



Občina Radovljica



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

-
- Naročnik:** Občina Radovljica
4240 Radovljica, Gorenjska cesta 19
- Izvajalci JV:** MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d.o.o.
3240 Šmarje pri Jelšah, Rogaška cesta 25
&
B22 arhitekturno projektiranje, d.o.o.
5000 Nova gorica, Ulica Rada Simonitija 22
&
PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
1000 Ljubljana, Vojkova cesta 65
- Podizvajalci:** Arhitekturno projektiranje Alja Vehovec s.p.
1000 Ljubljana, Linhartova cesta 34
&
Studio 3, atelje za arhitekturo, d.o.o.
5270 Ajdovščina, Goriška cesta 25
- Številka pogodbe:** 014/16-CPS

Delovna skupina MK projekt d.o.o.: Miha Jazbinšek, univ.dipl.ekon.

Delovna skupina B22 d.o.o.: Tjaša Podgornik, univ.dipl.inž.arh.
mag. Polona Filipič, univ.dipl.inž.arh.

Delovna skupina PNZ d.o.o.: mag. Gregor Pretnar, univ.dipl.inž.grad.
mag. David Trošt, univ.dipl.inž.grad.
Katja Zgonec, univ.dipl.inž.grad.
in drugi

Delovna skupina Alja Vehovec s.p.: Alja Vehovec, univ.dipl.inž.arh.

Delovna skupina Studio 3 d.o.o.: Viljem Fabčič, univ.dipl.inž.arh.



KAZALO VSEBINE

1. UVOD	1
1.1 Izhodišče	1
1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije	1
1.3 Metodologija.....	2
2. SKLOP A: POSTAVITEV TEMELJEV	4
2.1 Korak 1: Zaveza načeloma trajnostne mobilnosti.....	4
2.2 Korak 2: Ocena vpliva širšega okvira.....	21
2.3 Korak 3: Samoocena	27
2.4 Korak 4: Pregled razpoložljivih virov.....	28
2.5 Korak 5: Opredelitev časovnega načrta.....	29
2.6 Korak 6: Opredelitev ključnih deležnikov	29
3. SKLOP B: OPREDELITEV PROCESA	30
3.1 Korak 1: Opredelitev območja in odgovornosti.....	30
3.2 Korak 2: Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju	30
3.3 Korak 3: Načrtovanje vključevanja javnosti	30
3.4 Korak 4: Dogovor o delovnem načrtu in vodenju	31
4. SKLOP C: ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV	32
4.1 Korak 1: Analiza izzivov in priložnosti	35
4.1.1 Splošen opis občine	35
4.1.2 Analiza demografskih in socio-ekonomskih trendov	37
4.1.2.1 Gibanje števila prebivalstva	37
4.1.2.2 Starostna sestava prebivalstva.....	42
4.1.2.3 Izobrazbena sestava prebivalstva in zaposlenost	45
4.1.3 Analiza sedanjega stanja mobilnosti.....	46
4.1.3.1 Delovne migracije	46
4.1.3.2 Šolske migracije.....	49
4.1.3.3 Stopnja motorizacije	50
4.1.4 Motorni promet.....	51
4.1.4.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za motorni promet	51
4.1.4.2 Obremenitve motornega prometa	56
4.1.4.3 Glavne ugotovitve	67
4.1.5 Mirujoči promet (parkirišča).....	68
4.1.5.1 Javna parkirišča	68
4.1.5.2 Dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami	71
4.1.5.3 P+R parkirišča	72
4.1.5.4 Zasebna parkirišča.....	72
4.1.6 Peš promet.....	72
4.1.6.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za peš promet ...	73
4.1.6.2 Stanje pešačenja na podeželskih območjih občine Radovljica	75
4.1.6.3 Dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami	75
4.1.6.4 Obremenitve peš prometa.....	76
4.1.6.5 Glavne ugotovitve	76
4.1.7 Kolesarski promet	77
4.1.7.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za kolesarski promet	77
4.1.7.2 Obremenitve kolesarskega prometa.....	80
4.1.7.3 Glavne ugotovitve	80
4.1.8 Javni avtobusni promet	80



4.1.8.1	Medkrajevni-primestni avtobus	80
4.1.8.2	Mestni potniški promet	84
4.1.8.3	Šolski prevoz	85
4.1.8.4	Glavne ugotovitve	86
4.1.9	Javni železniški promet	87
4.1.9.1	Železniško omrežje.....	87
4.1.9.2	Obremenitve železniškega prometa	88
4.1.9.3	Glavne ugotovitve	92
4.1.10	Letalski promet	93
4.1.11	Analiza prometne varnosti.....	94
4.1.12	Analiza dostopnosti do pomembnih ciljev potovanj	101
4.1.13	Analiza potovalnih navad.....	103
4.1.14	SWOT analiza	103
4.1.14.1	Swot analiza motornega in mirujočega prometa	104
4.1.14.2	Swot analiza peš prometa	105
4.1.14.3	Swot analiza kolesarskega prometa	106
4.1.14.4	Swot analiza avtobusnega prometa	107
4.1.14.5	Swot analiza železniškega prometa	108
4.2	Oblikovanje scenarijev	109
4.2.1	Predpostavke	109
4.2.2	Scenarij nadaljevanja trendov	110
4.2.3	Scenarij hoje in kolesarjenja	111
4.2.4	Scenarij javnega potniškega prometa.....	112
4.2.5	Scenarij uravnoveženega trajnostnega prometa	114
4.2.6	Povzetek scenarijev	115



KAZALO SLIK

Slika 1:	Smernice za pripravo CPS (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)	2
Slika 2:	Prikaz občine s prometnicami in njena lokacija v slovenskem prostoru – v okvirju zgoraj desno lokacija v državi (Vir: Kaliopa, 2016)	36
Slika 3:	Mesto Radovljica (Vir: Mirko Kunšič, http://www.radovljica.si/).....	37
Slika 4:	Število prebivalstva po statističnih naseljih v občini Radovljica 2016 (Vir: SURS, september 2016)	41
Slika 5:	Rast/upad števila prebivalcev v obdobju 2000 – 2016 po naseljih (Vir: SURS, september 2016)	42
Slika 6:	Delovne migracije iz Radovljice v druge občine (Vir: statistični podatki iz si-stat)	48
Slika 7:	Delovne migracije na Radovljica iz drugih občin (Vir: statistični podatki iz si-stat).....	48
Slika 8:	Razpadajoč montažni robnik v krožišču na Dežmanovi cesti.....	52
Slika 9:	Ob robu vozišča se pojavi makadamska pot, ki se nato nadaljuje z vzporedno cesto. Zaradi dveh različnih vozni površin lahko pride do zdrsa vozila pri zavijanju desno na glavno cesto iz Letališke ulice.....	52
Slika 10:	Karta občinskih in državnih cest (vir: iObcina.si)	53
Slika 11:	Hitrostne ovire na gorenjski cesti	54
Slika 12:	Prepovedan promet za tovorna vozila in avtobuse na ulici Staneta Žagarja.....	54
Slika 13:	Enosmerna ureditev na kopališki cesti	54
Slika 14:	Območje umirjenega prometa s prepovedjo motornega prometa razen za potrebe šole	54
Slika 15:	Nesmiselna postavitev prometnega znaka za hitrostno omejitev. Prometni znak bi moral biti postavljen za tablo, ki označuje konec naselja.	54
Slika 16:	Območje časovno omejenega parkiranja	54
Slika 17:	Območje umirjenega prometa zaprto s potopnimi stebrički	55
Slika 18:	Prikaz lokacij AŠM v občini Radovljica	56
Slika 19:	PLDP leta 2014 na državnih cestah v občini Radovljica (Vir: DRSI).....	58
Slika 20:	Prikaz lokacij štetja motornega prometa v občini Radovljica	59
Slika 21:	Zasedenost parkirišč na območju Radovljice v jutranji konici	70
Slika 22:	Zasedenost parkirišč na območju Radovljice v popoldanski konici	70
Slika 23:	Nedovoljeno parkiranje tovornih vozil na Vodnikovi cesti	71
Slika 24:	Začasna ograditev roba cestišča z namenom preprečevanja parkiranja.....	71
Slika 25:	Urejena površina za pešce ob Grajskem parku v Radovljici.....	73
Slika 26:	Vstop na Linhartov trg z omejenim motornim prometom v Radovljici	73
Slika 27:	Linhartov trg z omejenim motornim prometom v Radovljici	73
Slika 28:	Strma pešpot proti staremu mestnemu jedru v Radovljici.....	73
Slika 29:	Pešpot proti staremu mestnemu jedru v Radovljici je zelo strma.....	74
Slika 30:	Vsak pločnik se enkrat konča, v Radovljici.....	74
Slika 31:	Prometna ureditev na Alpski cesti pri Tušu v Lescah ni pešcem prijazna (vir: Google)....	74
Slika 32:	Nevarno umeščen prehod za pešce na Alpski cesti v Lescah (vir: Google).....	74
Slika 33:	Pomanjkljiva in nevarna prometna ureditev ob PIC Veriga Lesce, blokiran obcestni prostor	74
Slika 34:	Vsak pločnik se enkrat konča, tudi v Lescah	74
Slika 35:	Neustrezna izvedba znižanega robnika oz. klančine v Lescah	75
Slika 36:	Ustrezno izvedena klančina ob prehodu za pešce v Lescah, ki pa je deloma blokiran s parkiriščem za kolesa	75



Slika 37:	Stopnišče, ki vodi do Železniške postaje Radovljica je brez ustrezne alternative za gibalno ovirane	75
Slika 38:	Železniška postaja Radovljica res ni za gibalno ovirane, tudi do perona je mogoče priti le po stopnicah	75
Slika 39:	Število pešcev v 16. urah na dan štetja oz. ocenjeno na ugodnejše razmere, kjer je deževalo	76
Slika 40:	Kolesarijo tudi starejši.....	77
Slika 41:	Tudi ta robnik bi moral biti znižan (in še mnogi drugi)	77
Slika 42:	Nenavadne talne označbe	77
Slika 43:	Nenavadne in zavajajoče talne označbe.....	77
Slika 44:	Pločnik je širok, za kolesarje je pa cesta	78
Slika 45:	Ob nekaterih krožiščih so kot za vzorec urejene lepe kolesarske poti, dolge le nekaj deset metrov, edino ob Alpski in Gorenjski cesti segajo dlje	78
Slika 46:	Kolesarska steza na urejena na delu vozišča Kranjske ceste v Radovljici proti Begunjam	78
Slika 47:	Ob avtocesti oz. radovljiški obvoznici poteka lepa makadamska pot, primerna za rekreativno kolesarjenje	78
Slika 48:	Ni parkirne infrastrukture za kolesa na Linhartovem trgu v Radovljici	78
Slika 49:	Tudi mnogi stanovanjski bloki so brez parkirne infrastrukture za kolesa.....	78
Slika 50:	Neustrezna stojala za kolesa pri Občini Radovljica (in še marsikje)	79
Slika 51:	Odlično urejeno pokrito parkirišče za kolesa z ustreznimi stojali.....	79
Slika 52:	Lepo urejena kolesarnica pri OŠ Antona Tomaža Linharta v Radovljici.....	79
Slika 53:	Takšna stojala za kolesa ne služijo ničemur	79
Slika 54:	Kolesarsko pot ob OŠ Antona Tomaža Linharta uporabljajo pešci	79
Slika 55:	Neugodno kolesarjenje v Lescah	79
Slika 56:	Kolesarska steza se takole konča na cesti, prometna površina pa tudi ni v najboljšem stanju	80
Slika 57:	Neugodne razmere (tudi) za kolesarjenje ob PIC Veriga Lesce	80
Slika 58:	Glavno avtobusno postajališče v Radovljici (levo) in na Gorenjski cesti (desno)	81
Slika 59:	Postajališče na Hraški cesti v Lescah.....	81
Slika 60:	Avtobusna postajališča s število ustavljanj avtobusov na delovni dan (PNZ d.o.o., leto 2016)	83
Slika 61:	Potek krožne avtobusne linije (vir: Občina Radovljica).....	84
Slika 62:	Vozni red krožne linije (vir: Občina Radovljica)	85
Slika 63:	Karta železniških postaj (Vir: Openstreetmap.org).....	87
Slika 64:	Postajno poslopje železniške postaje Lesce-Bled (vir: wikipedia.si).....	88
Slika 65:	Postajno poslopje železniške postaje Radovljica (vir: wikipedia.si).....	89
Slika 66:	Postajno poslopje železniškega postajališča Globoko	90
Slika 67:	Postajno poslopje železniškega postajališča Otoče	91
Slika 68:	Postajno poslopje železniškega postajališča Podnart.....	92
Slika 69:	Letališče Lesce z okoliškimi objekti (Vir: onmuvo.si)	93
Slika 70:	Prikaz vseh prometnih nesreč, občina Radovljica med 2013-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	96
Slika 71:	Prikaz prometnih nesreč s hudimi poškodbami ali smrtnim izidom, občina Radovljica med 2013-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	97
Slika 72:	Prikaz prometnih nesreč z udeleženo pešca, občina Radovljica med 2013-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	98
Slika 73:	Prikaz prometnih nesreč z udeleženo kolesarja, občina Radovljica med 2013-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	99
Slika 74:	Dostopnost z avtomobilom.....	101



Občina Radovljica



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 75:	Dostopnost s kolesom.....	102
Slika 76:	Dostopnost peš.....	102
Slika 77:	Obratna prometna piramida.....	114



KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1:	Seznam in opis obstoječih strateških občinskih dokumentov.....	4
Preglednica 2:	Seznam in opis obstoječih regionalnih in državnih dokumentov.....	21
Preglednica 3:	Seznam in opis obstoječih evropskih dokumentov.....	24
Preglednica 4:	Seznam in opis obstoječih občinskih dokumentov.....	32
Preglednica 5:	Število prebivalstva po statističnih naseljih v občini Radovljica 2008-2016 (Vir: SURS, september 2016).....	39
Preglednica 6:	Delovne migracije (Vir: statistični podatki iz si-stat).....	46
Preglednica 7:	Občine, kjer se šolajo Radovljčani (Vir: SURS, Popis 2002).....	50
Preglednica 8:	Stopnja motorizacije (Vir: statistični podatki iz si-stat).....	50
Preglednica 9:	Seznam avtomatskih števcov na območju občine Radovljica.....	56
Preglednica 10:	Seznam števnih mest motornega prometa, dne 5. in 6.9.2016.....	59
Preglednica 11:	Seznam analiziranih javnih parkirišč ter število parkiranih vozil na njih, dne 7.6.2016 (Vir: PNZ d.o.o.).....	69
Preglednica 12:	Štetje potnikov na AP Radovljica v jutranji konici.....	82
Preglednica 13:	Štetje potnikov na AP Radovljica v popoldanski konici.....	82
Preglednica 14:	Število prodanih vozovnic (Vir: Slovenske železnice).....	88
Preglednica 15:	Število prodanih vozovnic (Vir: Slovenske železnice).....	89
Preglednica 16:	SWOT analiza –motorni in mirujoč promet.....	104
Preglednica 17:	SWOT analiza - pešačenje.....	105
Preglednica 18:	SWOT analiza - kolesarjenje.....	106
Preglednica 19:	SWOT analiza - avtobusni promet.....	107
Preglednica 20:	SWOT analiza - železniški promet.....	108
Preglednica 21:	Predpostavke za modeliranje scenarijev v orodju Urban Transport Roadmaps..	110
Preglednica 22:	Primerjava scenarijev.....	115



KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1:	Število prebivalstva, občina Radovljica 2000–2016 (Vir: SURS, september 2016)	38
Grafikon 2:	Starostna struktura prebivalcev občine (Vir: SURS, september 2016)	43
Grafikon 3:	Gibanje prebivalstva (Vir: SURS, september 2016)	44
Grafikon 4:	Grafični prikaz izobrazbene strukture prebivalstva v občini Radovljica leta 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal).....	45
Grafikon 5:	Grafični prikaz strukture aktivnosti prebivalstva v občini Radovljica leta 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal).....	46
Grafikon 6:	Delovne migracije v občini Radovljica 2000-2015 (Vir: SURS, september 2016).....	46
Grafikon 9:	Načini potovanja na delo v občini Radovljica (Vir: Popis 2002)	49
Grafikon 9:	Grafični prikaz načinov potovanja v šolo v občini Radovljica (Vir: SURS, Popis 2002) ...	49
Grafikon 9:	Grafični prikaz časa poti v šolo v občini Radovljica, v minutah (Vir: SURS, Popis 2002)	50
Grafikon 10:	Grafični prikaz gibanja števila prebivalstva, vseh motornih vozil in osebnih avtomobilov med leti 2001 in 2015 v občini Radovljica (Vir: si-stat podatkovni portal)	51
Grafikon 11:	Pregled prometnih obremenitev PLDP po letih (2003–2014).....	57
Grafikon 12:	Podatki o vstopih in izstopih na železniški postaji Lesce – Bled.....	88
Grafikon 13:	Podatki o vstopih in izstopih na železniški postaji Radovljica	89
Grafikon 14:	Podatki o vstopih in izstopih na železniškem postajališču Globoko	90
Grafikon 15:	Podatki o vstopih in izstopih na železniškem postajališču Otoče	91
Grafikon 16:	Podatki o vstopih in izstopih na železniškem postajališču Podnart	92
Grafikon 17:	Delež prometnih nesreč glede na lokacijo, Radovljica, od 2013 do 2015.....	94
Grafikon 18:	Delež prometnih nesreč glede vzrok nastanka, Radovljica, od 2013 do 2015.....	94
Grafikon 19:	Število prometnih nesreč (vseh in s smrtnim izidom), občina Radovljica v obdobju 2002-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	100
Grafikon 20:	Število prometnih nesreč z udeležnim pešcem in kolesarjem, občina Radovljica v obdobju 2002-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	100
Grafikon 21:	Delež prometni načinov do 2030 za scenarij nadaljevanja trendov	111
Grafikon 22:	Delež prometni načinov do 2030 za scenarij hoje in kolesarjenja	112
Grafikon 23:	Delež prometni načinov do 2030 za scenarij javnega potniškega prometa.....	113
Grafikon 24:	Delež prometni načinov do 2030 za scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa	115



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
R A D O V L J I C A



Občina Radovljica



1. UVOD

1.1 Izhodišče

Ministrstvo za infrastrukturo je v Uradnem listu RS št. 78/2015 z 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, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizko-ogljiknih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Izvajalec javnega razpisa kot posredniški organ je Ministrstvo za infrastrukturo. Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev posameznim občinam ali konzorcijem več občin za izdelavo Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) iz naslova področja ukrepov trajnostne mobilnosti. Namen javnega razpisa je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov - CPS. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje 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.

Občina Radovljica je uspešno pridobila sredstva za izdelavo CPS, katere namen je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. To poročilo predstavlja ključne ugotovitve 1. faze izdelave CPS, ki obsega postavitev temeljev, opredelitev procesa ter zlasti analizo stanja in oblikovanje scenarijev. Poročilo je bilo izdelano skupaj s Vsebinskim poročilom o napredovanju del – 1. faza, v katerem so navedene vse izvedene dejavnosti v posameznem koraku.

1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

Namen vseh CPS je prispevati k razvoju urbane mobilnosti in pomagati pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema. S tem prispevamo k:

- izboljšanju kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanju emisije toplogrednih plinov in porabi energije,
- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotoviti dostopnost delovnih mest in storitev za vse,
- boljši povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- boljši izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- nižjim stroškom za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju prometne varnosti,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanju stroškov potniškega in tovornega prevoza.

Cilj CPS 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 podlagi tega se bo Občina Radovljica lahko potegovala za sredstva, ko bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov.

1.3 Metodologija

V skladu z razpisnimi pogoji bo CPS za Občino Radovljica izdelana skladno s Smernicami za pripravo CPS (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012¹). V sklopu CPS je potrebno sprejeti tudi akcijski načrt za izvedbo CPS.

CPS mora biti izdelana najmanj ob upoštevanju minimalnih standardov za izdelavo Celostne prometne strategije, kot so bili določeni v 6. poglavju Razpisne dokumentacije za javni razpis za sofinanciranje Celostne prometne strategije, Ministrstvo za Infrastrukturo, oktober 2015.

Izdelava CPS je razdeljena na 4 faze in 11 sklopov; to poročilo predstavlja ključne ugotovitve 1. faze, poudarjene s sivo barvo, in se zlasti osredotoča na Sklop C.

1. FAZA: Zagon procesa (mejnič: Zaključek analize izzivov in priložnosti)

- Sklop A: Postavitev temeljev
- Sklop B: Opredelitev procesa
- Sklop C: Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

2. FAZA: Racionalno zastavljanje ciljev (mejnič: zaključek izbire ukrepov)

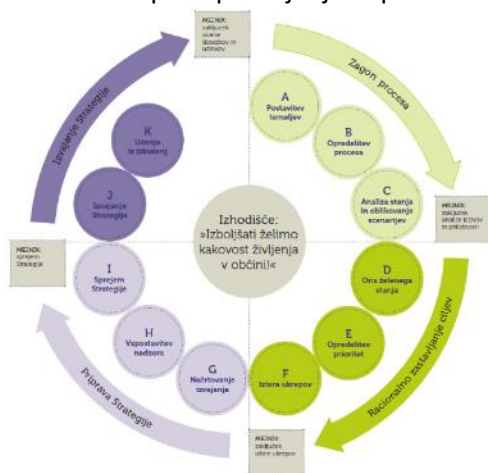
- Sklop D: Oris željenega stanja
- Sklop E: Opredelitev prioritet
- Sklop F: Izbira ukrepov

3. FAZA: Priprava Strategije (mejnič: Sprejem Strategije)

- Sklop G: Načrtovanje izvajanja
- Sklop H: Vzpostavitev nadzora
- Sklop I: Sprejem Strategije

4. FAZA: Izvajanje Strategije (mejnič: Zaključek ocene dosežkov in učinkov)

- Sklop J: Vodenje procesa izvajanja in projektno komuniciranje
- Sklop K: Spremljanje napredka



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

¹ <http://www.trainostnamobilnost.si/engb/aktivnosti/publikacije.aspx>



Metodologija Sklopa A (Postavitev temeljev) ter Sklopa B (Opredelitev procesa) je temeljila predvsem na aktivnem sodelovanju s ključnimi deležniki Občine Radovljica ter pregledu obstoječih strategij, študij in politik. Podrobneje je metodologija opisana v Vsebinskem poročilu o napredovanju del in njegovih prilogah – 1. faza.

Za namene analize obstoječega stanja v občini Radovljica (Sklop C) so bile uporabljene naslednje metode, ki so podrobneje opisane v poglavju o Sklopu C ter v Vsebinskem poročilu o napredovanju del: 1. faza in njegovih prilogah:

- Analiza razpoložljivih virov obstoječih statističnih podatkov (npr. demografski trendi, migracije, prometna varnost, dostopnost za vse skupine prebivalstva ipd), kot so:
 - Zemljiški kataster,
 - Register prostorskih enot,
 - Register nepremičnin,
 - Kataster stavb,
 - Gospodarska javna infrastruktura (GJI),
 - Podatki o namenski rabi prostora,
 - Podatki o centralnem registru prebivalcev,
 - Podatki Atlasa okolja (<http://gis.arso.gov.si/>),
 - Podatki Agencije za varnost prometa (<https://www.avp-rs.si/>),
 - Podatke Statističnega urada RS (www.stat.si/),
 - In drugi.
- Analiza obstoječih prometnih študij (npr. mirujoči promet),
- Štetje motornega prometa, mirujočega prometa, peš in kolesarskega prometa,
- Analiza podatkov operaterjev javnega potniškega prometa,
- Anketiranje prebivalcev,
- Intervjuvanje,
- Terenski ogledi za motorni promet, peš in kolesarski promet ter javni potniški promet,
- GIS analiza bližine poti (gostota poselitve in mešana raba prostora oz. indeks heterogenosti) in
- Kartografska analiza ter terenski ogledi povezljivosti poti (direktnost in struktura poti v mestu).

2. SKLOP A: POSTAVITEV TEMELJEV

2.1 Korak 1: Zaveza načeloma trajnostne mobilnosti

Namen tega koraka je zagotoviti, da bodo osnovna načela trajnostne mobilnosti upoštevana v pripravi CPS za občino Radovljica. V ta namen smo preverili, v kolikšni meri obstoječe občinske strategije in politike vključujejo trajnostna načela na širših področjih, kot so okolje, prostor, promet ipd. Povzetki teh dokumentov so predstavljeni v Preglednici 1. **Ugotovili smo, da je trajnostni razvoj že del ključnih strateških dokumentov občine Radovljica**, še posebej Strategija prostorskega razvoja občine Radovljica z urbanistično zasnovo Radovljica – Lesce in Razvojni program občine Radovljica do leta 2020, ki bo predstavljal glavni strateški okvir za CPS. Kot je razvidno iz Vsebinskega poročila o napredovanju del: 1. faza, je bil namen priprave Razvojnega programa občine med drugim dogovoriti usmeritve trajnostnega gospodarskega, okoljskega in družbenega razvoja, ki bodo ena izmed podlag tudi za prihodnje prostorske dokumente občine. Temu dokumentu so podrejene tudi ostale področne strategije.

Preglednica 1: Seznam in opis obstoječih strateških občinskih dokumentov

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
PROSTOR	2016	Občina Radovljica	<p>Občinski prostorski načrt</p> <p>Občinski prostorski načrt občine Radovljica (Uradne objave Občine Radovljica, št. 159/12, 166/2012, 170/2013, 178/2013, 191/14, 194/2015 in 202/2015) je temeljna pravna podlaga za izvajanje prostorske politike občine v povezavi z zagotavljanjem in izboljšanjem pogojev bivanja, gospodarskega razvoja, varovanjem okolja, varstvom narave, ohranjanjem kulturne dediščine in razvojem gospodarske javne infrastrukture ter uresničevanjem skupnih socialnih, zdravstvenih, vzgojnih, izobraževalnih, kulturnih in športnorekreacijskih potreb občanov.</p> <p>Občinski prostorski načrt je bil sprejet kot Strategija prostorskega razvoja občine, ki velja kot strateški del OPN ter kot Prostorski red občine, ki velja kot izvedbeni del OPN.</p> <p>Odlok velja za območje celotne občine razen v območju državnih prostorskih načrtov in se upošteva pri pripravi občinskih podrobnih prostorskih načrtov in drugih predpisov občine, ki se nanašajo na rabo in urejanje prostora. Izvedbeni del odloka je pravna podlaga za izdajo dovoljenj za posege v prostor.</p> <p>1. Izhodišča prometnega razvoja občine</p> <p>V policentričnem urbanem sistemu Slovenije, ki ga določa Strategija prostorskega razvoja Slovenije, je Radovljica opredeljena kot regionalno središče, ki se skupaj z Jesenicami razvija v somestje nacionalnega pomena.</p> <p>Lega ob X. panevropskem prometnem koridorju in v bližini državne meje omogoča dobro povezanost s širšim evropskim prostorom in s tem konkurenčnost Radovljice v evropskem urbanem omrežju.</p> <p>Dnevne delovne migracije so v občini Radovljica pogoste, saj je kar slaba polovica delavno aktivnih prebivalcev občine zaposlenih v drugih občinah v Sloveniji. Največ prebivalcev občine Radovljica za</p>	✓



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>pot na delo uporablja osebne avtomobile, kar 70,5 %, najmanj pa vlak, kar je 3 %.</p> <p>Prometna povezanost s širšim prostorom je glede na lego ob X. panevropskem koridorju, avtocesto in železnico, dobra. Notranjo povezanost, predvsem desni breg Save, je treba izboljšati. Z razvojem prometne infrastrukture se podpira policentrični urbani sistem in zagotavlja enakomernejše gospodarske možnosti in privlačno bivalno okolje.</p> <p>Lokalne ceste, kolesarske in pešpoti v naseljih, so pomanjkljive in jih je treba dopolniti in prenoviti. Železniški postaji v Radovljici in v Lescah je treba prenoviti.</p> <p>2. Cilji 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.</p> <p>Zagotavlja se boljšo prometno povezanost območja, predvsem peš in kolesarske povezave Radovljice in Lesc z naselji severno od AC in povezave z Lipniško dolino (Lancovo, Kamna Gorica, Kropa, Podnart).</p> <p>3. Zasnova prometne infrastrukture Splošne usmeritve za zasnovo prometne infrastrukture Prometna infrastruktura se razvija tako, da se zagotavlja dostopnost in možnost za uravnotežen družbeni in prostorski razvoj. Načrtovanje in gradnja novih ter nadgradnja in prenova obstoječih omrežij prometne infrastrukture se izvaja sočasno z razvojem poselitve. V kolikor se z opremljanjem novih območij zagotavlja tudi sanacijo obstoječih poselitvenih območij, se takšnim projektom daje prioriteto.</p> <p>Prometna infrastruktura se v prostor umešča na način, da čim manj prizadene varovana območja narave in kulturne dediščine. Upošteva se prostorske značilnosti in pomen kulturne dediščine ter zagotovi se vizualno in funkcionalno prostorsko integriteto kulturne dediščine.</p> <p>Omrežja in objekte grajenega javnega dobra, kot so ceste, ulice, trgi, se načrtuje in izvaja tako, da se zagotavlja celostno urejanje in varstvo kulturne dediščine.</p> <p>Državno cestno omrežje V občini so trije važnejši prometni koridorji. Osrednja prometna smer je Jesenice - Radovljica - Kranj z avtocesto, glavno cesto in železnico, z odcepom proti Bledu. Nižji rang prometnih koridorjev predstavlja na severu cesta Breznica - Begunje – Tržič, na jugu pa cesta Lesce – Kropa – Podnart.</p>	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>Čez občino poteka avtocesta A2 na odsekih Vrba – Peračica in Peračica - Podtabor. Na območju občine so priključki Brezje Črnivec, Radovljica in Lesce. V območju priključka Radovljica je predvideno počivališče. Zaradi avtoceste so preurejeni deli regionalnih in lokalnih cest, ki jih ta s svojim potekom prečka. Na Radovljiškem polju je avtocesta polovično vkopana, prečkanja so s podvozi. Pri nadaljnjem načrtovanju širitve naselij se upošteva morebitno širitev avtoceste za en prometni pas.</p> <p>Glavna cesta G1-8 se v večjem delu ohranja in postane regionalna cesta, ki se pri Črnicu devira preko AC na regionalno cesto Črnivec – Gobovce. Na glavni cesti se ukinejo izven nivojska križanja, uredijo se nivojska križišča z navezavo prečnih lokalnih cest.</p> <p>Na regionalnem cestnem omrežju se izvedejo naslednje dopolnitve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na regionalni cesti R1-209 Lesce – Bled se ohranja prostorske zmožnosti za izvedbo štiripasovnice, z obojestransko ločeno peš in kolesarsko potjo, - regionalno cesto R3-635 Lesce – Lipnica – Kropa se med Lescami in Radovljico podaljša do glavne ceste, z nivojskim križiščem. Na delu regionalne ceste skozi Lesce (Alpska cesta) se izvede izven nivojsko prečkanje železniške proge (podvoz), - na območju Lancovega se na hribovitem delu korigira normalni profil in izvede podporne ukrepe. Med naselji Lipnica in Kamna gorica se uredijo hodniki za pešce, - na regionalni cesti R3-638 Žirovnica – Begunje – Bistrica pri Tržiču se v območju naselij uredijo hodniki za pešce ter uredijo križišča z navezavami lokalnih cest, - vse regionalne ceste se perspektivno izvedejo najmanj v profilu: vozišče 2 x 3,25 m, hodnik za pešce 1,60 m. <p>Lokalno cestno omrežje Občina ima obširno lokalno cestno omrežje, ki je kategorizirano kot:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lokalne ceste, - lokalne zbirne ceste, - lokalne krajevne ceste, - javne poti. <p>Najpomembnejša lokalna cesta je Gorenjska in Kranjska cesta v Radovljici, ki je pretežno opremljena s hodniki in kolesarskimi stezami. Važnejše lokalne ceste, ki povezujejo večja naselja v občini, so ceste Radovljica – Begunje, Lesce – Begunje, Begunje – Mošnje – Dobrava – Podnart, Mišače – Posavec - Ljubno in Črnivec – Brezje. Vzdolž Alpske in Gorenjske ceste v Lescah in Radovljici se izvedejo ukrepi za umirjanje prometa. V Radovljici in Lescah se območje naselja deloma razširi do glavne ceste. Glavna cesta dobi nivojska križišča, nanje se navezujejo prečne lokalne ceste. Vzporedno z glavno cesto se ob današnji meji naselja vzpostavi lokalna zbirna cesta, ki oskrbuje vsako parcelo novega območja.</p> <p>V proizvodnem območju Lesc (Veriga) zahodno od železnice se izvede nova »Boštjanova ulica«, ki se naveže na regionalno cesto proti Kropi.</p>	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>Za oskrbo območja Na Mlaki zahodno od Radovljice se preuredi Cesta svobode tako, da se izvede nov nadvoz nad železnico pri postaji Radovljica.</p> <p>Za ureditev proizvodnega območja na mestu današnjega peskokopa južno od Ljubljanske ceste, se rekonstruira lokalna krajevna cesta, s profilom vozišča 2 x 3,25 m, ki ga je potrebno zagotoviti tudi v podvozu pod železnico.</p> <p>Za boljšo navezavo Lipniške doline na Radovljico in avtocestni sistem se podaljša prej navedena cesta od peskokopa z mostom preko Save do Kamne gorice. Na cesti skozi Lipniško dolino se izvede sanacijske ukrepe, predvsem od spodnjega do zgornjega Lancovega.</p> <p>Na območju Begunj in Brezij se dopolni prometno omrežje.</p> <p>Za lokalno navezavo območja pod Dobrčo proti Brezjam in avtocesti se izvede lokalna cesta Zadnja vas – Peračica – Brezje. V vzhodnem delu Brezij se uredi nov odsek ceste, ki se izogne naselju in preko podvoza pod AC omogoča navezavo na priključek Brezje.</p> <p>Izvede se rekonstrukcija cest: Železniška, Letališka, Gradnikova, Kranjska, Cesta svobode.</p> <p>Na ostalih lokalnih cestah se vzpostavlja standard vsaj minimalnega profila za javno cesto z voziščem 2 x 2,75 m in v naseljih hodnik širine 1,60 m.</p> <p>V naseljih se izvede ustrezne ukrepe za umirjanje prometa.</p> <p>Železniški promet Razvoj železniškega omrežja je vezan na izgradnjo drugega tira proge Ljubljana –Jesenice, s pripadajočimi ureditvami postajališč in deviacij cest in ostale infrastrukture. Nova izven nivojska prečkanja železnice se uredi za motorni in peš promet na Alpski cesti v Lescah (podvoz) in na Cesti svobode v Radovljici. Za pešce se izvede dodatna izven nivojska prehoda v Lescah in Radovljici.</p> <p>Javni potniški promet V občini je dobro organiziran primestni in medkrajevni avtobusni prevoz, ki poleg ostalih naselij povezuje tudi somestje Radovljico in Lesce. Avtobusna postaja v Radovljici ostaja na današnji lokaciji. Uredi se jo tako, da avtobusi ne bodo vozili po hodnikih za pešce, preuredi se del prostorov sosednjih stavb za potrebe avtobusne postaje ter zagotovi nadstrešek ob notranjih objektih. Parkirišče za avtobuse se uredi ob Kranjski in stari glavni cesti. V Lescah se avtobusna postaja prestavi na novo lokacijo ob Železniški progji nasproti železniških skladišč.</p> <p>Zračni promet Letališče Lesce je civilno letališče. Razvija se kot športno letališče in letalski učni center, vključno z dopolnilnimi dejavnostmi splošnega letalstva in helikopterskega prometa. Zagotovi se minimiziranje</p>	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>vplivov na okolje in prostorske možnosti za posodobitev letališke infrastrukture in spremljajočih programov.</p> <p>Kolesarski in peš promet Čez občino poteka državna daljinska kolesarska povezava Jesenice - Bled - Radovljica – Kranj, s potekom ob cesti Lesce – Bled, skozi Lesce in Radovljico ter ob glavni cesti do Črničva, nato po regionalni cesti do Podtabora. Samostojno vozišče za kolesa se uredi v območju Lesc in Radovljice ob današnji glavni cesti. Na ostalem poteku daljinska kolesarska pot poteka po vozišču javnih poti.</p> <p>Na najpomembnejši mestni cesti (Alpska, Gorenjska, Kranjska) se v celem poteku uredi ločene kolesarske steze.</p> <p>Ob pomembnejših lokalnih cestah med naselji se dogradijo ločene kolesarske poti (Lesce, Radovljica – Begunje, Begunje – Mošnje - Brezje).</p> <p>Izboljša se peš in kolesarske povezave Radovljice in Lesc z naselji severno od AC.</p> <p>Obstoječe in nove kolesarske poti se poveže in predstavi kot povezan sistem v rekreativne in turistične namene.</p> <p>Hodnike za pešce se dogradi na vseh regionalnih in lokalnih cestah skozi naselja ter med naselji Lipnica in Kamna Gorica, v minimalni širini 1,6 m.</p> <p>Obstoječe in nove pešpoti, tudi tematske, se uredi in poveže v sistem pešpoti, ki se jih predstavi kot povezan sistem v rekreativne in turistične namene.</p> <p>Za potrebe konjeniške dejavnosti in s tem povezanega turizma in rekreacije se izvede povezan sistem konjeniških poti.</p> <p>Mirujoči promet Zaradi porasta motorizacije ter premajhne uporabe javnega prevoza se pojavlja primanjkljaj parkirnih mest v mestnem središču Radovljice in Lesc, kar se rešuje z nivojskimi ureditvami ali parkirnimi objekti. Dogradi se parkirne kapacitete ob novogradnjah oziroma spremembah namembnosti obstoječih objektov skladno s potrebami teh objektov in z upoštevanjem primanjkljaja širše okolice. V ta namen se, v čim večji meri, izkorišča kletne etaže objektov in površin. Urejene parkovne površine se v strnjem mestnem prostoru ne namenjajo za parkiranje.</p> <p>Na Brezjah in Črničvu se uredijo parkirne površine. Uredi se možnost krožnega prometa zahodno od Brezij. Promet v Brezjah je omejen na lokalni dovoz.</p> <p>Tovorni promet Ob bivši glavni cesti, zahodno od AC priključka Radovljica in ob AC priključku Bled se uredi tovorni in avtobusni terminal. Naveže se na staro glavno cesto in preko nje na AC priključek.</p>	



		<p>4. Usmeritve za razvoj prometne, komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture v krajini</p> <p>Linijske infrastrukturne objekte se načrtuje čim bolj racionalno, v skupnih infrastrukturnih koridorjih, tako da se čim manj prizadene enotnost večjih homogenih površin, rabo in površinski pokrov ter prepreči motnje v vizualnem dojetju prostora. Čim bolj se izogiba naravovarstveno občutljivim območjem (območja naravnih vrednot in najpomembnejši deli ekološko pomembnih območij oz. posebnih varstvenih območij), še posebej v enotah Karavanke in Jelovica. Ureditve ob linijskih objektih (oblikovanje brežin, objektov, protihrupnih ograj, zasaditev, ureditve vodotokov ipd.) se izvede ob upoštevanju krajinskih vzorcev območja.</p> <p>V enotah Jelovica in Karavanke je površine za ustavljanje in parkiranje vozil možno urediti ob vznožju Jelovice in Karavank, zunaj območja naravnih vrednot. Dopustna je ureditev in sanacija obstoječega stanja na izhodiščih za izlete v visokogorje.</p> <p>Nove steze, zgrajene zgolj za potrebe kolesarstva, so dopustne, če gre za izgradnjo nacionalne mreže daljinskih kolesarskih poti ali za smiselne povezave, ki ne ogrožajo varstva naravnih vrednot in biotske raznovrstnosti ter s krajinskega (tudi vidno zaznavnega) vidika ne obremenjujejo prostora.</p> <p>5. Ukrepi za izvajanje strategije prostorskega razvoja</p> <p>Na področju prometa se zagotavlja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redno spremljanje stanja lokalnih cest ter njihovo vzdrževanje in preurejanje, - zagotavljanje rednih linij javnega prometa v obmejnih in težje dostopnih območjih, - zagotavljanje standardov večje varnosti za pešce in druge oblike nemotoriziranega - prometa, umirjanje prometa v vaških naseljih in lokalnih središčih ter drugih večjih naseljih, - načrtovanje in dograjevanje kolesarskega omrežja, - pridobivanje zemljišč, ki so potrebna za prometno urejanje, - priprava prometnih študij in drugih strokovnih podlag za načrtovanje prometne infrastrukture. <p>Pripravi se lokalne sektorske strategije programe in projekte (npr. kultura, šport in rekreacija, vzgoja in izobraževanje, stanovanja, promet, turizem, varstvo okolja idr) in se jih vključuje v pripravo prostorskih aktov.</p> <p>Sodeluje se pri pripravi državnih in regionalnih sektorskih strategij, programov in projektov, ki z razvojem vplivajo na krajino in infrastrukturo (turizem, kmetijstvo, gozdarstvo, vodno gospodarstvo, upravljanje z vodami, pridobivanje mineralnih surovin, varstvo kulturne dediščine, varstvo narave, varstvo okolja, promet, energetika, ravnanje z odpadki, oskrba z vodo, odvajanje in čiščenje odpadnih voda idr.).</p> <p>6. Urbanistična zasnova Radovljica – Lesce</p> <p>Cilji</p> <ul style="list-style-type: none"> - somestje Radovljica - Lesce razviti v kakovostno in razpoznavno regionalno središče v sožitju s podeželjem, 	
--	--	---	--



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>- okrepiti dostopnost in povezanost z Ljubljano ter sosednjimi mesti in regijami (avtocestno omrežje, železnica, kolesarsko omrežje, javni promet,).</p> <p>Državno cestno omrežje V območju naselij Radovljica in Lesce poteka najvažnejši prometni koridor Jesenice - Radovljica - Kranj z avtocesto, glavno cesto in železnico, z odcepom proti Bledu.</p> <p>Avtocesta A2 na odseku Vrba – Črnivec (Peračica) je na radovljiškem polju polovično vkopana, prečkanja so s podvozi. Na meji območja oz v območju UZ sta priključka Radovljica in Lesce.</p> <p>Glavna cesta G1-8 se v večjem delu ohranja in postane regionalna cesta. Na njej se ukinejo izven nivojska križanja, uredijo se nivojska križišča z navezavo prečnih lokalnih cest.</p> <p>Regionalna cesta R1-209 Lesce – Bled postane štiripasovna, opremljena z ločeno peš in kolesarsko potjo. S krožnim križiščem se naveže na današnjo glavno cesto, s priključkom pa na AC.</p> <p>Regionalno cesto R3-635 Lesce – Lipnica – Kropa se med Lescami in Radovljico podaljša do glavne ceste, z nivojskim križiščem. Na delu regionalne ceste skozi Lesce (Alpska cesta) se izvede izven nivojsko prečkanje železniške proge (podvoz). Cesta se opremi s kolesarskimi stezami in hodniki.</p> <p>Lokalno cestno omrežje Najpomembnejša lokalna cesta je Gorenjska in Kranjska cesta v Radovljici, ki je opremljena s hodniki in kolesarskimi stezami. Vzdolž Alpske in Gorenjske ceste v Radovljici in Lescah se izvede ukrepe za umirjanje prometa s krožnimi križišči. Na posameznih javnih poteh v starem mestnem jedru se dodatno uredi spremembe tlaka in uvede območja umirjenega prometa.</p> <p>V Radovljici in Lescah se območje naselja deloma razširi do glavne ceste. Glavna cesta dobi nivojska križišča, nanje se naveže prečne lokalne ceste. Vzporedno z glavno cesto se ob današnji meji naselja vzpostavi lokalna zbirna cesta, ki oskrbuje vsako parcelo novega območja.</p> <p>V proizvodnem območju Lesc (Veriga) zahodno od železnice se izvede nova Boštjanova ulica, ki se naveže na regionalno cesto proti Kropi.</p> <p>Za oskrbo območja Na Mlaki zahodno od Radovljice se preuredi Cesta svobode tako, da se izvede nov nadvoz nad železnico pri postaji Radovljica, s T križiščem na južni strani in priključnimi rampama na objektu.</p> <p>Na ostalih lokalnih cestah se vzpostavlja standard vsaj minimalnega profila za javno cesto z voziščem 2 x 2,75 in v naseljih hodnik širine 1,60 m.</p>	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>Železniški promet Razvoj železniškega omrežja je vezan na izgradnjo drugega tira proge Ljubljana –Jesenice, s pripadajočimi ureditvami postajališč in deviacij cest in ostale infrastrukture. Nova izven nivojska prečkanja železnice se uredi za motorni in peš promet na Alpski cesti v Lescah (podvoz) in na Cesti svobode v Radovljici. Za pešce se izvede izven nivojski prehod v Lescah na Šobčevi ulici ter v Radovljici pod Cankarjevo ulico.</p> <p>Javni potniški promet V občini je dobro organiziran primestni in medkrajevni avtobusni prevoz, ki poleg ostalih naselij povezuje tudi somestje Radovljica Lesce. Avtobusna postaja v Radovljici ostaja na današnji lokaciji. Parkirišče za avtobuse se uredi ob Kranjski in stari glavni cesti. V Lescah se avtobusna postaja prestavi na novo lokacijo ob železniški progi nasproti železniških skladišč.</p> <p>Kolesarski in peš promet Skozi občino poteka državna daljinska kolesarska povezava Bled – Radovljica – Kranj, s potekom ob cesti Lesce – Bled ter skozi Lesce in Radovljico. Samostojno vozišče za kolesa se uredi v območju Lesc in Radovljice ob današnji glavni cesti. Na najmočnejši mestni cesti (Gorenjska, Ljubljanska) se po možnosti v celem poteku uredi ločene kolesarske steze. Hodnike za pešce se dogradi na vseh regionalnih in lokalnih cestah v območju naselja. Izboljša se peš in kolesarske povezave Radovljice in Lesc z naselji severno od AC.</p> <p>Mirujoči promet Zaradi porasta motorizacije ter premajhne uporabe javnega prevoza se pojavlja primanjkljaj parkirnih mest v mestnem središču Radovljice in Lesc, kar se zagotavlja z nivojskimi ureditvami ali parkirnimi objekti. Dograditev parkirnih kapacitet se izvede tudi ob novogradnjah oziroma spremembah namembnosti obstoječih objektov skladno s potrebami teh objektov in z upoštevanjem primanjkljaja širše okolice.</p> <p>Tovorni promet Ob današnji glavni cesti in zahodno od AC priključka Radovljica se uredi tovorni terminal. Naveže se na staro glavno cesto in preko nje na AC priključek.</p> <p>Mesto Radovljica Ključni strateški usmeritvi sta prenova in revitalizacija mestnega središča, pri čemer se upošteva urbane strukture in arhitekturo, mešanje urbanih rab, primerne gostote, možnosti večkratne rabe prostora, socialno in kulturno različnost, varnost in kvalitetno bivanje, varstvo in razvoj kulturne dediščine ter možnosti za zmanjšanje rabe osebnega avtomobila in energije.</p> <p>Javne površine v naselju Omrežje javnih površin tvori obstoječe in predvideno omrežje cest z obcestnim prostorom, trgi in parki ter javne površine kolesarskih poti in pomembnejših peš poti. Nove javne površine za potrebe prometa so predvsem:</p>	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<ul style="list-style-type: none"> - ureditve na državnih cestah: glavni cesti G1-8, na regionalni cesti - R-209 Lesce - Bled, na regionalni cesti R3-635 Lesce - Lipnica - Kropa, - na lokalnem cestnem omrežju, - ureditve na lokalnem cestnem omrežju: vzdolž Alpske in Gorenjske - ceste v Radovljici in Lescah, Boštjanova ulica z navezavo ceste proti - Kropi, Cesta svobode z navezavo območja Na Mlaki, - nova nivojska prečkanja železnice v Radovljici in Lescah, - postavitev avtobusne postaje v Lescah, - prenova železniške postaje Radovljica, - državna daljinska kolesarska povezava Bled - Radovljica - Kranj, - dopolnitev omrežja ločenih kolesarskih stez na najpomembnejši mestni - cesti (Alpska, Gorenjska, Ljubljanska), - dopolnitev javnih parkirišč. <p>7. Prostorski red občine Prostorski red določa prostorske izvedbene pogoje za posege in umeščanje objektov v prostor.</p> <p>Mirujoči promet Pri izračunu parkirnih mest je treba glede na namembnost oz. dejavnost upoštevati normative glede minimalnega števila parkirnih mest, kot so določeni v Odloku o OPN. V primeru skupnega parkirišča za objekte z različnimi dejavnostmi se upošteva največje potrebe po istočasnem parkiranju. Pri določanju parkirnih mest za objekte v javni rabi, ki morajo biti brez grajenih ovir, je treba zagotoviti 5 % parkirnih mest rezerviranih za vozila oseb z invalidskimi vozički. V primeru, da je PM manj kot 20 je treba zagotoviti 1 PM za vozila oseb z invalidskimi vozički.</p> <p>Gradnja cestnega omrežja Minimalna širina novih lokalnih cest je 5,5 metra (vozišče) s hodnikom za pešce širine 1,6 metra v naseljih, razen v primeru ohranjanja značilne vaške pozidave. Minimalna širina ostalih novih občinskih cest je 4,0 m, po potrebi se lahko zgradijo tudi izogibališča. Ob regionalnih, lokalnih, zbirnih mestnih, zbirnih krajevnih ter mestnih in krajevnih cestah je v naseljih treba izvesti hodnike za pešce (praviloma v minimalni širini 1,6 metra), ki morajo biti opremljeni z javno razsvetljavo, razen v primeru ohranjanja značilne vaške pozidave. Ob regionalnih, lokalnih, zbirnih mestnih, zbirnih krajevnih ter mestnih in krajevnih cestah naj se izvedejo kolesarske steze oziroma poti (razen v primeru ohranjanja značilne vaške pozidave). Glede na prostorske možnosti in razpoložljivost zemljišč naj se kolesarske poti izvedejo izven cestnih teles. Po potrebi se lahko na cestnem omrežju načrtujejo ukrepi za umirjanje prometa.</p>	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>Gradnja železniškega omrežja Preko območja občine poteka železniška proga Ljubljana – Jesenice. Rezervat načrtovanega drugega tira te proge pa je 50 m. Križanje železnice z Alpsko cesto v Lescah je treba izvesti izven nivojsko.</p> <p>Usmeritve glede prometnega urejanja</p> <p>V Odloku so podane usmeritve glede prometnega urejanja v območjih predvidenih za urejanje z občinskimi podrobnimi prostorskimi načrti in po posameznih prostorskih enotah.</p>	
PROSTOR	2012	Občina Radovljica	<p>Strategija prostorskega razvoja občine Radovljica z urbanistično zasnovo Radovljica – Lesce</p> <p>Vizija prostorskega razvoja občine Radovljica je ustvariti razmere v prostoru, s katerimi se krepi vloga regionalnega središča in položaj občine v nacionalnem okviru. 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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, • 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, Kropa, Lipnica, Podnart); • Spodbuja se hitrejši razvoj lokalnih središč, glede na prostorske možnosti in potrebe zaledja. Za zagotovitev poseljenosti na slabše dostopnem desnem bregu Save se izvaja posebne ukrepe, kot so izboljšanje prometne • Povezanosti, komunalnega standarda, izobraževanja, ponudbe stanovanj in delovnih mest. • Oskrbne, storitvene in družbene dejavnosti se usmerja v centre, kjer imajo možnost dolgoročnega razvoja in kjer se jim zagotavlja dobra dostopnost, v čim večji meri z javnim prometom, kolesarskimi in peš potmi. • Širitve naselij za organizirano stanovanjsko gradnjo se načrtuje predvsem v osrednjem urbaniziranem delu občine, v somestju Radovljica – Lesce, ki je zaradi svoje razvitosti, opremljenosti s centralnimi funkcijami in dobrimi prometnimi povezavami (zlasti javni promet) najbolj primeren za umestitev novih stanovanjskih površin. • V Kamni Gorici se uredi prometno infrastrukturo in avtobusno postajo. • Na Brezjah se vzpostavi pretočni prometni sistem, ki omogoča dostop večjemu številu obiskovalcev in ne ovira prebivalcev naselja. 	✓



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<ul style="list-style-type: none"> Prometna infrastruktura se razvija tako, da se zagotavlja dostopnost in možnost za uravnotežen družbeni in prostorski razvoj. Načrtovanje in gradnja novih ter nadgradnja in prenova obstoječih omrežij prometne infrastrukture se izvaja sočasno z razvojem poselitve. V kolikor se z opremljanjem novih območij zagotavlja tudi sanacijo obstoječih poselitvenih območij, se takšnim projektom daje prioriteto. Prometna infrastruktura se v prostor umešča na način, da čim manj prizadene varovana območja narave in kulturne dediščine. Upošteva se prostorske značilnosti in pomen kulturne dediščine ter zagotovi se vizualno in funkcionalno prostorsko integriteto kulturne dediščine. Omrežja in objekte grajenega javnega dobra, kot so ceste, ulice, trge, se načrtuje in izvaja tako, da se zagotavlja celostno urejanje in varstvo kulturne dediščine. Vzdolž Alpske in Gorenjske ceste v Lescah in Radovljici se izvedejo ukrepi za umirjanje prometa. V Radovljici in Lescah se območje naselja deloma razširi do glavne ceste. Glavna cesta dobi nivojska križišča, nanje se navezujejo prečne lokalne ceste. Vzporedno z glavno cesto se ob današnji meji naselja vzpostavi lokalna zbirna cesta, ki oskrbuje vsako parcelo novega območja. V proizvodnem območju Lesc (Veriga) zahodno od železnice se izvede nova »Boštjanova ulica«, ki se naveže na regionalno cesto proti Kropi. Za oskrbo območja Na Mlaki zahodno od Radovljice se preuredi Cesta svobode tako, da se izvede nov nadvoz nad železnico pri postaji Radovljica. Za ureditev proizvodnega območja na mestu današnjega peskokopa južno od Ljubljanske ceste, se rekonstruira lokalna krajevna cesta, s profilom vozišča 2 x 3,25 m, ki ga je potrebno zagotoviti tudi v podvozu pod železnico. Za boljšo povezavo Lipniške doline na Radovljico in avtocestni sistem se podaljša prej navedena cesta od peskokopa z mostom preko Save do Kamne gorice. Na cesti skozi Lipniško dolino se izvede sanacijske ukrepe, predvsem od spodnjega do zgornjega Lancovega. Na območju Begunj in Brezij se dopolni prometno omrežje. Za lokalno povezavo območja pod Dobrčo proti Brezjam in avtocesti se izvede lokalna cesta Zadnja vas – Peračica – Brezje. V vzhodnem delu Brezij se uredi nov odsek ceste, ki se izogne naselju in preko podvoza pod AC omogoča povezavo na priključek Brezje. Izvede se rekonstrukcija cest: Železniška, Letališka, Gradnikova, Kranjska, Cesta svobode. Na ostalih lokalnih cestah se vzpostavlja standard vsaj minimalnega profila za javno cesto z voziščem 2 x 2,75 m in v naseljih hodnik širine 1,60 m. V naseljih se izvede ustrezne ukrepe za umirjanje prometa. Nova izven nivojska prečkanja železnice se uredi za motorni in peš promet na Alpski cesti v Lescah (podvoz) in na Cesti svobode v Radovljici. Za pešce se izvede dodatna izven nivojska prehoda v Lescah in Radovljici. Avtobusna postaja v Radovljici ostaja na današnji lokaciji. 	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>Uredi se jo tako, da avtobusi ne bodo vozili po hodnikih za pešce, preuredi se del prostorov sosednjih stavb za potrebe avtobusne postaje ter zagotovi nadstrešek ob notranjih objektih. Parkirišče za avtobuse se uredi ob Kranjski in stari glavni cesti. V Lescah se avtobusna postaja prestavi na novo lokacijo ob Železniški progi nasproti železniških skladišč.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Čez občino poteka državna daljinska kolesarska povezava Jesenice - Bled - Radovljica – Kranj, s potekom ob cesti Lesce – Bled, skozi Lesce in Radovljico ter ob glavni cesti do Črnavca, nato po regionalni cesti do Podtabora. • Samostojno vozišče za kolesa se uredi v območju Lesc in Radovljice ob današnji glavni cesti. Na ostalem poteku daljinska kolesarska pot poteka po vozišču javnih poti. • Na najpomembnejši mestni cesti (Alpska, Gorenjska, Kranjska) se v celem poteku uredi ločene kolesarske steze. • Ob pomembnejših lokalnih cestah med naselji se dogradijo ločene kolesarske poti (Lesce, Radovljica – Begunje, Begunje – Mošnje - Brezje). • Izboljša se peš in kolesarske povezave Radovljice in Lesc z naselji severno od AC. • Obstoječe in nove kolesarske poti se poveže in predstavi kot povezan sistem v rekreativne in turistične namene. • Hodnike za pešce se dogradi na vseh regionalnih in lokalnih cestah skozi naselja ter med naselji Lipnica in Kamna Gorica, v minimalni širini 1,6 m. • Obstoječe in nove pešpoti, tudi tematske, se uredi in poveže v sistem pešpoti, ki se jih predstavi kot povezan sistem v rekreativne in turistične namene. • Za potrebe konjeniške dejavnosti in s tem povezanega turizma in rekreacije se izvede povezan sistem konjeniških poti. • Zaradi porasta motorizacije ter premajhne uporabe javnega prevoza se pojavlja primanjkljaj parkirnih mest v mestnem središču Radovljice in Lesc, kar se rešuje z nivojskimi ureditvami ali parkirnimi objekti. Dogradi se parkirne kapacitete ob novogradnjah oziroma spremembah namembnosti obstoječih objektov skladno s potrebami teh objektov in z upoštevanjem primanjkljaja širše okolice. V ta namen se, v čim večji meri, izkorišča kletne etaže objektov in površin. Urejene parkovne površine se v strnjem mestnem prostoru ne namenjajo za parkiranje. • Na Brezjah in Črnavcu se uredijo parkirne površine. Uredi se možnost krožnega prometa zahodno od Brezij. Promet v Brezjah je omejen na lokalni dovoz. • Ob bivši glavni cesti, zahodno od AC priključka Radovljica in ob AC priključku Bled se uredi tovorni in avtobusni terminal. Naveže se na staro glavno cesto in preko nje na AC priključek. • Območje Radovljiško-Brezjanske ravnine in Lipniška doline je zanimivo za kolesarjenje, jahanje in sprehajanje. Uredi se tematske poti in ločene kolesarske in jahalne poti. • Na območju TR jedra Kamna Gorica – Kropa se športno rekreacijske površine (smučišče, sotočje) med seboj poveže s peš in kolesarskimi potmi; • Prednostno se razvija: podeželski (ekološki, kulinarčni, 	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			doživljajski) in izletniški turizem. Kot dodatno privlačnost se razvija šport in rekreacijo v obliki pohodništva, kolesarjenja, jahanja ter obiskovanje naravnih znamenitosti in kulturnih spomenikov.	
RAZVOJ	2010	Občina Radovljica	<p>Razvojni program občine Radovljica do leta 2020</p> <p>Razvojni program občine Radovljica je temeljni dokument razvojnega načrtovanja v občini in za vsa razvojna področja v občini.</p> <p>Namen priprave razvojnega programa občine je tudi dogovoriti usmeritve trajnostnega gospodarskega, okoljskega in družbenega razvoja, ki bodo ena izmed podlag tudi za prihodnje prostorske dokumente občine.</p> <p>Občina Radovljica bo sledila usmeritvam trajnostnega razvoja, kar pomeni, da bo prostorski razvoj uskladila z družbenim, gospodarskim ter kmetijskim razvojem v občini.</p> <p>Vizija: Občina Radovljica bo do leta 2020 z uravnoteženim razvojem ohranjala privlačno bivalno klimo, ki bo temeljila na prijaznosti in tolerantnosti prebivalcev ter okoljski vzdržnosti in zagotavljala 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, saj bo... krepila dostopnost in povezanost z Ljubljano, sosednjimi mesti in regijami (avtocestno omrežje, železnica, javni promet, kolesarske steze,...).</p> <p>Občinski razvojni program sledi temeljnim prioritetam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prostorski in infrastrukturni urejenosti <p>Cilji prioritete so:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zagotoviti usklajen prostorski razvoj, • zagotoviti učinkovito infrastrukturo, • zagotoviti varovanje svoje naravne dediščine in kulturne krajine <p>Ciljne vrednosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obnova ali rekonstrukcija državnega cestnega omrežja (500 m / leto) - Novogradnja ali rekonstrukcija lokalnega cestnega omrežja (1 km / leto) - Obnova in rekonstrukcije krajevnih cest (doseči nivo vlaganj v višini 800.000 EUR / leto) <p>Po izgradnji AC skozi občino ter s tem vzporedno izvedenimi rekonstrukcijami državnih cest, ki se neposredno navezujejo na AC, smo prišli do temeljev prometnega omrežja v občini. V naslednjih letih je potrebno zgraditi še temeljne povezave na to omrežje. To so:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Povezovalna cesta med Radovljico in Lescami, ki se priključuje na državno cesto - Letališka cesta v Lescah - Dokončna rekonstrukcija ceste skozi Lipniško dolino. 	✓



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>-</p> <p>Z nadgradnjo tega omrežja bo občina poskrbela tudi za navezavo območij novih poselitev ter izboljšavo obstoječega omrežja. Tu je eden izmed temeljnih ciljev tudi varnost najšibkejših udeležencev v prometu (pešcev) in nadgradnja kolesarskih poti. Z ukrepi izgradnje novega prometnega omrežja in sočasnimi ukrepi urejanja prometa, občina zagotavlja pogoje za hitrejši gospodarski razvoj, izboljšuje pogoje bivanja ter s tem tudi zmanjšuje negativne vplive prometa na okolje. Eden izmed temeljnih ciljev razvojnega programa na tem področju je tako tudi postopno povečanje sredstev za vzdrževanje in upravljanje s cestnim omrežjem saj ob trenutnem fizičnem stanju zgrajenega omrežja ni možno izpolnjevati določenih ciljev.</p> <p>Zagotavljanje ustreznega cestnega omrežja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rekonstrukcija Ceste Svobode in izgradnja Ceste za Verigo. - Izvedba navezave naselij na območju Podgore na državno cesto. - Postopno povečevanje sredstev za vzdrževanje in obnovo cest, spremeniti razmerje v investicijskim delom, ki ga vlagamo v novogradnje cest in sredstvi, ki jih vlagamo v vzdrževanje in obnovo cest. Izvajanje zimske službe v vseh KS se prenese na Komunalo Radovljica v naslednjih dveh letih, nato pa tudi izvajanje letnega vzdrževanja, ali pa se za izvajanje teh služb poišče ustrezne koncesionarje. - Ukrepi za potrebe invalidov kot udeležencev v prometu, predvsem v smislu odstranitve fizičnih ovir za invalide. - Povezava kolesarskih stez in poti v občini ter navezava teh poti na sosednje občine in regijo. - Izgradnja parkirišč in parkirnih hiš. - Ureditve varnih šolskih poti. 	
ENERGETIKA	2011	Občina Radovljica	<p>Lokalni energetski koncept občine Radovljica</p> <p>Lokalni energetski koncept je pomemben pripomoček pri načrtovanju strategije občinske energetske politike. V njem so zajeti načini, s pomočjo katerih se lahko uresničijo občini prilagojene rešitve za učinkovite, gospodarne in okolju prijazne energetske storitve v gospodinjstvih, podjetjih in javnih ustanovah.</p> <p>Zaradi tega je tudi nemogoče določiti oprijemljive energetske indikatorje, na podlagi katerih bi merili učinkovitost rabe energije v prometu znotraj občine.</p> <p>Občina Radovljica ima izdelano Prometno študijo. Politika v sektorju prometa v občini 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. Občina naj pripravi seznam možnih projektov in te aktivnosti naj se predstavijo občanom. V kolikor želimo povečati trajnostne oblike transporta (javni prevoz,</p>	✓



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>kolesarjenje, pešačenje) je potrebno tem področjem nameniti dovolj velika finančna sredstva. Glede na to, da so finančna sredstva običajno omejena, je potrebno pripraviti prioritete namene v financiranju transporta, npr: pri financiranju imajo prednost projekti, ki izboljšujejo razmere za pešce in kolesarje.</p> <p>V občini Radovljica ni evidentiranih kolesarskih stez. Zaradi pomanjkanja podatkov ciljev o povečanju uporabe javnega transporta in povečanja rabe biogoriv v javnem transportu ne moremo opredeliti z odmiki od načrtovanega stanja.</p> <p>UKREPI NA PODROČJU PROMETA</p> <ul style="list-style-type: none"> o izgradnja in označevanje kolesarskih stez; o izboljšanje varnosti pešpoti; o lokalni izobraževalni programi o trajnostni mobilnosti; o spodbujanje uporabe javnih prevoznih sredstev; o spodbujanje uporabe biogoriv; o popularizacija javnega prometa. 	
ZDRAVSTVO, SOCIALA	2016	Občina Radovljica in dr.	<p>Strategija ohranjanja zdravja Starejših na območju občin Zgornje Gorenjske 2017 – 2021</p> <p>V projekt vključeni predstavniki sedmih občin izdelajo trajnostno strategijo promocije in ohranjanja zdravja starejših, ki bo temeljila na delnih rezultatih in ugotovitvah projekta.</p> <p>Problemska področja</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Področje: zdravstveno varstvo (Dostopnost)</u> Dostopnost je kompleksen pojem, ki ga na tem področju izpostavljam v zvezi z dostopnostjo: <ul style="list-style-type: none"> - do zdravstvenih storitev, - do javnih služb, - do različnih preventivnih in kurativnih programov zdravja, ki lahko vplivajo na kvaliteto življenja posameznikov. Dostopnost do zdravstvenih storitev oziroma do zdravstvene oskrbe je tesno povezana z razdaljami do ustanov, ki nudijo storitve (zdravstveni domovi, bolnišnice ...). 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. Za slednjega je značilno, da se izvaja na podlagi ekonomske upravičenosti. Lokalne skupnosti lahko poskrbijo za lažjo dostopnost do različnih programov, ki se na področju družbenega ustvarjanja izvajajo na posameznem območju. - <u>Področje: socialna varnost (Družbena segregacija dostopnosti in vključevanja v programe v primeru plačljivih programov)</u> V praksi zaznavajo, da predstavlja centralizacija programov slabost, ne glede na zahtevnost izvedbe. Ali je potrebno približati programe uporabnikom ali pa zagotoviti mobilnost. Le s povezavo in upoštevanjem obeh načinov bodo dosegli uspeh. - <u>Področje: telesna aktivnost (Premalo redne telesne dejavnosti starejših)</u> Redna telesna dejavnost zmerne intenzitete varuje zdravje ljudi vseh starostnih skupin. S starostjo pa žal delež telesno aktivnih upada. 	✓



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>Vizija: Ohraniti in krepi celostno zdravje starejše generacije.</p> <p>CILJ: Izboljšati razpoložljivost, dostopnost in dosegljivost storitev, programov in grajenega domačega okolja.</p> <p>Ukrepi in aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prilagoditev lokalnega in domačega okolja potrebam starejših, - zagotovitev ustrezne dostopnosti do storitev javnih služb in do drugih storitev ter programov, ki lahko vplivajo na kvaliteto življenja posameznikov, - povečati mobilnost starejših z večjim izkoriščanjem možnosti, ki jih ponujata javni prevoz in drugi izvajalci. <p>CILJ: S programi telesnih dejavnosti in športa za starejše ohranjati in krepi celostno zdravje starejših in spodbuditi medgeneracijsko sodelovanje skozi šport. Ukrepi in aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spodbujanje telesne dejavnosti prebivalcev v vseh starostnih skupinah. 	
TURIZEM	2016	Občina Radovljica	<p>Turistična strategija občine Radovljica 2016–2021</p> <p>Osnovni cilj strategije je postavitve osnov za operativno odločanje na področju turizma in s turizmom povezanih dejavnosti. Te bodo v pomoč pri določanju prednostnih nalog, ki so v pristojnosti občine, pri odločanju o razporejanju sredstev, urejanju prostora, načrtovanju infrastrukturnih projektov, pomoči gospodarstvu, razvoja podeželja, zagotavljanja trajnostnega razvoja.</p> <p>Vizija: Destinacija Radol'ca bo ponujala zaokroženo ponudbo za rekreativne in profesionalne športnike.</p> <p>Ključni projekti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tematske kolesarske in pohodne poti Ureditev sistema urejanja in skrbi za že obstoječe tematske poti in enotna signalizacija vseh pohodnih in kolesarskih poti, stalna skrb za poti in sredstva za vzdrževanje; priključitev na daljinske poti preko regije; nov trend so orientacije v naravi. • Hop-on Hop-off avtobus Dopolnjevati ponudbo doživetij ob turističnem avtobusu na podeželju, v vaseh. Dodati dodatni obratovalni dan s čebelarstvo vsebino (Radovljica – Lesce – Žirovnica – Selo pri Bledu). • Razvijanje gorskega kolesarstva Spodbujanje produkta gorskega kolesarstva na dveh lokacijah: Jelovica in Karavanke. Smiselni je razvoj tega produkta v sodelovanju s sosednjimi občinami in/ali regijami in skupna promocija (npr. Transkaravanke, ...). 	✓
SOCIALA	2015	Občina Radovljica	<p>Strategija za mlade občine Radovljica</p> <p>Lokalna strategija za mlade je lahko orodje za trajnostni razvoj mladih v lokalnem okolju. Zagotavljanje mladim prijaznejšega okolja je nujen korak na poti do izboljšanja njihovega položaja v skupnosti in posledično do zagotavljanja trajnostnega družbenega razvoja.</p>	✓



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>Strateški cilj 6.1: Povečanje mobilnosti in izenačitev možnosti mladih</p> <p>Pomembne so možnosti, ki ima mlad človek, da v sprejemljivem času iz točke A doseže točko B v svojem lokalnem okolju. Gre torej za urejenost mestnega in primestnega prometa, ki mladim poleg ohranjanja socialne mreže omogoča dostop do delovnega mesta ter izobraževalnih in drugih za mlade pomembnih ustanov. Zaradi finančnega stanja (in starosti) so mladi slabše mobilni segment družbe. Največkrat so odvisni od javnih prevoznih sredstev, s katerimi se prevažajo tako v šolo kot v službo oz. jim javni prevoz omogoča, da aktivno preživljajo prosti čas. Urejen sistem javnega prevoza je torej ključen za družbeno življenje mladih, vendar so do javnih prevoznih sredstev največkrat prikrajšani ravno tisti mladi, ki bi urejen sistem najbolj potrebovali: mladi iz socialno šibkejših družin in mladi s podeželja. Slabo urejen sistem javnega prevoza že tako zapostavljenim mladim onemogoča pridobitev primerne zaposlitve in jim zmanjša možnost ohranjanja in širjena socialnih mrež. Z ukrepi za izboljšanje mobilnosti mladih, lokalna skupnost omogoča mladim dostop do javnih prevoznih sredstev in hkrati skrbi za podporo tistim organizacijam, ki pospešujejo mednarodno mobilnost mladih.</p>	
ŠPORT	2010	Občina Radovljica	<p>Strategija razvoja športa v občini Radovljica do leta 2020</p> <p>Namen strategije je področje športa celovito organizirati ter urediti upravljanje športnih objektov, ki so v lasti Občine Radovljica tako, da bodo zagotovljeni pogoji za izvajanje letnega programa športa in razvoj športne infrastrukture ter da bo omogočeno sodelovanje športnih društev in zagotovljeno sprejemljivo financiranje iz javnih sredstev. Spodbujati želimo pripadnost športnim društvom, športu in občini Radovljica, tako kot doslej bo imel prednost organiziran šport otrok in mladine.</p>	X
LETALSKI PROMET	2010	Alpski letalski center	<p>Strategija razvoja letališča Lesce do leta 2020</p> <p>Vizija razvoja</p> <p>Letališče Lesce bo:</p> <ul style="list-style-type: none"> postalo sodobno javno letališče za vizualno letenje, ki bo z uvedbo novih tehnologij in predpisov postavilo standard za minimiziranje vplivov letalske dejavnosti na okolje omogočilo potenciale za razvoj turizma in malega gospodarstva in postalo regionalni center športne, gospodarske in izobraževalne dejavnosti, ki bo v čim večji meri finančno samozadosten, pomemben in prepoznaven ponudnik turističnih storitev na Gorenjskem, ohranilo visoki status športnega letenja z najpomembnejšimi športnimi prireditvami v slovenskem, evropskem in svetovnem merilu na celotnem kompleksu spodbujalo razvoj dejavnosti, ki bodo sinergijsko pozitivno delovale. 	✓



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>Ta dokument bo sledil štirim temeljnim razvojnim prioritetam, ki so:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prostorska in organizacijska ureditev letališča • Razvoj letališča • <u>Razvoj turistične dejavnosti in ostale podporne infrastrukture za razvoj celotnega območja letališča</u> • Stalno komuniciranje in sodelovanje z interesnimi skupinami <p>Za uspešen razvoj je nujno potrebno upoštevati načelo trajnostnega razvoja, ki je pogoj za pozitiven odnos interesnih skupin, posebej lokalnega prebivalstva, do letališča.</p> <p>- Razvoj športne infrastrukture za dopolnilne dejavnosti na območju letališča</p> <p>Izgradnja kolesarske steze - navezava na daljinsko kolesarsko stezo: V gradnji je državna daljinska kolesarska pot, katere del je tudi kolesarska steza od Lesc do Bleda, ki bo Radovljico z okolico povezala tudi za kolesarje in sprehajalce. Ker je letališče za to populacijo ljudi zelo zanimivo, je potrebna izgradnja kolesarske steze od letališča do daljinske kolesarske steze (2012, 2013, 40.000 EUR)</p>	

7.1 Korak 2: Ocena vpliva širšega okvira

Namen tega koraka je pregledati predpise, tokove sredstev in strategije prometnega in razvojnega načrtovanja na regionalni, državni in evropski ravni. Preglednici 2 in 3 vsebujeta pregled državnih in evropskih strateških dokumentov in hkrati tudi ocenjujejeta uporabnost podatkov za izdelavo CPS.

Trenutno že poteka veliko aktivnosti na regionalni in državni in evropski ravni. Smiselno je, da se ukrepi in priložnosti vključijo v CPS.

Preglednica 2: Seznam in opis obstoječih regionalnih in državnih dokumentov

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Uporabnost podatkov (dobra / zmerna / slaba)
RAZVOJ	2015	Regionalna razvojna agencija Gorenjske	<p>Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020</p> <p>Za uresničevanje vizije: »Gorenjska, tu želim živeti, delati in se igrati« je postavljenih pet razvojnih področij: tehnološki razvoj, podjetništvo in inovativnost, razvoj človeških virov, turizem, okolje, prostor in infrastruktura, podeželje. Poleg tega je 17 investicijskih ukrepov, med njimi nekaj takih, ki zadevajo promet: aktivno in kakovostno življenje; javna infrastruktura; okolje; prostorski razvoj; varčna uporaba energije in uporaba obnovljivih virov.</p> <p>Med smernicami glede turizma je izpostavljeno povečanje trajnostne mobilnosti. Večjo težavo predstavlja slaba organiziranost in povezanost javnega prevoza, ki bo temeljna naloga razvoja prometa v prihodnosti</p>	Zmerna



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Uporabnost podatkov (dobra / zrna / slaba)
			<p>poleg spodbujanja zelenih prevoznih sredstev (električna kolesa, motorji in avtomobili ...), ureditev postajališč in spodbujanje kolesarjenja (v mestih, ureditev mreže kolesarskih poti), ki bodo pripomogli k izboljšanju varnosti, sonaravnemu razvoju in boljši kakovosti bivanja ljudi v teh krajih.</p> <p>20 mio EUR bo namenjenih za projekt »Trajnostna in zelena mobilnost in mreža kolesarskih poti« med 2014 in 2020, ki bo obsegal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. priprava celostne prometne strategije za gorenjsko regijo, 2. povezava železniškega in avtobusnega prevoza, 3. umirjenje prometa v alpskih dolinah, 4. nadgradnja spletnega regionalnega portala ter izdelava mobilne aplikacije o voznih redih in možnostih prevoza do in na destinacije, 5. vzpostavitev sistema »parkiraj in pelji se« (park-and-ride), 6. uvajanje zelenih prevoznih sredstev (e-avtomobili, e-kolesa, e-motorji, polnilnice, ureditev parkirišč), 7. ukrepi za promocijo kolesarjenja: <ul style="list-style-type: none"> - vzpostavitev mreže kolesarskih poti ob daljinski kolesarski poti, - vzpostavitev sistema izposoje koles, - spodbude za uporabo koles kot prevoznega sredstva, 8. izgradnja mestnih in medobčinskih kolesarskih povezav, 9. podprojekti za pešce: Izvedba novih hodnikov za pešce, 50 obstoječih prehodov se ustrezno preuredi, ureditev mreže pešpoti med mestom in okoliškimi podeželjem, 10. urejanje manjših parkirišč in zelenih površin ob javnih objektih in rekreacijskih točkah, 11. ureditev parkirišč in objektov za shranjevanje koles, 12. integriranje prevozov avtobus – železnica, 13. umestitev daljinskih kolesarskih povezav. <p>Z vidika obsega angažiranih sredstev bo najpomembnejši ukrep vzpostavitev mreže kolesarskih poti. V okviru projekta »Gorenjski sistem merjenja in analitike regijske trajnostne energije« bo izvedeno Trajnostno upravljanje energetske, okoljske in klimatske razmer, v katerem bo sistem omogočil širjenje mreže pametnih polnilnic električnih vozil brez administrativnih ovir.</p> <p>Projekti v Občini Radovljica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukcija Ceste svobode v Radovljici, 960.000 EUR • Rekonstrukcija mostu nad železniško progo na Cesti svobode v Radovljici, 1.650.000 EUR • Ureditev Šercerjeve ulice v Radovljici, 525.000 EUR • Rekonstrukcija ceste Nova vas–Zapuže, 755.000 EUR • Ureditev Gradnikove ceste v Radovljici, 755.000 EUR • Rekonstrukcija ceste Lesce–Begunje, 1.130.000 EUR • Izgradnja obvozne ceste Hlebce, 465.000 EUR • Izgradnja obvozne ceste Brezje–Peračica–občinska meja, 2.060.000 EUR • Ureditev kolesarskih stez, 400.000 EUR • Ureditev parkirnih površin za staro mestno jedro, 200.000 EUR 	



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Uporabnost podatkov (dobra / zrna / slaba)
RAZVOJ	2014	Regionalna razvojna agencija Gorenjske	<p>Izvedbeni načrt Regionalnega razvojnega programa Gorenjske regije 2010-2012</p> <p>Namen Izvedbenega načrta je operacionalizirati izvajanje Regionalnega razvojnega programa Gorenjske 2007-2013, ki vključuje tri strateške cilje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ustvariti gospodarsko dinamično Gorenjsko regijo, ki bo temeljila na vrhunskem znanju, modernih industrijah in turizmu; 2. razvijati kakovostno usposobljene in ustvarjalne ljudi/kadre; 3. ohraniti poseljenost alpske krajine ter čisto naravo ter zagotoviti zdrave, visoko kakovostne življenjske pogoje in povezano ter do drugačnosti strpno socialno skupnost. <p>V občini Radovljici sta bila predvidena dva projekta (Vodovod Podgora in Čebelarstvo kulturno izobraževalno središče Gorenjske – Center Kranjske sivke).</p>	Zmerna
RAZVOJ	2016	Lokalna akcijska skupina Gorenjska košarica	<p>Strategija lokalnega razvoja za Lokalno akcijsko skupino Gorenjska košarica</p> <p>Strategija zajema vsa štiri tematska področja ukrepanja (ustvarjanje delovnih mest, razvoj osnovnih storitev, varstvo okolja in ohranjanje narave, večja vključenost mladih, žensk in drugih ranljivih skupin) in se na ta način dotika razvoja podjetništva, dostopa do storitev, varstva okolja in narave ter poudarja tudi vključenost ranljivih ciljnih skupin.</p> <p>Eden od ciljev strategije je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zmanjšati onesnaženost okolja z razvojem trajnostne mobilnosti, energetske učinkovitosti in uporabe obnovljivih virov energije <p>Uporaba javnega prevoza je nizka, predvsem na podeželju, saj so številne linije javnega prometa ukinjene, delno se stanje izboljša le v poletni turistični sezoni (hop on hop off avtobus, s povezavo Bohinja, Bleda in Radovljice), železniška infrastruktura je zastarela. Turistična infrastruktura je marsikje še pomanjkljiva ali pa se zaradi pomanjkanja javnih sredstev ne obnavlja (npr. premalo je obnov sprehajalnih in tematskih poti, športne in druge turistične infrastrukture). Kolesarske steze večinoma niso urejene (z izjemo steze na relaciji Jesenice – Rateče, obstaja tudi kolesarska povezava med Bledom in Radovljico ter Bohinjsko Bistrico in Bohinjskim jezerom). Trajnostna mobilnost ena izmed ključnih razvojnih izzivov območja. Trajnostna mobilnost tako v urbanih območjih kot na podeželju na območju ni razvita, ravno tako se le redko uporabljajo e-vozila in e-kolesa, poleg tega ima območje pomanjkljivo infrastrukturo in opremo ter storitve, ki bi omogočile razvoj trajnostne mobilnosti, zato je treba načrtno pristopiti k reševanju tega izziva.</p>	Zmerna
TURIZEM	2015	Turizem Radovljica in dr.	<p>Razvojni načrt Unesco MAB območja Julijske Alpe kot trajnostne turistične destinacije za obdobje 2016-2020</p>	Zmerna



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Uporabnost podatkov (dobra / zrna / slaba)
			<p>Partnerji so prepoznali nekaj ključnih skupnih tem UNESCO MAB območja, ki jih bodo v naslednjih letih enotno reševali. S tem razvojnim načrtom se kot prednostno obravnava trajnostni turizem z elementi trajnostne mobilnosti.</p> <p>Na področju mobilnost je ključna pogostost in medsebojna integriranost različnih oblik javnega prometa in aktivnih oblik mobilnosti ter njihova vključenost v turistično ponudbo je razvitih nekaj dobrih praks na tem področju, npr. v Radovljici (pr. Hop-on-hop-off). V Radovljici je na voljo zemljevid kolesarskih poti (2014); kolesarski smerokazi po vsej občini ne le za tematske poti, ampak so smerokazi v vseh križiščih (model povzet po Nizozemski). Brezplačni kolesarski izleti z vodnikom v sezoni.</p> <p>Projekti v občini Radovljica in v celotni regiji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Daljinska kolesarska pot: zaokrožitev trase v manjkajočem delu Jesenice – Žirovnica – Radovljica ter Jesenice – Bled, 2017-2020, - Uskladiti vozne rede avtobusov in vlakov - Zagotoviti možnost prevoza koles na vseh avtobusih v JA - Zagotoviti možnost prevoza koles na vlakih v JA - Promovirati vzpostavljanje cenejših in javnih povezav z letališčem Brnik - Za lokalno prebivalstvo v naseljih brez javnega prevoza zagotoviti obliko alternativnih prevozov do večjih krajev - Informiranje obiskovalcev o prometnem režimu, vozni redih javnih prevozov, lokaciji parkirišč in o zasedenosti parkirnih mest - Omogočiti možnost nakupa cenovno ugodnih letnih ali večdnevniških vozovnic za javni promet - Promocija uporabe javnih prevoznih sredstev med domačini - Ureditev manjših parkirišč s sanitarijami in kolesarnicami na izhodiščnih in izletniških točkah 	

Preglednica 3: Seznam in opis obstoječih evropskih dokumentov

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
PROMET	2011	EU	<p>Bela knjiga, Načrt za enotni evropski prometni prostor</p> <p>Dokument obravnava pripravo evropskega prometnega prostora na prihodnost predvsem z vidika trajnosti in učinkovitosti. V dokumentu so podane smernice in strategije za bodoči prometni prostor.</p> <p>Glavne točke dokumenta :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priprava evropskega prometnega prostora na prihodnost • Vizija za knokurenčen in trajnosten prometni sistem • Naraščanje prometa in podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij . • Učinkovito osrednje omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet • Enaki konkurenčni pogoji na svetovni ravni za potovanja na dolge razdalje in medcelinski tovor. • Čist mestni promet in dnevna migracija • Deset ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem:



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
			<p>merila za doseganje ciljnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 % .</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategija – kaj je treba storiti • Enotni evropski prometni prostor • Inovacije za prihodnost – tehnologija in obnašanje. • Moderna infrastruktura, pametno določanje cen in pametno financiranje • Zunanja razsežnost.
PROMET	2013	EU	<p>Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih</p> <p>Urbana območja pripsevajo 23% vseh emisij CO₂ iz prometa, zato se morajo še bolj potruditi in prispevati k 60% znižanju toplogrednih plinov, kot je omenjeno v Beli knjigi iz leta 2011. Zaradi višje gostote poselitve in večjega deleža kratkih poti imajo mesta večji potencial za prehod v nizko-ogljichen prometni sistem s spodbujanjem hoje, kolesarjenja, javnega prometa ter vozil za alternativni pogon.</p> <p>Cilj sporočila je okrepiti podporo evropskim mestom pri spopadanju z izzivi mobilnosti v mestih, da se zagotovi trajnostni razvoj in izpolnitev ciljev glede konkurenčnega in z viri gospodarnega evropskega prometnega sistema. Evropska komisija bo zato okrepila podporne ukrepe za trajnostno mobilnost v sektorjih z evropsko dodano vrednostjo, kot na primer izmenjava izkušenj in predstavitev najboljših praks:</p> <ul style="list-style-type: none"> - primerni ukrepi za razširjanje najboljših praks, posebni portali in oblikovanje skupine evropskih strokovnjakov, - omogočanje usmerjene finančne podpore z evropskimi strukturnimi in investicijskimi skladi ter iz strukturnih skladov, Evropskega socialnega sklada ter drugih razpoložljivih skladov - podpora raziskavam in inovacijam: pobuda Civitas 2020 bo v okviru programa Obzorje 2020 omogočila mestom, podjetjem, univerzam in drugim deležnikom, da razvijejo in preskusijo nove pristope za izzive mobilnosti v mestih. - komisija poziva države članice, naj ustvarijo prave pogoje, da bi lahko mesta in metropole pripravile in izvajale svoje celostne prometne strategije v mestih. To je glavna točka, ki jo obravnava Komisija. - Komisija podaja vrsto konkretnih priporočil za usklajeno delovanje vseh ravni upravljanja ter javnega in zasebnega sektorja pri štirih vidikih: <ul style="list-style-type: none"> - mestna logistika, - predpisi o dostopu, - izvajanje rešitev na podlagi inteligentnih prometnih sistemov, - varnost v mestnem cestnem prometu.
RAZVOJ	2014	EU	<p>Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020</p> <p>Izdelava celostnih prometnih strategij je predvidena v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. V Operativnem programu je opredeljenih 14 prednostnih osi. Obravnavana investicija je skladna s prednostno osjo številka 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja« in prednostno naložbo št. 4.4. »Spodbujanje nizko-ogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane</p>



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
			<p>mobilitnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.</p> <p>V okviru te prednostne naložbe so podpore namenjene aktivnostim, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavaajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti, kar prispeva k večji kakovosti bivanja. Naložbe v trajnostno urbano mobilnost bodo sledile celostnemu pristopu in temeljile na celostnem konceptu mobilnosti za mesta ali funkcionalna urbana območja, ki pokrivajo vse relevantne načine mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba JPP in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti) in ukrepe za njihovo spodbujanje.</p> <p>Za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in manjše emisije PM10 iz prometa v urbanih območjih in njihovem širšem zaledju se bodo za mesta in regije izdelale celostne prometne strategije, s katerimi bodo definirani prioriteten ukrepi trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije, ki se bodo financirali iz KS in ESRR.</p>
RAZVOJ	2009	EU	<p>Strategija Evropske unije za trajnostni razvoj</p> <p>Trajnostni razvoj je opredeljen kot eden glavnih dolgoročnih prednostnih ciljev EU. Prenovljena strategija Evropske unije za trajnostni razvoj iz leta 2006 je okvir za dolgoročno vizijo trajnosti, v kateri se gospodarska rast, socialna kohezija in varstvo okolja skupno razvijajo in vzajemno podpirajo. V prometnem sektorju poraba energije in emisije toplogrednih plinov še naprej naraščajo. Čeprav so v potniškem prometu vidni znaki prekinitve povezave med obsegom prometa in gospodarsko rastjo, je bilo na primer v 2009 povečanje tovarnega prometa hitrejše od povečanja BDP. Hrup in onesnaženost zraka zaradi prometa resno škodujeta zdravju in sta še vedno pereči vprašanji v vsej EU. Pri oblikovanju prometne politike EU je treba upoštevati vse vidike trajnostnega razvoja (kot so emisije, hrup, zasedanje zemljišč in biotska raznovrstnost) ter vse ukrepe zasnovati na dolgoročni viziji za trajnostno mobilnost ljudi in blaga, ki vključuje celotni prometni sistem, ter na prizadevanjih na ravni EU, nacionalni ravni in regionalni ravni, ki se med seboj dopolnjujejo. Eden od dolgoročnih ciljev strategije je premostitev regionalnih razlik, prekinitve povezave med gospodarsko rastjo in rastjo prometa ter razvoj okolju in zdravju prijaznega prometa. Med ukrepi predvideva zaračunavanje uporabe infrastrukture, spodbujanje alternativni motornemu prometu ter vozil, ki porabijo manj energije.</p>



7.2 Korak 3: Samoocena

Samoocena je bila izvedena v sklopu ene delavnice in dveh javnih razprav:

- delavnica z zaposlenimi na Občini,
- 1. javna razprava pod naslovom "Pametna mobilnost za uspešno občino" in
- 2. javna razprava pod naslovom "Izbiraj trajnostno za prijazno in dostopno mesto".

V sklopu delavnic in javnih razprav je bilo ocenjeno trenutno stanje prometa s širšega, strokovnega in osebnega vidika udeležencev. Obravnavane so bile tematike razpoložljivosti, dostopnosti in ustreznosti infrastrukture, problem socialne izključenosti ter podobno.

Ugotovljeno je bilo, da je bilo načrtovanje prometa v občini Radovljici do sedaj podrejeno avtomobilskemu prometu, prav tako promet ni bil obravnavan celostno in v povezavi z drugimi pomembnimi sektorji. To vodi v parcialno načrtovanje projektov brez enotne vizije in ciljev in večinoma obstane na ravni med seboj nepovezanih prometnih projektov. Poglavitna težava dosedanjega pristopa je tudi to, da je bila v ospredju le infrastruktura v sklopu prostorskih dokumentov, ti pa ne morejo med seboj povezati različnih elementov prometnega sistema ali pa jih celo ignorirajo kot na primer upravljanje mobilnosti. Sredstva za promet se iz leta v leto zmanjšujejo, vlaganje v trajnostno mobilnost pa je že tako premajhno. Pozitivno je to, da je trajnostni razvoj rdeča nit večine strateških dokumentov občine Radovljica. Hkrati delovna skupina ugotavlja, da občina v največji možni meri sledi zastavljenim razvojnim usmeritvam, vendar to zaradi različnih dejavnikov vedno ni mogoče (spremenjene potrebe, razpoložljiva nepovratna sredstva itd), zaradi česar je potrebno prilagoditi izvajanje projektov. Občina prav tako ne zbira sistematično podatkov o mobilnosti, zato je tudi težko spremljati trende na področju prometnega načrtovanja.

Lahko rečemo, da je rezultat samoocene želja po nadaljnjih izboljšavah trajnostne mobilnosti in predvsem pristopa do načrtovanja prometa.

Del samoocene so bili tudi posveti z javnostjo, v katerih so bile izpostavljene glavne težave prometa v občini Radovljica kot so slaba vzdrževanost prometne infrastrukture in slaba urejenost površin za pešce, kolesarje in gibalno ovirane.

Natančnejši potek in izsledki delavnic in javnih razprav so v prilogah - "DELAVNICE in JAVNE RAZPRAVE".

Samoocena širše delovne skupine je bila izvedena z intervjuji, samoocena širše javnosti pa preko anketnih vprašalnikov. Analize in izsledki v prilogah "ANKETE" in "INTERVJUJI".

7.3 Korak 4: Pregled razpoložljivih virov

Izvajalec je že v ponudbi in s podpisom pogodbe za izdelavo CPS zagotovil, da pokriva znanja vseh zahtevanih področij, in sicer za področje prometnega načrtovanja, področje prostorskega načrtovanja, področje vključevanja javnosti oz. sodelovanja z javnostmi, področje oglaševanja in oblikovanja gradiv, področje pešačenja, področje kolesarjenja in področje javnega potniškega prometa.

Izvajalec je preveril tudi znanje, ki ga ima na voljo naročnik. Občinska uprava šteje približno 50 ljudi, vendar je skupno le 8 ljudi, ki se ukvarjajo s prometom in prostorom (4 osebe na oddelku za infrastrukturo in 4 osebe na oddelku za okolje in prostor).

Poimenski seznam zaposlenih s podatkom o izobrazbi po področjih, ki se ukvarjajo s prometom in prostorom:

Oddelek za infrastrukturo:

- Marko Bajec, inž.les.
- Rado Pintar, univ.dipl.inž.grad.
- Boštjan Breljih, elektrotehnik/elektronik
- Tanja Markelj, spec. management

Oddelek za okolje in prostor

- Staša Čelik Janša, univ.dipl.inž.arh.
- Tanja Freljih Egart, univ.dipl.inž.arh.
- Janez Horvat, univ.dipl.inž.arh.
- Boštjan Lenac, dipl.upr.ved

Po podatkih o izobrazbi na občini Radovljica je v omenjenih oddelkih en zaposlen z izobrazbo s področja gradbeništva ter trije s področja arhitekture. Ocenjuje se, da so za pripravo CPS s strani izvajalca, naročnika in ostalih ključnih deležnikov, ki so vključeni v proces izdelave dokumenta, zagotovljena vsa osnovna znanja za načrtovanje prometa (vodstvena, tehnična, operativna). Oba, tako izvajalec kot naročnik, skrbita, da je kader pravilno usposobljen in sposoben kakovostno in pravočasno izpeljati vse načrtovane aktivnosti.

Izvajalec se je v pogodbi za izdelavo CPS obvezal, da bo dela za izdelavo CPS opravil po predračunu z dne 3.6.2016, ki je bil sestavni del izvajalčeve ponudbe. Določena vrednost del znaša 32.400,00 EUR brez DDV oz. 39.528,00 EUR z DDV. Izvajalec sklepa, da sredstev, ki jih je naročnik namenil za ukrepe spodbujanja trajnostne mobilnosti, ne bo zmanjšal, ampak bodo enaki ali pa se bodo celo povečali v primerjavi s preteklimi leti.

Sofinanciranje projektov trajnostne mobilnosti iz EU sredstev bo v višini:

- 26 mio EUR KS (85 % EU, 15 % SLO) in
- 21 mio EUR ESSR (80 % EU, 20 % SLO (samo za mestne občine).

Seznam predvidenih ukrepov, ki bodo financirani iz EU sredstev v sklopu CPS:

- Varni dostopi do postaj in postajališč JPP,
- Stojala in nadstrešnice za kolesa,
- Sistem P+R,
- Postajališča JPP,
- pločniki, kolesarske steze,



- Ukrepi trajnostne parkirne politike,
- Omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet,
- Zelena mestna logistika,
- Sodobne tehnologije za upravljanje mobilnosti in
- Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti.

7.4 Korak 5: Opredelitev časovnega načrta

Priprava CPS za občino Radovljica sledi sklopom in korakom procesa izdelave, kot je opisano v Smernicah za pripravo celostne prometne strategije (glej Sliko 1) ter je v skladu s priporočili Ministrstva za infrastrukturo kot vira financiranja. Priprava CPS bo trajala približno eno leto, v katerem bodo izvedeni vsi vsebinski sklopi potrebni za pripravo CPS. Deležniki so se na uvodnem sestanku strinjali, da bo akcijski načrt z ukrepi oblikovan za obdobje naslednjih pet let, tj. od 2017-2022.

Izdellovalec je v fazi načrtovanja poteka izdelave CPS občine Radovljica upošteval Smernice za pripravo Celostne prometne strategije ter z ostale občinske, države in evropske dokumente.

Terminski načrt je v razdeljen v tri faze, in sicer fazo 1 (faza postavitve temeljev in faza analize stanja), faza 2 (faza opredelitve vizije in prioritet ter faza izbire ukrepov) in fazo 3 (faza načrtovanja izvajanja CPS občine Radovljica, faza sprejema CPS občine Radovljica, faza po sprejemu strategije na občinskem svetu). V prilogi je priložen terminski načrt, ki je kaže, da je izvajalec izpolnil obveznosti prve faze. Terminski načrt se bo v naslednjih fazah dopolnjeval in nadgrajeval vse do zaključka projekta.

Časovni okvir izvajanja posameznih ukrepov se določi skladno s potrditvijo vizije.

Podrobna opredelitev aktivnosti v sklopu priprave projekta je razvidna iz priloge "TERMINSKI PLAN".

7.5 Korak 6: Opredelitev ključnih deležnikov

Občina Radovljica se zaveda, da je vključenost deležnikov ključna pri pripravi kakovostne CPS, saj se tako lahko prepozna in aktivno vključi različne poglede in mnenja tako strokovne kot splošne javnosti. Vključevanje deležnikov je pomembno v vseh fazah priprave CPS, na primer tako pri prepoznavanju izzivov in priložnosti in pri določanju vizije kot tudi pri opredelitvi prioritet in ukrepov. Konsenz v fazi priprave CPS je pomemben zlasti kasneje v fazi izvedbe ukrepov, saj bo pomembno prispeval h kakovostni in celostni izpeljavi akcijskega načrta, ki je odvisna od politične podpore.

Na začetku procesa priprave CPS je izdelovalec skupaj z naročnikom oblikoval seznam ključnih deležnikov, da bi zagotovil pogoje za uspešni pripravo projekta in dosegel oblikovanje kakovostne strategije. V proces izdelave je vključena projektna skupina, ki jo sestavlja izdelovalec in predstavniki občine. K sodelovanju in sooblikovanju projekta so povabljeni tudi deležniki na državni ravni (zveze, društva in mediji), regionalni ravni (predstavniki sosednjih občin) in občinski ravni (predstavnike policije, vzgojno-izobraževalnih ustanov (vrtec, osnovne šole, srednje šole...), domov za ostarele, taksi služb, gospodarstva, zdravstvenih ustanov, civilnih iniciativ, zainteresiranih društev in organizacij (npr. Svet za preventivo in varnost v cestnem prometu, turistična društva, večja nakupovalna središča, kulturne ustanove ipd.), predstavnike občinskih odborov, svetnike, občinsko redarstvo, predstavnike izvajalcev javnega potniškega prometa, predstavnike gospodarstva (večja oz. pomembnejša podjetja).

8. SKLOP B: OPREDELITEV PROCESA

8.1 Korak 1: Opredelitev območja in odgovornosti

Zaradi narave priprave in financiranja CPS za občino Radovljica se je delovna skupina dogovorila, da bo CPS pokrivala celotno območje občine Radovljica, saj tu nastaja večina prometnih tokov, ki so podrobneje predstavljeni v poglavju 4.1.3.2 Delovne migracije. Deležniki bodo vključeni v izdelavo projekta skozi ankete, intervjuje in javne razprave in delavnice.

8.2 Korak 2: Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

Župan, občinski svet in občinska uprava v največji možni meri sledijo zastavljenih razvojnim usmeritvam, vendar to zaradi različnih dejavnikov vedno ni mogoče (spremenjene potrebe, razpoložljiva nepovratna sredstva,...), zaradi česar je potrebno prilagoditi izvajanje projektov. V prihodnjem letu bo zato pripravljena novelacija razvojnega programa, ki bo ponovno preverila in na novo začrtala smeri razvoja.

V Sklopu A so bile že predstavljene ključne politike in strateški dokumenti občine Radovljica (Preglednica 1) ter na višji ravni (Preglednici 2 in 3), ki nakazujejo najbolj pomembne strateške usmeritve s področja okolja, razvoja in prostora in ostalih sektorjev, kot je npr. gospodarstvo ipd., in ki bodo upoštevani pri izdelavi CPS. Prav tako so bili v delovno skupino povabljeni tudi predstavniki teh sektorjev, zato da bi bili čim bolj vključeni v proces izdelave CPS. Takšno medsektorsko sodelovanje naj bi prineslo dodatne sinergije in okrepiło učinek predvidenih ukrepov.

V procesu priprave CPS se je v sklopu širše delovne skupine poskušalo vključevati čim širši spekter deležnikov povezanih s prostorom in prometom in sicer s področja zdravstva, šolstva, druge javne uprave, politični predstavnik, itd ki so bili ciljno vabljeni na javne razprave in delavnice. Z vključevanjem članov mestne uprave si prizadevamo za nadgradnjo politik in praks v prostoru in prometu.

8.3 Korak 3: Načrtovanje vključevanja javnosti

Izdellovalec je v celoten proces izdelave CPS vključil občane in ostalo zainteresirano javnost, saj je tesno sodelovanje projektne skupine s predstavniki občine in občani ključnega pomena za uspešno izvedbo projekta. Deležniki vseh vrst so vključeni v proces načrtovanja od začetka do konca, saj le tako sooblikujejo CPS. Učinek vključevanja javnosti ima številne pozitivne učinke na povečanje kakovosti, uspešnosti, stroškovne učinkovitosti, transparentnosti, sprejetosti in legitimnosti celotnega prometnega načrtovanja v občini. Oblikovan je bil komunikacijski načrt, ki se nadgrajuje skladno s terminskim načrtom. Obveščanje in komuniciranje z javnostmi poteka skladno s 115. – 117. členom Uredbe 1303/2013/ES in z Navodili organa upravljanja za informiranje in obveščanje javnosti o kohezijskem in strukturnih skladih v programskem obdobju 2014-2020. Izbrana komunikacijska orodja so prilagojena različnim skupinam občanov. Za komunikacijo z javnostjo so objavljene novice na spletni strani občine, v lokalnem časopisu in na letakih. Vsa vabila za dogodke so bila objavljena na spletni strani, poslana pa so bila tudi po elektronski pošti in objavljena v časopisu. Izdellovalec namerava tesno sodelovati z zainteresirano javnostjo tudi v nadaljnjih fazah CPS. V prilogi se nahajajo članki in objave, ki so bili objavljeni v različnih virih od začetka do zaključka prve faze.



8.4 Korak 4: Dogovor o delovnem načrtu in vodenju

Širše soglasje in podpora za proces priprave CPS sta bila sprejeta že z odločitvijo Občine Radovljica, da pristopi k izdelavi CPS. Z namenom pridobitve nedvoumnih političnih pooblastil in podpore za sam proces priprave CPS izvajalec k vsem aktivnostim vabi in vključuje ključne deležnike.

Odgovorni za pripravo CPS s strani občine je vodja oddelka za prostor, ga. Staša Čelik Janša, odgovoren s strani izvajalca je g. Miha Jazbinšek s podjetja MK projekt d.o.o., vodja projektne skupine pa je mag. Gregor Pretnar s podjetja PNZ d.o.o.

V sklopu izdelave CPS naročnik in izvajalec za vsak dogodek posebej določita delovni načrt, ki temelji na terminskem načrtu z navedenimi mejniki za pripravo CPS in končno odobritev projekta. Odgovornosti glede vodstvenih postopkov in nalog so opredeljene že v ponudbi izvajalca in v pogodbi med izvajalcem in načrtovalcem. Podrobnosti glede posameznih izvedb pa se izvajalec in naročnik dogovarjata sproti za vsako posamezno aktivnost. Ključnega pomena za uspešno izvedbo projekta je tesno sodelovanje izvajalca in naročnika s ključnimi deležniki. Tako naročnik kot izvajalec sta predvidela, da zainteresiranost in odzivnost ključnih deležnikov ne bo velika, zato so v projektni nalogi opredeljena darila, ki bodo spodbujala sodelovanje, izvajalec pa skrbi, da so dogodki v sklopu CPS pojavljajo kontinuirano. Izvajalec zato spremlja napredek in uveljavljanje uresničevanja delovnega načrta in ga prilagaja spremembam. Prizadeva si tudi za nadgradnjo ali spremembo politik, med temo strategije vključuje intermodalnost.

9. SKLOP C: ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV

V sklopu izdelave naloge so bile pregledane in po potrebi upoštevane do sedaj izdelane študije.

Preglednica 4: Seznam in opis obstoječih občinskih dokumentov

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis študije	Uporabnost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
OKOLJE	2015	LUZ d.d.	<p>Strokovne podlage za urejanje območja RA 022</p> <p>Urejanje prometa poteka na podlagi prometne politike, ki določa usmeritve o količini, lokacijah, normativih in režimih avtomobilskega, kolesarskega, peš in javnega prometa. Občina Radovljica še nima trajnostne prometne strategije, ki bi ji sledila skozi določila posameznih dokumentov, skozi režime in druge vrste ukrepov.</p> <p>V analize obstoječega prometa in določil za razvoj v Radovljici so vključene usmeritve za:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mirujoč promet, - razvoj območja in - območja karejev OPPN 	Zmerna
PROMET	2005	PNZ d.o.o.	<p>Prometna študija Radovljice in Lesc</p> <p>Študija je strateškega značaja, zato se osredotoča predvsem na konceptno raven. Študija ima dve glavni stopnji delovnega procesa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zasnova prihodnjega prometnega omrežja <ul style="list-style-type: none"> - analiza sedanjega stanja, - zasnova prihodnjega cestnega in kolesarskega omrežja. 2. Mikroskopska preveritev predlaganih rešitev <ul style="list-style-type: none"> - novelacija in kalibracija prometnega modela za jutranjo in popoldansko konico leta 2004, - napoved prometa za leto 2024 (jutranja in popoldanska konica) ob - upoštevanju predvidenih novih programov, - mikroskopska simulacija po metodi dinamičnega obremenjevanja za - analizirane različice, - analiza izidov, prometna primerjava in predlog. <p>Ugotovljeni so naslednji problemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pretirana raba osebnih avtomobilov, • kolesarskih poti praktično ni, • pešec je glede na osebni avto v podrejenem položaju. • zapornica prek železniške proge na Alpski cesti v Lescah (v popoldanski konici zaprta 35% časa, v jutranji 17% časa), • ožina pri Merkurju v Lescah, • avtobusno postajališče v Lescah pri železniški postaji neudobno. <p>Strategijo nadaljnega razvoja sestavlja tri pomembne usmeritve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uravnotežen razvoj vseh vrst prometa (individualni 	Zmerna



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis študije	Uporabnost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
			<p>motorni, javni, kolesarski in peš),</p> <ul style="list-style-type: none"> • umiritev prometa, • izločitev tranzitnega prometa z Alpske in Gorenjske ceste in pomestenje njunega cestnega prostora. <p>Uravnotežen razvoj vseh vrst prometa zahteva nekoliko večjo vlogo javnega, zlasti pa kolesarskega prometa.</p> <p>Na podlagi prometne analize je ugotovljeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • predlagana zasnova prometnega sistema pri vseh različicah brez večjih težav deluje tudi leta 2024, • predlagamo, da avtobusna postaja v Radovljici ostane na sedanjem mestu, • s stališča trajnostnega razvoja je najprimernejše, da se v Lescah prehod prek železniške proge zapre za motorni promet. 	
PROMET	2006	Občina Radovljica	<p>Analiza šolskih poti v Občini Radovljica, s predlogi sklepov</p> <p>Ta dokument predstavlja analizo šolskih poti, kakršno lahko pripravi občinska uprava. Pri pripravi analize so izhajali iz pobud občinskih svetnikov, SPV, posameznih šol in drugih javnih ustanov ter občanov. Končno poročilo analize varnih šolskih poti bo pripravljeno po dokončni uskladitvi z vsemi sodelujočimi ustanovami na področju šolskih poti oziroma po obravnavi dokumenta na SPV in seji OS. Analiza varnih šolskih poti v Občini Radovljica bo občinski upravi v pomoč pri načrtovanju investicij za izboljšanje prometne varnosti in temelj za celostno urejanje te problematike v občini.</p>	Zmerna
PROSTOR	2015	City studio in dr.	<p>Ureditev osrednjega prostora Radovljice - urbanistično arhitekturna idejna zasnova ureditve mestnega centra Radovljice</p> <p>Občina Radovljica se je leta 2014 začela intenzivneje ukvarjati s pripravo novega prostorskega dokumenta za osrednji mestni prostor, zlasti Gorenjsko cesto. Trije biroji so v medsebojnem sodelovanju, na osnovi pripomb strokovne komisije, dodatnih študij in usklajevanj z naročnikom izdelali sintezno rešitev, ki vključuje najboljše rešitve posameznih predlogov ter smiselno upošteva večino pripomb tako strokovne komisije kot občinskih služb in delovnih teles. Predstavljena sintezna rešitev bodočega urejanja osrednjega mestnega prostora Radovljice je usklajena strokovna podlaga, ki je namenjena široki javni razpravi ter kot osnova za nov prostorski dokument tega območja. Nadaljnje natančnejše projektne obdelave bodo dorekle konkretno oblikovanje posameznih prostorov in rešitev.</p> <p>Glavni cilj projekta je celostna zasnova bodočega prenovljenega javnega mestnega prostora v širšem jedru Radovljice. Z umikom tranzitnega prometa na regionalno cesto je prometna obremenjenost zdaj bistveno manjša, kar omogoča pešcem prijaznejše oblikovanje prostora. Motorni promet se umiri, pešcem in kolesarjem se nameni več prostora, kar omogoči umeščanje dodatnih javnih vsebin, ki pritičejo Radovljici kot regionalnemu upravnemu in kulturnemu središču. Boljši javni prostor prispeva k višji kvaliteti življenja. Elementi:</p>	Zmerna



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis študije	Uporabnost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
			<ul style="list-style-type: none"> • Avenija Gorenjska cesta • Grajski park in parkirna hiša pod njim • Nove peš in kolesarske povezave • Prenova avtobusne postaje in trga 	
PROMET	2014	City studio	<p>Zasnova avtobusnih in kolesarskih prog v Radovljici</p> <p>Namen naloge je izdelava zasnove zmogljivejših avtobusnih in kolesarskih povezav na območju Radovljice in Lesc z upoštevanjem navezav na širše območje Občine. Obstoječe stanje avtobusnega prometa in kolesarskih povezav kaže na nezadostno pokritost območja s tovrstnimi ureditvami. S tem je povezana preobremenjenost z motornim prometom v centru mesta. V zasnovi se natančneje preveri obstoječe stanje avtobusnega prometa in kolesarskih povezav ter preuči potrebe in možnosti za umestitev novih oz. preureditev obstoječih prometnih površin. Ta zasnova lahko služi kot sestavni del in delno izhodišče za pripravo celostne prometne strategije občine Radovljica.</p> <p>Zasnova ureditev je narejena na podlagi pridobljenih podatkov s terena in podatkov o obstoječih in predvidenih zasnovah na obravnavanem območju.</p> <p>1-PODATKI S TERENA - Pregled stanja - Podatki podjetja Alpetour</p> <p>2-PROSTORSKI AKTI</p> <p>3-PROJEKTNE DOKUMENTACIJE, ŠTUDIJE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Idejna zasnova prometne ureditve območja Kranjske in Gradnikove ceste v Radovljici, City studio, september 2009 (kolesarski pas) - Strokovne podlage za izdelavo prometnih ureditev za del poteze Lesce – Bled, City studio, oktober 2012 - Seznam kolesarskih projektov, ki jih sofinancira EU (glej net izvor, leto) - Strokovne podlage za umestitev daljinske kolesarske poti skozi Občino Radovljica, LUZ d.d., November 2013 - Prometna ureditev Lesce Center, City studio d.o.o., november 2013 (v izdelavi) - Osnutki strokovnih podlag (park and ride ŽP Lesce in ŽP Radovljica), City studio 2013, 2014 <p>Ukrepi podani s to zasnovo (koncept trajnostnega mestnega prometnega načrtovanja) se nanašajo na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - predvideno rekonstrukcijo cest, - uvedbo krožne avtobusne linije z minibusi ter ureditev učinkovitega sistema javnega avtobusnega potniškega prometa - predvideno razširitev državnega kolesarskega omrežja (dve povezavi), - ureditev lokalnih kolesarskih poti (nove ureditve ter priključitev na državno kolesarsko omrežje oz. na turistične kolesarske poti), - ureditev območij mešanih površin, kjer je motorni promet podrejen ostalim udeležencem v prometu, 	Dobra



Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis študije	Uporabnost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
			<ul style="list-style-type: none">- vzpostavitev sistema izposoje koles- označitve turističnih kolesarskih poti (obstoječe že izvedeno, potrebno nadgraditi z infrastrukturo)	

9.1 Korak 1: Analiza izzivov in priložnosti

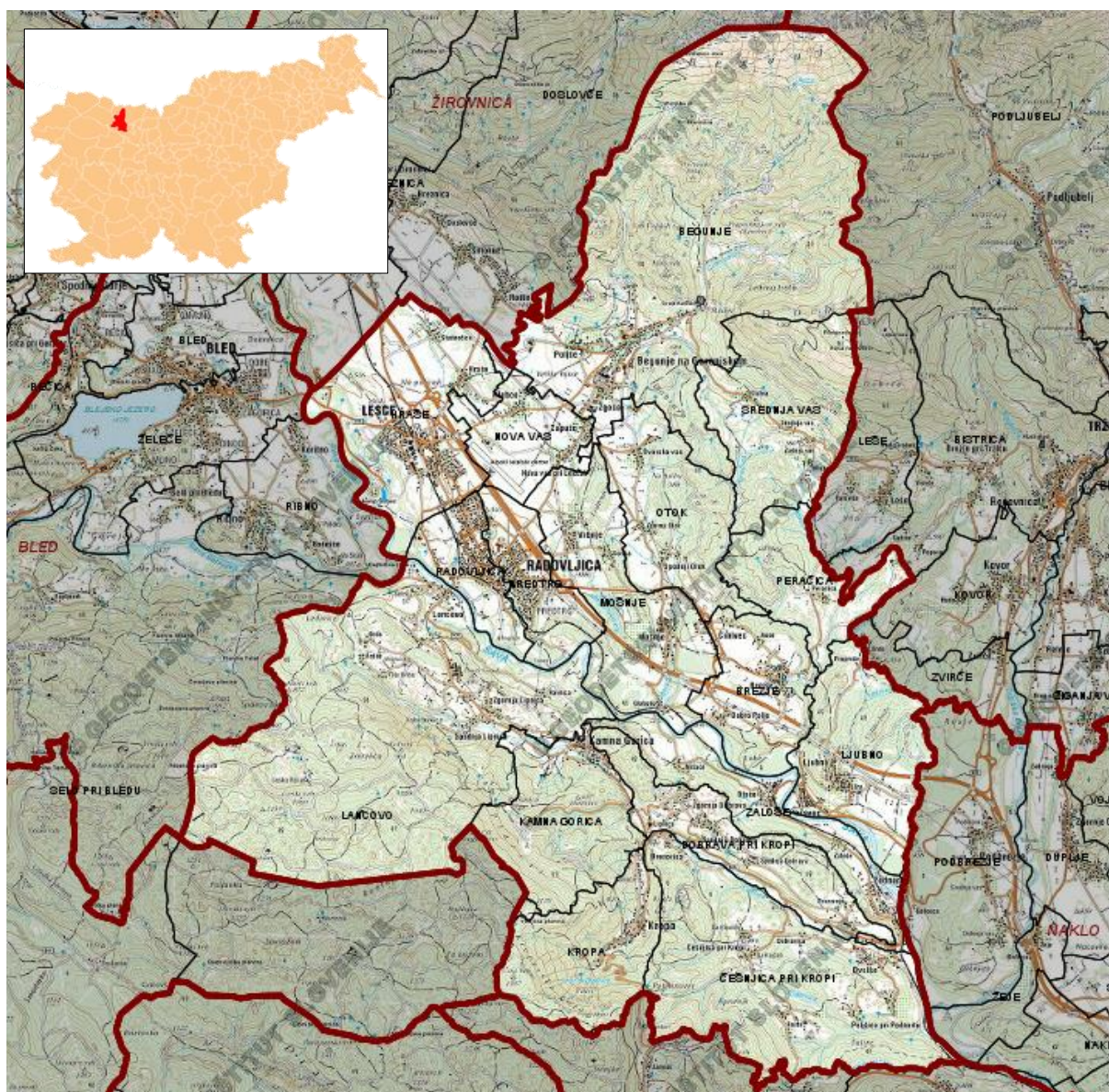
To poglavje je najbolj obsežno v Fazi 1, saj postavlja temelje za kasnejše postavljanje vizije, ciljev in prioritet na podlagi objektivnih podatkov in izhodišč. Analiza obsega tako kvantitativne kot tudi kvalitativne kazalce ter se poslužuje različnih virov podatkov, ki so omenjeni v poglavju o Metodologiji. Pri analizi so sodelovali tako notranji kot zunanji sodelavci projektne ekipe, kar skupaj z lokalnim vpogledom v sliko prometnega sistema v občini Radovljica prinaša tudi zunanji pogled na prednosti in slabosti občine ter možnosti za izboljšave v prihodnje.

9.1.1 Splošen opis občine

Občina Radovljica leži na severozahodu Slovenije. Na zahodu meji na občino Bled, na severu na Žirovnico, na severovzhodu na Tržič, na vzhodu na Naklo, na jugu na mestno občino Kranj, ter na jugozahodu na Bohinj.

Občina Radovljica obsega 52 naselij, med katerimi ima status mesta edino Radovljica, ki je sedež občine, upravne enote in okrajnega sodišča. Je največja občina po površini v Gorenjski regiji.²

² <https://sl.wikipedia.org/>



Slika 2: Prikaz občine s prometnicami in njena lokacija v slovenskem prostoru – v okvirju zgoraj desno lokacija v državi (Vir: Kaliopa, 2016)



Občina Radovljica na skrajnem severozahodnem delu Ljubljanske kotline obsega Radovljiško ravnino, imenovano tudi Dežela, Dobrave in Jelovico. Na severu omejujejo njeno ozemlje Karavanke, na severovzhodu zadnji del Kamniško-Savinjskih Alp in na jugu planota Jelovica.

Središče občine je mesto Radovljica, ki je s starim jedro eno najbolj ohranjenih srednjeveških mestnih struktur v Sloveniji, pomembnejši naselji pa sta še Lesce in Begunje.



Slika 3: Mesto Radovljica (Vir: Mirko Kunšič, <http://www.radovljica.si/>)

9.1.2 Analiza demografskih in socio-ekonomskih trendov

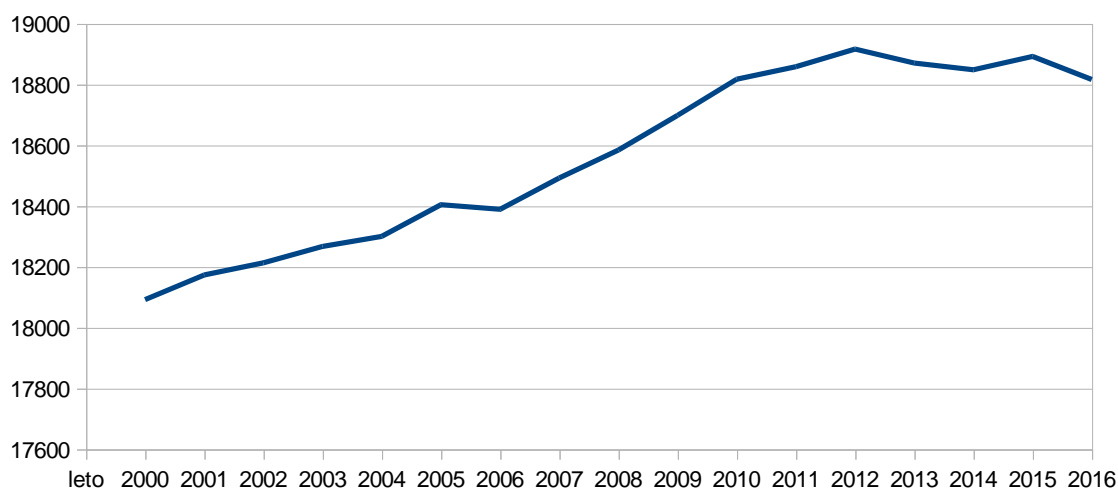
9.1.2.1 Gibanje števila prebivalstva

Občina Radovljica je ob popisu leta 2002 štela 18.213 prebivalcev, leta 2016 pa 18.816. Največ prebivalcev je v občinskem središču Radovljica, 6.011, kjer živi ena tretjina vsega prebivalstva občine. Zgoščevanje prebivalstva je izrazito v dolinskem dnu obeh Sav.

V obdobju 2000 do 2016 se je število prebivalcev občine Radovljica povečalo z 18.092 prebivalcev na 18.816. Trend naraščanja se je leta 2010 umiril. Zadnja leta je zabeležena stagnacija števila prebivalcev.

Preglednica 1: Število prebivalstva, občina Radovljica 2000–2016 (Vir: SURS, september 2016)

Leto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Prebivalci	18.092	18.173	18.213	18.267	18.300	18.404	18.389	18.492	18.584	18.698	18.817	18.858	18.916	18.870	18.848	18.892	18.816



Grafikon 1: Število prebivalstva, občina Radovljica 2000–2016 (Vir: SURS, september 2016)

Kar 27 (od 52 naselij) izkazuje rast števila prebivalcev. Izrazito je povečanje števila prebivalcev v mestu Radovljica (4% v zadnjih osmih letih) ter v naseljih Lancovo in Mošnje. Najizrazitejši upad števila prebivalcev je v Kropi (11%).

Preglednica 2: Gostota poselitve, naselja 2016 (Vir: SURS, september 2016)

Naselje	Prebivalci	Površina (ha)	Gostota poselitve (preb./km ²)
1 Begunje na Gorenjskem	964	1857	52
2 Brda	51	85	60
3 Brezje	492	150	328
4 Brezovica	144	70	205
5 Češnjica pri Kropi	104	441	24
6 Črnivec	270	141	191
7 Dobravica	33	100	33
8 Dobro Polje	130	155	84
9 Dvorska vas	166	147	113
10 Globoko	39	69	57
11 Gorica	87	90	96
12 Hlebce	272	140	194
13 Hraše	224	92	244
14 Kamna Gorica	531	505	105
15 Kropa	752	494	152
16 Lancovo	494	166	298
17 Lesce	2.837	505	562
18 Lipnica	51	32	161
19 Ljubno	440	285	154
20 Mišače	72	141	51
21 Mlaka	33	97	34
22 Mošnje	429	241	178
23 Noše	4	41	10



Naselje	Prebivalci	Površina (ha)	Gostota poselitve (preb./km ²)
24 Nova vas pri Lescah	208	89	235
25 Otoče	172	109	158
26 Ovsiše	215	122	177
27 Peračica	33	348	9
28 Podnart	331	88	377
29 Poljče	202	420	48
30 Poljšica pri Podnartu	104	206	50
31 Posavec	381	47	812
32 Praproše	33	210	16
33 Prezrenje	75	146	51
34 Radovljica	6.011	491	1.223
35 Ravnica	32	89	36
36 Rovte	45	189	24
37 Slatna	65	93	70
38 Spodnja Dobrava	46	65	71
39 Spodnja Lipnica	187	1355	14
40 Spodnji Otok	107	152	70
41 Srednja Dobrava	139	63	222
42 Srednja vas	25	158	16
43 Studenčice	99	147	67
44 Vošče	52	178	29
45 Vrbnje	357	163	220
46 Zadnja vas	35	286	12
47 Zaloše	90	74	121
48 Zapuže	388	42	920
49 Zgornja Dobrava	147	120	123
50 Zgornja Lipnica	171	170	101
51 Zgornji Otok	66	152	43
52 Zgoša	381	56	683

Preglednica 5: Število prebivalstva po statističnih naseljih v občini Radovljica 2008-2016 (Vir: SURS, september 2016)

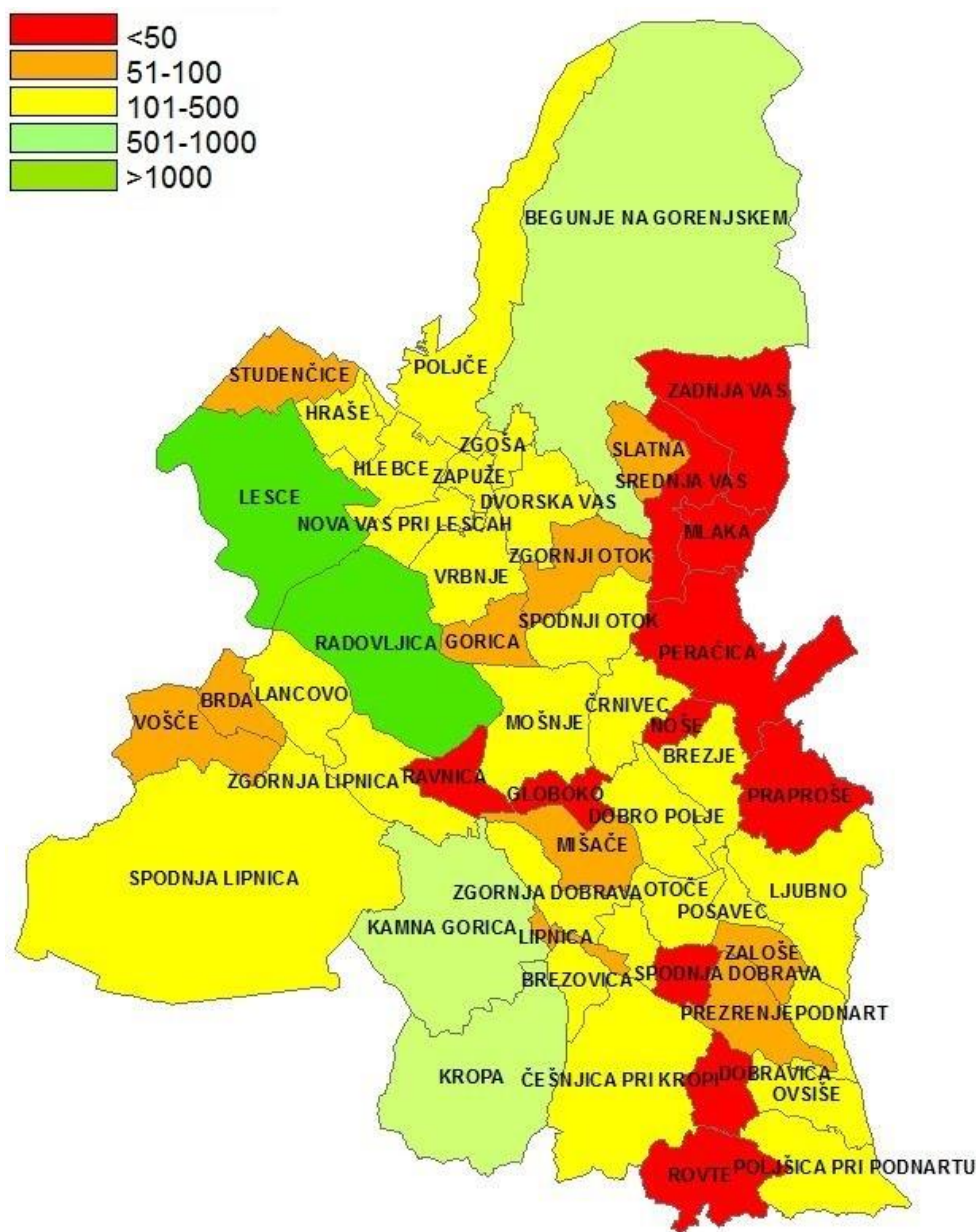
Naselje	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016-2008	2016/2008
1 Begunje na Gorenjskem	981	979	983	988	1.014	996	984	976	964	-17	98,3%
2 Brda	57	54	52	47	46	49	47	45	51	-6	89,5%
3 Brezje	495	491	495	513	505	492	485	500	492	-3	99,4%
4 Brezovica	155	154	151	157	153	146	145	145	144	-11	92,9%
5 Češnjica pri Kropi	120	116	113	111	110	108	112	109	104	-16	86,7%
6 Črnivec	239	243	237	244	256	261	253	257	270	31	113,0%
7 Dobravica	19	23	22	22	22	24	31	29	33	14	173,7%
8 Dobro Polje	129	131	133	137	131	130	127	125	130	1	100,8%
9 Dvorska vas	171	172	173	179	175	172	169	167	166	-5	97,1%



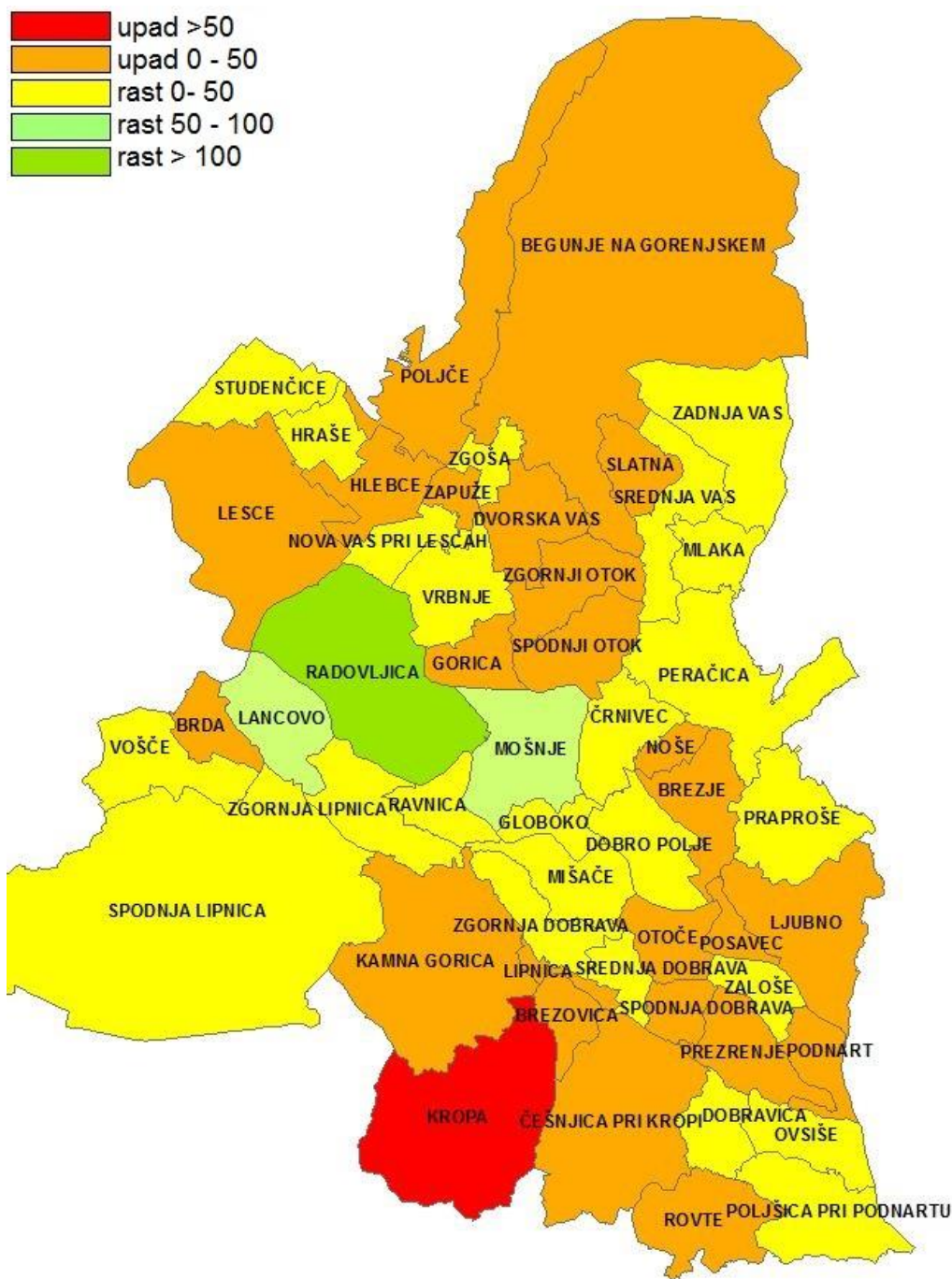
Naselje	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016-2008	2016/2008
10 Globoko	32	37	35	36	38	36	36	36	39	7	121,9%
11 Gorica	90	89	83	83	81	83	83	86	87	-3	96,7%
12 Hlebce	275	268	280	277	274	281	267	269	272	-3	98,9%
13 Hraše	219	215	217	218	221	222	223	224	224	5	102,3%
14 Kamna Gorica	553	567	555	563	563	548	534	537	531	-22	96,0%
15 Kropa	845	812	804	807	805	782	776	764	752	-93	89,0%
16 Lancovo	403	422	429	452	469	485	484	500	494	91	122,6%
17 Lesce	2.875	2.834	2.848	2.835	2.861	2.859	2.866	2.918	2.837	-38	98,7%
18 Lipnica	53	53	54	53	49	50	48	48	51	-2	96,2%
19 Ljubno	465	460	459	479	474	453	454	451	440	-25	94,6%
20 Mišače	71	76	76	75	80	82	77	74	72	1	101,4%
21 Mlaka	26	28	28	28	28	29	30	29	33	7	126,9%
22 Mošnje	371	366	379	391	414	419	418	413	429	58	115,6%
23 Noše	10	10	10	8	7	7	6	4	4	-6	40,0%
24 Nova vas pri Lescah	195	199	196	191	202	208	212	195	208	13	106,7%
25 Otoče	184	174	170	170	174	178	173	173	172	-12	93,5%
26 Ovsiše	210	211	215	218	220	212	209	212	215	5	102,4%
27 Peračica	32	31	34	34	33	35	34	33	33	1	103,1%
28 Podnart	365	353	360	354	359	353	342	335	331	-34	90,7%
29 Poljče	214	217	219	217	197	187	193	204	202	-12	94,4%
30 Poljšica pri Podnartu	100	103	100	97	98	104	106	104	104	4	104,0%
31 Posavec	384	384	376	387	381	379	383	379	381	-3	99,2%
32 Praproše	28	29	29	28	29	26	28	27	33	5	117,9%
33 Prezrenje	81	79	73	73	76	78	77	75	75	-6	92,6%
34 Radovljica	5.771	5.924	6.014	5.940	5.922	5.970	5.996	5.997	6.011	240	104,2%
35 Ravnica	28	30	30	29	28	29	30	31	32	4	114,3%
36 Rovte	53	56	59	60	58	54	50	51	45	-8	84,9%
37 Slatna	70	69	79	79	78	71	71	62	65	-5	92,9%
38 Spodnja Dobrava	53	50	53	47	48	46	48	49	46	-7	86,8%
39 Spodnja Lipnica	164	165	169	175	174	180	185	186	187	23	114,0%
40 Spodnji Otok	118	108	108	111	119	118	113	113	107	-11	90,7%
41 Srednja Dobrava	129	131	137	134	133	137	138	138	139	10	107,8%
42 Srednja vas	24	27	29	28	29	27	27	26	25	1	104,2%
43 Studenčice	96	95	98	99	96	95	94	99	99	3	103,1%
44 Vošče	45	46	51	56	52	54	53	51	52	7	115,6%
45 Vrbnje	335	337	344	346	344	334	336	354	357	22	106,6%
46 Zadnja vas	33	38	34	32	36	36	36	37	35	2	106,1%



Naselje	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016-2008	2016/2008
47 Zaloše	84	84	84	84	86	84	85	93	90	6	107,1%
48 Zapuže	409	413	392	403	402	395	402	388	388	-21	94,9%
49 Zgornja Dobrava	141	155	157	159	159	162	154	160	147	6	104,3%
50 Zgornja Lipnica	166	168	162	168	169	166	167	165	171	5	103,0%
51 Zgornji Otok	67	67	67	64	65	67	70	69	66	-1	98,5%
52 Zgoša	351	355	362	372	373	371	381	380	381	30	108,5%



Slika 4: Število prebivalstva po statističnih naseljih v občini Radovljica 2016 (Vir: SURS, september 2016)



Slika 5: Rast/upad števila prebivalcev v obdobju 2000 – 2016 po naseljih (Vir: SURS, september 2016)

9.1.2.2 Starostna sestava prebivalstva

Starostna sestava prebivalstva je pomemben pokazatelj demografskega stanja v občini in s tem usmerjevalec prostorskega razvoja. Od starosti prebivalstva se spreminjajo potrebe in interesi lokalnega prebivalstva, katerim se lahko občina bolje prilagaja, če pozna smer spreminjanja starosti

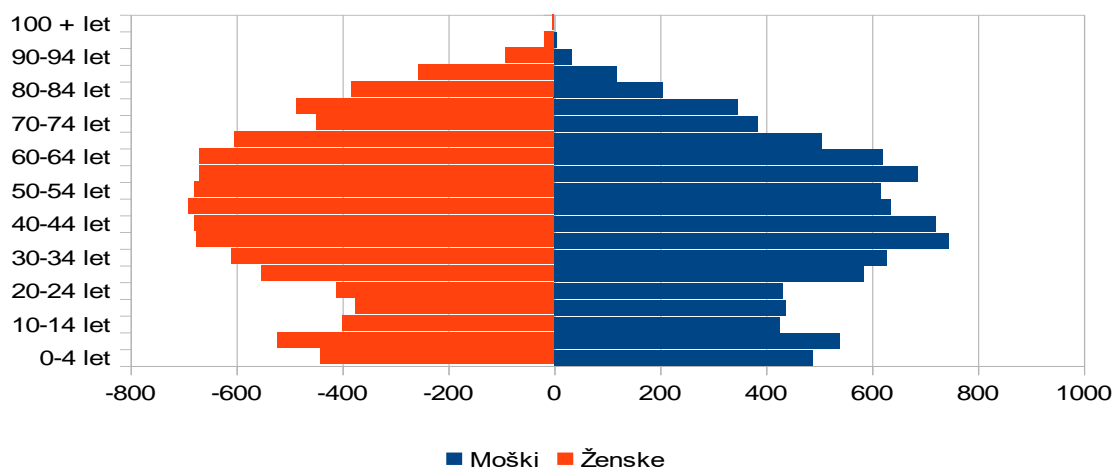


prebivalstva. Ob pričakovanju povečanja mladega prebivalstva je potrebno dopolnjevati mreže šol, izboljšati ponudbo dejavnosti za mlade ljudi in mlade družine, organizirati prostor za druženje, zabavo, igranje, športne in rekreativne aktivnosti tamkajšnjega prebivalstva. S staranjem prebivalstva se povečujejo potrebe po zagotavljanju zdravniške oskrbe in drugih socialnovarstvenih organizacijah – domovih za starejše, pomoč na domu in podobno.

Starostno sestavo občine v obdobju od 2001 naprej označuje rast števila starega prebivalstva ter zmanjševanje števila prebivalcev v zrelem starostnem obdobju. Indeks staranja močno presega 100 (*indeks staranja* je razmerje med starim prebivalstvom (starim 65 let in več) in mladim prebivalstvom (starim od 0–14 let), pomnoženo s 100). Povprečna starost prebivalcev se je v 15tih letih dvignila za štiri leta.

	2001	2006	2011	2016
Povprečna starost (leta)	39,5	41,3	42,5	43,7
Indeks staranja	93,2	124,6	131,9	138,1
Delež prebivalcev, starih 0-14 let (%)	15,9	13,9	14,1	15
Delež prebivalcev, starih 15-64 let (%)	69,2	68,9	67,3	64,4
Delež prebivalcev, starih 65 let ali več (%)	14,8	17,3	18,6	20,7
Delež prebivalcev, starih 80 let ali več (%)	2,6	3,6	4,9	5,9
Koeficient starostne odvisnosti	44,4	45,2	48,6	55,3
Koeficient starostne odvisnosti mladih	23	20,1	21	23,2
Koeficient starostne odvisnosti starih	21,4	25,1	27,7	32,1

Preglednica 3: Število prebivalstva po starostnih skupinah v občini Radovljica 2001-2016 (Vir: SURS, september 2016)



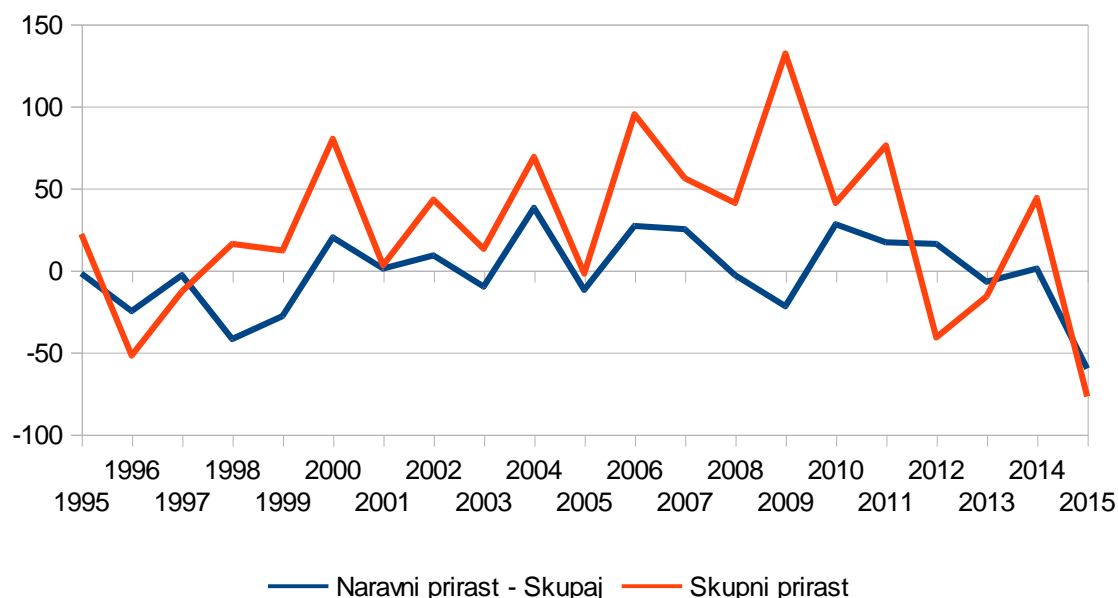
Grafikon 2: Starostna struktura prebivalcev občine (Vir: SURS, september 2016)

S starostne piramide so dobro opazne štrline in vrzeli, ki kažejo pretekla in zdajšnja razmerja med rodnostjo in umrljivostjo ter odselitvami in priselitvami. Starostna piramida je v spodnjem delu zožena zaradi izrazitega zmanjševanja (v zadnjem času sicer rahel trend navzgor) števila rojstev v zadnjih 10 letih. Nasprotno je zaradi priseljevanja mladih in posledično velike rodnosti (60.–80. leta prejšnjega

stoletja) najširša med 35 in 65 letom. Razmerje med številom ženskega in moškega prebivalstva je v korist slednjega pri starosti do 50 let, pozneje pa močno v prid žensk.

Še posebej zaskrbljujoč je deficit v starostnih skupinah do 20. oz. 25. leta starosti. Kljub temu, da se je trend postopnega upadanja števila rojstev v zadnjih nekaj ustavil in se »vsaj začasno« obrnil navzgor, kar je opazno v najmlajši kategoriji (starostna piramida za leto 2016 – kategorija do 14 let), pa številke še zdaleč niso primerljive s tistimi izpred 30 ali več let. Zaradi relativno majhnega števila »še posebej« deklet v prej omenjenih starostnih skupinah (do 20 oz. 25 let) se bo brez priseljevanja oz. močnega dviga rodnosti trend upadanja števila rojstev samo še stopnjeval. Indeks staranja izkazuje kako neugodno starostno strukturo ima občina. Ta se razlikuje med posameznimi naselji. Izredno ugodno demografsko starostno strukturo v letu 2016 izkazujejo naselja Vošče, Slatna, Praproše in Brda (vsa z indeksom pod 50). Izrazito neugodna struktura v naseljih Rovte, Gorica Češnjica in Brezovica z indeksom nad 200.

Demografske projekcije



Grafikon 3: Gibanje prebivalstva (Vir: SURS, september 2016)

Ob predpostavki povprečnega selitvenega salda zadnjih nekaj let, ki ga zaznamujejo odselitve v vseh starostnih skupinah (še posebej pri mladih), bi se število prebivalcev občine Radovljica, ne glede na upoštevane različne stopnje rodnosti, v projekcijskem obdobju 2016–2039 izrazito zmanjšalo.

Podobno kot pri projekcijah po naravni rasti, se tudi pri projekcijah, ki upoštevajo selitveni saldo, bolj kot v številu (čeprav se tudi na tem zelo), spremembe odražajo v starostno spolni strukturi prebivalcev. Glede na različne predpostavke se delež mladih bodisi nekoliko povečuje bodisi zmanjšuje, izrazito se zmanjšuje delež zrelega prebivalstva hitro pa se povečuje delež starih.

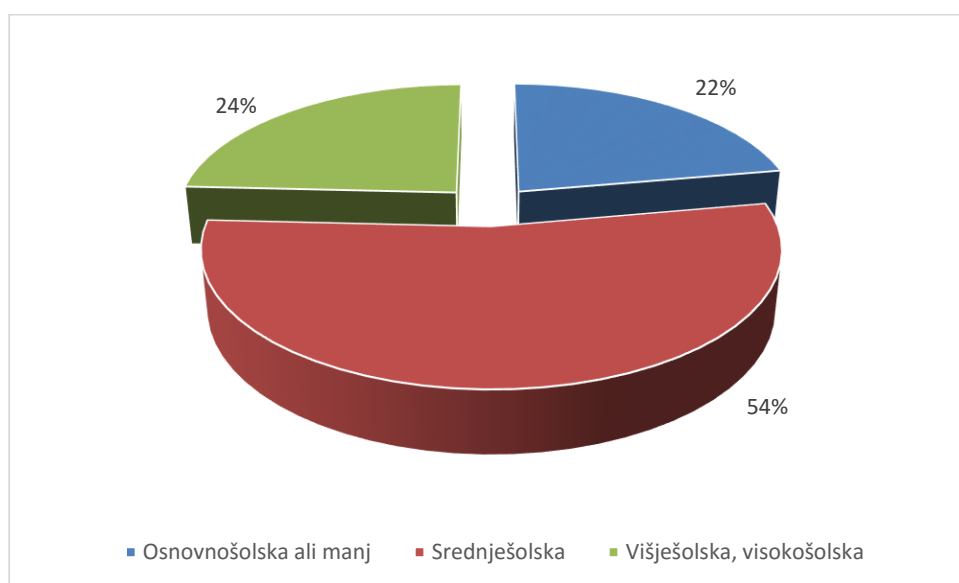
Posledice priseljevanja in odseljevanja so po posameznih starostnih skupinah sicer zelo različne, a največji problem postaja hitro zmanjševanje žensk v rodni dobi, kar je v veliki meri odraz majhnega števila rojstev v obdobju 1990–2007, ki pa ga v zadnjem obdobju še poslabšuje izseljevanje mladega



prebivalstva. Na takšen način se demografski potencial samo še slabša – z vidika slednjega bi bilo za občine Radovljica (vsaj teoretično) nujno priseljevanje mladega, predvsem ženskega prebivalstva.

9.1.2.3 Izobrazbena sestava prebivalstva in zaposlenost

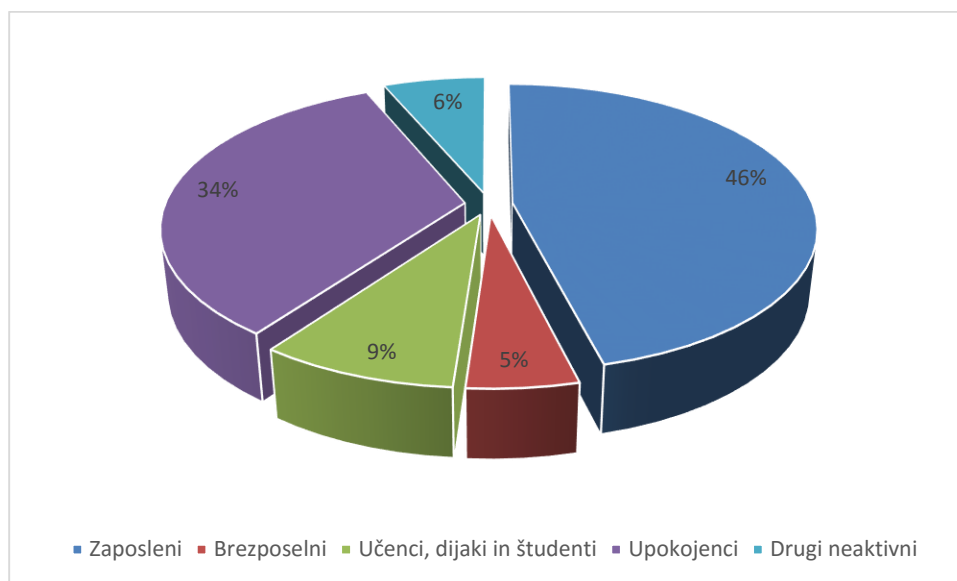
V primerjavi s slovenskim povprečjem izkazuje občina Radovljica nekoliko nižji delež prebivalcev z največ osnovno šolsko izobrazbo in višji delež prebivalcev z višješolsko izobrazbo. Številčno pri osnovnošolski in višji stopnji izobrazbe prevladujejo ženske medtem ko je z dokončano srednjo stopnjo izobrazbe več moških. Med posameznimi naselji občine Radovljica se pojavljajo precejšnje razlike, ki so v precejšnji meri povezane s starostno sestavo prebivalcev določenega območja. Načeloma velja, da je izobrazbena sestava v naseljih z mlajšim prebivalstvom boljša kot v tistih, kjer prevladujejo starejši.



Grafikon 4: Grafični prikaz izobrazbene strukture prebivalstva v občini Radovljica leta 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

Število aktivnega in delavno aktivnega prebivalstva se je povečevalo do leta 2014. V letu 2015 se je trend obrnil. Velik problem predstavlja stopnja brezposelnosti pri mladih in starejših. Večina brezposelnih je starejših od 55 let (20 %). Ta delež se zadnja leta rahlo zmanjšuje. Izrazit je odstotek brezposelnih v starosti med 25 in 30 leti (16 %). Ta delež ima negativen trend z manjšim izboljšanjem v zadnjem letu.

Po podatkih Zavoda RS za zaposlovanje se je stopnja registrirane brezposelnosti v Radovljici v letu 2016 zmanjšala iz 9,0 % na 6,6 %, kar nakazuje na gospodarsko okrevanje po gospodarski in finančni krizi ter bistveno boljše stanje od slovenskega povprečja (10,8 %).

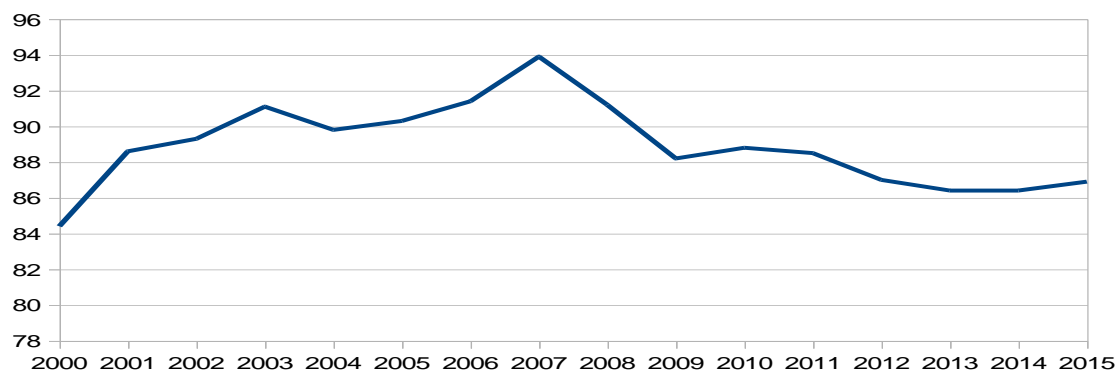


Grafikon 5: Grafični prikaz strukture aktivnosti prebivalstva v občini Radovljica leta 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

9.1.3 Analiza sedanjega stanja mobilnosti

9.1.3.1 Delovne migracije

Na podlagi statističnih podatkov je razvidno, da se je indeks delovne migracije izrazilo povečeval v letih 2000-2008. Pozneje se je trend obrnil. Povečuje se delovna migracija izven občine stalnega prebivališča.



Grafikon 6: Delovne migracije v občini Radovljica 2000-2015 (Vir: SURS, september 2016)

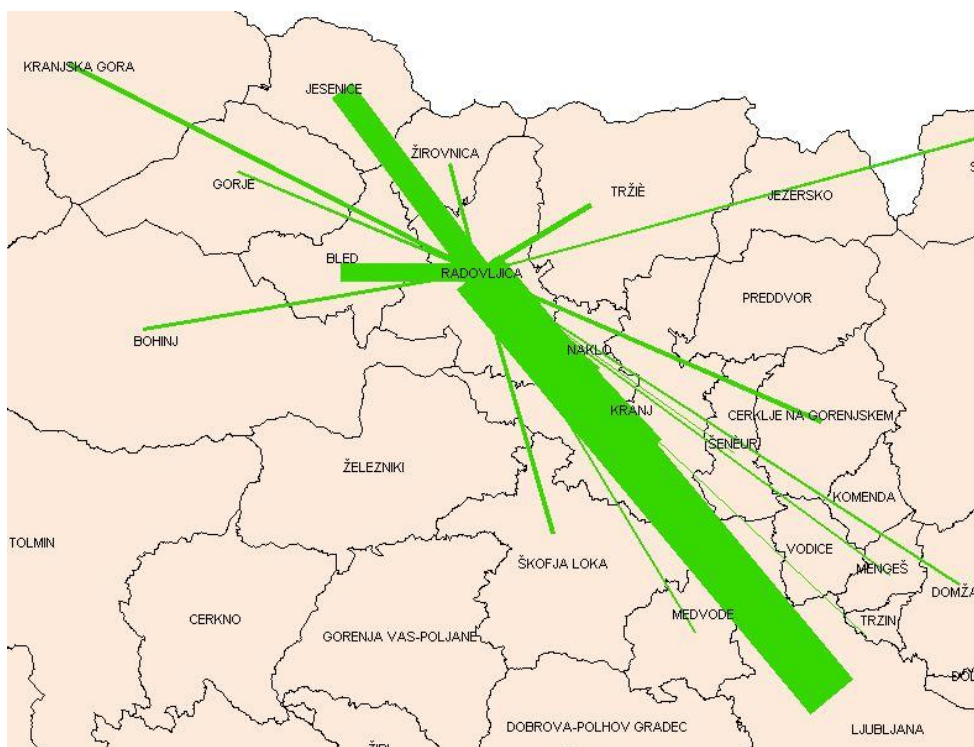
Preglednica 6: Delovne migracije (Vir: statistični podatki iz si-stat)

Občine, kjer delajo Radovljičani:		Občine, od koder prihajajo delavci v Radovljico:	
Radovljica	3.009	Radovljica	3.009
Ljubljana	1.232	Jesenice	716
Kranj	934	Bled	444

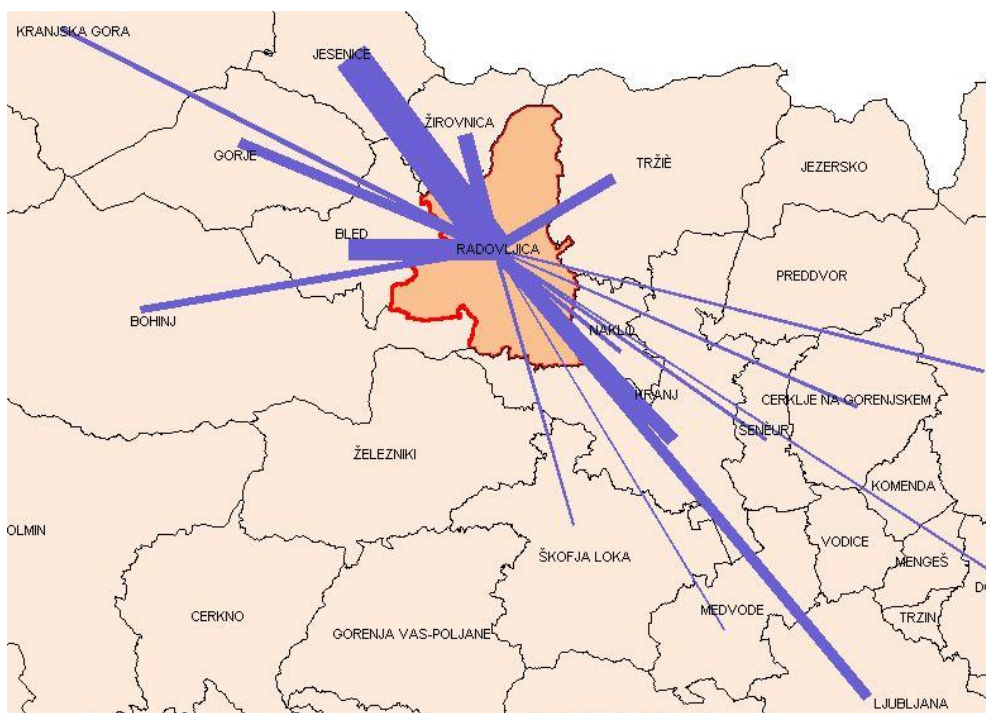


Občine, kjer delajo Radovljičani:	
Jesenice	530
Bled	388
Naklo	135
Tržič	117
Cerklje na Gorenjskem	84
Žirovnica	82
Kranjska Gora	75
Šenčur	70
Škofja Loka	62
Bohinj	57
Gorje	46
Medvode	32
Maribor	31
Domžale	26
Trzin	23
Mengeš	22
Ostalo	274
Skupaj	7.229

Občine, od koder prihajajo delavci v Radovljico:	
Kranj	317
Žirovnica	302
Tržič	239
Ljubljana	224
Gorje	198
Bohinj	146
Kranjska Gora	75
Naklo	72
Škofja Loka	54
Kamnik	53
Šenčur	49
Cerklje na Gorenjskem	34
Domžale	28
Medvode	27
Preddvor	19
Vrhnika	19
Ostalo	250
Skupaj	6.275



Slika 6: Delovne migracije iz Radovljice v druge občine (Vir: statistični podatki iz si-stat)

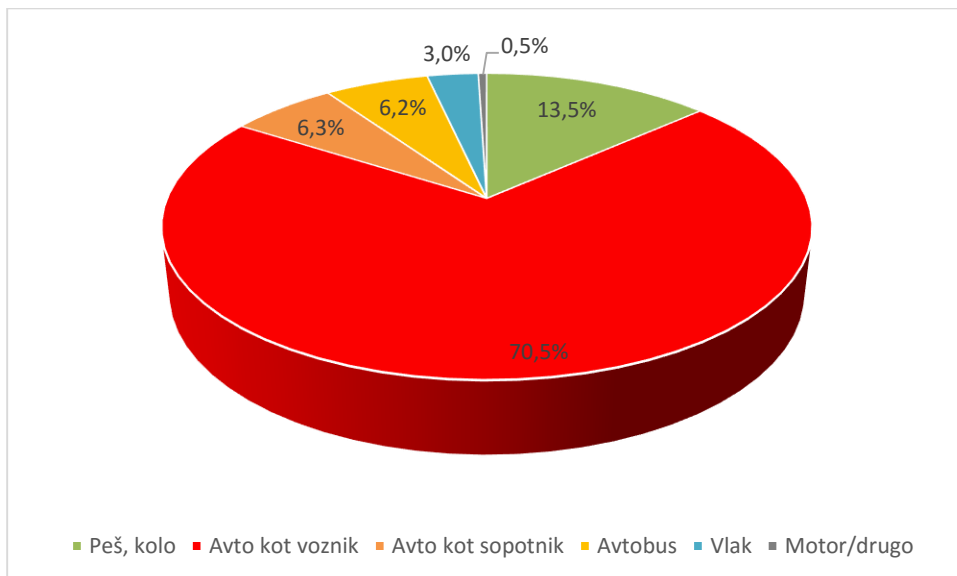


Slika 7: Delovne migracije na Radovljica iz drugih občin (Vir: statistični podatki iz si-stat)

Podatki za način potovanja na delo so povzeti iz popisa leta 2002. Večji del delovnih migracij, 77 %, poteka z avtomobilom, 13,5 % peš ali s kolesom, 6 % z avtobusom in 3 % z vlakom. Potovanje z z motornim kolesom je prisotno v majhnem deležu. Ker je od takrat prišlo med delovnimi migracijami in



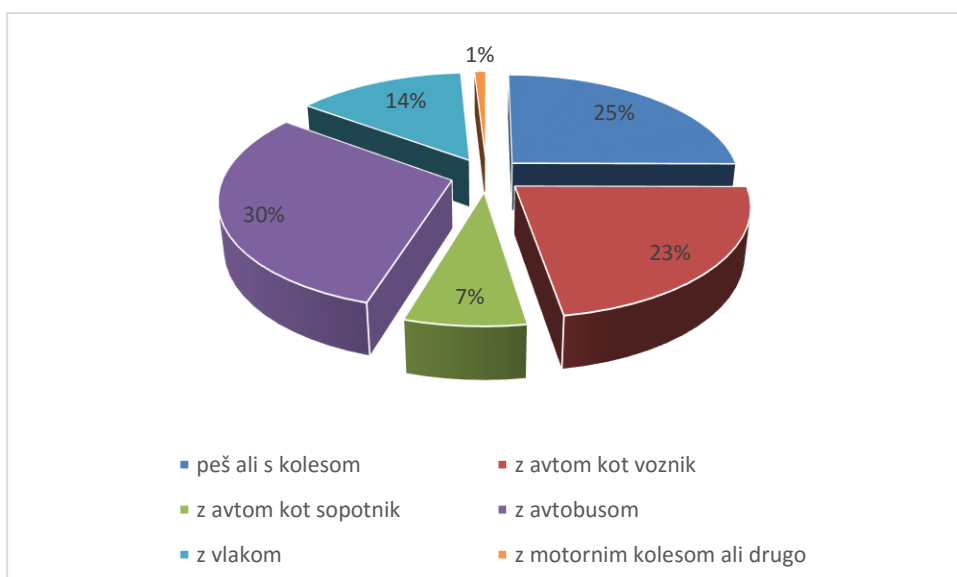
v stopnji motorizacije do veliko sprememb, ocenjujemo, da se je delež uporabe od takrat avtomobila še povečal.



Grafikon 7: Načini potovanj na delo v občini Radovljica (Vir: Popis 2002)

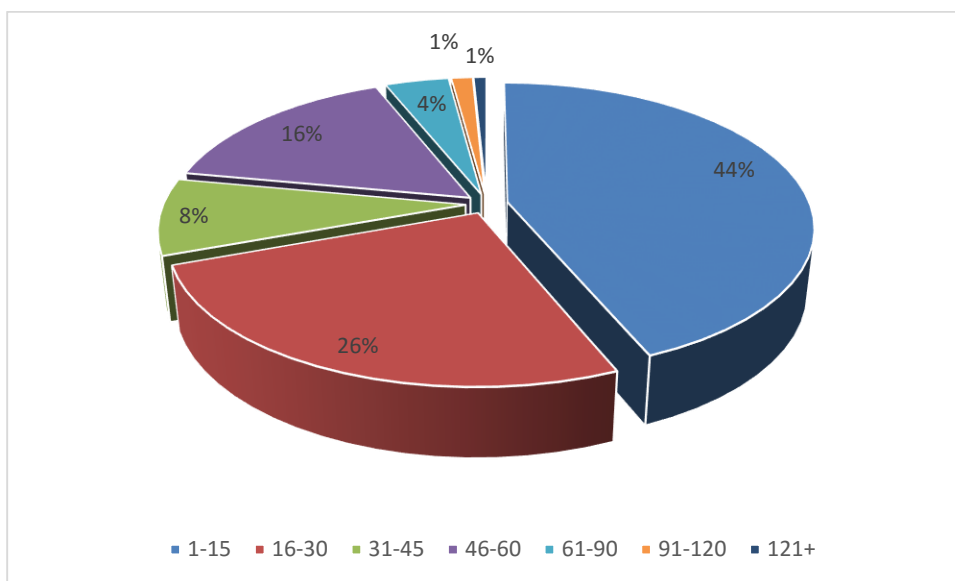
9.1.3.2 Šolske migracije

Podatki za šolske migracije so povzeti iz popisa leta 2002, ki so edini dostopni podatki. Večina šolske migracije je dnevne in sicer predstavlja 91% vse šolske migracije; 8% odpade na tedensko šolsko migracijo ter 2% na manj kot tedensko. Način potovanja v šolo prikazuje spodnji grafikon. Največji del šolskih migracij je z avtobusom, sledi peš ali s kolesom; vlak ima tudi zelo pomemben delež.



Grafikon 8: Grafični prikaz načinov potovanja v šolo v občini Radovljica (Vir: SURS, Popis 2002)

Večina učencev prispe v šolo 10-15 minutah (44 %), 6 % učencev potrebuje več kot 1 uro do šole.



Grafikon 9: Grafični prikaz časa poti v šolo v občini Radovljica, v minutah (Vir: SURS, Popis 2002)

Preglednica 7: Občine, kjer se šolajo Radovljičani (Vir: SURS, Popis 2002)

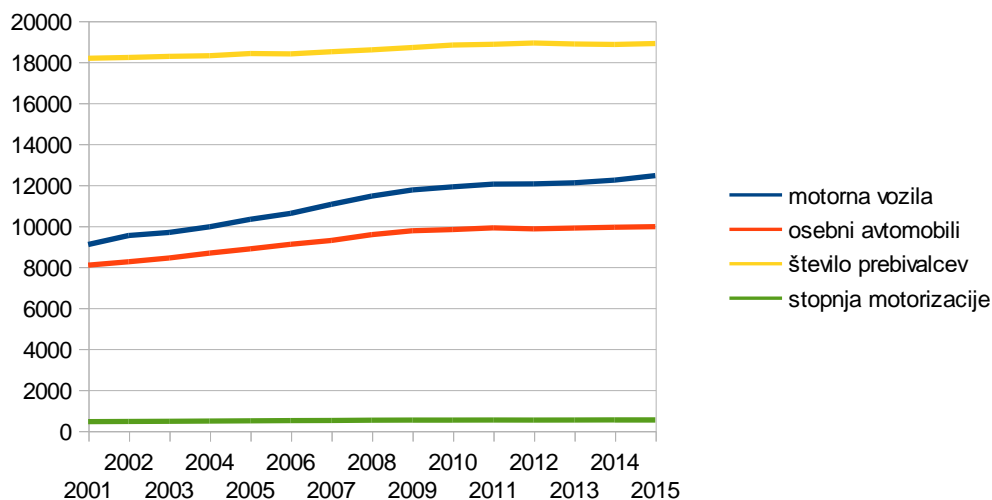
Radovljica	Ljubljana	Kranj	Jesenice	Škofja Loka	Bled	Maribor	Naklo	Piran/Pirano	Žirovnica	Cerkno	Skupaj
1.122	649	534	195	78	56	24	16	7	4	3	1.657

9.1.3.3 Stopnja motorizacije

V občini Radovljica je bilo leta 2015 12.448 registriranih motornih vozil, od tega 8.384 osebnih avtomobilov, 640 motorjev, 670 tovornih vozil in 4 avtobusi. Stopnja motorizacije se je povzpela s 444 leta 2001 na kar 527 v letu 2015.

Preglednica 8: Stopnja motorizacije (Vir: statistični podatki iz si-stat)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Motorna vozila	9.086	9.526	9.677	9.955	10.315	10.609	11.047	11.452	11.750	11.904	12.035	12.045	12.099	12.232	12.448
Osebni avtomobili	8.076	8.244	8.427	8.669	8.873	9.101	9.287	9.570	9.757	9.818	9.899	9.851	9.894	9.931	9.960
Število prebivalcev	18.173	18.213	18.267	18.300	18.404	18.389	18.492	18.584	18.698	18.817	18.858	18.916	18.870	18.848	18.892
Stopnja motorizacije	444	453	461	474	482	495	502	515	522	522	525	521	524	527	527



Grafikon 10: Grafični prikaz gibanja števila prebivalstva, vseh motornih vozil in osebnih avtomobilov med leti 2001 in 2015 v občini Radovljica (Vir: si-stat podatkovni portal)

9.1.4 Motorni promet

9.1.4.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za motorni promet

Skozi občino Radovljica potekajo tri državne ceste (Slika 7):

1. Glavna cesta G1-H1/8
2. Regionalna cesta R3/635
3. Avtocesta A2

ter občinske ceste:

- izven naselij lokalne ceste (LC) in javne poti (JP);
- znotraj naselij (ulični sistem) zbirne mestne ali krajevne ceste (ZC) in mestne ali krajevne ceste (MC).

Obstoječe prometno omrežje je dobro razvejano in omogoča dobro dostopnost do večine okoliških lokacij. Znotraj občine se nahajata tudi dva avtocestna priključka, ki omogočata hiter dostop do ostalih regij v Sloveniji. Za prometno razbremenitev mestnih središč Lesc in Radovljice so odsekoma že zgrajene obvozne ceste. Glavna cesta G1, ki poteka vzporedno z avtocesto predstavlja vzhodno obvozno cesto., na zahodni strani predstavlja regionalna cesta R3 s podaljškom na Boštjanovo ulico zahodni obvoz, ki pa žal na severnem delu ni izveden, saj se trenutno cesta tam nadaljuje preko središča mesta.

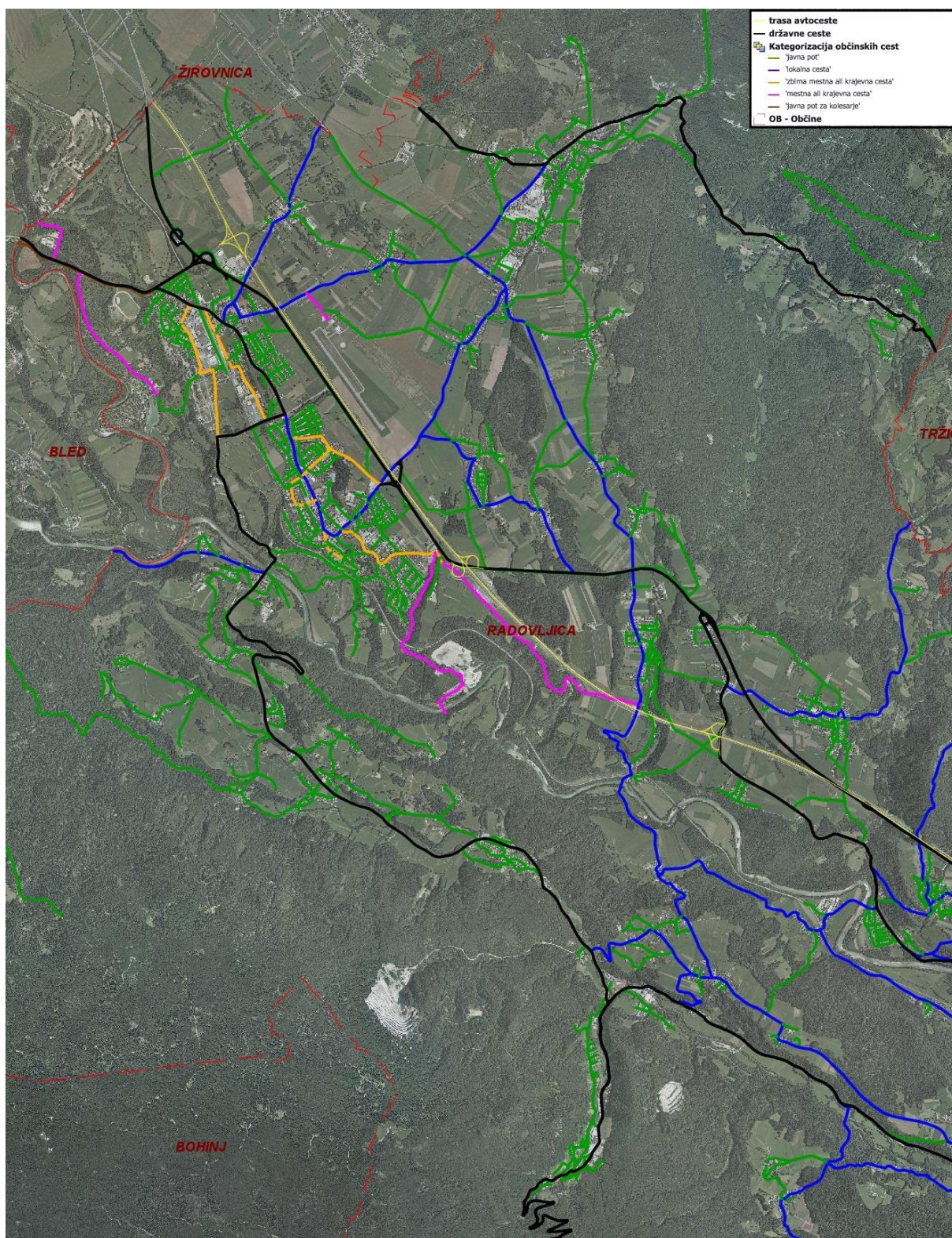
Cestna infrastruktura je na nekaterih odsekih dotrajana ali pa neprimerna.



Slika 8: Razpadajoč montažni robnik v krožišču na Dežmanovi cesti



Slika 9: Ob robu vozišča se pojavi makadamska pot, ki se nato nadaljuje z vzporedno cesto. Zaradi dveh različnih vozni površin lahko pride do zdrsa vozila pri zavijanju desno na glavno cesto iz Letališke ulice



Slika 10: Karta občinskih in državnih cest (vir: iObcina.si)

Prometna ureditev v mestnem središču Radovljice kot tudi Lesc omejuje promet motornih vozil tako glede nosilnosti (za tovorna vozila), kot glede hitrosti (hitrostne ovire in prometna signalizacija). Dostopnost za motorna vozila omejujejo enosmerne ceste in območja peš con, kjer je dostop dovoljen samo z dovolilnico. Prisotna so tudi parkirišča z omejenim časom parkiranja.



Slika 11: Hitrostne ovire na gorenjski cesti



Slika 12: Prepovedan promet za tovorna vozila in avtobuse na ulici Staneta Žagarja



Slika 13: Enosmerna ureditev na kopaljski cesti



Slika 14: Območje umirjenega prometa s prepovedjo motornega prometa razen za potrebe šole



Slika 15: Nesmiselna postavitev prometnega znaka za hitrostno omejitev. Prometni znak bi moral biti postavljen za tablo, ki označuje konec naselja.



Slika 16: Območje časovno omejenega parkiranja



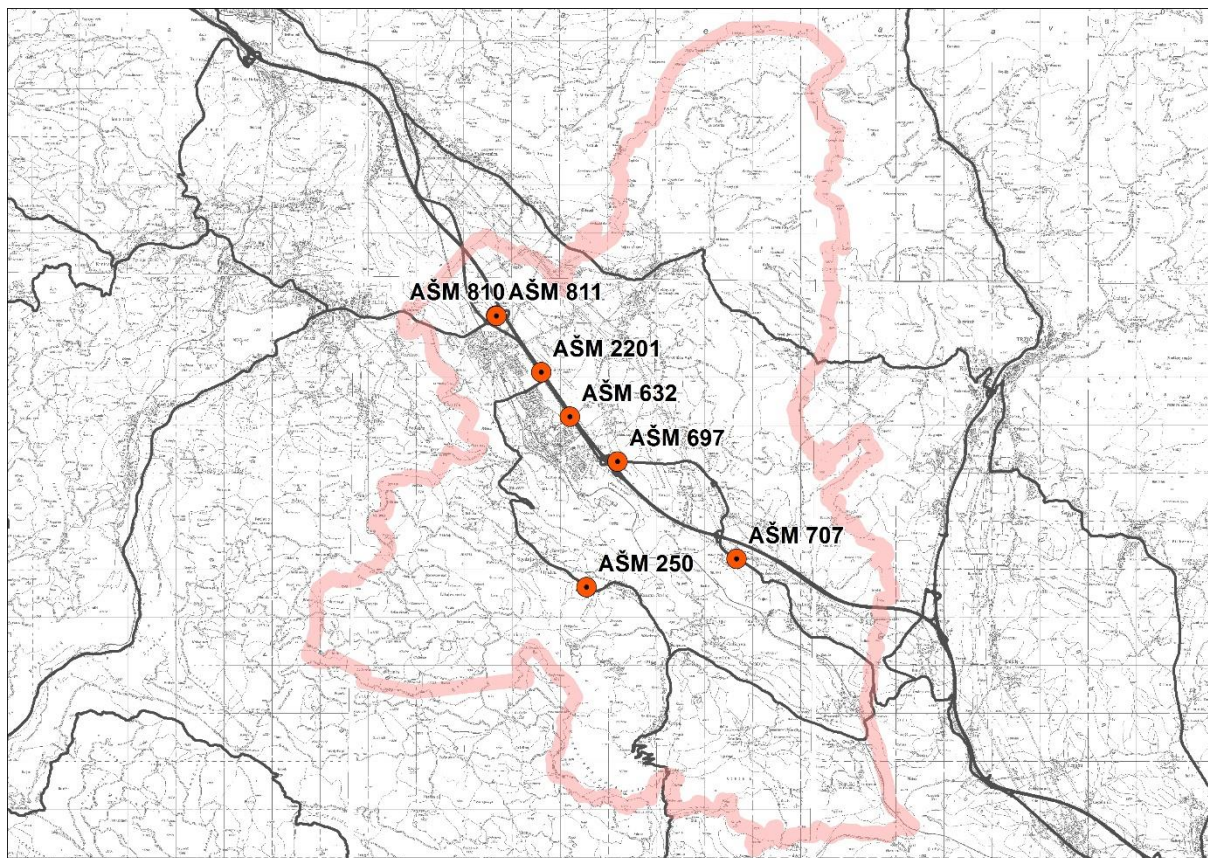
Slika 17: Območje umirjenega prometa zaprto s potopnimi stebrički

Radovljica ima v samem centru mesta določeno območje (Linhartov trg), kjer je vožnja motornih vozil prepovedana in so namenjene izključno pešcem. Dostop motornim vozilom na te površine je v večini primerov fizično onemogočen. To območje je izjema v celotni občini, saj je povsod drugje dostop z osebnim vozilom možen skoraj do vrat.

V občini je večje število parkirnih mest, ki imajo časovno omejitev parkiranja. Trenutna parkirna politika ni dovolj restriktivna, da bi vplivala na število vozil, ki želijo vstopati do središča mesta. Vprašljivo je tudi upoštevanje oz. uveljavljanje predpisanih časovnih omejitev. Brez uvedbe plačljivih parkirnih mest zmanjšanja števila vozil znotraj Lesc in Radovljice ni mogoče pričakovati.

9.1.4.2 Obremenitve motornega prometa

Na območju občine Radovljica se nahaja sedem avtomatskih števnih mest (v nadaljevanju AŠM), ki so locirana kot prikazuje spodnja slika.



Slika 18: Prikaz lokacij AŠM v občini Radovljica

Preglednica 9: Seznam avtomatskih števcov na območju občine Radovljica

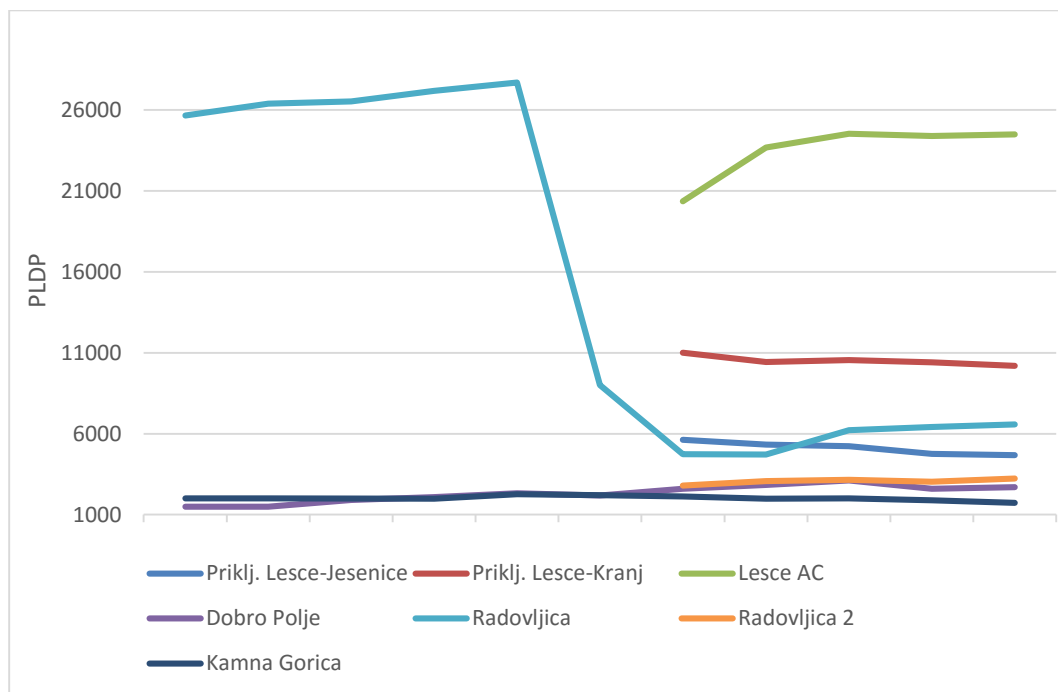
Avtomatsko števno mesto	Ime števnege mesta
810	Priklj. Lesce-Jesenice
811	Priklj. Lesce-Kranj
2201	Lesce AC
707	Dobro Polje
632	Radovljica
697	Radovljica 2
250	Kamna Gorica

Vzrok za tako velik padec na števnem mestu 632 je dokončanje avtocestnega odseka skozi občino Radovljica in izgradnja avtocestnih priključkov v letih 2008-2009. Števno mesto se namreč nahaja na vzporedni regionalni cesti, ki je pred izgradnjo avtoceste predstavljala najhitrejšo pot proti gorenjski.

Promet se v obdobju 2010-2014 na večini števnih mest ni bistveno spremenil. Izjema sta AŠM 2201 (AC Lesce) in AŠM 632 (Glavna cesta preko Radovljice). Na avtocesti je promet v letih 2010 in 2011 še

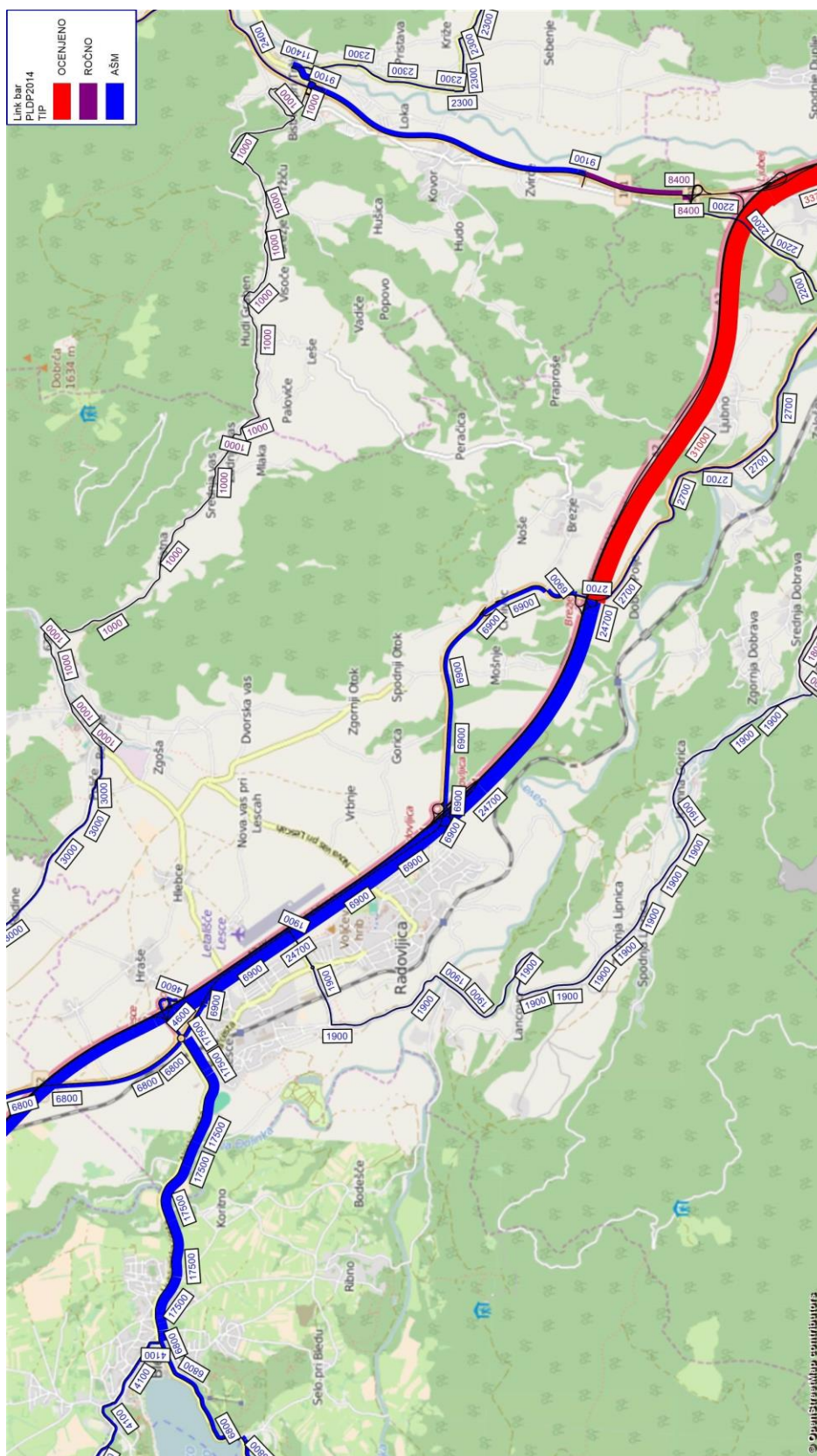


strmo naraščal in se nato nekoliko ustalil. Na glavni cesti pa je promet v zadnjih štirih letih narasel za približno 10 %.



Grafikon 11: Pregled prometnih obremenitev PLDP po letih (2003–2014)

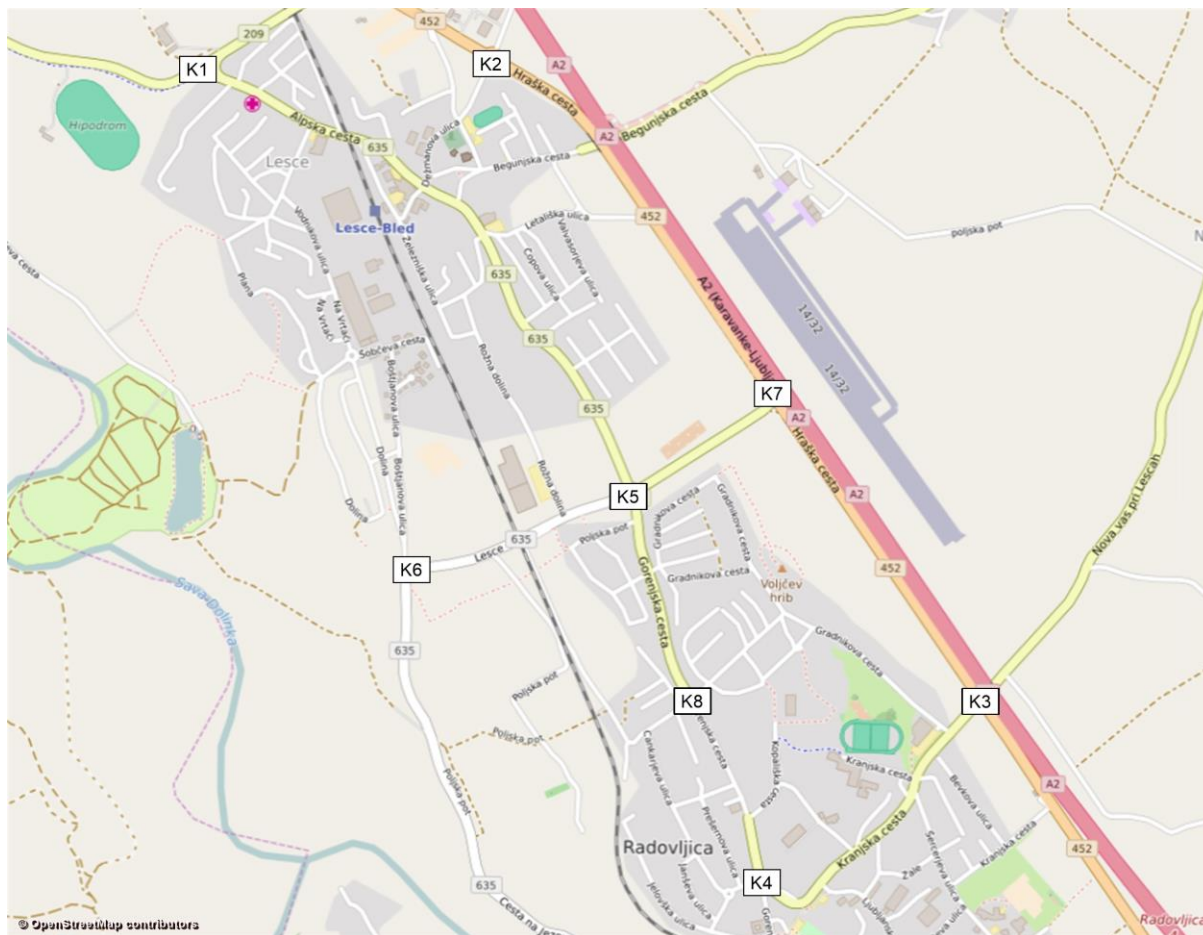
Na podlagi podatkov pridobljenih iz AŠM in upoštevanjem ročnih štetij so na naslednji grafično prikazane vrednosti PLDP leta 2014 na državnih cestah na območju občine Radovljica.



Slika 19: PLDP leta 2014 na državnih cestah v občini Radovljica (Vir: DRSI)



Za namene analize stanja za CPS za Občino Radovljica je bilo v dnevih 5.9.2016 in 6.9.2016 opravljenih sedem štetij prometa. Spodnja slika prikazuje lokacije vseh merilnih mest.



Slika 20: Prikaz lokacij štetja motornega prometa v občini Radovljica

Preglednica 10: Seznam števnih mest motornega prometa, dne 5. in 6.9.2016

Zap. št.	Ime križišča	Tip križišča	Datum štetja
K1	Dežmanova ulica-Alpska cesta	Štirikrako nesemaforizirano	6.9.2016
K2	Dežmanova ulica-Krožišče	Štirikrako krožno	5.9.2016
K3	Kranjska cesta-AC podvoz	Štirikrako semaforizirano	5.9.2016
K4	Kranjska cesta-Gorenjska cesta	Trikrako nesemaforizirano	6.9.2016
K5	Alpska cesta-Gorenjska cesta	Štirikrako krožno	6.9.2016
K6	Boštjanova ulica-Lesce	Trikrako krožno	5.9.2016
K7	Glavna cesta-Lesce Z	Trikrako nesemaforizirano	5.9.2016
K8	Gorenjska ulica-Ulica Staneta Žagarja	Štirikrako semaforizirano	6.9.2016

16-urno štetje prometa med 6.00 in 22.00 je bilo opravljeno s pomočjo posebnih namenskih kamer, podatki pa so se obdelali naknadno na podlagi video posnetkov na območju posameznega merilnega mesta pri podjetju Miovision Technologies Inc. ter s programoma MS Excel in PTV Visum.

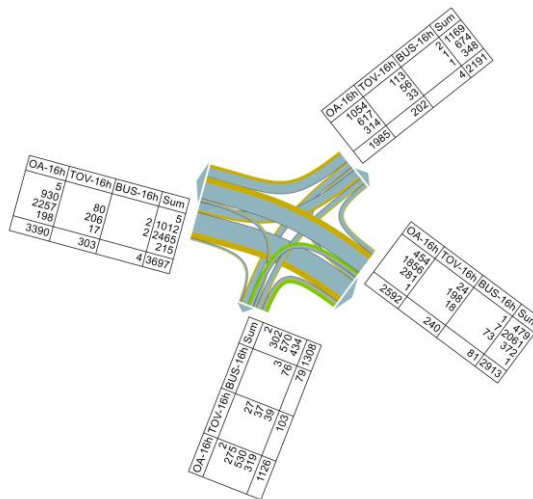
V nadaljevanju so prikazane prometne obremenitve v križišču v dnevnem času (6.00–22.00) ter obremenitve v jutranji (7.00–8.00) in popoldanski (15.00–16.00) konični uri. Za vsako križišče je prikazano število vozil in njihova smer potovanja.

K1 Dežmanova ulica - Alpska cesta:

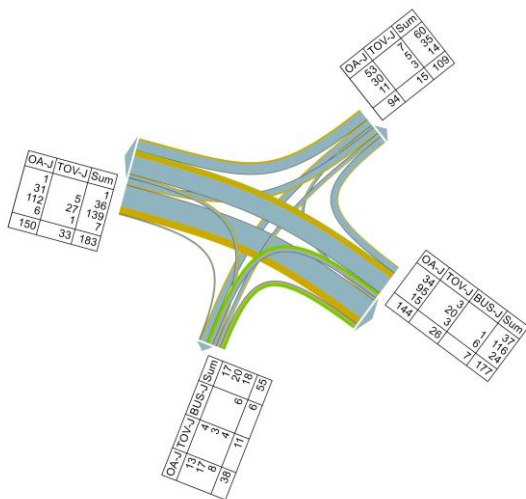
Geometrija križišča:



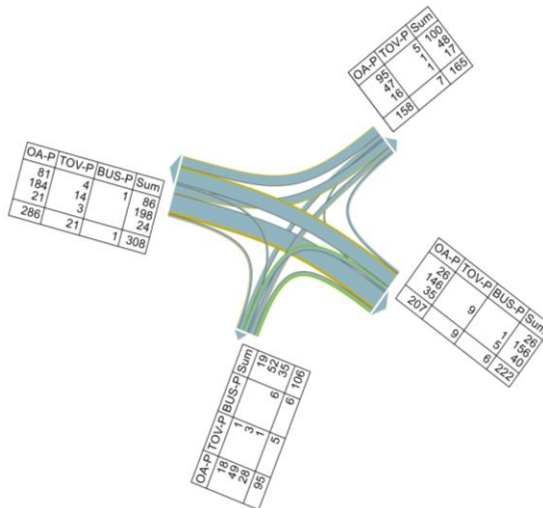
Prometne obremenitve v dnevnem času–6.00–22.00 [vozil/16h]:



Prometne obremenitve v jutranji konici – 7.00–8.00 [vozil/h]:



Prometne obremenitve v popoldanski konici – 15.00–16.00 [vozil/h]:



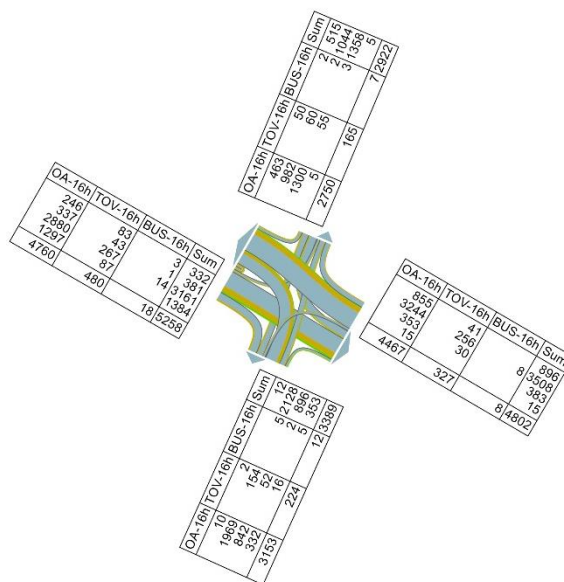


K2: Dežmanova ulica- križišče

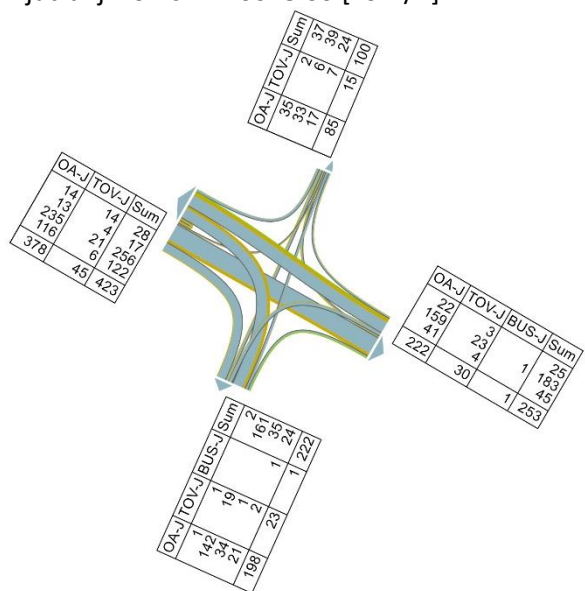
Geometrija križišča:



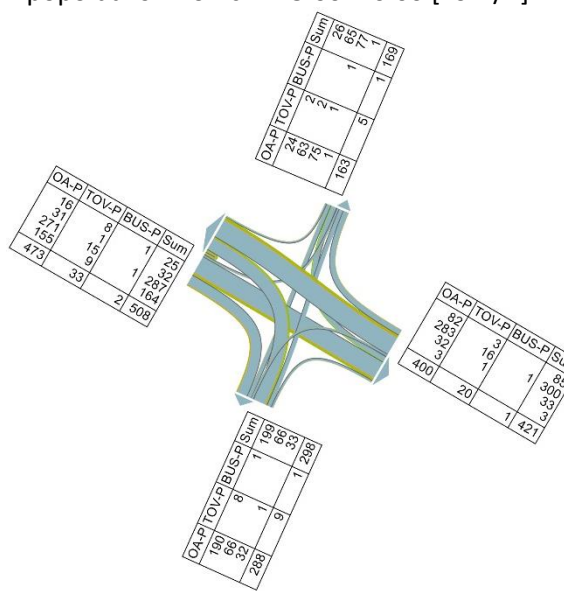
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



Prometne obremenitve
v jutranji konici – 7.00–8.00 [vozil/h]:



Prometne obremenitve
v popoldanski konici – 15.00–16.00 [vozil/h]:

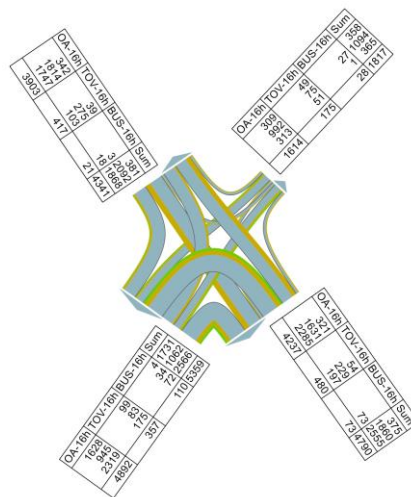


K3 Kranjska cesta – AC podvoz

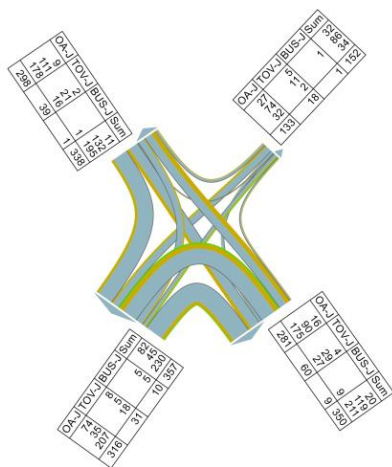
Geometrija križišča:



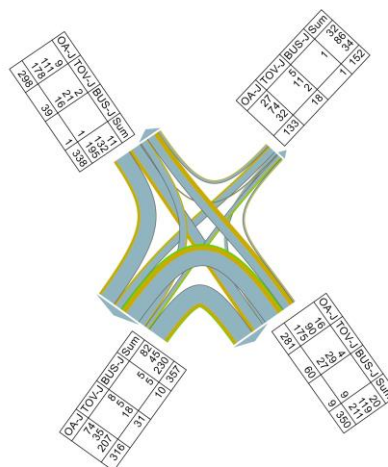
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



Prometne obremenitve
v jutranji konici – 7.00–8.00 [vozil/h]:



Prometne obremenitve
v popoldanski konici – 15.00–16.00 [vozil/h]:



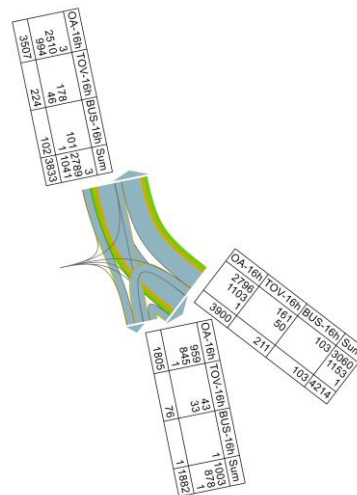


K4 Kranjska cesta – Gorenjska cesta:

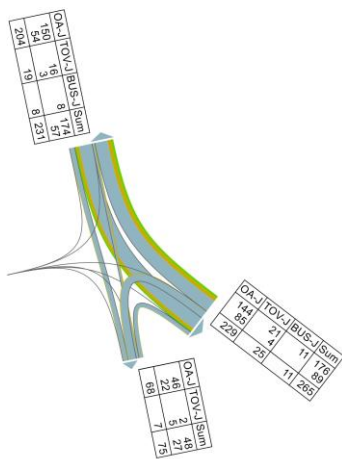
Geometrija križišča:



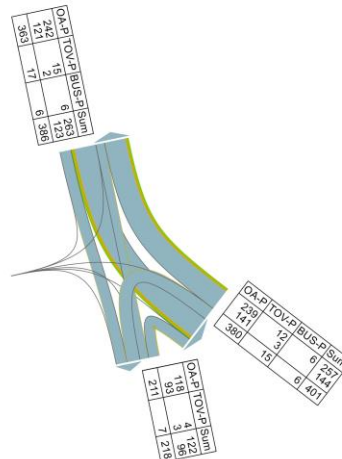
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



Prometne obremenitve
v jutranji konici – 7.00–8.00 [vozil/h]:



Prometne obremenitve
v popoldanski konici – 15.00–16.00 [vozil/h]:

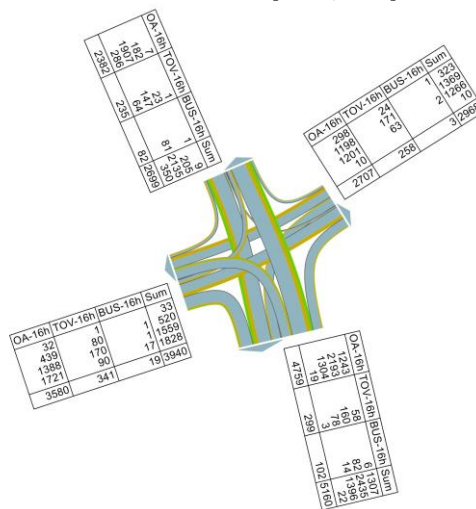


K5 Alpska cesta – Gorenjska cesta

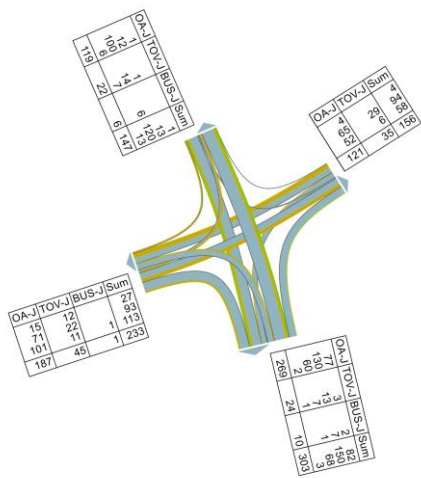
Geometrija križišča:



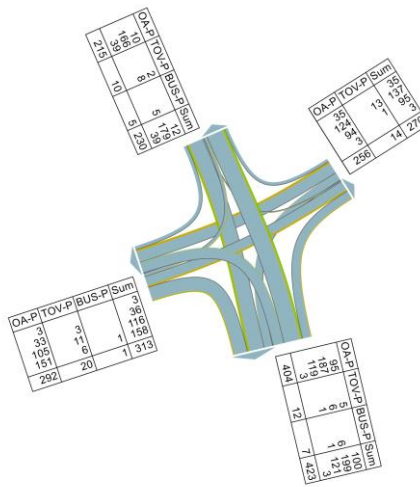
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



Prometne obremenitve
v jutranji konici – 7.00–8.00 [vozil/h]:



Prometne obremenitve
v popoldanski konici – 15.00–16.00 [vozil/h]:



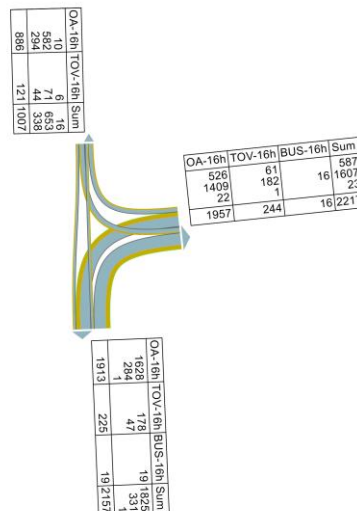


K6 Boštjanova ulica – Lesce

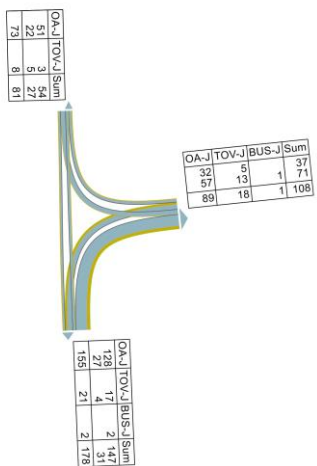
Geometrija križišča:



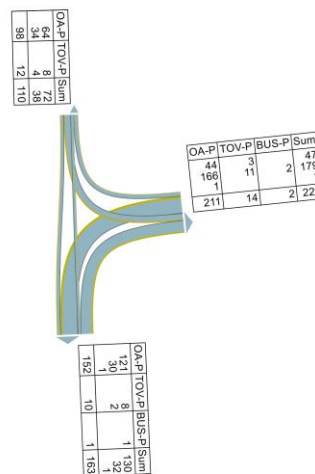
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



Prometne obremenitve
v jutranji konici – 7.00–8.00 [vozil/h]:



Prometne obremenitve
v popoldanski konici – 15.00–16.00 [vozil/h]:



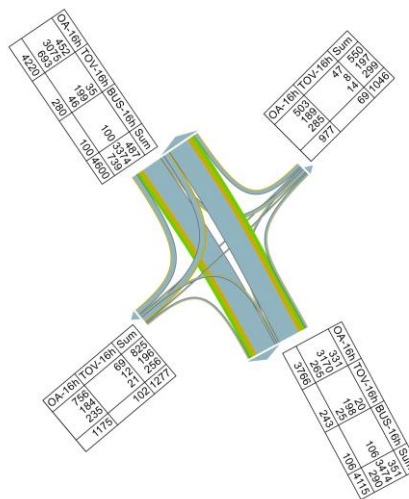


K8 Gorenjska ulica – Ulica Staneta Žagarja:

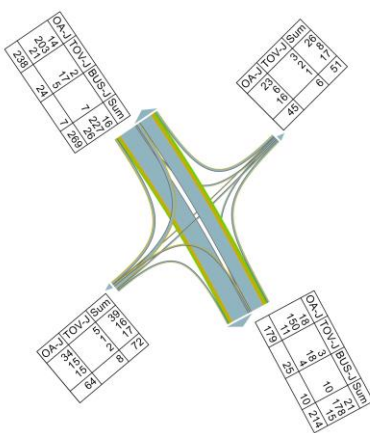
Geometrija križišča:



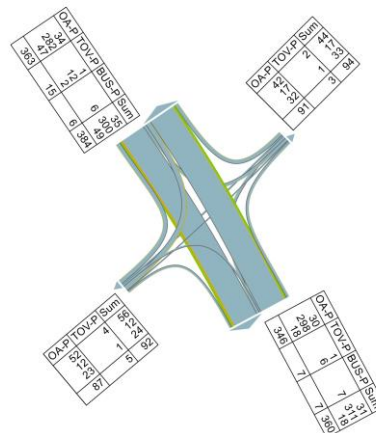
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



Prometne obremenitve
v jutranji konici – 7.00–8.00 [vozil/h]:



Prometne obremenitve
v popoldanski konici – 15.00–16.00 [vozil/h]:



9.1.4.3 Glavne ugotovitve

Rezultati štetja kažejo, da so najbolj obremenjene glavna cesta G1, Alpska cesta, Gorenjska cesta in Kranjska cesta. Iz rezultatov štetja je razvidno, da so prometne obremenitve na območju Radovljice nekoliko večje kot v Lescah. Pomembna je tudi cesta, ki poteka v smeri vzhod-zahod med Lescami in Radovljico, saj ima razbremenilni učinek na Alpsko in Gorenjsko cesto. Vozila se namreč preko te ceste hitreje navežejo na glavno cesto G1 in naprej proti avtocestnim priključkom.

Količina motornega prometa se v zadnjih letih ne spreminja bistveno, še posebej to velja za ceste znotraj naselij. Na območju tranzitnih cest je sicer prisotna zmerna rast prometa, kar ni toliko

problematično, saj težav s kapaciteto na prešteti križiščih nismo zaznali in jih tudi ni pričakovati. Na teh cestah je prisoten tudi nekoliko večji delež tovornega prometa (10-15 %).

Največ prometa je poleg AC na glavni cesti G2, kjer je na preseku na območju med Lescami in Radovljico v 16 urah zabeleženih skoraj 10.000 vozil. Večina avtobusnega prometa poteka skozi ceste znotraj naselij, največ preko Alpske in Gorenjske ceste, kjer je na preseku zabeleženih nekaj čez 200 avtobusov v obdobju 16 ur. Glavnina avtobusov pride iz smeri Radovljice in konča svojo pot na glavni železniški postaji v Lescah, kjer se nato odpravijo nazaj po enaki poti.

Preko poseljenega območja se še vedno odvija več prometa, kot bi bilo potrebno, saj so prometne obremenitve na Alpski in Gorenjski cesti primerljive s tistimi na glavni cesti G1. V obstoječem stanju je očitno trasa skozi središče Lesc in Radovljice še vedno dovolj privlačna za uporabnike osebnih vozil. Preusmeritev prometa na glavno cesto G1 bi bila smiselna, saj so rezerve z vidika kapacitete še dovolj velike. Cesta je bila namreč po izgradnji bližnjega AC odseka bistveno razbremenjena, kar je možno razbrati tudi iz avtomatskih števnih mest.

9.1.5 Mirujoči promet (parkirišča)

Površine za mirujoči promet lahko opišemo kot površine namenjene vozilom, ko le-ta mirujejo in se nahajajo tam, kjer se njihovo gibanje začne ali konča.

Osebno vozilo prevozi v Sloveniji v povprečju 15.000 km na leto, pri čemer je povprečna hitrost vozila 20 km/h. Iz tega sledi, da je vozilo v gibanju le okrog 750 ur letno, preostali čas, pa je v mirovanju, kar pomeni, da vozilo večino časa miruje. Zato imajo površine namenjene mirujočemu prometu velik pomen in morajo biti posledično dobro projektirane in dimenzionirane.³

Vrste parkiranja kot izhaja iz Tehničnih normativov za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin ločimo parkiranja po namenu (za stanovanja, delovna mesta, za opravke/prosti čas), lokaciji (pri stanovanjskih, delovnih objektih, javnih objektih ter drugih objektih za obiskovalce), načinu (na vozišču ob robniku, na nepokritih parkirnih parkirnih prostorih, na pokritih enonivojskih parkirnih prostorih in na pokritih večnivojskih parkirnih prostorih), lastništvu (javno in zasebno) ter glede na trajanje (kratkotrajno parkiranje (1/2–2h), dolgotrajno (8h) in stalno parkiranje (24 ur)).⁴

9.1.5.1 Javna parkirišča

V sklopu koraka »Analiza izzivov in priložnosti« CPS za Občino Radovljica je bila izdelana analiza parkirnih možnosti in potreb v Radovljici, v kateri so bile ugotovljene dejanske prometne razmere na parkiriščih. Ti podatki bodo služili kot ena od osnov za izdelavo končnega dokumenta na področju mirujočega prometa.

Popisana so bila skoraj vsa glavna javna parkirišča na območju obdelave in ugotovljeno je bilo število parkirnih avtomobilov na njih. Terenske raziskave (štetje parkiranih vozil na parkiriščih) so bile izvedene v torek 17. junija 2016 v dnevnem času, tj. v času jutranje prometne konice (8.00–12.00) in popoldanske prometne konice (14.00–18.00). V nočnem času štetje ni bilo izvedeno.

³ Prometne površine za mirujoč promet, diplomska naloga, Mihelič, A., 2015.

⁴ Prometne površine za mirujoč promet, diplomska naloga, Mihelič, A., 2015.

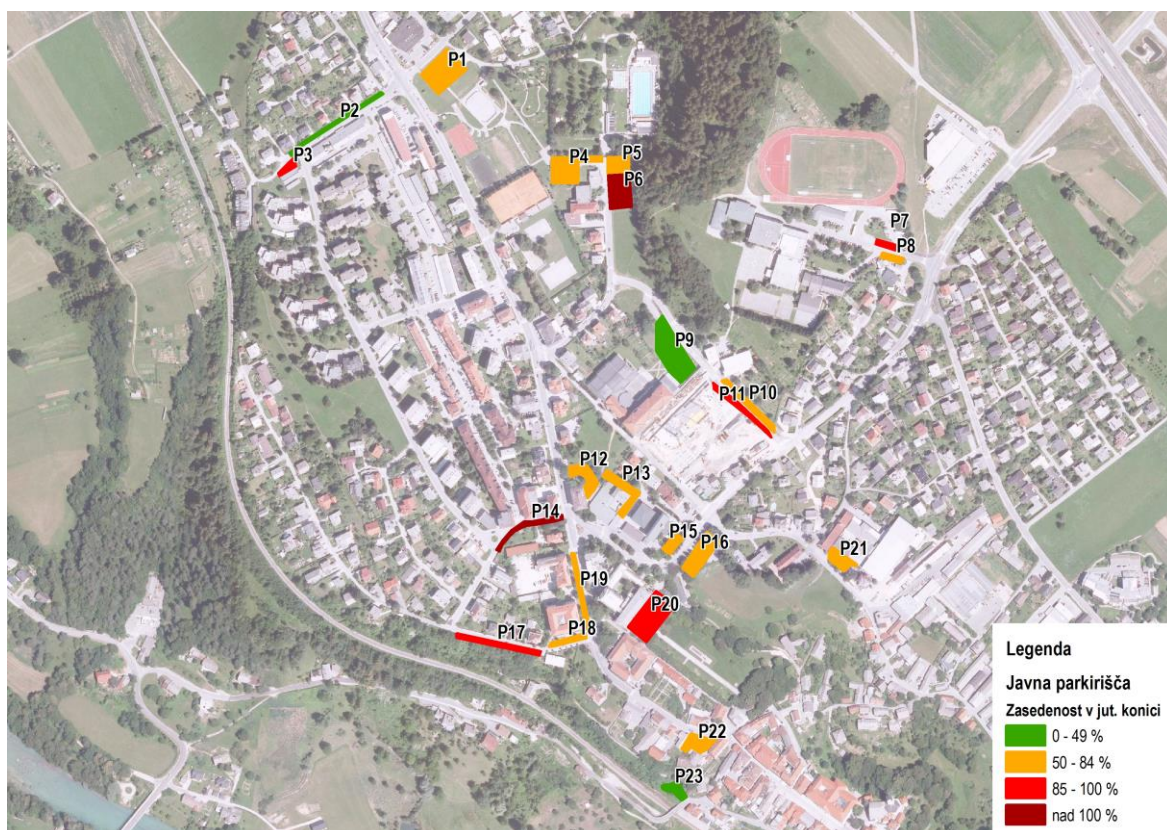


V obseg terenskih raziskav je bilo vključenih 23 parkirišč in s tem analiziranih skoraj 750 javnih parkirnih mest. Manjša javna, stanovanjska in poslovna parkirišča so bila iz raziskave izključena.

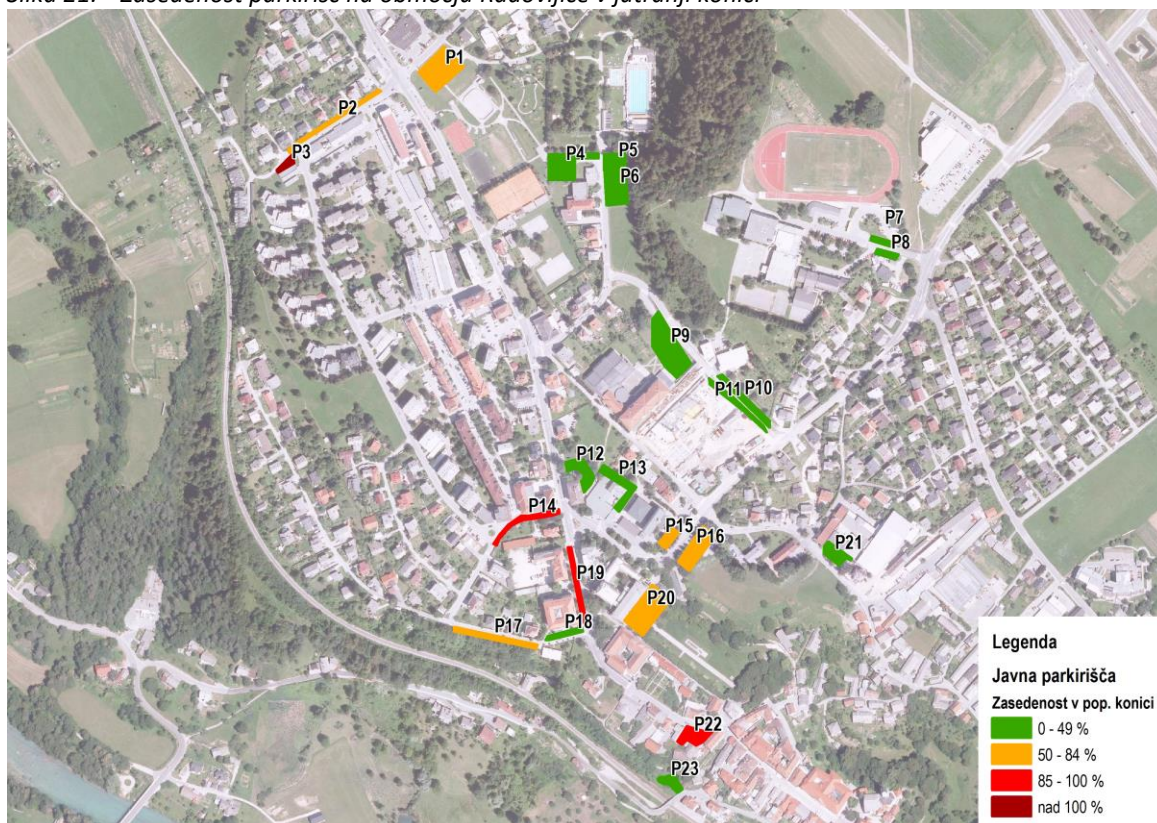
Preglednica 11: Seznam analiziranih javnih parkirišč ter število parkiranih vozil na njih, dne 7.6.2016 (Vir: PNZ d.o.o.)

Oznaka	Parkirišče	Urejeno	Kapaciteta	Št. avtov v jut. konici	Št. avtov v pop. konici	Zasedenost v jut. konici	Zasedenost v pop. konici
P1	Ulica Staneta Žagarja	Da	29	20	18	69	62
P2	vzdolž Cankarjeve ceste	Da	16	2	12	12	75
P3	Cankarjeva cesta	Da	8	7	12	88	150
P4	Zdravstveni dom	Da	48	35	9	73	19
P5	Camp-makadam	Ne	25	16	7	64	28
P6	Camp-asfalt	Da	37	41	13	111	35
P7	Kranjska-zunaj ograje	Da	19	18	5	95	26
P8	Kranjska-OŠ (makadam)	Ne	35	22	15	63	43
P9	Kranjska-OŠ	Ne	60	24	1	40	2
P10	Ob Kopališki	Da	20	14	3	70	15
P11	Kopališka	Da	21	20	6	95	29
P12	Gorenjska c. - občina	Ne	34	20	12	59	35
P13	Kranjska c. - pošta	Da	45	25	15	56	33
P14	Cankarjeva	Ne	10	16	10	160	100
P15	Kranjska c.-Z	Ne	33	17	20	52	61
P16	Kranjska c. -V	Ne	52	33	26	63	50
P17	Kajuhova (SŠ-jug)	Ne	35	31	19	89	54
P18	Kajuhova (SŠ-sever)	Ne	16	9	2	56	12
P19	Vzdolž Gorenjske c.	Ne	21	16	18	76	86
P20	Gorenjska c.	Ne	50	45	37	90	74
P21	Ljubljanska c.	Ne	20	11	9	55	45
P22	Gorenjska c. (TIC)	Ne	58	39	54	67	93
P23	Železniška postaja	Ne	10	1	2	10	20

Iz preglednice in naslednjih dveh slik je razvidno, da ima občina Radovljica veliko število parkirišč, saj je kar nekaj od teh javnih parkirišč v jutranji ali popoldanski konici manj zasedenih. Zelo lepo se iz slik zasedenosti parkirišč v jutranji in popoldanski konici vidi namen uporabe parkirišča. V jutranji konici so zelo zasedena parkirišča v bližini delovnih mest, ko večina ljudi pride v službo, v popoldanski pa ravno obratno, so zelo zasedena parkirišča v okolici domov. Pojavljajo se tudi parkirišča, ki imajo mešan namen, torej jih uporabljajo tako tisti, ki pridejo na delo ter tudi tisti, ki v bližini domujejo.



Slika 21: Zasedenost parkirišč na območju Radovljice v jutranji konici



Slika 22: Zasedenost parkirišč na območju Radovljice v popoldanski konici



Med popisom zasedenosti parkirišč je bilo opaženo tudi nepravilno parkiranje na območju intervencijske poti v bližini zdravstvenega doma Radovljica. To povzroča preglavice rešilnim vozilom, ki tam izvažajo v primeru nujne vožnje. Vzrok je verjetno tudi v pomanjkanju znakov in talnih označb za obveščanje o območju intervencijske poti.

Če povzamemo, v občini Radovljica ni beležiti večjih težav s parkiranjem osebnih vozil, saj je prisotnih veliko brezplačnih javnih parkirišč. V popoldanskem času je večina parkirišč manj kot 50 % zasedena, kar nakazuje tudi na velik del dnevnih migracij. V središču mesta je posledično v popoldanskem času dosti manj aktivnosti.

Kljub splošnem mnenju občanov, da je parkirnih mest premalo, se je tekom analize parkirnih možnosti to izkazalo za netočno. Sicer so nekatera parkirišča v okolici občine in okrajnega sodišča, torej v osrednjem delu mesta, res zasedena, vendar je v radiju 5 min hoje veliko nezasedenih parkirišč. Problem je torej v pričakovanju oz. navadi, da je potrebno avto pustiti praktično pred vrati željenega cilja.

Težave se pojavljajo pri nepravilnem parkiranju tovornih vozil, saj jih nekateri vozniki puščajo kar na vozišču, ter s tem ovirajo promet in ogrožajo ostale udeležence v prometu. Vzroki ležijo v pomanjkanju urejenih parkirnih mest za tovorna vozila in neustreznem sankcioniranju nedovoljenega parkiranja.



Slika 23: Nedovoljeno parkiranje tovornih vozil na Vodnikovi cesti



Slika 24: Začasna ograditev roba cestišča z namenom preprečevanja parkiranja

Znotraj občine manjkajo tudi parkirna mesta za turistične avtobuse in avtodome z vso potrebno infrastrukturo (priklučki za vodo, elektriko itd.). Z izgradnjo teh bi se lahko povečal potencial tudi za prihod tranzitnih turistov, ki bi drugače postanek opravili kje drugje. Infrastruktura za avtodome je sicer urejena znotraj kampov Šobec in Radovljica. Trenutno je prostor za turistične avtobuse na glavni avtobusni postaji v Radovljici, vendar je tam na voljo zgolj eno parkirno mesto.

9.1.5.2 Dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami

Večina javnih parkirišč v mestu ima vsaj nekaj posebej označenih parkirnih mest za invalide, na katerih lahko parkirajo osebe, ki so zapisane v 53. členu Zakona o varnosti cestnega prometa. Sicer je posebej v bližini železniških postajališč slabo urejen dostop za gibalno ovirane in v bližini premalo njim namenjenih parkirišč.

9.1.5.3 P+R parkirišča

Sistem P+R (angleško »*park and ride*« oziroma »parkiraj in pelji se« z avtobusom) je običajno kombinacija zasebnega in javnega prevoza in omogoča, da se uporabnik do pomembnejših točk na obrobju mesta oziroma glavnih mestnih vpadnic pripelje z osebnim vozilom, pot v mesto pa nadaljuje z javnim prevozom.

V splošnem bi lahko s P+R obravnavali vse takšne lokacije, kjer vozniki s sopotniki lahko prestopajo na bolj trajnostne načine in oblike mobilnosti⁵.

Po kriteriju modalitete nadaljevanja poti, bi prestopna mesta na bolj trajnostne načine in oblike mobilnosti lahko bilo:

- Parkirišče, ki omogoča predvsem prestop na JPP
- Parkirišče, ki omogoča predvsem učinkovito kolesarjenje do ciljev v centru mesta (P+Bike)
- Parkirišče, ki omogoča predvsem presedanje v avtomobil z večjo zasedenostjo (»car-pooling«)
- Parkirišče, ki omogoča predvsem učinkovito pešačenje do centra mesta (P+Walk)

Znotraj občine Radovljica P+R parkirišč ni, kar je glede na velikost urbanih središč razumljivo. Neuradno bi lahko kot P+R sistem smatrali parkirišče ob železniški postaji v Lescah, saj se nekateri železniški potniki do postaje pripeljejo z avtomobilom.

9.1.5.4 Zasebna parkirišča

V raziskavah v občini Radovljica ni beležiti večjih težav z zasebnim parkiranjem, saj je večina objektov enostanovanjskih hiš, v urbanih delih pa je gostota gradnje tudi dokaj nizka. Večina trgovskih centrov in storitev se nahaja izven ali na obrobju strnjene poselitve, zato je tam urejenih dovolj površin za parkiranje.

Težave se pojavljajo na nekaterih območjih večstanovanjskih zgradb, kjer je za vsako stanovanje največkrat namenjeno zgolj eno parkirno mesto, kakor to zahtevajo minimalne tehnične zahteve za graditev stanovanjskih stavb. Dejstvo je, da ima večina gospodinjstev več kot eno vozilo, zato prihaja do pomanjkanja parkirnih mest in puščanja vozil na površinah namenjenim pešcem.

9.1.6 Peš promet

Hoja je najnaravnejše, okolju prijazno in zdravo gibanje. Primerna je za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi ustreznih pripomočkov tudi ne glede na starost ali zdravje. Pravzaprav uporaba vsakega prevoznega načina vsebuje tudi nekaj hoje, npr. od oz. do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, zlasti v strnjениh mestnih območjih kot sta Radovljica in Lesce. Veliko kratkih poti, opravljenih z avtomobilom, bi se dalo premostiti s hojo, kar bi zmanjšalo vplive na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu zdravju prebivalstva.

⁵ Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih, MzI, 2016



9.1.6.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za peš promet

Izvajalci CPS so za namen analize opremljenosti javnih površin in infrastrukture za promet pešcev izvedli terenske ogledе. Ob tem so se prepričali, da po urbanih delih občine Radovljica poteka razmeroma gost motorni promet. Še posebej je problematičen tovorni promet v okolici PIC Veriga Lesce, ki je hkrati gosto poseljeno stanovanjsko območje, kar je slabo tako s prometno-varnostnega kot okoljskega vidika. Javne prometne površine so sicer različno dobro urejene in opremljene za promet in zadrževanje pešcev (za kolesarski promet je stanje v splošnem slabše), kar je razvidno iz naslednjih slik. Infrastruktura večinoma ni prilagojena gibalno ali drugače oviranim. Bolje (varneje) bi lahko bilo urejeno prehajanje cest, posebej kritično je stanje na Alpski cesti v Lescah pri Tušu, kjer je poskrbljeno tako rekoč za vse, razen za varnost pešcev. V bližini šol in drugih javnih ustanov je stanje v splošnem boljše kot sicer in v Radovljici boljše kot v Lescah.



Slika 25: Urejena površina za pešce ob Grajskem parku v Radovljici



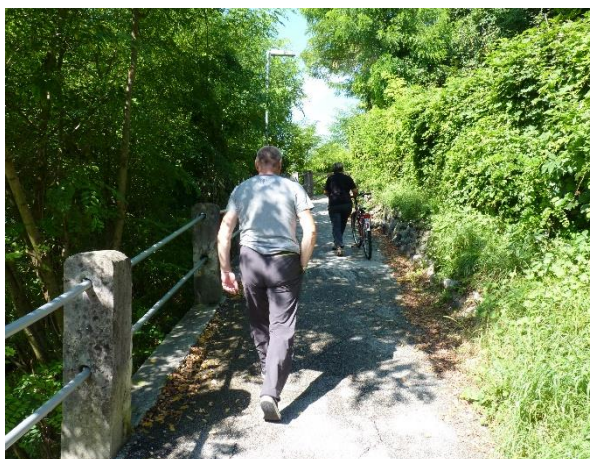
Slika 26: Vstop na Linhartov trg z omejenim motornim prometom v Radovljici



Slika 27: Linhartov trg z omejenim motornim prometom v Radovljici



Slika 28: Strma pešpot proti staremu mestnemu jedru v Radovljici



Slika 29: Pešpot proti staremu mestnemu jedru v Radovljici je zelo strma



Slika 30: Vsak pločnik se enkrat konča, v Radovljici



Slika 31: Prometna ureditev na Alpski cesti pri Tušu v Lescah ni pešcem prijazna (vir: Google)



Slika 32: Nevarno umeščen prehod za pešce na Alpski cesti v Lescah (vir: Google)



Slika 33: Pomanjkljiva in nevarna prometna ureditev ob PIC Veriga Lesce, blokiran občestni prostor



Slika 34: Vsak pločnik se enkrat konča, tudi v Lescah



9.1.6.2 Stanje pešačenja na podeželskih območjih občine Radovljica

Izven urbanih območij Radovljice in Lesc je zaradi manjše gostote poselitve še manj površin in druge infrastrukture namenjene pešcem. Za pešačenje so ustrezne razdalje do 1 km, največ 1,5 km (okoli 20 min hoje). Ker je na podeželju manj servisnih dejavnosti (trgovine, šole, delovna mesta ipd.), ki bi bile oddaljene do 1,5 km od stanovanjskih objektov, je pešačenje manj prisotno. Ravno tako skoraj ni pločnikov in pešpoti.

9.1.6.3 Dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami

Pregled infrastrukture je pokazal, da ta v splošnem ni prilagojena za ljudi s posebnimi potrebami. Pločniki sicer praviloma imajo znižane klančine ob prehodih za pešce in na križiščih, vendar te niso povsod ustrezno izvedene. Taktilnih oznak za slepe ni, so pa na semaforjih, kolikor jih je, tipke za slepe. Javni objekti (šole, zdravstveni dom, Občina ...) so v glavnem dostopni tudi gibalno oviranim, a to ne velja za vse. Do železniške postaje v Radovljici npr. nikakor ne morejo priti samostojno, niti ne morejo na peron.



Slika 35: Neustrezna izvedba znižanega robnika oz. klančine v Lescah



Slika 36: Ustrezno izvedena klančina ob prehodu za pešce v Lescah, ki pa je deloma blokiran s parkiriščem za kolesa



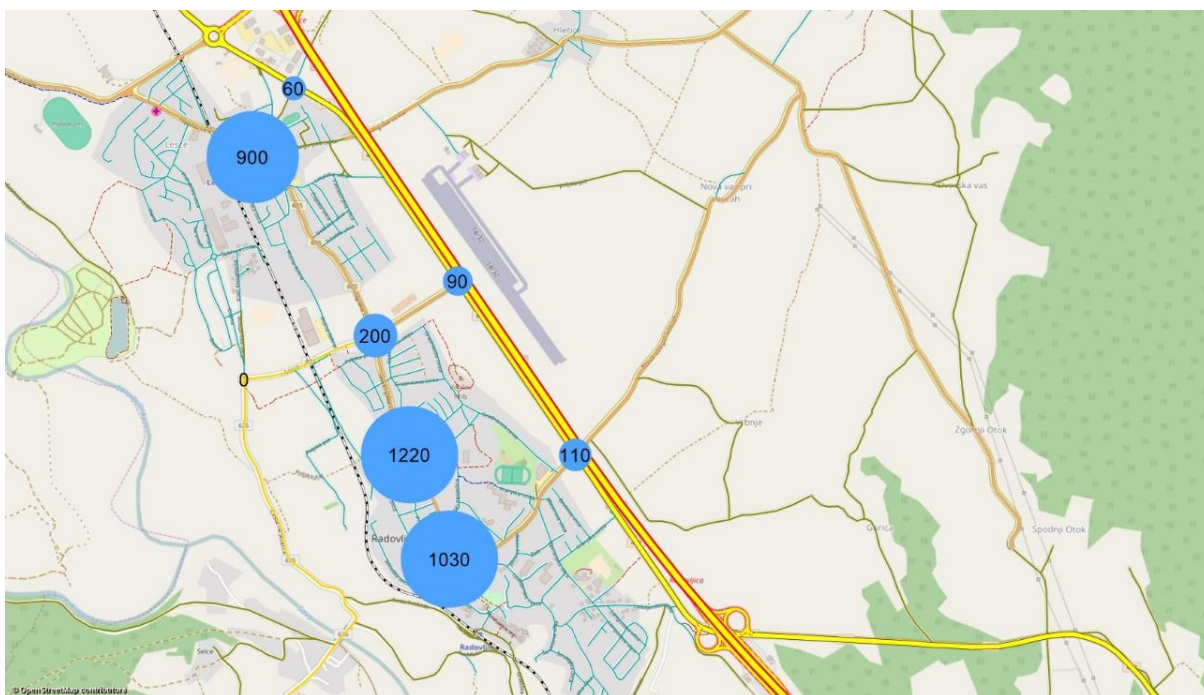
Slika 37: Stopnišče, ki vodi do Železniške postaje Radovljica je brez ustrezne alternative za gibalno ovirane



Slika 38: Železniška postaja Radovljica res ni za gibalno ovirane, tudi do perona je mogoče priti le po stopnicah

9.1.6.4 Obremenitve peš prometa

V okviru anonimnega video štetja prometa v osmih križiščih na območju Lesc in Radovljice, je bilo 5. oz. 6. septembra 2016 izvedeno tudi štetje pešcev. Njihovo število po posameznih križiščih je prikazano na naslednji sliki, delež pešcev pa se v primerjavi s količino vsega prometa giblje med 0,0 in 6,6 %. Ta delež je opazno večji v središčih obeh mest, kar je logično. Ravno tam je sicer v času štetja (6. 9. 2016) deževalo, kar pomeni, da bi bilo pešcev po naši oceni drugače približno polovica več oz. preko 10 % vsega prometa, kar je v absolutnih vrednostih prikazano tudi na sliki. Po drugi strani je bilo ob štetju na obrobju mest, kjer je bilo v križiščih prešteti najmanj pešcev, v času štetja (5. 9. 2016) suho vreme.



Slika 39: Število pešcev v 16. urah na dan štetja oz. ocenjeno na ugodnejše razmere, kjer je deževalo

9.1.6.5 Glavne ugotovitve

Nekaj ključnih splošnih in konkretnjših ugotovitev v zvezi s pešačenjem:

- večja je gostota poselitev, več je pešcev;
- široki pločniki povečujejo peš promet;
- ozke ceste z malo motornega prometa povečujejo peš promet;
- bližina trgovin in drugih storitev generira peš promet;
- delež pešcev se v križiščih na območju Lesc in Radovljice giblje med 0 (na obrobju) in okrog 10 % (v središčih – s korekcijo zaradi dežja v času štetja);
- obe urbani naselji sta v splošnem razmeroma dobro opremljeni s površinami za pešce, ponekod pa tudi pomanjkljivo ali nezadostno, marsikateri pločnik se nenadoma konča v fasadi ali na cesti;
- za varnejše prehajanje cest manjka še kakšen semafor, zlasti v okolici šol;
- dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami je slabo urejena.



9.1.7 Kolesarski promet

Kolesarjenje predstavlja poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsto prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V urbanih naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih ekonomskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje ponovno vključuje v prometni sistem, kjer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva vse večjo vlogo in pomen.

Dobro zasnovana kolesarska omrežja odlikujejo sklenjenost, privlačnost, udobnost, neposrednost in varnost povezav, prilagojenih okolju, povezanost kolesarskih povezav z različnimi funkcijami (mestna, rekreacijska ...), njihova povezanost s sistemom javnega prometa in z javnimi ustanovami ter ustrezna dodatna tehnično-servisna infrastruktura (izposoja koles, kolesarska parkirišča, servisiranje ...).

9.1.7.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za kolesarski promet

Da bi ugotovili trenutno stanje urejenosti infrastrukture za kolesarjenje, smo tudi sami sedli na kolo in se popeljali po kolesarskih stezah in drugod, kjer površine niso rezervirane za kolesa, bi pa to bilo smiselno. Naslednje fotografije povzemajo ključne ugotovitve s terenskih ogledov.



Slika 40: Kolesarijo tudi starejši



Slika 41: Tudi ta robnik bi moral biti znižan (in še mnogi drugi)



Slika 42: Nenavadne talne označbe



Slika 43: Nenavadne in zavajajoče talne označbe



Slika 44: Pločnik je širok, za kolesarje je pa cesta



Slika 45: Ob nekaterih krožiščih so kot za vzorec urejene lepe kolesarske poti, dolge le nekaj deset metrov, edino ob Alpski in Gorenjski cesti segajo dlje



Slika 46: Kolesarska steza na urejena na delu vozišča Kranjske ceste v Radovljici proti Begunjam



Slika 47: Ob avtocesti oz. radovljiški obvoznici poteka lepa makadamska pot, primerna za rekreativno kolesarjenje



Slika 48: Ni parkirne infrastrukture za kolesa na Linhartovem trgu v Radovljici



Slika 49: Tudi mnogi stanovanjski bloki so brez parkirne infrastrukture za kolesa



Slika 50: Neustrezna stojala za kolesa pri Občini Radovljica (in še marsikje)



Slika 51: Odlično urejeno pokrito parkirišče za kolesa z ustreznimi stojali



Slika 52: Lepo urejena kolesarnica pri OŠ Antona Tomaža Linharta v Radovljici



Slika 53: Takšna stojala za kolesa ne služijo ničemer



Slika 54: Kolesarsko pot ob OŠ Antona Tomaža Linharta uporabljajo pešci



Slika 55: Neugodno kolesarjenje v Lescah



Slika 56: Kolesarska steza se takole konča na cesti, prometna površina pa tudi ni v najboljšem stanju



Slika 57: Neugodne razmere (tudi) za kolesarjenje ob PIC Veriga Lesce

9.1.7.2 Obremenitve kolesarskega prometa

Število kolesarjev, ki so prečkali posamezna križišča, v katerih je bilo 5. oz. 6. septembra 2016 opravljeno anonimno video štetje prometa, je bilo minimalno. V šestih križiščih so bili šteti kolesarji, ki so prečkali krake križišč, v dveh pa tisti, ki so vozili po vozišču. Delež prvih se v primerjavi s količino vsega prometa giblje med 0,1 (v središču Lesce) in 0,3 % (v Radovljici). Kolesarji znotraj Lesce in Radovljice so bili prešteti 6. septembra, ko je deževalo. Glede na to, da je iz siceršnjih opazovanj in izkušenj vemo, da število kolesarjev v Radovljici in Lescah ni zanemarljivo, ocenjujemo, da dobljeni podatki za potrebe te naloge niso relevantni.

9.1.7.3 Glavne ugotovitve

Nekaj ključnih splošnih in konkretnjših ugotovitev v zvezi s kolesarskim prometom:

- dobro urejene in varnejše kolesarske površine ter ustrezna promocija pomembno vplivajo na več kolesarjenja,
- na območju Lesce in Radovljice sicer je nekaj, vendar premalo površin namenjenih kolesarjem pa še te večinoma niso sklenjene, pogosto se nenadoma končajo;
- kolesarske poti niso povsod speljane optimalno, pogosto so preozke;
- opazno je mešanja različnih režimov za kolesarjenje na isti trasi (mešan promet-kolesarski pas, kolesarska steza, kolesar na cesti ...), kar za kolesarje ni ne ugodno ne varno;
- prometne površine so ponekod v slabem stanju in zaradi tega že same po sebi nevarne;
- primanjkuje urejenih prostorov za parkiranje koles z ustreznimi stojali oz. kolesarnic;
- realnega števila kolesarjev zaradi neugodnih vremenskih razmer nismo mogli izmeriti in predstaviti, kljub temu pa ocenjujemo, da število kolesarjev v Radovljici in Lescah ni zanemarljivo in jih je treba upoštevati.

9.1.8 Javni avtobusni promet

9.1.8.1 Medkrajevni-primestni avtobus

Javni linijski prevoz potnikov na območju občine Radovljica deluje kot tranzitni promet do večjih naselij v občini ter izven. Medkrajevno-primestne avtobusne linije izvaja Alpetour, Potovalna agencija d.o.o,



ki je del mednarodne skupine Arriva DB. Ta prevoznik opravlja tudi prevoze do večjih mest kot sta Kranj, Jesenice in Ljubljana.

Osnova avtobusnih linij javnega potniškega prometa je primerna prometna infrastruktura z ustreznimi cestami in postajališči. Redne avtobusne linije potekajo skozi središče Radovljice in Lesc po trasi Kranjska cesta-Gorenjska cesta-Alpska cesta-Železniška cesta-Alpska cesta ter se nadaljujejo v smer Begunj, Bleda, Jesenic, Kranja, Kroke in Žirovnice.

Že v dokumentu Zasnova avtobusni in kolesarskih prog v Radovljici (City Studio, 2014) je bilo ugotovljeno, da je glavno avtobusno postajališče v Radovljici potrebno prenove na način, da ostane stičišče poti in bo v celoti (z vseh strani) vključeno v centralni ambient.

Na avtobusnih postajališčih so pogosto prisotne nadstrešnice in sedišča z objavljenim voznim redom.



Slika 58: Glavno avtobusno postajališče v Radovljici (levo) in na Gorenjski cesti (desno)



Slika 59: Postajališče na Hraški cesti v Lescah

V mesecu juniju 2016 je bilo na delovni dan v jutranji in popoldanski konici izvedeno štetje potnikov na glavni AP Radovljica. V spodnji preglednici je v vsaki vrstici prikazan čas prihoda avtobusa, smer linije, število potnikov, ki so vstopili, izstopili in tranzitirali ter čas odhoda iz AP Radovljica.

Preglednica 12: Štetje potnikov na AP Radovljica v jutranji konici

6:10 prihod: JESENICE-LJUBLJANA - 1 vstop - 0 izstop - 4 tranzit - odhod 6:15
6:15 prihod: BEGUNJE-KRNICA-RADOVLJICA-BLED - 2 vstop - 3 izstop - odhod 6:17
6:25 prihod: HRUŠICA-KRANJ - 10 vstop - 0 izstop – »2/3« zasedenost - odhod 6:25
6:30 prihod: RADOVLJICA-BLED - 1 vstop - 2 izstop - odhod 6:30
6:30 prihod: HRUŠICA-KRANJ - 1 vstop - 1 izstop – »1/3« zasedenost - odhod 6:30
6:30 prihod: LJUBLJANA-KRANJ-JESENICE-RATEČE - 0 vstop - 2 izstop - odhod 6:33 (brez potnikov)
6:35 prihod: RADOVLJICA-KRANJ - 4 vstop - 0 izstop - odhod 6:40
6:40 prihod: BLED-LJUBLJANA - 6 vstop - 4 izstop - odhod 6:43 »1/3« zasedenost
6:45 prihod: KRNICA-JESENICE - 0 vstop - 3 izstop - odhod 6:47 (brez potnikov)
6:47 prihod: NI NAPISA - 0 vstop - 3 izstop - odhod 7:15 (brez potnikov)
6:48 prihod: RATEČE-KRANJ - 6 vstop - 14 izstop - odhod 6:55 - 10 potnikov
6:50 prihod: ŽIROVNICA-JESENICE-BLED-ZASIP - 12 izstop
6:55 prihod: RADOVLJICA-JESENICE ŽP - 5 vstop - 0 izstop - odhod 7:05 - 5 potnikov
6:58 prihod: PODNART-KROPA-RADOVLJICA - 1 vstop - 12 izstop - odhod 6:59 (brez potnikov)
7:00 prihod: LJUBLJANA-BOHINJ - 2 vstop - 2 izstop - odhod 7:00 - 10 potnikov
7:00 prihod: KRANJ-RATEČE - 3 vstop - 4 izstop - odhod 7:01 - 10 potnikov
7:05 prihod: BLED-RADOVLJICA - 0 vstop - 8 izstop - odhod 7:10 (brez potnikov)
7:15 prihod: KRANJ-RADOVLJICA - 0 vstop - 1 izstop - brez nadaljevanja
7:15 prihod: RATEČE-LJUBLJANA - 22 vstop - 6 izstop - odhod 7:20
7:25 prihod: TRŽIČ-RADOVLJICA - 1 vstop - 10 izstop - odhod 7:25 - 1 potnik
7:25 prihod: KRANJ-AC-RADOVLJICA - 0 vstop - 20 izstop - odhod 7:28 (brez potnikov)
7:28 prihod: KRANJ-RADOVLJICA - 0 vstop - 8 izstop - odhod 7:30 (brez potnikov)
7:30 prihod: LJUBLJANA-RATEČE - 2 vstop - 15 izstop - odhod 7:31 - 10 potnikov
7:30 prihod: RATEČE-RADOVLJICA - 0 vstop - 28 izstop - odhod 7:30 (brez potnikov)
7:32 prihod: BOHINJSKA ČEŠNJICA - KRANJ - 0 vstop - 11 izstop - odhod 7:32 - 2 potnika
7:35 prihod: KRNICA-BEGUNJE - 0 vstop - 23 izstop - odhod 7:35 (brez potnikov)
7:40 prihod: BOHINJ-LJUBLJANA - 0 vstop - 22 izstop - brez nadaljevanja
7:55 prihod: KRANJ-BLED - 1 vstop - 9 izstop - odhod 7:55
7:59 4 potniki čakajo na AP

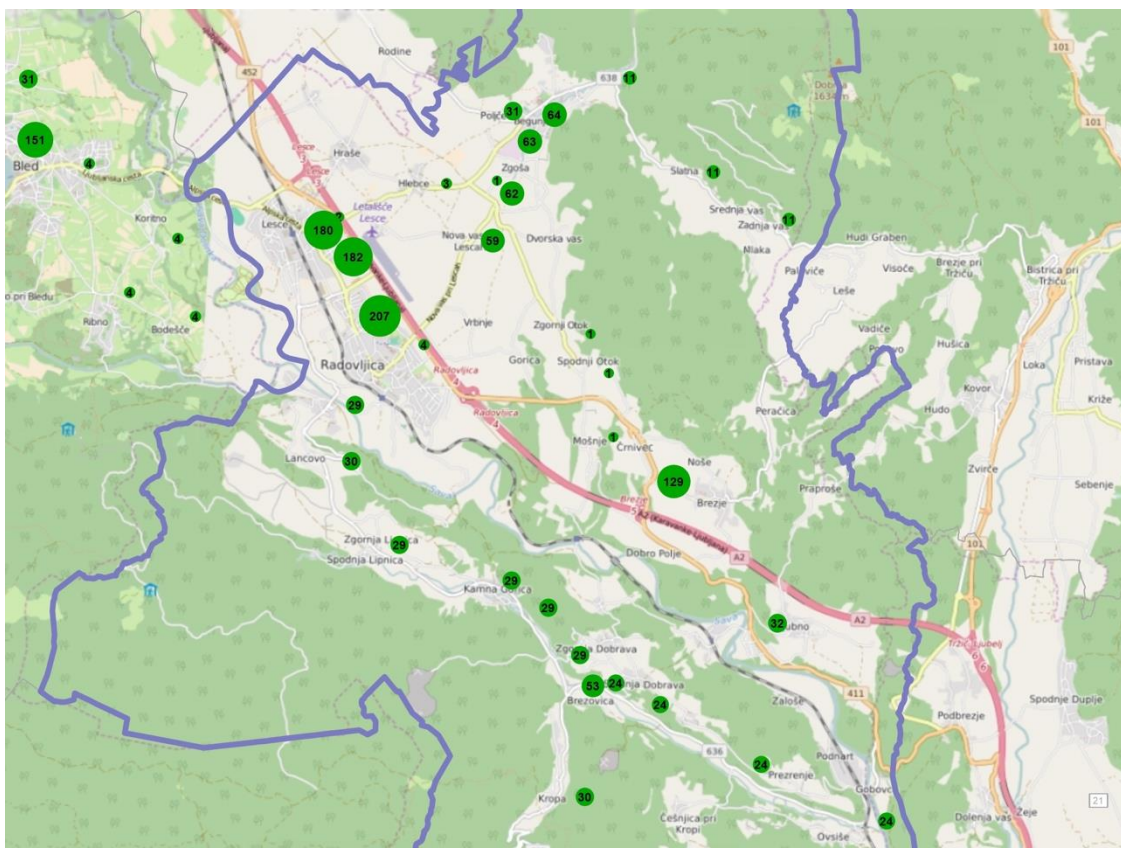
Preglednica 13: Štetje potnikov na AP Radovljica v popoldanski konici

14:43 prihod: KRANJ-BLED - 0 vstop - 2 izstop - odhod 14:45
14:45 prihod: HRUŠICA-KRNICA - 8 vstop - 0 izstop - odhod 14:45
14:45 prihod: POSEBNI PREVOZ-PRAZEN - odhod 14:50 (brez potnikov)
14:50 prihod: ŠKOFJA LOKA-BOHINJSKA ČEŠNJICA - 3 vstop - 2 izstop - odhod 14:50 - 10 potnikov
14:55 prihod: TRŽIČ-RADOVLJICA - 0 vstop - 0 izstop - brez nadaljevanja
14:55 prihod: RADOVLJICA-PODNART- 9 vstop - 0 izstop - odhod 14:55 - 9 potnikov
14:57 prihod: RADOVLJICA-RATEČE- 5 vstop - 0 izstop - odhod 15:00 - 5 potnikov
15:00 prihod: LJUBLJANA-BOHINJ JEZERO - 2 vstop - 5 izstop - odhod 15:02 polno zaseden



15:05 prihod: RADOVLJICA-KRNICA - 3 vstop - 0 izstop - odhod 15:10 - 5 potnikov
15:14 prihod: LJUBLJANA-BOHINJ ZLATOROG - 1 vstop - 1 izstop - odhod 15:15 - 10 potnikov
15:15 prihod: RATEČE-LJUBLJANA - 9 vstop - 0 izstop - odhod 15:15 – »1/3« zasedenost
15:20 prihod: NI NAPISA - 0 vstop - 3 izstop - odhod 15:20
15:20 prihod: RADOVLJICA-TRŽIČ - 1 vstop - 0 izstop - odhod 15:20 - 3 potnikov
15:20 prihod: KRANJ-RADOVLJICA - 2 vstop - 0 izstop - odhod 15:40 - 2 potnikov
15:35 prihod: RADOVLJICA-KROPA-PODNART - 0 vstop - 0 izstop - odhod 15:40 (brez potnikov)
15:40 prihod: PODHOM-KRANJ - 2 vstop - 1 izstop - odhod 15:40
15:40 prihod: LJUBLJANA-RATEČE - 5 vstop - 2 izstop - odhod 15:40
15:50 prihod: KRNICAHRUŠICA - 2 vstop - 4 izstop - odhod 15:42 - 4 potnikov
15:50 prihod: HRUŠICA-KRNICA - 5 vstop - 2 izstop - odhod 16:03 - 9 potnikov
15:55 prihod: BOHINJ-LJUBLJANA - 1 vstop - 1 izstop - odhod 15:55 – »2/3« zasedenost
16:00 prihod: JESENICE-RADOVLJICA - 0 vstop - 3 izstop - odhod 16:00 (brez potnikov)

Na podlagi podatkov iz voznih redov avtobusnega informacijskega sistema (AVRIS) je na spodnji sliki prikazano število ustavljanj avtobusov v občini Radovljica na povprečni delovni dan.



Slika 60: Avtobusna postajališča s številom ustavljanj avtobusov na delovni dan (PNZ d.o.o., leto 2016)

Največja frekvenca avtobusov je v naselju Radovljica in Lesce, ki mu sledita Brezje in Begunje. Manj avtobusov povezuje urbani del občine s podeželskim.

Sklenemo lahko, da medkrajevni-primestni javni avtobusni promet v občini Radovljica ni zadostno zasnovan, saj na je frekvenca avtobusov premajhna, postajališča izven urbanega dela občine pa so pogosto slabo opremljena. V občini bi želeli izboljšati pokritost in frekvenco javnega prevoza in urediti javne površine tako, da bi prebivalcem nudile pestrejšo izbiro transporta.

9.1.8.2 Mestni potniški promet

V občini Radovljica ne obstaja mestni potniški promet. Obstoječ avtobusni promet ne pokriva potreb po lokalnih prevozih znotraj naselij Radovljica in Lesc. Za večjo uporabo javnega transporta v občini je potrebno zagotoviti gostejše linije, ki se navezujejo predvsem na centre goste poseljenosti, na centre storitvenih uslug ter seveda na križišča oziroma postaje javnega prometa (avtobusna postajališča, železniške postaje, morda dolgoročno tudi letališče).

Zato je za Radovljico in Lesce predlagana uvedba krožne avtobusne linije, ki bi pokrivala potrebe notranjega tranzita med obravnavanima naseljema. Predlog te linije je bil v praksi že preizkušen, in sicer v času Evropskega tedna mobilnosti med 20. in 24. septembrom 2016. Linija je delovala na relaciji kot je prikazano na spodnji sliki.



Slika 61: Potek krožne avtobusne linije (vir: Občina Radovljica)

Linija se je izvajala po voznem redu, ki je prikazan na spodnji sliki.



AP Radovljica	9:00	9:50	10:40	11:30	12:20	15:00	15:50	16:40	17:30	18:20
Akademija, Ljubljanska cesta	9:02	9:52	10:42	11:32	12:22	15:02	15:52	16:42	17:32	18:22
trgovina Predtrg, Ljubljansak cesta	9:04	9:54	10:44	11:34	12:24	15:04	15:54	16:44	17:34	18:24
dom dr. Janka Benedika, Šercerjeva ulica	9:06	9:56	10:46	11:36	12:26	15:06	15:56	16:46	17:36	18:26
križišče Šercerjeva/Žale	9:07	9:57	10:47	11:37	12:27	15:07	15:57	16:47	17:37	18:27
SPAR Radovljica, Gradnikova cesta	9:10	10:00	10:50	11:39	12:30	15:10	16:00	16:49	17:39	18:30
Ulica Staneta Žagarja	9:12	10:02	10:52	11:42	12:32	15:12	16:02	16:52	17:42	18:32
AP Volčji hrib	9:15	10:05	10:55	11:45	12:35	15:15	16:05	16:55	17:45	18:35
AP Tulipan	9:17	10:07	10:57	11:47	12:37	15:17	16:07	16:57	17:47	18:37
OŠ Lesce, Begunjska cesta	9:19	10:09	10:59	11:49	12:39	15:19	16:09	16:59	17:49	18:39
TNC/ Hofer, Hraška cesta	9:23	10:13	11:03	11:53	12:43	15:23	16:13	17:03	17:53	18:43
Alpski bloki Lesce, Dežmanova ulica	9:25	10:15	11:05	11:55	12:45	15:25	16:15	17:05	17:55	18:45
AP Lesce	9:27	10:17	11:07	11:57	12:47	15:27	16:17	17:07	17:57	18:47
Moskva/Finžgarjeva ulica	9:30	10:20	11:10	12:00	12:50	15:30	16:20	17:10	18:00	18:50
AP Dolina	9:33	10:23	11:13	12:03	12:53	15:33	16:23	17:13	18:03	18:53
Mercator/Merkur Lesce	9:36	10:26	11:16	12:06	12:56	15:36	16:26	17:16	18:06	18:56
AP Volčji hrib	9:38	10:28	11:18	12:08	12:58	15:38	16:28	17:18	18:08	18:58
Vila bloki, Cankarjeva ulica	9:40	10:30	11:20	12:10	13:00	15:40	16:30	17:20	18:10	19:00
Pekarna Magušar, Cankarjeva ulica	9:41	10:31	11:21	12:11	13:01	15:41	16:31	17:21	18:11	19:01
AP Radovljica	9:43	10:33	11:23	12:13	13:03	15:43	16:33	17:23	18:13	19:03

Slika 62: Vozni red krožne linije (vir: Občina Radovljica)

Dejstvo je, da je sistemu javnega avtobusnega linijskega prometa potrebno zgostiti z manjšimi trajnostnimi in prilagodljivimi vozili (npr. prilagojen za uporabo telesno oviranim osebam, priključek za kolesa, hkrati voznik in turistični vodič...) ter povezati in uskladiti postajališča s postajališči in linijami drugega javnega prevoza - vlak - železniške postaje.

Mestni javni prevoz bi se glede na obstoječo prometno infrastrukturo lahko odvijal z manjšimi avtobusi – minibusi. Minibus je najmanjši tip mestnega avtobusa z zmogljivostjo od 12 do 20 sedežev ali celo 8+1. Doseže maksimalno hitrost od 40 do 70 km/h. Lahko so na električni pogon, kar pripomore k zmanjšanju emisij v okolje.

9.1.8.3 Šolski prevoz

V 56. členu Zakona o osnovni šoli je zapisano, da ima učenec pravico do brezplačnega prevoza, če je njegovo prebivališče oddaljeno več kot štiri kilometre od osnovne šole. Prav tako ima pravico do brezplačnega prevoza ne glede na oddaljenost njegovega prebivališča od osnovne šole učenec v 1. razredu, v ostalih razredih pa, če pristojni organ za preventivo v cestnem prometu ugotovi, da je ogrožena varnost učenca na poti v šolo.

Vse osnovne šole imajo v skladu z zgoraj opisanim zakonom organiziran avtobusni prevoz za otroke, ki so do njega upravičeni. Tako kot za medkrajevni in mestni avtobusni promet za šolski prevoz skrbi prevoznik Alpetour, linije so prikazane v preglednici.

Na območju je vzpostavljena mreža linij šolskega avtobusa ali prevoza otrok z kombiji. Prevoz šoloobveznih otrok se vrši na relaciji:

- Begunje – Radovljica,
- Zadnja vas – Radovljica,
- Spodnja Lipnica – Lancovo – Radovljica,
- Spodnja Lipnica – Brda – Ravnica – Lancovo – Radovljica,
- Posavec – Dobro Polje - Brezje – Podvin – Mošnje – Radovljica,
- Brezje – Podvin – Mošnje – Radovljica,
- Spodnja Lipnica – Lancovo – Radovljica,
- Posavec – Otoče – Ljubno – Podavec – Dobro polje – Mošnje – Radovljica,
- Posavec – Radovljica,
- Zg. Otok – Sp. Otok – Mošnje,
- Ljubno – Posavec – Radovljica,
- Praproše – Ljubno,
- Posavec – Ljubno,
- Otoče – Posavec – Ljubno,
- Kropa – Podnart – Kamna Gorica,
- Otoče – Mišače – Sr. Dobrava – Sp. Dobrava – Prezrenje – Lipnica,
- Ovsišje – Rovte – Zaloše – Prezrenje – Podnart,
- Radovljica – Sr. vas – St. Fužina – Polje – Brod – Boh. Bistrica,
- Radovljica – Krnica – Laze – Podhom – Lesce,
- Radovljica – Kropa – Uko kropa – Podnart,
- Radovljica – Mlino – Selo – Ribno – Bled-Koritno – Bled-Gregorčičeva,
- Radovljica – Spodnje Gorje – Bled – Radovljica.

V splošnih smernicah za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti je zapisano, da se lahko obstoječi šolski prevozi, ki se izvajajo kot posebni linijski prevoz, pod določenimi pogoji izvajajo tudi kot javni linijski prevozi. Hkrati se lahko prevažajo vsi potniki, tudi naključni, s čimer se izboljša ponudba JPP in zagotovi racionalnejša poraba finančnih sredstev lokalne skupnosti. Smiselno bi bilo, da bi tudi šolski avtobusni promet lahko prevzel druge potnike.

9.1.8.4 Glavne ugotovitve

V občini Radovljica razen medkrajevno-primestnega avtobusne in šolskih avtobusov (kombijev) ni vzpostavljene linije za mestni prevoz. Predlagana in že preizkušena je bila krožna linija mestnega značaja, ki bi se navezala na centre goste poseljenosti, na centre storitvenih uslug ter seveda na križišča oziroma postaje javnega prometa (avtobusna postajališča, železniške postaje, morda dolgoročno tudi letališče).

Avtobuse pretežno uporabljajo le dijaki, delavci in upokoјenci.

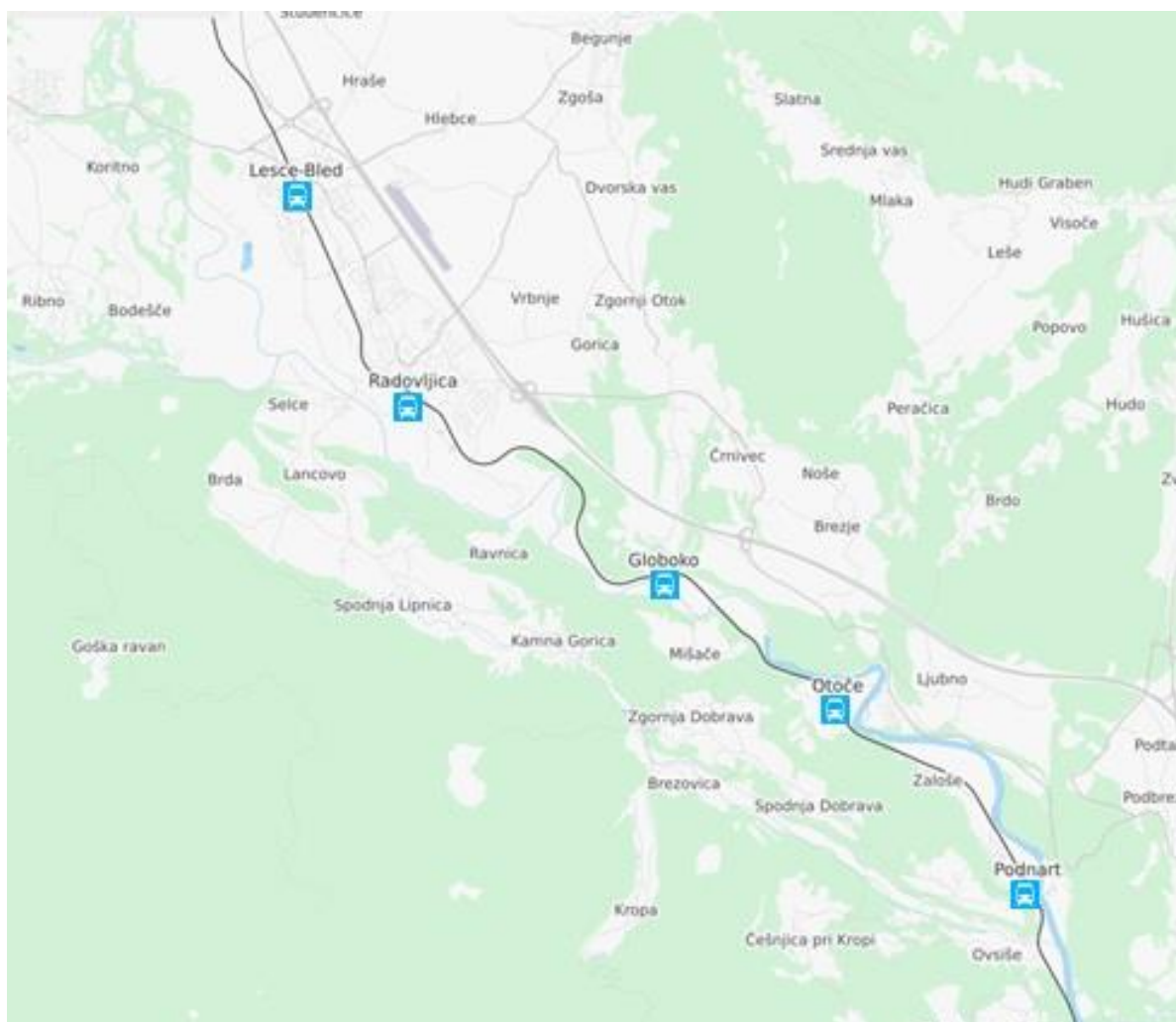
Ugotovljeno je, da javni potniški promet nima izkoriščenega vsega potenciala in da infrastruktura, kot so postajališča, ne ustreza primernim standardom.



9.1.9 Javni železniški promet

9.1.9.1 Železniško omrežje

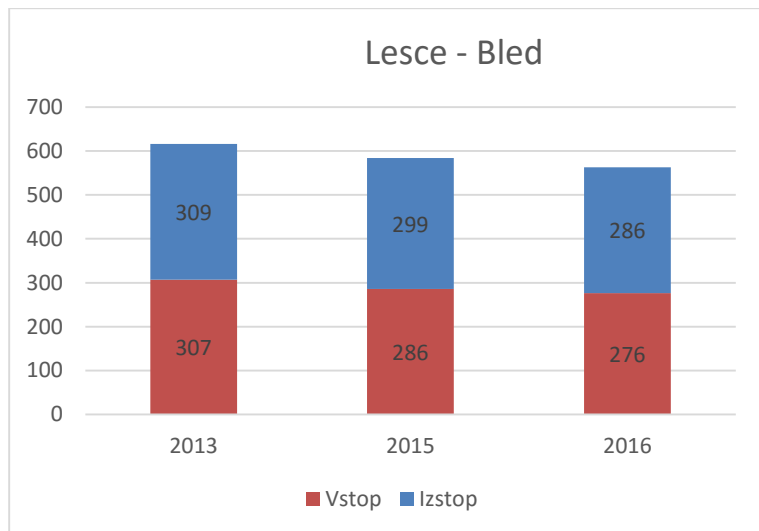
Na območju Radovljice se nahaja pet železniških postaj: Lesce – Bled, Radovljica, Globoko, Otoče in Podnart. Vse so postavljene na glavni progi Ljubljana – Jesenice. Na tej relaciji so med jutranjo in popoldansko konico prihodi vlakov na 45 min, tekom preostalega dneva pa vsako uro in pol. Najbolj frekventni sta postaji Bled – Lesce in Radovljica, na ostalih postajah pa je potnikov bolj malo. Vožnja do Ljubljane stane iz večine postajališč med 4 in 5 € in traja od 45 minut do eno uro. Razlika v času potovanja na tej relaciji v primerjavi z osebnim avtomobilom znaša v jutranji konici okrog 10 minut.



Slika 63: Karta železniških postaj (Vir: Openstreetmap.org)

9.1.9.2 Obremenitve železniškega prometa

Železniška postaja Lesce-Bled:



Grafikon 12: Podatki o vstopih in izstopih na železniški postaji Lesce – Bled

Preglednica 14: Število prodanih vozovnic (Vir: Slovenske železnice)

Leto	2013	2014	2015
Št. vozovnic	30.920	29.017	30.148

Število prodanih vozovnic rahlo pada, čeprav se je v zadnjem letu prodaja zopet nekoliko povišala. V primerjavi z drugimi postajami je bil padec dosti manjši, saj so domače potnike nadomestili turisti.



Slika 64: Postajno poslopje železniške postaje Lesce-Bled (vir: wikipedia.si)

Postajo uporabljajo tudi potniki, ki želijo priti na Bled z vlakom iz Ljubljane. V bližini se namreč nahaja tudi avtobusna postaja na kateri ustavlja več linij, ki vozijo v smeri proti Bledu.

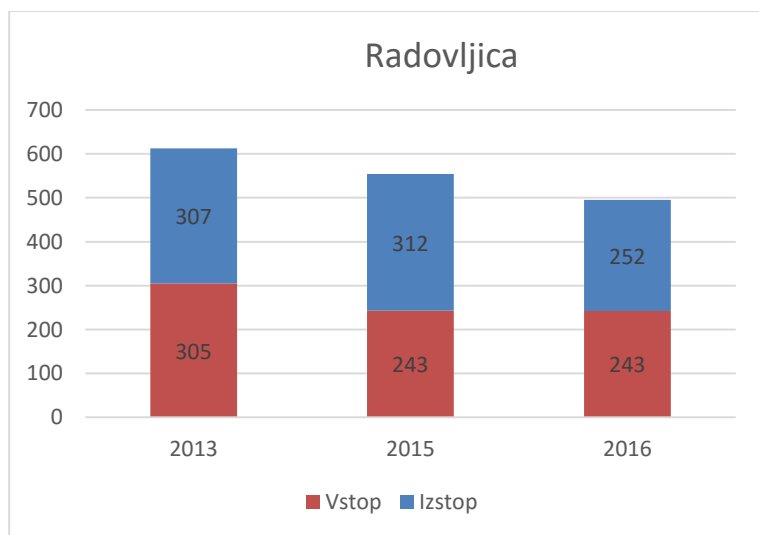


Železniška postaja Radovljica:



Slika 65: Postajno poslopje železniške postaje Radovljica (vir: wikipedia.si)

Železniška postaja je dostopna samo preko stopnic, saj se bližnja cesta nahaja na dosti višjem terenu. Dostop je za invalide onemogočen, saj v bližini ni prisotnega dvigala. Postaja ima zelo pomanjkljivo in dotrajano infrastrukturo. V bližini perona ni nobenih klopi, zato potniki čakajo stoje ali pa sedijo na stopnicah. Manjka tudi nadstrešek, zato se nekateri ljudje v primeru dežja ali pripeke zadržujejo kar pod bližnjim nadvozom.



Grafikon 13: Podatki o vstopih in izstopih na železniški postaji Radovljica

Preglednica 15: Število prodanih vozovnic (Vir: Slovenske železnice)

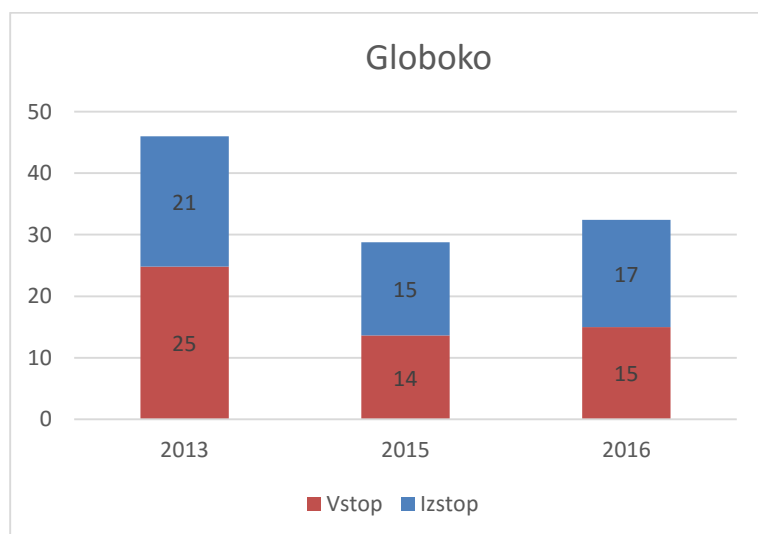
Leto	2013	2014	2015
Št. vozovnic	12.563	10.369	6.705

V dveh letih se je prodaja vozovnic praktično prepolovila, potniki so se torej množično pričeli odločati za druge načine prevoza. Zaradi bližine avtocestnega priključka predstavlja vožnja z osebnim avtomobilom zelo privlačno alternativo.

Železniško postajališče Globoko:



Slika 66: Postajno poslopje železniškega postajališča Globoko



Grafikon 14: Podatki o vstopih in izstopih na železniškem postajališču Globoko

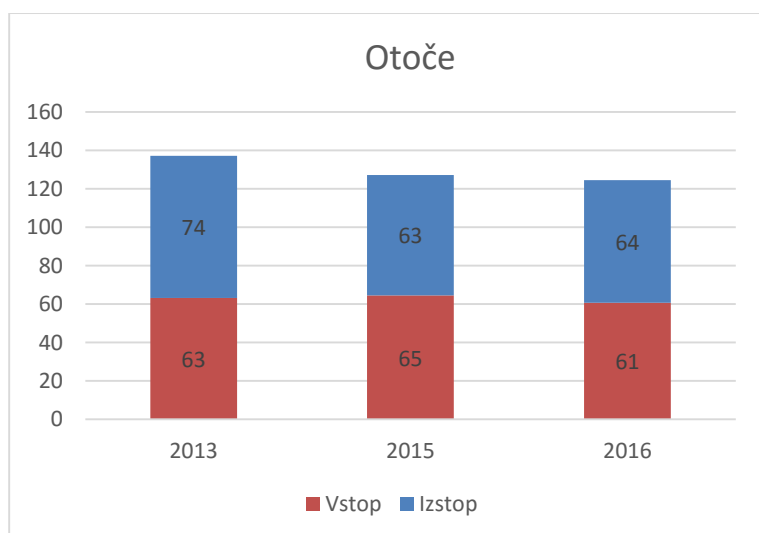
Število potnikov je minimalno. Postajališče je dejansko zelo redko v uporabi. V okolici postajališča ni večjih poselitvenih območij, zato potenciala za rast ni. V bližini ni avtobusnega postajališča, zato tudi intermodalnost ni omogočena.



Železniško postajališče Otoče:



Slika 67: Postajno poslopje železniškega postajališča Otoče



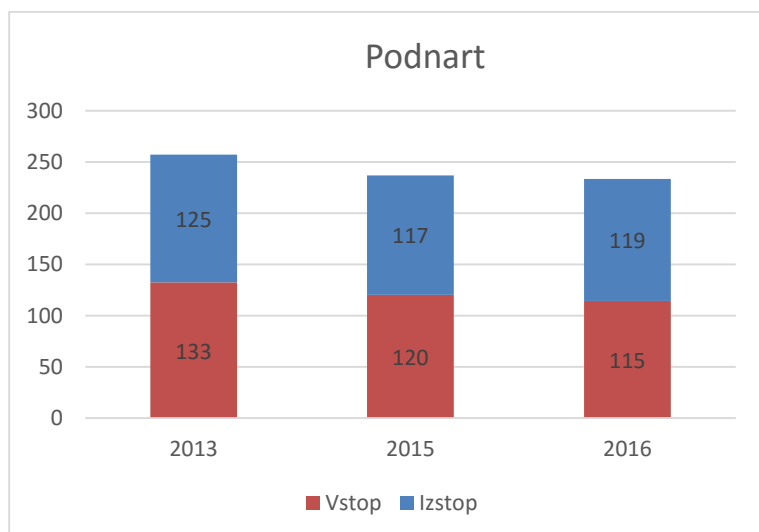
Grafikon 15: Podatki o vstopih in izstopih na železniškem postajališču Otoče

Število potnikov na tem postajališču se bistveno ne spreminja. Postajališče je uporabno za bližnjo tovarno Iskra in naselje Ljubno. Prestop z vlaka na avtobus je sicer možen, vendar je avtobusno postajališče oddaljeno skoraj 600 m.

Železniško postajališče Podnart:



Slika 68: Postajno poslopje železniškega postajališča Podnart



Grafikon 16: Podatki o vstopih in izstopih na železniškem postajališču Podnart

Število potnikov je v zadnjih letih rahlo upadlo. Večina potnikov prihaja iz bližnjih industrijskih obratov, zato je trend števila potnikov najbolj odvisen od števila tamkajšnjih zaposlenih. V bližini je tudi avtobusno postajališče, na katerem ustavljajo avtobusi v smeri Kranja in Radovljice.

9.1.9.3 Glavne ugotovitve

Za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka se na državnem nivoju spodbuja intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki naj bi v prihodnosti prevzemal večino daljinskega tovornega prometa.

Kljub sicer udobnemu načinu potovanja z vlakom je le-ta zelo nekonkurenčen v primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi. Železniški informacijski sistem je zastarel, število vlakov je premajhno, zato



trenutni vozni redi ne omogočajo dnevnih migracij. Prav tako je zastarela tudi infrastruktura postajnih poslopij, ki nikakor ni atraktivna. Na večini postajališč ni stoyal za kolesa in nadstrešnic, kar bi spodbujalo dostop s kolesom. Na nekaterih postajališčih v bližini ni avtobusnih povezav, zato so ta postajališča slabo dostopna. Manjkajo tudi urejena parkirišča za osebna vozila. Izjema je postaja Lesce-Bled, ki ima vso potrebno infrastrukturo.

9.1.10 Letalski promet

Znotraj občine Radovljica se nahaja letališče Lesce, ki je locirano ob vzhodni strani avtoceste A2. Letališče spada med javna letališča in ima travnato ter asfaltno pristajalno stezo. Zgrajena je tudi pristajalna ploščad za helikopterje. Travnata pista je namenjena večinoma jadralnim in manjšim rekreativnim letalom, asfaltirana z dolžino 1130 m pa večjim rekreativnim letalom.



Slika 69: Letališče Lesce z okoliškimi objekti (Vir: onmuvo.si)

Z letališčem upravlja Alpski letalski center Lesce, ki je v lasti občine. Na letališču svoje dejavnosti izvajajo naslednje družbe:

- Aeroklub LAC Lesce-Bled
- Flycom (podjetje za dela v zraku s helikopterjem)
- Aeroservice Meze (podjetje za servisiranje letal)

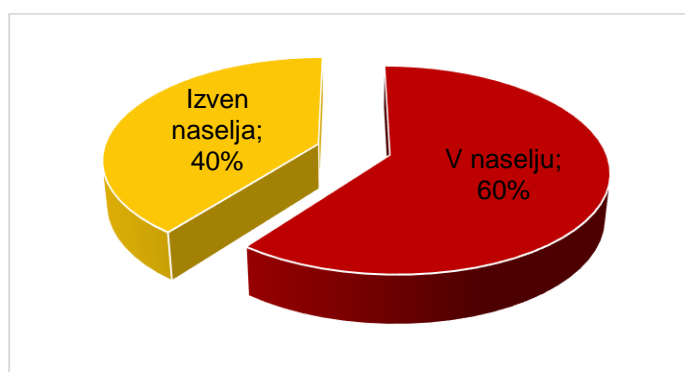
Na letališču se izvajajo večinoma rekreativni poleti predvsem z jadralnimi letali, saj letališče predstavlja eno najprimernejših izhodišč za dolge prelete v Sloveniji. Zaradi tega dejstva je letališče atraktivno tudi za tuje jadralne pilote, kar predstavlja priložnost za nadaljni razvoj turizma v občini. Letališče s ponudbo panoramskih poletov privablja veliko turistov, ki prihajajo predvsem z Bleda.

Dostopnost do letališča je zelo dobra saj se ta nahaja blizu avtocestnega priključka Lesce-Bled. Na AC izvozu je na obvestilni tabli letališče tudi označeno, zato večjih težav z iskanjem letališča turisti nimajo. Na letališču se nahaja tudi restavracija, s katere lahko gosti opazujejo vzlete in pristanke letal, ki generira dosti prometa k letališču.

9.1.11 Analiza prometne varnosti

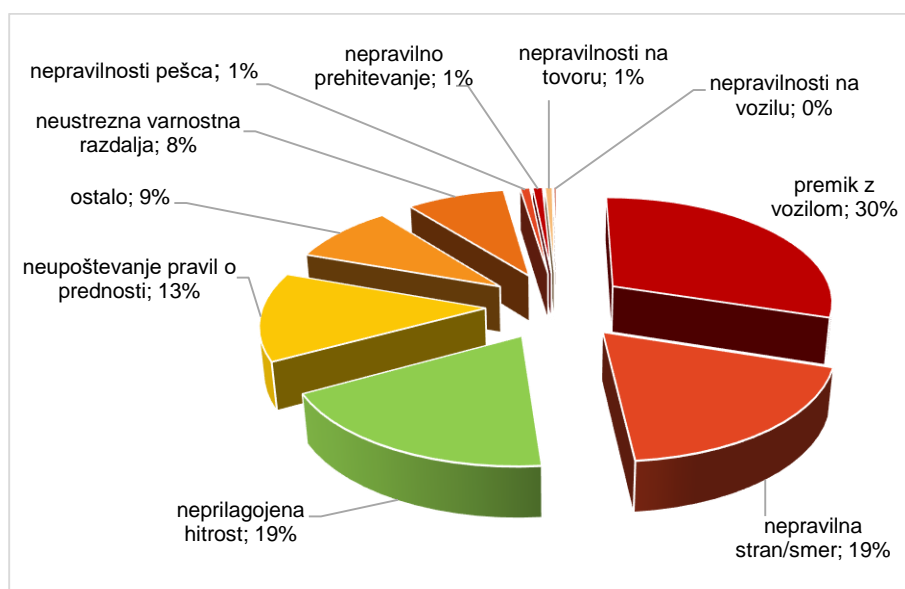
Po podatkih Policije je bilo v času od 1.1.2013 do 31.12.2015 na območju občine Radovljica obravnavanih 495 prometnih nesreč. Od tega so 3 osebe izgubile življenje, 36 je bilo huje telesno poškodovanih, 161 lažje telesno poškodovanih, 650 oseb pa ni utrpelo poškodb.

V naselju se je v povprečju letno zgodilo 100 (60 %), izven naselja pa 65 (40 %) prometnih nesreč.



Grafikon 17: Delež prometnih nesreč glede na lokacijo, Radovljica, od 2013 do 2015

Podatki kažejo, da se največ prometnih nesreč v občin Radovljica izven naselja zgodi na avtocesti, v povprečju letno 26 nesreč. V treh letih je na njej življenje izgubila 1 oseba.



Grafikon 18: Delež prometnih nesreč glede vzrok nastanka, Radovljica, od 2013 do 2015



Občina Radovljica



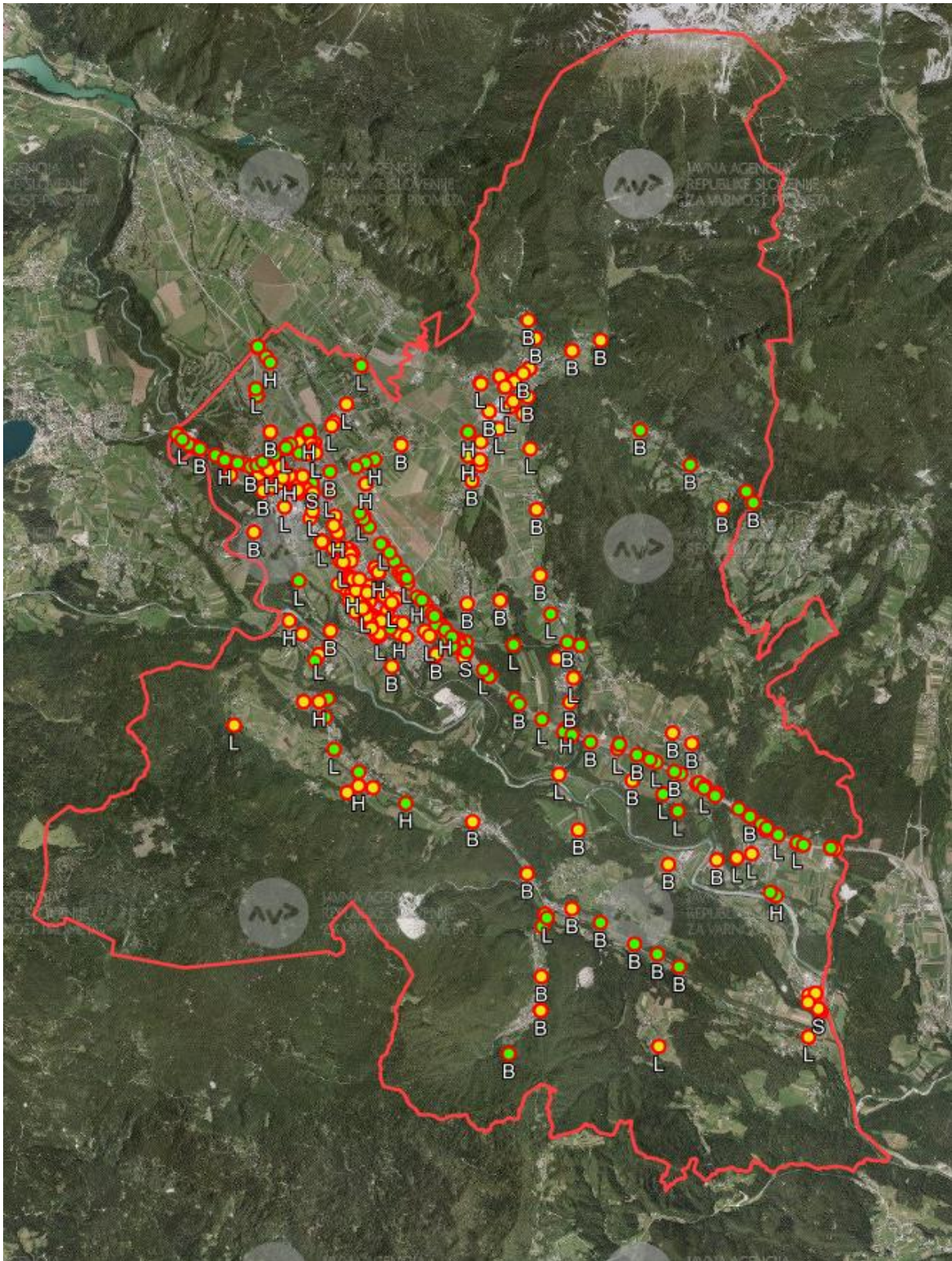
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
R A D O V L J I C A



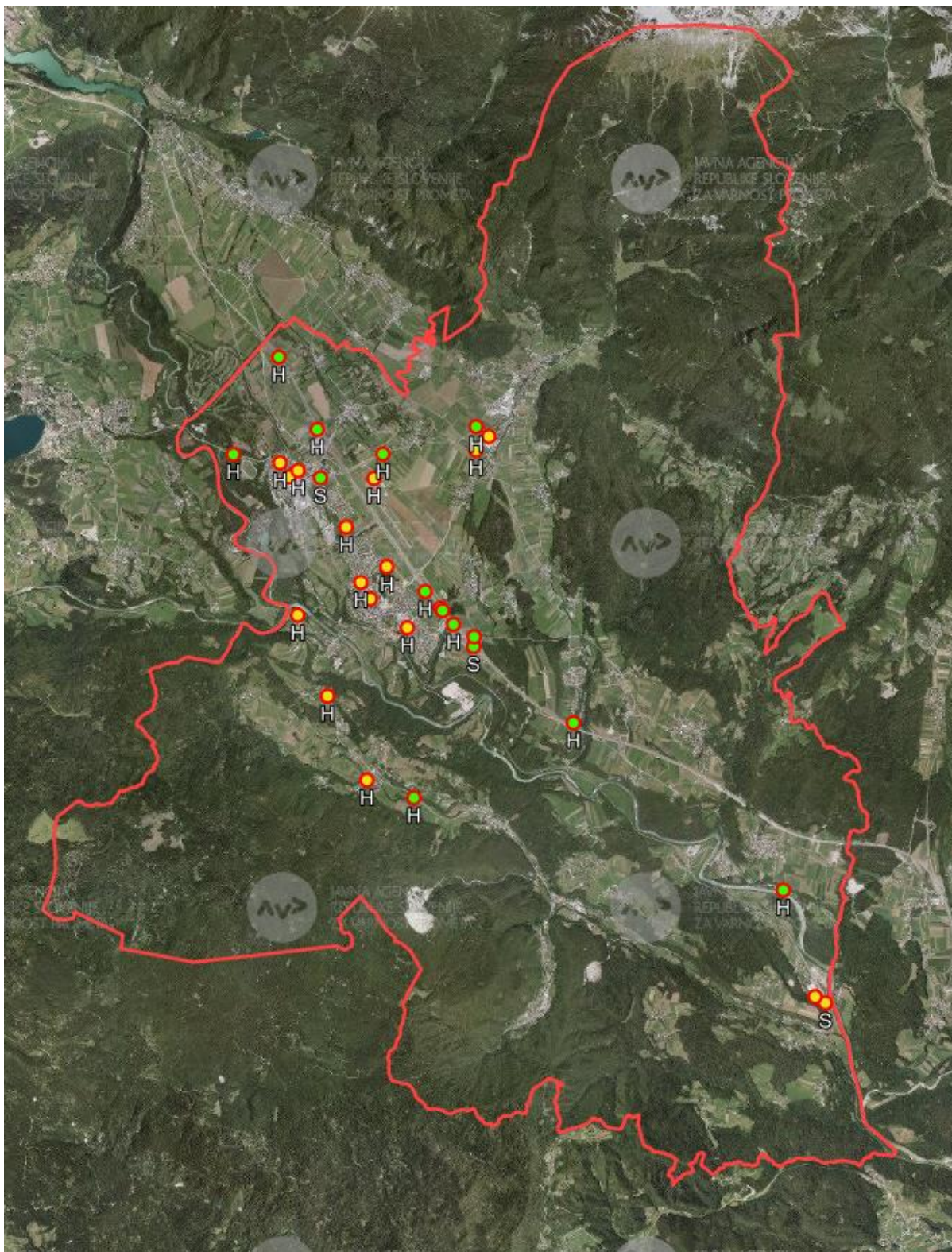
EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Med najpogostejšimi vzroki za prometne nesreče v občini Radovljica so premik z vozilom (30 %), neprilagojena hitrost (19 %), neupoštevanje pravil o prednosti (13 %) in nepravilna stran/smer vožnje (19 %).

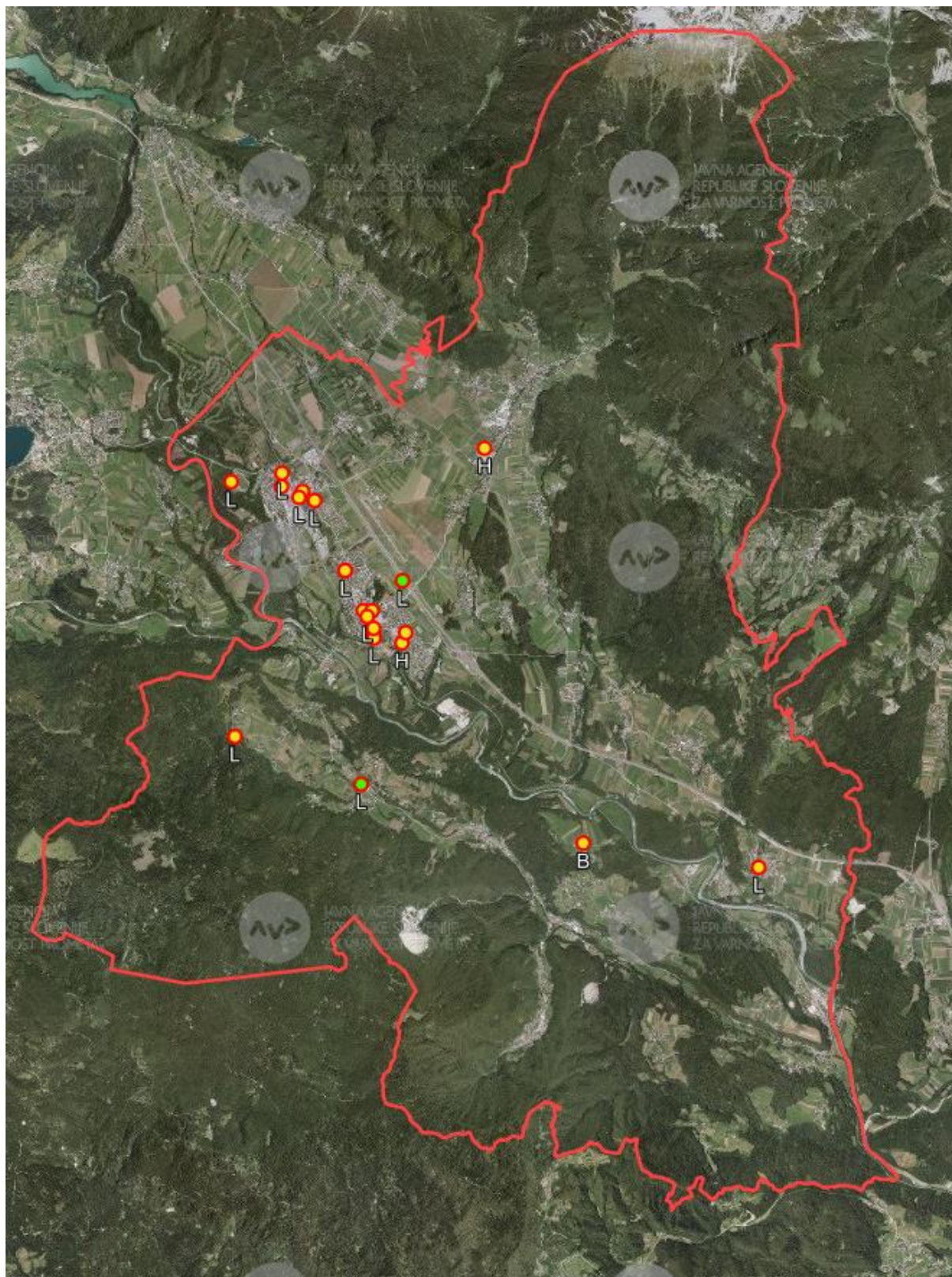
Na naslednjih slikah so prikazane lokacije prometnih nesreč glede na različne kategorije udeležencev. Ob vsaki točki na zemljevidu je zapisana tudi kategorija nesreče (B-brez poškodbe, L-lažje poškodbe, H-hude poškodbe).



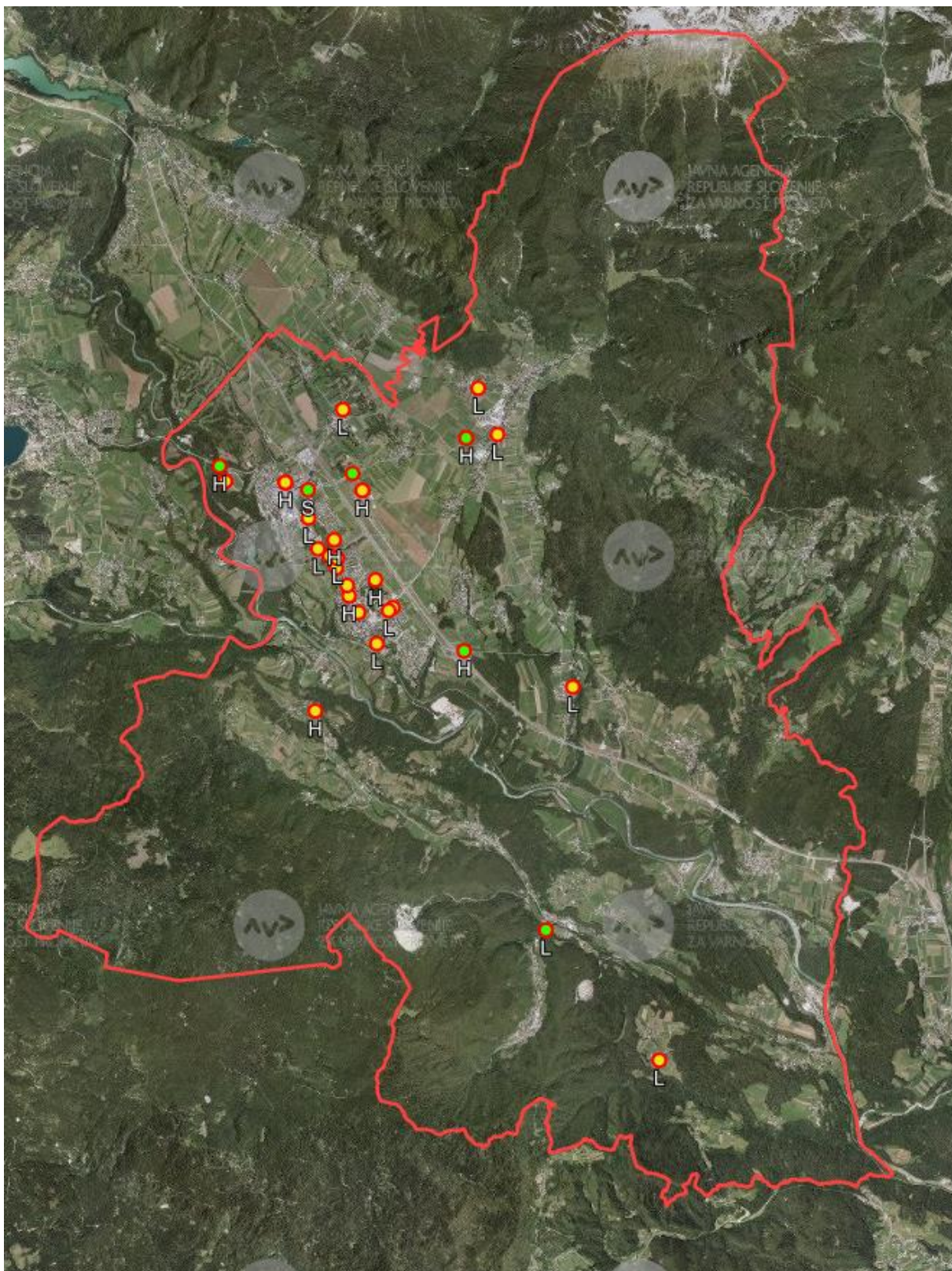
Slika 70: Prikaz vseh prometnih nesreč, občina Radovljica med 2013-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)



Slika 71: Prikaz prometnih nesreč s hudimi poškodbami ali smrtnim izidom, občina Radovljica med 2013-2015
(Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

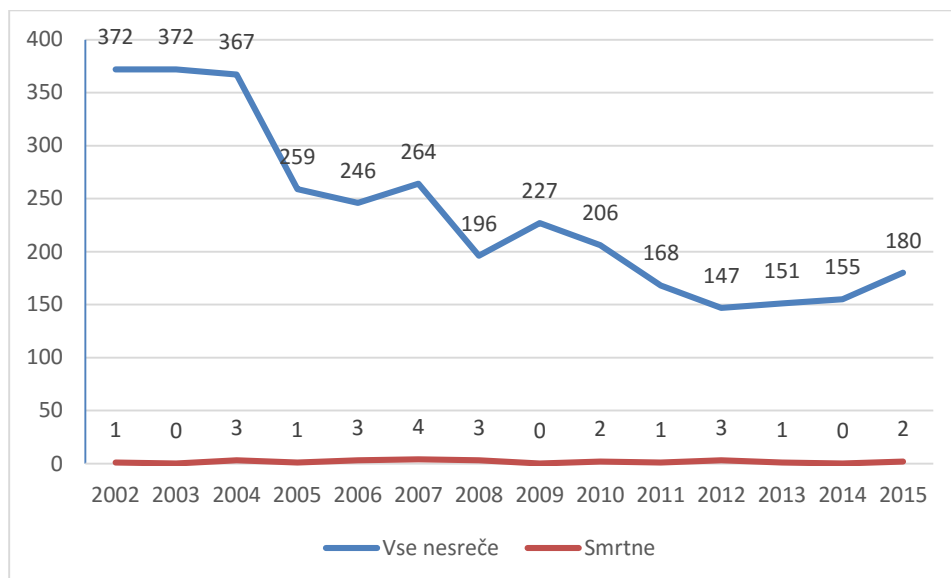


Slika 72: Prikaz prometnih nesreč z udeleženo pešca, občina Radovljica med 2013-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)



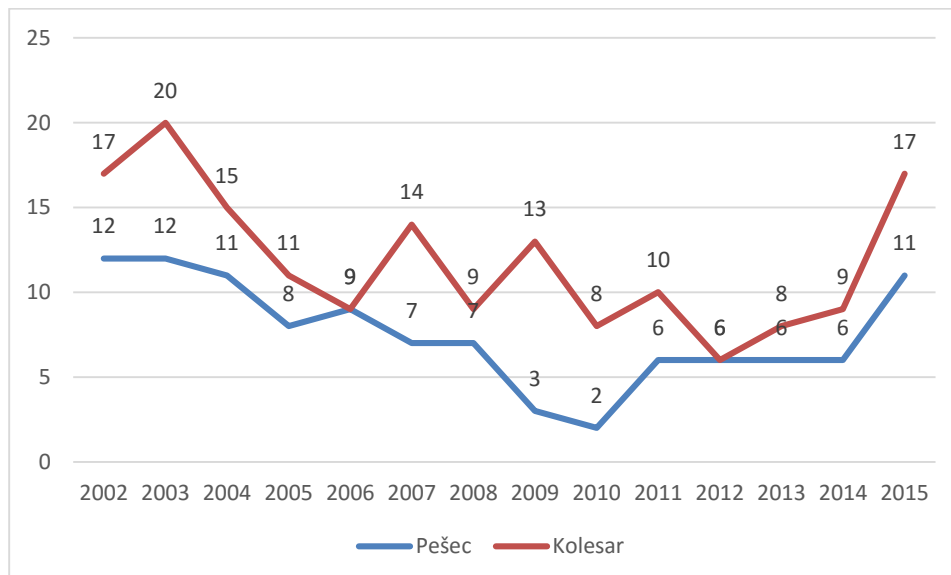
Slika 73: Prikaz prometnih nesreč z udeleženo kolesarja, občina Radovljica med 2013-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

Število prometnih nesreče se je v obdobju 2002-2015 zmanjšalo za več kot 100 %, kar je razvidno tudi iz naslednjega grafikona.



Grafikon 19: Število prometnih nesreč (vseh in s smrtnim izidom), občina Radovljica v obdobju 2002-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

Podatki o prometnih nesrečah z udeleženi kolesarjem kažejo, da se je v zadnjih letih število nesreč zopet nekoliko povzpelo. V zadnjih letih se je namreč precej povečala aktivnost vožnje s kolesom, ki se uporablja predvsem za namen športa in rekreacije. Dokler se število kolesarjev in pešcev ne ustali je težko oceniti stanje glede varnosti.



Grafikon 20: Število prometnih nesreč z udeleženi pešcem in kolesarjem, občina Radovljica v obdobju 2002-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)



9.1.12 Analiza dostopnosti do pomembnih ciljev potovanj

Socialna sprejemljivost je poleg s kazalniki prometne varnosti izražena še s socialno kohezivnostjo.

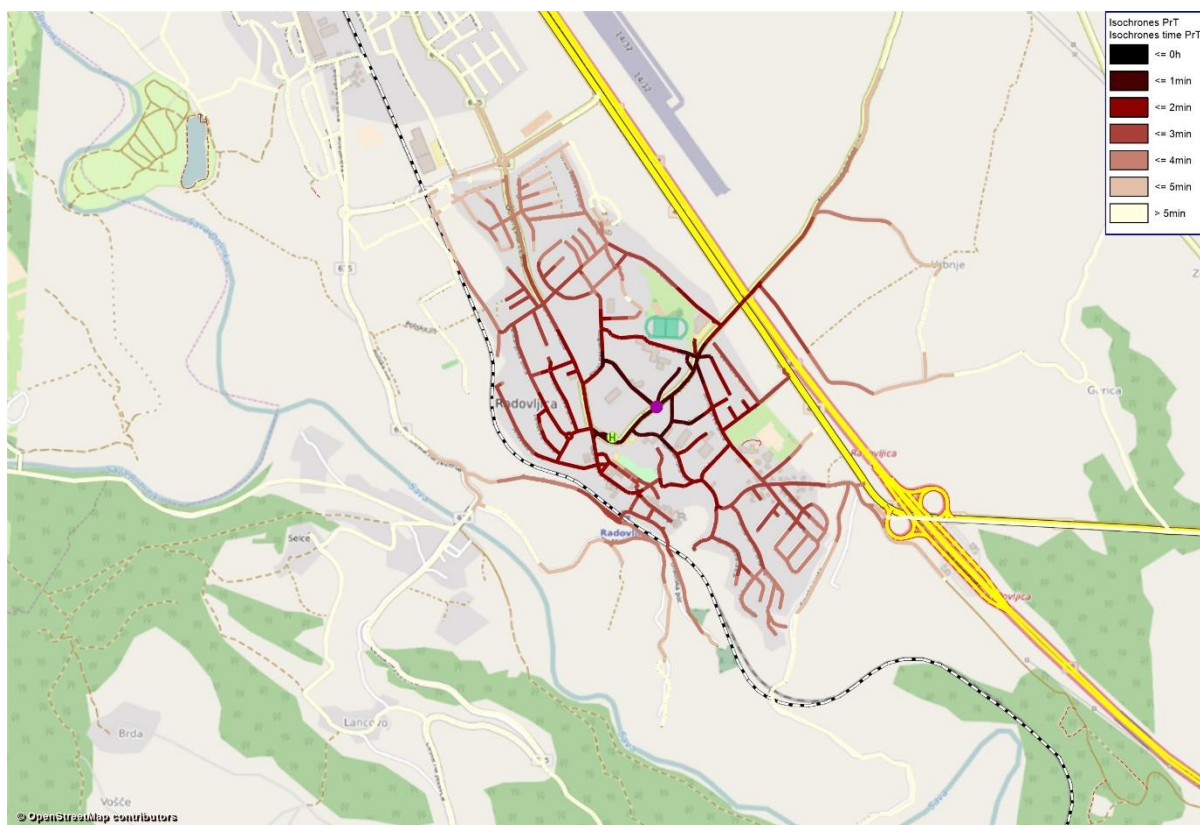
Socialna kohezivnost je ugotovljena na osnovi analize dostopnosti do kohezijskega središča Radovljica z osebnim avtomobilom, kolesom in peš. Razmerja med njimi pa kažejo na razlike med možnostmi ljudi, ki imajo na voljo avto in ljudi, ki ga nimajo.

S prve slike je razvidno, da lahko z avtomobilom v zelo kratkem času, tj. manj kot 5 minutah, prepotujemo celotno mesto Radovljica. Dostopnost s kolesom in peš sta v istem časovnem okvirju seveda manjši. Zaradi kratkih razdalj v mestu je možno predvsem s kolesom v zelo kratkem času, tj. manj kot 15 minutah, prepotovati celotno urbano območje.

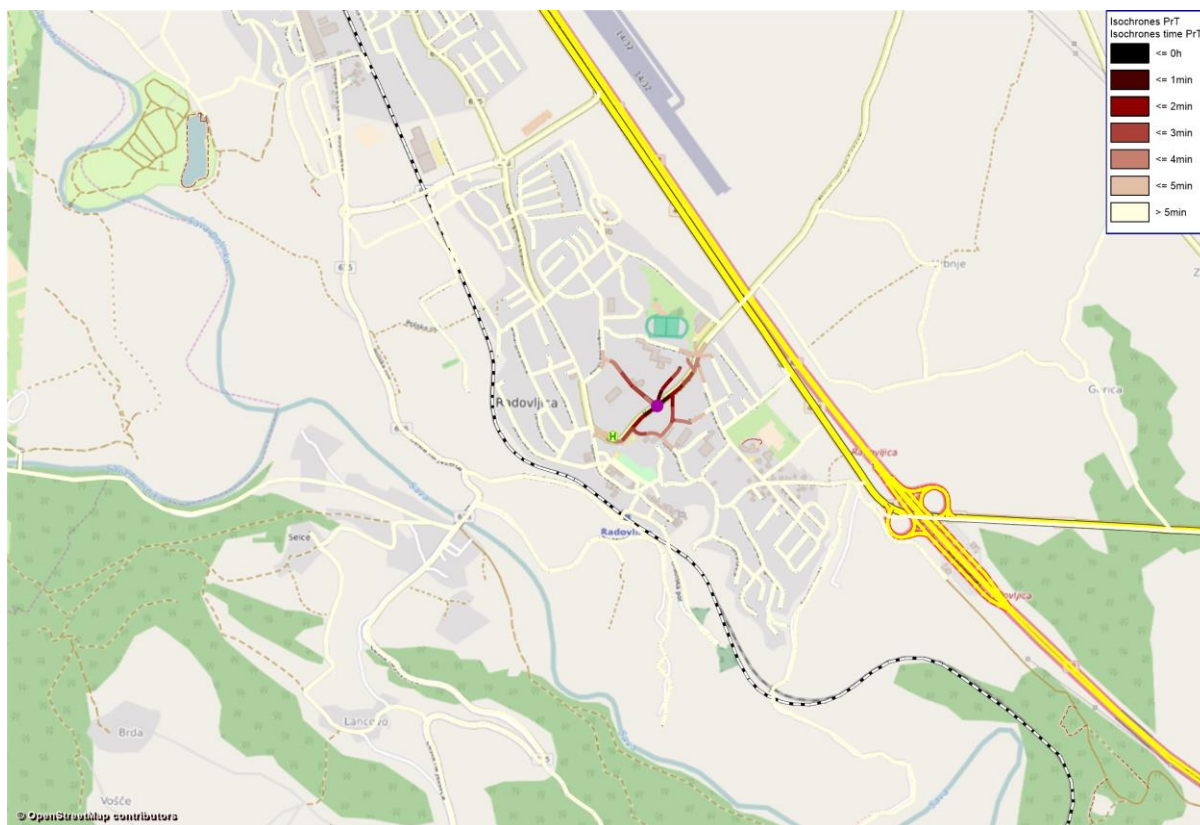
Za avtomobilski promet je bila upoštevana hitrost prostega prometnega toka, tj. predpisana hitrost za posamezno cesto, za kolesarje je bila upoštevana povprečna hitrost 15 km/h ter za pešce 4 km/h



Slika 74: Dostopnost z avtomobilom



Slika 75: Dostopnost s kolesom



Slika 76: Dostopnost peš



9.1.13 Analiza potovalnih navad

V okviru izdelave CPS je bila opravljena anketa med 354 prebivalci občine Radovljica. Anketa je bila opravljena na terenu in na internetu v obdobju med 25.8. in 30.9.2016. Cilj ankete je na podlagi pridobljenih rezultatov ugotoviti, kakšne so potovalne navade prebivalcev na območju občine Radovljica. S pomočjo rezultatov želimo prilagoditi načrtovanje prometa potrebam občanov. V analizi so bili upoštevani samo ustrezne oziroma popolnoma rešene ankete.

Rezultati ankete so predstavljeni v prilogi Vsebinskega poročila o napredovanju del za 1. fazo priprave CPS – Zagon procesa.

9.1.14 SWOT analiza

V nadaljevanju je izdelana SWOT analiza za posamezna prometna področja v Občini Jesenice. SWOT analiza predstavlja ključne prednosti (Strengths), slabosti (Weaknesses), priložnosti (Opportunities) in Nevarnosti (Threats). Prva dva vidika se nanašata na notranje dejavnike, druga dva na zunanje dejavnike. Razlika med njimi je, da lahko na notranje dejavnike vplivamo, da se prilagodimo, razvijemo, ali kako drugače ukrepamo, medtem ko na zunanje dejavnike nimamo vpliva in se jim lahko le prilagodimo. SWOT analiza je pravzaprav nekakšen povzetek analize stanja in predstavlja ključne ugotovitve za vse štiri glavne prometne načine. Ta analiza bo tudi služila kot izhodišče za postavljanje vizije in ciljev ter kasnejše ukrepov.

9.1.14.1 Swot analiza motornega in mirujočega prometa

Preglednica 16: SWOT analiza –motorni in mirujoč promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Razvejano omrežje glavnih, regionalnih in občinskih cest • V povprečju se motorni promet razen na avtocesti ni bistveno povečal • 100 % zmanjšanje števila prometnih nesreč med leti 2002 in 2015 • Ni večjih težav s parkiranjem • Omogoča dostop do poljubnih, še posebej podeželskih in zalednih destinacij občine • Najhitrejši način prevoza na srednje in dolge razdalje znotraj regije in Slovenije • Dobra dostopnost do AC omrežja zaradi bližine dveh priključkov 	<ul style="list-style-type: none"> • Zastoji na obremenjenih odsekih • Slabo stanje nekaterih cest • Velika odvisnost delovnih migrantov od motornega prometa, povečevanje delovnih števila migrantov v druge občine • Veliko tranzitnega prometa na severnem delu Lesc • Vozila ogrožajo šibkejše udeležence v prometu, še posebej kolesarje • Negativni vplivi na okolje in zdravje, t.j. visoki eksterni stroški • Zastoji in s tem povezani stroški • Visoki stroški uporabe vozila za uporabnika • Socialna izključenost, saj določene skupine prebivalstva nimajo dostopa do avtomobila (otroci in mladostniki, starejši, gibalno ovirani, socialno šibkejši)
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Ureditev obvoznih cest in umirjanje prometa skozi mestna središča • Prerazporeditev pritiska na parkirna mesta s prenovljeno parkirno politiko • Spodbujanje car sharing sistemov in s tem zmanjševanje prometnih obremenitev • Uvedba P+R parkirišč • Uvedba javne taksi službe, ki bi omogočala prevoz po dostopnih cenah • Postavitev električnih polnilnic in uvajanje con, ki so dostopne samo električnim vozilom ter posledično spodbujanje uporabe okolju bolj prijaznih vozil 	<ul style="list-style-type: none"> • Draga gradnja in vzdrževanje cestne infrastrukture • Morebitna nizka podpora javnosti za zapiranja mestnih središč za motorni promet • Morebitna nizka podpora javnosti zaradi stroškov parkiranja zaradi uvajanja novih parkirnih con • Naraščujoče cene goriv • Morebitne višje dajatve za motorna vozila • Morebitno povečevanje delovnih migracij, ki bi povečalo pritisk na obstoječe cestno omrežje



9.1.14.2 Swot analiza peš prometa

Preglednica 17: SWOT analiza - pešačenje

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Umirjanje prometa na nekaterih ulicah • Prenova javnih prostorov in trgov v zadnjih letih • Hoja je del vsakega prevoznega načina • V primerjavi z drugimi prevoznimi načini je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna • Ne povzroča izpustov in drugih vplivov na okolje in se tako sklada s trajnostnimi načeli • V območjih pešačenja se navadno poveča trgovina in storitvene dejavnosti • Več priložnosti za interakcijo med ljudmi • Zavedanje občanov, da so potrebni ukrepi na področju pešačenja 	<ul style="list-style-type: none"> • Določeni odseki pešpoti imajo pomanjkljivo infrastrukturo • Določeni odseki pešpoti so neatraktivni za pešačenje (hrup, vizualna oz. izkustvena monotonost) • Pomanjkljivi zemljevidi in pomanjkanje označevalnih oz. usmerjevalnih tabel • Mesto prijazno individualnemu motoriziranemu prometu (dobra dostopnost, dovolj parkirišč, visoka stopnja motorizacije) • Pomanjkanje mehkih ukrepov za spodbujanje hoje • Hoja v strateških dokumentih ni prednostno obravnavana, tako v ciljih kot v ukrepih. • Na območju izven Lesc in Radovljice so pogoji za pešačenje zaradi nizke gostote poselitve in storitvenih dejavnosti omejeni. Ravno tako ni prisotna infrastruktura za pešačenje (pločniki in pešpoti).
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Več vsebin oz. atraktivnosti v mestu, ki bi spodbujale pešačenje • Večinska podpora večim površinam za pešce, ureditvi šolskih poti • Vključevanje so-rab v območja "čistih" rab prostora (heterogena 3D raba prostora); • Dodatno vključevanje zelene infrastrukture v mesto (predvsem drevesa) • Infrastrukturno prilagajanje pešcem in omejevanje individualnega motoriziranega prometa • Z uvajanjem peš con postanejo lokacije bolj turistično privlačne 	<ul style="list-style-type: none"> • Nadaljevanje širjenja oskrbnih in storitvenih dejavnosti na obrobje mesta (nakupovalni centri na obrobju mesta preusmerjajo navade, zapiranje trgovin v centru) • Izseljevanje prebivalstva iz centra mesta in nadaljevanje procesa sub-urbanizacije (omejene možnosti za pešačenje) • Nadaljevanje urbanističnega in prometnega prilagajanja mesta individualnemu motoriziranemu prometu (npr.: krčenje zelenih površin za potrebe parkirišč) • Neodobranje zapiranja mestnih središč s strani občanov

9.1.14.3 Swot analiza kolesarskega prometa

Preglednica 18: SWOT analiza - kolesarjenje

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Dokaj ugoden relief v najbolj gosto poseljenem delu predstavlja največjo prednost za razvoj kolesarskega omrežja • Kolo je na razdaljah do 4-5 km navadno hitrejše od ostalih prevoznih sredstev • Stroški nakupa in vzdrževanja lastnega kolesa so relativno nizki • Pri kolesarjenju ni parkirnih omejitev, parkiranje je brezplačno, parkira se lahko na skoraj vseh možnih lokacijah za neomejen čas • Kolesarjenje vpliva na izboljšanje zdravja in vitalnosti in ima velik zunanji doživljajski potencial • S kolesarjenjem se zmanjša število motornih vozil na cesti, s čimer se zmanjša tudi izpust škodljivih emisij in izboljša varnost na cesti 	<ul style="list-style-type: none"> • Večina anketirancev nezadovoljna z varnostjo, sklenjenostjo kolesarskih poti in kolesarskimi parkirišči • V zavesti prebivalcev Radovljice še ni prepričanja o tem, da lahko kolo na krajših razdaljah dostojno zamenja uporabo avtomobila • Za Radovljico je značilno celinsko podnebje, pridih predalpskega sveta pa prinaša sorazmerno dolge in hladne zime, kar veliko ljudi odvrača od kolesarjenja • Pomanjkanje kolesarnic in stojal za kolesa, ki bi v času mirovanja kolo ščitila pred zunanjimi vplivi in tatvinami • Previsoki cestni robniki za prečkanje s kolesom • Problem prehajanja čez železnico in AC • Pomanjkljivi zemljevidi in pomanjkanje označevalnih oz. usmerjevalnih tabel
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Kolesarska infrastruktura je precej cenejša od infrastrukture za motorni promet ali javni promet • Uvedba avtomatiziranega sistema izposoje koles • Vse večja ekološko osveščenost in ozaveščenost ljudi v zvezi z varovanjem okolja • Večinska podpora anketirancev večim površinam za mestne in rekreativne kolesarjenje ter kolesarskim parkiriščem • Uvedba standardov za načrtovanje kolesarske infrastrukture • Postavitev tabel z načrtom kolesarskih poti • Izboljšanje kolesarskih povezav z okoliškimi občinami, predvsem z Bledom in tako privabiti tamkajšnje turiste • Sodelovanje z večjimi podjetji skozi mobilnostne načrte • Uporaba zložljivih koles povečuje možnosti za razvoj intermodalnega transporta, saj 	<ul style="list-style-type: none"> • Kakovostno kolesarsko omrežje je lahko povezano z visokimi finančnimi vložki • Nevarne državne ceste • Ob povečanju deleža kolesarjev in koles obstaja nevarnost, da se poveča tudi število tatvin • Prebivalci ne spremenijo svojih navad in ne uporabljajo kolesarske infrastrukture • Ne pride do izgradnje kolesarskih povezav med občinami, zaradi slabega sodelovanja



<p>kolesarjenje povezuje z ostalimi prometnimi sredstvi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uporaba električna kolesa omogoča lažje kolesarjenje, brez večjih fizičnih naporov 	
--	--

9.1.14.4 Swot analiza avtobusnega prometa

Preglednica 19: SWOT analiza - avtobusni promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Dobra opremljenost avtobusnih postajališč znotraj Lesc in Radovljice • Dostopen vsem starostnim skupinam • Udoben in varen način potovanja • Prostor za socializacijo • Majhen okoljski odtis v primerjavi z individualnim transportom • Uvedba enotne vozovnice za javni potniški promet na ravni Slovenije • Dobre povezave s sosednjimi občinami • V primerjavi z osebnim avtomobilom so stroški prevoza nizki • Večja uporaba avtobusov namesto avtomobilov zmanjšuje prometne obremenitve 	<ul style="list-style-type: none"> • Nizka frekventnost prihodov • Neusklajeni vozni redi z drugimi načini prevozov • Lokacije postajališč ne sovpadajo vedno z atrakcijami • Postajališča v manjših krajih so ponekod zelo slabo opremljena (manjkajo vozni redi, ni nadstrešnic in klopi) • Ni poskrbljeno za potnike, ki želijo na avtobus vstopati s kolesom (ni prtljažnika oz. prostora za kolo na avtobusu) • Naraščujoča stopnja motorizacije in odvisnost od osebnega motornega prometa
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Izboljšanje mreže postajališč in s tem privabljanje večjega števila uporabnikov • Uvedba mobilne aplikacije za spremljanje prihodov avtobusov na postajališča • Prenova glavne AP Radovljica • Uvedba krožne avtobusne linije z minibusi ter ureditev učinkovitega sistema javnega avtobusnega potniškega prometa • Povečanje frekventnosti prihodov • Podpora med anketiranci za povečanje voženj medkrajevnega avtobusa • Vzpostavitev multimodalnih centrov: prestopne točke, na katerih je mogoče pot nadaljevati z drugim načinom prevoza • Uskladitev voznih redov različnih vrst prevozov • Načrtovanje sistema novih avtobusnih postajališč v navezavi na javni program (trgovski centri, turistične zanimivosti, poslovni objekti, sole, vrtci ipd.) 	<ul style="list-style-type: none"> • V primeru dobre dostopnosti do mesta z osebnim avtomobilom občani ne bodo množično uporabljali javnega prevoza • V primeru nesmotnega uvajanja novih linij lahko pride do prevelikih finančnih obremenitev • Nizko število potnikov na nekaterih linijah ne upravičuje dodatnih stroškov • Slabo sodelovanje partnerjev kot so podjetja • Nadaljnje propadanje cestnega omrežja



<ul style="list-style-type: none"> • Spodbujanje ljudi k uporabi javnega prometa v času različnih prireditev • Združevanje šolskih in linijskih prevozov • Sodelovanje z lokalnimi podjetji in nakupovalnimi centri • Vzpostavitev sistema za prevoz na klic, ki bi omogočal uporabo javnega prevoza tudi v oddaljenih krajih • Poenotenje tarif in vozovnic za različne načine prevozov, saj bi jih ljudje tudi bolj enakopravno uporabljali. • Manjši okoljski vpliv v primerjavi z osebnimi avtomobili • Zmanjšanje potreb po širjenju cestnega omrežja 	
---	--

9.1.14.5 Swot analiza železniškega prometa

Preglednica 20: SWOT analiza - železniški promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Železniški postaji Radovljica in Lesce se nahajata v središču mesta • Dobra in časovno primerna povezava z Ljubljano • Uvedba enotne vozovnice za javni potniški promet na ravni Slovenije • Železnica povzroča manj izpustov v primerjavi z osebnim avtomobilom • Udoben in varen način potovanja • Uporaba železnice za transport blaga zmanjšuje stroške za vzdrževanje cestne infrastrukture 	<ul style="list-style-type: none"> • Slaba infrastruktura postajnih poslopij • Na nekaterih postajah ni urejenega parkirišča za avtomobile in kolesarje • Majhno število prihodov vlakov • Prepočasno uvajanje ITS • Zastarel železniški informacijski sistem • Slabo sodelovanje med Občino Radovljica in Slovenskimi železnicami
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Uvedba različnih promocij za vožnjo z vlakom • Poenotenje in harmonizacija delovanja prometnih sistemov • Razvoj sodobnih železniških prog, ki bi omogočale krajše potovalne čase • Posebni vozni redi do turističnih destinacij • Več sodelovanja z Občino Bled na turističnem področju z vidika spodbujanja uporabe železnice pri turistih • Spodbujanje uporabe železnice v gospodarstvu 	<ul style="list-style-type: none"> • Pomanjkanje interesa in investicij s strani Slovenskih železnic • Zmanjšanje varnosti v transportu zaradi zastarelega omrežja • Stopnjevanje razpršenosti poselitve prebivalstva • Nezaželenost uporabe zaradi nizke frekventnosti in zastarelih postajnih poslopij • Manj sredstev za razvoj omrežja zaradi ukinitve X. koridorja s seznama evropskih tovornih koridorjev



9.2 Oblikovanje scenarijev

S pomočjo scenarijev bomo bolje razumeli možne učinke različnih ukrepov CPS. Scenariji prikažejo različna prihodnja stanja in tako omogočajo vpogled v posledice sedanjih trendov, ukrepov v izvajanju in ukrepov, za katere se šele odločamo. Premislek o učinkih teh različnih scenarijev nam bo pozneje omogočil izbiro realističnih ciljnih vrednosti.

Razvili smo štiri različne scenarije:

1. Osnovni scenarij je **scenarij nadaljevanja trendov**, kjer se kot do sedaj razvijajo zasebni potniški promet, javni potniški promet, kolesarski in peš promet.
2. Drugi je **scenarij hoje in kolesarjenja**, torej daje poudarek nemotoriziranemu prometu pred javnim in zasebnim motornim prometom.
3. Tretji je **scenarij javnega potniškega prometa** in daje prednost javnemu prometu prednost pred nemotoriziranim in osebnim motornim prometom.
4. Četrty je **scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa**, ki enakomerno razvija vse alternative javnemu potniškemu prometu.

Skupno drugemu, tretjemu in četrtemu scenariju je odmik od usmerjenosti v gradnjo infrastrukture in usmeritev v sprožanje vrste naložbenih in okoljsko manj spornih in hkrati učinkovitejših ukrepov, kot so trajnostno načrtovanje mestne mobilnosti, celovita promocija hoje, izkoriščanje potencialov za kolesarjenje, privlačen javni potniški promet, smotrna raba avtomobila, optimiziran tovorni promet itd.

Vse štiri scenarije smo testirali v orodju za strateško modeliranje Urban Transport Roadmaps⁶, ki omogoča testiranje scenarijev različnih ukrepov za majhna in srednja velika mesta za namen izdelave celostnih prometnih strategij. Obdobje modela sega do leta 2030. Na podlagi podatkov za občino Radovljica, ki obsegajo tako prometne podatke (na primer od deleža prometnih načinov do cene parkiranja in kakovosti javnega potniškega prometa) kot tudi socio-demografske podatke (na primer število delovnih migrantov, ki prihajajo v občino, stopnje motorizacije, demografskih trendov itd.), strateški prometni model predvidi prihodnje trende glede deleža prometnih načinov, onesnaženosti zraka, emisije toplogrednih plinov, prometnih nesreč, izdatke za promet, povprečne hitrosti vozil, delež okolju prijaznih vozil itd.

Pomembno je vedeti, da je uporabljeno orodje eden od pripomočkov pri izdelavi CPS, saj pomaga določiti potenciale, kvantificirati učinke različnih ukrepov ter pomaga oblikovati smer razvoja prometa v občini. Kot tako se orodje uporablja v fazi oblikovanja scenarijev, ciljev in prioritet ter kasneje osnovnih skupin ukrepov. Ker deluje na strateški ravni, se to orodje ne uporablja namesto podrobnega modeliranja. Zaradi majhnosti in lokalnih specifik občine Radovljica pa dobljenih rezultatov ne smemo jemati kot zelo natančno napoved prihodnosti, ampak služi predvsem za ponazoritev trendov, ki se razlikujejo glede na izbrane ukrepe.

9.2.1 Predpostavke

V začetku modeliranja je bilo potrebno vnesti izhodiščne predpostavke o občini Radovljica, ki so obsegale naslednje elemente in so bile enake za vse štiri scenarije.

⁶ <http://urban-transport-roadmaps.eu/>

Preglednica 21: Predpostavke za modeliranje scenarijev v orodju Urban Transport Roadmaps

Država	Slovenija
Velikost mesta	Majhno mesto, < 100.000 prebivalcev
Število prebivalcev	18.816
Delež prebivalcev v mestnem središču z dobrim JPP	45 % (naselji Radovljica, Lesce)
Delež prebivalcev v zaledju z dobrim JPP	0 %
Delež prebivalcev v zaledju s slabim JPP	55 %
Ali je industrija pomembna panoga v mestu?	Ne
Delež JPP	Majhen, pod 15 %
Delež kolesarjev	Zmeren, med 3 % in 15 %
Obseg zastojev	Zmerni, v konici
Delež poti z izvorom izven občine Radovljica	Zmeren, tj. okoli 50 %
Delež prometnih načinov za poti z izvorom izven občine Radovljica	10 % vlak 80 % avto 10 % avtobus (Vir: Popis 2002, Način potovanja na delo)
Tehnološki napredek glede vozil	Enak napredek kot v osnovnem stanju
Energetska poraba	Poraba enaka kot v osnovnem stanju
Okoljske dajatve	Enako kot v osnovnem stanju
Stopnja motorizacije	527
Delež osebnih vozil glede na način pogona	Bencin 53 %, dizel 42 %, 5 % ostalo
Delež avtobusov glede na način pogon	100% dizel
Cena avtobusne vozovnice	1,3 EUR (običajna cena), 1,2 EUR (delavska vozovnica)
Dolžina kolesarskih poti	So, vendar v omejenem številu
Plačljivo parkiranje	Ga ni
Povprečna cena parkiranja na uro	-
Delež prometnih načinov	Hoja 10 % Kolo 4 % Motor 1 % Osebno motorno vozilo 77 % Javni potniški promet 8 % (Vir: PNZ)
Deleži po vrsti JPP	40 % vlak, 60 % avtobus (ankete)
Trend uporabe avta	Naraščajoč
Delež tovornih vozil v motornem prometu	9 % (Vir: PLDP)
Prisotnost polnilnic za električna vozila in vozila na vodikov pogon	Zanemarljiva
Demografski trendi	Stabilno število prebivalcev, 0% letna rast
Trend suburbanizacije	Zelo omejen
Povprečen prihodek občanov na leto	Nizek, tj. manj kot 20.000 EUR na osebo

9.2.2 Scenarij nadaljevanja trendov

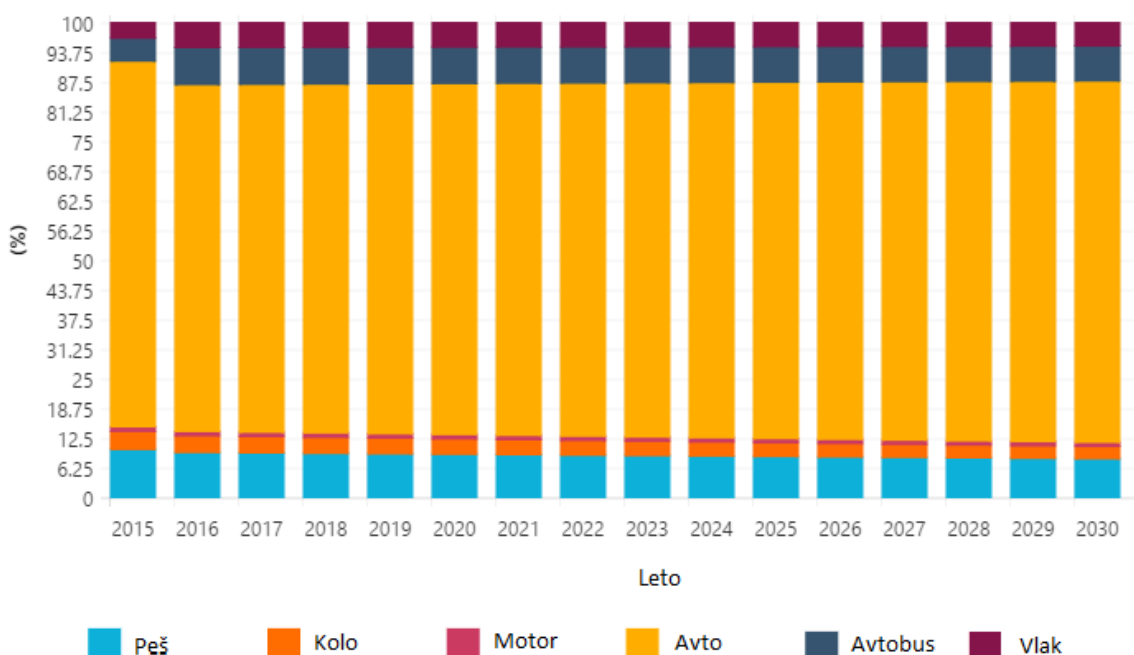
V scenariju nadaljevanja trendov ni predviden noben dodaten ukrep na področju trajnostnega prometa. To pomeni, da v tem scenariju ostajajo ukrepi, ki so v Radovljici že v izvedbi. Strateško opredeljeni cilji so zagotavljanje pretočnosti koridorjev, glavnih mestnih cest in možnosti čim boljšega dostopa z avtomobilom v središče mesta. Prednost je dana avtomobilskim povezavam in sodobnim parkirnim prostorom, obsežnim križiščem itd. Poselitvena razpršenost se nadaljuje, zato ostane JPP



neprivlačen in nekonkurenčen. Avtomobilski prevozi nimajo konkurence. Kolesarsko omrežje ostane na ravni obstoječega stanja, torej neskljeno in nefunkcionalno. Vloga pešcev je v podrejenem položaju.

Ta scenarij predvideva naslednje trende do leta 2030 v primerjavi z letom 2016:

- Stopnja motorizacije se bo zvišala s 527 na 616 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.
- Delež uporabe avtomobila se bo zvišal za 4 odstotne točke na račun trajnostnih prometnih načinov, posebej hoje in JPP.
- Povprečna hitrost osebnih motornih vozil in avtobusov se bo v konicah zmanjšala za 4 % oziroma 2 % zaradi povečanih zastojev.
- Povprečna potovalna razdalja se bo povečala za 6 %.
- Zaradi tehnološkega razvoja se bo povečal delež okolju prijaznih osebnih vozil, še posebej hibridnih z 1 % na 29 %, hkrati pa se bo zmanjšalo število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi vozili za 26 %. Za 6,4 odstotne točke se bo povečal delež hibridnih električnih avtobusov.
- Izpusti CO₂ in trdih delcev se bodo zmanjšali za 11 % in 58 % zaradi tehnološkega napredka.
- Število smrtnih in hudih prometnih nesreč se bo zmanjšalo za 6 %.
- Javni prihodki iz prometa bodo večji od izdatkov, vendar se bodo izdatki prebivalcev za promet povečali za kar 11 %.



Grafikon 21: Delež prometni načinov do 2030 za scenarij nadaljevanja trendov

9.2.3 Scenarij hoje in kolesarjenja

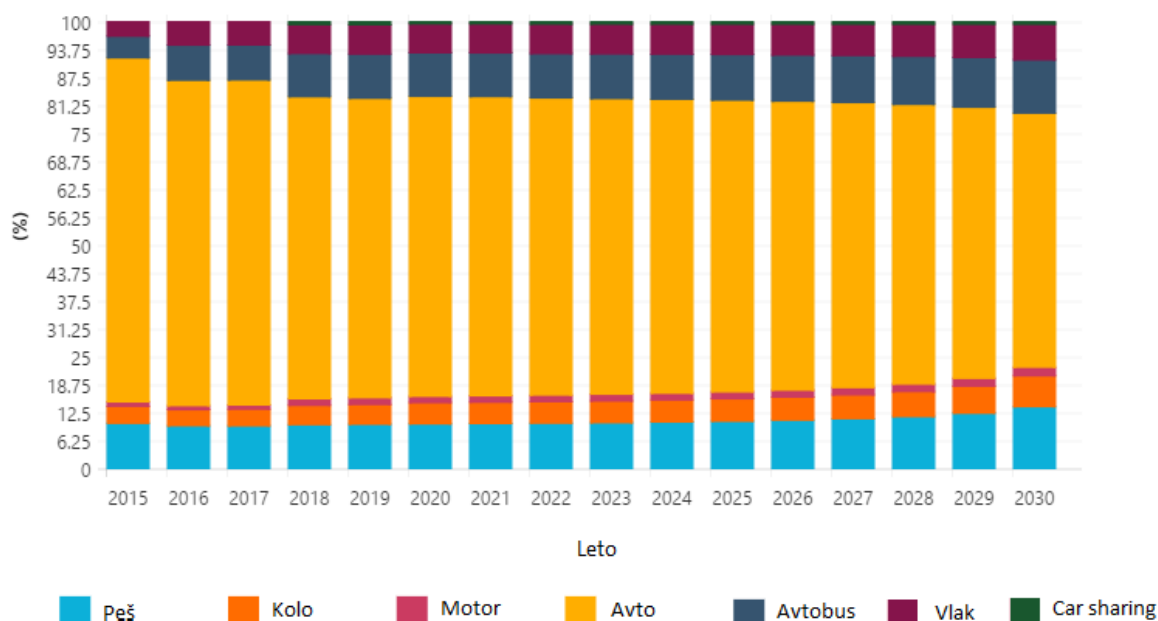
Ta scenarij predvideva povečane investicije v hojo in kolesarjenje poleg že obstoječih ukrepov, ki so del scenarija nadaljevanja trendov. Predvideni ukrepi so:

- Prostorska politika, ki spodbuja mešano rabo
- Povečana promocija trajnostnega prometa, vključno z upravljanjem mobilnosti na ravni posameznih gospodinjstev

- Vlaganje v peš in kolesarsko infrastrukturo
- Javni sistem za izposajo kolesa
- Vlaganje v umirjanje prometa
- Namenjanje površin za motorna vozila drugim uporabnikom kot na primer pešcem in kolesarjem
- Širjenje plačljivega parkiranja

Ta scenarij predvideva naslednje trende do leta 2030 v primerjavi z 2016:

- Stopnja motorizacije se bo zvišala s 527 na 611 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.
- Delež uporabe avtomobila se bo znižal na 57 %, medtem ko se bo delež hoje in kolesarjenja skupno povečal za 7 odstotnih točk, prav tako delež JPP (največ avtobus), najverjetneje zaradi omejevanja motornega prometa, pojavil pa se bo tudi t.i. car sharing (souporaba avtomobila).
- Povprečna hitrost osebnih motornih vozil se bo v konicah zmanjšala za 2 %, medtem ko se bo hitrost avtobusov povečala za 2 %.
- Povprečna potovalna razdalja se bo zmanjšala za 15 % zaradi omejevanja suburbanizacije.
- Zaradi tehnološkega razvoja se bo povečal delež okolju prijaznih vozil, še posebej hibridnih z 1 % na 29 %, hkrati pa se bo zmanjšalo število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi vozili za 47 %.
- Izpusti CO₂ in trdih delcev se bodo zmanjšali za 20 % oziroma 62 % zaradi tehnološkega napredka, torej več kot v osnovnem scenariju.
- Število smrtnih in hudih prometnih nesreč se bo zmanjšalo za 21 oziroma 26 %.
- Javni izdatki za promet bodo večji od izdatkov, razmerje bo boljše kot v prvem scenariju, hkrati se bodo izdatki prebivalcev za promet povečali za 23 %, torej več kot v osnovnem scenariju.



Grafikon 22: Delež prometni načinov do 2030 za scenarij hoje in kolesarjenja

9.2.4 Scenarij javnega potniškega prometa

Ta scenarij predvideva povečane investicije v JPP poleg že obstoječih ukrepov, ki so del scenarija nadaljevanja trendov.

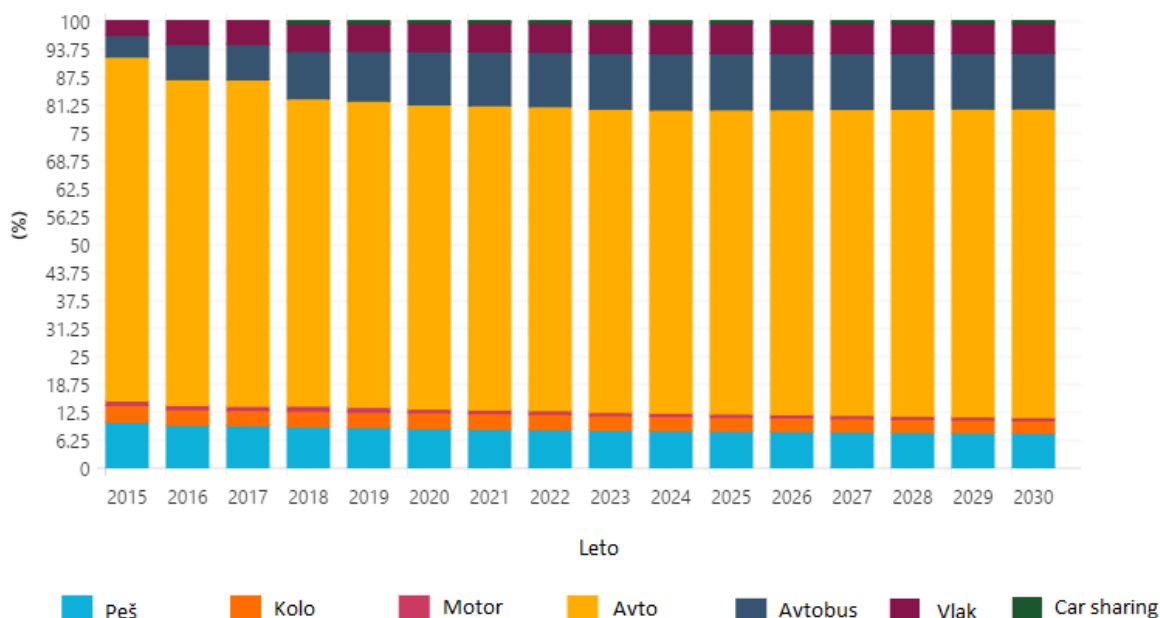


Predvideni ukrepi so:

- Povečana promocija trajnostnega prometa, vključno z upravljanjem mobilnosti na ravni posameznih gospodinjstev
- Širjenje avtobusnega omrežja
- Investicije v okolju prijazne avtobuse
- Uvedba integrirane vozovnice za ves javni potniški promet
- Plačljivo parkiranje
- Park & Ride

Ta scenarij predvideva naslednje trende do leta 2030 v primerjavi z 2016:

- Stopnja motorizacije se bo zvišala s 527 na 614 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.
- Delež uporabe avtomobila se bo znižal na 59 %, medtem ko se bo delež hoje in kolesarjenja skupno zmanjšal za 3 %, delež JPP pa se bo povečal s 13 % na 19 %, od tega največ avtobus, pojavil se bo pa tudi t.i. car sharing (souponaraba avtomobila).
- Povprečna hitrost osebnih vozil in avtobusov v konici bo ostala primerljiva.
- Povprečna potovalna razdalja se bo povečala za 7 %.
- Zaradi tehnološkega razvoja se bo povečal delež okolju prijaznih vozil, še posebej hibridnih z 1 % na 29 %, hkrati pa se bo zmanjšalo število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi osebnimi vozili za 36 %. Delež okolju prijaznih avtobus bo dosegel več kot petino.
- Izpusti CO₂ in trdih delcev se bodo zmanjšali za 15 % in 60 % zaradi tehnološkega napredka in vlaganja v okolju prijazna vozila JPP.
- Število smrtnih in hudih prometnih nesreč se bo zmanjšalo za 16 %.
- Javni izdatki za promet bodo večji od prihodkov, razmerje bo slabše kot v prvem in drugem scenariju.
- Izdatki prebivalcev za promet se bodo povečali za 23 %, enako kot v drugem scenariju in več kot v osnovnem.



Grafikon 23: Delež prometni načinov do 2030 za scenarij javnega potniškega prometa

9.2.5 Scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa

Ta scenarij predvideva investicije tako v javni potniški promet kot tudi hojo in kolesarjenje poleg že obstoječih ukrepov, ki so del scenarija nadaljevanja trendov. Oba sistema trajnostnega prometa se razvijata enakomerno z namenom, da se zagotovi kakovostno dostopnost vsem prebivalcem ne glede na socialni status ali zdravstveno stanje. Ker bo avtomobil še vedno zasedal pomembno vlogo v prometnem sistemu, so v tem scenariju predvidene tudi investicije v okolju prijazna vozila. Prioritete načrtovanja so obrnjene kot je prikazano v spodnji prometni piramidi.



Slika 77: Obratna prometna piramida

V tem scenariju so predvideni ukrepi:

- Prostorska politika, ki spodbuja mešano rabo
- Povečana promocija trajnostnega prometa, vključno z upravljanjem mobilnosti na ravni posameznih gospodinjstev
- Vlaganje v peš in kolesarsko infrastrukturo
- Širjenje omrežja avtobusnega potniškega prometa
- Investicije v okolju prijazne avtobuse
- Vlaganje v umirjanje prometa
- Širitev plačljivega parkiranja
- Širitev električnih polnilnic za avtomobile
- Uvedba integrirane vozovnice za ves javni potniški promet

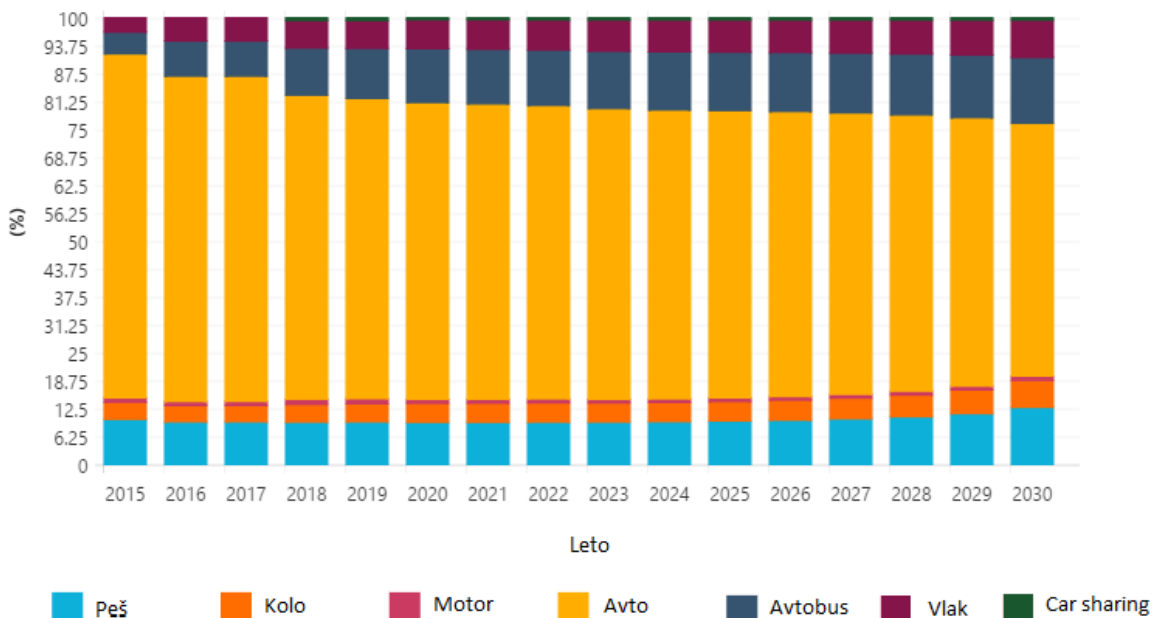
Ta scenarij predvideva naslednje trende do leta 2030 v primerjavi z 2016:

- Stopnja motorizacije se bo zvišala s 527 na 611 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.
- Delež uporabe avtomobila se bo znižal na 56 %, medtem ko se bo delež hoje in kolesarjenja povečal za 5 odstotnih točk, delež JPP pa se bo povečal za 10 odstotnih točk, od tega največ avtobus, pojavil se bo pa tudi t.i. car sharing (soporožba avtomobila).
- Povprečna hitrost vozil v konici se bo za 1 % zmanjšala za osebne avtomobile, hitrost avtobusov pa povečala za 2 %.
- Povprečna potovalna razdalja se bo zmanjšala za 14 %.
- Zaradi večjega vlaganja v infrastrukturo za okolju prijazna vozila in tehnološkega razvoja se bo povečal delež okolju prijaznih vozil, še posebej hibridnih z 1 % na 40 %, hkrati pa se bo zmanjšalo število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi vozili za 57 %.
- Izpusti CO₂ in trdih delcev se bodo zmanjšali za 22 % in 65 % zaradi tehnološkega napredka in vlaganja v okolju prijazna vozila JPP in električne polnilnice.
- Število smrtnih in hudih prometnih nesreč se bo zmanjšalo za 24 oziroma 28 %.
- Javni izdatki za promet bodo nižje od prihodkov, razmerje bo boljše kot v tretjem scenariju, a



slabše kot v prvem in drugem.

- Izdatki prebivalcev za promet se bodo povečali za 16 %, najmanj med alternativnimi scenariji.



Grafikon 24: Delež prometni načinov do 2030 za scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa

9.2.6 Povzetek scenarijev

Preglednica prikazuje primerjavo različnih kazalcev v vseh štirih scenarijih za leto 2030 glede na stanje leta 2016.

Preglednica 22: Primerjava scenarijev

Kazalec	Scenarij nadaljevanja trendov	Scenarij hoje in kolesarjenja	Scenarij javnega potniškega prometa	Scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa
Stopnja motorizacije	616	611	614	611
Delež prometnih načinov (odstotne točke)	Avto +3 JPP -1 Hoja -2 Kolesarjenje -1	Avto -16 JPP +7 Hoja +4 Kolesarjenje +3 Car sharing +0,5	Avto -4 JPP +6 Hoja -2 Kolesarjenje -1 Car sharing +0,5	Avto -16 JPP +10 Hoja +3 Kolesarjenje +2 Car sharing +0,5
Potovalna razdalja	+6 %	-15 %	+7 %	-14 %
Delež tovornega prometa	+4 %	+16 %	+9 %	+17 %
Hitrost avtomobilov v konici	-4 %	-2 %	+0,2 %	-1 %
Hitrost avtobusov v konici	-2 %	+2 %	+0,1 %	+2 %
CO ₂	-11 %	-20 %	-15 %	-22 %
PM delci	-58 %	-62 %	-60 %	-65 %
Smrtne in hude prometne nesreče	-6 %	-21 % -26 %	-16 %	-24 % -28 %
Število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi osebnimi vozili	-26 %	-47 %	-36 %	-57 %
Delež okolju prijaznih osebnih vozil	+29 %	+29 %	+29 %	+39 %
Delež okolju prijaznih avtobusov	+6,4 %	+6,4 %	+21 %	+21 %

Izdatki posameznikov za promet	+11 %	+23 %	+23 %	+16 %
Ocena razlika v javnih prihodkih in izdatkih in za promet v 15 letih	Pozitivna (12 mio)	Pozitivna (23 mio)	Negativna (-23 mio)	Pozitivna (6 mio)

Štirje različni scenariji nakazujejo precej različne trende na področju prometa in okolja glede na izbrane ukrepe. Scenarij nadaljevanja trendov kaže nadaljnjo odvisnost od avtomobilov ter med vsemi scenariji najvišjo stopnjo motorizacije, najnižjega zmanjšanja izpustov CO₂ in trdih delcev, upad hoje in kolesarjenja, najmanjše zmanjšanje težjih prometnih nesreč. Ker ni veliko vlaganja v nove oblike mobilnosti, so javni izdatki in izdatki posameznika za promet manjši kot v ostalih scenarijih, vendar ta izračun ne upošteva eksternih stroškov in posredne škode, ki jo tak scenarij povzroča, na primer na upad števila prebivalstva ali lokalno gospodarstvo. Ta scenarij ne kaže velikega poslabšanja, ampak precej podobno sliko kot je danes, kar seveda pomeni, da se negativni vplivi prometa na družbo nadaljujejo.

Boljše trende nakazuje scenarij hoje in kolesarjenja, ki kaže povečanje deleža pešačenja in kolesarjenja, vendar tudi javnega potniškega prometa, kar je verjetno posledica trendov staranja prebivalcev in omejevanja motornega prometa na splošno. Izmed alternativnih scenarijev predvideva največje zmanjšanje potovalnih razdalj zaradi prostorske politike in najboljše razmerje med javnimi izdatki in prihodki, saj so investicije v hojo in kolesarjenje cenejše in pogosto celo stroškovno bolj učinkovite kot investicije v ostale prometne načine. Hkrati je potrebno poudariti, da kar visok delež finančnega bremena pade tudi na ramena prebivalcev, podobno kot v tretjem scenariju.

Tretji scenarij, scenarij javnega potniškega prometa, manjši upad avtomobilskega prometa kot drugi scenarij in povečanje deleža JPP, toda na račun tudi nemotoriziranega prometa. To je edini scenarij, kjer se rahlo poveča tudi hitrost avtomobilov zaradi zmanjšanja zastojev. Ta scenarij sicer napoveduje malce slabše trende glede izpustov, vozil na notranje izgorevanje in prometne varnost kot drugi scenarij, a še vedno precej boljše kot prvi, osnovni scenarij. Glavna težava tega scenarija je sicer najslabše razmerje med izdatki in prihodki zaradi vlaganja v JPP, saj na drugi strani ni veliko prihodkov razen iz parkiranja ter seveda potnikov JPP. Finančna slika je negativna, prav tako se za največ povečajo izdatki posameznikov.

Četrty scenarij, scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa, na drugi strani predvideva najboljše trende z vidika deleža vozil na konvencionalen pogon in kilometrov opravljenih s tovrstnimi vozili, posledično pa tudi največje zmanjšanje izpustov CO₂ in PM delcev, napoveduje tudi povišanje hitrosti avtobusov v konici ter najboljše izboljšano sliko prometne varnosti. Čeprav je javna finančna slika slabša kot v drugem scenariju, pa se izdatki posameznikov za promet povečajo v manjši meri.

Ocenjujemo, da je četrti scenarij najbolj optimalen zaradi uravnotežene javne porabe, najboljšega vpliva na okolje in prometno varnost ter pozitivnega vpliva hoje in kolesarjenja na zdravje prebivalcev.

Scenariji jasno kažejo, da bo v občini Radovljica potrebno najti ravnotežje med ukrepi, ki spodbujajo različne oblike trajnostnega prometa (hoja, kolesarjenje in javni potniški promet), vendar hkrati tudi smiselno omejevati avtomobilski promet, spodbujati bolj trajnostno prostorsko politiko, ki zmanjšuje potovalne razdalje ter povečati promocijo trajnostne mobilnosti s t.i. mehkiimi ukrepi. Ker bo avtomobilski promet tudi v prihodnosti zelo pomemben, se vlaganje v infrastrukturo za osebna in javna vozila na alternativni pogon kaže v scenarijih kot ukrep, ki bi pomembno prispeval h kakovosti bivanja v občini Radovljica.