Občina Gorje

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GORJE

Ljubljana, november 2020

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GORJE

pnz

Naslov:

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GORJE

Naročnik:

Občina Gorje
Zgornje Gorje 6b, 4247 Zgornje Gorje

Peter Torkar, župan
Martina Hribar Brus, skrbnica

Izvajalec:

PNZ svetovanje projektiranje d. o. o.
Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana

Lea Rikato Ružić, M.Sc
mag. Gregor Pretnar
Katja Miklič
mag. David Trošt
Mihael Blaž
Jernej Vozelj
Matija Nose

Oblikovna zasnova in prelom:

AVA arhitektura & design, Alja Vehovec s.p.
Linhartova cesta 34, 1000 Ljubljana

Alja Vehovec

Fotografije:

Občina Gorje
Arhiv izdelovalcev CPS

Leto izida: 2020
Leto natisa: 2020
Naklada: 200 izvodov
Cena: brezplačno

KAZALO VSEBINE

1 O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI 9
2 PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE 12
2.1 Postopek izdelave 12
2.2 Območje obdelave 13
2.3 Vključevanje javnosti 13
3 STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI 15
3.1 Depopulacija in staranje prebivalstva ter s tem naraščajoče potrebe starejših 15
3.2 Delovne migracije v druge občine 16
3.3 Odvisnost od avtomobilskega prevoza 16
3.4 Neizkoriščen potencial kolesarjenja zaradi pomanjkanja varne in udobne infrastrukture 18
3.5 Nekonkurenčen javni potniški promet in upravljanje prometa v času turistične sezone 19
3.6 Kakovost življenja lahko še izboljšamo 20
4 VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI 22
5 STRATEŠKI STEBRI 24
6 PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE 25
6.1 Izzivi 25
6.2 Priložnosti in dosežki 26
6.3 Cilji 29
6.4 Ukrepi 29
7 DRUGI STRATEŠKI STEBER: HOJA 32
7.1 Izzivi 32
7.2 Priložnosti in dosežki 33
7.3 Cilji 34
7.4 Ukrepi 34
8 TRETJI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE 37
8.1 Izzivi 37
8.2 Priložnosti in dosežki 38
8.3 Cilji 39
8.4 Ukrepi 40
9 ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET 43
9.1 Izzivi 43
9.2 Priložnosti in dosežki 44
9.3 Cilji 45
9.4 Ukrepi 45
10 PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET 48
10.1 Izzivi 48
10.2 Priložnosti in dosežki 49
10.3 Cilji 51
10.4 Ukrepi 52
11 AKCIJSKI NAČRTI 55

1 O CELOSTNI PROMETNI STRATEGIJI

Občina Gorje s celostno prometno strategijo (CPS) uvaja novo smer načrtovanja prometa v občini, pri čemer v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja. S CPS želi prispevati k bolj kakovostni dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine, k boljši prometni varnosti še posebej najbolj ranljivih, podpirati zeleno gospodarstvo, izboljšati življenjski prostor in zmanjšati negativne vplive na zdravje z bolj zdravimi potovalnimi navadami. S povečevanjem privlačnosti občine z dobro dostopnostjo turističnih destinacij želi spodbujati trajnostni turizem. Ob tem vzpostavlja bolj enakopravno obravnavo vseh prevoznih načinov in udeležencev v prometu ter uravnoteženost prometnih investicij in ukrepov. Temeljne cilje želimo doseči z aktivnejšim vključevanjem javnosti v proces načrtovanja prometnega sistema v občini ter trajnostno in smotrnejšo porabo občinskega proračuna – boljše upravljanje prometnega sistema pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastruktur.

CPS občine Gorje je strateški dokument, katerega glavni cilji so zajeti v petletnem akcijskem načrtu. V njem smo orisali učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki nam med uresničevanjem pomagajo doseči celostne spremembe. Želimo spremeniti potovalne navade in izboljšati porazdelitev mobilnosti tako, da bo več poti opravljenih z javnim prevozom, kolesom in peš.

Celostna prometna strategija ni "proti avtomobilom", temveč je "za izbiro" – v tem primeru za izbiro kakovostnega načina mobilnosti in dostopnosti, bodisi peš, s kolesom, z javnim potniškim prometom ali osebnim motornim vozilom

CPS odlikujejo:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- **celovit pristop**, ki v središče postavlja človeka, upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- **participativni pristop**, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa.

CPS zagotavlja:

- **jasno vizijo, cilje in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev**, kar prispeva k transparentnosti odločitev in usmerjeni rabi proračunskih sredstev,
- **pregled stroškov in koristi** ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi,
- **strokovnost**, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v številnih državah in mestih.

Zaradi relativno hribovitega terena in podeželskega značaja občine ter delovnih migracij v druge občine večina mobilnosti sloni na osebnem motornem prometu. Vendar praksa v primerljivih občinah v Sloveniji in na tujem kaže, da lahko tudi v takšnih občinah damo večji poudarek na pristopih upravljanja prometnega povpraševanja, ki so zastavljeni trajnostno in celostno. V zadnjih letih smo že izvedli nekatere tovrstne ukrepe, še posebej na področju pešačenja in umirjanja prometa, vendar se zavedamo, da obstaja še veliko potenciala za povečanje pomena pešačenja, kolesarjenja, javnega potniškega prometa.

Sodobni pristop pa pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja šele zadnji korak reševanja izzivov v prometu. V prihodnosti želimo spodbujati in uvajati različne oblike trajnostne mobilnosti ter tako nadaljevati in nadgraditi že začete aktivnosti na tem področju ter si prizadevati za enakovredno dostopnost tako za prebivalce celotne občine kot za obiskovalce.

Vsem občanom bodo ukrepi CPS omogočili:

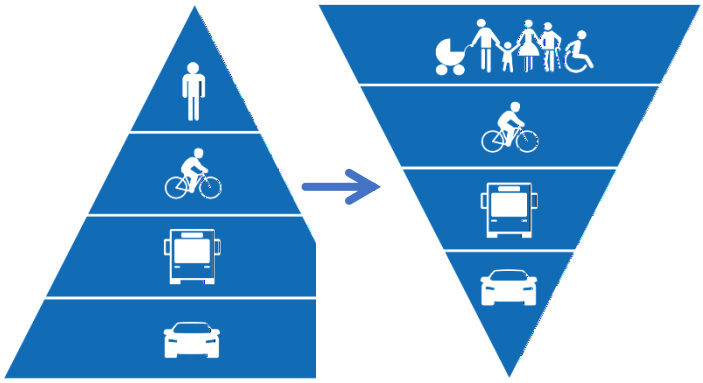
- večjo prometno varnost otrok in drugih udeležencev v prometu,
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev,
- boljšo privlačnost in kakovost življenjskega prostora,
- manjše izpuste toplogrednih plinov in manjšo porabo energije,
- pozitivne učinke na zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic,
- boljšo povezanost med naselji in s sosednjimi občinami,
- zmanjšanje stroškov za mobilnost.

Občina pa bo lahko pridobila:

- zmanjšanje prometnih obremenitev, še posebej v poletnem obdobju,
- povečanje možnosti v celotni skupnosti za uspešen razvoj,
- izboljšanje izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost celostne prometne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije in nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,

- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavah na razpise za evropska finančna sredstva.

Celostna prometna strategija je temeljno izhodišče za trajnostno izvajanje gospodarskih, socialnih, okoljskih in drugih investicijskih projektov. Omogoča celostno preverjanje različnih ukrepov prometne politike ter njihovega medsebojnega povezovanja oziroma soodvisnosti za doseganje optimalnih učinkov. Vseeno pričujoči dokument ni protiavtomobilski, ampak omogoča izbiro. To pomeni, da v nasprotju s tradicionalno prakso, ki je spodbujala uporabo zgolj motornega prometa, uravnoteženo obravnava vse oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, javni potniški promet (JPP) in motorni promet. Le tako bomo lahko dosegli vizijo.



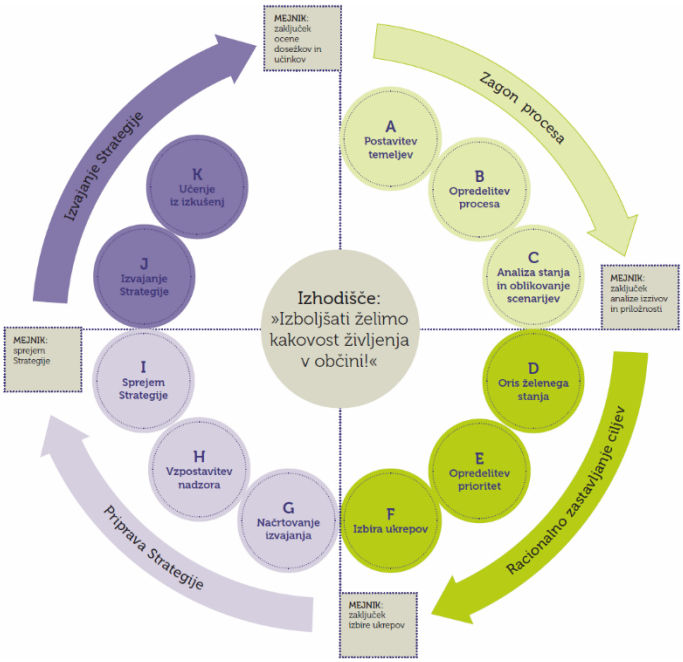
Obrnjena prometna piramida ponazarja spremembo prioritet prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa

2 PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Gorje je k izdelavi CPS pristopila v letu 2020. Cilj izdelave dokumenta je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. CPS je pripravljena v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije in potrjena v občinskem svetu, kar je tudi pogoj za prijavo Občine na razpise za sredstva za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

2.1 Postopek izdelave

Pri izdelavi CPS občine Gorje je skupaj z občinsko projektno skupino sodeloval zunanji izvajalec s strokovnjaki za prometno in prostorsko načrtovanje ter vključevanje javnosti. CPS je izdelana v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 2012). Priprava je obsegala 4 faze in 11 sklopov aktivnosti, kot je razvidno iz diagrama. Pri tem smo upoštevali in nadgradili minimalne standarde, kot so bili določeni v projektni nalogi.



Faze priprave CPS občine Gorje (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

V prvi fazi (maj–junij 2020) smo izdelali analizo stanja s pripadajočim poročilom, ki je temeljila predvsem na aktivnem sodelovanju s ključnimi deležniki. V tem dokumentu so podrobneje predstavljeni delovni okvir naloge, metodologija dela in analiza prometnega sistema (peš, kolesarski, javni avtobusni in železniški promet, šolski prevozi, osebna vozila, tovorni promet, mirujoči promet). Poleg tega so bili analizirani vidiki prometa, kot so prometna varnost, potovalne navade, dostopnost gibalno oviranih oseb in oseb s senzoričnimi omejitvami sluha in vida, zmogljivost infrastrukture, demografski in socioekonomski trendi ter stanje, pogled deležnikov itd. Uporabili smo metode, kot so pregled in analiza

statističnih, prometnih, prostorskih podatkov, študij, strategij, terenskih ogledov, vključevanje javnosti itd.

Sledila je druga faza: opredelitev vizije in prednostnih nalog (julij–avgust 2020). V sodelovanju z deležniki smo oblikovali vizijo in strateške cilje trajnostnega razvoja Občine Gorje. Izdelali smo prednostne usmeritve in ukrepe, pri čemer so bili enakopravno obravnavani vsi prometni načini. Preverili smo dosedanje izkušnje in dobre prakse ter smernice za trajnostno načrtovanje prometa, tako v Sloveniji kot v tujini. Izbira ukrepov tako upošteva lokalni kontekst in izhodišča občine ter že načrtovane ukrepe. Preverili smo tudi, kateri so najučinkovitejši ukrepi, ob upoštevanju želenega stanja ter stroškov in koristi. Posamezne ukrepe smo zaradi medsebojne povezanosti preverili tako s prostorskega, izvedbenega, tehničnega kakor tudi finančnega vidika.

V tretji fazi (september–oktober 2018) smo ukrepe oblikovali v svežnje in umestili v 5-letni akcijski načrt, v katerem smo določili predvidena sredstva, časovnico in odgovornosti za izvedbo. Pomemben del te faze predstavlja tudi načrt spremljanja in vrednotenja, saj bomo z njim lahko redno spremljali uspešnost in učinkovitost izvajanja CPS. CPS občine Gorje je bila nato obravnavana na seji občinskega sveta novembra 2020, čemur je sledila le še aktivna promocija dokumenta med občani in ostalimi deležniki.

Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, velja za prvih pet let izvajanja strategije od leta sprejetja, tj. od leta 2021 do leta 2026. Sprejetje CPS občine Gorje pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega pristopa načrtovanja prometa. Ta se bo nadaljeval s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije na vsaki dve leti (2023 in 2025) ter prenovo vsakih pet let (2026).

2.2 Območje obdelave

CPS občine Gorje se osredotoča na trajnostni pristop načrtovanja prometa celotne občine. Posebnost občine Gorje je v tem, da je sestavljena iz skupine vasi in zaselkov, oddaljenih približno 5 km od Bleda v smeri proti Pokljuki, dolini Radovne in Mežakli. Poselitev je skoncentrirana v Gorjanskem kotu, med strugo Radovne na severo-zahodu, Pokljuko na jugu in železniško progo Jesenice–Nova Gorica na vzhodu. Manjši zaselki ležijo še na planoti Mežakla in v dolini Radovne. Nakazujejo se neželeni trendi razpršene gradnje, tendenca krakastega širjenja naselij na robovih, posebej ob prometnicah. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev občine, Strategija upošteva tudi umeščenost občine v regionalne prometne tokove.

2.3 Vključevanje javnosti

Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost, kar predstavlja novost. Širša delovna skupina je vključevala nekatere ključne deležnike, kot so predstavniki na občinski in medobčinski ravni, zdravstva, šolstva, zainteresiranih društev in organizacij.

S širšo delovno skupino smo izvedli tri delavnice, s ključnimi deležniki pa opravili devet intervjujev. Splošna javnost je bila vključena na podlagi sprotnega obveščanja in vabili preko spleta in tiska, lahko je sodelovala na javni razpravi, vključena pa je bila tudi v okviru anketiranja. Od septembra 2020 je bila pred prostori Občine in v občinskem glasilu na ogled tudi razstava o viziji CPS.

Učinek vključevanja javnosti ima številne pozitivne učinke na povečanje kakovosti, uspešnosti, stroškovne učinkovitosti, transparentnosti, sprejetosti in legitimnosti celotnega prometnega načrtovanja v občini. Aktivno sodelovanje javnosti je tako prispevalo k celovitejšemu vpogledu v zadevo in je še dodatno podprlo strokovne ugotovitve, ki slonijo na uvodnem pregledu obstoječih strategij in politik, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov.

Rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah in so dostopni v projektni pisarni Občine Gorje.

Javna razprava v okviru izdelave CPS Gorje, 18. 6. 2020

3 STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

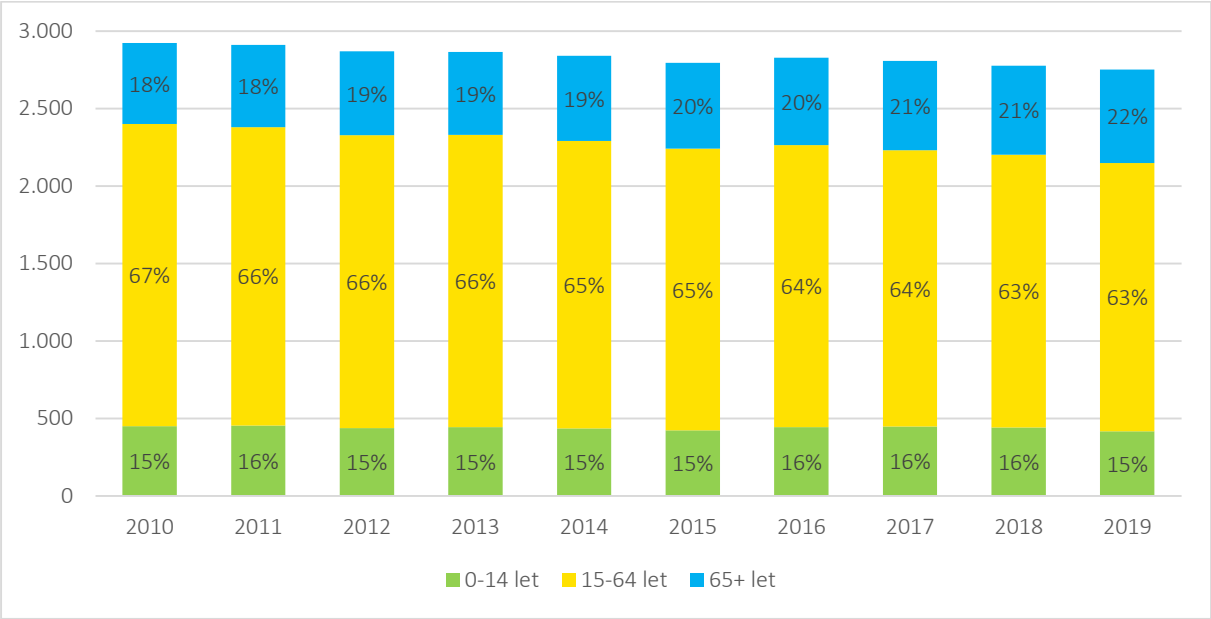
V analizi stanja je bilo ugotovljeno, da se Občina Gorje srečuje z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Promet namreč ni cilj sam po sebi, ampak sredstvo za doseganje širših ciljev. Promet poleg pozitivnih koristi prinaša tudi nevšečnosti, zlasti če je prometni sistem neuravnotežen. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju z izzivi, povezanimi s prometom, kot tudi za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja. Ob upoštevanju izsledkov študij, terenskega dela, anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav ter analize primarnih in sekundarnih statističnih virov podatkov, so v nadaljevanju opisani glavni izzivi in priložnosti v okviru CPS občine Gorje.

3.1 Depopulacija in staranje prebivalstva ter s tem naraščajoče potrebe starejših

Število prebivalcev v občini rahlo upada, letni upad je približno 1-odstoten. Število prebivalcev upada v vseh naseljih, izjema je Višelnica, kjer se je v petletnem obdobju (2014–2019) povečalo število prebivalcev. Naravni in selitveni prirast s tujino leta 2018 je bil sicer pozitiven, vendar to ni odtehtalo negativnega selitvenega prirasta med občinami.

Prebivalstvo se v občini tudi vse bolj stara – indeks staranja znaša 144 (slovensko povprečje je 133), torej zelo presega 100. Starostno sestavo v obdobju od 2010 naprej označuje rast števila mladega in starega prebivalstva ter zmanjševanje števila prebivalcev v delovno aktivnem starostnem obdobju (15–64 let). Delež prebivalstva starega nad 65 let je 21,9 % (slovensko povprečje je 20,2 %). Povprečna starost prebivalcev se je v zadnjih petih letih dvignila za dobro leto (iz 43,0 let na 44,1 let) in je nad slovenskim povprečjem (43,5 let).

Starostna sestava prebivalstva je pomemben kazalnik demografskega stanja v občini in usmerjevalec prostorskega razvoja. S staranjem se spreminjajo potrebe in interesi lokalnega prebivalstva, ki se mu občina, ob poznavanju teh demografskih sprememb, lahko ustrezno prilagaja. Tako bi bilo ob pričakovanju povečanja deleža mladega prebivalstva treba poskrbeti za varne šolske poti, samostojno mobilnost in izboljšano ponudbo dejavnosti za mladino in mlade družine, organizirati prostor za druženje, zabavo, igro, športne in rekreativne aktivnosti, da s tem privabimo mlade družine v občino. S staranjem prebivalstva pa se povečujejo potrebe po zagotavljanju zdravniške oskrbe in drugih socialnovarstvenih organizacij, kot so domovi in društva za starejše, pomoč na domu, prevozi za starejše ipd.



Število prebivalcev, Občina Gorje, 2010–2019

3.2 Delovne migracije v druge občine

Statistični podatki kažejo, da se je indeks delovnih migracij od 2015 do konca 2019 rahlo povišal. Velika večina (79 %) delovno aktivnih prebivalcev občine Gorje je leta 2019 delala v drugih slovenskih občinah, največ v Radovljici (18 %), Ljubljani (15 %), Bledu (14 %) in Jesenicah (12 %).Iz statističnih podatkov sicer ne moremo razbrati, koliko izmed omenjenih prebivalcev se dejansko vozi na delo, lahko pa na podlagi rezultatov ankete predpostavljamo, da večina. Glede na podatke SURS je v letu 2019 v drugih občinah delalo več kot 4-krat več delavcev, kot jih je prihajalo na delo v Gorje iz drugih občin (886 proti 200). Posledica delovnih migracij je promet, ki z visoko stopnjo motorizacije in neučinkovitim javnim prometom, ki sloni predvsem na osebnem motornem prometu, povečuje prometne obremenitve v konicah ter s tem obremenitve okolja. Vse to, zaradi naraščajočih stroškov za mobilnost, s katerimi je nezadovoljna tretjina vprašanih (N = 62), vpliva tudi na kakovost življenja. V strateškem interesu občine je, da spodbuja gospodinjstva k uporabi trajnejših načinov prevoza in ustvarja pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja. S tem bi se spodbudili gospodarska rast občine in lokalna potrošnja, ki ju delovne migracije sicer zmanjšujejo.

3.3 Odvisnost od avtomobilskega prevoza

Trendi naraščajočih potovalnih razdalj, stopnje motorizacije in nekonkurenčnost javnega potniškega prometa so v vseh proučevanih letih privedli do tega, da prebivalci za večino poti uporabljajo avtomobil. Pri vzpostavljanju učinkovitega javnega potniškega prometa predstavlja deloma oviro razpršenost poselitve, deloma pa je težava t. i. »začarani krog«, tj. več avtomobilov, manj potnikov na JPP, nižja raven uslug JPP itd. Na daljše potovalne razdalje vpliva tudi centralizacija, saj znotraj občine primanjkuje določenih storitev. V anketi je bilo potrjeno, da je avtomobil najpogostejši način potovanj občanov. Na

primer, 83 % vprašanih uporablja avtomobil za prevoz na delo, 46 % za v šolo, 87 % za po opravkih, 70 % za na druženje in 26 % za na rekreacijo. S takšnimi trendi se krepijo negativni vplivi prometa na kakovost življenja, ob tem pa tisti, ki ne vozijo, nimajo zagotovljenih enakovrednih pogojev za mobilnost.

Trditev o prepogosti izbiri avtomobila kot prevoznega sredstva na prvi pogled nazorno potrjuje dejstvo, da se prav vsi intervjuvanci, ki predstavljajo različne institucije oz. podjetja, na delo vozijo z avtomobilom, kljub temu, da jih ima 5 od 10 do službe manj kot 5 km. Vzorec intervjuvancev je vendarle specifičen, saj gre večinoma za vodje institucij, kar povečuje verjetnost, da ista vozila uporabljajo tudi v delovnem času, za službene namene. Po drugi strani se tudi ostali zaposleni na delo v glavnem vozijo z avtomobili, a zanje ne vemo, kako daleč imajo do službe. Hkrati imajo pri večini ustanov, ki jih zastopajo intervjuvanci, na voljo brezplačna parkirna mesta za svoje zaposlene in obiskovalce, imajo pa večinoma tudi parkirišča za kolesa, a največkrat nepokrita. Za razliko od dokaj urejenih pešpoti oz. pločnikov (ponekod manjka javna razsvetljava), do večine ustanov ne vodijo urejene kolesarske steze, kar je gotovo bistvena ovira za kolesarjenje na delo. V bližini večine obravnavanih ustanov so postajališča JPP. Intervjuji tako kažejo na to, da trditev iz naslova drži. Deloma je to posledica stanja infrastrukture, deloma pa tudi krivda delodajalcev/institucij, saj kar 8 od 10 intervjuvanih pravi, da njihova organizacija ne spodbuja uporabe bolj trajnostnih načinov prevoza – to razmerje je gotovo mogoče izboljšati.

V občini, poleg medkrajevnega avtobusa in šolskih avtobusov, ni vzpostavljene linije za prevoz na območju občine. Medkrajevni javni avtobusni promet je zadovoljivo vzpostavljen le v smeri Bled–Radovljica. V drugih smereh pa tudi znotraj občine, je frekvenca odhodov prenizka ali pa naselja sploh niso dostopna z javnim prometom. Poleg javnega prevoza je v poletnem času na voljo tudi t. i. shuttle bus, ki ga uporabljajo predvsem obiskovalci turističnih destinacij.

Infrastruktura na postajališčih je posebej pomanjkljiva na najbolj frekventnem postajališču Spodnje Gorje, medtem ko je nekaj postajališč v občini zgledno (a neenotno) urejenih. Avtobuse pretežno uporabljajo dijaki, delavci in upokojenci ter seveda turisti, kar pomeni velik pritisk v visoki sezoni. Podobno velja za železniške povezave, ki so zaznamovane z dolgimi potovalnimi časi in nizkimi frekvencami, poleg tega pa je negativno tudi dejstvo, da železniška postaja Podhom ni povezana z avtobusno linijo, locirana pa je precej daleč od največjih vasi.

Glavni omejitveni dejavnik za hitrejši razvoj kolesarjenja v vsakodnevnem življenju je pomanjkljiva, mestoma nevarna infrastruktura, ki onemogoča hitro in varno urbano kolesarjenje. To se kaže tudi v večinskem nezadovoljstvu anketirancev. Za vožnjo s kolesom kot obliko mobilnosti se tako odloča zelo malo prebivalcev, čeprav je kljub reliefnim oviram želja po kolesarjenju velika. Razmere za hojo so nekoliko boljše, na kar kaže tudi manjše nezadovoljstvo občanov z urejenostjo površin za pešce, a so pešci prepogosto v podrejenem položaju z vidika načrtovanja infrastrukture.

3.4 Neizkoriščen potencial kolesarjenja zaradi pomanjkanja varne in udobne infrastrukture

Infrastrukture, namenjene kolesarjem, v občini tako rekoč ni. S tablami je primerno označena le državna kolesarska povezave D2, ki v občini poteka večinoma po manj prometnih cestah. Pojavlja se le nekaj kolesarskih stojal, pa še ta so neprimernega tipa ali zasnove. Neizgrajeno kolesarsko omrežje onemogoča varno in privlačno pot kolesarja na celotnem območju občine.

Geografske danosti za kolesarjenje so v občini Gorje bolj zahtevne kot npr. v občinah v osrednji Sloveniji, saj gre za bolj hribovit teren in ostrejše zime. Po drugi strani pa so razdalje med naselji v občini relativno kratke, tudi do prvega večjega naselja Bled je razdalja nadvse primerna za kolesarjenje. Z razmahom e-koles so sprejemljive tudi večje razdalje in višinske razlike.

Kljub pomanjkanju kolesarske infrastrukture, je kolesarjenje v občini Gorje prisotno, a predvsem za namen rekreacije in turizma. To seveda ne pomeni, da ni treba vzpostaviti ustreznih pogojev, ki bodo omogočali varno kolesarjenje. V Gorjah je že nekaj opreme, ki spodbuja kolesarjenje, vsekakor pa je treba za večjo rabo koles upoštevati celovit pogled.

Kolesarjenje na vozišču ni privlačno niti varno

3.5 Nekonkurenčen javni potniški promet in upravljanje prometa v času turistične sezone

V občini je v zadnjih letih zabeležen stalen porast turistov, ki ponekod na vrhuncu sezone ustvarjajo glavnino prometnih tokov. Gosti, ki prihajajo z osebnimi vozili, bistveno povečujejo potrebe po novih parkirnih kapacitetah. Obiskovalci v največjih konicah parkirajo kar na bankinah in po zelenih površinah ob cestah, kar vpliva na kakovost celotne vozišče konstrukcije. V avgustu 2019, kot najbolj prometno obremenjenem mesecu v letu, je bilo 40 odstotkov več prometa kot v celoletnem povprečju. V obdobju zadnjih petih let (2015–2019) pa se je količina celoletnega prometa povečala za več kot 14 %, meseca avgusta celo za 19 %.

Za namen reševanja kompleksne problematike parkiranja na območju turistične znamenitosti soteske Vintgar, je bil leta 2020 izdelan Mobilnostni načrt, ki je določil ukrepe za upravljanje mobilnosti na vplivnem območju soteske Vintgar. Za uspešno reševanje problematike mirujočega prometa bo treba prvenstveno spodbujati uporabo drugih vrst prometa, predvsem hoje in kolesarjenja ter nato uporabo JPP. Samo širjenje parkirnih površin dokazano generira povečevanje osebnega motornega prometa v mestih in posledično povečanje široke palete težav (zdravje prebivalstva, stanje okolja, poraba prostora, investicije …), zato jih je treba načrtovati preudarno in na podlagi ciljnih analiz.

Za javni prevoz so značilne nizke frekvence in gostota omrežja ter pomanjkljiva fizična in informacijska infrastruktura. Predvsem prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ prevozu z avtomobilom. Po občini, razen organiziranih šolskih prevozov, vozijo avtobusi na treh pomembnejših linijah rednega medkrajevnega avtobusnega prometa, ki so odvisne od sezone (čas šole, čas počitnic) ter dneva (delovnik, sobota, nedelja). Prebivalci s ponudbo avtobusnega promet niso najbolj zadovoljni, razen v času poletne turistične sezone, ko so z njo zelo zadovoljni tako prebivalci kot obiskovalci.

Prav, v primerjavi z osebnim motornim prometom, nekonkurenčen javni potniški promet je bil razlog za upad števila potnikov v JPP po letu 2014. Vendar pa je, kot posledica razmaha turističnega obiska, od leta 2017 zaznamovana večja rast števila potnikov (leta 2019 je bilo skupaj 22 % več potnikov kot leta 2018 in 32 % več kot leta 2017). Najbolj obiskano postajališče je postalo Vintgar (14.400 potnikov leta 2019, kar je za 74 % več kot leta 2018). Najmanj potnikov je na postajališčih Poljane pri Kočni in Sp. Gorje trgovina.

Po podatkih ankete je, poleg s slabšo dostopnostjo, največje nezadovoljstvo s časovnim intervalom voženj vlakov (81 % vprašanih (N = 43)). Prav to je verjetno največji razlog, da število odpravljenih potnikov z železniškega postajališča Podhom v zadnjih letih stalno upada (takšen je tudi trend na celotnem slovenskem omrežju). Upad števila potnikov je bil med leti 2014 in 2018 kar 36-odstoten. Nasprotno pa se povečuje število potnikov na sosednjih postajališčih, npr. Vintgar (za 34 %) in Bled-jezero (za 39 %). Največ rasti je moč pripisati povečanju turističnega obiska, vendar je Podhom žal tu zaenkrat še izjema. Priložnost je v povečanju celotne uporabniške izkušnje, na primer s povečanjem

frekvence, z modernizacijo postajnega poslopja ter predvsem v posodobitvi zastarelega in dotrajanega železniškega omrežja, ki vpliva na nizke potovalne hitrosti vlakov in dolge potovalne čase. Priložnost je tudi v izboljšanju večmodalnosti, zlasti v prometni modalnosti »kolo–vlak–kolo«, ki vključuje infrastrukturo do postajališč z možnost varnega parkiranja koles, izposojo in najema koles ter prevoz večjega števila koles na potniških vlakih.

V prihodnje bodo potrebni nekateri ukrepi na področju učinkovitejših in bolj trajnostnih načinov dostopanja turistov do naravnih in kulturnih znamenitosti v občini Gorje in širše.

Javni potniški promet je nekonkurenčen osebnemu motornemu prometu, zaradi česar so tisti, ki ne vozijo, v podrejenem položaju

3.6 Kakovost življenja lahko še izboljšamo

Občina Gorje ima izredno privlačno življenjsko okolje z navideznim zadovoljstvom občanov s kakovostjo bivanja. Po podatkih NIJZ v Gorjah od slovenskega povprečja izstopa visok delež bolezni, neposredno pripisljivih pretiranemu uživanju alkohola. Zaskrbljujoč je tudi podatek o nadpovprečno visokem deležu prometnih nesreč z alkoholiziranimi povzročitelji, ki pa se zadnja leta zmanjšuje. V občini je tudi nadpovprečno število poškodovanih v prometnih nesrečah, v zadnjih letih pa je vse več nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji. Zagotavljanje varnost pešcev in kolesarjev je tako en ključnih izzivov celostne prometne strategije. Posebno veliko možnosti je v prilagoditvi infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo.

V območju turističnih znamenitosti in v bližini izhodišč za visokogorje je velika koncentracija motornega prometa, ki povzroča še več hrupa in izpustov škodljivih plinov. Poleg tega avtomobili zasedajo glavnino javnih površin, zato so ostali udeleženci v prometu velikokrat v podrejenem položaju. Potovalne navade, pretirano vezane na osebne avtomobile, so en izmed elementov čedalje bolj sedečega življenjskega sloga, ki povečuje tveganje za pojav raznih bolezni. V občini tako, glede na slovensko povprečje, beležimo nadpovprečno število srčnih kapi. Uporaba bolj trajnostnih oblik mobilnosti ima pomembno vlogo pri izboljšanju javnega zdravja, tako s povečano telesno aktivnostjo kot z zmanjšanjem zunanjih negativnih vplivov prometa.

Soteska Vintgar, ena največjih in najbolj znanih znamenitosti v občini Gorje

4 VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

Vizija občine Gorje glede celostne ureditve prometa je temelj za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije. Na podlagi javne razprave (kjer so udeleženci označili ključne vrednote za bivanje v občini), delavnice z delovno skupino ter obstoječih strateških dokumentov, so bili oblikovani vizija CPS in strateški cilji.

Vizija je kvalitativen opis zaželene prihodnosti občine. Pri tem je promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja – okvire politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, enakopravnosti spolov, zdravja in varnosti. Gre za vodilni, dolgoročni element CPS ob večinski podpori prebivalcev. Vizija CPS občine Gorje se glasi:

Vsem dostopna in varna občina z visoko kakovostjo bivanja in zadovoljnimi, aktivnimi in zdravimi prebivalci. Občina krepi svoje potenciale s povezovanjem in sodelovanjem tako prebivalcev znotraj občine kot tudi s sosednjimi lokalnimi skupnostmi. Z razvojem raznolike ponudbe mobilnosti krepi lokalno gospodarstvo in obiskovalcem omogoča doživljanje bogate naravne in kulturne dediščine na način, ki prekomerno ne obremenjuje okolja in značilne podeželske krajine.

Strateški cilji podpirajo vizijo in opredeljujejo raven izboljšav, ki jih želimo doseči na izbranih področjih. Nanje se vežejo operativni cilji, ki morajo biti jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni.

Strateški cilji CPS občine Gorje so:

1. Zagotavljati **kakovostno dostopnost** za vse uporabnike.
2. Omogočiti visoko stopnjo **prometne varnosti**.
3. Povečati **učinkovitost javnega potniškega prometa** ter možnosti za kombiniranje različnih načinov prevoza.
4. Prispevati k **aktivnemu in zdravemu življenjskemu slogu**.
5. Zagotoviti **kakovostne javne površine** za rekreacijo, druženje in zabavo.
6. Podpirati **razvoj lokalnega gospodarstva** in **lokalne samooskrbe** s posebnim poudarkom na trajnostnem turizmu.

Operativni cilji za posamezne strateške stebre so določeni v nadaljevanju.

Razstava o »Viziji prometne ureditve« v sklopu izdelave CPS občine Gorje

5 STRATEŠKI STEBRI

Celostna prometna strategija občine Gorje, na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini, predvideva pet ključnih področij ukrepanja. Vsa so med seboj povezana in se dopolnjujejo. Obravnavajo promet za pešce, kolesarski, javni potniški ter motorni in mirujoči promet, v zaokroženo celoto pa jih povezuje ukrep vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja. Vsi navedeni ukrepi skupaj bodo omogočali doseganje strateških ciljev.

Pet strateških stebrov Celostne prometne strategije občine Gorje

1	2	3	4	5
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	HOJA	KOLESARJENJE	JAVNI POTNIŠKI PROMET	MOTORNI PROMET
Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov	Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj	Vzpostavitev infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje	Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motornega prometa

Vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer dogodkov v prihodnosti. Ti niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, ampak nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Najpomembneje pa je, da ima vsak strateški steber, poleg začrtanih ciljev, določene tudi ukrepe za njihovo dosego. Ukrepi so skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotrni.

Akcijski načrt za izvajanje ukrepov je pripravljen za obdobje petih let in obsega ukrepe vseh petih strateških stebrov.

6 PRVI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Občina Gorje že zdaj v svoji politiki upošteva nekatere trajnostne vidike, še posebno na okoljskem področju, kjer se tudi ozaveščenost prebivalcev v zadnjih letih povečuje. Pomemben okoljski dejavnik je tudi promet, na področju katerega se občina srečuje s številnimi izzivi. Zato se zaveda, da bo v prihodnosti potreben celovitejši pristop k prometnemu načrtovanju, ki ga želi izvajati v skladu z zastavljenimi cilji in vizijo razvoja.

6.1 Izzivi

Gorje je ruralna občina s specifičnim vzorcem poselitve in obsežnimi neposeljenimi ter redko poseljenimi naravnimi gorskimi območji, ki predstavljajo velik del občine. Prebivalci so na splošno zadovoljni s kakovostjo življenja (85 % vprašanih (N = 62)), predvsem s kakovostjo zraka (95 %). Prav ta podeželska in gorska specifičnost občine ter razmeroma dober življenjski standard predstavljata velik izziv v spreminjanju potovalnih navad, saj bo izziv ljudi prepričati, da bi se vozili z avtobusom, kolesom ali hodili peš.

Pomembna gospodarska dejavnost je turizem. Turistična ponudba v občini temelji predvsem na naravni in kulturni dediščini Julijskih Alp, razvoj turizma pa je bil v preteklosti vedno tesno povezan z Bledom. Neokrnjena naravna krajina v občini je, zaradi bližine in enostavne prometne dostopnosti urbanih središč Gorenjske in Osrednjeslovenske regije, pogost cilj množice obiskovalcev. Kratki in intenzivni tokovi obiskovalcev v konicah ob koncu tedna in v sezoni pridejo v občino z osebnimi vozili. S tem obremenjujejo naravno okolje in slabšajo prometne razmere. 42 % vprašanih (N = 62) je nezadovoljnih z varnostjo v prometu, po podatki NIJZ je v občini nadpovprečno število poškodovanih v transportnih nezgodah.

Nepregledna prometna signalizacija ob cesti zmede voznika

6.2 Priložnosti in dosežki

Občina Gorje je že v preteklosti, s sodelovanjem pri izdelavi nekaterih strateških dokumentov (npr. Strategija razvoja občine Gorje in Občinski prostorski načrt (OPN) občine Gorje), ki v ospredje postavljajo razvoj trajnostnih oblik mobilnosti v navezavi s turističnim obiskom, nakazala usmeritev v trajnostno mobilnost. To je kasneje potrdila tudi s sprejetjem odločitve za pripravo Celostne prometne strategije.

Leta 2020 je Občina izdelala ***Mobilnostni načrt Vintgar***, katerega cilj je bila usmeritev in določitev ukrepov za upravljanje mobilnosti na vplivnem območju soteske Vintgar, ki bi se prvenstveno izvajali na območju Občine Gorje že od sezone 2020 naprej.

Leta 2015 je bil za uresničevanje vizije »Gorenjska, tu želim živeti, delati in se igrati« sprejet ***Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020***. Ta med petimi razvojnimi področji obravnava tudi okolje, prostor in infrastrukturo, s ciljem »povečati delež potnikov v javnem prevozu«. Poleg tega je med investicijskimi ukrepi nekaj takih, ki zadevajo promet: aktivno in kakovostno življenje, javna infrastruktura, okolje, prostorski razvoj, varčna uporaba energije in uporaba obnovljivih virov.

Občina Gorje je vključena v različne regijske projekte nacionalnega pomena. Eden izmed njih je ***Trajnostna mobilnost v Triglavskem narodnem parku (TNP)***, v katerega je vključeno načelo trajnosti s podporo demonstracijskim projektom novih konceptov trajnostne mobilnosti na območju TNP, ureditve motornega prometa (parkirišča, umirjanje prometa na Pokljuki in v dolini Radovne …), nadgradnje parkovne infrastrukture (informacijske table, varstvena območja, peš poti), ozaveščanje in izobraževanje, dostopnejši nakupi vozil na okolju prijaznejši pogon ter ponudba alternativnih in okolju prijaznih ter ekonomsko učinkovitih storitev in načinov javnega prometa in individualnega prevoza za zagotavljanje boljše dostopnosti za potrebe prebivalcev, obiskovalcev in turistov v parku.

Vključena je tudi v projekt ***Ohranjena narava Pokljuke za vse!***, katerega cilj je oblikovanje izhodišč za akcijski načrt za sanacijo območja Pokljuke z Rudnim poljem, ureditev motornega prometa (parkirišča, prometni režim), monitoring pritiska posameznih dejavnosti, uskladitev rabe z deležniki, vzdrževanje in nadgradnja parkovne infrastrukture (informacijske table, varstvena območja, pokljuška pot) ter ozaveščanje in izobraževanje (delavnice za ciljne skupine).

Občina Gorje je kot ena izmed 18 občin vključena v Regionalno razvojno agencijo Gorenjske, ki sodeluje v projektu ***Razvoj kolesarskih povezav v Sloveniji***. Zagotoviti želijo ustrezno kolesarsko infrastrukturo in sodelovanje lokalnih, regionalnih in nacionalnih inštitucij, potrebnih za celovit razvoj kolesarske infrastrukture, spodbuditi razvoj turizma in izboljšati turistično ponudbo v regiji,
povečati delež mobilnosti prebivalstva s kolesi in s tem prispevati k trajnostni mobilnosti ter
vzpostaviti povezave z že obstoječimi kolesarskimi sistemi v sosednjih državah.

Leta 2018 je podpisala tudi ***dogovor o enotni označitvi gorenjskega kolesarskega omrežja***, katerega glavni cilj je zagotoviti regijsko kolesarsko omrežje, ki bo varno, atraktivno in enotno označeno na območju 24 občin. S tem se podpira kolesarstvo, ne le kot rekreacijo, ampak tudi oziroma predvsem kot obliko mobilnosti.

Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Gorenjska košarica *(2016*) 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. Eden od ciljev strategije je tudi zmanjšati onesnaženost okolja z razvojem trajnostne mobilnosti, energetske učinkovitosti in uporabe obnovljivih virov energije.

V ***Razvojnem načrtu UNESCO MAB območja Julijske Alpe kot turistične destinacije*** (2015) se kot prednostno obravnava trajnostni turizem z elementi trajnostne mobilnosti (javni prevozi, transferi in alternativne oblike mobilnosti, informiranje in promocija zelene mobilnosti, spodbujanje in pospeševanje rabe javnega prevoza, prometni režimi, parkiranje, infrastruktura za umirjanje in upravljanje prometa ter infrastruktura za kolesarje).

Za celosten pristop k načrtovanju prometa bodo v prihodnje nujna usklajevanja vseh politik in ciljev, ki jih občina zasleduje. V procesu načrtovanja bo treba še naprej upoštevati vse ključne deležnike in zainteresirano javnost. Občina Gorje že sedaj sodeluje z različnimi akterji na področju urejanja mobilnosti, kar povečuje stopnjo transparentnosti in zaupanja v delovanje Občine. V prihodnosti bo še več medobčinskega sodelovanja, saj številni projekti vplivajo na širšo regijo, z medsebojnim usklajevanjem pa bo mogoče izvajati tudi nekatere regionalne projekte, za katere država nima interesa in finančnih sredstev. Na področju prometa se bodo ukrepi usklajevali z upravljavci cest (ostale občine, DRSI, SŽ).

Aktivne oblike mobilnosti, kot sta pešačenje in kolesarjenje, imajo pozitiven vpliv na javno zdravje in okolje, pa tudi na proračune gospodinjstev

6.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Celostno prometno načrtovanje

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
1.1	Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa	Zagnati CPS v letu 2021, revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let	Sprejem, revizija in prenova CPS
1.2	Spremeniti načrtovalske prioritete	Sprejeti takšne občinske proračune do leta 2025, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi	Delež sredstev za promet v občinskem proračunu glede na prometni način
1.3	Uvesti orodja za sistematično spremljanje področja mobilnosti	Do leta 2022 vzpostaviti spremljanje potovalnih navad in učinkov investicij ter ukrepov	Sistem spremljanja in vrednotenja
1.4	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa	Od leta 2021 za vse večje investicije v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	Delež večjih prometnih investicij, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
1.5	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri spreminjanju potovalnih navad	Od leta 2021 vsako leto izvajati ozaveščevalne akcije na temo trajnostne mobilnosti	Število ozaveščevalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto (poleg ETM)
		Sprejeti in zagnati mobilnostne načrte za šole in večje generatorje prometa do leta 2025	Delež šol in večjih generatorjev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom

6.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Gorje predvideva na področju celostnega prometnega načrtovanja naslednje ukrepe:

1. Vrednotenje in prenova Celostne prometne strategije vsakih 5 let

Izdelava in sprejem CPS Gorje v letu 2020 pomeni nadaljevanje dolgoročnega procesa celostnega načrtovanja prometa. V sklopu revizije bomo na vsaki dve leti (2022 in 2024) spremljali in vrednotili ključne kvalitativne in kvantitativne kazalnike mobilnosti v občini (potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. CPS bo prenovljena vsakih pet let (2025). Dokument za občino predstavlja osnovo za razvoj ukrepov.

2. Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost

Na Občini Gorje bomo določili koordinatorja za trajnostno mobilnost, ki bo koordiniral izvajanje posameznih ukrepov strategije.

3. Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost

Občina Gorje bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju mobilnosti uravnotežena glede na vse prevozne načine. Povečale se bodo naložbe za zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP. Poleg tega

bo občina zagotavljala financiranje ukrepov tudi iz drugih virov, kot so na primer evropski projekti, državna sredstva in skladi, regionalni projekti z drugimi občinami in partnerji itd.

4. Povečanje transparentnosti prometnega načrtovanja z večjim vključevanjem širše in strokovne javnosti

En ključnih ukrepov strategije je vzpostavitev sistema vključevanja širše in strokovne javnosti ter civilnih iniciativ, ki bodo lahko s strokovnimi dialogi, pozivi promotorjem ter pobudami sodelovale pri reševanju skupnih prometnih vprašanj. Prebivalstvo bo še aktivneje vključeno tudi z anketami, delavnicami, javnimi razpravami, izobraževanji in promocijami.

5. Povezovanje z ostalimi deležniki pri načrtovanju prometnih ukrepov

Gre za predvidene projekte oziroma ukrepe, katerih vpliv bo segal preko meja občine Gorje. Povezovali se bomo s sosednjimi občinami, TNP, Skupnostjo Julijskih Alp, občinami Zgornje Gorenjske itd. in po potrebi izvajali skupne javne razpise in projekte, npr. reševanje prometnih težav na območju Pokljuke, Vintgarja itd.

6. Mobilnostni načrti za ključne deležnike, ki ustvarjajo večji promet

Občina Gorje bo izvajala obstoječe mobilnostne načrte (npr. Vintgar) in spodbujala izdelavo novih, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za tiste, ki ustvarjajo več prometa (npr. OŠ Gorje).

7. Vzpostavitev enostavnega sistema spremljanja potovalnih navad ter učinkov investicij in ukrepov

Za namen spremljanja potovalnih navad ter učinkov investicij in ukrepov bomo vzpostavili enostaven sistem zbiranja podatkov s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje ter analizo javno dostopnih statističnih podatkov (npr. SURS).

8. Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju pešačenja, kolesarjenja, javnega potniškega prometa ter racionalnejše uporabe motornih vozil so najuspešnejše v kombinaciji z akcijami za spodbujanje trajnostnih prevoznih načinov, te pa v kombinaciji z izboljšanimi pogoji za uporabo teh prometnih načinov. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, izobraževanj v šoli in vrtcu (npr. teden mobilnosti, teden varnosti …), aplikacij, razstav, tekmovanj in spodbujanja delodajalcev. Ozaveščanje bomo izvajali tudi s slogani za promocijo trajnostne mobilnosti. Cilj je izvesti vsaj dva dogodka na leto.

9. Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk

Vzpostavili bomo register nevarnih točk, s pomočjo katerega bomo sanirali kritična mesta, da bodo primerna za vse vrste uporabnikov – za otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, za uporabnike na prevoznih sredstvih z manjšimi kolesci, za kolesarje, za uporabnike invalidskih vozičkov, za vožnjo

otroških vozičkov ipd.

Vizija – primer ureditve kakovostne javne površine za rekreacijo, druženje in zabavo na trgu pred sedežem Občine v Zgornjih Gorjah

7 DRUGI STRATEŠKI STEBER: HOJA

Hoja je najbolj naraven, okolju prijazen in zdrav način gibanja. Primerna je za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od ali do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v naseljih. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi bilo mogoče premagati peš, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

7.1 Izzivi

Predpogoj za varno hojo je primerna infrastruktura. V večjih naseljih ob najbolj prometnih cestah pogosto potekajo pločniki (npr. skozi Zgornje Gorje do Krnice in del Spodnjih Gorij), medtem ko v manjših naseljih pločnikov praviloma ni in si pešci delijo prostor z motornim prometom. V več primerih je to lahko celo prednost, saj ozki profili cest ne omogočajo visokih hitrosti. Problem nastane predvsem v času turistične sezone, ko je avtomobilski promet gostejši. Najbolj problematični odseki na državnih cestah brez pločnikov so: Sp. Gorje–Fortuna, Bled–Sp. Gorje in Sp. Gorje–Zg. Gorje.

Hoja ni med glavnimi načini potovanja. Glede na izid ankete hodi na delo le 6 % (N = 47), v šolo pa 8 % (N = 24) sodelujočih prebivalcev, saj močno prevladuje uporaba osebnega vozila. V prihodnje bo tako potrebnih tudi več aktivnosti s področja ozaveščanja ljudi o pomenu hoje.

Občani so najbolj nezadovoljni s prilagojenostjo infrastrukture starejšim in gibalno oviranim (72 % vprašanih). Za senzorično in gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov namreč omejena. Prometna infrastruktura je sicer v večini urejena s klančinami, infrastruktura ob in v javnih objektih pa je ponekod še pomanjkljiva ali neustrezno izvedena. Na tem področju bo v prihodnje treba več pozornosti nameniti podrobnostim izvedbe, ki jih pogosto opazijo šele uporabniki, ne pa tudi načrtovalci.

Manjkajoč pločnik ob cesti v Spodnjih Gorjah

7.2 Priložnosti in dosežki

Občina Gorje je v zadnjih letih izboljšala pogoje za pešce. Glavna pridobitev zadnjih let sta ločena pešpot nad regionalno cesto od Zgornjih do Spodnjih Gorij ter nad lokalno cesto od Zgornjih do Spodnjih Gorij pod Višelnico. Urejen je bil tudi pas za pešce v Podhomu, ki vodi do Vintgarja. Pločniki so v večini primerno urejeni in imajo spuščene robnike, kar je pomembno za osebe z ovirano mobilnostjo. Za pešpoti, ki danes še niso v celoti povezane med seboj in se na določeni točki zaključijo, kar predstavlja motnjo za uporabnika, se danes že pripravlja projektna dokumentacija (konkretno za tri odseke ob državnih cestah, ki so v različnih fazah izvedbe).

Občani si želijo več sklenjenih površin za pešce, ki so prilagojene osebam z ovirano mobilnostjo predvsem, izboljšane šolske poti, več prehodov za pešce, večjo urejenost javnih površin in dopolnitev omrežja z javno razsvetljavo.

Celotno območje občine ima velik potencial za rekreacijsko in turistično dejavnost na prostem. Z vidika pohodništva in planinarjenja je urejenih kar nekaj sprehajalnih, učnih in razglednih poti (npr. Čebelarska, Miklavževa, Riklijeva pot), zanimiva je tudi pokljuška soseska z gozdovi, soteska Vintgar, visoka planota Mežakla s pašniki ter številnimi čistimi izviri in hudourniškimi potoki. V občini se trenutno pojavlja več tipov usmerjevalnih oznak za pešce, ki jih bomo v sklopu izvajanja Strategije oblikovno poenotili.

Z ustrezno parkirno politiko ter možnostjo kombiniranega načina potovanja bi hoja po občini Gorje in v ožjem zaledju za zdravega človeka predstavljala priložnost za ohranjanje dobrega zdravja in vitalnosti ter prispevala h kakovostnejšem bivanjskem okolju. Majhnost občine je pri uporabi hoje prednost, ki jo je smiselno izkoristiti, saj se največkrat zgodi, da krajše razdalje prej prehodimo kot prevozimo, sploh če upoštevamo, da je treba pri vožnji vedno najti tudi ustrezen parkirni prostor.

Nova pešpot od Zgornjih do Spodnjih Gorij pod vasjo Višelnica

7.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Hoja

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
2.1	Povečati delež hoje	Povečati delež hoje v šolo na 40 % do leta 2025 (izhodiščna vrednost 30 % leta 2020)	Delež hoje v šolo (anketa v šolah)
		Povečati pogostost hoje kot oblike mobilnosti 50 % vsaj tedensko do leta 2025 (izhodiščna vrednost 42 % leta 2020)	Pogostost hoje po opravkih (anketa po gospodinjstvih)
2.2	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti peš	Vzpostaviti ključne manjkajoče povezave v omrežju pešpoti in odpraviti ključne problematične točke za pešce v občini do leta 2025	Dolžina novih peš povezav

7.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Gorje predvideva na področju uveljavitve hoje kot oblike mobilnosti naslednje ukrepe:

1. **Izgradnja manjkajočih pločnikov in ureditev varnejših prehodov za pešce**

V analizi stanja so bile ugotovljene pomanjkljivosti pri površinah za pešce. Občina Gorje bo v sodelovanju z DRSI postopno zgradila manjkajoče pločnike v naseljih ob državnih cestah. Uredili bomo tudi obstoječe in manjkajoče prehode za pešce na območjih z več prometa ter izvedli manjše posege, ki bodo zmanjšali število nevarnih točk. Na kritičnih točkah bomo uredili prehode za pešce v skladu z varnostnimi standardi, skupaj z ustrezno signalizacijo za boljšo preglednost, z osvetlitvijo in umirjanjem prometa ter z izboljšanjem pogojev za gibalno ovirane.

2. Ureditev pešpoti do sosednjih občin

Postopno bomo urejali obstoječe pešpoti in razširili omrežje do sosednjih občin. S tem se bo izboljšala dostopnost med naselji in s sosednjimi občinami, zlasti z občino Bled. Na posameznih odsekih bomo postopoma umirili motorni promet.

3. Nadgradnja varnih šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe

V občini sta ena osnovna šola in ena enota vrtca, obe v naselju Zgornje Gorje. Osnovno šolo večinoma obiskujejo učenci šolskega okoliša Občine Gorje, je pa tudi nekaj učencev iz šolskih okolišev Občine Bled, Radovljica in Jesenice. Učenci prihajajo v šolo peš, s šolskimi kombiji, z avtobusom, nekateri pa tudi s kolesi in motornimi kolesi. Šolske poti potekajo deloma po mestih, kjer ni ustrezno urejene infrastrukture, zaradi česar so šolarji ogroženi v prometu. Občina bo poti, ki ne omogočajo varne hoje v šolo oz. vrtec, nadgradila s potrebnimi ukrepi, na primer za umirjanje prometa, z gradnjo pešpoti, s talnimi in vertikalnimi označbami poti, z osvetlitvijo itd. Nadgradnja varnih poti v šolo se bo izvajala vsako leto. V sklopu promocije hoje bomo, poleg različnih drugih aktivnosti, izvajali tudi izobraževanja za ravnatelje in učitelje.

4. Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje

Z ustrezno izbiro in namestitvijo urbane opreme, kot so klopi, pitniki, ulične svetilke, koši za smeti in pasje iztrebke, kažipoti s časovnimi oznakami (npr. do šole: 15 minut) ter z dodatno ozelenitvijo, bomo skrbeli za privlačnejši in udoben javni prostor, ki bo bolj zanimiv za pešačenje. Celovito bomo uredili ožja središča naselij, okolico šole in vrtca ter pešpoti v naseljih.

5. Ureditev, označitev in vzdrževanje rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoti, oživitev starih poti

Z ureditvijo in rednim vzdrževanjem obstoječih in novih rekreacijskih pešpoti se bo izboljšala dostopnost med naselji in s sosednjimi občinami. Tematske pešpoti bodo dodatno povečale turistično prepoznavnost naše občine. Da bi povečali privlačnost in prepoznavnost pešačenja, bomo poskrbeli za ustrezno označitev posameznih delov naselij in vzpostavili oznake časov hoje do njih (npr. do pošte: 15 minut). Označbe bodo usklajene z oznakami za kolesarje. Izboljšana bo njihova vidnost, kar velja tudi za oznake na rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoteh. Večnamenske poti bomo označili za vse uporabnike enakovredno.

6. Aktivnosti za spodbujanje pešačenja med otroki

Zlasti ob dejstvu, da izkušnje in navade, pridobljene v otroštvu, vplivajo na delovanje v odrasli dobi, je spodbujanje trajnostne mobilnosti posebej pomembno, tudi s pomočjo promocijskih in izobraževalnih aktivnosti (npr. z mobilnostnim načrtom, bolj frekventnim pešbusom itd.).

7. Urejanje javne razsvetljave in ureditve nivojskih površin za pešce

Obstoječe omrežje javne razsvetljave bomo po načelu omejevanja svetlobnega onesnaževanja smiselno dopolnjevali in s tem vsem udeležencem v prometu omogočali varnejšo uporabo javnih površin v nočnem času. Javno razsvetljavo bomo prilagodili in dogradili na nekaterih neosvetljenih cestah. V sklopu ostalih infrastrukturnih ureditev bomo obstoječo infrastrukturo stalno izboljševali in nadgrajevali, da bo, odvisno od vrste in namena posamezne poti, primerna za različne uporabnike z zmanjšano mobilnostjo – otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, uporabnike na rolerjih, za vožnjo otroških vozičkov, za uporabnike invalidskih vozičkov ipd. Prilagoditve bodo vključevale znižane robnike, klančine, odstranitev arhitekturnih ovir, talne taktilne oznake s strukturo ter zvočno signalizacijo za slepe in slabovidne.

8. Izdelava občinskega interaktivnega zemljevida vseh pešpoti

Izdelali bomo občinski interaktivni zemljevid z vključenimi vsemi vrstami pešpoti, tj. z večnamenskimi, rekreacijskimi, turističnimi, tematskimi in učnimi pešpotmi (npr. Vintgar, Julijana, čebelarska pot. itd.). Namen tega projekta je promocija destinacije skozi rekreativno doživljanje naših naravnih danosti.

Vizija – primer izboljšanja varnosti v prometu, še posebej za najbolj ranljive udeležence – pešce in kolesarje, med njimi otroke in starostnike, v Podhomu

8 TRETJI STRATEŠKI STEBER: KOLESARJENJE

Kolesarjenje je, razen zdravega načina rekreacije, tudi potovalni način, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. Pogosto omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih gospodarskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje znova vključuje v prometni sistem, pri čemer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva vse večjo vlogo in pomen.

8.1 Izzivi

Infrastrukture, namenjene kolesarjem, v občini Gorje tako rekoč ni, označena je le državna kolesarska povezava D2, ki poteka od Rateč mimo Jesenic, Gorij in naprej proti Bledu in osrednji Sloveniji, ki v občini poteka večinoma po manj prometnih cestah. Z zelenimi tablami so označene tudi druge poti, vendar označbe niso pogoste in jasno sledljive, kar predstavlja tveganje za varnost.

Kolesarjenje, kot način vsakodnevnega potovanja na delovno mesto in po popoldanskih opravkih, ni preveč priljubljeno. Na delo kolesari le 4 % vprašanih, po opravkih 6 %, v šolo pa se vozi s kolesom 13 % vprašanih. Je pa kolesarjenje veliko bolj priljubljeno za namen rekreacije (37 %). Žal se je s pogostejšim kolesarjenjem začelo povečevati število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah. Največ kolesarjenja je v času turistične sezone, hkrati pa je takrat na cestah tudi največ prometa, zato je varnost kolesarjev velikokrat ogrožena. 73 % vprašanih (N = 59) ocenjuje varnost na kolesarskih povezavah kot slabo.

Rezultati vključevanja javnosti sicer kažejo, da so problematični praktično vsi vidiki kolesarjenja (od infrastrukture do parkiranja) in so v primerjavi z infrastrukturo za pešačenje precej slabše ocenjeni. Velika večina se strinja, da potrebujemo več površin za kolesarje, več parkirnih površin za kolesa in da je pomembno umirjati promet.

Na območju Gorij še ni vzpostavljenega sistema za avtomatizirano izposojo koles. Z uvedbo takšnega sistema bi lahko h kolesarjenju privabili nov krog uporabnikov, npr. voznike, ki se zdaj na delo pripeljejo z avtomobilom ali pa obiskovalce Gorij, ki izstopijo na dober kilometer oddaljeni železniški postaji Podhom ali v sosednjih občinah, npr. na postaji Lesce-Bled v Radovljici, ki je oddaljena 6 km in Slovenski Javornik na Jesenicah, ki je oddaljena 9 km. Pri vzpostavitvi sistema bo potrebno usklajevanje s sosednjimi občinami, saj bo tako lahko sistem postal uporaben tudi za daljša potovanja s kolesom.

V okolici pomembnejših javnih ustanov in turističnih znamenitosti primanjkuje kolesarskih parkirišč in ustreznih naslonov za kolesa, ki bi omogočala varno parkiranje koles z možnostjo priklepa

8.2 Priložnosti in dosežki

Rekreativno kolesarjenje je v zadnjih letih med občani in turisti postalo precej priljubljeno. Pomemben razlog je tako slikovita krajina ter številne manj prometne ceste kot tudi razvita spremljajoča turistična ponudba. Posledica je nadpovprečno veliko lastništvo koles občanov. Po podatkih ankete ima več kot polovica gospodinjstev v lasti 3 ali več koles (N = 71).

Občina Gorje sodeluje tudi v projektu E-nostavno na kolo, katerega cilj je ozaveščati javnost o pomenu trajnostne mobilnosti, jo spodbujati, razvijati trajnostni turizem idr. V okviru projekta je bil pri sedežu Občine postavljen servisni stebriček s polnilcem za električna kolesa.

Potencial kolesarjenja, kljub relativno kratkim razdaljam med naselji, zmanjšuje razgibani relief občine, ki predstavlja zahteven teren za kolesarjenje. To bi lahko rešila električna kolesa, ki so primerna tudi za starejšo populacijo. Kolesarjenje predvsem starejšim nudi občutek svobode in užitka, dokazano pa poleg splošnega zadovoljstva pripomore tudi k izboljšanju umskih sposobnosti. Z vzpostavitvijo izposoje električnih koles in izgradnjo omrežja polnilnih postaj, se bo spodbujalo tudi uporabo ekoloških motornih vozil.

Za povečanje privlačnosti kolesarjenja bo treba zagotoviti tudi primerne pogoje za parkiranje in shranjevanje koles ob vseh javnih ustanovah, turističnih znamenitostih ter pomembnejših prestopnih

točkah, kot so avtobusna postajališča ter parkirišča P+R, saj bomo le tako izpolnili pogoje za ustrezno večmodalnost.

Zemljevid kolesarske poti skozi dolino reke Radovne

8.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
3.1	Povečati delež kolesarjenja	Povečati delež kolesarjenja v šolo na 35 % leta 2025 (izhodiščna vrednost 25 % leta 2020)	Delež kolesarjenja v šolo (anketa v šolah)
		Povečati pogostost kolesarjenja v občini vsaj tedensko na 33 % do leta 2025 (izhodiščna vrednost 26 % leta 2020)	Pogostost kolesarjenja po opravkih (anketa po gospodinjstvih)
		Povečati delež kolesarjenja po opravkih s 3 % na 6 % do leta 2025	Delež kolesarjenja po opravkih glede na analizo stanja (anketa).
3.2	Zagotoviti pogoje, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del kratkih poti s kolesom	Vzpostaviti vsaj dve novi medobčinski kolesarski povezavi do leta 2025	Dolžina novih sklenjenih kolesarskih povezav
		Zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah do leta 2025	Delež javnih zgradb s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči
3.3	Povečati prometno varnost in občutek varnosti kolesarjev	Izničiti število hudo poškodovanih in umrlih kolesarjev do leta 2025 (izhodiščna vrednost: 6 v obdobju 2015–2019)	Število hudo poškodovanih in umrlih kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah

8.4 Ukrepi

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

1. Ureditev kolesarskih povezav v zaledju

V občini Gorje želimo urediti in povezati kolesarsko omrežje, predvsem s sosednjimi občinami (npr. kolesarska pot proti Jesenicam). Kolesarsko omrežje bo sestavljeno iz primarnih in sekundarnih povezav, ki bodo omogočale dostop do glavnih ciljev v občini Gorje in širše. Primarne povezave, od motornega prometa ločene kolesarske površine, bodo osnova omrežja. Dopolnjevale jih bodo sekundarne povezave, ki bodo potekale po manj prometnih cestah z nižjimi hitrostmi.

2. Umirjanje prometa in sprememba prometnih režimov za varno mešanje koles in motornih vozil na območju naselij

Varnost in udobnost kolesarjenja bomo zagotavljali z zmanjševanjem in umirjanjem motornega prometa, vzpostavitvijo in s širitvijo con 30 km/h, s spremenjenimi prometnimi režimi (npr. sistem enosmernih ulic) za zagotavljanje več površin za pešce in kolesarje. Na podlagi preteklih pozitivnih izkušenj občine Gorje in iz pozitivnih izkušenj drugih občin bomo na cestah, kjer je izkazana potreba po dodatnem umirjanju prometa, oz. kjer je ugotovljeno, da vozniki ne spoštujejo hitrostnih omejitev, poostrili nadzor hitrosti motornih vozil z radarji in radarskimi opozorilnimi tablami 'Vi vozite'.

3. Postavitev parkirišč za kolesa zlasti ob javnih objektih

Mesta za varno in udobno parkiranje koles so pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, v praksi pa so pogosto zanemarjena. Običajna stojala z možnostjo vpetja prednjega kolesa niso primerna, saj omogočajo priklep le enega kolesa, povzročajo pa tudi krivljenje kolesnih obročev in druge poškodbe. Za potrebe kratkotrajnega parkiranja bomo zlasti ob javnih objektih (šola, trgovine, občina, ŽP Podhom, ključna avtobusna postajališča) in turističnih točkah (Vintgar itn.) zagotovili ustrezne naslone za kolesa, v obliki narobe obrnjene črke U, ki omogočajo hkratni priklep tako okvirja kot vsaj enega izmed koles. Na naslon se lahko priklene dve kolesi, vsako na eno stran. Ob šolah in drugih ustanovah bomo zagotovili varna parkirišča z zaščito pred vremenskimi vplivi, ki bodo omogočala tudi dolgotrajnejše parkiranje koles. Ker je večmodalnost ena ključnih tem trajnostne mobilnosti (v tujini je zelo priljubljena kombinacija kolo-avtobus/vlak), bomo, kjer bodo prostorske možnosti to dopuščale, avtobusna postajališča opremili tudi s parkirišči za kolesa. Ureditev bomo izvajali fazno, glede na število potnikov ob javnih objektih.

4. Enotno označevanje, ureditev in vzdrževanje turističnih/tematskih kolesarskih poti, označitev poti

Za kolesarsko omrežje ni dovolj, da je varno, udobno, povezano in neposredno vodeno; biti mora tudi privlačno. Zato bomo na izbranih lokacijah ob primarnih kolesarskih povezavah postavili servisna stojala in označili potek kolesarskih poti LG01, 02 in 03 (Gorenjsko kolesarsko omrežje) po vzporednih, lokalnih cestah. Poskrbeli bomo za postavitev ustrezne urbane opreme, vključno s postajališči za kolesarje. Ta

bodo opremljena s klopmi, koši za smeti, pitniki, zemljevidi idr. Sestavni del kolesarskega omrežja bodo tudi smerokazi, ki bodo označevali primarne kolesarske povezave skozi osrednja naselja v občini in vasi v zaledju ter časovno dostopnost pomembnejših lokacij (npr. do ŽP Podhom: 15 minut). Ta ukrep bo kolesarjem olajšal orientacijo, hkrati pa bo promoviral kolesarjenje in povečal njegovo opaznost v občini in izven nje.

5. Vzpostavitev in označitev gorskih kolesarskih poti ter njihovo vzdrževanje

Posebno pozornost bomo namenili vzpostavitvi, označitvi in vzdrževanju gorskih kolesarskih poti, ki bi pretežno potekale po gozdnih cestah. Spodbujali bomo rekreativno vožnjo z gorskimi kolesi s poudarkom na doživljanju in spoštovanju naravnih in kulturnih danosti območja.

6. Preučitev vzpostavitve sistema izposoje koles

Postavili bomo temelje za javno-zasebno partnerstvo ter skupaj preučili različne možnosti vzpostavitve sistema izposoje koles/e-koles in drugih oblik mikro-mobilnosti (skiroji …). Preučili bomo tudi integracije tega ukrepa z drugimi ukrepi in sistemi sosednjih občin. Postaje bi bile v ustreznem rastru razporejene ob pomembnejših točkah, vključno z večjimi avtobusnimi postajališči, ob turističnih točkah, v bližini trgovin in javnih ustanov, na parkiriščih P + R ipd. Smiselna bi bila tudi nadgradnja z e-kolesi, kar bi olajšalo premagovanje razdalj in vzponov, seveda ob urejeni varni kolesarski infrastrukturi. Uporabniško kartico bi lahko povezali tudi z drugimi storitvami v občini (avtobus, parkirišča ipd.), kar bi pripomoglo k integraciji prometnih načinov in olajšalo prehajanje med njimi.

7. Vzpostavitev omrežja električnih polnilnic

Vedno večji poudarek se namenja urejanju infrastrukture za električna kolesa (polnilnice, kolesarnice). Električna kolesa so posebej učinkovita na srednje dolgih in daljših razdaljah pa tudi za starejše in ljudi, ki težje kolesarijo. Zelo primerna so tudi v primerih razgibanega reliefa, kot ga ima občina Gorje. Polnilnice za e-kolesa bomo postavili (npr. pri občini, Vintgarju in v Radovni) v okviru javno-zasebnega partnerstva.

8. Aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja v šolo

Organizirali bomo različne promocijske in izobraževalne aktivnosti na temo kolesarjenja. V šoli bomo npr. spodbujali kolesarjenje v okviru mobilnostnega načrta, s ciljem, da vsi učenci čim prej opravijo kolesarski izpit in da se poveča število šolarjev, ki kolesarijo v šolo.

9. Postavitev števca kolesarjev z namenom monitoringa in promocije

Za spodbujanje kolesarjenja bomo postavili tudi kolesarske števce (npr. v Radovni, na Pokljuki itd.), ki so, glede na izkušnje iz drugih slovenskih krajev in tujine, učinkovito orodje za promocijo kolesarjenja, saj omogočajo, da kolesarji postanejo vidni del prometa. S tem bomo povečali opaznost kolesarjev in omogočili redno spremljanje njihovega števila.

10. Izdelava občinskega interaktivnega zemljevida vseh pešpoti

Izdelali bomo interaktivni zemljevid z vključenimi vsemi vrstami pešpoti, tj. z večnamenskimi, rekreacijskimi, turističnimi, tematskimi in učnimi pešpotmi (npr. Vintgar, Julijana, čebelarska pot. itd.). Namen tega projekta je promocija destinacije skozi rekreativno doživljanje naših naravnih danosti.

Vizija – primer ureditve površin za kolesarje na cesti med Spodnjimi Gorjami in Kočno

9 ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet je nedvomno prihodnost vsakodnevnih potovanj, saj povečuje izkoristek transporta kot celote ter zmanjšuje prometne zastoje in težave s parkiranjem. Je okolju prijaznejši od osebnih avtomobilov. Igra pomembno in koristno družbeno vlogo, saj omogoča mobilnost tudi prebivalcem, ki ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega vozila). Njegov namen je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovosten javni potniški sistem mora biti zanimiv za potencialne potnike, izpolnjevati merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve.

9.1 Izzivi

Skozi občino Gorje potekajo medkrajevne avtobusne linije, na katerih je glavni prevoznik podjetje Arriva. Avtobusi obratujejo na več linijah, ki potekajo v dveh temeljnih smereh: od Krnice proti Bledu in Radovljici in naprej proti Jesenicam ter od Jesenic preko Kočne, Sp. Gorij do Bleda. V smeri proti Bledu in Radovljici (kjer je relativno veliko zaposlenih občank in občanov Gorij) je število odhodov avtobusov zadostno, tj. povprečno vsako uro in pogosteje v konici (na okoli 30 min). Sam potovalni čas od Krnice do Bleda (11 min) je pravzaprav primerljiv s potovalnim časom z osebnim vozilom (9 min), vendar je prvemu treba prišteti še čas pristopa do postajališča ter čakanja na avtobus. Do Radovljice je razlika že večja (25 v primerjavi z 18 min).

V času izven poletnih počitnic je najbolj problematična povezava z Jesenicami (ki so pomembna občina za zaposlovanje občank in občanov Gorij), saj je potovalni čas izredno dolg (več kot ena ura v primerjavi z 20 minutno vožnjo z avtomobilom). Direktna povezava (preko Kočne) deluje le enkrat na dan, a tudi na tej liniji pot traja dvakrat dlje kot z osebnim avtomobilom. Z Ljubljano in Kranjem direktnih avtobusnih povezav ni, potreben je prestop na Bledu. Prebivalci JPP ne želijo uporabljati predvsem zaradi časovne nekonkurenčnosti, hkrati pa sta med njimi še vedno močni vozniška kultura in želja po lastništvu avtomobila.

V občini je 8 avtobusnih postajališč. Ravno najbolj frekventno postajališče Spodnje Gorje je neurejeno (na postajališču v smeri proti Krnici manjkajo vozni red, klop itd.) V smeri proti Bledu pa je postajališče celo makadamsko, opremljeno zgolj s prometnim znakom, do njega ne vodi niti pločnik.

Delež prebivalcev, ki dnevno uporabljajo JPP, je zelo majhen. Z avtobusom se vozi le 4 % prebivalcev, ki so sodelovali v anketi (N = 74). Od tega le 1 % vprašanih potuje z njim vsaj 5-krat tedensko, 84 % prebivalcev pa avtobusnega prevoza ne uporablja ali pa ga uporablja le nekajkrat letno. Anketiranci so bili najbolj zadovoljni s pogostostjo lokacij avtobusnih postajališč (82 %) in s cenami vozovnic (68 % za avtobus in 62 % za vlak). Najslabše ocenjen pa je bil časovni interval voženj vlaka (81 %) in avtobusa (51 %).

Avtobusi niso prilagojeni gibalno in senzorično oviranim osebam. Vozni park bi morali ponudniki bolje prilagoditi lokalnim potrebam, okolju, prevozu koles in osebam z omejeno mobilnostjo.

Neprivlačna, zastarela in dotrajana infrastruktura železniškega omrežja

9.2 Priložnosti in dosežki

Od leta 2017 dalje je na postajališčih Krnica, Zg. Gorje, Sp. Gorje, Vintgar, Vintgar Fortuna in Sp. Gorje trgovina opazen trend povečevanja števila potnikov, kar je povezano z razvojem turizma v občini. Kot dosežek je potrebno omeniti tudi linijo avtobusni prevoza iz parkirišča P+R za Vintgar.

V času turistične sezone je, poleg rednega potniškega avtobusnega prevoza, na voljo tudi t. i. shuttle bus, ki vozi na dveh linijah, tudi do Vintgarja. Shuttle vozi med 27. 4. in 5. 5. ter med 15. 6. in 15. 9., največ potnikov pa ga uporabi v juliju in avgustu. Cena je 1 EUR oziroma brezplačno s kartico Julijske Alpe: Bled. Liniji uporabljajo predvsem obiskovalci občine. Tovrstne avtobusne linije sledijo smernicam trajnostne mobilnosti in pripomorejo k bistveno manjši potrebi po parkiriščih v bližini turističnih točk in njihovi zasedenosti.

Občina pokriva stroške šolskega kombija za prevoz učencev iz oddaljenih vasi, kjer ni mogoče organizirati ne javnega prevoza ne zagotoviti varne poti v šolo. Letno je za to namenjenih skoraj 56.000 EUR. Prevoz je trenutno namenjen le šolarjem, lahko pa bi bil tudi ostalim potnikom. S tem bi bil stroškovno učinkovitejši in koristil bi širši populaciji.

Priložnost je tudi v uvedbi storitve prevoza »na klic« in različnih storitev za deljenje prevozov, namenjenih predvsem prebivalcem manjših krajev, ki trenutno nimajo ustreznih alternativ prevozu z avtomobilom.

Shuttle bus, ki v času turistične sezone med seboj povezuje blejske vasi, sotesko Vintgar, Zatrnik in Pokljuko (vir: www.bled.tv)

9.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
4.1	Povečati uporabo javnega potniškega prometa	Povečati število potnikov na shuttle prevozih za 10 % do leta 2025 (izhodiščna vrednosti 8.972 leta 2019)	Podatki o prepeljanih potnikih (Hop-on Hop-off, Občina Bled)
		Povečati število potnikov v medkrajevnem prometu za 5 % do leta 2025 (izhodiščna vrednosti 44.140 % leta 2019)	Podatki o prepeljanih potnikih (Arriva, brez IJPP)
		Obrniti trend upada števila potnikov na ŽP Podhom do leta 2025 (izhodiščna vrednost 10.561 leta 2019)	Število odpravljenih potnikov v železniškem prometu na leto (podatki SŽ)
4.2	Izboljšati kakovost ponudbe JPP	Prilagoditi ponudbo JPP v občini za različne situacije in skupine potnikov	Število oblik JPP v občini

9.4 Ukrepi

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

1. Okolju prijazen javni prevoz in integracija različnih oblik mobilnosti

Velika priložnost je tudi v večmodalnosti (prepletanju različnih oblik prevoza) in boljši integraciji oblik javnega potniškega prometa s preostalimi prevoznimi načini (npr. parkirišče P + R ob avtobusni postaji, kolesarske poti in kolesarska parkirišča, možnost vstopa na avtobus s kolesom idr.). Občina Gorje bo

preučila vzpostavitev javno-zasebnega partnerstva za izvajanje okolju prijaznega javnega prevoza na način, da se ugotovijo možnosti sodelovanja s sosednjimi občinami in integracije različnih oblik mobilnosti: javni potniški promet, prevoz za turistične namene, prevoz na poziv, integracija prevoza od/do P+R, šolski prevozi, izredni dogodki, vzpostavitev alternativnega transporta obiskovalcev (električni mini bus) do izhodiščnih točk pohodnikov v gore in bližnjih linij javnega prevoza ipd. S tem bi bila med prebivalci uporaba avtobusa še hitreje prepoznana kot alternativa avtomobilu.

2. Izboljšanje frekvenc medkrajevnih avtobusnih prevozov

Obstoječi vozni redi avtobusnih linij, ki potekajo skozi občino, je neustrezen. Uporabniki si želijo pogostejših prihodov avtobusov, predvsem v smeri proti Jesenicam. V sklopu povečanja privlačnosti in zagotovitve najboljše mogoče storitve javnega potniškega prometa, želimo optimizirati obstoječi avtobusni prevoz. V stalnem sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo (MzI), z avtobusnim prevoznikom in s sosednjimi občinami bomo poskušali razmere izboljšati.

3. Nadgradnja turističnega avtobusnega prevoza Hop-on Hop-off

Občina Gorje bo skupaj z občino Bled ohranjala in vzdrževala storitev Hop-on Hop-off ter preverila interes v sosednjih občinah za morebitno razširitev/nadgradnjo oz. integracijo prevoza z drugimi ponudniki.

4. Pobuda za izboljšavo železniškega prometa

V okviru izvajanja strategije bomo s pobudami Slovenskim železnicam (SŽ) aktivno sodelovali pri izboljšanju kakovosti in frekvence železniških prevozov. Zavzemali se bomo za uvedbo prikazovalnikov prihodov vlakov, Wi-Fi na vlaku ipd.

5. Povezovanje kolesarskega in javnega potniškega prometa

V sklopu večmodalnosti se bomo zavzemali za ureditev avtobusnih postajališč in železniškega postajališča s parkirišči za kolesa ter za večje kapacitete za prevoz koles z vlaki in/ali električnimi kombiji ali mini busi.

6. Ureditev vseh avtobusnih postajališč z ustrezno infrastrukturo

Vsa neustrezna avtobusna postajališča bomo uredili in izvedli minimalne tehnične pogoje (ureditev prometne signalizacije, ureditev čakališča, zagotovitev preglednosti itd.). Najbolj frekventna postajališča (zlasti Zg. Gorje, Sp. Gorje, Krnica) bomo opremili z dodatno opremo enotnega videza (nadstrešnice, sedišča, vozni redi idr.). Uredili bomo dostopnost za gibalno in senzorično ovirane. Namen ureditve čakališč je izboljšati privlačnost in uporabnost postajališč.

7. Izboljšanje prikaza informacij o javnem potniškem prometu

Da bo sistem JPP lahko konkurenčen osebnemu vozilu, bo treba zagotoviti kakovostno informacijsko podporo. Vse pomembne informacije (vozni redi, ceniki vozovnic idr.) bodo dostopne tako na postajališčih kot tudi na spletni strani Občine. Potrudili se bomo, da bodo informacije na postajališčih prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne.

8. Preučitev in uvedba storitve »prevoz na klic«

V nekaterih manjših in bolj hribovitih krajih je dostop do javnega prevoza slab, hkrati pa uvedba novih linij zaradi maloštevilnega prebivalstva ni rentabilna. Storitve javnega potniškega prometa se v takšnih primerih izvaja s prevozi na poziv, s čimer se uporabnikom zagotovi prevoz ob njim dostopnih lokaciji in času. Občina bo, v sodelovanju s sosednjimi občinami, preučila možnost uvedbe prevozov na klic, ki običajno najbolj koristijo starejši populaciji in invalidom. Med partnerje bomo povabili tudi starostnike (Društvo upokojencev Gorje).

9. Označitev peš povezav od postajališč JPP do Vintgarja

V sklopu spodbujanja uporabe JPP bomo postavili smerokaze in označili peš povezave od avtobusnih postajališč in ŽP Podhom do glavnih ciljnih točk (Vintgar idr.). Dostope bomo uredili tudi za gibalno in senzorično ovirane osebe.

10. Vključitev občine v kartico mobilnosti Julijske Alpe

Občina Gorje se bo vključila v pomemben produkt na področju trajnostne mobilnosti, ključen za povezanost krajev znotraj Julijskih Alp: Kartico Julijske Alpe. Imetnik kartice bo lahko koristil različne brezplačne storitve in storitve s popustom, tudi na področju mobilnosti: avtobusni prevoz, železniški prevoz, parkiranje, izposojo koles idr. Trenutno so destinacijske kartice na voljo v Bohinju, na Bledu, v Radovljici in v dolini Soče.

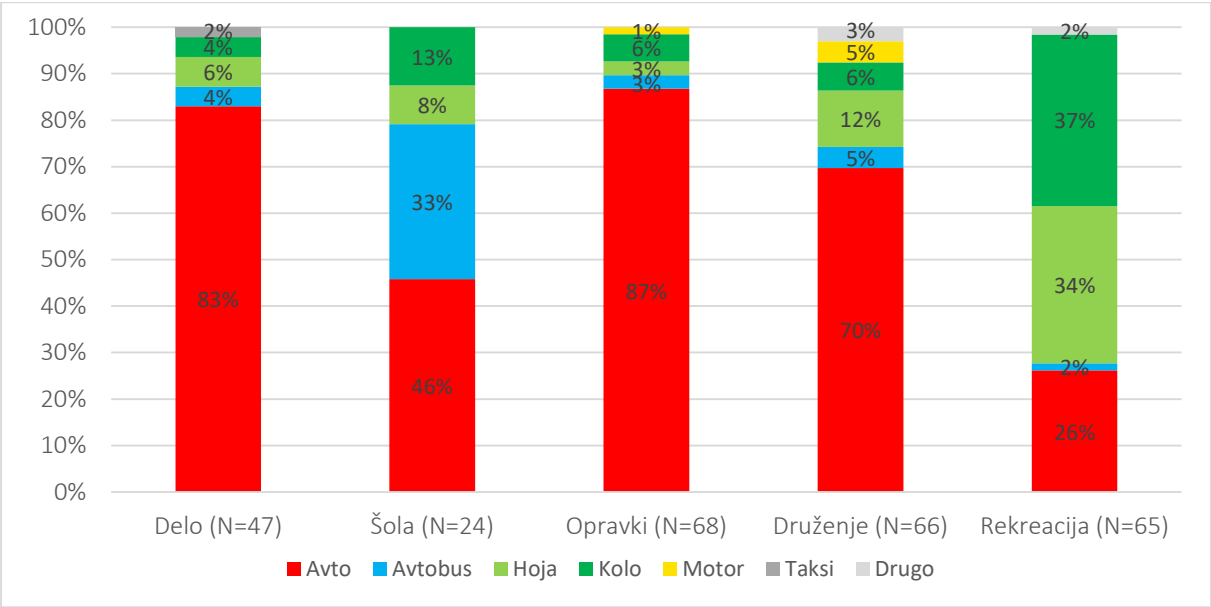
Vizija – primer ureditve avtobusnega postajališča ter prometnih površin za zagotovitev kakovostne dostopnosti za vse uporabnike v Spodnjih Gorjah

10 PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET

Zaradi razpršene poseljenosti in relativno velikih potovalnih razdalj so prebivalci Gorij odvisni predvsem od lastnega prevoza, zato je raba osebnega avtomobila nad slovenskim povprečjem. Z veliko rabo osebnih avtomobilov se krepijo negativni vplivi motornega prometa na družbo in povečujejo pritiski mirujočega prometa na prostor. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti, vendar še vedno opravimo zelo veliko poti, zlasti krajših, ki bi jih lahko premagali z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil, ko je to smiselno, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja v občini.

10.1 Izzivi

Z anketo je bilo ugotovljeno, da med prebivalci prevladuje kultura prevažanja z osebnimi avtomobili. Kar 65 % vprašanih (N = 74) je odgovorilo, da uporabljajo avto 5 do 7-krat na teden kot voznik, 12 odstotkov pa kot sopotnik. 19 % vprašanih uporablja osebni avto kot voznik nekajkrat tedensko in 23 % kot sopotnik. Vprašani uporabljajo avtomobil za vse namene potovanj. 83 % tistih, ki potujejo na delo (N = 47), to opravi z avtomobilom, po opravkih se jih z njim vozi skupaj 87 % (N = 68) in na druženje 87 % (N = 66). Do izobraževalnih ustanov se vozi z avtomobili 46 % vprašanih šolarjev (N = 24). Avto je torej najpogostejše sredstvo za poti skoraj kamorkoli. Vse to kaže, da med prebivalci trajnostno razmišljanje ni najbolj razširjeno, sploh glede na to, da se skoraj polovica (49 %) vprašanih v avtu vozi sama. Uporabniki si redko delijo prevoze, s čimer bi zmanjšali stroške.



Prikaz (na-)vezanosti prebivalcev na potovanja z osebnimi avtomobili, Vprašalnik o prometu in javnih površinah v občini Gorje, leto 2020

Tudi stopnja motorizacije se povečuje. Medtem ko je bilo leta 2013 na območju Občine Gorje 529 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, jih je bilo leta 2019 že 568, kar je nad slovenskim povprečjem (556).

V času turistične sezone se promet v občini poveča, zaradi česar so prometne razmere za lokalne prebivalce velikokrat neugodne. V najvišji poletni sezoni se je na AŠM 235 Sp. Gorje količina prometa med letoma 2013 in 2019 na povprečni dan povečala za 23 % (s 5.254 na 6.455 vozil), izven sezone pa za 13 % (s 3.952 na 4.486 vozil). Na lokaciji AŠM 241 Kočna se je v istem obdobju količina prometa na povprečni dan povečala za 40 % (z 2.595 na 3.627 vozil), izven sezone pa za 17 % (s 1.928 na 2.250 vozil). Potrebni bodo ukrepi za omejevanje dostopa z osebnimi avtomobili in sodelovanje s turističnimi ponudniki (tudi v sosednjih občinah Bled, Jesenice in Bohinj) pri zagotavljanju alternativnih načinov dostopanja do atrakcij. S stalnim povečevanjem števila turistov se namreč povečujejo tudi potrebe po vlaganjih v prometno infrastrukturo.

Občina Gorje nima razbremenilnih cest, ki bi naselja razbremenile motornega, zlasti tovornega, prometa. Tovorna vozila uničujejo voziščno konstrukcijo ter negativno vplivajo na varnost ostalih udeležencev v prometu. V občini tudi primanjkuje parkirnih mest, namenjenih tovornemu prometu.

V občini je kar nekaj ozkih in nevarnih cestnih odsekov, ki pa so večinoma v upravljanju države (DRSI). Na državne ceste ima Občina žal manjši vpliv kot na lokalne ceste.

Preobremenjenost parkirnih površin v času turistične sezone

10.2 Priložnosti in dosežki

V občini Gorje že obstajajo posebni prometni režimi, ki so stalne ali začasne narave. V Podhomu je na ozkih cestah več ozkih grl, zato je bil v poletnem času v sezoni 2019 urejen začasen prometni režim, ki promet usmerja enosmerno na treh območjih (pri železniški postaji, pred glavno vstopno točko ter na državni cesti 634 in cesti pod Višelnico). Zaradi negativnih učinkov na prebivalce je bila uvedena

prepoved motornega prometa, razen za lokalni promet, na cesti v Podhomu mimo Hotela AMS Beagle ter za avtobuse, avtodome in prikolice proti vzhodnemu delu Podhoma. Pri mostu nad Radovno je na državni cesti s prometno signalizacijo urejen stalni režim s prednostjo pred vozili iz nasprotne smeri, prav tako pri železniškem podvozu.

Omejitev hitrosti v naseljih je 50 km/h, izven naselij pa 90 km/h. Na dveh mestih, v Sp. Gorjah in Zg. Gorjah, sta postavljeni stacionarni tabli za merjenje hitrosti. Analiza podatkov, ki se zbirajo s pomočjo prikazovalnikov hitrosti VIASIS, kaže, da je bila v obdobju od 1. 6. do 23. 11. 2019 povprečna izmerjena hitrost na lokaciji v Sp. Gorjah 44 km/h (314.846 zabeleženih vozil), v Zg. Gorjah pa 37 km/h (379.867 zabeleženih vozil). Nizke povprečne hitrosti so posledica tako ozkih cest kot tudi radarjev, kar je pozitivno. Najvišja izmerjena hitrost na lokaciji v Sp. Gorjah je znašala 98 km/h in je bila izmerjena dne, 1. 6. 2019 ob 18.00, na lokaciji v Zg. Gorjah pa kar 179 km/h. Ta je bila zaznana 3. 7. 2019 ob 19.00.

Parkirne površine v občini so namenjene predvsem obiskovalcem soteske Vintgar, za katere so na voljo tri parkirišča: parkirišče pri glavni vstopni točki (80–90 PM), parkirišče nad glavno vstopno točko (80 PM) ter t. i. P+R pri Lip Bledu (okoli 200 PM). Cena parkiranja je povsod enaka, in sicer 5 EUR na dan. To bi bilo smiselna spremeniti, saj obiskovalci niso stimulirani, da bi parkirali na oddaljenem parkirišču, če je parkiranje tam enako drago kot na parkirišču pri vhodu.

Poleg tega je nekaj javnih parkirnih mest urejenih ob cesti pri OŠ Gorje, ob sedežu Občine in trgovini Mercator v Zg. Gorjah. Večje parkirišče je na voljo tudi pri pokopališču ter pri Gorjanskem domu. Slednjega bo nadomestilo novo parkirišče pri OŠ Gorje, ki bo urejeno v letu 2021. Vsa omenjena parkirišča so brezplačna. Rezultati ankete o potrebnih ukrepih v občini kažejo, da si prebivalci Gorij med vsemi ukrepi na temo motornega prometa želijo predvsem povečanja števila parkirnih mest (72 %).

V občini trenutno tudi še ni urejenih polnilnih postaj za električna vozila. Potencial za ureditev le teh obstaja na različnih lokacijah znotraj občine. Brez razvoja infrastrukture za uporabo električnih vozil ne moremo pričakovati spremembe pri številu uporabnikov le-teh, zato bomo z vzpostavitvijo omrežja električnih polnilnic spodbujali uporabo ekoloških motornih vozil in tudi e-koles.

Umirjanje prometa s stacionarnim radarjem v Zgornjih Gorjah

10.3 Cilji

Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet

Zap. št.	Operativni cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
5.1	Umiriti in zmanjšati količino motornega prometa	Zmanjšati povprečno hitrost vozil v naseljih	Povprečna hitrost v območjih umirjanja prometa (meritve prej in potem)
		Obrniti trend naraščanja motornega prometa	PLDP na števnih mestih DRSI
5.2	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo, krajše od 5 km, na 40 % do leta 2025 (izhodiščna vrednost 60 % leta 2020)	Delež uporabe avtomobila za poti na delo glede na razdaljo (anketa CPS)
		Obrniti trend rasti stopnje motorizacije do leta 2025 (izhodiščna vrednost 568 leta 2019)	Stopnja motorizacije (SURS)
5.3	Povečati prometno varnost v motornem prometu	Izničiti število hudo poškodovanih in umrlih z osebnim avtomobilom do leta 2025 (izhodiščna vrednost: 4 v obdobju 2015–2019)	Število hudo poškodovanih in umrlih v prometnih nesrečah z osebnim avtomobilom

10.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Gorje predvideva na področju motornega prometa naslednje ukrepe:

1. Celovito umirjanje prometa v okolici šole in v naseljih

Z umirjanjem prometa, tj. z zmanjšanjem obsega in hitrosti motornega prometa v preurejenih območjih, želimo izboljšati prometno varnost in kakovost okolja. S tem želimo tudi spodbujati hojo in kolesarjenje. Zmanjšanje hitrosti bomo postopoma dosegali z različnimi ukrepi, kot npr. z znižanjem hitrostnih omejitev in preurejanjem elementov na cestah in križiščih (hitrostni otoki, šikane, deljeni prostor …). Posebno pozornost bomo namenili varnemu prečkanju prometnic (svetlobna signalizacija, talne označbe, sprememba prometnega režima idr.) in omejevanju dostopa z osebnimi vozili. Na cestah, kjer so izkazane potrebe po povečanem umirjanju prometa oz. kjer je ugotovljeno, da vozniki ne spoštujejo hitrostnih omejitev, nameravamo uvesti dodatne preventivne radarske table ter poostriti radarski nadzor hitrosti.

2. Celovito umirjanje prometa v turističnih območjih

Celostno in dolgoročno bomo uredili mirujoč promet za obiskovalce turističnih območij (Vintgar, Pokljuka, dolina Radovne itd.) s centralnim parkiriščem in ureditvijo vozlišča P+R. Za ta namen bomo preučili možnosti za vzpostavitev javno-zasebnega partnerstva, sodelovali pa bomo tudi z drugimi deležniki na širšem območju.

3. Umirjanje prometa s spremembami prometnih režimov

Promet lahko umirjamo na različne načine: s postavitvijo hitrostnih ovir, s spremembo prometnih režimov, z oblikovanjem prometnih površin in s postavitvijo merilcev hitrosti. Posebno pozornost bomo namenili preučitvi vzpostavitve enosmernih režimov na lokalnih cestah, z namenom umirjanja prometa, odprave ozkih grl in povečanja površin za pešce in kolesarje.

4. Umirjanje prometa na turistično obremenjenih območjih

Še naprej bomo izvajali in nadgrajevali ukrepe iz obstoječega mobilnostnega načrta, ki bodo podpirali koncept trajnostne mobilnosti na širšem območju Vintgarja ter hkrati poiskali primerne rešitve za umirjanje prometa na območju Pokljuke in doline Radovne. Dolgoročni namen je (ne nujno na območju občine Gorje) izgraditi t. i. centralno parkirišče po sistemu P+R, ki bi omogočal javni prevoz obiskovalcev do različnih turističnih točk ter prometno razbremenitev zavarovanih območij. Gre za kompleksno nalogo, ki jo bomo lahko izvedli le s sodelovanjem z drugimi partnerji, saj so vsa omenjena območja na stičišču različnih občin, ključne povezave pa so večinoma v upravljanju države.

5. Sanacije državnih cest

Občina Gorje se zaveda pomena vzdrževane in kakovostne cestne infrastrukture za varnost vseh udeležencev v prometu. Zato bomo še naprej, v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo (DRSI), enakovredno na območju celotne občine, obnavljali in preurejali državni cesti 634 in RT 905.

6. Rekonstrukcije občinskih cest

Poleg državnih bo Občina redno obnavljala tudi občinske ceste v skladu s prioritetnim seznamom. V načrtu je med drugim predvidena tudi rekonstrukcija cestne povezave Lipce–Pokljuka.

7. Prenove javnih prostorov

Urejali bomo tudi javne prostore – npr. na trgu pred sedežem Občine v Zg. Gorjah kjer bomo prostor namesto pločevini namenili raje dodatnim vsebinam (npr. TIC, mobilnostni center idr.) in prostoru za druženje (npr. klopi, prostor za igro, ozelenitev itd.). Hkrati bomo poskrbeli za nadomestno parkirišče pri pokopališču.

8. Ureditve parkirišč

Na območju celotne občine bomo urejali parkirna mesta za motorna vozila. Prednostno bomo reševali parkirno problematiko na območju OŠ Gorje, kar je trenutno že v izvajanju.

9. Vzpostavitev omrežja električnih polnilnic

Podpora večji uporabi okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka in zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. Občina bo postopoma gradila omrežje električnih polnilnic in s tem lajšala uporabo električnih vozil ter prispevala k povečevanju njihovega deleža. E-polnilnice bomo postavili na vseh večjih javnih parkiriščih v občini, npr. pri šoli, pokopališču, Vintgarju itd. Ne bomo pozabili niti na polnilnice za električna kolesa, ki so primerna za kolesarjenje na daljše razdalje in po bolj razgibanem terenu.

10. Nadgradnja sistema ITS

Z avtomatizacijo upravljanja prometa povečujemo učinkovitost in zanesljivost, izboljšujemo varnost ter zmanjšujemo vplive prometa na okolje. Občina bo zato poskrbela za dodatne table ITS, s katerimi bo lažje nadzorovala in vodila promet, predvsem za namen usmerjanja vozil na večje parkirne površine za obiskovalce.

11. Spodbujanje nakupa vozil na alternativne vire goriv

Na Občini bomo preučili možnosti za zamenjavo vozil javnih zavodov na fosilna goriva za vozila na alternativne vire goriv za javno in zasebno uporabo. Ukrep bomo izvedli v obliki javno-zasebnega partnerstva, povezano z drugimi ukrepi in v sodelovanju s sosednjimi občinami.

S pametnim načrtovanjem je treba poskrbeti za uspešno sobivanje vseh udeležencev v prometu

11 AKCIJSKI NAČRTI

Izbira ukrepov je bila sestavljena iz štirih korakov:

1. presoja možnosti
2. učenje iz izkušenj drugih
3. študija stroškovne učinkovitosti
4. sestavljanje svežnjev ukrepov

Prvi korak, presoja možnosti, je bil opravljen na podlagi javne razprave, ankete in delavnic. Predlogi ukrepov, pripravljeni po petih strateških stebrih, so bili podlaga za tretjo delavnico z delovno skupino, kjer se je ukrepe potrdilo, ovrglo ali spremenilo.

Drugi korak, učenje iz izkušenj drugih, je bil zaradi podeželske in gorske specifičnosti občine fokusiran na izkušnje podobnih občin v Sloveniji, na primer:

- izposoja koles v občinah Bled in Jesenice,
- parkirni režim v občini Bohinj,
- kolesarske poti v občini Kranjska Gora,
- prevoz na klic (Prostofer) v občini Radovljica,
- kartice mobilnosti v občinah Bled, Bohinj, Tolmin, Bovec, Kobarid itd.,
- občasna ali stalna območja za pešce (Bovec, Kranjska Gora)
- spletni portali za kolesarske poti (npr. v dolini Soče)
- e-polnilnice v dolini Soče
- ekološka taksa na Mangartsko sedlo
- promocijski dnevi umirjanja prometa (npr. Bohinj, dolina Tolminke itd.)
- Kolesarski parki (npr. Kranjska Gora, Robidišče itd.)

Tretji korak, študija stroškovne učinkovitosti, je bil opravljen na strateški ravni, tako da so bili v nabor ukrepov uvrščeni takšni, ki:

- so cenovno dostopni in smotrni,
- so izvedljivi z danimi sredstvi,
- upoštevajo stroške in koristi,
- upoštevajo vpliv na toplogredne pline in kakovost zraka (v občini Gorje je to sicer manj pomemben vpliv kot v urbanih območjih),
- enakopravno upoštevajo vse vrst prometa,
- upoštevajo morebitne stroške vzdrževanja.

Pri tem smo upoštevali izkušnje iz ostalih Celostnih prometnih strategij v Sloveniji in tujo strokovno literaturo na temo učinkovitosti ukrepov.

Četrti korak, sestavljanje svežnjev ukrepov, je bil opravljen na podlagi prvih treh korakov. Končni nabor ukrepov je:

ŠT.	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO	ROK
PRVI STRATEŠKI STEBER: **CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE**					
1.1	Vrednotenje in prenova CPS vsakih 5 let	5.000 EUR / 2 leti (vrednotenje), 15.000 EUR / 5 let (prenova)	srednja	Občina Gorje, zunanji izvajalec	2023, 2025
1.2	Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	brez	nizka	Občina Gorje	2021
1.3	Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost	redna sredstva v proračunu	visoka	Občina Gorje	2021–2025
1.4	Povečanje transparentnosti prometnega načrtovanja z večjim vključevanjem širše in strokovne javnosti (strokovni dialog, poziv promotorjem in javno dostopnimi informacijami)	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Gorje	2021–2025
1.5	Povezovanje z ostalimi deležniki pri načrtovanju prometnih ukrepov – s sosednjimi občinami, TNP, Skupnostjo Julijskih Alp, občine Zgornje Gorenjske itd. in glede na potrebe izvedba skupnih javnih razpisov	brez	srednja	Občina Gorje in ostali deležniki (sosednje občine, TNP, Skupnost Julijskih Alp, občine Zg. Gorenjske)	2021–2025
1.6	Izvajanje obstoječih mobilnostnih načrtov (npr. Vintgar) in izdelava novih za večje generatorje prometa (npr. OŠ Gorje)	5.000 EUR / načrt	srednja	Občina Gorje, upravljavec soteske Vintgar, OŠ Gorje	2021–2025
1.7	Vzpostavitev enostavnega sistema spremljanja potovalnih navad (pešcev, kolesarjev, uporabnikov JPP in voznikov) ter učinkov investicij ter ukrepov	brez	nizka	Občina Gorje	2021–2025
1.8	Izvajanje vsaj dveh ozaveščevalnih akcij letno na temo trajnostne mobilnosti, prometne varnosti in spreminjanja potovalnih navad	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Gorje, zunanji izvajalci	2021–2025
1.9	Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk	2.000 EUR / leto	srednja	Občina Gorje, Svet za preventivo in varnost v prometu	2021–2025

ŠT.	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO	ROK
DRUGI STRATEŠKI STEBER: **HOJA**					
2.1	Gradnja manjkajočih pločnikov ob državnih cestah, skupaj z novimi prehodi za pešce (državne ceste 634, 905): Sp. Gorje–Fortuna, Fortuna–smer Krnica, Sp. Gorje–Zg. Gorje)	200.000 EUR / leto	visoka	Občina Gorje, DRSI	2020-2025
2.2	Ureditev pešpoti do sosednjih občin, zlasti do občine Bled	10.000 EUR / leto	srednja	Občina Gorje, Občina Bled, DRSI	2023, 2025
2.3	Sprejem načrta in nadgradnja varnih poti v šolo (že v izvajanju)	10.000 EUR / leto	srednja	Občina Gorje, OŠ Gorje	2021
2.4	Izboljšanje infrastrukture za povečanje privlačnosti za pešačenje (urbana oprema, kažipoti, ozelenitev itd.)	5.000 EUR / leto	visoka	Občina Gorje	2021–2025
2.5	Ureditev, označitev in vzdrževanje rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoti, oživitev starih poti	50.000 EUR / leto	srednja	Občina Gorje, zunanji izvajalec	2021–2025
2.6	Aktivnosti za spodbujanje pešačenja med otroki (npr. skozi mobilnostni načrt, bolj frekventen pešbus itd.)	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Gorje, OŠ Gorje	2021–2025
2.7	Urejanje javne razsvetljave in ureditve nivojskih površin za pešce v sklopu ostalih infrastrukturnih ureditev	20.000 EUR / leto	srednja	Občina Gorje	2021–2025
2.8	Izdelava občinskega interaktivnega zemljevida vseh pešpoti (Vintgar, Julijana, čebelarska pot. itd.)	2.000 EUR	srednja	Občina Gorje, zunanji izvajalec	2021

ŠT.	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO	ROK
TRETJI STRATEŠKI STEBER: **KOLESARJENJE**					
3.1	Ureditev kolesarskih povezav v zaledju (npr. kolesarska pot proti Jesenicam)	100.000 EUR / leto	srednja	Občina Gorje, DRSI	2020-2025
3.2	Umirjanje prometa in sprememba prometnih režimov za varno mešanje koles in motornih vozil na območju naselij	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Gorje, DRSI	2020-2025
3.3	Postavitev parkirišč za kolesa zlasti ob javnih objektih (šola, trgovine, občina, Vintgar, ŽP Podhom, ključna avtobusna postajališča itd.)	5.000 EUR / leto	srednja	Občina Gorje	2023, 2025
3.4	Enotno označevanje, ureditev in vzdrževanje turističnih/tematskih kolesarskih poti, označitev poti LG01, 02 in 03 (Gorenjsko kolesarsko omrežje) po vzporednih, lokalnih cestah	5.000 EUR (označitev) 5.000 EUR / leto (vzdrževanje)	srednja	Občina Gorje, Razvojna agencija Zgornje Gorenjske	2021
3.5	Vzpostavitev in označitev gorskih kolesarskih poti, ki bi pretežno potekale po gozdnih cestah ter njihovo vzdrževanje	5.000 EUR (označitev) 5.000 EUR / leto (vzdrževanje)	srednja	Občina Gorje, zunanji izvajalci	2021–2025
3.6	Postavitev temeljev za javno-zasebno partnerstvo za vzpostavitev sistema izposoje koles/e-koles in drugih oblik mikro-mobilnosti (skiroji …) in proučitev integracije tega ukrepa z drugimi ukrepi	redna sredstva v proračunu	visoka	Občina Gorje, zunanji izvajalci	2021–2023
3.7	Postavitev polnilnic za e-kolesa (npr. pri občini, Vintgarju in v Radovni) – v okviru javno-zasebnega partnerstva	5.000 EUR / leto	visoka	Občina Gorje, zunanji izvajalec	2021–2025
3.8	Aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja v šolo v okviru mobilnostnega načrta	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Gorje, OŠ Gorje	2021–2025
3.9	Postavitev števca kolesarjev v namen monitoringa in promocije (npr. v Radovni, na Pokljuki itd.)	2.000 EUR	nizka	Občina Gorje, DRSI	2021–2025
3.10	Izdelava občinskega interaktivnega zemljevida vseh kolesarskih poti (državne, glavne, tematske itd.)	2.000 EUR	srednja	Občina Gorje, zunanji izvajalec	2021–2025

ŠT.	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO	ROK
ČETRTI STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET					
4.1	Proučitev vzpostavitve javno-zasebnega partnerstva za izvajanje okolju prijaznega javnega prevoza na način, da se proučijo možnosti sodelovanja sosednjimi občinami in integracije različnih oblik mobilnosti	10.000 EUR	srednja	Občina Gorje, zunanji izvajalec	2021–2023
4.2	Izboljšanje frekvenc medkrajevnih avtobusnih prevozov v ključne smeri, zlasti proti Jesenicam (pobuda MZI)	brez	visoka	Občina Gorje, MZI, koncesionar	2021–2025
4.3	Proučitev možnosti integracije in integriranega zagotavljanja različnih oblik mobilnosti in vrst prevoza	brez	nizka	Občina Gorje	2021–2025
4.3	Ohranjanje in vzdrževanje ter preverba interesa v sosednjih občinah za morebitno razširitev/nadgradnjo oz. integracijo Hop-on Hop-off prevoza	brez	srednja	Občina Gorje, Občina Bled	2021–2025
4.4	Pobuda Slovenskim železnicam za izboljšanje kakovosti in frekvence železniških prevozov	brez	nizka	Občina Gorje, Slovenske železnice	2021–2025
4.5	Zagotavljanje večje kapacitete za prevoz koles z vlaki in/ali električnimi kombiji ali mini busi	brez	nizka	Občina Gorje, ostali partnerji v regiji, Slovenske železnice	2021–2023
4.6	Ureditev vseh neurejenih glavnih postajališč v naseljih z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi (zlasti Zg. Gorje, Sp. Gorje, Krnica), poenotenje tipske ureditve vseh postajališč	20.000 EUR / leto	visoka	Občina Gorje	2021–2025
4.7	Izboljšanje prikaza informacij o JPP – vozni redi, cene, občinska spletna stran itd.	brez	nizka	Občina Gorje	2021–2025
4.8	V sodelovanju s sosednjimi občinami preučitev možnosti vzpostavitve prevoza na klic (npr. za gibalno ovirane, starejše)	30.000 EUR (preučitev 10.000 EUR, nakup 20.000 EUR na avtomobil)	srednja	Občina Gorje, Društvo upokojencev Gorje, zunanji izvajalec	2021–2025
4.9	Označitev peš povezav od avtobusnih postajališč in ŽP Podhom do Vintgarja	2.000 EUR	nizka	Občina Gorje	2021–2025
4.10	Vključitev občine v kartico mobilnosti Julijske Alpe	brez	srednja	Občina Gorje	2021–2023

ŠT.	UKREP	STROŠEK OBČINE	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST ZA IZVEDBO	ROK
PETI STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET					
5.1	Celovito umirjanje prometa v okolici šole in v naseljih – dodatno znižanje hitrosti, poostren nadzor nad prekoračenimi hitrostmi	20.000 EUR / leto (2.000 EUR / hitrostno oviro in 5.000 EUR / par krivin)	srednja	Občina Gorje, DRSI	2021–2025
5.2	Celostna in dolgoročna ureditev mirujočega prometa za obiskovalce turističnih območij (Vintgar, Pokljuka, Radovna itd.) s centralnim parkiriščem in ureditvijo P+R vozlišča (poučitev možnosti javno-zasebnega partnerstva), v sodelovanju z drugimi deležniki na širšem območju	50.000 EUR	visoka	Občina Gorje in ostali deležniki (sosednje občine, TNP, Skupnost Julijskih Alp, občine Zg. Gorenjske)	2021–2022
5.3	Preučitev vzpostavitve enosmernih režimov na lokalnih cestah z namenom umirjanja prometa, odprave ozkih grl in povečanja površin za pešce in kolesarje	5.000 EUR	visoka	Občina Gorje	2021–2022
5.4	Omejitev prometa samo za lokalni promet v Podhomu (na širšem območju Vintgarja)	brez	nizka	Občina Gorje	2021
5.5	Sanacija državnih cest 634, 905 (podporne dejavnosti za DRSI)	50.000 EUR / leto	visoka	Občina Gorje	2021–2025
5.6	Rekonstrukcija občinskih cest (npr. cestna povezave Lipce–Pokljuka)	200.000 EUR/leto	visoka	Občina Gorje	2021–2025
5.7	Ureditev občinskega trga/javnega prostora v Zg. Gorjah z nadomestnim parkiriščem pri pokopališču (dodatne vsebine npr. TIC, mobilnostni center)	50.000 EUR / leto	visoka	Občina Gorje	2021–2025
5.8	Ureditev parkirne problematike pri šoli (v izvajanju)	5.000 EUR	srednja	Občina Gorje, OŠ Gorje	2021
5.9	Dodatne ITS table za usmerjanje na večje parkirne površine	50.000 EUR / leto	nizka	Občina Gorje, DRSI	2021–2022
5.10	Postavitev e-polnilnic na večjih javnih parkiriščih v občini (npr. pri šoli, pokopališču, Vintgarju itd.)	4.000 EUR / leto	srednja	Občina Gorje	2021–2025
5.11	Proučitev možnosti zamenjave vozil javnih zavodov na fosilna goriva za vozila na alternativne vire goriv za javno in zasebno uporabo (javno-zasebno partnerstvo, integracija z drugimi ukrepi, sodelovanje s sosednjimi občinami)	10.000 EUR	srednja	Občina Gorje, medobčinska redarska služba, javni zavodi	2022–2023

SEZNAM KRATIC

AŠM – avtomatsko števno mesto
CPS – Celostna prometna strategija
DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
EU – Evropska unija
JPP – Javni potniški promet
MzI – Ministrstvo za infrastrukturo
OPN – občinski prostorski načrt
OŠ – osnovna šola
PLDP – povprečni letni dnevni promet
P+R – parkiraj in se pelji (angleški izraz »park and ride«)
RS – Republika Slovenija
SURS – Statistični urad Republike Slovenije
SŽ – Slovenske železnice
TNP – Triglavski narodni park
ŽP – železniško postajališče