



## OSNUTEK Celostne prometne strategije občine RADOVLJICA

**»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.«**

### 1. 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 soočiti. 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 in nevarnimi kolesarskimi ter peš potmi.

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

Pri uresničitvi željene prihodnosti na področju prometa bo ključno vlogo igrala Celostna prometna strategija, ki jo je Občina Radovljica v letih 2016 in 2017 izdelala v sodelovanju s strokovnjaki s področja prometa in financirala z evropskimi sredstvi. K oblikovanju Celostne prometne strategije je pomembno prispevala tudi zainteresirana javnost, v čemer se proces načrtovanja bistveno razlikuje od klasičnega pristopa, ki se običajno osredotoča zgolj na tehnične parametre vezane na odvijanje motornega prometa in cestno infrastrukturo. Z vključevanjem ključnih deležnikov v proces je prišlo do bolj celostne obravnave in načrtovanja ukrepov na področju prometa.

Z novim sodobnim pristopom k procesu izdelave prometne strategije se Občina Radovljica usmerja proti dolgoročnem in trajnostnem načrtovanju prometa. Ta bo upošteval vse ključne stebre prometnega načrtovanja (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni promet, trajnostno načrtovanje) in obstoječe 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 niža, velika poraba proračunskih sredstev pa ne privede do bistvenega izboljšanja stanja. Obstoječi strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo. Odsotne pa so strategije, ki bi privedle do ukrepov na podlagi celovite presoje in ki bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itd. Poleg tega sam postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten, na nekaterih področjih je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo v Uradnem listu RS št. 78/2015 dne 16. 10. 2015 objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije, ki se bo izvajal 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 obstoječih 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**

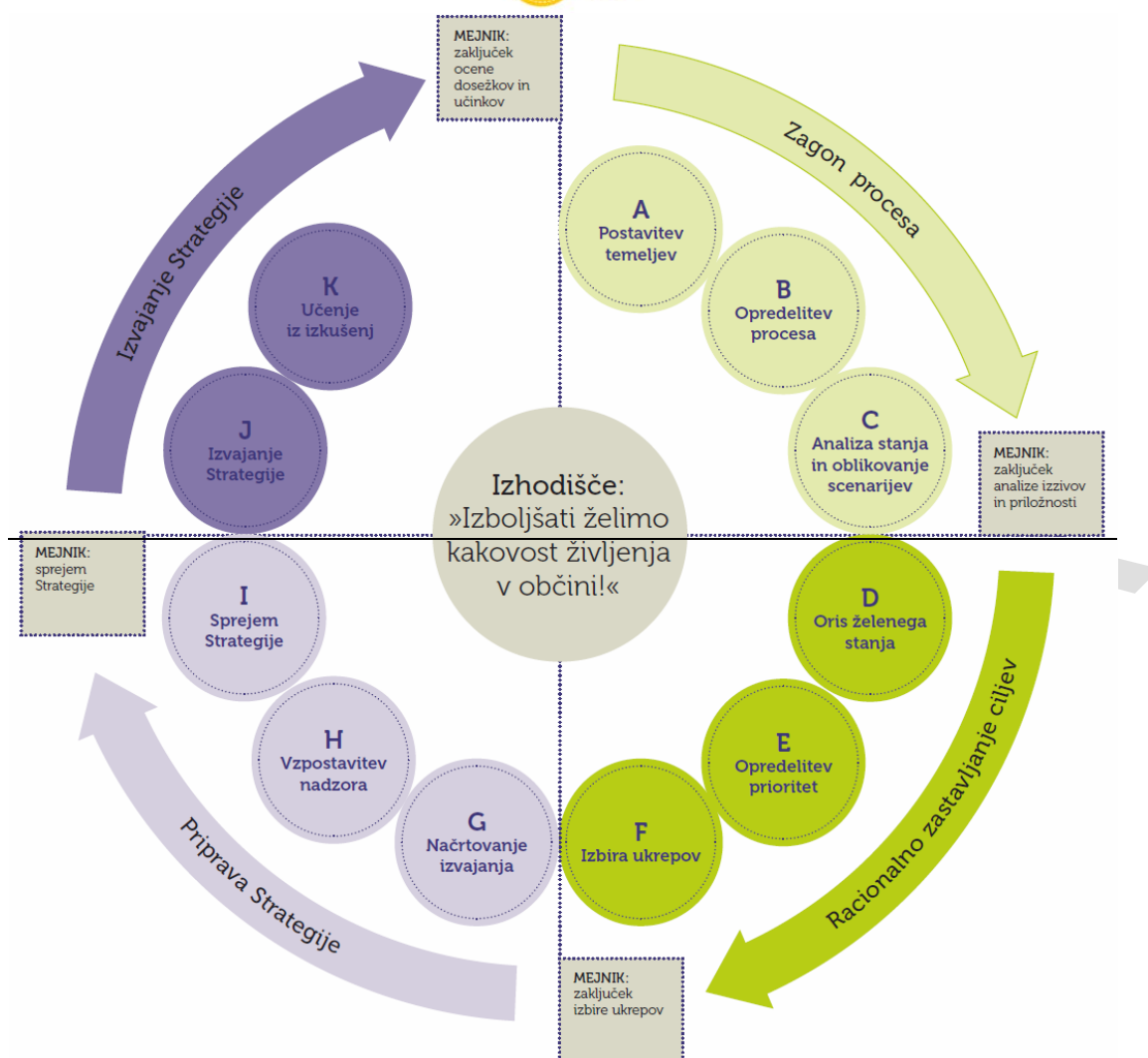
Namen Celostne prometne strategije je torej prispevanje k razvoju urbane mobilnosti in pomoč pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s pomočjo katere Občina Radovljica stremi k:

- 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,
- znižanju stroškov za mobilnost,
- turističnem razvoju občine
- zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in porabe 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, v skladu s specifikami Občine Radovljica.



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

## Transparentnost

Tekom celotnega trajanja 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 zagotavljalo na podlagi sprotnega informiranja s promocijskimi gradivi, vabili, obveščanjem preko spleta, družbenih omrežij, tiska in radia. **Aktivna participacija javnosti** na delavnicah in javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih) je v času oblikovanja strategije tako doprinesla k celovitejšemu vpogledu in je še  **dodatno podprla strokovne ugotovitve**, ki slonijo na uvodnem **pregledu obstoječih strategij in politik**, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbira slednjih je predstavljala 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 na Občini Radovljica.

## Območje obdelave

Celostna prometna strategija Občina 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 praktično kot somestje. Kraja namreč predstavljata središče družbenih, kulturnih, izobraževalnih in gospodarskih dejavnosti občine in generirata največ prometnih tokov. Strategija upošteva tudi določene regionalne vplive, zato so pri izdelavi zajeti tudi nekateri vidiki okoliških občin.



## Čas obdelave

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala 9 mesecev, s pričetkom izvajanja aktivnosti junija 2016. Zaključek z obravnavo in sprejetjem Celostne prometne strategije je predviden na seji občinskega sveta marca 2017. Pričujoči dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene tekom posameznih faz – faze postavitve temeljev, analize obstoječega stanja in oblikovanja scenarijev, opredelitve vizije in prioritet razvoja prometa, izbire ukrepov, načrtovanja izvajanja strategije, vzpostavitve nadzora oz. 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 predstavlja 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.

## 2. PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Celostno načrtovanje prometa predstavlja nov način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in participativni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega nudi pridobitev pregleda nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi in 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 raznolike javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi in
- večjo strokovnost.

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi konkretnije prinesli:

- 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 in
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov ter lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Sama 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, kvaliteto javnega prostora.



### 3. KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se navkljub napredku v zadnjih letih občina Radovljica sooča 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.

#### **Socio-demografska slika**

V občini Radovljica se je število prebivalcev med leti 2002 in 2016 povečalo za 3 %. Največ novih prebivalcev je pridobilo mesto Radovljica, kjer se je v zadnjih osmih letih število povečalo za 4 %. Največji upad je bil zabeležen v Kropi (11 %). Večjih sprememb v številu prebivalcev v splošnem 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 v obdobju od 2001 naprej označuje rast števila starega prebivalstva ter zmanjševanje števila prebivalcev v zrelem starostnem obdobju. Povprečna starost prebivalcev se je v 15 letih dvignila za štiri leta. Posledice spremembe starostne sestave se bodo pričele odražati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi obstoječe infrastrukture za ostarelo prebivalstvo.

#### **Delovne migracije**

Na delo v druge občine odhaja 15 % več delavcev kot jih pride v Radovljico na delo iz drugih občin. To dejstvo s seboj prinaša negativne gospodarske in okoljske posledice. Zaposleni namreč opravljajo daljše poti, zaradi katerih z vozili povzročijo več izpustov hkrati pa se generirajo časovne izgube. Večji del delovnih migracij, 77 %, poteka 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 pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja. S tem bi se spodbudila gospodarska rast občine in lokalna potrošnja, ki jo delovne migracije sicer znižujejo.

#### **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 izven naselij neustrezni, zato se za ta način prevoza odloča zelo malo prebivalcev, čeprav so številni kraji (Hraše, Hlebce, Nova vas pri Lescah, Vrbnje, Gorica...) za dostop s kolesom dovolj blizu Radovljice in Lesc.

#### **Gospodarski razvoj**

Povprečni dohodek prebivalca občine Radovljica dosega zgolj 90 % 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 tu prihaja do povečanih emisij hrupa in škodljivih plinov. Poleg tega motorna vozila zavzemajo glavno površino javnih površin, zato so preostali udeleženci dostikrat v podrejenem položaju. Na poseljenih območjih je prisotno tudi pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa. Zaradi naštetih razlogov kakovost bivanja nižja kot bi lahko bila. Vzrok je predvsem v potovalnih navadah prebivalcev, ki so v urbanih delih pretirano vezane na uporabo avtomobila.



## Prometno načrtovanje ni celostno

Do sedaj se je premalo spremljalo mobilnostne navade občanov in njihove potrebe, zato v fazah prometnega načrtovanja niso bili zadostno upoštevani nekateri dejavniki (demografija, zdravje, socio-ekonomski pogoji...), ki vplivajo na izbiro ustreznih ukrepov. Proces odločanja največkrat ni zajemal vseh ključnih deležnikov, zato z obstoječimi ukrepi niso bile zagotovljene celostne prometne rešitve. V preteklosti je bilo tudi premalo poudarka na trajnostnem vidiku načrtovanja in upoštevanju okoljskih (hrup, prašni delci v zraku,...) dejavnikov.

## 4. 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 višjo 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 leži predvsem v izboljšanju varnosti in udobnosti peš in kolesarskih povezav, ki bi omogočala hitro premagovanje razdalj. Za to bi bilo smiselno nadgraditi uspehe zadnjih let na področju izboljšanja infrastrukture, umirjanja prometa, zapiranja središča za motorni promet, parkirne politike in 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. Potencial je bil izkazan že v času Evropskega tedna mobilnosti 2016, v času katerega je poskusno obratovala brezplačna enosmerna krožna avtobusna linija med Radovljico in Lescami.

Velika priložnost je tudi v boljši integraciji različnih oblik javnega potniškega prometa in integraciji ostalih prevoznih načinov z njimi. Obstaja potencial 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 zaradi množice turistov predstavlja velik vir potencialnih obiskovalcev občine Radovljica. Pomembno prednost predstavlja tudi letališče Lesce, ki ga je potrebno bolje povezati s preostalimi transportnimi sistemi in s tem privabljati obiskovalce letališča tudi v ostale dele občine. Zgodovinsko mestno jedro Radovljice spada med glavne generatorje turizma 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 bližnjo železniško postajo, kjer zaradi utesnjenosti in velike nivojske razlike ni mogoče zagotoviti zadosti 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 ga nudi Evropska komisija. Sprejem strategije nam bo te priložnosti še povečal.



## Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti potencialne regijskega sodelovanja, še posebej z Občino Bled, pa tudi Občino Jesenice in Občino Žirovnica ter drugimi sosednjimi območji ter ostalimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.

## 5. 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 zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, upošteva vse pomembna področja, zlasti okvire politik prostorskega načrtovanja, gospodarski razvoj, okolje, socialno vključenost, zdravje in varnost.

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 javnost 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 in privabljanje investicij.
5. Podpirati turistični razvoj občine.
6. Prispevati h kakovostnemu okolju.

## 6. 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 tudi določa operativne 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 kasneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Končno ima vsak steber poleg ciljev določene tudi ukrepe, ki cilje zasledujejo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotni.



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

## 7. PRVI STEBER - Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Občina Radovljica že sedaj v svoji politiki upošteva nekatere trajnostne vidike, še posebej na okoljskem področju, za katerega se tudi ozaveščenost prebivalcev v zadnjih letih povečuje. Pomemben okoljski dejavnik je tudi promet, na področju katerega se občina srečuje s številnimi izzivi. Zato se Občina zaveda, 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 predstavljalo usklajevanje različnih politik in ciljev, ki jih Občina zasleduje. V prihodnje bo potrebno v procesu načrtovanja v večjem obsegu upoštevati tudi ključne deležnike in mnenje javnosti. Pomembno bo tudi dobro sodelovanje s sosednjimi občinami, saj je še posebej pri oblikovanju strateških dokumentov potrebno upoštevati različne regionalne vplive, ki jih zgolj z osredotočanjem na lokalno okolje ne moremo zajeti. Na področju prometa se to odraža v potrebi usklajevanja ukrepov z upravljalci cest (ostale 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 potrebno bistveno večje usklajevanje in posvetovanje z ostalimi 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 začrtati 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. Razvija se prometno in komunikacijsko infrastrukturo, ki omogoča hitrejšo dostopnost do dobrin skupnega pomena. Spodbuja se razvoj novih tehnologij, ki zagotavljajo dostopnost do informacij in storitev na daljavo. Z dograjevanjem infrastrukture v podeželskih naseljih se preprečuje nastajanje in širjenje nerazvitih območij, v katerih so/bi bili pogoji življenja slabši in manj kakovostni. V sedanjih pogojih, ko se tudi v občini Radovljica kažejo težnje po centralizaciji vsakovrstnih dejavnosti in aktivnosti, se posebno skrb nameni tudi podeželskim območjem. Zagotavlja se boljše prometno povezanost območja, predvsem peš in kolesarske povezave Radovljice in Lesc z naselji severno od AC in povezave z Lipniško dolino (Lancovo, Kamna Gorica, Kropla, Lipnica, Podnart).

- **Razvojni program občine Radovljica do leta 2020**

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

- **Lokalni energetski koncept občine Radovljica**

V sklopu dokumenta so začrtane smernice za prometno politiko, ki mora usmerjati razvoj tega sektorja na pot trajnostne mobilnosti preko spodbujanja učinkovitega zasebnega in javnega prometa, pešačenja in kolesarjenja. Vsak projekt s področja prometa naj spremljajo tudi promocijske aktivnosti, 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 kvaliteto življenja posameznikov. Večina javnih služb je na razpolago 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
<b>Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri urejanju mobilnosti.</b>	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 izvedenih projektov TM.
	Zadostiti občinskim kadrovskim potrebam na področju celostnega prometnega načrtovanja do leta 2018.	Število sestankov in udeležb na izobraževanjih s področja celostnega prometnega načrtovanja.
<b>Sprememba načrtovalskih prioritet ter njihova uveljavitev.</b>	Sprejetje takšnega občinskega proračuna v letu 2018 za leto 2019, ki bo uravnotežil sredstva med prometnimi sistemi (10 % peš, 20 % kolo, 20 % JPP in	Povečanje sredstev za izvedbo ukrepov TM.



Cilj	Ciljna vrednost	Kazalci
	50 % motorni promet)	
<b>Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti (uvedba monitoringa).</b>	Vzpostaviti sistem celovitega in rednega spremljanja potovalnih navad do leta 2019 z osveževanjem na 2 leti.	Vzpostavitev sistema spremljanja in vrednotenja (anketa, štetje prometa...).
<b>Zagotavljanje vključevanja deležnikov in zainteresirane javnosti v ključnih fazah načrtovanja in izvedbe mobilnosti.</b>	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

Izvajali bomo aktivnosti glede ozaveščanja javnosti na področju trajnostne mobilnosti v obliki delavnic, promocij, različnih izobraževanj, javnih razprav, internetne komunikacije. S tem se bo vzpodbudilo ljudi, da se aktivno vključijo v proces načrtovanja in izrazijo želje in potrebe prebivalcev na področju urejanja prometa. Opravljali bomo tudi ankete s katerimi nam bo omogočen boljši vpogled v dojemanje obstoječih in prihodnjih prometnih ureditev.

### b) Organizacija občinske uprave

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava Občine Radovljica izvajala potrebne koordinacije ter redna izobraževanja. Prerazporejale in delegirale se bodo nove naloge s področja prometa.

### c) Izvajanje CPS

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

### d) Monitoring

V sklopu revizije se bo na vsaki dve leti (leta 2019 in 2021) spremljalo in vrednotilo ključne kvalitativne in kvantitativne kazalce 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 enostavnimi, 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...).



## Akcijski načrt

Izvedba



Načrt/študija



Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine (ocena)	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1a	Vključevanje prebivalstva	10.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec	X	X	X	X	X	X
1b	Organizacija občinske uprave	prerazporeditev in delegiranje nalog	majhna	Občina Radovljica		X				
1c	Izvajanje CPS	10.000 €	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		O		O		
1d	Monitoring	10.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		X		X		
1e	Mobilnostni načrti	10.000 € 1 načrt/leto	srednja	Občina Radovljica in druge javne ustanove zunanji izvajalec	X	X	X	X	X	X

### 8. 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 tudi ne glede na starost ali zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od/do postajališča javnega potniškega prometa, od/do 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 obstoječih dokumentov in strategij je pokazal, da je pešačenje sicer zavedeno v strateških dokumentih, vendar ni prednostno obravnavano, tako v ciljih kot v ukrepih. Ukrepi za pešačenje so predvideni v manjši meri ter predvsem posredno.

Hoja med prebivalci v anketah ni bila prepoznana kot ključni način potovanja, saj je vožnja z avtomobilom še vedno najbolj pogosta izbira. Pogosto je razlog v slabi infrastrukturi, še posebno v manjših naseljih, kjer alternative prevozu z avtomobilom dostikrat ni. V urbanih delih kjer pogoji za bolj pogosto pešačenje načeloma so, 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. Opaža se tudi, da poti, ki povezujejo predele mestnega obrobja niso urejene v krožne poti, ki bi pomenile hojo in tek oziroma možnost rekreacije v mestnem okolju.

V 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 peš dostop, so pogoji za pešačenje slabi, saj na teh odsekih motorna vozila dosegajo višje hitrosti kot na urbanih delih, infrastruktura pa dostikrat ne zagotavlja varnosti pešcev. Na takšnih območjih ni dovolj ukrepov za umirjanje prometa. Opazna je tudi prepreka železniških tirov, ki npr. deli naselje Lesce na dva dela, s samo eno varno premostitvijo za pešce,



naravna prepreka reke Save, ki omejuje prehajanje med naselji, zato bo potrebno sprejeti določene ukrepe za izboljšanje povezanosti naselij znotraj občine.

V središčih naselij in vasi so prometnice večinoma urejene predvsem za tekoč promet motornih vozil, kar povzroča veliko nevarnost pešcem, predvsem ranljivim skupinam (starejši, otroci, gibalno ovirani,...), saj je v teh območjih večja gostota gibanja predvsem pešcev, pa tudi kolesarjev.

Na območju prometnih cest se pojavljajo številne situacije v katerih je ogrožena varnost pešcev. Do sedaj je bil premajhen poudarek na zagotavljanju varnih prehodov za pešce in 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 pa neustrezno izvedena. Kot takšen primer je železniška postaja Radovljica, do katere gibalno ovirani sploh ne morejo dostopati.

## Dosežki

Največji napredek na področju pešačenja je bil dosežen z ureditvijo peš cone v starem mestnem jedru Radovljice. S tem je območje postalo bistveno bolj privlačno 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.

V letu 2016 je občina pridobila novo peš območje na Vurnikovem trgu, ki je namenjeno odvijanju različnih prireditev na prostem. Z izgradnjo pešcem privlačnih površin prihaja do spodbujanja hoje 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 tako preko ozaveščevalnih akcij kot tudi s postopnim izboljševanjem infrastrukture za pešce.

## Cilji

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

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
<b>Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš.</b>	Vzpostavitev vsaj štirih (4) ključnih povezav ter odprava vsaj pet (5) problematičnih točk v omrežju pešpoti do leta 2022.	Število vzpostavljenih novih ključnih povezav ter 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 80 %.	Delež prebivalcev, ki dnevno uporabljajo hojo kot način potovanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo takšnih 63 % prebivalcev.
	Povečati delež peš opravljenih poti v službo ali šolo za 50 % do leta 2022 v primerjavi z letom 2016.	Delež opravljenih poti peš glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 7 % poti v službo in v šolo opravljenih peš.
<b>Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti pešcev.</b>	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.



Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
	Povečati občutek varnosti pešcev na 100 % do leta 2022.	Rezultati ankete prebivalcev o varnostni pešcev v prometu.
<b>Spremljanje števila in navad pešcev.</b>	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.
<b>Izboljšanje podobe pešačenja</b>	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 predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

### a) Register črnih točk

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

### b) Smernice za načrtovanje

Občina si bo prizadevala za vpeljavo in uporaba 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.

### c) Smerokazi s časovnimi oznakami

Za povečanje privlačnosti pešačenja bomo vzpostavili oznake za pešačenje s podatkom o času potovanja do posameznih krajev. Smerokazi bodo uporabljeni tudi za informiranje turistov.

### d) Nadgradnja varnih poti v šolo

V občini Radovljica je že vzpostavljen sistem varnih poti v šolo. Izvajali bomo izobraževanja za ravnatelje. Večji poudarek bomo posvetili izvajanju načrtov, tudi v smislu spodbud šole. Po potrebi in ob spremembi infrastrukture se bo izvajala nadgradnja načrtovanih varnih poti v šolo.

### e) Promocija hoje

Koristi hoje bomo redno in sistematično promovirali preko medijev, mobilnih aplikacij in ozaveščevalnih dogodkov in akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Ozaveščanje bomo izvajali preko sloganov za promocijo pešačenja. Priredili bomo dogodke in promocijske akcije. Izvajali bomo redno izobraževanje v šolah in vrtcih. Ciljno bomo izvajali spodbude za pešačenje na delovno mesto pri delodajalcih.

### f) 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.

Kot prvi primer, ki bi pomenil tudi simbolično spremembo pri načrtovanju, bomo preverili možnost zaježitve tranzitnega prometa v najbolj gosto naseljenem stanovanjskem naselju Gradnikove ulice z zaporo na križišču med objekti Gradnikova 9C in objektoma Gradnikova 6 in 11.



V nadaljevanju bo pripravljen in izveden projekt celostne ureditve centra Radovljice z rekonstrukcijo Kranjske in Gorenjske ceste prijazno pešcem in kolesarjem, s prenovo avtobusne postaje v Radovljici ter izvedbo centralne garažne hiše pod parkom, 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	X
Načrt/študija	O

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2a	Register črnih točk	15.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		O				
2b	Smernice za načrtovanje	Uporaba državnih	nizka	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		O				
2c	Smerokazi s časovnimi oznakami	1.000 €	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			X	X	X	X
2d	Nadgraditev varnih poti v šolo	10.000 €	srednja	Občina Radovljica, izobraževalne ustanove, zunanji izvajalec	O	X	X	X	X	X
2e	Promocija hoje	5.000 €	srednja	Občina Radovljica in druge javne ustanove	X	X	X	X	X	X
2f	Razvoj omrežja za hojo	250.000* € 2 km poti / leto	velika	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			O	X	X	X

\* v letu 2017 je v občinskem proračunu zagotovljenih 159.462 € za ukrepe na področju omrežja za peš, leta 2018 pa 208.153 €. Ostala sredstva bo moč pridobiti na razpisih za evropska sredstva

## 9. TRETJI STEBER - Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Kolesarjenje je trajnostna oblika transporta, ki lahko na krajših razdaljah predstavlja najhitrejši način transporta. Vožnja s kolesom prinaša uporabnikom tako zdravstvene kot ekonomske koristi. Zaradi teh dejstev predstavlja kolesarjenje dobro alternativo uporabi avtomobila hkrati pa zmanjšuje probleme s parkiranjem in ne povzroča hrupa ter škodljivih izpustov. Kolo je primerno tudi za rekreacijske dejavnosti, zato je pogosto tudi 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 tako med turisti kot občani medtem, ko je za vsakodnevno uporabo zanimanje bistveno manjše. Razlog je v neustrezni infrastrukturi, ki ne omogoča varne in udobne vožnje s kolesom na urbanem območju. To se odraža tudi v javnem mnenju prebivalcev, saj jih 47 % meni, da je izgradnja novih površin za kolesarje potrebna, 46 % pa jih meni, da je nujna.

Kolesarjenje med naselji kljub relativno majhni oddaljenosti ni pogosto, saj so prometne razmere neugodne. Motorna vozila dosegajo visoke 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 intermodalnost niso primerni. V bližini večjih avtobusnih in železniških postaj ni dovolj naslonjal oz. parkirišč za kolesa. 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 najbolj učinkovit 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 sedaj 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 zaskrbljujoča, saj se število prometnih nesreč z njihovo udeležbo ne zmanjšuje. V letu 2015 je bilo zabeleženih 17 nesreč, medtem ko jih je bilo v letu 2012 zgolj 6. Delno je razlog v povečanju tudi v rasti števila kolesarjev, vendar s tem ne smemo opravičevati slabih varnostnih pogojev.

## Dosežki

Občina Radovljica je napredovala predvsem pri ponudbi za rekreativne kolesarje. Da je rekreativno kolesarjenje bistveno bolj priljubljeno od vsakodnevnega, kažejo tudi rezultati ankete, saj se na rekreacijo s kolesom odpravlja 31 % ljudi, za pot na delo pa samo 4 %. Z ureditvijo tematskih poti je izboljšala turistično ponudbo, 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.

V sklopu evropskega tedna mobilnosti opravlja Občina vsako leto številne dejavnosti za promocijo kolesarjenja med Radovljičani. V tem času so organizirane 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 to 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
<b>Vzpostavitev pogojev za načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.</b>	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 ter število odpravljenih problematičnih točk.
<b>Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje ter parkiranje koles na ravni občine in regije.</b>	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.



Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
<b>Povečanje deleža kolesarjenja.</b>	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.
<b>Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti kolesarjev.</b>	Zmanjšati število nesreč s poškodovanimi kolesarji za 30 %.	Število prometnih nesreč z udeleženi 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 predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

### a) Smernice za načrtovanje

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

### b) Promocija kolesarjenja

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju kolesarjenja so oblika t.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 tudi sami vključijo v spodbujanje dostopa do njih s kolesom.

### c) Smerokazi s časovnimi oznakami

Sestavni del kolesarskega omrežja bodo tudi smerokazi, ki bodo označevali primarne kolesarske povezave skozi mesto ter v zaledju ter časovno dostopnost lokacij. Ta ukrep bo olajšal orientacijo kolesarjev, hkrati pa bo promoviral kolesarjenje in povečal njegovo opaznost v občini.

### d) Privlačnost kolesarskih površin

S terenskimi ogledi je bilo ugotovljeno, da so številne kolesarske površine nepriljavne, 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.

### f) Razvoj omrežja za kolesarjenje

Obstoječe kolesarsko omrežje je šele v zametkih, zato bo potrebno zgraditi še številne povezave, da bo v prihodnosti zagotovljena sklenjenost kolesarskega omrežja. Vlaganja bodo potrebna tudi v izgradnjo kolesarskih poti, ki bodo izboljšale pogoje za kolesarjenje izven urbanih delov.

V sodelovanju s sosednjimi občinami na Gorenjskem se načrtuje 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).

## Akcijski načrt

Izvedba



Načrt/študija



Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
3a	Smernice za načrtovanje	Uporaba državnih	nizka	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		O				
3b	Promocija kolesarjenja	10.000 €	srednja	Občina Radovljica in druge javne ustanove	X	X	X	X	X	X
3c	Smerokazi s časovnimi oznakami	5.000 €	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		X	X	X	X	X
3d	Privlačnost kolesarskih površin	20.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			X	X	X	X
3e	Register črnih točk	15.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		O				
3f	Razvoj omrežja za kolesarjenje	250.000 €* 2 km poti / leto	velika	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			O	X	X	X

\* v letu 2017 je v občinskem proračunu zagotovljenih 107.200 € za ukrepe na področju omrežja za kolesarjenje, leta 2018 pa 95.802 €. Ostala sredstva bo moč pridobiti na razpisih za evropska sredstva

## 10. ČETRTI STEBER - Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

Javni potniški promet predstavlja ob pravilni izvedbi učinkovit način transporta, ki je stroškovno bolj primeren od uporabe osebnega vozila. Z uporabo javnih prevoz 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, kvalitetni, cenovno sprejemljivi, dovolj pogosti in konkurenčni avtomobilu.

### Izzivi

Povezanost manjših naselij v omrežje javnega potniškega prometa (JPP) je slaba, saj se prebivalci soočajo z neustrezno postajališčno infrastrukturo, oddaljenostjo postajnih mest in nizko frekventnostjo prihodov. V nekaterih manjših krajih alternative osebnemu vozilu praktično ni. Cene prevozov niso ugodne za kratke (mestne) relacije.

Na območju Lesc in Radovljice še ni vzpostavljenega mestnega avtobusa, ki bi omogočil boljšo prometno povezanost obeh krajev in zagotovil boljše mobilnostne pogoje za prebivalce, ki si ne lastijo osebnega vozila. Sedaj se morajo prebivalci zanašati na storitve medkrajevnega avtobusa, ki je za lokalna potovanja premalo frekventen ima premalo linij 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 anketam je bilo ugotovljeno, da avtobusne prevoze koristijo predvsem dijaki in upokoenci. To nakazuje na dejstvo, da se z avtobusom vozijo zgolj tisti prebivalci, ki niso zmožni uporabljati osebnega vozila. Skoraj 50 % prebivalcev sploh nikoli ne uporablja avtobusa, pri vlaku je ta delež 43 %. Potrebno 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 potrebno 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 potrebno dogovoriti o izboljšanju upravljanja postajališč in izgradnjo sistemov parkiraj in pelji.

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

### Dosežki

V obdobju evropskega tedna mobilnosti je občina na osnovi predhodno pripravljene strokovne podlage vzpostavila preizkusno avtobusno linijo med Lescami in Radovljico. Izkušnje pridobljene iz obratovanja bodo služile kot osnova za trajno uvedbo mestnega avtobusnega prometa.

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

### Cilji JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
<b>Povečanje uporabe JPP.</b>	Povečati število potnikov na ŽP Radovljica in Lesce za 15 %, na postajališčih Globoko, Otoče in Podnart 10 % do leta 2022 glede na leto 2015.	Število prodanih kart 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.
<b>Izboljšanje kakovosti JPP.</b>	Vzpostavitev mestnega potniškega prometa med Radovljico in Lescami.	Vzpostavljen mestni potniški promet.
	Optimizacija tras in voznega reda medkrajevnega JPP.	Število optimiziranih povezav JPP.
	100 % 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 predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

### a) Promocija JPP

Promocijske in ozaveščevalne so podobno kot pri hoji in kolesarjenju najučinkovitejši, kadar so izvedene v povezavi z izboljšanjem ponudbe javnega potniškega prometa. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, z izobraževanjem v šolah in vrtcih, preko promocijskih akcij, z aplikacijami ter skozi spodbude delodajalcev.

V letu 2017 bo v okviru Evropskega tedna mobilnosti vzpostavljen brezplačni mestni prevoz med Radovljico in Lescami, za leto 2018 pa načrtujemo obdobje podaljšati na celoten september.

### b) Smernice za načrtovanje

Občina si bo prizadevala za vpeljavo in uporabo državnih smernic 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 oz. potencialen potek linij. Mestni avtobus bo zagotovil boljšo povezanost obeh krajev in predstavil ustrezno alternativo prevozu z avtomobilom znotraj urbanega območja. Pomemben dejavnik pri načrtovanju mestnega avtobusnega prometa bo imel pogon na alternativna goriva.

### d) Javni prevoz na klic

V občini so najslabše z javnim potniškim prometom pokrita naselja z nižjo gostoto poselitve. Zato bomo preučili možnost vzpostavitve javnega prevoza na poziv, ki bo nudil dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso zadovoljive. Hkrati bi tak prevoz lahko bil v uporabi za prevoze v času festivalov in drugih večjih dogodkov.

### e) Oživitev železniške postaje

Postajna poslopja večine železniških postaj v občini so v zelo slabem stanju. Zaradi pomanjkanja investicij s strani Slovenskih železnic si bo Občina Radovljica prizadevala, da doseže dogovor o ureditvi, najemu ali souporabi nekaterih/delov postajnih poslopij, saj bi jih na ta način lahko oživila, uredila in naredila bolj privlačne za uporabnike.

## Akcijski načrt

Izvedba	X
Načrt/študija	O

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
4a	Promocija JPP	5.000 €	majhna	Občina Radovljica in druge javne ustanove, zunanji izvajalec	X	X	X	X	X	X
4b	Smernice za načrtovanje	Uporaba državnih smernic	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec	O					



Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
4c	Študija uvedbe mestnega avtobusnega prometa	40.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec	O					
4d	Prevoz na klic	50.000 € Ovisno tudi od višine subvencije	visoka	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			O	X	X	X
4e	Ureditev delov praznih/neurejenih delov postajnih poslopj	Dogovor s SŽ	visoka	Občina Radovljica				X		

## 11. PETI STEBER - Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Uporaba motornih vozil se je v zadnjih 15 letih močno povzpela. To nam kažejo podatki o stopnji motorizacije v občini Radovljica, ki se je povzpela iz 444 v letu 2001 na kar 527 vozil na 1.000 prebivalcev v letu 2015. Številke kažejo na nadpovprečno število lastnikov vozil v primerjavi s slovenskim povprečjem (523 vozil na 1.000 prebivalcev). Vožnja z osebnim vozilom je prevladujoč način prevoza, zato je tudi vlaganje v infrastrukturo bilo 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 prevladujočem 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 uporabljajo osebno vozilo. Množična uporaba osebnih vozil za seboj prinaša negativne okoljske posledice in posredno tudi na zdravstveno stanje prebivalcev.

### Izzivi

Preko Radovljice se odvijajo močni prometni tokovi, zlasti v času turistične sezone. Večina turistov se preko avtocestnega priključka pelje po regionalni cesti Lesce–Bled v turistično območje Šobec ter v bližnji turistični občini Bled in Bohinj zaradi česar se konicah pojavljajo zastoji, Občina Radovljica pa razvija to območje kot privlačno turistično območje (Hipodrom, Mivka,...)

Stopnja motorizacije v občini je višja od slovenskega povprečja, kar je povezano tudi z višjimi stroški za vzdrževanja cestne infrastrukture. Poleg tega preko občine potekajo številne tranzitne ceste kar še dodatno zvišuje potrebe po vlaganju predvsem v izgradnjo 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 tranzitni promet in zahtevajo spremembo prometnega režima (npr. prebivalci ob Gradnikovi cesti).

V anketah je bilo ugotovljeno, da med prebivalci prevladuje vozniška kultura. 75 % vprašanih jih je odgovorilo, da uporablja avto skoraj vsak dan (65 % kot voznik in 10 % kot sovoznik), 47 % vprašanih pa se vozi z avtomobilom nekajkrat tedensko (19 % kot voznik in 28 % kot sovoznik). Vprašani uporabljajo avtomobil za vse namene potovanj (49 % na delo/v šolo, 67 % po opravkih in 80 % 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 % vprašanih v avtu vozi samih. Uporabniki si ne delijo prevozov, s čemer bi si zmanjšali svoje stroške.

Z večjo uporabo avtomobilov so se pojavile tudi parkirne težave, 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, premajhnega števila parkirišč glede na število stanovanj. Po podatkih ankete v občini prevladuje avtomobilom prijazna parkirna politika. Kar 94 % anketirancev ima doma ali v bližini doma na voljo lastni oziroma brezplačni parkirni prostor, v bližini delovnega mesta in šole pa brezplačno parkira 65 % 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. Hkrati se ti prebivalci soočajo s slabimi varnostnimi pogoji zaradi tranzitnega prometa. Najbolj problematično je pomanjkanje varnih šolskih poti na teh območjih. Izkazane so potrebe po umirjanju prometa.

## Dosežki

V središču Lesc in Radovljice so prisotne nekatere površine 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, predstavlja vzhodno obvoznico Lesc in Radovljice. Cesta je dobro priključena na lokalno cestno omrežje, zato močno 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 v času konic manjši zastoji. Primer je dvopasovno krožišče ob AC izvozu Lesce – Bled.

V občini se nahaja pet električnih polnilnic, ki so javno dostopne. Dve se nahajata na avtocestnih postajališčih in omogočata hitro polnjenje. Po eno polnilnico 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
<b>Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila</b>	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 leta 2015 znašala 527 vozil/1.000 preb.
<b>Umirjanje motornega prometa</b>	Umiriti promet na vsaj enem (1) območju letno v mestu ter v vsaj treh (3) primestnih naseljih v občini do leta 2022.	Število območij z umirjanjem prometa.
<b>Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja</b>	Sprememba parkirne politike do leta 2020.	Vzpostavitev trajnostno naravnane parkirne politike.
<b>Povečanje prometne varnosti</b>	Zmanjšati število poškodovanih v nesrečah na lokalnih cestah z motoriziranimi udeleženci za 50 % do leta 2022 glede na obdobje 2011–2015 ter 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 1 prometna nesreča s smrtnim izidom letno

## Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Radovljica predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa 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 izboljšali pogoji za šibkejšje 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 skušali spodbuditi njihovo bolj racionalna rabo.

#### **d) Študija parkirne politike**

Občina bo preučila obstoječo parkirno politiko in jo po potrebi prenovila. Spremembe bodo prisotne predvsem na področju parkiranja v urbanih središčih in zagotavljanju parkirnih kapacitet za turiste. Prisotni bodo tudi ukrepi za izboljšanje parkirnih pogojev za tovorna vozila in turistične avtobuse. S parkirno politiko bo lahko Občina tudi stimulirala npr. uporabo električnih vozil in ostalih oblik prevoza (kolo, javni promet).

#### **Študija uvedbe P+R**

Preučili bomo možnost vzpostavitve in izgradnje sistem P+R na območju Lesce in Radovljice (za železniški in avtobusni postaji Radovljica in Lesce, Lidl). Z vzpostavitvijo bi lahko zmanjšali potrebe po parkiranju v mestnem središču. Uporaba sistema bo koristila predvsem zalednim prebivalcem pa tudi turistom, ki prihajajo v staro mestno jedro Radovljice z avtomobilom.

#### **e) Nadzor parkiranja**

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

#### **f) E-mobilnost in deljenje prevozov**

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.

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 in 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 bo tudi odvisno nadaljnje načrtovanje in izvajanje ukrepov e-mobilnosti v občini Radovljica.

Ključno vlogo pri širitvi poenotenih politik, 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 slednje postavitev oz. nadgradnjo infrastrukture za uvedbo



mobilitati na alternativna goriva, spodbujanje uvedbe ali uvedba javnih prevoznih sredstev na alternativna goriva, multimodalno povezljivost (e-avto, e-kolo z ostalimi prevoznimi sredstvi), novi načini 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.)

Vključen bo 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. Sedaj se namreč večina voznikov vozi samih, kar je neracionalno tako s stroškovnega kot okoljskega vidika.

### g) Zmanjševanje dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču

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

### h) Trajnostna ureditev javnih površin centra Radovljice z izgradnja garažne hiše pod parkom

Predvidena je trajnostna ureditev centralnega območja Radovljice, obeh vpadnic Gorenjske in Kranjske ceste z ureditvijo avtobusne postaje in izgradnjo garažne hiše pod parkom, Z izgradnjo centralne garaže želimo nadomestiti okoliška parkirna mesta in tako izboljšati podobo mesta. Obstoječe parkirne površine bomo lahko namenili za številne druge dejavnosti. S tem se bo izboljšala kvaliteta bivanja, kvaliteta javnega urbanega prostora (več zelenih površin), povečala se bo privlačnost hoje, izboljšala prometna varnost in zmanjšalo število voženj v središču Radovljice.

### Akcijski načrt

Izvedba



Načrt/študija

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine*	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5a	Umirjanje prometa v naseljih	70.000 € Načrt in izvedba, 1 projekt letno	velika	Občina Radovljica, DRSI		O	X	X	X	X
5b	Smernice za načrtovanje	Uporaba državnih smernic	majhna	Občina Radovljica	O					
5c	Promocija odgovorne rabe avtomobila	5.000 €	majhna	Občina Radovljica in druge javne ustanove, zunanji izvajalec	X	X	X	X	X	X
5d	Študija parkirne politike	30.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		O				
5e	Študija, projektiranje, uvedba P+R	20.000 €	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			O	X	X	X
5f	Nadzor parkiranja	20.000 € Načrt in izvajanje	srednja	Občina Radovljica, zunanji izvajalec	X	X	X	X	X	X
5g	Deljenje prevozov	5.000 €	majhna	Občina Radovljica, zunanji izvajalec			X	X		
5h	Zmanjševanje dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču	Občinski odlok	majhna	Občina Radovljica			X	X	X	X



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine*	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5i	Načrt in ureditev centra Radovljice z izgradnjo garažne hiše pod parkom	3.500.000 €	velika	Občina Radovljica, zunanji izvajalec		O	X	X	X	

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

Številka:

Datum:

župan občine Radovljica  
**Ciril GLOBOČNIK**

OSNUTEK