizacija tras in voznega reda medkrajevnega JPP.	Število optimiziranih povezav JPP.
	100-odstotni delež ponudnikov JPP, vključenih v sistem enotne vozovnice, do leta 2022.	Vzpostavitev enotne mestne kartice in integracija z državnim sistemom.
	Prilagoditi celoten JPP gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim.

Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Radovljica na področju javnega potniškega prometa predvideva naslednje ukrepe:

a) Promocija JPP

Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti so podobno kot pri hoji in kolesarjenju najučinkovitejše, kadar so izvedene v povezavi z izboljšanjem ponudbe javnega potniškega prometa. Dejavnosti bodo potekale v obliki dogodkov, z izobraževanjem v šolah in vrtcih, prek promocijskih akcij, z aplikacijami in spodbudami delodajalcev.

Leta 2017 bo v okviru evropskega tedna mobilnosti vzpostavljen brezplačni mestni prevoz med Radovljico in Lescami, leta 2018 pa načrtujemo

obdobje podaljšati na ves september.

b) Smernice za načrtovanje

Občina si bo prizadevala vpeljati in uporabiti državne smernice za načrtovanje storitev javnega potniškega prometa. S tem bo v prihodnje lažje usklajevanje različnih javnih prevozov in zagotovljena večja kakovost.

c) Študija uvedbe mestnega avtobusnega prometa

Izvedla se bo študija uvedbe mestnega avtobusnega prometa, ki naj bi obratoval na območju Radovljice in Lesc. S študijo se bo preverila upravičenost uvedbe in definiral način obratovanja oziroma potencialen potek prog. Mestni avtobus bo zagotovil boljše povezanost

obeh krajev in predstavil ustrezno alternativo prevozu z avtomobilom znotraj urbanega območja. Pomemben dejavnik pri načrtovanju mestnega avtobusnega prometa bo pogon na alternativna goriva.

d) Javni prevoz na klic

V občini imajo najslabšo povezavo z javnim potniškim prometom naselja z manjšo gostoto poselitve, zato bomo v okviru študije (prejšnja točka) preučili možnost vzpostavitve javnega prevoza na poziv, ki bo ponudil dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso zadovoljive. Hkrati bi se tak prevoz lahko uporabil med festivali in drugimi večjimi dogodki. Istočasno bomo preverili možnosti podpore ostalim alternativnim oblikam prevoza na klic, npr. v okviru sistema prostovoljnih voznikov.

e) Oživitev železniške postaje in izboljšanje urejenosti oziroma privlačnosti avtobusnih postajališč

Postajna poslopja večine železniških postaj v občini so v zelo slabem stanju. Ker Slovenske železnice premalo investirajo, si bo Občina Radovljica prizadevala, da bo dosegla dogovor o ureditvi, najemu ali souporabi nekaterih postajnih poslopij ali njihovih delov, saj bi jih tako lahko oživila, uredila in naredila bolj privlačne za uporabnike. Občina Radovljica si bo v sodelovanju z upravljalci avtobusnih postaj in postajališč prizadevala izboljšati njihovo urejenost in privlačnost.

Akcijski načrt

Izvedba



Načrt/študija

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine (ocena)	Zah- tev- nost	Odgovor- nost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
4a	Promocija JPP	2.500 €	majhna	Občina Radovljica in druge javne ustanove, zunanji izvajalec						
4b	Smernice za načrtovanje	Uporaba državnih smernic	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
4c	Študija uvedbe mestnega avtobusnega prometa. V primeru upravičenosti in izvedljivosti tudi njegova uvedba do leta 2022.	40.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
4d	Prevoz na klic	50.000 € Odvisno tudi od višine subvencije	velika	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
4e	Oživitve železniških postaj in izboljšanje urejenosti/privlačnosti avtobusnih postajališč	Dogovor s SŽ in upravljalci avtobusnih postaj/postajališč	velika	Občina Radovljica						



11

peti steber - sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Uporaba motornih vozil se je v zadnjih 15 letih močno povečala. To nam kažejo podatki o stopnji motorizacije v občini Radovljica, ki se je povzpela s 444 v letu 2001 na kar 527 vozil na tisoč prebivalcev v letu 2015. Številke kažejo na nadpovprečno število lastnikov vozil v primerjavi s slovenskim povprečjem (523 vozil na tisoč prebivalcev). Vožnja z osebnim vozilom je prevladujoč način prevoza, zato je bilo tudi vlaganje v infrastrukturo v zadnjih desetletjih osredotočeno predvsem na izboljšanje pogojev za uporabnike osebnih vozil, za preostale udeležence v prometu pa je bilo namenjenih dosti manj sredstev. K prevladujočemu položaju avtomobila prispeva tudi dejstvo, da je poselitev z izjemo Radovljice in Lesc dokaj razpršena. Večina zalednih prebivalcev nima ustreznih alternativ, zato za svoje dnevne potrebe praviloma uporablja osebno vozilo. Množična uporaba osebnih vozil prinaša negativne okoljske posledice in posredno vpliva tudi na zdravstveno stanje prebivalcev.

Izzivi

Mimo Radovljice potekajo močni prometni tokovi, zlasti med turistično sezono. Večina turistov se po avtocestnem priključku pelje po regionalni cesti Lesce–Bled v Šobec ter v bližnji turistični občini Bled in Bohinj, zaradi česar se med konicami pojavljajo zastoji. Občina Radovljica to območje razvija kot privlačno turistično območje (Hipodrom, Mivka ...).

Stopnjamotorizacijevobčinijevišjaodslovenskega povprečja, kar je povezano tudi z večjimi stroški za vzdrževanja cestne infrastrukture. Poleg tega mimo občine potekajo številne tranzitne ceste, kar še povečuje potrebe po vlaganju predvsem v gradnjo varnih poti za pešce in kolesarje.

V urbanih delih je dostop z osebnim vozilom mogoč praktično povsod, z izjemo starega mestnega jedra Radovljice. Večina javnih površin je namenjena motornemu prometu, zato so

pogoji za pešačenje neustrezni. Prebivalci nekaterih sosesk trpijo zaradi tranzitnega prometa in zahtevajo spremembo prometne ureditve (npr. prebivalci ob Gradnikovi cesti).

V anketah je bilo ugotovljeno, da med prebivalci prevladuje vozniška kultura. Petinsedemdeset odstotkov vprašanih je odgovorilo, da uporablja avto skoraj vsak dan (65 odstotkov kot voznik in 10 odstotkov kot sovoznik), 47 odstotkov vprašanih pa se vozi z avtomobilom nekajkrat na teden (19 odstotkov kot voznik in 28 odstotkov kot sovoznik). Vprašani uporabljajo avtomobil za vse namene potovanja (49 odstotkov jih gre na delo/v šolo, 67 odstotkov po opravkih, 80 odstotkov vprašanih pa ga uporablja za druženje in rekreacijo). Avto je tudi najpogostejše sredstvo za opravljene poti v druga mesta. Iz rezultatov sklepamo, da med prebivalci primanjkuje trajnostnega razmišljanja, saj se kar 45 odstotkov vprašanih v avtu vozi samih. Uporabniki si ne delijo prevozov, s čimer bi si zmanjšali stroške.

Z večjo uporabo avtomobilov so se pojavile tudi težave s parkiranjem, predvsem v stanovanjskih območjih, ki so bila načrtovana za manjše lastništvo avtomobilov. Pojavljajo se konflikti med uporabniki zaradi neupoštevanja prepovedi parkiranja ter po mnenju prebivalcev zaradi premajhnega števila parkirišč glede na število stanovanj. Po podatkih ankete v občini prevladuje avtomobilom prijazna parkirna politika. Kar 94 odstotkov anketirancev ima doma ali v bližini doma na voljo lastni oziroma brezplačni parkirni prostor, v bližini delovnega mesta in šole pa brezplačno parkira 65 odstotkov vprašanih. Parkiranje v mestu je še vedno relativno poceni, večinoma je omogočeno vsaj brezplačno kratkotrajno parkiranje, kar verjetno ne odseva realnih stroškov z vzdrževanjem in urejanjem parkirišč.

Prebivalci manjših krajev so močno odvisni od uporabe osebnega vozila, saj so storitve javnega prevoza tam neustrezne, zaradi tranzitnega prometa pa imajo tudi slabe varnostne pogoje.

Najbolj problematično je pomanjkanje varnih šolskih poti na teh območjih. Izkazane so potrebe po umirjanju prometa.

Dosežki

V središču Lesc in Radovljice imajo nekaj površin za parkiranje, ki imajo časovno omejitev. S tem je občina s svojo parkirno politiko storila prvi korak k omejevanju parkiranja v mestih.

Glavna cesta G1, ki poteka vzporedno z avtocesto, je vzhodna obvoznica Lesc in Radovljice. Cesta je dobro priključena na lokalno cestno omrežje, zato veliko pripomore k razbremenitvi cest, ki potekajo skozi poseljeno območje.

Z rekonstrukcijo nekaterih križišč v krožna se je izboljšala prometna varnost vseh udeležencev v prometu. Ponekod se je tudi močno izboljšala pretočnost, zaradi česar so med konicami manjši zastoji. Primer je dvopasovno krožišče ob AC-izvozu Lesce–Bled.

V občini je pet električnih polnilnic, ki so javno dostopne. Dve sta na avtocestnih postajališčih in omogočata hitro polnjenje, po eno polnilnico pa imajo Lesce, Radovljica in Podnart, na katerih je čas polnjenja nekoliko daljši.

Cilji

Preglednica 6: Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati delež poti, opravljenih z avtomobilom, za 10 % do leta 2022 glede na leto 2016.	Število vozil na referenčnih mestih (vir: štetje).
	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo in v šolo za 15 % do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež z avtomobilom opravljenih poti v službo ali šolo (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 76 % poti v službo ali šolo opravljenih z avtomobilom.
	Zmanjšati število avtomobilov na prebivalca za 1 % do leta 2022.	Stopnja motorizacije (vir: STAT). Stopnja motorizacije je bila leta 2015 527 vozil/1.000 prebivalcev.
Umirjanje motornega prometa	Umiriti promet na vsaj enem območju letno v mestu ter v vsaj treh primestnih naseljih v občini do leta 2022.	Število območij z umirjanjem prometa.
Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja	Sprememba parkirne politike do leta 2020.	Vzpostavitev trajnostno naravnane parkirne politike.
Povečanje prometne varnosti	Zmanjšati število poškodovanih v nesrečah na lokalnih cestah z motoriziranimi udeleženci za 50 % do leta 2022 glede na obdobje 2011–2015 ter poskusiti izničiti število smrtnih žrtev do leta 2022.	Število prometnih nesreč (vir: AVP). V obdobju 2011–2015 je bilo v povprečju 160 prometnih nesreč na leto, od tega povprečno ena prometna nesreča s smrtnim izidom na leto.

Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Radovljica na področju racionalne rabe motoriziranega prometa predvideva naslednje ukrepe:

a) Umirjanje prometa v naseljih

Občina bo izvajala ukrepe na področju umirjanja prometa, saj so razmere v številnih naseljih problematične z vidika varnosti. S tem se bodo izboljšale razmere za šibkejše udeležence v prometu. Pri ukrepih za umirjanje prometa bodo imela najvišjo prioriteto območja, skozi katera potekajo šolske poti.

b) Smernice za načrtovanje

Povzeli bomo državne smernice za načrtovanje in s tem izboljšali kakovost izvedbe prihodnjih projektov na področju načrtovanja cestne infrastrukture.

c) Promocija odgovorne rabe avtomobila

Izvajali bomo promocijske akcije in delavnice, s katerimi želimo izboljšati ozaveščenost prebivalstva glede primerne rabe avtomobila. Z informiranjem uporabnikov osebnih vozil glede okoljskih in družbenih vplivov bomo poskušali spodbuditi njihovo racionalnejšo rabo.

d) Študija parkirne politike

Občina bo preučila trenutno parkirno politiko in jo po potrebi prenovila. Spremembe bodo predvsem pri parkiranju v urbanih središčih in zagotavljanju parkirnih zmogljivosti za turiste. Prisotni bodo tudi ukrepi za izboljšanje parkirnih razmer za tovorna vozila in turistične avtobuse. S parkirno politiko bo lahko občina stimulirala npr. uporabo električnih vozil in drugih oblik prevoza (kolo, javni promet).

e) Študija uvedbe P + R

Preučili bomo možnost vzpostavitve in izgradnje sistema P + R na območju Radovljice, Lesc in Podnarta (železniške in avtobusne postaje, Lidl itd.). Z vzpostavitvijo bi lahko zmanjšali potrebo po

parkiranju v mestnem središču. Uporaba sistema bo koristila predvsem zalednim prebivalcem in turistom, ki prihajajo v staro mestno jedro Radovljice z avtomobilom.

f) Nadzor parkiranja

Občina bo izvajala nadzor nad parkiranjem in s tem uveljavljala zastavljeno parkirno politiko. Več nadzora bo na območjih kratkotrajnega parkiranja, kjer uporabniki pogosto ne upoštevajo časovnih omejitev. Bolj restriktiven nadzor bo pri nepravilnem parkiranju tovornih vozil, ki je problematičen predvsem v industrijski coni Veriga-Lesce in TNC Lesce.

g) E-mobilnost in deljenje prevozov

V okviru transnacionalnega programa Interreg območje Alp se je novembra 2016 začel projekt e-MOTICON, ki bo transnacionalno prispeval k izboljšanju storitev za uporabnike električnih polnilnic. Občina Radovljica je v projekt vključena kot opazovalka.

E-MOTICON ima cilj spodbujati podporne ukrepe trajnostne mobilnosti predvsem na področju uvajanja e-mobilnosti s strani javnih uprav. Vloga regionalnih in lokalnih javnih odločevalcev je ključnega pomena za usklajevanje zasebnih naložb na lokalni ravni. Cilj projekta je prikazati rešitve za neenakomerno širjenje e-mobilnosti v alpskem prostoru s pripravo transnacionalne strategije za javno upravo, ki bo temeljila na načrtovanju interoperabilnosti za javno dostopno e-polnilno infrastrukturo ter bo lahko v naslednjem koraku podlaga za prostorsko načrtovanje mobilnosti in distribucije energije v mestih. Partnerstvo bo naslavljalo politike, poslovne modele in tehnologijo, povezano z e-polnilnimi postajami. Od rezultatov projekta bosta tudi odvisna nadaljnje načrtovanje in izvajanje ukrepov e-mobilnosti v občini Radovljica. Ključnovlogopriširitvipoenotenihpolitik, poslovnih modelov in tehnoloških sistemov e-mobilnosti za uporabnike bo imelo transnacionalno sodelovanje med oblikovalci politik in gospodarstvom ter sodelovanje omenjenih dveh skupin na nacionalni in regionalni ravni. Strateške odločitve nacionalnih in regionalnih oblikovalcev politik posameznih partnerskih držav imajo pomembno funkcijo podpore podjetjem, ki so že prisotna na

področju e-mobilnosti in ki vstopajo v to panogo. Ukrepi na področju e-mobilnosti bodo vključevali prostorsko načrtovanje na osnovi celostnih okoljskih, prostorskih in ekonomskih analiz, glede na to pa postavitev oziroma nadgradnjo infrastrukture za uvedbo mobilnosti na alternativna goriva, spodbujanje uvedbe ali uvedba javnih prevoznih sredstev na alternativna goriva, večmodalno povezljivost (e-avto, e-kolo z drugimi prevoznimi sredstvi), nove načine mobilnosti (car sharing – uvedba najema električnih avtomobilov za krajevne in medkrajevne povezave), pametne rešitve upravljanja mobilnosti na alternativna goriva (mobilne aplikacije za pametna mesta, spletne strani za obveščanje, umeščanje e-polnilnic ali drugih v interoperabilne in roaming sisteme itd.).

Vključena bosta tudi razvoj e-kolesarstva in načrtovanje infrastrukture za uporabo e-koles (povezave z gospodarstvom in turizmom).

Z izvajanjem promocij in delavnic bomo spodbujali voznike osebnih vozil k deljenju prevozov. Zdaj se namreč večina voznikov vozi samih, kar je neracionalno s stroškovnega in okoljskega vidika.

h) Zmanjševanje dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču

V mestnem središču je na voljo dovolj parkirnih mest, zato se uporabniki osebnih vozil odločajo za parkiranje v središču mesta. Posledično je veliko javnih površin namenjenih zagotavljanju parkirnih zmogljivosti. Primerneje bi bilo površine nameniti drugim dejavnostim, ki bi v mesto pritegnile več obiskovalcev.

i) Trajnostna ureditev javnih površin središča Radovljice z gradnjo garažne hiše pod parkom

Pod parkom, ki se nahaja v starem mestnem jedru Radovljice, je predvidena izgradnja osrednje podzemne garaže, nad katero se rekonstruira baročna zasnova nekdanjega parka. Z izgradnjo želimo celovito urediti parkiranje v središču Radovljice. Ker garažna hiša pokriva potrebe celotnega središča Radovljice, se hkrati skoraj v celoti ukine obstoječa legalna in nelegalna parkirna mesta v središču Radovljice. Sproščene površine se nameni drugim mestotvornim vsebinam,

skladno s potrjeno idejno zasnovo ureditve Gorenjske ceste in centra Radovljice (Stvar, Delavnica, Preprostor, 2015) večnamenskimi urbanimi površinami, trgovimi, zelenimi površinami, igriščem ter novimi avtobusnimi postaji.

S tem se bosta izboljšali kakovost bivanja in kakovost javnega urbanega prostora (več zelenih površin), povečala se bo privlačnost hoje, izboljšala prometna varnost in zmanjšalo število voženj v središču Radovljice. Centralna garaža je pomembna za funkcioniranje starega mestnega jedra, tako za stanovalce, trgovsko in obrtno dejavnost kot za turistični razvoj. Lokacija pod parkom je prometno najbolj ustrezna zaradi dveh razlogov. Prvi je 3-minutna dostopnost območja, v katerem se nahaja večina najbolj pomembnih ciljev v Radovljici (mestno jedro, železniška postaja, upravna enota), drugi pa je možnost gradnje zadostnega števila parkirnih mest v eni etaži. Rešitev mora temeljiti na izhodiščih in strokovnih podlagah varstva kulturne dediščine.

Akcijski načrt

Izvedba



Načrt/študija

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine (ocena)*	Zah-tev-nost	Odgovor-nost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5a	Umirjanje prometa v naseljih	70.000 € Načrt in izvedba, en projekt na leto	velika	Občina Radovljica, DRSI						
5b	Smernice za načrtovanje	Uporaba državnih smernic	majhna	Občina Radovljica						
5c	Promocija odgovorne rabe avtomobila	5.000 €	majhna	Občina Radovljica in druge javne ustanove, zunanji izvajalec						
5d	Študija parkirne politike	30.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
5e	Študija, projektiranje, uvedba P + R	20.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
5f	Nadzor parkiranja	20.000 € Načrt in izvajanje	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
5g	E-mobilnost in deljenje prevozov	5.000 €	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						
5h	Zmanjševanje dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču	Občinski odlok	majhna	Občina Radovljica						
5i	Načrt in ureditev središča Radovljice z gradnjo garažne hiše pod parkom	3.500.000 €	velika	Občina Radovljica, zunanji izvajalec						

*Za vzdrževanje, sanacije, prenove in novogradnje je za področje cest dodatno namenjenih še 833.248 € v proračunu za leto 2017 in 882.665 € v proračunu za leto 2018.