



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

J E S E N I C E

POROČILO O 1. FAZI: ZAGON PROCESA

-
- Naročnik:** Občina Jesenice
4270 Jesenice, Cesta železarjev 6
- Izvajalci JV:** B22 arhitekturno projektiranje, d.o.o
5000 Nova gorica, Ulica Rada Simonitija 22
&
MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d.o.o.
3240 Šmarje pri Jelšah, Rogaška cesta 25
&
PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
1000 Ljubljana, Vojkova cesta65
- Podizvajalci:** Atelje Prizma, gradbeništvo, trgovina in storitve d.o.o.
Cesta maršala Tita 7, 4270 Jesenice
- Številka pogodbe:** 430-12/2016

Delovna skupina B22 d.o.o.:

Tjaša Podgornik, univ.dipl.inž.arh.
mag. Polona Filipič, univ.dipl.inž.arh.

Delovna skupina MK projekt d.o.o.:

Miha Jazbinšek, univ.dipl.ekon.
Urška Ošljak, univ.dipl.ekon.
Alja Vehovec, univ.dipl.inž.arh.

Delovna skupina PNZ d.o.o.:

Katja Zgonec, univ.dipl.inž.grad.
David Trošt, univ.dipl.inž.grad.
mag. Gregor Pretnar, univ.dipl.inž.grad.
in drugi

Delovna skupna Atelje Prizma d.o.o.: Damjan Jensterle, univ.dipl.inž.arh.

KAZALO VSEBINE

1. UVOD	1
1.1 Izhodišče	1
1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije	1
1.3 Metodologija.....	2
2. SKLOP A: POSTAVITEV TEMELJEV	4
2.1 Korak 1: Zaveza načeloma trajnostne mobilnosti.....	4
2.2 Korak 2: Ocena vpliva širšega okvira.....	9
2.3 Korak 3: Samoocena	18
2.4 Korak 4: Pregled razpoložljivih virov.....	18
2.5 Korak 5: Opredelitev časovnega načrta.....	19
2.6 Korak 6: Opredelitev ključnih deležnikov	20
3. OPREDELITEV PROCESA	21
3.1 Korak 1: Opredelitev območja in odgovornosti.....	21
3.2 Korak 2: Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju	21
3.3 Korak 3: Načrtovanje vključevanja javnosti	21
3.4 Korak 4: Dogovor o delovnem načrtu in vodenju	21
4. SKLOP C: ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV	23
4.1 Korak 1: Analiza izzivov in priložnosti	25
4.1.1 Splošen opis občine	26
4.1.2 Analiza demografskih in socio-ekonomskih trendov	27
4.1.2.1 Gibanje števila prebivalstva	27
4.1.2.2 Starostna sestava prebivalstva.....	28
4.1.2.3 Izobrazbena sestava prebivalstva in zaposlenost	29
4.1.2.4 Delovna aktivnost prebivalstva	30
4.1.2.5 Demografsko ogrožena območja	31
4.1.3 Analiza sedanjega stanja mobilnosti.....	31
4.1.3.1 Prometno omrežje	31
4.1.3.2 Delovne migracije	32
4.1.3.3 Stopnja motorizacije	35
4.1.4 Motorni promet.....	36
4.1.4.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za motorni promet	36
4.1.4.2 Obremenitve motornega prometa	37
4.1.4.3 Glavne ugotovitve	46
4.1.5 Mirujoči promet (parkirišča).....	46
4.1.5.1 Javna parkirišča	47
4.1.5.2 Dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami	49
4.1.5.3 P+R parkirišča.....	49
4.1.5.4 Zasebna parkirišča.....	49
4.1.5.5 Glavne ugotovitve	50
4.1.6 Peš promet.....	50
4.1.6.1 Terenski ogledi	50
4.1.6.2 Stanje pešačenja na primestnem delu občine Jesenice	52
4.1.6.3 Dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami	52
4.1.6.4 Obremenitve peš prometa.....	53
4.1.6.5 Glavne ugotovitve	54
4.1.7 Kolesarski promet	54
4.1.7.1 Terenski ogledi	55
4.1.7.2 Obremenitve kolesarskega prometa.....	58

4.1.7.3	Avtomatiziran sistem izposoje koles JeseNICE bikes	59
4.1.7.4	Glavne ugotovitve	62
4.1.8	Javni avtobusni promet	62
4.1.8.1	Medkrajevni-primestni avtobus	62
4.1.8.2	Mestni potniški promet	67
4.1.8.3	Šolski prevoz	70
4.1.8.4	Glavne ugotovitve	70
4.1.9	Javni železniški promet	71
4.1.9.1	Železniško omrežje.....	71
4.1.9.2	Obremenitve železniškega prometa	72
4.1.9.3	Glavne ugotovitve	77
4.1.10	Analiza prometne varnosti.....	77
4.1.11	Analiza dostopnosti do pomembnih ciljev potovanj	82
4.1.12	Analiza potovalnih navad.....	84
4.1.13	SWOT analiza	84
4.1.13.1	Swot analiza motornega in mirujočega prometa	84
4.1.13.2	Swot analiza peš prometa	85
4.1.13.3	Swot analiza kolesarskega prometa	86
4.1.13.4	Swot analiza avtobusnega prometa	87
4.1.13.5	Swot analiza železniškega prometa	88
4.2	Oblikovanje scenarijev	89
4.2.1	Predpostavke	90
4.2.2	Scenarij nadaljevanja trendov	91
4.2.3	Scenarij hoje in kolesarjenja	92
4.2.4	Scenarij javnega potniškega prometa.....	93
4.2.5	Scenarij uravnoveženega trajnostnega prometa	94
4.2.6	Povzetek scenarijev	96

KAZALO SLIK

Slika 1:	Smernice za pripravo CPS (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)	2
Slika 2:	Prikaz občine s prometnicami in njena lokacija v slovenskem prostoru – v okvirju zgoraj desno lokacija v državi (Vir: PISO, 2016)	26
Slika 3:	Mesto Jesenice (Vir: www.slovenia.info/)	27
Slika 4:	Prikaz delovnih migracij v in iz MOV v letu 2015 (Vir: SURS)	32
Slika 5:	Pregled cestnega omrežja (Vir: PISO)	37
Slika 6:	Prikaz lokacij AŠM v občini Jesenice	37
Slika 7:	PLDP leta 2014 na državnih cestah v MO Jesenice (Vir: DRSI)	39
Slika 8:	Prikaz lokacij štetja motornega prometa v občini Jesenice	40
Slika 9:	Zasedenost javnih parkirišč v jutranji konici (Vir: PNZ d.o.o.)	48
Slika 10:	Zasedenost javnih parkirišč v popoldanski konici (Vir: PNZ d.o.o.)	48
Slika 11:	Urejena površina za pešce (trg) nasproti gimnazije	51
Slika 12:	Urejena površina za pešce (trg)	51
Slika 13:	Urejena površina za pešce (trg)	51
Slika 14:	Urejen nadhod čez cesto in železnico	51
Slika 15:	Urejen pokrit nadhod čez cesto in železnico, vendar dvigalo za invalide ob ogledu ni delovalo	52
Slika 16:	Urejena površina za pešce	52
Slika 17:	Urejena površina in prehod za pešce, tudi gibalno ovirane, ne pa za slepe	52
Slika 18:	Površina za pešce je, enako kot cesta, v slabem stanju in ni primerna za gibalno ovirane in slepe	52
Slika 19:	Stopnice brez alternative za gibalno ovirane	53
Slika 20:	Še en primer za gibalno ovirane nepremagljivih stopnic	53
Slika 21:	Neustrezno umeščen invalidski parkirni prostor, v konfliktu z ostalimi udeleženci v prometu	53
Slika 22:	Robnik otežuje dostop z invalidskim vozičkom	53
Slika 23:	Število pešcev v 16. urah na dan štetja	54
Slika 24:	Urejena prometna površina in prehod čez cesto za kolesarje in pešce	55
Slika 25:	Urejena mešana prometna površina in (nezavarovan) prehod čez železniško progo za kolesarje in pešce	55
Slika 26:	Kolesarska steza, ki poteka ob krožišču, se izteče na prometno Cesto železarjev	55
Slika 27:	Razmeroma širok pločnik za pešce, za kolesarje pa prometna Cesta železarjev	55
Slika 28:	Cesta Franceta Prešerna, ozek most čez Savo, ki pa zadošča potrebam	56
Slika 29:	Ulica Heroja Verdnika sedaj deluje kot mešana prometna površina in potrebuje učinkovito omejevanje hitrosti ali ločene površine za kolesarje in pešce	56
Slika 30:	Začetek državne kolesarske poti D-2	56
Slika 31:	Državna kolesarska pot D-2, vožnjo s širšimi vozili onemogočajo posebne ovire	56
Slika 32:	Spodnji plavž, nič kaj prijetno kolesarjenje preko mostu čez Savo	56
Slika 33:	OŠ Toneta Čufarja nima kolesarnice oz. urejenega prostora za parkiranje koles (neustrezni podstavki daleč od vhoda ne štejejo)	56
Slika 34:	Križišče C. Cirila Tavčarja s C. maršala Tita je brez površin namenjenih kolesarjem	57
Slika 35:	Konec kolesarske poti	57
Slika 36:	Primer urejene kolesarske površine v središču mesta	57
Slika 37:	Nevarno speljana kolesarska pot	57
Slika 38:	Slabo vzdrževane prometne površine predstavljajo neposredno nevarnost za kolesarje in pešce	57
Slika 39:	Še en primer slabo vzdrževane in nevarne prometne površine	57

Slika 40:	Število kolesarjev v 16. urah na dan štetja.....	58
Slika 41:	Avtomatizirana izposojevalnica koles v sistemu JeseNICE bikes – postaja Občina.....	59
Slika 42:	Kolesa JeseNICE bikes – postaja Občina.....	59
Slika 43:	Prikaz lokacij postaj in števila prihodov-odhodov v opazovanem obdobju.....	60
Slika 44:	Primerjava med avtomatiziranimi sistemoma JeseNICE bikes in BICY (število uporabnikov)	61
Slika 45:	Primerjava med avtomatiziranimi sistemoma JeseNICE bikes in BICY (gostota prebivalstva)	61
Slika 46:	Primerjava med avtomatiziranimi sistemoma JeseNICE bikes in BICY (število postajališč).....	62
Slika 47:	Linije avtobusnega prometa (PNZ d.o.o., leto 2016)	63
Slika 48:	Avtobusno postajališče Jesenice Bolnica (Vir: Google Maps)	64
Slika 49:	Primer neurejenega avtobusnega postajališča Jesenice Integral (Vir: Google Maps	64
Slika 50:	Avtobusno postajališče Hrušica Dobrčnik, ki je primerno urejeno samo na eni strani (Vir: Google Maps)	65
Slika 51:	Primer neurejenega avtobusnega postajališča Kočna (Vir: Google Maps)	65
Slika 52:	Primer neurejenega avtobusnega postajališča Kolpern, brez nadstrešnice in z zaraščenim prometnim znakom (Vir: PNZ d.o.o.)	65
Slika 53:	Primer neurejenega avtobusnega postajališča na Cesti Toneta Tomšiča (Vir: PNZ d.o.o.).....	65
Slika 54:	Avtobusna postajališča s številom ustavljanj avtobusov na delovni dan (PNZ d.o.o., leto 2016) – Jesenice vzhod	66
Slika 55:	Avtobusna postajališča s številom ustavljanj avtobusov na delovni dan (PNZ d.o.o., leto 2016) – Jesenice zahod	67
Slika 56:	Shema mestnega javnega prometa (Vir: Alpetour.si)	69
Slika 57:	Lokacija železniških postaj (vir : openstreetmap.org)	71
Slika 58:	Železniška postaja Jesenice (vir: Wikipedia.org)	72
Slika 59:	Železniško postajališče Kočna (vir: Wikipedia.org)	74
Slika 60:	Železniško postajališče Vintgar (vir: Wikipedia.org).....	75
Slika 61:	Železniško postajališče Slovenski Javornik (vir: Wikipedia.org)	76
Slika 62:	Prikaz vseh prometnih nesreč, občina Jesenice med 2013-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/).....	79
Slika 63:	Prikaz prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami ali smrtnim izidom, občina Jesenice med 2013-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/).....	79
Slika 64:	Prikaz prometnih nesreč z udeleženo pešca, občina Jesenice med 2013-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	80
Slika 65:	Prikaz prometnih nesreč z udeleženo kolesarja, občina Jesenice med 2013-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	80
Slika 66:	Dostopnost z avtomobilom	83
Slika 67:	Dostopnost s kolesom	83
Slika 68:	Dostopnost peš.....	84
Slika 69:	Obratna prometna piramida	95

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1:	Seznam in opis obstoječih občinskih dokumentov.....	4
Preglednica 2:	Seznam in opis obstoječih regionalnih in državnih dokumentov	9
Preglednica 3:	Seznam in opis obstoječih evropskih dokumentov	15
Preglednica 4:	Število prebivalcev leta 2016, površina in gostota poselitve, po statističnih naseljih (Vir: si-stat podatkovni portal, avgust 2016)	27
Preglednica 5:	Število prebivalstva po starostnih skupinah v občini Jesenice 2002–2014 (Vir: Popisi prebivalstva terstatistični podatki iz si-stat podatkovnega portala)	28
Preglednica 6:	Primerjava izobrazbene sestave prebivalcev v letu 2014 in 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal).....	29
Preglednica 7:	Primerjava izobrazbene sestave prebivalcev v letu 2014 in 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal).....	30
Preglednica 8:	Delovno aktivno prebivalstvo, registrirane brezposelne osebe in stopnje registrirane brezposelnosti v obdobju od 2005 do 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)	31
Preglednica 9:	Prikaz priselitev prebivalcev v občino Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovni portal).....	33
Preglednica 10:	Prikaz priselitev prebivalcev v občino Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovni portal).....	33
Preglednica 11:	Delovne migracije v Občini Jesenice 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovnega portala)	34
Preglednica 12:	Registrirana motorna vozila v Občini Jesenice (Vir: statistični podatki iz si-stat) ..	35
Preglednica 13:	Stopnja motorizacije (Vir: statistični podatki iz si-stat)	35
Preglednica 14:	Seznam avtomatskih števecv na območju občine Jesenice	38
Preglednica 15:	Seznam števni mest motornega prometa, dne 6. in 7.6.2016	40
Preglednica 16:	Primerjava rezultatov števni mest motornega prometa, dne 16.6.2016.....	46
Preglednica 17:	Seznam parkirišč za analizo mirujočega prometa, junij 2016	47
Preglednica 18:	Primerjava sistema JeseNICE bikes in BICY iz Velenja	61
Preglednica 19:	Seznam postajališč v občini Jesenice	63
Preglednica 20:	Število prodanih vozovnic na železniški postaji Jesenice	73
Preglednica 21:	SWOT analiza –motorni in mirujoč promet.....	84
Preglednica 22:	SWOT analiza – peš promet.....	85
Preglednica 23:	SWOT analiza – kolesarski promet	86
Preglednica 24:	SWOT analiza - avtobusni promet	87
Preglednica 25:	SWOT analiza - železniški promet.....	88
Preglednica 26:	Predpostavke za modeliranje scenarijev v orodju Urban Transport Roadmaps	90

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1:	Grafični prikaz starostne piramide v občini Jesenice v letu 2002 (Vir: si-stat podatkovni portal)	28
Grafikon 2:	Grafični prikaz starostne piramide v občini Jesenice v letu 2014 (Vir: si-stat podatkovni portal)	29
Grafikon 3:	Grafični prikaz izobrazbene sestave prebivalcev v občini Jesenice v letu 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)	30
Grafikon 4:	Grafični prikaz stopnje izobrazbe v občini Jesenice v letu 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)	30
Grafikon 5:	Grafični prikaz gibanja delovno aktivnega prebivalstva in registriranih brezposelnih oseb (Vir: si-stat podatkovni portal).....	31
Grafikon 6:	Grafični prikaz priselitev prebivalcev iz občine Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)	33
Grafikon 7:	Grafični prikaz odselitev prebivalcev iz občine Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)	34
Grafikon 8:	Grafični prikaz spreminjanja indeksa delovne migracije med leti 2002 in 2015 (VIR: si-stat podatkovni portal)	34
Grafikon 9:	Grafični prikaz rasti števila registriranih vozil v obdobju 2002 – 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)	35
Grafikon 10:	Grafični prikaz gibanja števila prebivalstva, vseh cestnih vozil in osebnih avtomobilov med leti 2002 in 2015 v Občini Jesenice (Vir: si-stat podatkovni portal)	36
Grafikon 11:	Pregled prometnih obremenitev PLDP po letih (2003–2014)	38
Grafikon 12:	Obremenitve kolesarskega prometa v občini Jesenice po urah	59
Grafikon 13:	Podatki o številu vstopov in izstopov na železniški postaji Jesenice	73
Grafikon 14:	Podatki o številu vstopov in izstopov na železniškem postajališču Kočna	74
Grafikon 15:	Podatki o številu vstopov in izstopov na železniškem postajališču Vintgar	75
Grafikon 16:	Podatki o številu vstopov in izstopov na železniškem postajališču Slovenski Javornik	76
Grafikon 17:	Delež prometnih nesreč glede na lokacijo, občina Jesenice (2013-2015).....	77
Grafikon 18:	Delež prometnih nesreč glede na vzrok nastanka, občina Jesenice (2013-2015)	78
Grafikon 19:	Število prometnih vseh nesreč (vseh in s smrtnim izidom), MO Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	81
Grafikon 20:	Število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom, občina Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/).....	81
Grafikon 21:	Število prometnih nesreč z udeležnim pešcem in kolesarjem, občina Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/).....	82
Grafikon 22:	Delež prometni načinov do 2030 za scenarij nadaljevanja trendov.....	92
Grafikon 23:	Delež prometni načinov do 2030 za scenarij hoje in kolesarjenja	93
Grafikon 24:	Delež prometni načinov do 2030 za scenarij javnega potniškega prometa	94
Grafikon 25:	Delež prometni načinov do 2030 za scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa 96	

1. UVOD

1.1 Izhodišče

Ministrstvo za infrastrukturo je v Uradnem listu RS št. 78/2015 z dne 16.10.2015, objavilo Javni razpis za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije«, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizko-ogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.

Izvajalec javnega razpisa kot posredniški organ je Ministrstvo za infrastrukturo. Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev posameznim občinam ali konzorcijem več občin za izdelavo Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) iz naslova področja ukrepov trajnostne mobilnosti. Namen javnega razpisa je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov - CPS. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

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

1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

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

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

Cilj CPS je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na podlagi tega se bo Občina Jesenice lahko potegovala za sredstva, ko bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov.

1.3 Metodologija

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

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

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

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

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

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

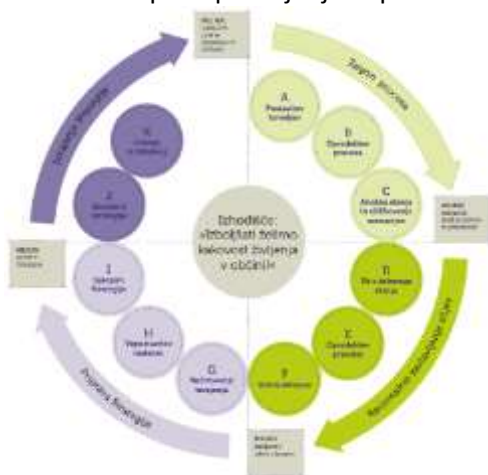
- Sklop D: Oris željenega stanja
- Sklop E: Opredelitev prioritet
- Sklop F: Izbira ukrepov

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

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

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

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



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

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

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

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

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

2. SKLOP A: POSTAVITEV TEMELJEV

2.1 Korak 1: Zaveza načeloma trajnostne mobilnosti

Namen tega koraka je zagotoviti, da bodo osnovna načela trajnostne mobilnosti upoštevana v pripravi CPS za Občino Jesenice. V ta namen smo preverili, v kolikšni meri obstoječe občinske strategije in politike vključujejo trajnostna načela na širših področjih, kot so okolje, prostor, promet ipd. Povzetki teh dokumentov so predstavljeni v Preglednici 1. **Ugotovili smo, da je trajnostni razvoj posredno ali neposredno že del večine ključnih strateških dokumentov Občine Jesenice, kar nudi dober strateški okvir in podporo za CPS.** Vendar pa je potrebno poudariti, da pogosto predlagane usmeritve in ukrepi v teh dokumentih ne sledijo vedno načelom trajnosti, saj je na področju mobilnosti večina sredstev še vedno namenjena cestnemu prometu.

Preglednica 1: Seznam in opis obstoječih občinskih dokumentov

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
PROSTOR	2013	Občina Jesenice	<p>Občinski prostorski načrt – strateški del</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategija načrtovanja prostorskega razvoja občine temelji na načelu, da mora biti pri uresničevanju prostorskih potreb doseganje družbene blaginje uravnoteženo s svobodo posameznika ter da sedanja generacija z zadostitvijo svojih prostorskih potreb ne sme okrniti možnosti prihodnjih generacij. - Spodbuja se usklajen razvoj prometnega omrežja in omrežja naselij, povezanost in razvoj prometnih vozlišč ter prometno-logističnih terminalov. Prometno omrežje se razvija kot celovit prometni sistem, ki povezuje različne oblike in vrste prometa. - Javni potniški promet se medsebojno povezuje in razvija s podporo države. Posebna skrb se namenja dobrim povezavam med podeželjem in urbanih naselji. Kolesarski in peš promet se razvijata v povezavi s turistično ponudbo. - Mesto Jesenice bo postalo privlačno, kakovostno in varno bivalno okolje za vse skupine prebivalstva, za kar bo treba urejati zadostna in kakovostna stanovanjska območja in omrežja družbenih dejavnosti ter javnega prostora ter zagotavljati primerno prometno infrastrukturo tudi za osebe z gibalnimi ovirami. <p>Temeljne smeri prometnega povezovanja naselij v občini in regiji</p> <ul style="list-style-type: none"> - Temeljna prometna os v občini je avtocesta A2 Predor Karavanke – Obrežje - Ob trasi avtoceste je pomembna prometna os tudi obstoječa regionalna cesta R3-452 in regionalna cesta R3-634. - Kolesarsko omrežje na območju občine se razvija upošteva državno daljinsko kolesarsko povezavo - V vseh naseljih je treba zagotoviti površine za varno odvijanje peš prometa 	✓

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<ul style="list-style-type: none"> - Železniško omrežje se posodobi, opuščene površine se nameni za mestne programe - Mestni in primestni potniški promet v občini se bo izboljševal ter ustrezno urejal s posodobitvijo infrastrukture, predvsem z izgradnjo novih avtobusnih postajališč <p>Prometna infrastruktura</p> <ul style="list-style-type: none"> - Predvidene rekonstrukcije in novogradnje regionalnih in lokalnih cest morajo omogočiti boljšo pretočnost prometa in dobro dostopnost v regionalno pomembnih smereh - Novozgrajena »industrijska cesta« bo z dograditvijo predstavljala obvozno cesto avtocesti A2, hkrati pa mora omogočiti dobro dostopnost do površin za industrijo in gospodarske cone na južni strani mesta Jesenice. Več prostora se nameni kolesarskemu in peš prometu, preuredi se občestni prostor. - Načrtovana je obvozna cesta od avtoceste, mimo naselja Saple, do poslovne cone Črna vas in pokopališča Blejska Dobrava. Na Javorniku je predvidena povezava Ceste Toneta Tomšiča s Cesto Borisa Kidriča ter na Koroški Beli povezava vzhodnega dela Koroške Bele z regionalno cesto Jesenice–Žirovnica - Omrežje kolesarskih poti in pešpoti se v občini ureja in dogradi na manjkajočih delih tako, da se vzpostavi sistem povezav znotraj naselij, med posameznimi naselji ter perspektivnim območjem za razvoj turizma. Pri urejanju povezav v sistemu se vzpostavi enoten in prepoznaven način označevanja kolesarskih in peš poti. - Površine za mirujoči promet se na Jesenicah zagotavlja v okviru javnih površin, zlasti v centru mesta ter v stanovanjskih območjih z blokovno pozidavo. - Potrebna je dograditev površin za parkiranje, zlasti na območju mestnega jedra Jesenic ter na območjih naselij, kjer se razvijajo turizem in priložne dejavnosti (pohodništvo, kolesarjenje, zimski športi). - Občina Jesenice bo razvoj učinkovitega javnega potniškega prometa spodbujala zlasti z izboljšanjem povezav s sosednjimi občinami ter z izrabo potencialov javnega železniškega prometa. - naselij, ki so povezana z avtobusnim javnim potniškim prometom, se uredijo ali posodobijo postajališča za avtobuse. 	
RAZVOJ	2016	Občina Jesenice	<p>Novelacija občinskega razvojnega programa</p> <p>Občinski razvojni program 2011–2025 (ORP) je temeljni strateški dokument občine, ki opredeljuje vizijo razvoja Občine Jesenice do leta 2025, strateške cilje v tem obdobju, prioritete ter programe in projekte.</p> <p>Vizija: Občina Jesenice je moderno in odprto okolje, z razvitim gospodarstvom, ki temelji na sodobnih tehnologijah</p>	✓

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>ter z visoko kvaliteto bivanja, ki privabljala ustvarjalne ljudi, da v tej občini delajo in radi živijo.</p> <p>Cilji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Povečanje dodane vrednosti v gospodarstvu vsaj na slovensko povprečje - Povečanje zaposljivosti - Zagotovitev zdravih, visokokakovostnih življenjskih pogojev vseh generacij in skupin - Zagotovitev ustrezne infrastrukture, ki bo omogočala konkurenčnost Jesenic kot lokacije za bivanje in poslovanje <p>S 4. ciljem je povezano prednostno področje Infrastruktura za razvoj, ki obsega tudi trajnostno mobilnost – razvoj urbane mobilnosti ter razvoj glavnih prometnic. Strateški projekti so:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Izdelava Celostne prometne strategije (2016) - Modernizacija cest, cestna razsvetljava, semaforška krmilna naprava (2016-2020) - Most čez Savo na Hrušici (2016-2018) - Subvencioniranje mestnega prometa (stalna naloga) - Ureditev parkirišč in postajališč v občini (2016-2025) - Gradnja parkirnih hiš in parkirišč (2017-2025) - Sofinanciranje ureditve regionalne ceste R2 (2017-2020) - Sofinanciranje ureditve regionalne ceste R3 (2020) - Ureditev Razgledne poti Jesenice (do leta 2019-2020) <p>V ospredju trajnostne mobilnosti je prioriteta vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema. Z ukrepi izgradnje novega prometnega omrežja in sočasnimi ukrepi urejanja prometa, občina zagotavlja pogoje za hitrejši gospodarski razvoj, izboljšuje pogoje bivanja ter s tem tudi zmanjšuje negativne vplive prometa na okolje.</p> <p>Ocenjena vrednost projekta Trajnostna mobilnost je 3.366.000,00 €, razvoj glavnih prometnic 1.700.000,00 € in zelene in rekreacijske površine 1.667.000,00 €.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vzpostavitev kolesarske mreže na območju občine Jesenice ter povezava s sosednjimi občinami z namenom izboljšanja turistične ponudbe in povečanja trajnostne mobilnosti: 300.000 EUR, 2016-2025 - Trajnostna mobilnost v TNP: 200.000 EUR, 2016-2020 - Izboljšanje trajnostne mobilnosti na podeželju (Comunnity bus in mobilna trgovina): 10.000 EUR, 2017-2020 - Izdelava CPS: 50.000 EUR, 2016-2017 - Umestitev kolesarske steze skozi mesto Jesenice in primestna naselja: 55.000 EUR, 2016-2017 - Postavitev polnilnih postaj za električne avtomobile: 130.000, 2016-2017 - Modernizacija cest: 1.186.000 EUR, 2016-2020 - Most čez Savo na Hrušici: 440.000 EUR, 2016-2018 	

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<ul style="list-style-type: none"> - Semaforška krmilna naprava: 80.000 EUR, 2016-2020 - Cestna razsvetljava: 85.000 EUR, 2016-2020 - Subvencioniranje javnega mestnega prometa: 840.000 EUR, 2016-2020 - Ureditev parkirišč in postajališč v občini Jesenice: 500.000 EUR, 2016-2025 - Gradnja parkirnih hiš in parkirišč: 0 EUR, 2017-2025 - Jeseniška razgledna pot: 767.000 EUR, 2016-2019 	
OKOLJE	2010	Občina Jesenice	<p>Občinski program varstva okolja za obdobje 2010 - 2020 za občino Jesenice</p> <p>Vizija Občine Jesenice je zagotoviti zdravo življenjsko okolje in posledično izboljšati kvaliteto življenja za vsakogar v občini Jesenice sedaj in v prihodnosti ob upoštevanju naslednjih načel (6):</p> <p>1. Načelo trajnostnega razvoja: zahteva, da naj bodo naravne dobrine in kvalitetno življenjsko okolje dostopni tudi naslednjim generacijam občanov.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vzpostaviti sistem celovitega ravnanja z odpadki - Zagotoviti zdravstveno ustrezno pitno vodo - Zagotoviti dobro stanje okolja na področju podnebnih sprememb, zraka, tal, hrupa in elektromagnetnega sevanja - Ohranjanje narave - Celovito okoljsko informiranje in ozaveščanje. <p>Smernice za izboljšanje zraka in hrupa: urediti čim bolj tekoč promet skozi mesto Jesenice z zgraditvijo obvozne ceste. Gradnja stanovanjskih objektov v območjih s preseženimi mejnimi ravni hrupa zaradi cestnega in železniškega prometa ter industrije naj se ne širi. Na najbolj kritičnih območjih naj se postavi dodatna protihrupna zaščita.</p> <p>Ukrepi: Izgradnja obvozne ceste v PCJ 2, Lipce-Črna Vas, izdelava prometne študije za občino, izgradnja mostu preko Save in obvozne ceste na Plavškem travniku, izdelava strokovnih podlag za urejanje JPP in parkirišč v mestu, izgradnja kolesarskih povezav skozi mesto Jesenice, izvedba protihrupne zaščite.</p>	✓
ENERGETIKA	2012	Občina Jesenice	<p>Lokalni energetski koncept občine Jesenice</p> <p>Lokalni energetski koncept (LEK) je koncept razvoja samoupravne lokalne skupnosti ali več samoupravnih lokalnih skupnosti na področju oskrbe in rabe energije, ki poleg načinov bodoče oskrbe z energijo vključuje tudi ukrepe za učinkovito rabo energije, sproizvodnjo toplote in električne energije ter uporabo obnovljivih virov energije.</p> <p>Konkretne aktivnosti in predlogi, ki so navedeni v LEKu in so usklajeni z NEP:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uvajanje stisnjenege zemeljskega plina v promet in javni promet 	✓

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<ul style="list-style-type: none"> - Aktiviranje in dopolnitev merilnih postaj in izvedba meritev onesnaževanja zraka zaradi prometa – mobilna postaja - Racionalizacije v prometu, kolesarske steze, polnilna postaja za elektro avtom., uporaba ZP v prometu, uvedba javnih prevoznih sredstev, hibridna vozila... <p>V lokalnem prometu je potrebno z akcijami ozaveščanja preusmeriti osebni promet na javna prevozna sredstva. V občini Jesenice je polnilna postaja na ZP in trije osebni avtomobili. Občina mora vzpodbuditi večjo rabo ZP v prometu, saj na ta način vpliva na zmanjšanje izpustov v prometu. Predlagamo tudi, da se uvede vsaj ena avtobusna linija mestnega prometa z avtobusom na ZP. Ostajajo še druge niše: izgradnja in izboljšanje kolesarskih stez, akcije za dneve brez avtomobila, uvedba biogoriv.</p>	
PROMET	2014	Občina Trbiž, Jesenice, Kranjska Gora, GD Planina pod Golico	<p>Marketinški načrt za uporabo ekološko sprejemljivejših oblik prevoza v odročnih krajih občin</p> <p>Marketinški načrt je pripravljen za promocijo rezultatov projekta Izboljšanje dostopnosti in atraktivnosti gorskih obmejnih območij.</p> <p>Projekt IDAGO se je kot del Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija izvajal v okviru Prednostne naloge 1: okolje, promet in trajnostno teritorialno povezovanje. Projektni partnerji so želeli vzpostaviti temelje za trajnostno teritorialno integracijo manj dostopnih območij občin Trbiž, Kranjska Gora in Jesenice ter s pomočjo inovativnih okoljskih, storitvenih, družbeno-koristnih in transportnih rešitev narediti območje privlačnejše za gospodarski razvoj, turizem in bivanje. Z rezultati projekta so želeli prispevati tudi k okrepitvi konkurenčnosti in na znanju temelječe družbe.</p> <p>Operativni cilji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trajnostno izboljšati dostopnost do težko dostopnih podeželskih visokoležečih naselij 2. Trajnostno izboljšati čezmejni javni transportni sistem <p>Trajnostno izboljšati čezmejno teritorialno integracijo na alpskem območju</p>	✓
RAZVOJ	-	KS Blejska Dobrava in KS Slovenski Javornik - Koroška Bela	<p>Razvojna strategija za KS Blejska Dobrava in KS Slovenski Javornik - Koroška Bela</p> <p>Prebivalci Potokov, Koroške Bele, Blejske Dobrave, Kočne, Podkočne in Lipc so se na predlog Občine Jesenice odločili za uvajanje projekta CRPOV, ker se zavzemajo za ustrežnejši razvoj svojega kraja in višjo kvaliteto življenja. Njihovi motivi se kažejo v naslednjem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trženje naravne in kulturne dediščine - Razvoj kmetijstva in podeželja s poudarkom na razvoju dopolnilnih dejavnosti (kolesarske in pohodniške poti, tematske poti, rekreacijsko območje za lokalno 	✓

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Vključeno načelo trajnosti?
			<p>prebivalstvo).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posodobitev osnovne infrastrukture, kar bo omogočilo višjo kakovost bivanja. - Ohranitev in varovanje krajine ter povečanje privlačnosti prostora - Povečanje možnosti za delo in bivanje zlasti mladih - Zagotavljanje pogojev za kakovostno bivanje (rekreacijske površine, objekti za izvajanje društvene dejavnosti, ipd.) - Zagotavljanje pogojev za razvoj malega gospodarstva in storitvenega sektorja. - Temeljni razvojni motiv je najbolj izražen v trženju obstoječe in možne ponudbe iz dejavnosti turizma na podeželju ter predelave kmetijskih produktov, kar naj bi zagotavljalo dodaten vir zaslužka in višjo kvaliteto življenja. 	

2.2 Korak 2: Ocena vpliva širšega okvira

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

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

Preglednica 2: Seznam in opis obstoječih regionalnih in državnih dokumentov

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
RAZVOJ	2014	Regionalna razvojna agencija Gorenjske	<p>Izvedbeni načrt Regionalnega razvojnega programa Gorenjske</p> <p>Namen Izvedbenega načrta je operacionalizirati izvajanje Regionalnega razvojnega programa Gorenjske 2007-2013, ki vključuje tri strateške cilje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ustvariti gospodarsko dinamično Gorenjsko regijo, ki bo temeljila na vrhunskem znanju, modernih industrijah in turizmu; 2. razvijati kakovostno usposobljene in ustvarjalne ljudi/kadre; 3. ohraniti poseljenost alpske krajine ter čisto naravo ter zagotoviti zdrave, visoko kakovostne življenjske pogoje in povezano ter do drugačnosti strpno socialno skupnost. <p>V občini Jesenice ni bilo predvidenega nobenega prioritarnega projekta za obdobje 2013 – 2015, medtem ko noben od prioritarnih projektov v ostalih občinah regije ni bil s področja prometne infrastrukture.</p>
RAZVOJ	2015	Regionalna razvojna agencija Gorenjske	<p>Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020</p> <p>Za uresničevanje vizije: »Gorenjska, tu želim živeti, delati in se igrati« je postavljenih pet razvojnih področij: tehnološki razvoj, podjetništvo in inovativnost, razvoj človeških virov, turizem, okolje, prostor in infrastruktura, podeželje. Poleg tega je 17 investicijskih ukrepov, med njimi nekaj takih, ki zadevajo promet: aktivno in kakovostno življenje; javna infrastruktura; okolje; prostorski razvoj; varčna uporaba energije in uporaba obnovljivih virov.</p>

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
			<p>V SWOT analizi je izpostavljena slabost Goranjske (majhen delež potnikov v javnem prometu).</p> <p>Med smernicami glede turizma je izpostavljeno povečanje trajnostne mobilnosti. Večjo težavo predstavlja slaba organiziranost in povezanost javnega prevoza, ki bo temeljna naloga razvoja prometa v prihodnosti poleg spodbujanja zelenih prevoznih sredstev (električna kolesa, motorji in avtomobili ...), ureditev postajališč in spodbujanje kolesarjenja (v mestih, ureditev mreže kolesarskih poti), ki bodo pripomogli k izboljšanju varnosti, sonaravnemu razvoju in boljši kakovosti bivanja ljudi v teh krajih.</p> <p>20 mio EUR bo namenjenih za projekt »Trajnostna in zelena mobilnost in mreža kolesarskih poti« med 2014 in 2020, ki bo obsegal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. priprava celostne prometne strategije za gorenjsko regijo, 2. povezava železniškega in avtobusnega prevoza, 3. umirjenje prometa v alpskih dolinah, 4. nadgradnja spletnega regionalnega portala ter izdelava mobilne aplikacije o vozniških redih in možnostih prevoza do in na destinacije, 5. vzpostavitev sistema »parkiraj in pelji se« (park-and-ride), 6. uvajanje zelenih prevoznih sredstev (e-avtomobili, e-kolesa, e-motorji, polnilnice, ureditev parkirišč), 7. ukrepi za promocijo kolesarjenja: <ul style="list-style-type: none"> - vzpostavitev mreže kolesarskih poti ob daljinski kolesarski poti, - vzpostavitev sistema izposoje koles, - spodbude za uporabo koles kot prevoznega sredstva, 8. izgradnja mestnih in medobčinskih kolesarskih povezav, 9. podprojekti za pešce: Izvedba novih hodnikov za pešce, 50 obstoječih prehodov se ustrezno preuredi, ureditev mreže pešpoti med mestom in okoliškim podeželjem, 10. urejanje manjših parkirišč in zelenih površin ob javnih objektih in rekreacijskih točkah, 11. ureditev parkirišč in objektov za shranjevanje koles, 12. integriranje prevozov avtobus – železnica, 13. umestitev daljinskih kolesarskih povezav. <p>Z vidika obsega angažiranih sredstev bo najpomembnejši ukrep vzpostavitev mreže kolesarskih poti.</p> <p>V okviru projekta »Gorenjski sistem merjenja in analitike regijske trajnostne energije« bo izvedeno Trajnostno upravljanje energetskih, okoljskih in klimatskih razmer, v katerem bo sistem omogočil širjenje mreže pametnih polnilnic električnih vozil brez administrativnih ovir.</p> <p>Med drugimi projekti v Občini Jesenice je navedena obvoznica Lipce (1.494.662 EUR)</p> <p>Regijski projekti nacionalnega pomena, ki se dotikajo Občine Jesenice:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hitra proga Ljubljana–Jesenice je najzahtevnejši infrastrukturni projekt, ki ga država izvaja na območju Gorenjske. - Nadgradnja regionalnih cestnih povezav med gorenjsko avtocesto in blejsko-bohinjskim kotom - Trajnostna mobilnost v Triglavskem Narodnem Parku - Razvoj kolesarskih povezav v Sloveniji
TURIZEM	2015	<ul style="list-style-type: none"> - Javni zavod Triglavski narodni park - Turizem Bled - Turizem 	Razvojni načrt UNESCO MAB območja Julijske Alpe kot turistične destinacije

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
		Bohinj - LTO Bovec - LTO Zavod za turizem Kranjska Gora - Turizem Radovljica - LTO Sotočje	<p>Partnerji so prepoznali nekaj ključnih skupnih tem UNESCO MAB območja, ki jih bodo v naslednjih letih enotno reševali. S tem razvojnim načrtom se kot prednostno obravnava trajnostni turizem z elementi trajnostne mobilnosti.</p> <p>Izhodišče Jesenic: V občini je vzpostavljena daljinska kolesarska povezava s Kranjsko Goro; v mestu je vzpostavljen brezplačni kolesarski sistem jeseNICE bikes, ki bi v sodelovanju z ostalimi občinami dodatno zaživel – z namenom postavitve dodatnih kolesarskih postaj tudi v sosednjih krajih.</p> <p>Izziv: Kaj in na kakšen način lahko turistične organizacije prispevajo k izboljšanju ponudbe trajnostne mobilnosti in večji ozaveščenosti gostov in domačinov za uporabo javnega prometa in nemotoriziranih oblik potovanj v in znotraj Julijskih Alp? Kako bolje izkoristiti obstoječe avtobusne povezave, železnico in Jesenice kot mednarodno vstopno mobilnostno vozlišče?</p> <p>Izziv 5: Podporna infrastruktura in javni sistemi → Ureditev prometa v smislu trajnostne mobilnosti in kroženja v JA (mehki ukrepi trajnostne mobilnosti).</p> <p>CILJ: Izboljšati ponudbo trajnostnih oblik mobilnosti obiskovalcev na poti v destinacijo in znotraj Julijskih Alp.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Javni prevozi - Transferi in alternativne oblike mobilnosti - Informiranje in promocija zelene mobilnosti - Spodbujanje in pospeševanje rabe javnega prevoza - Prometni režimi in parkiranje ter infrastruktura za umirjanje in upravljanje prometa - Infrastruktura za kolesarje <p>Dolgoročni načrt: daljinska kolesarska pot Jesenice- Radovljica</p>
RAZVOJ	2016	LAS Gorenjska košarica (območje občin: Bled, Bohinj, Gorje, Kranjska Gora, Jesenice, Žirovnica, Radovljica, Tržič, Naklo, Kranj, Šenčur)	<p>Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Gorenjska košarica</p> <p>Strategija zajema vsa štiri tematska področja ukrepanja (ustvarjanje delovnih mest, razvoj osnovnih storitev, varstvo okolja in ohranjanje narave, večja vključenost mladih, žensk in drugih ranljivih skupin) in se na ta način dotika razvoja podjetništva, dostopa do storitev, varstva okolja in narave ter poudarja tudi vključenost ranljivih ciljnih skupin.</p> <p>Eden od ciljev strategije je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zmanjšati onesnaženost okolja z razvojem trajnostne mobilnosti, energetske učinkovitosti in uporabe obnovljivih virov energije <p>Kolesarske steze večinoma niso urejene (z izjemo steze na relaciji Jesenice – Rateče, obstaja tudi kolesarska povezava med Bledom in Radovljico ter Bohinjsko Bistrico in Bohinjskim jezerom). Uporaba javnega prevoza je nizka, predvsem na podeželju, saj so številne linije javnega prometa ukinjene, delno se stanje izboljša le v poletni turistični sezoni, železniška infrastruktura je zastarela. Turistična infrastruktura je marsikje še pomanjkljiva ali pa se zaradi pomanjkanja javnih sredstev ne obnavlja (npr. premalo je obnov sprehajalnih in tematskih poti, športne in druge turistične infrastrukture). Trajnostna mobilnost je ena izmed ključnih razvojnih izzivov območja.</p> <p>Trajnostna mobilnost tako v urbanih območjih kot na podeželju na območju ni razvita, ravno tako se le redko uporabljajo e-vozila in e-kolesa, poleg tega ima območje pomanjkljivo infrastrukturo in opremo ter storitve, ki bi</p>

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
			omogočile razvoj trajnostne mobilnosti, zato je treba načrtno pristopiti k reševanju tega izziva.
PROMET	2006	Vlada RS	<p>Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergije)</p> <p>Z dokumentom si Slovenija zastavlja izziv, da bo postala logistično in distribucijsko središče za srednjo Evropo. Dokument opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Za izvedbo tega dokumenta bo vlada pripravila izvedbene dokumente, v katerih bo določila merljive in konkretne cilje ter aktivnosti za njihovo doseganje, pristojnosti in odgovornosti, izvajalce aktivnosti in finančno časovno perspektivo.</p>
PROSTOR		Vlada RS	<p>Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt)</p> <p>Dokument določa vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja ter postopke za njihovo pripravo in sprejem. Ureja tudi opremljanje stavbnih zemljišč ter vzpostavitev in delovanje prostorskega informacijskega sistema.</p>
PROMET	2015	Vlada RS	<p>Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji</p> <p>Vlada RS je na svoji seji juliju 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji. V tem dokumentu je glede »Trajnostne mobilnosti« (poglavje 3.2.2.) opredeljeno naslednje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa (JPP) je v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena od glavnih prednostnih nalog MzI. 2. Z uvajanjem trajnostne mobilnosti na vseh ravneh želimo pomembno prispevati k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora na urbanih območjih in prometne varnosti ter povečanju mobilnosti prebivalstva z odmaknjenih območij. <p>Slovenija si prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend povečevanja osebne motorne prometa obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oz. zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje. Hkrati je pri motornem prometu potrebni spodbujati uporabo alternativnih energetskega virov ter hibridnih in električnih vozil.</p> <p>Za izboljšanje javnega potniškega prometa se bo uveljavil razvoj celostne trajnostne in dostopne mobilnosti v mestih, uvedene bodo napredne tehnologije za učinkovitejšo spremljanje in upravljanje tega prometa. Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za delovanje integriranega javnega potniškega prometa se bo treba lotiti celovitih rešitev z uporabo smernic za izdelavo celostnih prometnih strategij.</p> <p>Sinergije z zgraditvijo infrastrukture bodo zagotovljene z izborom tistih projektov/ukrepov, ki bodo kazali največje sinergijske učinke na ravni kazalnikov onesnaženosti (zrak) in mobilnosti (potniški km).</p> <p>V omenjeni strategiji so podane tudi ugotovitve problemov in predlogi ukrepov, in sicer glede kolesarskega prometa (4.4.3.4). Podan je <u>predlog</u></p>

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
			<p><u>ukrepov</u>, ki bi kolesarskemu prometu omogočil ustrezen razvoj. <u>Prednostne naloge</u> razvoja celotnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji so:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost: <ul style="list-style-type: none"> o izboljšati mestne in primestne kolesarske povezave z javnim avtobusnim in železniškim prevozom ter s tem vplivati na spremembo izbire prometnega sredstva v korist kolesarjev v mestih in primestnih območjih. Vzpostavitev sistema »parkiraj in se pelji« z zgraditvijo parkirišč na obrobju naselij, krepitevijo javnega potniškega prevoza, vključno z uporabo javnih koles..., o zagotoviti ustrežno prometno varnost kolesarjev, o zmanjšati neugodni vpliv na okolje. - Državno kolesarsko omrežje: <ul style="list-style-type: none"> o zagotoviti povezavo z mednarodnim kolesarskim omrežjem, o zagotoviti povezanost države tudi s kolesarskimi povezavami, o zagotoviti ustrežno prometno varnost kolesarjev, o upoštevati tržno usmerjen pristop in pomen turizma.
PROMET	2012	Mzl	<p>Smernice za pripravo Celostne prometne strategije</p> <p>Dokument podaja navodila za pripravo tega poročila. Poudarek je na celostni obravnavi se pravi povezavi vseh vrst prometa in obravnavanje vseh sektorjev in ravni družbe. Prometno načrtovanje se načrtuje celostno v smislu, da se ne sledi zgolj cilju po premiku ljudi iz točke A do točke B, temveč se pri strateškem načrtovanju upošteva predvsem cilj po boljši kakovosti bivanja. Povedano drugače pri načrtovanju se upoštevajo tudi eksterni stroški ki nastanejo zaradi emisij v prometu (hrup, zrak) ter ostali dejavniki, ki vplivajo na zdravje, počutje ter varnost prebivalcev urbanih območij. Pomemben vidik celostne prometne strategije je tudi vključevanje javnosti pri strateškem načrtovanju.</p>
MOTORNI PROMET	2006	Vlada RS	<p>Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZCP-2)</p> <p>Ta zakon določa pogoje in način opravljanja prevozov potnikov in potnic in blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu ter organe, pristojne za izvajanje in nadzor nad izvajanjem tega zakona.</p>
JAVNI POTNIŠKI PROMET	2004	Vlada RS	<p>Uredba o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu</p> <p>S to uredbo se določa vrsto in obseg storitev, pogoje za njihovo zagotavljanje in način opravljanja gospodarske javne službe (v nadaljnjem besedilu: GJS) javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu, ki jih zagotavlja kot javno dobrino z gospodarsko javno službo.</p>
KOLESARSKI PROMET	2005	Ministrstvo za promet: Direkcija Republike Slovenije za ceste	<p>Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji</p> <p>Osnovni namen publikacije je na podlagi najnovejših dognanj izboljšati program za kolesarski promet, ki bo pospeševal kulturno zavest, uporabo in prednosti kolesarstva, kjer koli bo to lahko ustrezna alternativa motornemu prometu, ki bo določal strategijo, naloge, cilje in ukrepe, potrebne za razvoj državnega kolesarskega omrežja ter prednosti, dinamiko in način izgradnje, vire financiranja ter način vzdrževanja kolesarskih površin. Nacionalna strategija kolesarskega prometa bo temeljito spremenila dosedanje</p>

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta
			<p>pojmovanje kolesarske problematike. Spodbujala bo uporabo koles in poudarila prednosti kolesarstva, kjer koli bo to lahko ustrezna alternativa motornemu prometu. Določala bo strategijo, naloge, cilje in ukrepe, potrebne za razvoj državnega kolesarskega omrežja. Določala bo tudi prednostne naloge, dinamiko in način izgradnje, vire financiranja ter način vzdrževanja kolesarskih površin.</p>
RAZVOJ	-	Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko	<p>Strateški razvojni okvir Slovenije je bil nazadnje definiran v Strategiji razvoja Slovenije za obdobje 2005 – 2013. Ker je veljavnost dokumenta potekla, je Slovenija pristopila k pripravi novega krovnega strateškega dokumenta - dolgoročne strategije razvoja Slovenije, ki je trenutno v izdelavi.</p>
PROSTOR	-	Ministrstvo za okolje in prostor	<p>Ministrstvo pristojno za prostor je v letu 2013 začelo z aktivnostmi prenove prostorske politike in pripravo nove prostorsko razvojne strategije do leta 2050 (v nadaljevanju SPRS 2050). SPRS 2050 bo temeljni dolgoročni prostorsko razvojni dokument Republike Slovenije s cilji, prioritetami in zasnovi prostorskega razvoja do leta 2050, ki bo vključevala izzive prihodnjega razvoja družbe.</p> <p>Trajnostni prostorski razvoj je temeljno načelo in vodilo, ki mu Slovenija sledi pri usmerjanju prostorskega razvoja v Slovenij, in izhaja iz tega, da je prostor omejena dobrina, ki terja skrbno usklajevanje javnih koristi in zasebnih interesov ter dolgoročno naravnano prostorsko načrtovanje.</p> <p>Zastavljene prioritete prostorskega razvoja v Sloveniji so enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, kakovostni bivalni pogoji, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj širših mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja, krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.</p>

Preglednica 3: Seznam in opis obstoječih evropskih dokumentov

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Uporabnost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
PROMET	2011	EU	<p>Bela knjiga, Načrt za enotni evropski prometni prostor</p> <p>Dokument obravnava pripravo evropskega prometnega prostora na prihodnost predvsem z vidika trajnosti in učinkovitosti. V dokumentu so podane smernice in strategije za bodoči prometni prostor.</p> <p>Glavne točke dokumenta :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priprava evropskega prometnega prostora na prihodnost • Vizija za knokurenčen in trajnosten prometni sistem • Naraščanje prometa in podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij . • Učinkovito osrednje omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet • Enaki konkurenčni pogoji na svetovni ravni za potovanja na dolge razdalje in medcelinski tovor. • Čist mestni promet in dnevna migracija • Deset ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem: merila za doseganje ciljnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 % . • Strategija – kaj je treba storiti • Enotni evropski prometni prostor • Inovacije za prihodnost – tehnologija in obnašanje. • Moderna infrastruktura, pametno določanje cen in pametno financiranje • Zunanja razsežnost. 	Zmerna
PROMET	2013	EU	<p>Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih</p> <p>Urbana območja pripsevajo 23% vseh emisij CO₂ iz prometa, zato se morajo še bolj potruditi in prispevati k 60% znižanju toplogrednih plinov, kot je omenjeno v Beli knjigi iz leta 2011. Zaradi višje gostote poselitve in večjega deleža kratkih poti imajo mesta večji potencial za prehod v nizko-ogljichen prometni sistem s spodbujanjem hoje, kolesarjenja, javnega prometa ter vozil za alternativni pogon.</p> <p>Cilj sporočila je okrepiti podporo evropskim mestom pri spopadanju z izzivi mobilnosti v</p>	

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Uporabnost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
			<p>mestih, da se zagotovi trajnostni razvoj in izpolnitev ciljev glede konkurenčnega in z viri gospodarnega evropskega prometnega sistema. Evropska komisija bo zato okrepila podporne ukrepe za trajnostno mobilnost v sektorjih z evropsko dodano vrednostjo, kot na primer izmenjava izkušenj in predstavitev najboljših praks:</p> <ul style="list-style-type: none"> - primerni ukrepi za razširjanje najboljših praks, posebni portali in oblikovanje skupine evropskih strokovnjakov, - omogočanje usmerjene finančne podpore z evropskimi strukturnimi in investicijskimi skladi ter iz strukturnih skladov, Evropskega socialnega sklada ter drugih razpoložljivih skladov - podpora raziskavam in inovacijam: pobuda Civitas 2020 bo v okviru programa Obzorje 2020 omogočila mestom, podjetjem, univerzam in drugim deležnikom, da razvijejo in preskusijo nove pristope za izzive mobilnosti v mestih. - komisija poziva države članice, naj ustvarijo prave pogoje, da bi lahko mesta in metropole pripravile in izvajale svoje celostne prometne strategije v mestih. To je glavna točka, ki jo obravnava Komisija. - Komisija podaja vrsto konkretnih priporočil za usklajeno delovanje vseh ravni upravljanja ter javnega in zasebnega sektorja pri štirih vidikih: <ul style="list-style-type: none"> - mestna logistika, - predpisi o dostopu, - izvajanje rešitev na podlagi inteligentnih prometnih sistemov, - varnost v mestnem cestnem prometu. 	
RAZVOJ	2014	EU	<p>Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020</p> <p>Izdelava celostnih prometnih strategij je predvidena v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. V Operativnem programu je opredeljenih 14 prednostnih osi. Obravnavana investicija je skladna s prednostno osjo številka 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja« in prednostno naložbo št. 4.4. »Spodbujanje nizko-ogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja,</p>	Zmerna

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

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Uporabnost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
			dolgoročni viziji za trajnostno mobilnost ljudi in blaga, ki vključuje celotni prometni sistem, ter na prizadevanjih na ravni EU, nacionalni ravni in regionalni ravni, ki se med seboj dopolnjujejo. Eden od dolgoročnih ciljev strategije je premostitev regionalnih razlik, prekinitve povezave med gospodarsko rastjo in rastjo prometa ter razvoj okolju in zdravju prijaznega prometa. Med ukrepi predvideva zaračunavanje uporabe infrastrukture, spodbujanje alternativ motornemu prometu ter vozil, ki porabijo manj energije.	

2.3 Korak 3: Samoocena

Samoocena delovne skupine je bila izvedena v sklopu dveh delavnic in dveh javnih razprav:

- 1. delavnica z zaposlenimi na Občini,
- 2. delavnica z različnimi starostnimi skupinami,
- 1. javna razprava pod naslovom "Gibajmo se in spreminjajmo okolje" in
- 2. javna razprava pod naslovom "Izbiraj trajnostno za prijazno in dostopno mesto".

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

Lahko rečemo, da je samoocena pozitivna, vendar z željo po nadaljnjih izboljšavah trajnostne mobilnosti.

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

Samoocena širše delovne skupine je bila izvedena z intervjuji. Samoocena širše javnosti pa preko anketnih vprašalnikov - analize in izsledki so v prilogah "ANKETE" in "INTERVJUJI".

2.4 Korak 4: Pregled razpoložljivih virov

Izvajalec je že v ponudbi in s podpisom pogodbe za izdelavo Celostne prometne strategije zagotovil, da pokriva znanja vseh zahtevanih področij, in sicer za področje prometnega načrtovanja, področje prostorskega načrtovanja, področje vključevanja javnosti oz. sodelovanja z javnostmi, področje oglaševanja in oblikovanja gradiv, področje pešačenja, področje kolesarjenja in področje javnega potniškega prometa. Izvajalec je preveril tudi znanje, ki ga ima na voljo naročnik. Občinska uprava je številčna in pokriva oddelke:

- oddelek župana
- oddelek za gospodarstvo,
- oddelek za finance plan in analize,
- oddelek za okolje in prostor,
- oddelek za družbene dejavnosti in splošne zadeve in

- komunalno direkcija

zato ocenjuje, da so za pripravo CPS zagotovljena vsa osnovna znanja za načrtovanje prometa (vodstvena, tehnična, operativna). Oba, tako izvajalec kot naročnik, skrbita, da je kader pravilno usposobljen in sposoben kakovostno in pravočasno izpeljati vse načrtovane aktivnosti.

Izvajalec se je v pogodbi za izdelavo Celostne prometne strategije obvezal, da bo dela za izdelavo CPS opravil po predračunu z dne 17.5.2016, ki je bil sestavni del izvajalčeve ponudbe. Določena vrednost del znaša 29.830,80 EUR brez DDV oz. 36.393,58,00 EUR z DDV. Izvajalec sklepa, da sredstva, ki jih je naročnik namenil za ukrepe spodbujanja trajnostne mobilnosti, ne bo zmanjšal, ampak bodo enaki ali pa se bodo celo povečali v primerjavi s preteklimi leti.

Sofinanciranje projektov trajnostne mobilnosti iz EU sredstev bo v višini:

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

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

- varni dostopi do postaj in postajališč JPP,
- stojala in nadstrešnice za kolesa,
- sistem P+R,
- postajališča JPP,
- pločniki, kolesarske steze,
- ukrepi trajnostne parkirne politike,
- omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet,
- zelena mestna logistika,
- sodobne tehnologije za upravljanje mobilnosti in
- izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti.

2.5 Korak 5: Opredelitev časovnega načrta

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

Izdelovalec je v fazi načrtovanja poteka izdelave Celostne prometne strategije občine Jesenice upošteval Smernice za pripravo Celostne prometne strategije.

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

2.6 Korak 6: Opredelitev ključnih deležnikov

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

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

Poimenski seznam deležnikov, ki so bili povabljeni k sodelovanju, je v prilogi.

3. OPREDELITEV PROCESA

3.1 Korak 1: Opredelitev območja in odgovornosti

Zaradi narave priprave in financiranja CPS za občino Jesenice se je delovna skupina dogovorila, da bo CPS pokrivala celotno območje občine Jesenice, saj tu nastaja večina prometnih tokov, ki so podrobneje predstavljeni v poglavju 4.1.3.2 Delovne migracije. Vseeno pa bomo preko anket, intervjujev, javnih razprav in delavnic v proces priprave vključili tudi deležnike iz sosednjih občin.

3.2 Korak 2: Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

Že v Sklopu A so bile predstavljene ključne politike in strateški dokumenti občine Jesenice (Preglednica 1) ter na višji ravni (Preglednici 2 in 3), ki nakazujejo najbolj pomembne strateške usmeritve s področja okolja, razvoja in prostora in ostalih sektorjev, kot sta šolstvo in gospodarstvo, ki bodo upoštevani pri izdelavi CPS. Prav tako so bili v delovno skupino povabljeni tudi predstavniki teh sektorjev, zato da bi bili čim bolj vključeni v proces izdelave CPS. Takšno medsektorsko sodelovanje naj bi prineslo dodatne sinergije in okrepilo učinek predvidenih ukrepov. Poleg tega je v delovno skupino vključen tudi podžupa, Miha Rebolj, ki predstavlja vez med politiko, stroko in javnostjo.

3.3 Korak 3: Načrtovanje vključevanja javnosti

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

3.4 Korak 4: Dogovor o delovnem načrtu in vodenju

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

Odgovorni za pripravo Celostne prometne strategije s strani občine je podžupan Miha Rebolj, odgovorna s strani izvajalca in hkrati vodja projektne skupine pa je ga. Tjaša Podgornik.

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

4. SKLOP C: ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV

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

Področje	Leto	Izvajalec	Naslov in opis dokumenta	Uporabnost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
KOLESARSKI IN AVTOBUSNI PROMET	2013	Občina Jesenice	<p>Prometna študija in prometni model za avtobusni in kolesarski promet v Sklopu projekta Idago</p> <p>Območje projekta: Jesenice-Kranjska Gora-Rateče-Trbiž</p> <p>Namen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Analiza obstoječega stanja avtobusnega in kolesarskega prometa. 2) Na podlagi analize sedanjega stanja identificirati glavne probleme. 3) Določiti in proučiti možne ter smiselne trase avtobusnega in kolesarskega prometa ter frekventnost prevozov tako za avtobuse kot za kolesarje. 4) Določitev najprimernejših lokacij za avtobusna postajališča ter za hiške, kjer bo možna izposoja koles. 	Dobra
PROSTOR	2011	Protim Ržišnik Perc, arhitekti in inženirji d.o.o.	<p>Urbanistična delavnica, Center II na Jesenicah</p> <p>V poročilu so opisani urbanistični problemi ter predlagane rešitve po posameznih področjih, vključno s prometno ureditvijo, v sklopu urbanistične delavnice.</p> <p>PROMETNA UREDITEV</p> <ul style="list-style-type: none"> - usmeritve za izboljšanje prometnega režima - zagotovitev zadostnega števila parkirnih površin - določitev parkirnega režima (modre cone, parkirne hiše...) - definicija površin z omejenim motornim prometom - površine namenjene pešcem, kolesarjem, intervenciji in servisu - umestitev povezave med Centrom II in Podmežakljo <p>Prometniki so pri iskanju rešitev dali poudarek zlasti prometni ureditvi in prometnim ukrepom ter izboljšanju stanja parkirnih mest (PM). Predlagali so tri nove lokacije na obravnavanem območju, kjer bi bilo možno umestiti nove večnivojske parkirne hiše:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lokacija nasproti Mercatorja (na mestu porušenega objekta, kjer je sedaj neurejeno parkirišče), - odstranitev Mercatorja in ureditev parkirne hiše ter - izgradnjo nove parkirne hiše na lokaciji stavbe sodišča (nadomestni objekt). <p>Poleg lokacij na območju Centra II je za gradnjo parkirne hiše, ki bi služila obravnavanemu območju primerna tudi lokacija na Integralu. Vse skupine so za Cesto maršala Tita predlagale nov prometni režim, v smislu umirjanja prometa (omejitev hitrosti, delno enosmerni promet, vključitev peš in kolesarskega prometa, ureditev nivojskih razlik – dostopnost za invalide in intervencijska</p>	Zmerna

			<p>vozila). Cesta maršala Tita je bila večkrat izpostavljena tudi kot »hrbtenica« obravnavanega območja, pomemben ulični prostor, ki bi ga bilo potrebno na novo celostno urediti in oživiti (tlakovanje, program, povezave z osrednjim območjem). Ureditev Ulice maršala Tita kot »promenadnega prostora« se kaže kot eden glavnih prostorskih ukrepov, v katerem vidi strokovna javnost največji potencial tega območja. Z ureditvijo oz. preureditvijo promenadnega prostora bi se kvaliteta prostora bistveno izboljšala.</p> <p>Glede na to, da neorganiziranost mirujočega prometa predstavlja enega izmed ključnih problemov prostora ter, da je ureditev le-tega pogoj za izvedbo ostalih predvidenih ukrepov bi bilo smiselno, da se reševanje prostorske problematike Centra II začne z ureditvijo prometnega režima na območju, ki bo zajemala predvsem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - optimizacijo že obstoječih površin za mirujoči promet, - določitev novih površin za mirujoči promet (na terenu in v garažnih hišah), - določitev prometnega režima na Cesti Maršala Tita ter na celotnem območju Centra II (pešci, kolesarji, motorni promet), - opredelitev povezav z mestom (pešci, kolesarji, motorni promet). 	
PROMET	2012	Intermatic	<p>Obdelani podatki merilnih tabel</p> <p>V poročilih je obravnavanih 22 mest merjenja hitrosti vozil z merilnimi tablami.</p>	Dobra
PROMET	2012	Lineal d.o.o.	<p>Prometna študija: Mirujoči promet, kolesarski promet, peš promet, javni potniški promet in ostale ureditve vezane na cestni promet.</p> <p>Za vsako izmed navedenih področij je v elaboratu predstavljeno obstoječe stanje in predlogi za nadgradnjo. Študija obsega:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zbiranje socio-ekonomskih in urbanističnih podatkov (prebivalstvo, gospodinjstva, delovna mesta, prostorska raba, ipd.) ; - analiza obstoječega stanja; - presoja posameznih variant in predlog optimalne variante. 	Dobra
PROMET	2011	PROMETNI INSTITUT LJUBLJANA d.o.o.	<p>Prometna študija: tematski sklopi vezani na železniški sistem.</p> <p>V študiji so obravnavana stičišča železnice in drugih prometnih struktur. Predstavljena so izvennivojska in nivojska križišča z motornim kot tudi nemotronim prometom. Predstavljeno je obstoječe stanje postaje Jesenice in njene pripadajoče enote (dostopi in parkirišča), s predlogi nadgradnje.</p>	Dobra
PROMET	2012	Lineal d.o.o.	<p>Prometni model občine Jesenice</p>	Dobra

			Namen naloge je bil pridobiti prometne modele predvsem za osebni motorni promet in tovorni promet. Prometni mode je bil izdelan v enoti celodnevne prometa (delovni dan) ter za čas jutranje in popoldanske konice. Analizirana je bila kapaciteta ključnih križišč na cestnem omrežju. Izhodiščno leto za izdelavo prometnega modela predstavlja leto 2011, planska doba je bila do leta 2025.	
KOLESARSKI PROMET	2015-2016	TIC Jesenice	Izposoja koles JeseNICEbikes Predstavljena je struktura izposojanja koles po postajališčih.	
PROMETNA VARNOST	2016	Občina Jesenice	Ocena izvajanja občinskega programa varnosti Občina Jesenice je v poročilih podala svoje poglede na varnost v prometu za posamezno leto.	Zmerna
PROMETNA VARNOST	2013-2016	Policija	Število prekrškov po kraju prekrška in predpisu	Zmerna
PROMET	2015	Občina Jesenice	Plan graditve in vzdrževanja občinskih cest v obdobju od leta 2015 do 2018 V proočilu so predstavljeni odseki cest, ki so predvideni za obnovo ali rekonstrukcijo v občini Jesenice. Za ceste je izdelana projektna dokumentacija: - PZI: pločnik ob Cesti F. Prešerna na Jesenicah z rekonstrukcijo ceste - PZI: Lokalna cesta KC 152011 Jesenice – Pri Fenc, pododsek Prihodi – Planina pod Golico (Belcijan) - IP: Ureditev krožnega križišča na regionalni cesti R2-452/0368 Hrušica – Javornik, v km 0,620 - PZI: Ureditev avtobusnega postajališča in obračališča na Tomšičevi ulici na Jesenicah - PZI: Ureditev avtobusnega postajališča na Javorniškem Rovtu - PZI: Ureditev območja med Cesto maršala Tita (št. 92-104) in Ulico Staneta Bokala (št. 13-19) - PZI: Sanacija mostu čez reko Savo na Hrušici, - V dopolnjevanju je tudi PGD projektna dokumentacija: Gradnja dovozne ceste Lipce – Črna vas.	Zmerna

4.1 Korak 1: Analiza izzivov in priložnosti

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

4.1.1 Splošen opis občine

Občina Jesenice se razprostira na skrajnem severozahodu Slovenije. Na severu jo omejuje avstrijska meja za Klekom, Golico in Sedlom Suha, na zahodu pa karavanški predor, ki je obenem tudi najkrajša cestna povezava Gornjesavskega in širšega slovenskega območja z Zahodno Evropo. Obsega večji del Doline ob Savi ter stranske gorske doline med Karavankami in visokimi grebeni Julijskih Alp.



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

Na začetku ozke Doline, kjer se Mežakla s podgorjem najbolj približa Karavankam, so zrasle Jesenice, delavsko, železarsko, hokejsko, obmejno gostoljubno mesto in občinsko središče.

Bogata in pestra zgodovina Jesenic je pustila dolgotrajen pečat ne le pri prebivalcih, ki tu živijo in delajo, ampak tudi v kraju. Številni ohranjeni kulturni spomeniki, prenekateri pročelja jeseniških mestnih poslopij, mnoge razstavljene najdbe in še številnejši ohranjeni zapisi zbudijo obiskovalcu, ki ga je pot namenoma ali kako drugače zanesla v ta kraj, željo, da si ga podrobneje ogleda in razišče.

Naravne lepote okolice Jesenic, prelepe vasice, planine, bližnji vrhovi, reke in potoki, smučišča in gozdne poti pa radovednega in vedoželjnega turista, ki se je prej dodobra seznanil z mestom in

njegovimi znamenitostmi, zlahka zvbijo v svoj objem, ga očarajo in mu omogočijo, da si oddahne in nabere svežih moči.²



Slika 3: Mesto Jesenice (Vir: www.slovenia.info/)

4.1.2 Analiza demografskih in socio-ekonomskih trendov

4.1.2.1 Gibanje števila prebivalstva

Po popisu leta 2002 je imela občina Jesenice 21.688 prebivalcev, leta 2014 pa približno 21.100 prebivalcev (približno 10.500 moških in 10.600 žensk), medtem ko je v letu 2016 20858 prebivalcev (10439 moških, 10419 žensk). Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 267 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (102 prebivalca na km²).

Preglednica 4: Število prebivalcev leta 2016, površina in gostota poselitve, po statističnih naseljih (Vir: si-stat podatkovni portal, avgust 2016)

Naselje	Število prebivalcev	Površina (km ²)	Gostota poselitve
Blejska Dobrava	929	3,8	240
Hrušica	1.626	9,7	170
Javorniški Rovt	266	5,8	46
Jesenice	12.923	8,5	1.500
Kočna	244	1,3	190
Koroška Bela	2.084	16,3	130
Lipce	226	0,7	320
Planina pod Golico	283	11,3	25
Plavški Rovt	79	4,1	19
Podkočna	59	2,4	25

² www.jesenice.si

Naselje	Število prebivalcev	Površina (km ²)	Gostota poselitve
Potoki	113	3,9	29
Prihodi	96	5,7	17
Slovenski Javornik	1.930	2,5	770
SKUPAJ	20.858	76	3.481

Jesenice sodijo med gosto naseljene občine, saj na kvadratnem kilometru površine živi povprečno 267 prebivalcev. Prebivalstvo se je zgostilo predvsem v najnižjih delih rečnih dolin. Na drugi strani so zgornji deli dolin in prisojna pobočja nad njimi redko poseljena. Razlike v gostoti poselitve se v zadnjem času povečujejo.

Gorati in odročni predeli doživljajo depopulacijo zaradi zamiranja kmetijstva in preseljevanja v nižje ležeče kraje. Nasprotno pa so se nižja ležeča naselja okrepila. Tako imamo na eni strani zgoščanje prebivalstva na Jesenicah, na drugi strani pa se prebivalstvo v hribovitih predelih redči.

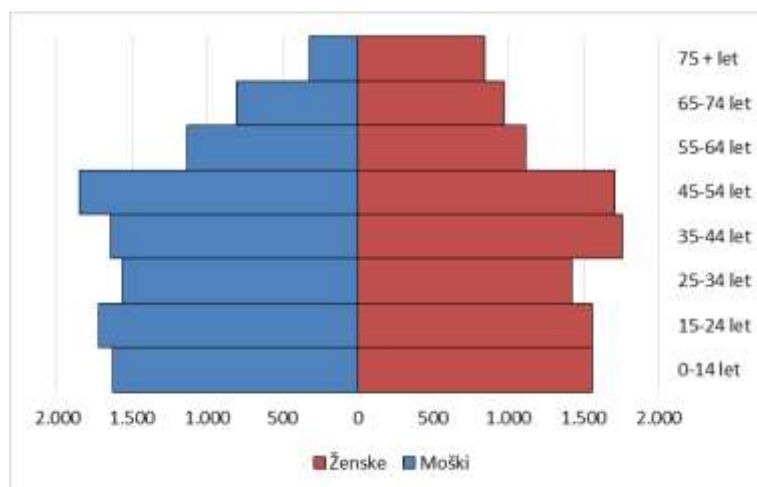
4.1.2.2 Starostna sestava prebivalstva

V letu 2002 je bilo število najmlajših večje od števila najstarejših, medtem ko je bilo to razmerje v letu 2014 obrnjeno, saj je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših:

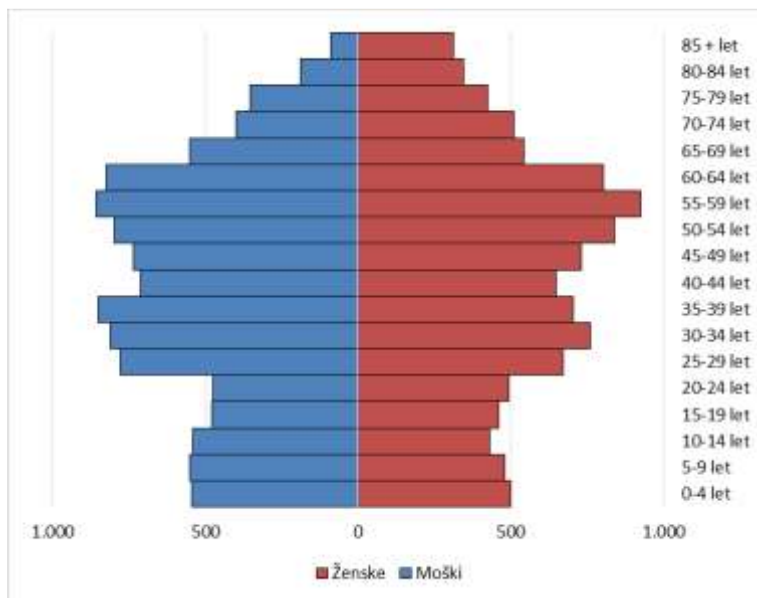
Preglednica 5: Število prebivalstva po starostnih skupinah v občini Jesenice 2002–2014 (Vir: Popisi prebivalstva ter statistični podatki iz si-stat podatkovnega portala)

	2008	2014
Delež 0-14 let	3.238	3.044
Delež 15-64 let	15.736	14.357
Delež 65 let in več	2.978	3.696

Povprečna starost prebivalcev se v občini Jesenice dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Bolj podrobna starostna piramida prebivalcev je prikazana na spodnjih grafičnih prikazih.



Grafikon 1: Grafični prikaz starostne piramide v občini Jesenice v letu 2002 (Vir: si-stat podatkovni portal)



Grafikon 2: Grafični prikaz starostne piramide v občini Jesenice v letu 2014 (Vir: si-stat podatkovni portal)

Po popisu iz leta 2002 lahko vidimo, da se piramida malce spremeni. Najštevilčnejša generacija je v starosti 35 do 44 let, sledi pa ji generacija v starosti 45 do 54 let. V tem življenjskem obdobju se počasi zaključuje rodna doba. Vidi se enakomerna spolna porazdelitev prebivalstva, izstopa le generacija žensk nad 75 leti, kjer jih je po številu kar za 531 več. V primerjavi z letom 2014 se vidi, da se je število prebivalcev malo zmanjšalo, še vedno pa je delež žensk večji. Najštevilčnejša generacija pri ženskah je v starosti 55 do 59 let.

Pri moških je podobno, pridruži pa se ji tudi generacija v starosti 35 do 39 let. Iz piramide je razvidno, da se je veliko spremenilo do leta 2014. Piramida počasi prehaja iz oblike trikotnika preko koša do današnje oblike žare. Če se bo tako nadaljevalo, bo morala občina gledati v prihodnost z drugega vidika. Število prebivalcev se zmanjšuje, povečuje pa se delež starejšega prebivalstva.

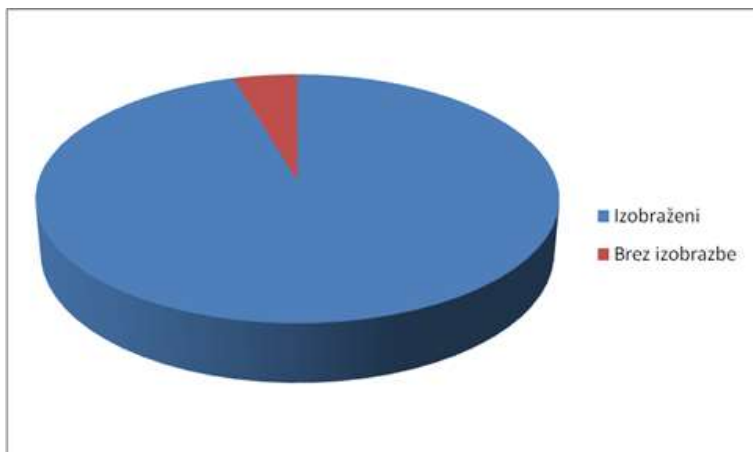
Spremembe v demografski sestavi prebivalstva, kjer se zaradi različnih dejavnikov (rodnost, smrtnost, migracije) povečuje delež starejših prebivalcev nad 60 oziroma 65 let v celotni strukturi prebivalstva, vplivajo na vsa področja gospodarskega in družbeno – socialnega življenja.

4.1.2.3 Izobrazbena sestava prebivalstva in zaposlenost

V občini Jesenice je bilo po popisu leta 2014 izobraženih 18.215 prebivalcev (8.977 moških in 9.238 žensk), medtem ko je bilo brez izobrazbe 911 prebivalcev (347 moških in 564 žensk). Za primerjavo smo vzeli še podatke iz leta 2015, ki kažejo, da je bilo izobraženih 17.994 prebivalcev (8.887 moških in 9.107 žensk), medtem ko je bilo brez izobrazbe 857 prebivalcev (314 moških in 543 žensk).

Preglednica 6: Primerjava izobrazbene sestave prebivalcev v letu 2014 in 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

	2014		2015	
Izobraženi	18.215	95,23 %	17994	95,45 %
Brez izobrazbe	911	4,77 %	857	4,55 %
SKUPAJ	19.126	100 %	18.851	100 %

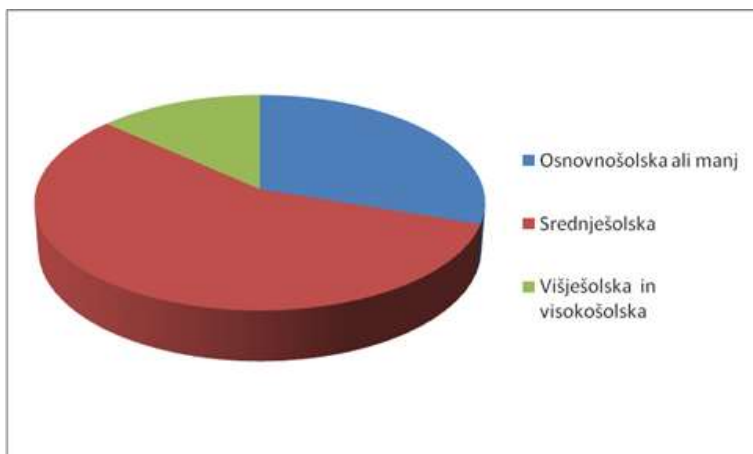


Grafikon 3: Grafični prikaz izobrazbene sestave prebivalcev v občini Jesenice v letu 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

Če primerjamo število izobraženih v letu 2014 in 2015 lahko ugotovimo, da se število izobraženih prebivalcev glede na skupno število prebivalcev v občini počasi povečuje.

Preglednica 7: Primerjava izobrazbene sestave prebivalcev v letu 2014 in 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

	moški	ženske	skupaj
Osnovnošolska ali manj	2.166	3.255	5.421
Srednješolska	5.758	4.415	10.173
Višješolska in visokošolska	963	1.437	2.400
SKUPAJ	8.887	9.107	17.994



Grafikon 4: Grafični prikaz stopnje izobrazbe v občini Jesenice v letu 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

Na podlagi podatkov lahko ugotovimo, da so bile v letu 2015 ženske v primerjavi z moškimi bolj izobražene.

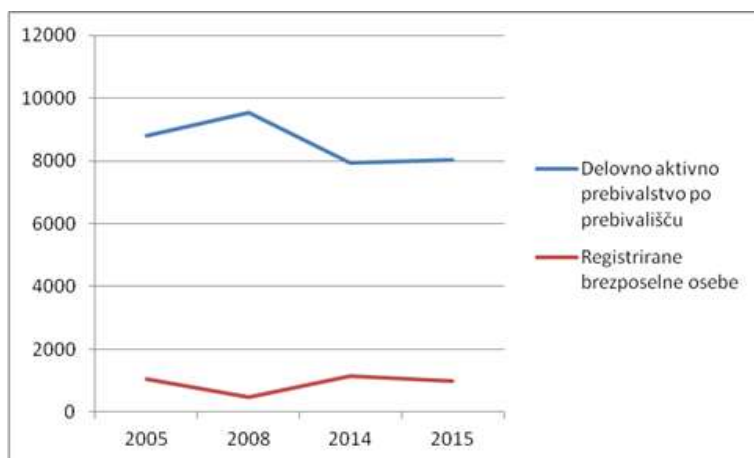
4.1.2.4 Delovna aktivnost prebivalstva

V 10 letih (kolikor so tudi dostopni podatki) se je število aktivnega prebivalstva v občini precej spreminjalo. Največ ga je bilo leta 2008, in sicer kar 9.526 prebivalcev. Žal se je v tem obdobju začela

tudi gospodarska kriza, povečevanje brezposelnosti in posledično migracije v druge občine, še več pa v tujino. Po letu 2014 se je gospodarsko stanje začelo izboljševati, zato je v občini Jesenice ostalo več delovnega aktivnega prebivalstva. Število registriranih brezposelnih oseb se je precej zmanjšalo.

Preglednica 8: Delovno aktivno prebivalstvo, registrirane brezposelne osebe in stopnje registrirane brezposelnosti v obdobju od 2005 do 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

	2005	2008	2014	2015
Delovno aktivno prebivalstvo po prebivališču	8.803	9.526	7.928	8.021
Registrirane brezposelne osebe	1.040	490	1.132	972
Stopnja registrirane brezposelnosti	10,6	4,9	12,5	10,8



Grafikon 5: Grafični prikaz gibanja delovno aktivnega prebivalstva in registriranih brezposelnih oseb (Vir: si-stat podatkovni portal)

4.1.2.5 Demografsko ogrožena območja

V Skladu z Uredbo o območjih, ki se štejejo za demografsko ogrožena območja v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS, št. 19/99), so uvrščena med demografsko ogrožena tudi nekatera statistična naselja Občini Jesenice.

Na podlagi prvega do petega odstavka 2. člena Zakona o spodbujanju razvoja demografsko ogroženih območij v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 48/90 in 12/92) se za demografsko ogrožena območja štejejo naselja: Blejska Dobrava, Jesenice, Lipce, Podkočna.

4.1.3 Analiza sedanjega stanja mobilnosti

4.1.3.1 Prometno omrežje

Mesto Jesenice in tudi občina, imajo odlično prometno-geografsko lego, saj se mesto nahaja tik ob avtocesti A2 Ljubljana–predor Karavanke ter ob železniški progi Ljubljana–Jesenice. Iz statističnih podatkov je zaznati nadpovprečno naseljenost v občini glede na površino. Nadpovprečna naseljenost glede na površino je še bolj izrazita na območju mesta Jesenice. Večja poseljenost ima za posledico tudi povečanje trgovsko-storitvene dejavnosti v obliki številnih nakupovalnih centrov, ki predstavljajo pomemben cilj/izvor prometnih potovanj. V gospodarstvu prevladuje kovinsko predelovalna industrija. Največje podjetje v občini je Acroni d.o.o. s preko 1000 zaposlenimi, občuten del zaposlenih pa je

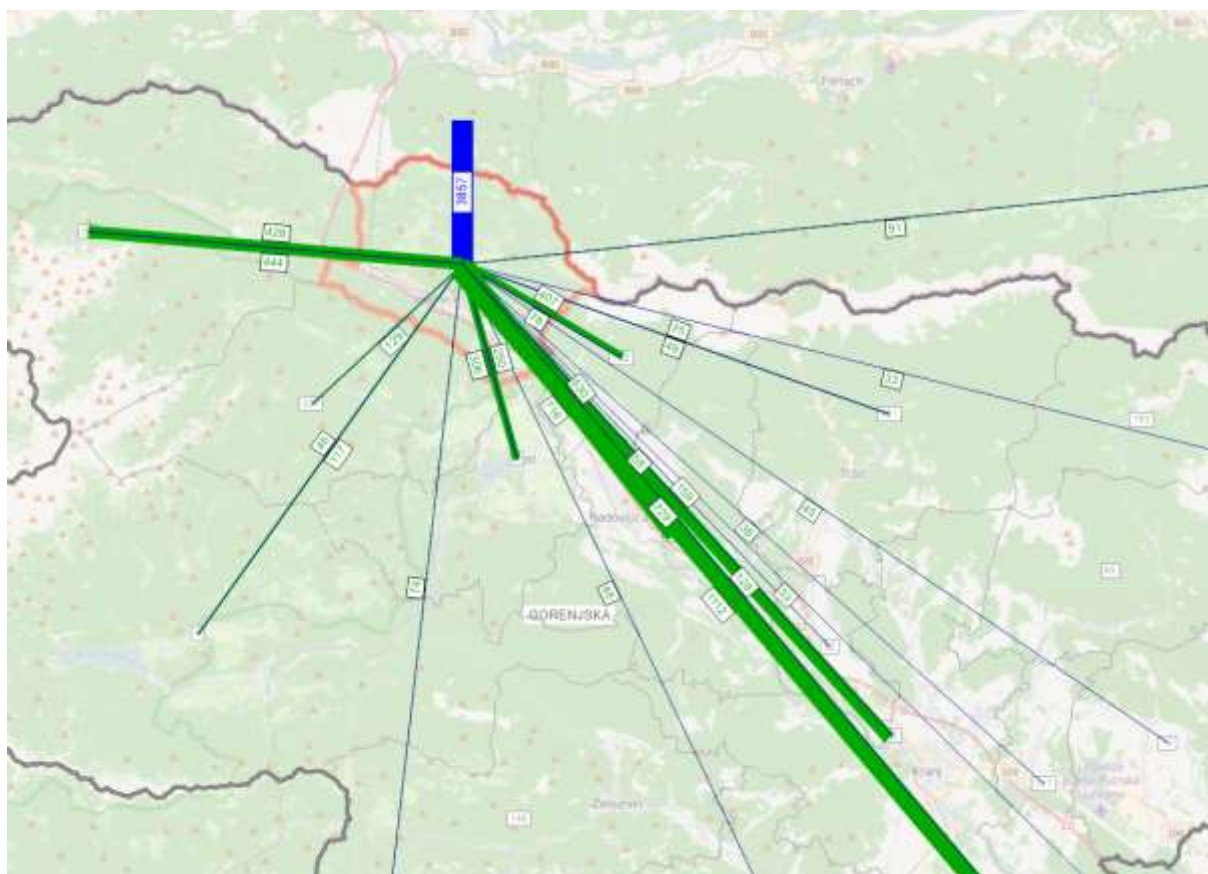
zaposlen tudi v javnih ustanovah (bolnišnica, številne vzgojno varstvene organizacije, upravne enote...).

Leta 1870 so skozi Jesenice speljali železniško progo Ljubljana–Trbiž, mesto pa je dobilo svoj prvi kolodvor. Skozi kraj je tekla tudi proga do Beljaka, ki je potekala čez karavanški železniški predor. Veliko število Jeseničanov je pri polaganju tirov in gradnji karavanškega predora izgubilo življenje. Poleg te proge so skozi Jesenice speljali tudi karavanško-bohinjsko progo, ki jo je leta 1906 odprl avstrijski prestolonaslednik Franc Ferdinand. Železniške proge so mestu prinesla dotok prebivalstva in tudi širitev železarstva.³

4.1.3.2 Delovne migracije

Slika 6 prikazuje tokove delovnih migracij v in iz občine Jesenice leta 2015 (podrobni podatki so prikazani tudi v preglednicah), pri čemer je potrebno izpostaviti predvsem dve glavni smeri poteka prometa preko občine Jesenice:

- Najbolj obremenjena je **smer severozahod-jugovzhod**, ki povezuje Gorenjsko regijo z osrednjo Slovenije (AC A2 Karavanke–Obrežje).
- Poleg omenjenih prometnih oz. migracijskih tokov bi lahko izpostavili še **smer vzhod-zahod**, v/i z smeri Kranjska Gora (odsek regionalne ceste R1-201).



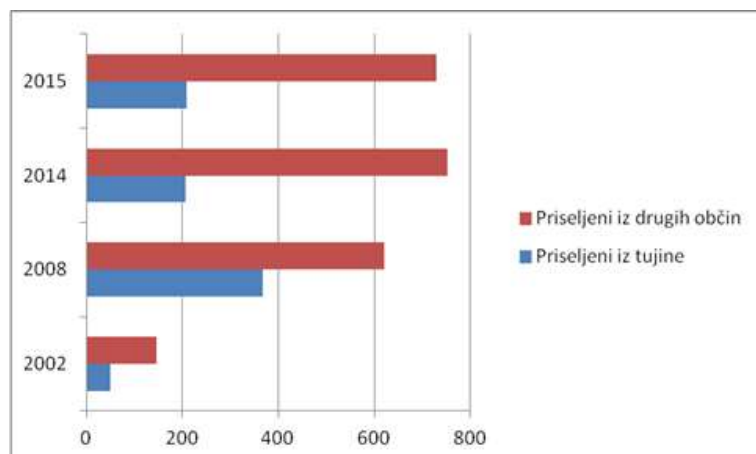
Slika 4: Prikaz delovnih migracij v in iz MOV v letu 2015 (Vir: SURS)

³ <https://sl.wikipedia.org>

Na podlagi statističnih podatkov je razvidno, da se število migracij po letu 2014 počasi zmanjšuje. Število tistih, ki so se iz te občine odselili v tujino, je bilo višje od števila tistih, ki so se vanjo priselili.

Preglednica 9: Prikaz priselitev prebivalcev v občino Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

	2002	2008	2014	2015
Priseljeni iz tujine	50	368	207	209
Priseljeni iz drugih občin	147	620	753	730
SKUPAJ	197	988	960	939

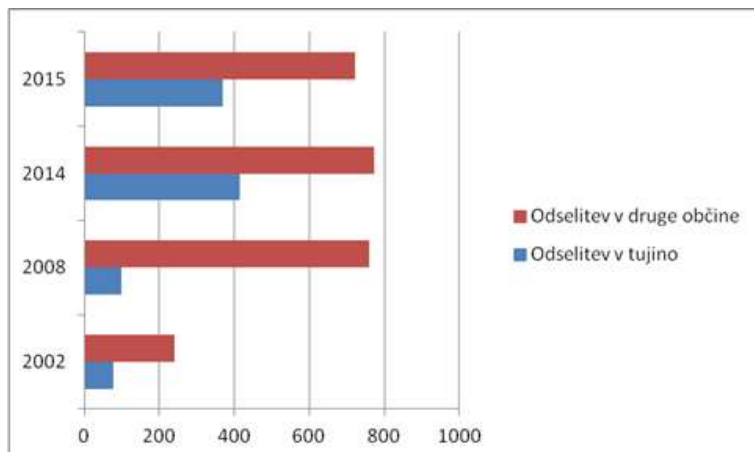


Grafikon 6: Grafični prikaz priselitev prebivalcev iz občine Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

Glavni vzrok priseljevanja (predvsem iz drugih republik bivše Jugoslavije) je predvsem zaposlitev in sprememba bivanja. Zelo malo je bilo selitev, ki so jih pogojevali osebni razlogi. Od ostalih vzrokov pa so vsekakor poleg zaposlitve, pomembna tudi možnost ustvariti si kvalitetnejše pogoje za življenje od tistih, ki so jih selivci imeli v kraju, od koder so se preselili. Jesenice se štejejo med selitvena območja prav zaradi industrijske osi, ki je potekala po Sloveniji in med žarišča zaposlitve tujerodne delovne sile.

Preglednica 10: Prikaz priselitev prebivalcev v občino Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

	2002	2008	2014	2015
Odselitev v tujino	76	100	414	368
Odselitev v druge občine	241	760	773	722
SKUPAJ	317	860	1.187	1.090



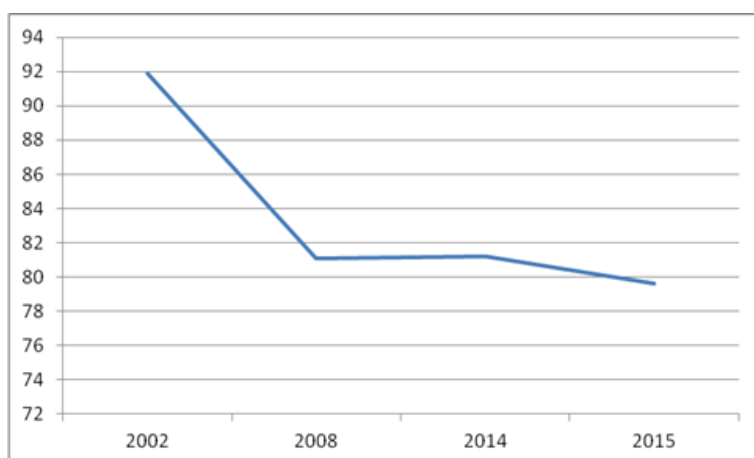
Grafikon 7: Grafični prikaz odselitev prebivalcev iz občine Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

Danes je na Jesenicah veliko prebivalcev, priseljencev iz nekdanje Jugoslavije, ki so se skozi desetletja množično preseljevali. Večina priseljencev je prišla zaradi boljših razmer in možnosti za delo in kvalitetnejše življenje. Razlike med narodi so in bodo ostale. Prav tako kot smo ljudje različni po spolu, barvi kože, so tudi priseljenci ena izmed družbenih skupin, ki jih obravnavamo drugače. Jesenice se s pojavom multikulturalnosti soočajo že več desetletij, na ljudeh pa je ali jim to predstavlja grožnjo ali izziv.

Na podlagi statističnih podatkov je razvidno, da se je indeks delovne migracije v 13 letih zmanjšal. Predvsem na račun zmanjšanja delovne migracije v občini stalnega prebivališča, povečan pa je delež delovnih migrantov izven same občine.

Preglednica 11: Delovne migracije v Občini Jesenice 2002-2015 (Vir: si-stat podatkovnega portala)

	2002	2008	2014	2015
Indeks delovne migracije	91,9	81,1	81,2	79,6
Delovni migranti, ki delajo zunaj občine prebivališča	40,1	47,4	50,6	51,9
Delovni migranti, ki delajo v občini prebivališča	59,9	52,6	49,4	48,1



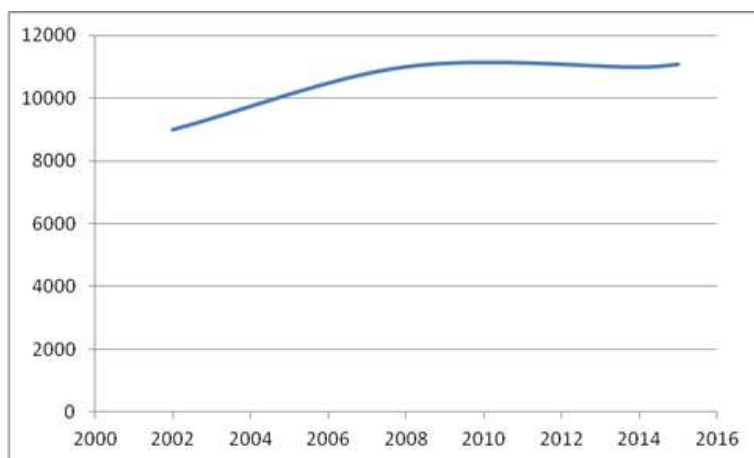
Grafikon 8: Grafični prikaz spreminjanja indeksa delovne migracije med leti 2002 in 2015 (VIR: si-stat podatkovni portal)

4.1.3.3 Stopnja motorizacije

V Občini Jesenice je bilo leta 2015 registriranih 11.288 cestnih vozil, od tega 9.670 osebnih in specialnih osebnih avtomobilov, 399 motornih koles, 411 tovornih vozil, 0 avtobusov, 550 tovornih motornih vozil in 184 traktorjev.

Preglednica 12: Registrirana motorna vozila v Občini Jesenice (Vir: statistični podatki iz si-stat)

	2002	2008	2014	2015
Vozila - SKUPAJ	9.151	11.171	11.185	11.288
Motorna vozila	9.005	11.001	10.989	11.079
Priklopna vozila	146	170	196	209

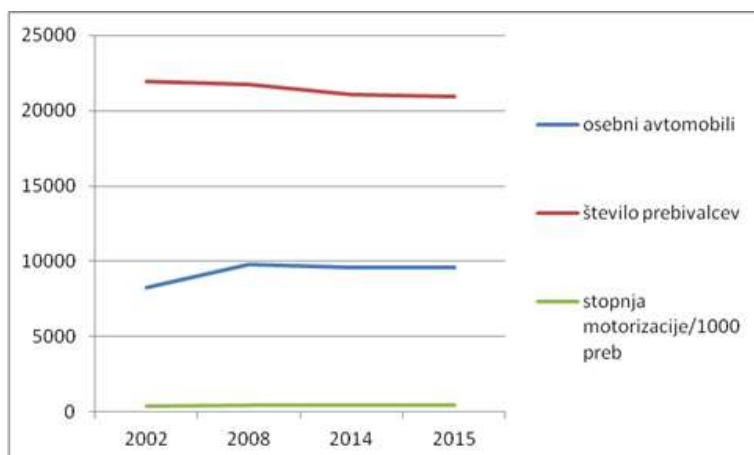


Grafikon 9: Grafični prikaz rasti števila registriranih vozil v obdobju 2002 – 2015 (Vir: si-stat podatkovni portal)

Na podlagi statističnih podatkov se je stopnja motorizacije v 13 letih povečala iz 376 leta 2002 na 459 leta 2015.

Preglednica 13: Stopnja motorizacije (Vir: statistični podatki iz si-stat)

	2002	2008	2014	2015
osebni avtomobili	8258	9798	9609	9616
število prebivalcev	21952	21738	21097	20945
stopnja motorizacije/1000 preb	376	450	455	459



Grafikon 10: Grafični prikaz gibanja števila prebivalstva, vseh cestnih vozil in osebnih avtomobilov med leti 2002 in 2015 v Občini Jesenice (Vir: si-stat podatkovni portal)

4.1.4 Motorni promet

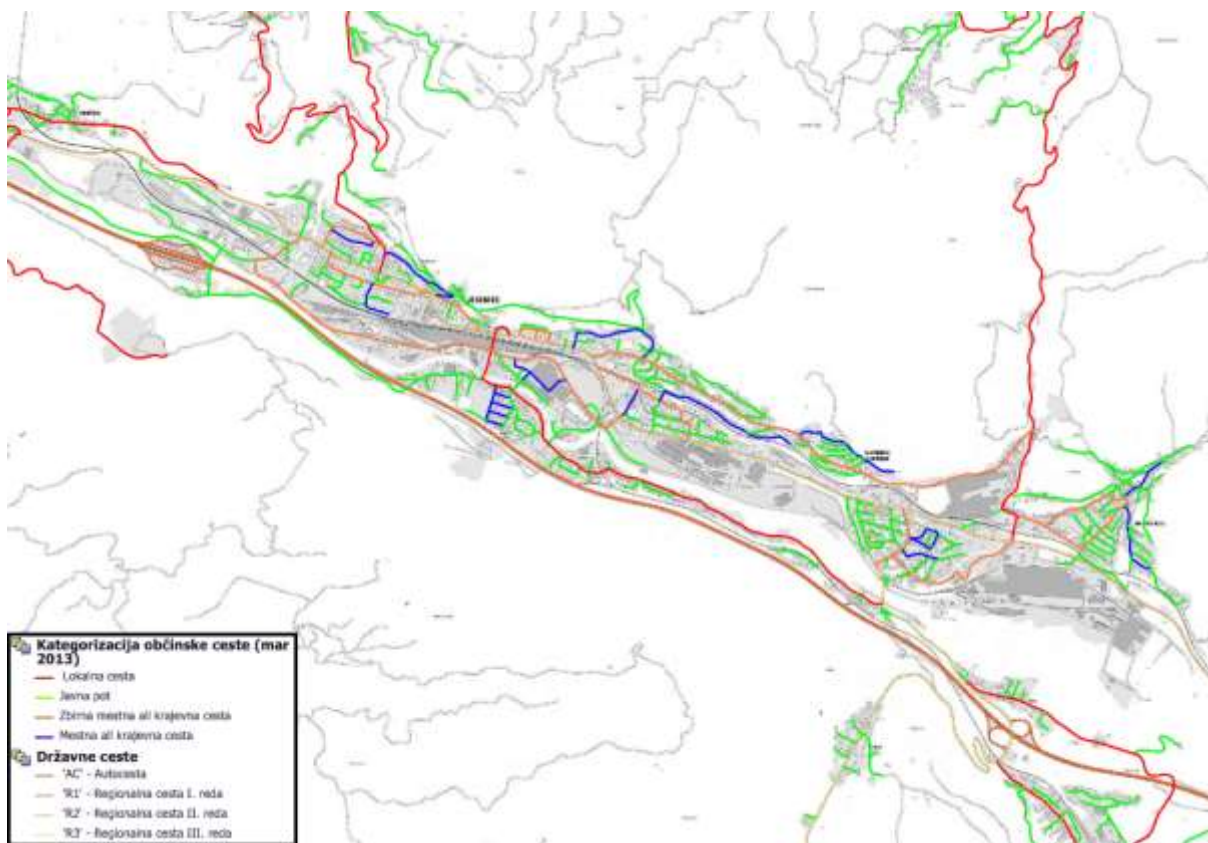
4.1.4.1 Analiza opremljenosti javnih površin in privlačnosti prostora za motorni promet

Skozi Jesenice potekajo štiri državne ceste (Slika 7):

1. Avtocesta AC-A2; odsek 0001 Meja A (predor)–Hrušica, odsek 0002 Hrušica–Lipce in odsek 0003 Lipce–Lesce;
2. Regionalna cesta R1-201; odsek 0205 Kraje–Hrušica;
3. Regionalna cesta R2-452; odsek 0206 Javornik–Žirovnica, 0368 Hrušica–Javornik

ter občinske ceste:

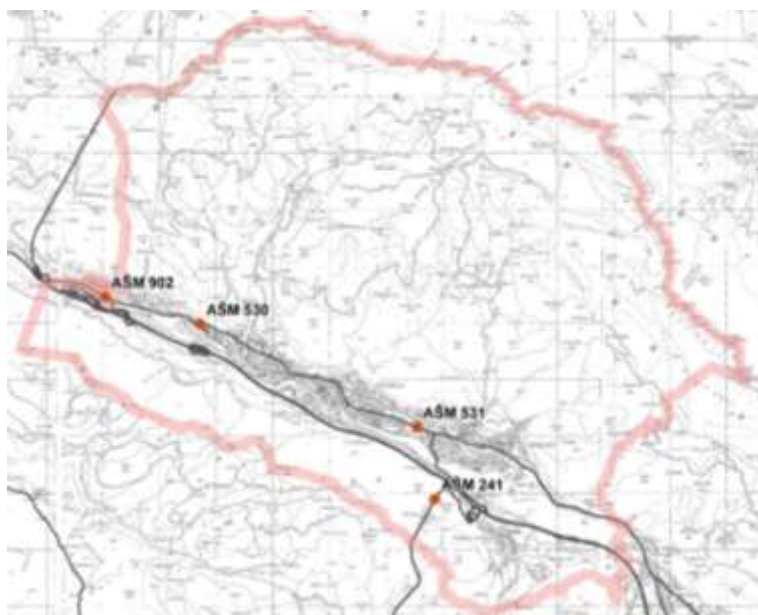
- izven naselij lokalne ceste in javne poti;
- znotraj naselij (ulični sistem) zbirne mestne ali krajevne ceste in mestne ali krajevne ceste.



Slika 5: Pregled cestnega omrežja (Vir: PISO)

4.1.4.2 Obremenitve motornega prometa

Na območju občine Jesenice se nahajajo štiri avtomatska števna mesta (v nadaljevanju AŠM), ki so locirana kot prikazuje naslednja slika.

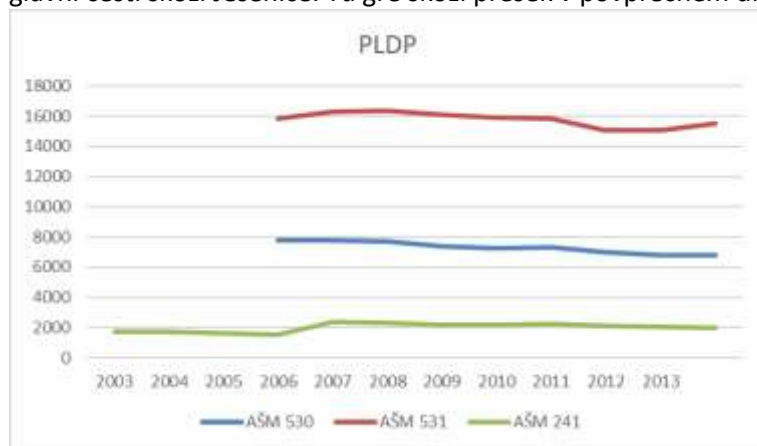


Slika 6: Prikaz lokacij AŠM v občini Jesenice

Preglednica 14: Seznam avtomatskih števecv na območju občine Jesenice

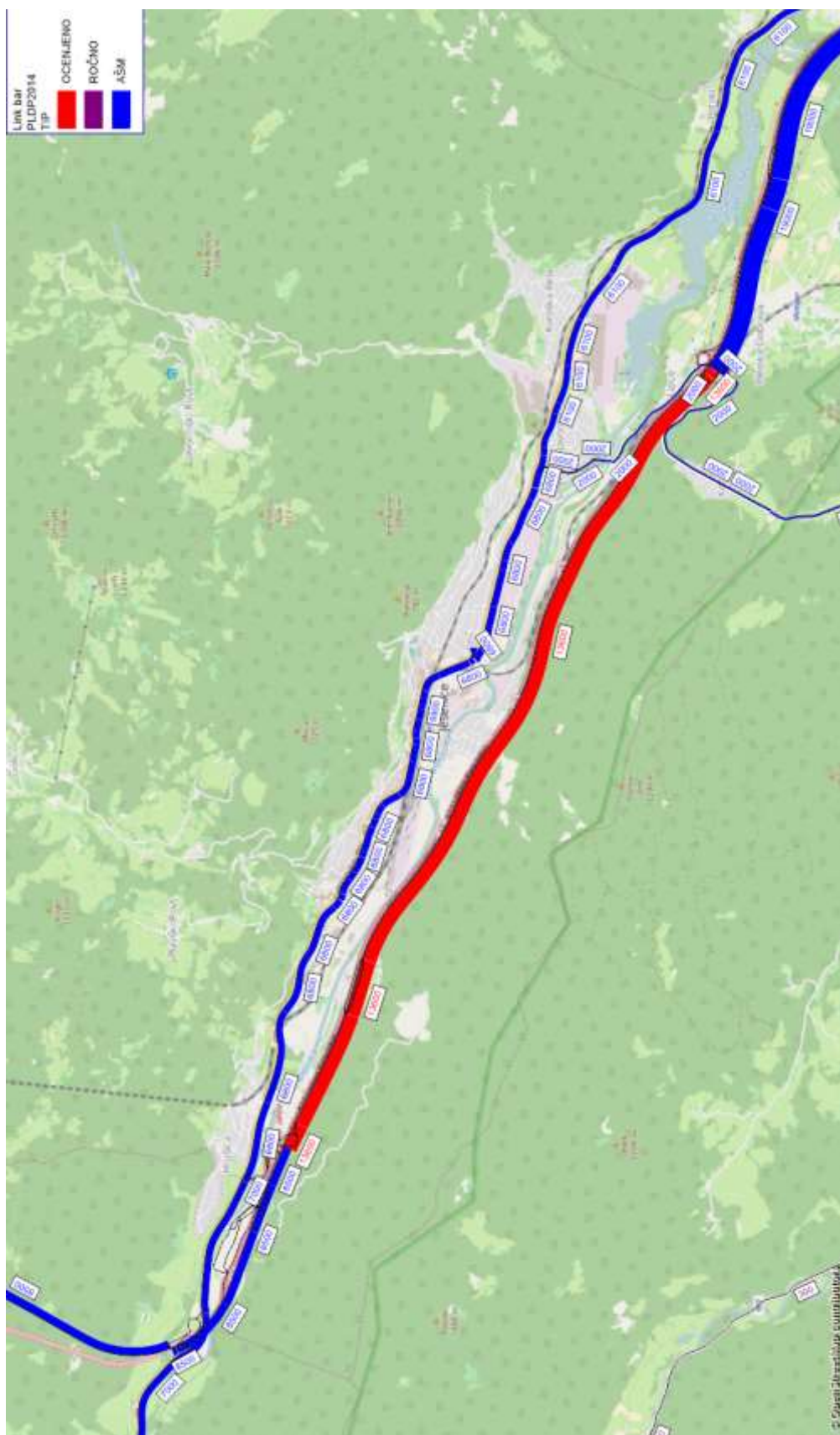
Avtomatsko števno mesto	Ime števnege mesta
530	Jesenice zahod
531	Slovenski Javornik
241	Kočna

Podatki povprečnega letnega dnevnega prometa (v nadaljevanju PLDP) z AŠM zadnjih 12 let kažejo na precej konstanten promet v občini Jesenice. Največ prometa je beležiti na AŠM 531, ki se nahaja na glavni cesti skozi Jesenice. Tu gre skozi presek v povprečnem dnevu skoraj 16.000 vozil.



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

Na podlagi podatkov pridobljenih iz AŠM in upoštevanjem ročnih štetij so na naslednji Sliki 11 grafično prikazane vrednosti PLDP leta 2014 na državnih cestah na območju občine Jesenice.



Slika 7: PLDP leta 2014 na državnih cestah v MO Jesenice (Vir: DRSI)

Za namene analize stanja za CPS za občino Jesenice so bila 16.6.2016 opravljena štiri štetja prometa znotraj ožjega središča Jesenic. Slika 12 v nadaljevanju prikazuje lokacije vseh merilnih mest.



Slika 8: Prikaz lokacij štetja motornega prometa v občini Jesenice

Preglednica 15: Seznam števnih mest motornega prometa, dne 6. in 7.6.2016

Zap. št.	Ime križišča	Tip križišča	Datum štetja
K1	Spodnji Plavž–Cesta Maršala Tita	Štirikrako	16.6.2016
K2	Cesta maršala Tita–podvoz pod železnico	Trikrako	16.6.2016
K3	Cesta železarjev–Trg Toneta Čufarja	Trikrako	16.6.2016
K4	Cesta železarjev–Delavska ulica	Krožno	16.6.2016

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

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

Fotografije kamer za anonimno štetje prometa na posameznih lokacijah:

K1 Spodnji Plavž–Cesta Maršala Tita



K2 Cesta maršala Tita–podvoz pod železnico



K3 Cesta železarjev–Trg Toneta Čufarja



K4 Cesta železarjev–Delavska ulica

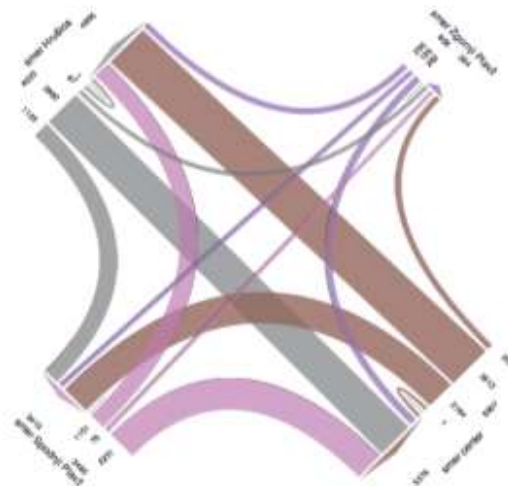


K1 Cesta maršala Tita-Spodnji Plavž

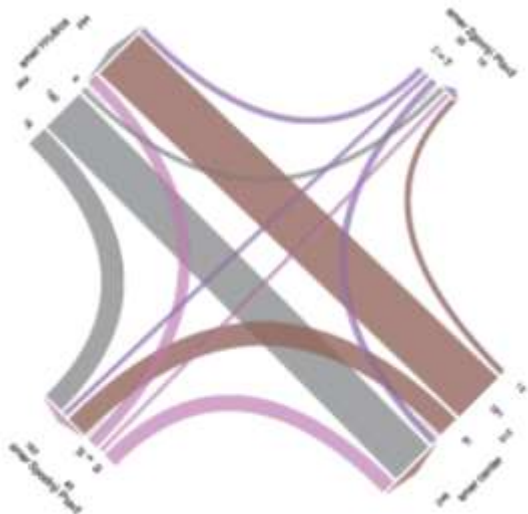
Geometrija križišča:



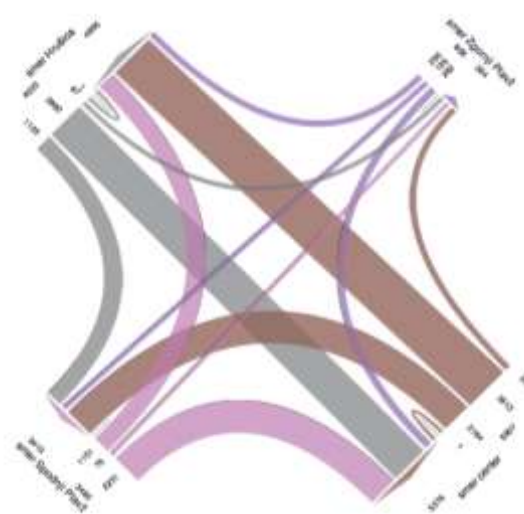
Prometne obremenitve
v dnevnem času–6.00–22.00 [vozil/16h]:



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



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

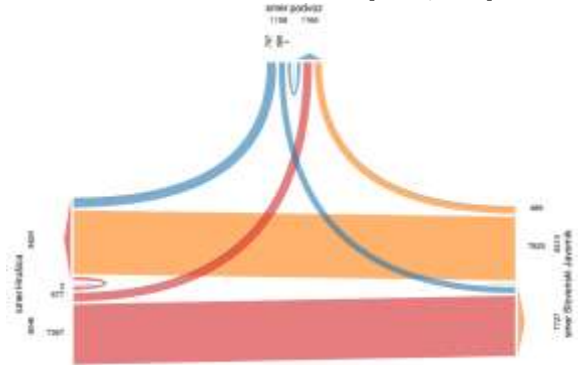


K2 Cesta maršala Tita-podvoz :

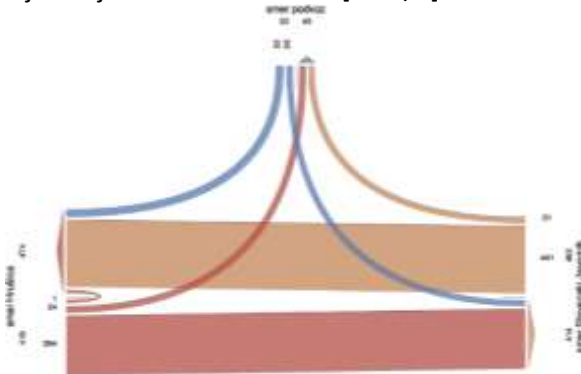
Geometrija križišča:



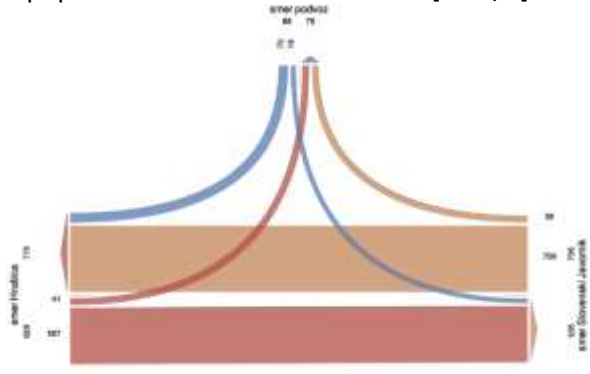
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



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



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

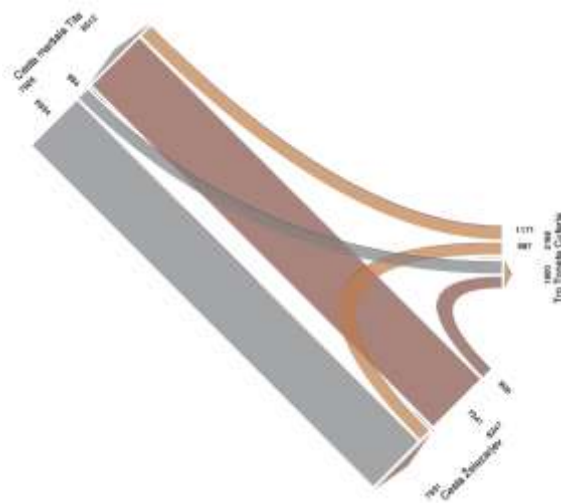


K3 Cesta maršala Tita-Trg Toneta Čufarja:

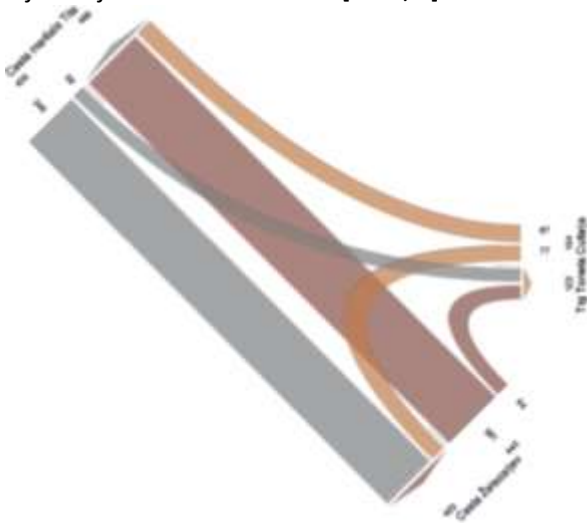
Geometrija križišča:



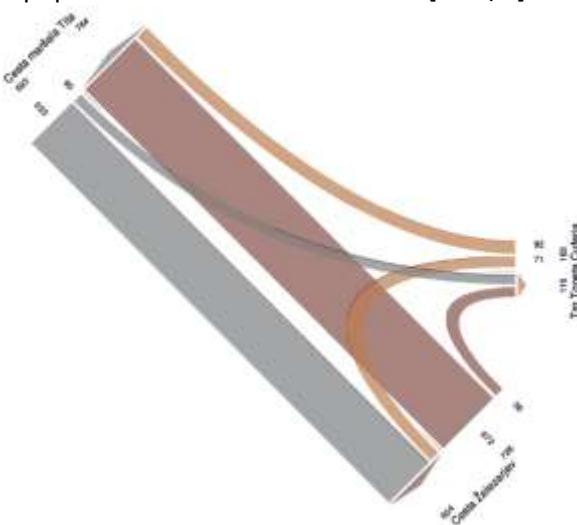
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



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



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

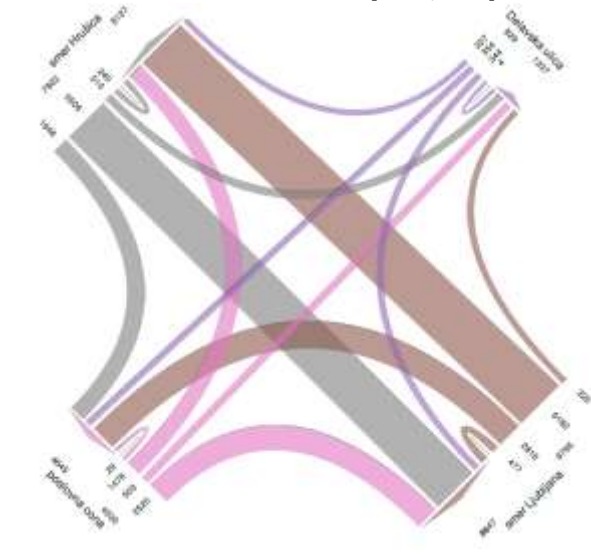


K4 Cesta železarjev-Delavska ulica:

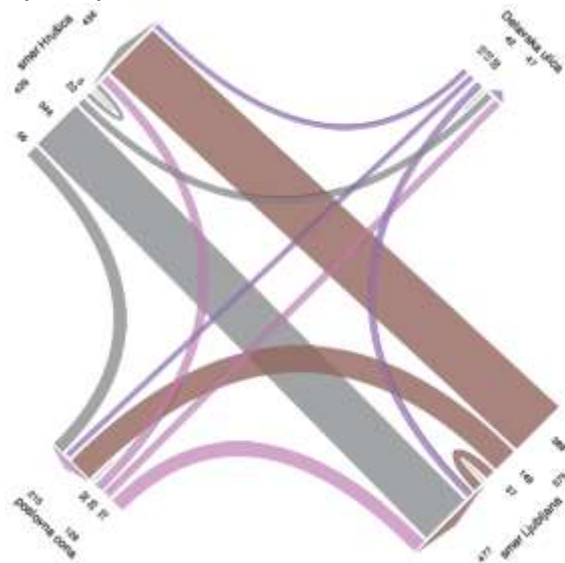
Geometrija križišča:



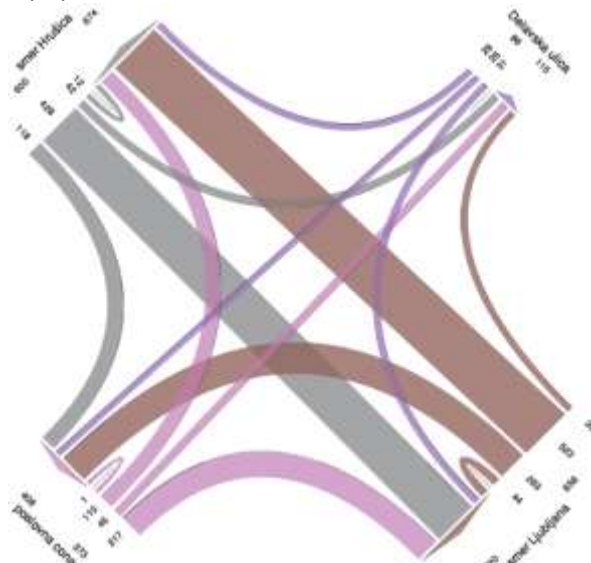
Prometne obremenitve
v dnevnem času – 6.00–22.00 [vozil/16h]:



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



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



Rezultati štetja kažejo, da je cesta maršala Tita in v nadaljevanju cesta Železarjev dokaj enakomerno obremenjena skoraj po celotni dolžini. Promet se zmanjša šele pri križišču s cesto Spodnji in Zgornji Plavž, kjer se del prometnih tokov preusmeri proti cest Spodnji Plavž.

Če primerjamo številne podatke s štetjem, ki je bilo opravljeno leta 2012⁴ (Preglednica 14), lahko vidimo, da se količina motornega prometa ni bistveno spremenila.

Da gre za stagnacijo količine motornega prometa v zadnjih letih, pričajo tudi podatki AŠM, kjer so na vseh mestih zabeležene zgolj minimalne spremembe.

Primerjava rezultatov ročnih štetij je manj zanesljiva od štetij avtomatskih števnih mest, saj se primerja dva posamezna dneva, ki nista popolnoma primerljiva (vreme, dan, mesec), zato je na posameznih števnih mestih lahko trend drugačen kot pri vsoti vseh števnih mest.

Preglednica 16: Primerjava rezultatov števnih mest motornega prometa, dne 16.6.2016

števno mesto	2012(Lineal)	2016 (PNZ)	sprememba [%]
K2	15.354	16.350	6,5
K3	18.579	17.437	-6,2
vsota	33.933	33.787	-0,4

4.1.4.3 Glavne ugotovitve

Količina motornega prometa se v zadnjih letih ne spreminja, kar dokazujejo tudi rezultati opravljenih štetij. To pomeni, da na področju motornega prometa ni prišlo do nobenih večjih sprememb tako na nivoju infrastrukture kot na nivoju posameznika.

Večina prometa se odvija po glavni cesti skozi Jesenice, saj preko nje vsa vozila tudi dostopajo do avtocestnih priključkov Jesenice vzhod in Jesenice zahod. Zaradi oddaljenosti obeh priključkov in geometrije mestnega cestnega omrežja je glavna cesta skozi Jesenice na vseh delih skoraj enako obremenjena. Z vidika kapacitete so ceste na katerih je bilo opravljeno štetje ustrezne, saj so prometne obremenitve v koničnih urah bistveno manjše od mejnih vrednosti nasičenega prometnega toka.

4.1.5 Mirujoči promet (parkirišča)

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

Osebno vozilo prevozi v Sloveniji v povprečju 15.000 km na leto, pri čemer je povprečna hitrost vozila 20 km/h. Iz tega sledi, da je vozilo v gibanju le okrog 750 ur letno, preostali čas, pa je v mirovanju, kar pomeni, da vozilo večino časa miruje. Zato imajo površine namenjene mirujočemu prometu velik pomen in morajo biti posledično dobro projektirane in dimenzionirane.⁵

Vrste parkiranja kot izhaja iz Tehničnih normativov za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin ločimo parkiranja po namenu (za stanovanja, delovna mesta, za opravke/prosti čas), lokaciji (pri stanovanjskih, delovnih objektih, javnih objektih ter drugih objektih za obiskovalce), načinu (na

⁴ Prometna študija, Končno poročilo, Omega consult d.o.o., junij 2007

⁵ Prometne površine za mirujoč promet, diplomatska naloga, Mihelič, A., 2015.

vozišču ob robniku, na nepokritih parkirnih prostorih, na pokritih enonivojskih in večnivojskih parkirnih prostorih), lastništvu (javno in zasebno) ter glede na trajanje (kratkotrajno parkiranje (1/2–2h), dolgotrajno (8h) in stalno parkiranje (24 ur)).⁶

4.1.5.1 Javna parkirišča

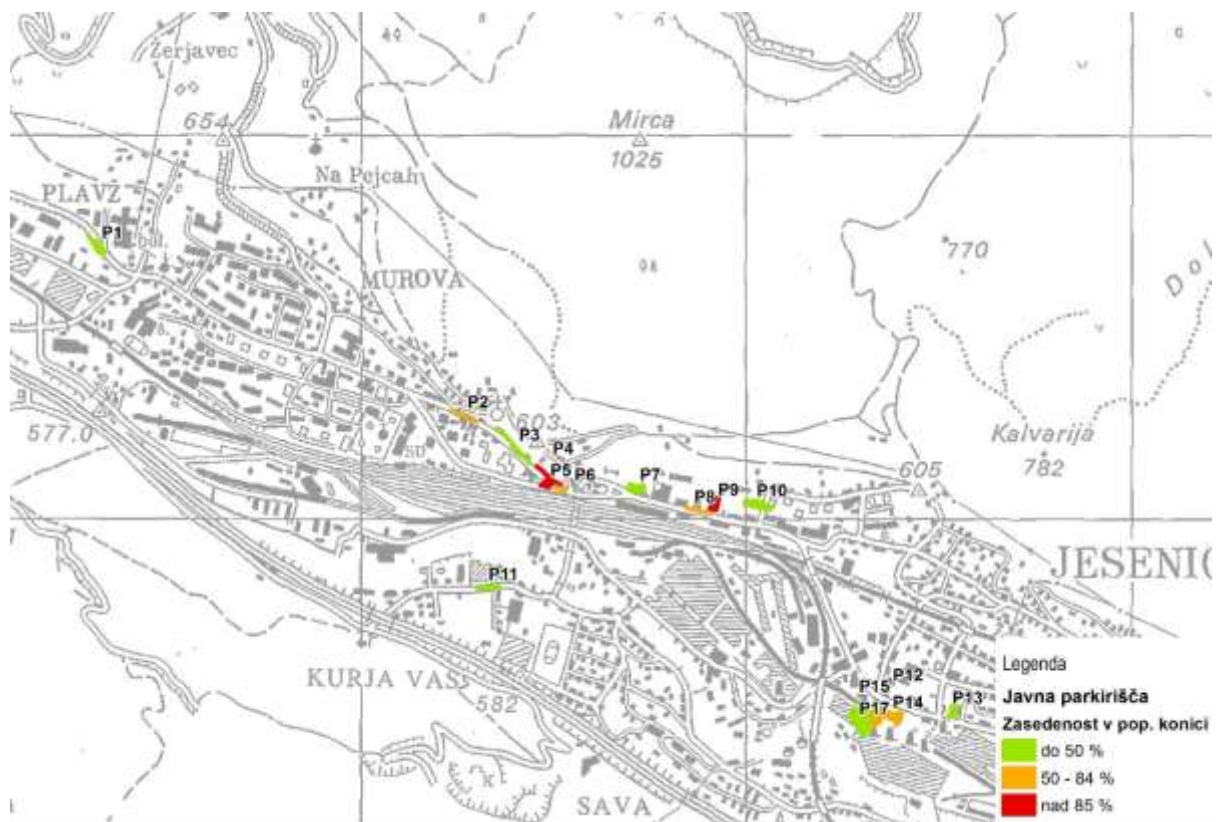
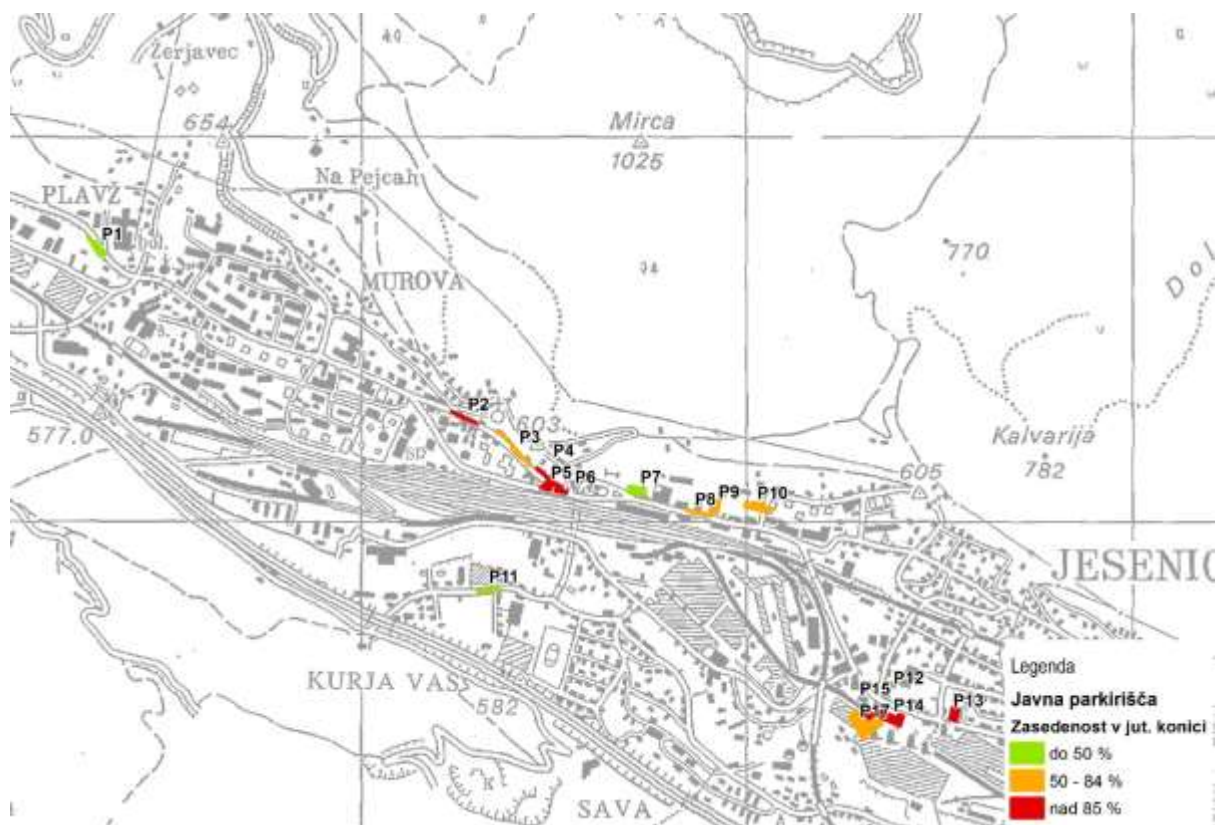
V mestnem središču Jesenic je bilo evidentiranih 17 javnih parkirišč, na katerih so javna parkirna mesta. Velika večina jih je urejenih, plačljiva pa sta samo dve.

Preglednica 17: Seznam parkirišč za analizo mirujočega prometa, junij 2016

Oznaka	Naziv	Urejeno	Plačljivo	Kapaciteta	Št. vozil v jut. konici	Št. vozil v jut. konici	Zasedenost v jut. konici	Zasedenost v pop. konici
P1	Cesta Maršala Tita (ob cesti, pred BS)	da	da	45	17	11	38 %	24 %
P2	Cesta Maršala Tita (do konca)	da	ne	25	25	16	100 %	64 %
P3	Cesta Maršala Tita (do A banke)	da	ne	50	35	22	70 %	44 %
P4	Cesta Maršala Tita (pod Mirco-do DZS)	da	ne	20	20	18	100 %	90 %
P5	Cesta Maršala Tita (ob sodišču)	da	ne	10	9	10	90 %	100 %
P6	Cesta Maršala Tita (začetek desna stran)	da	ne	20	20	13	100 %	65 %
P7	Železniška postaja	da	da	35	8	12	23 %	34 %
P8	Cesta Maršala Tita	da	ne	20	13	13	65 %	65 %
P9	Cesta Maršala Tita (ob lekarni)	da	ne	30	25	30	83 %	100 %
P10	Cesta Maršala Tita (nad Goren. banko)	ne	ne	100	50	49	50 %	49 %
P11	Športni park Mežakla	da	ne	100	18	26	18 %	26 %
P12	Cesta Železarjev (pri ljudski univerzi)	da	ne	16	11	16	69 %	100 %
P13	Cesta železarjev (proti piceriji Grill)	da		25	23	8	92 %	32 %
P14	Cesta Maršala Tita (ob pošti)	ne	ne	31	27	17	87 %	55 %
P15	Občina Jesenice	da	ne	13	11	5	85 %	38 %
P16	Cesta Železarjev (pri Upravni enoti)	da	ne	16	13	10	81 %	62 %
P17	Cesta Železarjev (pri Upravni enoti)	da	ne	85	47	23	55 %	27 %

Za navedena parkirišča je bilo izvedena analiza zasedenosti v jutranji in popoldanski konici. Iz naslednjih dveh slik je razvidno, da je zasedenost v jutranji konici večja kot v popoldanski, iz česar je možno sklepanje, da parkirajo predvsem zaposleni. Obe plačljivi parkirišči sta manj zasedeni.

⁶ Prometne površine za mirujoč promet, diplomska naloga, Mihelič, A., 2015.



4.1.5.2 Dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami

Večina javnih parkirišč v mestu nima nekaj posebej označenih parkirnih mest za invalide, na kateri lahko parkirajo osebe, ki so zapisane v 53. členu Zakona o varnosti cestnega prometa.

4.1.5.3 P+R parkirišča

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

V splošnem bi lahko s P+R obravnavali vse takšne lokacije, kjer vozniki s sopotniki lahko prestopajo na bolj trajnostne načine in oblike mobilnosti⁷.

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

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

Trenutno na območju Jesenic ne deluje uradno tako parkirišče. Ljudje se sicer spontano organizirajo za deljenje prevoza, predvsem proti Ljubljani.

4.1.5.4 Zasebna parkirišča

Problematika zasebnih parkirišč je bila podrobno analizirana v okviru Prometne študije Jesenic (Lineal, junij 2012). Ugotovljeno je bilo, da je gostota Jesenic močno nad slovenskim povprečjem in primerljiva z gostoto na območju mesta Ljubljana.

Analiziranih je bilo 10 območij parkiranja z obstoječimi in potrebnimi kapacitetami, ki so predstavljeni v naslednji preglednici.

Oznaka	Naziv	Pozidava	Potrebne kapacitete ⁸	Obstoječe kapacitete
P1	Ulica Staneta Bokala	nižji večstanovanjski objekti	476	274
		zdravstveni dom	77	61
P2	Ulica Cirila Tavčarja	območje več stolpnic, storitvene dejavnosti	1507	993
P3	Center II (severno od Cesta Maršala Tita)	območje več stolpnic, storitvene dejavnosti	491	382
P4	širše območje železniške postaje	območje več stolpnic, storitvene dejavnosti	526	491
P5	ob cesti Toneta Tomšiča	prostorsko omejeno naselje, neraven teren	121	63
P6	Viktorja Kejžerja	servisne dejavnosti, osnovna šola	279	174

⁷ Specifikacije za vzpostavitev sistema P+R v urbanih območjih, Mzi, 2016

⁸ Normativ občine Jesenice in UL FGG

Oznaka	Naziv	Pozidava	Potrebne kapacitete ^a	Obstoječe kapacitete
P7	Hrušica	bloki, servisne dejavnosti	383	115
P8	Cesta talcev	večstanovanjski objekti	262	149
P9	Viktorja Svetine	večstanovanjski objekti	329	148
P10	Športni park Podmežakla	dvorana, zunanja igrišča	572	140
Skupaj			5.023	2.990

Po normativih občine Jesenice in Fakultete za gradbeništvo in geodezijo, UL, manjka v občini 2.033 parkirnih mest.

4.1.5.5 Glavne ugotovitve

V občini Jesenice ni beležiti večjih težav s parkiranjem, težave se kažejo večinoma le v povezavi z zasebnimi parkirišči.

Poleg težav s pomanjkanjem števila parkirnih mest na območju večstanovanjskih stavb, težavo predstavljajo tudi parkirna mesta v individualnih garažah, ki so premajhnih dimenzij in manj uporabne za novejšje avtomobile. V skladu s trajnostnim načrtovanjem bi lahko zmanjšali število parkirnih mest, hkrati pa bolj racionalno izkoristili obstoječe površine. Razmisliti bi bilo potrebno tudi o normativih za število parkirnih mest (npr. 1,5 avtomobila na gospodinjstvo oz. stanovanje).

4.1.6 Peš promet

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

4.1.6.1 Terenski ogledi

Za namen analize opremljenosti javnih površin in infrastrukture za peš promet so izvajalci CPS izvedli terenske ogleda. Ob tem so se prepričali, da po urbanem delu občine Jesenice poteka gost motorni promet, kar je posledica nadpovprečne gostote poselitve širšega območja in dejstvo, da je mesto Jesenice občinsko, upravno, izobraževalno, trgovsko in zaposlitveno središče. Večina prometa, tudi tovarnega, poteka mimo gosto poseljenih stanovanjskih območij, kar je prometno-varnostni in okoljski problem, pri čemer so javne prometne površine različno dobro urejene in opremljene za promet in zadrževanje pešcev (za kolesarski promet je stanje slabše), tudi z nadržoma, ki kaskadno povezujeta isto smer preko železnice in cest (na istem mestu), kar je razvidno iz naslednjih slik. Infrastruktura za gibalno ali drugače ovirane pogosto ni ustrezno urejena (oz. ne deluje). Bolje (varneje) bi lahko bilo urejeno prehajanje cest v bližini šol in podobnih ustanov, pločniki pa so večinoma v slabem stanju. Enako kot velja za ostali promet, manjka tudi prečnih povezav (preko železnice in reke Save) za pešce.



Slika 11: Urejena površina za pešce (trg) nasproti gimnazije



Slika 12: Urejena površina za pešce (trg)



Slika 13: Urejena površina za pešce (trg)



Slika 14: Urejen nadhod čez cesto in železnico



Slika 15: Urejen pokrit nadhod čez cesto in železnico, vendar dvigalo za invalide ob ogledu ni delovalo



Slika 16: Urejena površina za pešce



Slika 17: Urejena površina in prehod za pešce, tudi gibalno ovirane, ne pa za slepe



Slika 18: Površina za pešce je, enako kot cesta, v slabem stanju in ni primerna za gibalno ovirane in slepe

4.1.6.2 Stanje pešačenja na primestnem delu občine Jesenice

Na območju izven mesta so pogoji za pešačenje zaradi redkejšje poselitve omejeni. Za pešačenje so ustrezne razdalje do 1 km, največ 1,5 km (okoli 20 min hoje). Ker na podeželju ni servisnih dejavnosti (trgovine, šole, delovna mesta ipd.), ki bi bile oddaljene manj kot 1,5 km od stanovanjskih objektov, je pešačenje manj prisotno. Ravno tako ni pločnikov in pešpoti.

4.1.6.3 Dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami

Pregled infrastrukture je pokazal, da je na najbolj prometnih odsekih dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami boljše urejena, kot sicer. Pločniki so praviloma urejeni z znižanimi klančinami ob prehodih za pešce in na križiščih, kjer so na semaforjih večinoma tudi tipke za slepe. Klančine ob javnih objektih so v glavnem urejene, vendar še ne ob vseh (knjižnica ...). Terenski pregled je pokazal, da je večina pločnikov v tako slabem stanju, da so neprimerni za namestitev taktilnih oznak za slepe (in pogosto že sami po sebi nevarni), ki jih ob pregledu izvajalci CPS nikjer niso zaznali. Ob ogledih tudi niso delovala

dvigala za invalide pri nadihodih, gibalno ovirani pa tudi ne morejo premagovati stopnic, ki so marsikje trenutno edina opcija.



Slika 19: Stopnice brez alternative za gibalno ovirane



Slika 20: Še en primer za gibalno ovirane nepremagljivih stopnic



Slika 21: Neustrezno umeščen invalidski parkirni prostor, v konfliktu z ostalimi udeleženci v prometu



Slika 22: Robnik otežuje dostop z invalidskim vozičkom

4.1.6.4 Obremenitve peš prometa

V okviru anonimnega video štetja prometa v štirih križiščih na območju mesta Jesenice, je bilo junija 2016 izvedeno tudi štetje pešcev. Njihovo število po posameznih križiščih je prikazano na naslednji sliki, delež pešcev pa se v primerjavi s količino vsega prometa giblje med 6,5 in 12,2 %. Njihov delež je večji bližje središču mesta (železniška postaja, gimnazija ...), kar je logično.



Slika 23: Število pešcev v 16. urah na dan štetja

4.1.6.5 Glavne ugotovitve

Nekaj ključnih splošnih in konkretnejših ugotovitev v zvezi s pešačenjem:

- večja je gostota poselitev (blokovska naselja), več je pešcev;
- tranzitni promet, vključno z z njim povezanim hrupom, zmanjšuje število in delež pešcev;
- široki pločniki povečujejo peš promet;
- ozke motorizirane ceste z malo prometa povečujejo peš promet;
- bližina trgovin in drugih storitev generira peš promet;
- delež pešcev se na Jesenicah giblje med 6,5 (na obrobju) in 12,2 % (v središču);
- Jesenice so razmeroma dobro opremljene s površinami za pešce, ki pa niso v najboljšem stanju;
- manjka prečnih povezav;
- dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami je pomanjkljivo urejena.

4.1.7 Kolesarski promet

- Kolesarjenje predstavlja poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsto prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V urbanih naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih ekonomskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje ponovno vključuje v prometni sistem, kjer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva vse večjo vlogo in pomen.
- Dobro zasnovana kolesarska omrežja odlikujejo sklenjenost, privlačnost, udobnost, neposrednost in varnost povezav, prilagojenih okolju, povezanost kolesarskih povezav z različnimi funkcijami (mestna, rekreacijska ...), njihova povezanost s sistemom javnega prometa in z javnimi ustanovami ter ustrezna dodatna tehnično-servisna infrastruktura

(izposoja koles, kolesarska parkirišča, servisiranje ...).

4.1.7.1 Terenski ogledi

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



Slika 24: Urejena prometna površina in prehod čez cesto za kolesarje in pešce



Slika 25: Urejena mešana prometna površina in (nezavarovan) prehod čez železniško progo za kolesarje in pešce



Slika 26: Kolesarska steza, ki poteka ob krožišču, se izteče na prometno Cesto železarjev



Slika 27: Razmeroma širok pločnik za pešce, za kolesarje pa prometna Cesta železarjev



Slika 28: Cesta Franceta Prešerna, ozek most čez Savo, ki pa zadošča potrebam



Slika 29: Ulica Heroja Verdnika sedaj deluje kot mešana prometna površina in potrebuje učinkovito omejevanje hitrosti ali ločene površine za kolesarje in pešce



Slika 30: Začetek državne kolesarske poti D-2



Slika 31: Državna kolesarska pot D-2, vožnja s širšimi vozili onemogočajo posebne ovire



Slika 32: Spodnji plavž, nič kaj prijetno kolesarjenje preko mostu čez Savo



Slika 33: Oš Toneta Čufarja nima kolesarnice oz. urejenega prostora za parkiranje koles (neustrezni postavki daleč od vhoda ne štejejo)



Slika 34: Križišče C. Cirila Tavčarja s C. maršala Tita je brez površin namenjenih kolesarjem



Slika 35: Konec kolesarske poti



Slika 36: Primer urejene kolesarske površine v središču mesta



Slika 37: Nevarno speljana kolesarska pot



Slika 38: Slabo vzdrževane prometne površine predstavljajo neposredno nevarnost za kolesarje in pešce



Slika 39: Še en primer slabo vzdrževane in nevarne prometne površine

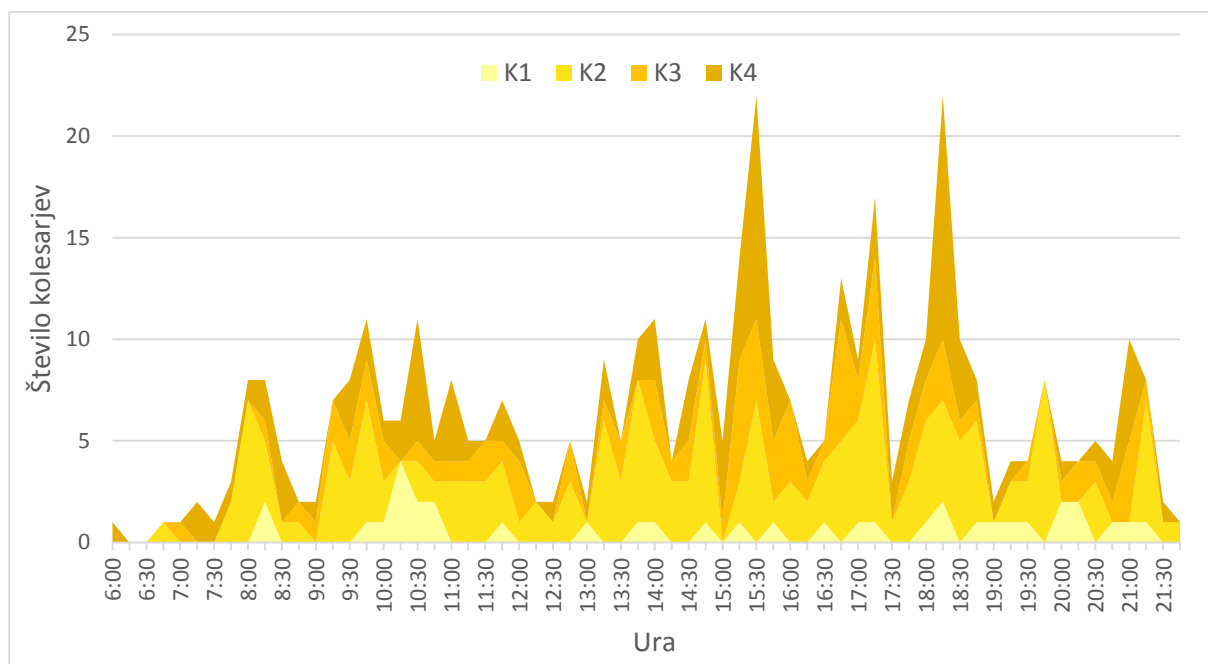
4.1.7.2 Obremenitve kolesarskega prometa

Število kolesarjev, ki so prečkali posamezna križišča, v katerih je bilo junija 2016 opravljeno anonimno video štetje prometa, je prikazano na naslednji sliki. Njihov delež se v primerjavi s količino vsega prometa giblje med 0,2 in 0,8 % in je večji bližje središču mesta, v vsakem primeru pa zelo manjhen, skoraj zanemarljiv, kar glede na stanje kolesarske infrastrukture ne preseneča.



Slika 40: Število kolesarjev v 16. urah na dan štetja

Sledi diagram urnega poteka štetja kolesarskega prometa, ki kaže, da je kolesarski promet čez dan približno enakomerno porazdeljen. Izstopata dve popoldanski prometni konici, med 15. in 16. ter med 18. in 19. uro, iz česar je mogoče sklepati, da večina ljudi kolesari v prostem času.



Grafikon 12: Obremenitve kolesarskega prometa v občini Jesenice po urah

4.1.7.3 Avtomatiziran sistem izposoje koles JeseNICE bikes

V občini Jesenice je bil leta 2015 vzpostavljen projekt avtomatizirane izposoje mestnih koles imenovan JeseNICE bikes. Vzpostavitev je bila sofinancirana s strani EU (evropski sklad za regionalni razvoj), sedanje delovanje in nadgradnjo pa financira Občina Jesenice. Za uporabo sistema je potrebna registracija in plačilo letne članarine v višini 10 €, sama uporaba koles pa je do 14 ur tedensko brezplačna. Uporabnik prejme kartico, s katero lahko odklene kolo, ki ga po uporabi vrne. Zaradi letne članarine in postopka registracije je sistem nepriljubljen za turiste. V sistem so trenutno vključene zgolj tri postaje za kolesa (TIC, Hrušica in Občina), kar je za uspešno delovanje sistema občutno premalo.



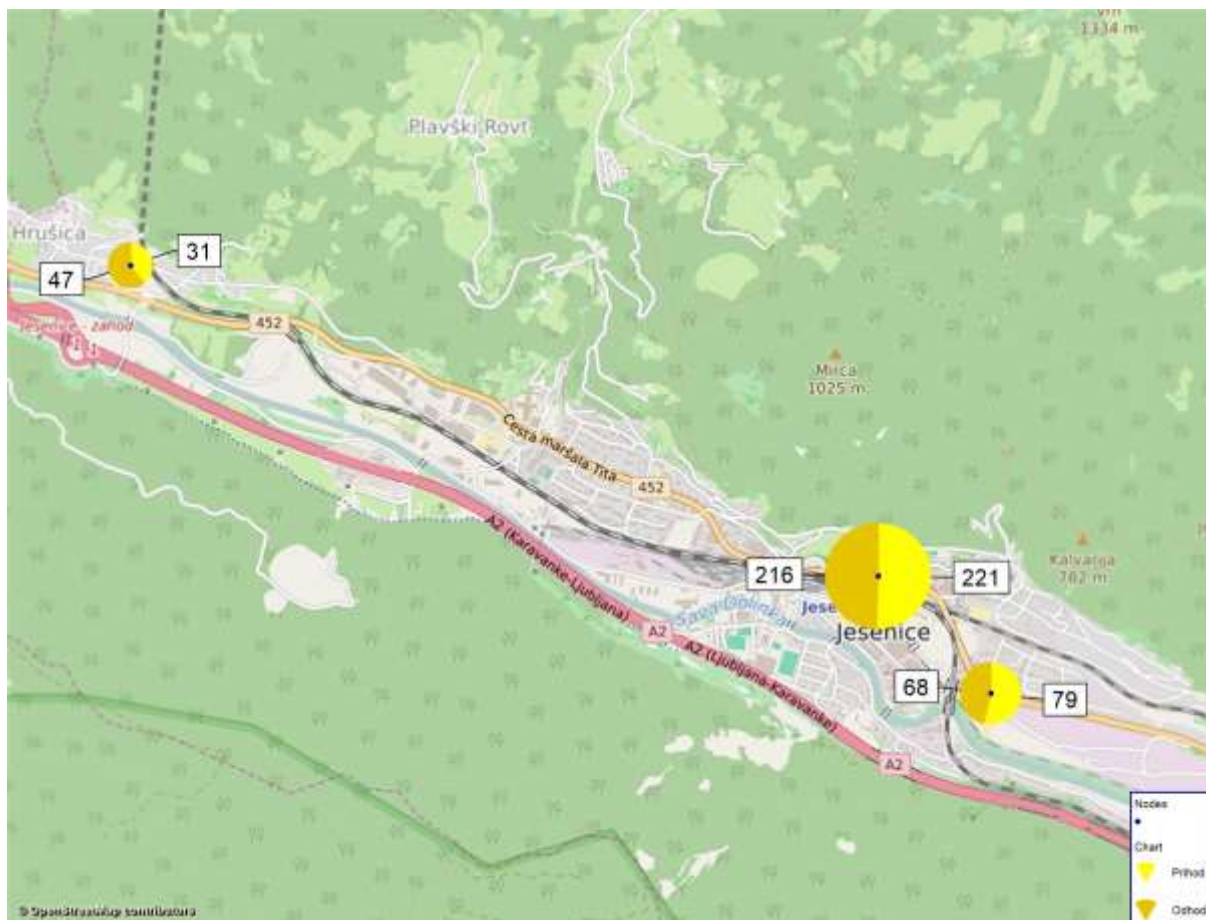
Slika 41: Avtomatizirana izposojevalnica koles v sistemu JeseNICE bikes – postaja Občina



Slika 42: Kolesa JeseNICE bikes – postaja Občina

Vsaka izposojevalnica ima 8 stojal za kolesa. V sistemu so trenutno tudi štiri električna kolesa, ki se napajajo preko stojal. Del električne energije za polnjenje zagotavlja tudi fotovoltaika, ki je postavljena na nadstrešnici.

Na spodnji karti so prikazani podatki o uporabi koles v obdobju 8.5.2015 do 6.11.2015. Vidi se, da je najbolj frekventna točka pri postaji TIC, kjer je v bližini tudi največ različnih atrakcij. Postaja Hrušica je postavljena na dokaj odročnem kraju, zato je tam tudi najmanjše število uporabnikov. Sistem bi potreboval veliko več postaj, še posebej na območju blokovskih naselij, kjer bi pridobili največ uporabnikov. Postaje morajo biti locirane blizu potencialnih uporabnikov (nekaj minut pešačenja) in razporejene dovolj na gosto, saj sicer ljudje izbirajo druge alternative.



Slika 43: Prikaz lokacij postaj in števila prihodov-odhodov v opazovanem obdobju

Primerjava avtomatiziranih sistemov izposoje koles

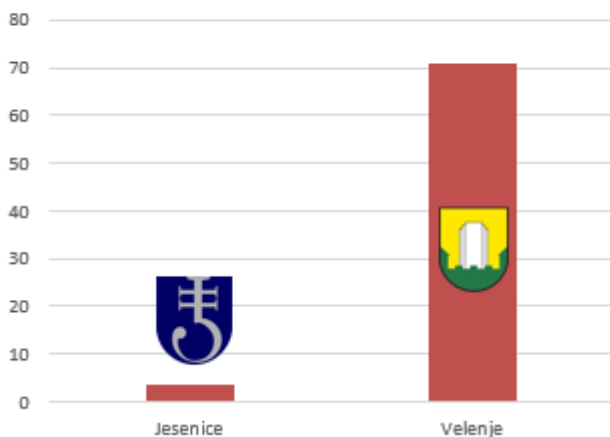
V nadaljevanju sledi primerjava avtomatiziranega sistema za izposajo koles JeseNICE bikes s sistemom BICY v Velenju. Glede na velikost mest in podobnost načina delovanja, je namreč velenjski sistem izposoje kot nalašč za primerjavo.

Uporabnik v Velenju prejme kartico s predložitvijo osebnih podatkov in davčne številke, kar velja tudi za sistem JeseNICE bikes. Oba sistema imata 14 ur brezplačne izposoje na teden in letno članarino.

Preglednica 18: Primerjava sistema JeseNICE bikes in BICY iz Velenja

Občina	Število prebivalcev	Število uporabnikov	Število uporabnikov na 1000 prebivalcev	Število postajališč	Površina občine v km ²	Število postajališč na km ²
Jesenice	22.858	77	4	3	75,8	0,039
Velenje	25.019	2.311	92	13	83,5	0,156

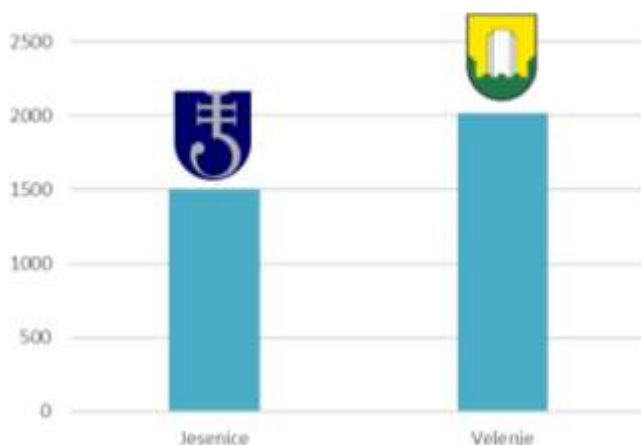
Število uporabnikov / 1.000 prebivalcev



Slika 44: Primerjava med avtomatiziranimi sistemoma JeseNICE bikes in BICY (število uporabnikov)

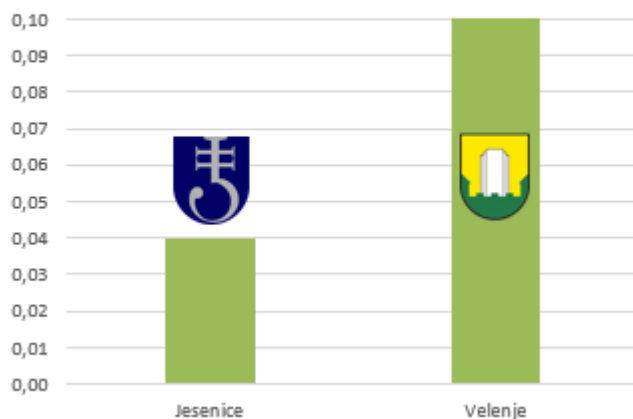
Bistveni razlog za tako majhno število uporabnikov je, poleg slabih površin za kolesarjenje, premajhno število postaj za kolesa. Trenutno je na Jesenicah za izposajo na voljo zgolj 18 koles na treh postajah.

gostota prebivalstva / km²



Slika 45: Primerjava med avtomatiziranimi sistemoma JeseNICE bikes in BICY (gostota prebivalstva)

Število postajališč / km²



Slika 46: Primerjava med avtomatiziranimi sistemoma JeseNICE bikes in BICY (število postajališč)

Večjo popularnost uporabe avtomatiziranega sistema izposoje koles v Velenju lahko pripišemo boljše urejenim površinam za kolesarjenje, dejstvu, da je mesto Velenje težje dostopno z avtomobilom, uvedene so parkirne cone, sistem izposoje je tam dosti večji, boljša pa je tudi promocija projekta.

4.1.7.4 Glavne ugotovitve

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

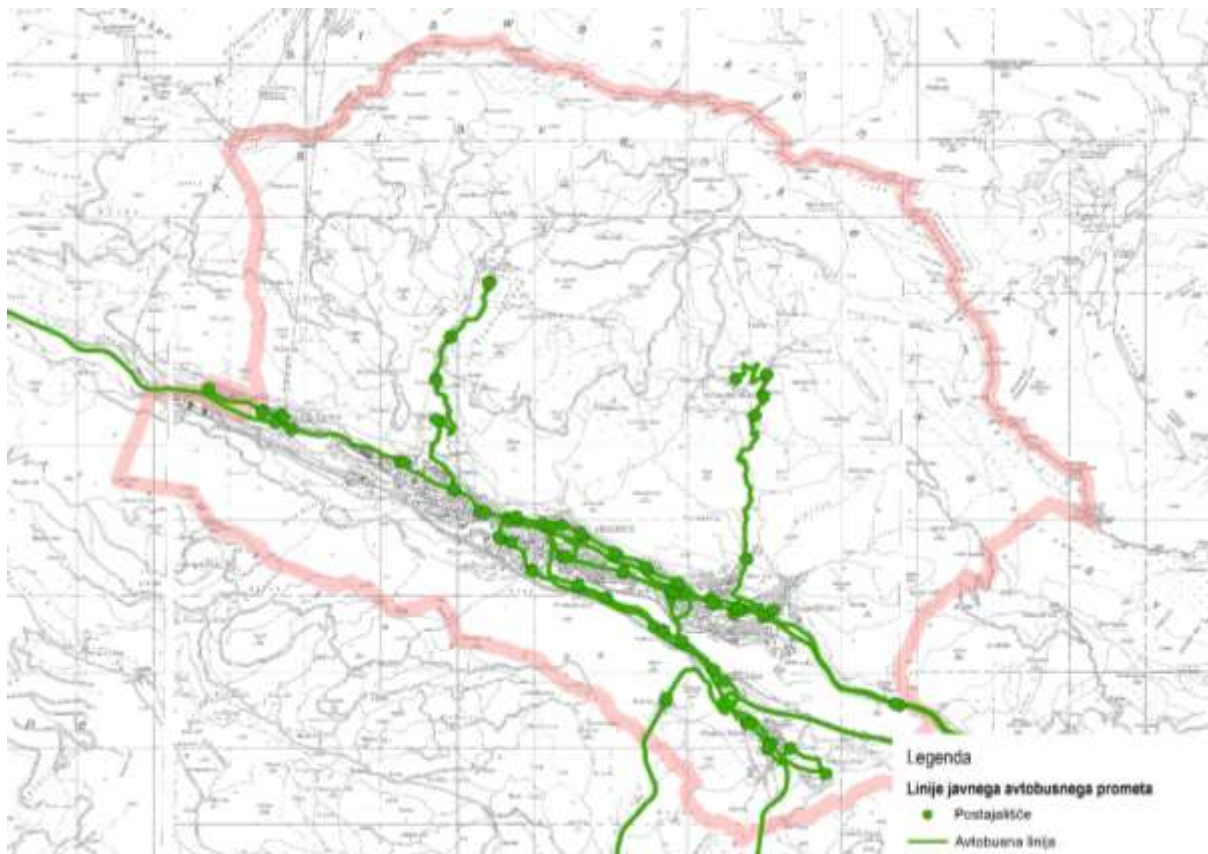
- dobro urejene in varnejše kolesarske površine ter ustrezna promocija pomembno vplivajo na več kolesarjenja,
- na Jesenicah je sicer že nekaj, a premalo površin namenjenih kolesarjem in še te večinoma niso sklenjene, pogosto se nenadoma končajo;
- kolesarske poti niso povsod speljane optimalno, ponekod pa tudi nevarno;
- opazno je mešanja različnih režimov za kolesarjenje na isti trasi (mešan promet-kolesarski pas, kolesarska steza, kolesar na cesti ...), kar za kolesarje ni ne ugodno ne varno;
- prometne površine so pogosto v zelo slabem stanju in zaradi tega že same po sebi nevarne;
- primanjkuje urejenih prostorov za parkiranje koles oz. kolesarnic;
- število kolesarjev je v primerjavi s količino ostalega prometa skoraj zanemarljivo majhno, po našem mnenju v veliki meri zaradi pomanjkljive kolesarske infrastrukture;
- Jesenice sicer imajo avtomatiziran sistem izposoje koles JeseNICE bikes, a je ta neoptimalen (le 3 postaje in posledično prevelika oddaljenost med njimi, premalo koles), zaradi česar, in zaradi že tako pomanjkljive kolesarske infrastrukture, ima ta zelo majhno število uporabnikov (le 4 %).

4.1.8 Javni avtobusni promet

4.1.8.1 Medkrajevni-primestni avtobus

Skoki Jesenice potekajo medkrajevno-primestne avtobusne linije, katerih glavni prevoznik v medkrajevno-primestnem prometu je Alpetour, Potovalna agencija d.o.o, ki je del mednarodne skupine Arriva DB. Ta prevoznik opravlja tudi prevoze do večjih mest kot sta Kranj in Ljubljana.

Osnova avtobusnih linij javnega potniškega prometa je primerna prometna infrastruktura z ustreznimi cestami in postajališči. V Občini Jesenice je zabeleženih 59 avtobusnih postajališč.



Slika 47: Linije avtobusnega prometa (PNZ d.o.o., leto 2016)

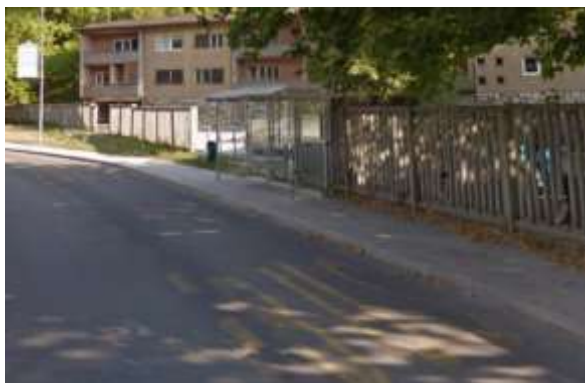
Preglednica 19: Seznam postajališč v občini Jesenice

Zap. št.	Ime postajališča	Zap. št.	Ime postajališča
1	Blejska Dobrava Iskra	36	Koroška Bela Acroni
2	Blejska Dobrava K	37	Koroška Bela K
3	Blejska Dobrava pokopališče	38	Koroška Bela trgovina
4	Blejska Dobrava trgovina	39	Koroška Bela vratar
5	Bloki	40	Lipce
6	Cesta 1.maja 104	41	OŠ Prežihov Voranc
7	Cesta 1.maja 122	42	Planina pod Golico
8	Hermanov most	43	Planina pod Golico Transform
9	Hrušica Belo Polje	44	Podkočna
10	Hrušica Dobrčnik	45	Potoki
11	Hrušica K	46	Prihodi
12	Hrušica/Jes.	47	Pristava
13	Jenkole	48	Pristava Spomenik
14	Jes.Igrišče	49	Slovenski Javornik
15	Jesenice	50	Slovenski Javornik K

Zap. št.	Ime postajališča	Zap. št.	Ime postajališča
16	Jesenice bolnica	51	Slovenski Javornik Turist
17	Jesenice Gimnazija	52	Straža
18	Jesenice Integral	53	Tomšičeva I
19	Jesenice občina	54	Tomšičeva II
20	Jesenice Senožeti	55	Tomšičeva trg.
21	Jesenice ZD	56	Trebež Kamnolom
22	Jesenice ŽP	57	Trilobit K
23	Kočna	58	Vintgar
24	Kogovšek	59	Žerjavec
25	Koroška Bela		

Kot je bilo ugotovljeno v Prometni študiji občine Jesenice (Lineal, 2012), so v urbanem delu občine postajališča večinoma urejana s predpisano prometno signalizacijo in so ustreznih dimenzij. Pogosto so prisotne nadstrešnice in sedišča z objavljenim voznim redom. Glavna avtobusna postaja je locirana v sklopu železniške postaje, kar je z vidika integracije JPP idealno.

Na prvi sliki je primer zgledno urejenega in opremljenega postajališča Jesenice Bolnica, ki ima sedišča, nadstrešnico in vozni red. Na drugi sliki pa je primer nepopolno urejenega avtobusnega postajališča Jesenice Integral, ki je ima sicer ločeno postajališče na vozišču ter objavljen vozni red, vendar brez nadstrešnice in sedišča. Takih postajališč je v urbanem delu občine sicer malo, na podeželju pa je to bolj pogosta praksa, npr. v Kočni, Blejski Dobravi, Lipcah, Podkočni ipd.



Slika 48: Avtobusno postajališče Jesenice Bolnica (Vir: Google Maps)



Slika 49: Primer neurejenega avtobusnega postajališča Jesenice Integral (Vir: Google Maps)



Slika 50: Avtobusno postajališče Hrušica Dobrčnik, ki je primerno urejeno samo na eni strani (Vir: Google Maps)



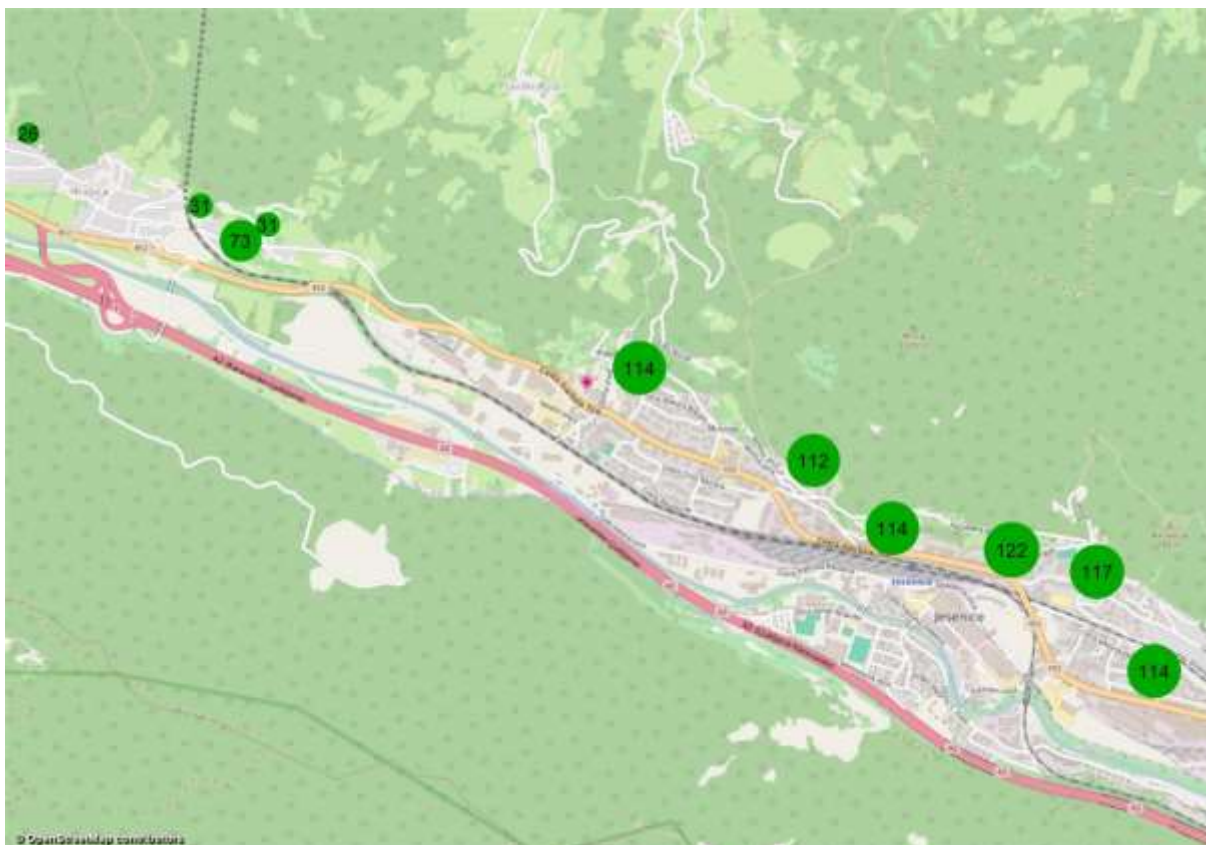
Slika 51: Primer neurejenega avtobusnega postajališča Kočna (Vir: Google Maps)



Slika 52: Primer neurejenega avtobusnega postajališča Kolpern, brez nadstrešnice in z zaraščenim prometnim znakom (Vir: PNZ d.o.o.)



Slika 53: Primer neurejenega avtobusnega postajališča na Cesti Toneta Tomšiča (Vir: PNZ d.o.o.)

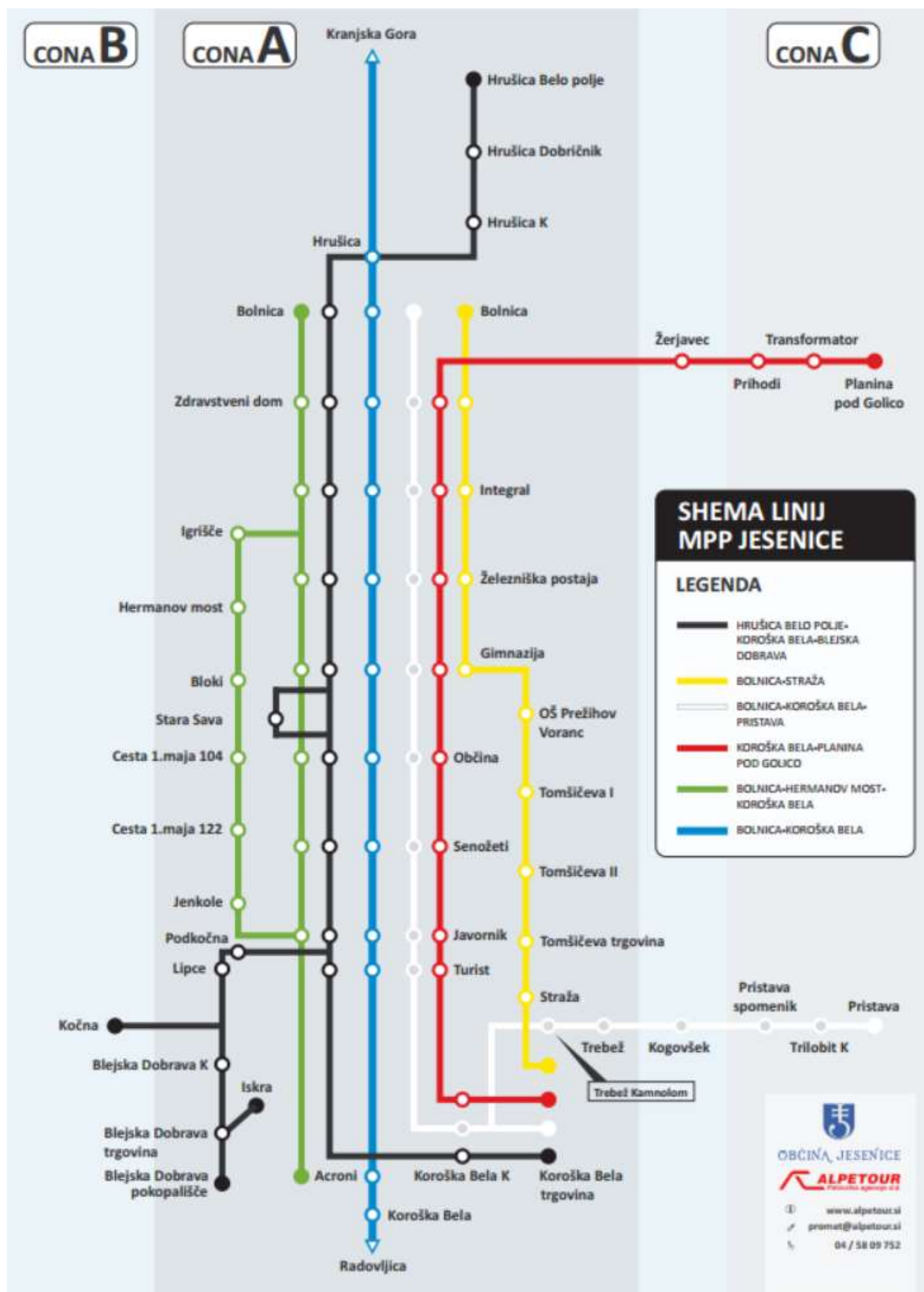


Slika 54: Avtobusna postajališča s številom ustavljanj avtobusov na delovni dan (PNZ d.o.o., leto 2016) – Jesenice vzhod

velja v coni mestnega prometa in na relaciji v linijskem prometu za katero je kupljena. Vozovnico za eno vožnjo je mogoče kupiti pri vozniku, ostale vozovnice pa v turistični poslovalnici na Jesenicah⁹. Povprečna cena vozovnice za 1 cono je 1,30 EUR, za 2 coni 1,60 EUR ter za 3 cone 2,10 EUR. Možen je nakup mesečnih in kuponških terminskih vozovnic. Pozitivno je, da je mogoče s kuponško in gotovinsko vozovnico omogočeno prestopanje v času 30 min od predhodne uporabe.

Kot je bilo ugotovljeno že v Prometni študiji (Lineal, 2012), frekvenca linij javnega mestnega prometa ne omogočajo pravo konkurenčnost osebnemu prometu, saj so izrazito preredke (4-5 voženj na dan) ter zajemajo le čas do cca. 15.00 ure. Izjema je glavna relacija Koroška Bela – Kranjska Gora, kjer frekvenco izboljšuje kombiniranje z medmestnim javnim prometom (55 prihodov na dan, linija obratuje od 5.00 do 23.30 ure). Na ostalih linijah, so frekvenca prihodov/odhodov na ostalih linijah mestnega prometa neustrezne. Konkurenčen mestni javni promet bi moral imeti frekvenca avtobusov na 10-15 minut ter zajemati čas obratovanja od 5.00 ure do 22.00 ure.

⁹ <https://www.alpetour.si/avtobusni-prevozi/javni-linijski-prevozi/mestni-promet-jesenice/>



Slika 56: Shema mestnega javnega prometa (Vir: Alpetour.si)

4.1.8.3 Šolski prevoz

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

V občini Jesenice so poleg Visoke šole za zdravstveno nego Jesenice, Srednje šole Jesenice in Gimnazije Jesenice 3 osnovne šole (OŠ Toneta Čufarja, Prežihovega Voranca in Koroška Bela s podružnico na Blejski Dobravi). V osnovnih šolah na območju občine se je v šolskem letu 2009/2010 izobraževalo približno 1.600 učencev (Lineal, 2012). Vse osnovne šole imajo v skladu z zgoraj opisanim zakonom organiziran avtobusni prevoz za otroke, ki so do njega upravičeni. Tako kot za medkrajevni in mestni avtobusni promet za šolski prevoz skrbi prevoznik Alpetour, linije so prikazane v preglednici.

OŠ Koroška Bela	OŠ Prežihov Voranc	OŠ Tone Čufar
Kočna-Blejska Dobrava-Črna vas-OŠ Koroška Bela	Jesenice Občina - Cesta 1.maja - Jesenice Občina	Hrušica Belo Polje-OŠ Tone Čufar
Pristava-OŠ Koroška Bela	Jesenice Kor.Bela - Cesta 1.maja - Jesenice Kor. Bela	Planina pod Golico - Plavški Rovt - OŠ Tone Čufar

Mestni potniški promet v veliki meri uporabljajo tudi dijaki in študentje za prevoz od doma oz. od dijaškega in študentskega doma do izobraževalnih ustanov.

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

V občini trenutno ni vzpostavljen šolski prevoz kot posebni linijski prevoz. V bodoče bi bilo potrebno proučiti možnosti za integracijo šolskih in javnih linijskih prevozov ter smiselno načrtovati potrebno infrastrukturo za njihovo izvedbo.

4.1.8.4 Glavne ugotovitve

Na Jesenicah je poleg medkrajevno-primestne avtobusne linije vzpostavljen tudi mestni prevoz, ki nudi dobro opremljena mestna postajališča, relativno visoko frekvenco avtobusov na glavni liniji in obratovanje preko celega dneva.

Avtobuse v večini uporabljajo le dijaki, delavci in upokojeanci. Posledično so avtobusi v času jutranje in popoldanske prometne konice dokaj zasedeni, izven konic pa so precej prazni.

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

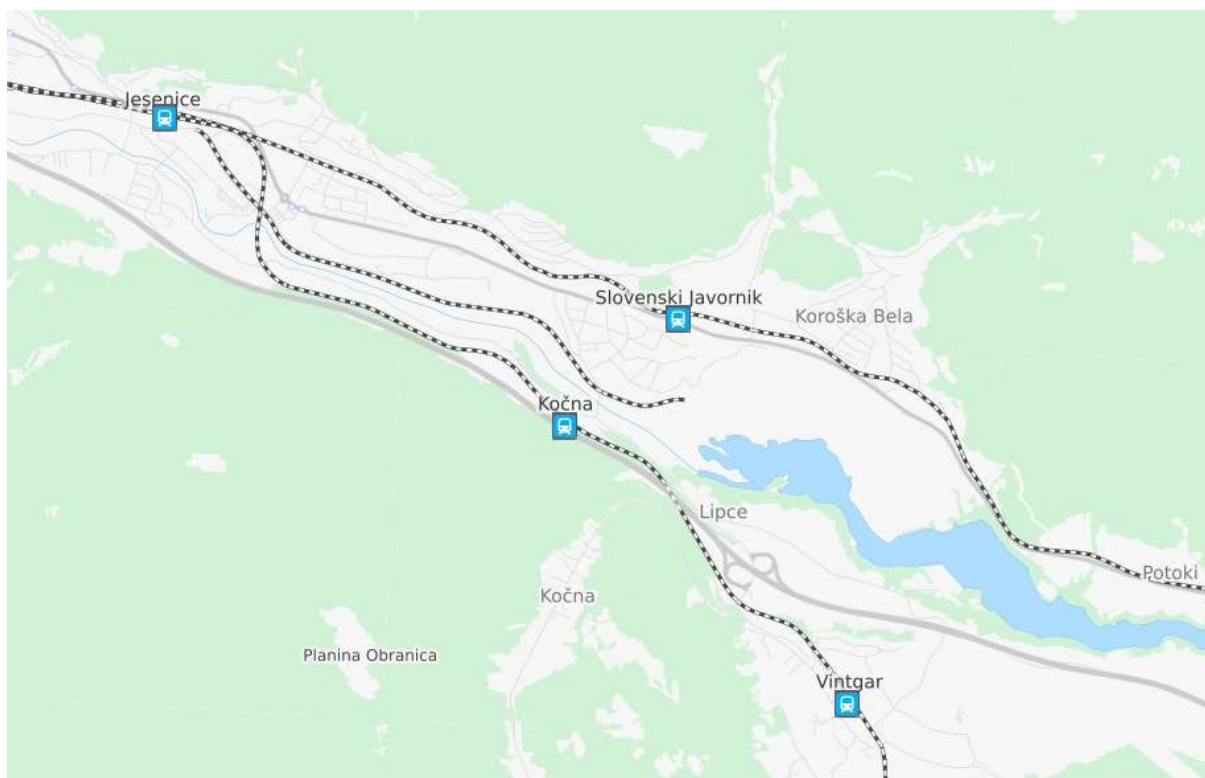
4.1.9 Javni železniški promet

4.1.9.1 Železniško omrežje

Leta 1870 so skozi Jesenice speljali železniško progo Ljubljana–Trbiž, mesto pa je dobilo svoj prvi kolodvor. Skozi kraj je tekla tudi proga do Beljaka, ki je potekala čez karavanški železniški predor. Veliko število Jeseničanov je pri polaganju tirov in gradnji karavanškega predora izgubilo življenje. Poleg te proge so skozi Jesenice speljali tudi karavanško-bohinjsko progo, ki jo je leta 1906 odprl avstrijski prestolonaslednik Franc Ferdinand. Železniške proge so mestu prinesla dotok prebivalstva in tudi širitev železarstva.¹⁰

Na območju Jesenic so prisotna tri železniške postajališča (Kočna, Vintgar in Slovenski Javornik) ter ena železniška postaja (Jesenice). Mesto je povezano z glavno železniško progo Ljubljana–Jesenice in bohinjsko regionalno železniško progo. Na relaciji Ljubljana–Jesenice so med jutranjo in popoldansko konico prihodi vlakov na 45 min, tekom preostalega dneva pa vsako uro in pol. Na bohinjski progi so intervali v konicah podobni, v dopoldanskem času pa so prihodi dokaj redki.

Zaradi ukinitve X. železniškega tovornega koridorja bo za razvoj železniškega omrežja na tem območju verjetno na voljo manj sredstev. Z vidika infrastrukture zato ni pričakovati bistvenih sprememb glede na obstoječe stanje.



Slika 57: Lokacija železniških postaj (vir : openstreetmap.org)

Kot je razvidno tudi iz karte, poteka znotraj Jesenic daljši industrijski tir, ki povezuje železarno Acroni Jesenice z ranžirno postajo v bližini železniške postaje Jesenice. Velik del mesta je zato presekan s kar

¹⁰ <https://sl.wikipedia.org/wiki/Jesenice>

tremi železniškimi progami. Poleg tega predstavljata linijski oviri še avtocesta in reka Sava, zato je dostopnost do nekaterih delov občine zelo ovirana.

4.1.9.2 Obremenitve železniškega prometa

V nadaljevanju so prikazani statistični podatki o uporabi posameznih železniških postaj oz. postajališč. Podatki so bili pridobljeni s strani slovenskih železnic, ki so v obdobju 2013-2016 beležile število dnevniških vstopov in izstopov potnikov v referenčnem tednu ter število prodanih vozovnic v enem letu.

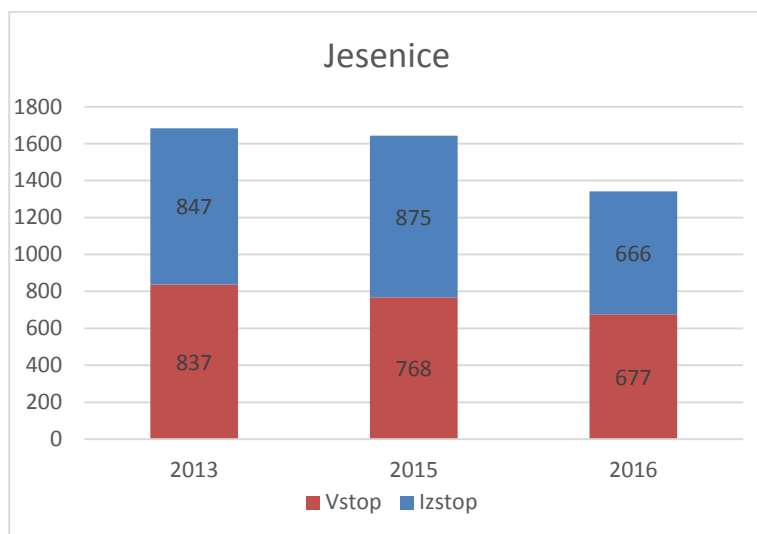
Železniška postaja Jesenice

Postaja Jesenice je končna postaja na glavni progi iz smeri Ljubljane. Postajno poslopje, ki je bilo zgrajeno v 50. letih je že močno dotrajano in potrebno obnove. V bližini postaje ni urejenih parkirišč za avtomobile kakor tudi ni ustreznega prostora za zaklepanje koles. Posledično je manj potnikov, ki bi postajo uporabljali kot prestopno točko.



Slika 58: Železniška postaja Jesenice (vir: Wikipedia.org)

Na podlagi štetja vstopov in izstopov lahko sklepamo, da je na železniški postaji Jesenice prisoten trend upadanja števila potnikov. Še posebej velik je padec v zadnjem letu, saj se je število potnikov zmanjšalo za kar 19 %. To potrjuje tudi število prodanih vozovnic v časovnem obdobju 2013–2015, ki ga prikazuje preglednica v nadaljevanju.



Grafikon 13: Podatki o številu vstopov in izstopov na železniški postaji Jesenice

Povprečen pad števila voženj na letni ravni torej znaša približno 8 % na leto. Upad potnikov je dokaj konstanten in nakazuje na neprilučnost vlaka kot načina prevoza. K zmanjšanju števila potnikov je prispevalo tudi dejstvo, da se število prebivalcev na območju Jesenic v zadnjih letih zmanjšuje (ugotovitve so podane v poglavju demografija). Vzrok za majhno število potnikov je tudi v dobri dostopnosti do avtocestnega omrežja.

Leto	2013	2014	2015
Št. vozovnic	48.601	43.058	41.309

Preglednica 20: Število prodanih vozovnic na železniški postaji Jesenice

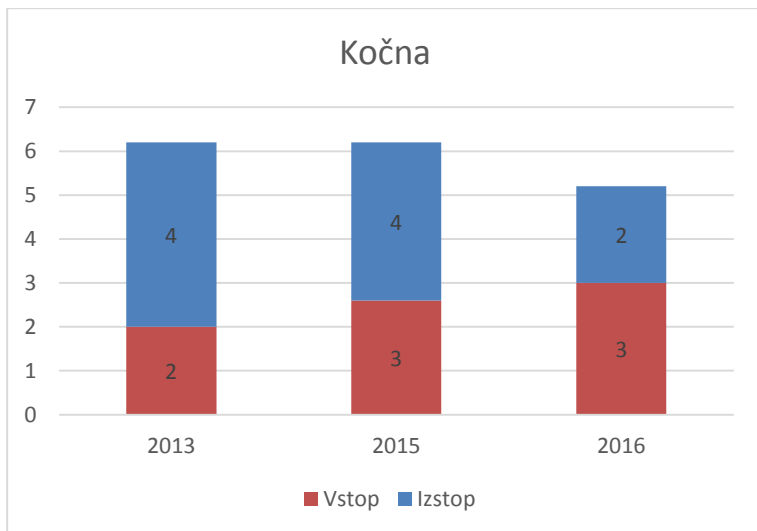
Železniško postajališče Kočna

Postajališče Kočna je bolj ali manj zapuščeno, saj je del bohinjske železnice, ki še vedno ni elektrificirana in ima zelo majhno število potnikov. Samo ostaja je locirana na dokaj odročnem delu Jesenic kar tudi prispeva k njeni redki uporabi.



Slika 59: Železniško postajališče Kočna (vir: Wikipedia.org)

Iz podatkov je razvidno, da postajališče dejansko ni v uporabi. Dnevno imamo namreč zgolj 5 do 6 potnikov, ki uporabijo to postajališče.



Grafikon 14: Podatki o številu vstopov in izstopov na železniškem postajališču Kočna

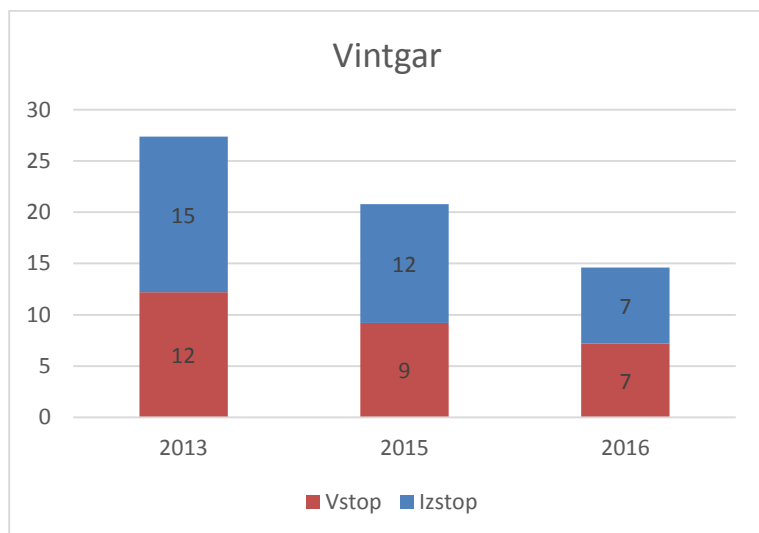
Železniško postajališče Vintgar

Postajališče Vintgar je zastarela in skoraj ni v uporabi. Potnikov je zelo malo, saj potovanje po bohinjski železnici ni pogosta smer za dnevne migracije. Postajališče pokriva zaledje s približno 900 prebivalci, zato večje frekventnosti na tem postajališču tudi v prihodnosti ni za pričakovati. Potencial za rast bi lahko našli v obiskovalcih Blejskega vintgarja, ki se nahaja v bližnji okolici in privablja veliko turistov.



Slika 60: Železniško postajališče Vintgar (vir: Wikipedia.org)

Postajališče Vintgar ima majhno število potnikov, katerih število tudi iz leta v leto hitro upada. Povprečen padec na letni ravni znaša namreč kar 37 %.



Grafikon 15: Podatki o številu vstopov in izstopov na železniškem postajališču Vintgar

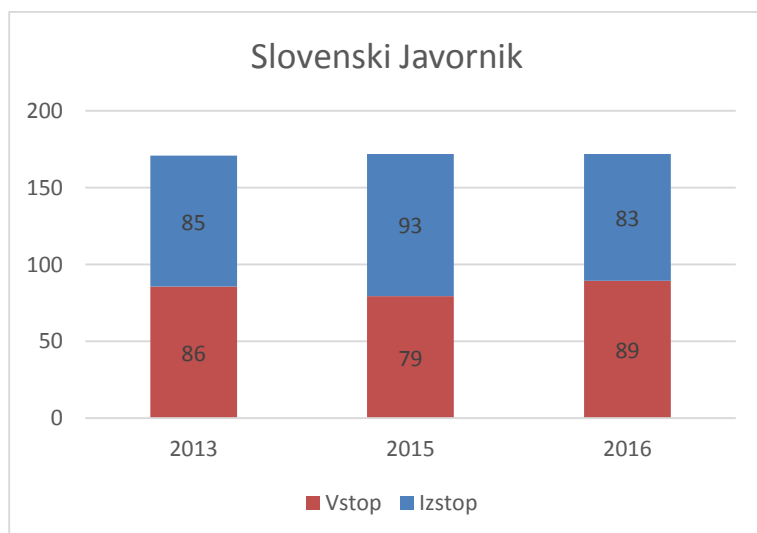
Železniško postajališče Slovenski Javornik

Postajališče Slovenski Javornik nima ustrezne širine perona. Potnikom s kolesi ali vozički je zaradi bližine kandelabrov ovirana pot po peronu in je zato nevarna. Postajališče se nahaja v bližini glavne ceste, ki poteka skozi Jesenice, vendar kljub temu v bližini nima urejenih parkirnih mest, ki bi omogočala intermodalnost. Locirana je v bližini stanovanjskih naselij (Slovenski Javornik, Koroška Bela), zato potencial za nove potnike obstaja.



Slika 61: Železniško postajališče Slovenski Javornik (vir: Wikipedia.org)

Število potnikov je na postajališču Slovenski Javornik bolj ali manj nespremenjeno glede na prejšnja leta. Postajališče je edina izmed vseh na območju Jesenic na kateri število potnikov ni bistveno upadlo. Je pa res, da je njihovo število v primerjavi z glavno postajo Jesenice relativno majhno.



Grafikon 16: Podatki o številu vstopov in izstopov na železniškem postajališču Slovenski Javornik

4.1.9.3 Glavne ugotovitve

Za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka se na državnem nivoju spodbuja intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki naj bi v prihodnosti prevzemal večino daljinskega tovornega prometa. V tem smislu je potrebna posodobitev proge Ljubljana–Jesenice.

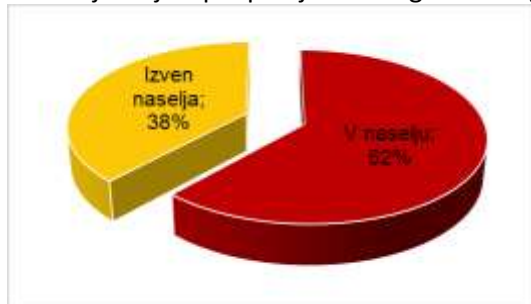
Ob neposredni bližini železniške postaje Jesenice in ostalih treh postajališč v občini so locirane tudi avtobusne postaje, tako da potencial za povezavo teh dveh vrst prevoza obstaja. Za spodbujanje intermodalnosti bi bilo potrebno prilagoditi vozne rede ter urediti parkirišča za motorni in kolesarnice za kolesarski promet (vključno s postajališčem avtomatiziranega sistema za izposajo koles JeseNICE bikes).

Kljub sicer udobnemu načinu potovanja z vlakom je le-ta zelo nekonkurenčen v primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi. Železniški informacijski sistem je zastarel, število vlakov je premajhno, zato trenutni vozni redi ne omogočajo dnevnih migracij. Prav tako je zastarela tudi infrastruktura postajnih poslopij, ki nikakor ni atraktivna.

4.1.10 Analiza prometne varnosti

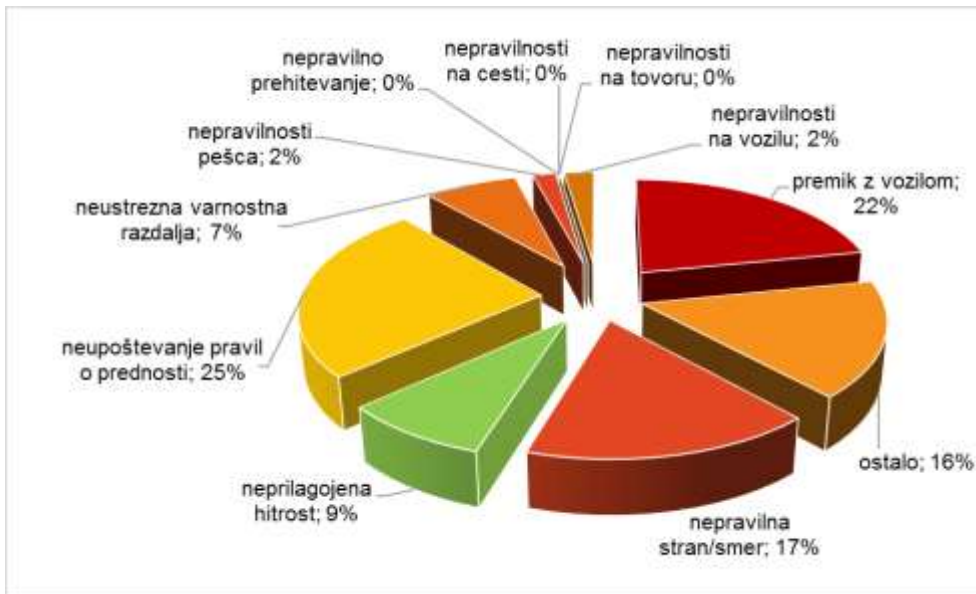
Po podatkih Agencije za varnost v prometu je bilo v času od 1.1.2010 do 31.12.2015 na območju občine Jesenice obravnavanih 385 prometnih nesreč. V nesrečah je 8 oseb izgubilo življenje, 24 oseb je bilo huje telesno poškodovanih, 116 je bilo lažje telesno poškodovanih, 569 oseb pa ni utrpelo poškodb.

V naselju se je v povprečju letno zgodilo 79 (62 %), izven naselja pa 49 (38 %) prometnih nesreč.



Grafikon 17: Delež prometnih nesreč glede na lokacijo, občina Jesenice (2013-2015)

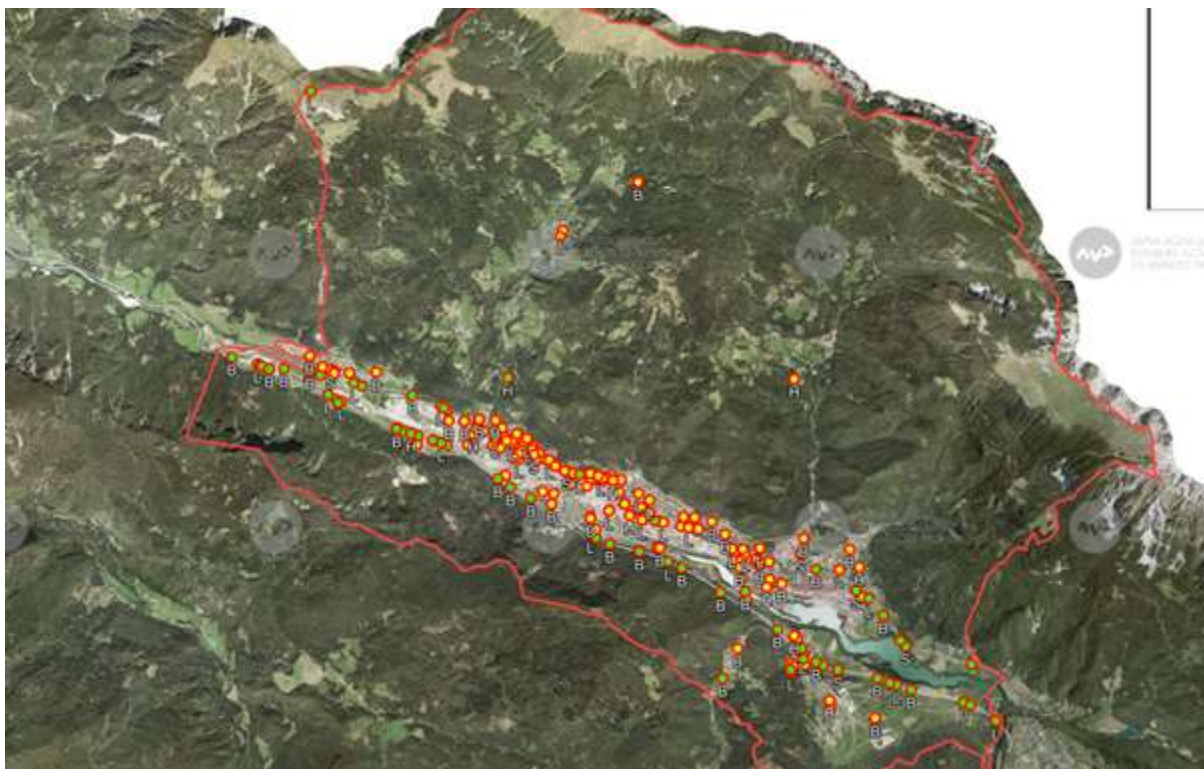
Med najpogostejšimi vzroki za prometne nesreče v občini Jesenice so neupoštevanje pravil o prednosti (25 %), premik z vozilom (22 %), nepravilna stran/smer vožnje (17 %) in neprilagojena hitrost (9 %).



Grafikon 18: Delež prometnih nesreč glede na vzrok nastanka, občina Jesenice (2013-2015)

V nadaljevanju so prikazane slike lokacij prometnih nesreč v občini Jesenice v obdobju od 1.1.2013 do 31.12.2015. Večina prometnih nesreč se je zgodila na območju urbanega dela občine Jesenice. Podatki kažejo, da se največ prometnih nesreč v občini Jesenice znotraj naselij in sicer povprečno 72 na leto. Izven naselja se največ prometnih nesreč zgodi na najbolj obremenjeni cesti, avtocesti AC-A2, v povprečju 30 nesreč na leto.

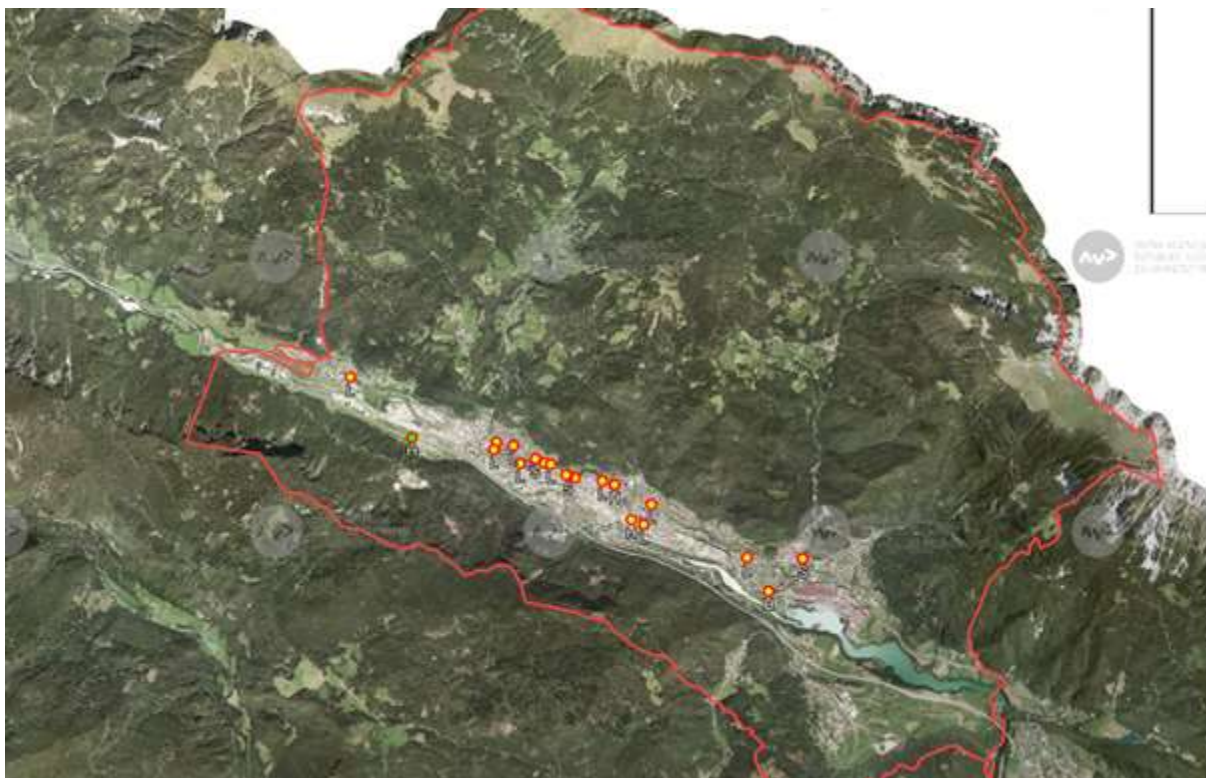
V zadnjih treh letih je na območju občine Jesenice v prometnih nesrečah izgubilo življenje 7 oseb, 17 oseb pa jih je utrpelo hude telesne poškodbe. Zgodilo se je 27 prometnih nesreč, kjer je bil vpleten pešec, tj. 9 oseb na leto in približno polovico manj nesreč z udeleženo kolesarja, tj. 15 nesreč v treh letih oz. 5 na leto.



Slika 62: Prikaz vseh prometnih nesreč, občina Jesenice med 2013-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)



Slika 63: Prikaz prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami ali smrtim izidom, občina Jesenice med 2013-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)



Slika 64: Prikaz prometnih nesreč z udeleženo pešca, občina Jesenice med 2013-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

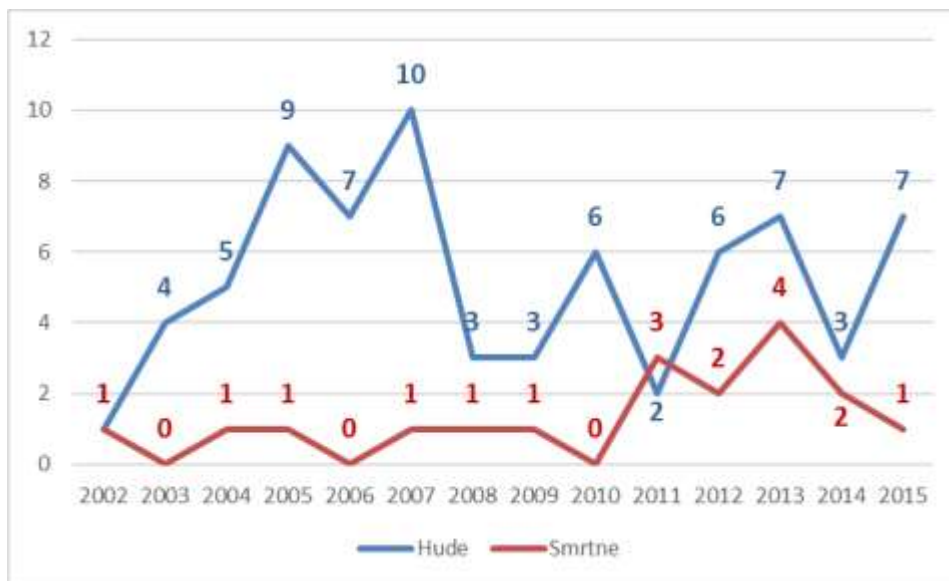


Slika 65: Prikaz prometnih nesreč z udeleženo kolesarja, občina Jesenice med 2013-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

Trend prometnih nesreč se je sicer glede na pretekla leta zelo zmanjšal, kar kaže tudi naslednji grafikon. Število nesreč v zadnjih 14 letih se je prepolovilo.

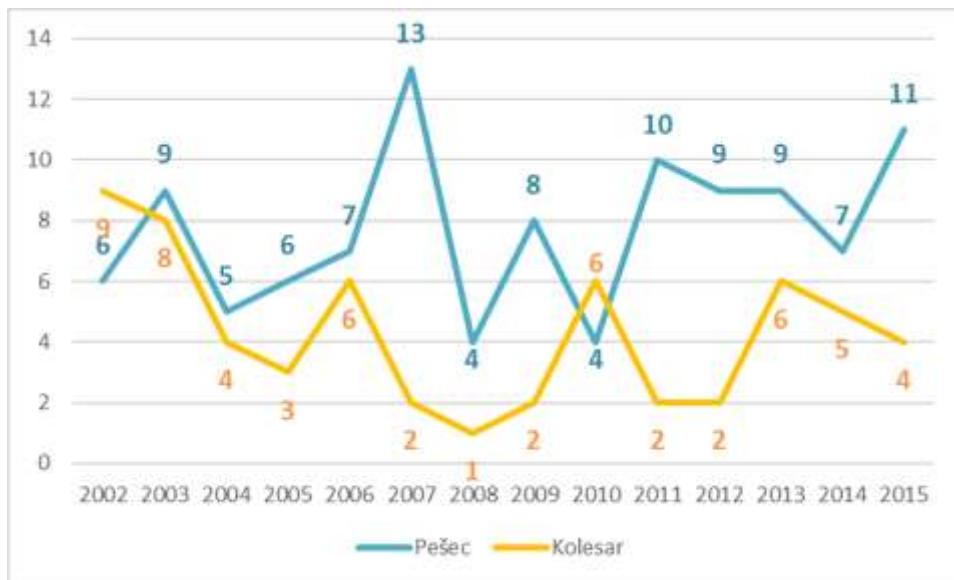


Grafikon 19: Število prometnih vseh nesreč (vseh in s smrtnim izidom), MO Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)



Grafikon 20: Število prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in s smrtnim izidom, občina Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

Nasprotno pa kažejo podatki o prometnih nesrečah z udeleženiim pešcem in/ali kolesarjem. Število nesreč na leto sicer zelo niha, vendar se predvsem nesreče z udeležbo pešca zadnja leta povečujejo. Število nesreč z udeleženiim kolesarjem je za polovico manj kot nesreč z udeleženiim pešcem, kar potrjuje dejstvo, da prebivalci za dnevna potovanja ne uporabljajo toliko koles.



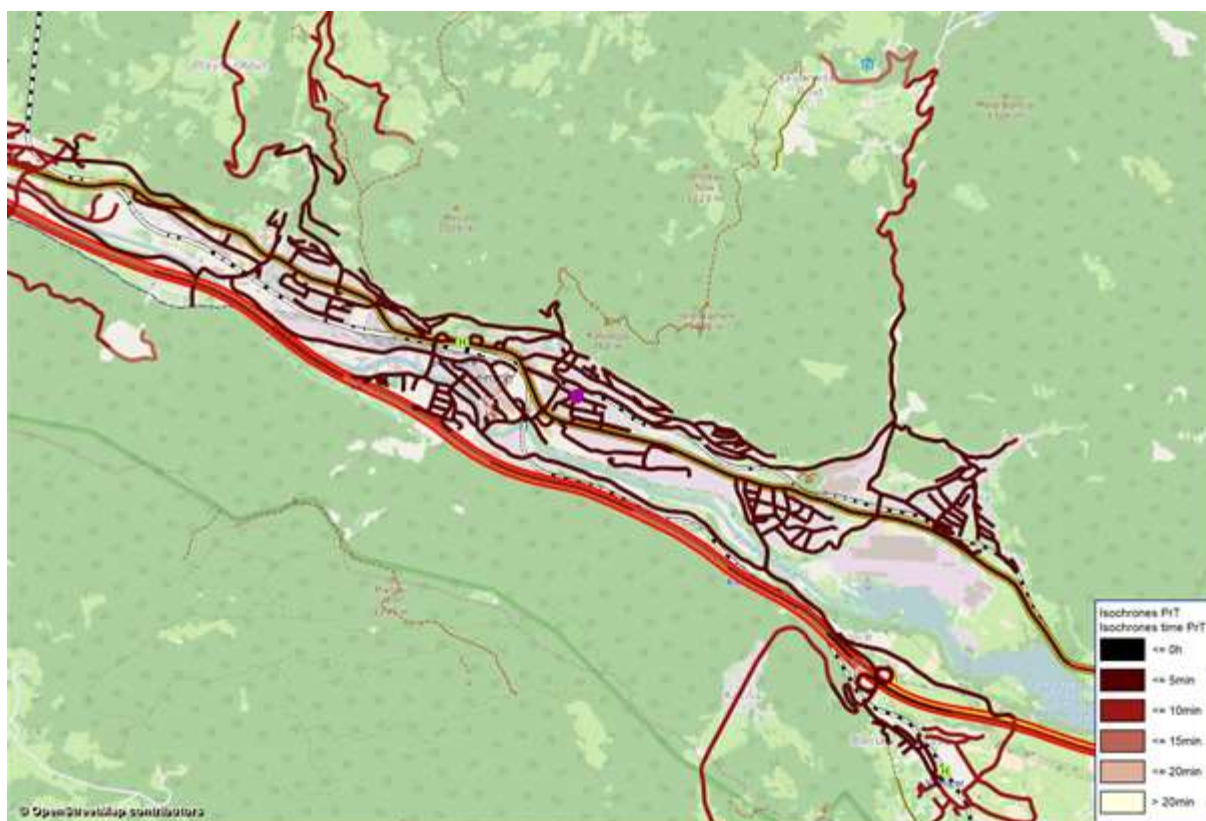
Grafikon 21: Število prometnih nesreč z udeležnim pešcem in kolesarjem, občina Jesenice v obdobju 2002-2015 (Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

4.1.11 Analiza dostopnosti do pomembnih ciljev potovanj

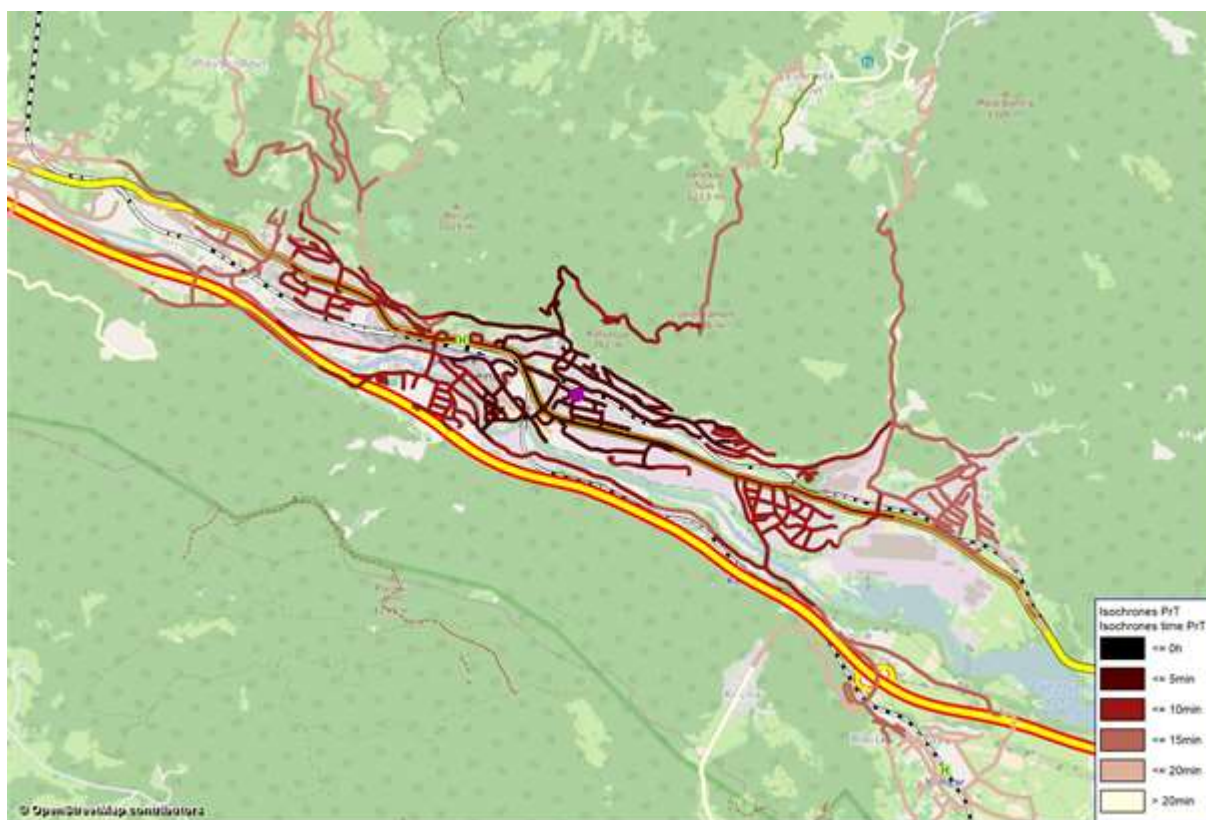
Socialna sprejemljivost je poleg s kazalniki prometne varnosti izražena še s socialno kohezivnostjo.

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

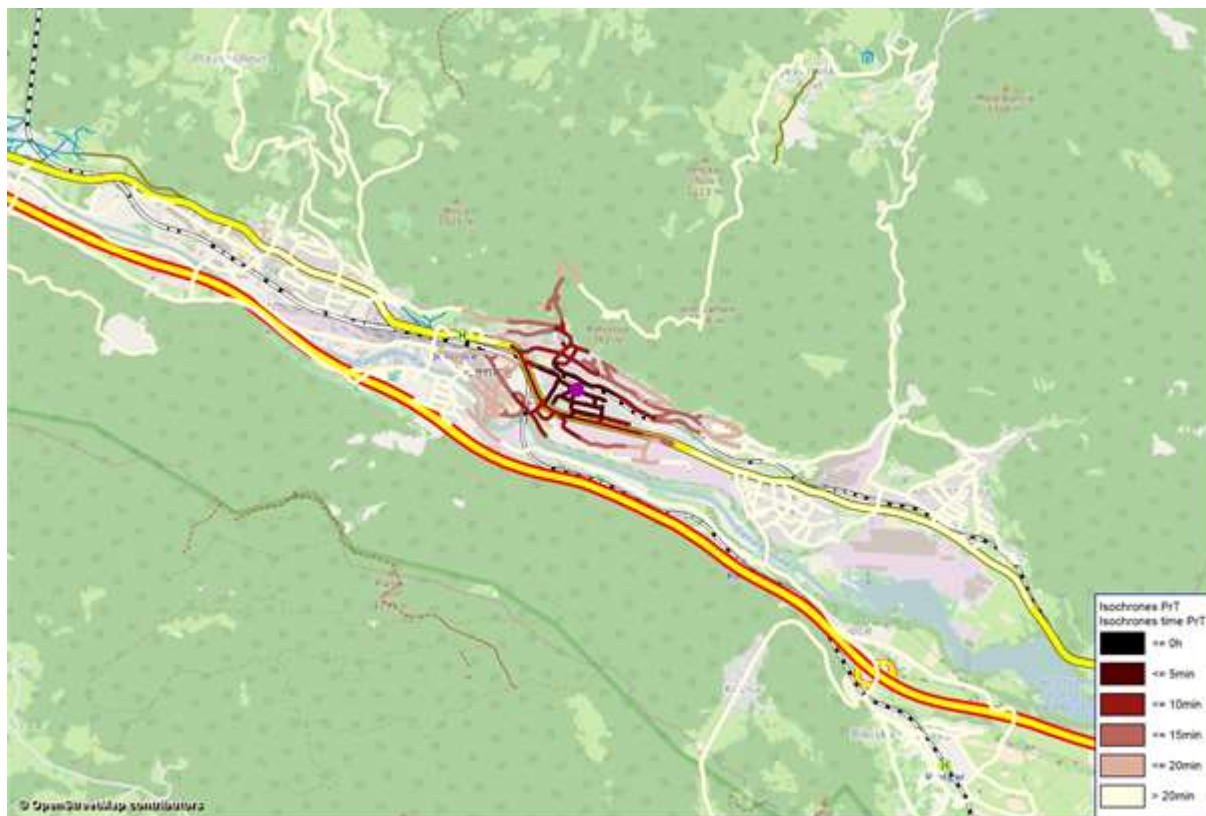
S prve slike je razvidno, da z avtomobilom v zelo kratkem času, tj. v manj kot 5 minutah, lahko prepotujemo skoraj celotno občino Jesenice. Dostopnost s kolesom in peš sta v istem časovnem okvirju seveda manjši. Zaradi kratkih razdalj v mestu je možno predvsem s kolesom v zelo kratkem času, tj. manj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



Slika 66: Dostopnost z avtomobilom



Slika 67: Dostopnost s kolesom



Slika 68: Dostopnost peš

4.1.12 Analiza potovalnih navad

V tej fazi Anketa je predvidena v fazi

4.1.13 SWOT analiza

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

4.1.13.1 Swot analiza motornega in mirujočega prometa

Preglednica 21: SWOT analiza –motorni in mirujoč promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> Razvejano omrežje glavnih, regionalnih in občinskih cest V povprečju se motorni promet v obdobju 2006-2012 ni povečal 	<ul style="list-style-type: none"> Veliko premostitvenih objektov zaradi železnice in bližine Save ter s tem povezani stroški Slabo stanje nekaterih cest

<ul style="list-style-type: none"> • Bližina dostopa do avtoceste • 54% zmanjšanje števila prometnih nesreč med leti 2002 in 2015 • Omogoča dostop do poljubnih, še posebej podeželskih in zalednih destinacij občine • Najhitrejši način prevoza na srednje in dolge razdalje znotraj regije in Slovenije • Brezplačna parkirna mesta 	<ul style="list-style-type: none"> • Velika odvisnost delovnih migrantov od motornega prometa, povečevanje delovnih števila migrantov v druge občine • Vozila ogrožajo šibkejše udeležence v prometu, še posebej kolesarje • Negativni vplivi na okolje in zdravje, t.j. visoki eksterni stroški • Zastoji in s tem povezani stroški • Visoki stroški uporabe vozila za uporabnika • Socialna izključenost, saj določene skupine prebivalstva nimajo dostopa do avtomobila (otroci in mladostniki, starejši, gibalno ovirani, socialno šibkejši)
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Vlaganje v vzdrževanje in optimiziranje obstoječe mreže cest • Ureditev parkirne problematike v stanovanjskih soseskah • Prerazporeditev pritiska na parkirna mesta s prenovljeno parkirno politiko • Spodbujanje car sharing sistemov in s tem zmanjševanje prometnih obremenitev • Uvedba P+R parkirišč • Uvedba javne taksi službe, ki bi omogočala prevoz po dostopnih cenah • Postavitev električnih polnilnic in uvajanje con, ki so dostopne samo električnim vozilom ter posledično spodbujanje uporabe okolju bolj prijaznih vozil 	<ul style="list-style-type: none"> • Draga gradnja in vzdrževanje cestne infrastrukture • Morebitna nizka podpora javnosti za nadaljevanje zapiranja mestnih središč za motorni promet • Morebitna nizka podpora javnosti zaradi stroškov parkiranja zaradi uvajanja novih parkirnih con • Naraščujoče cene goriv • Morebitne višje dajatve za motorna vozila • Nadaljnje izseljevanje iz Jesenic ter povečevanje delovnih migracij, kar bi povečalo pritisk na cestno omrežje

4.1.13.2 Swot analiza peš prometa

Preglednica 22: SWOT analiza – peš promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Povečan delež hoje tako v relativnem kot absolutnem smislu, še posebej v urbanem območju • Jesenice je gosto naseljeno mesto z dokaj kratkimi razdaljami • Hoja je zdrava in brezplačna • Umirjanje prometa na nekaterih ulicah • Prenova javnih prostorov in trgov v zadnjih letih • Hoja je del vsakega prevoznega načina 	<ul style="list-style-type: none"> • Pomanjkanje trgovin in ostalih storitvenih oz. oskrbnih vsebin na območjih "čiste" stanovanjske rabe (blokavska naselja) - premalo mešane rabe • Določeni odseki pešpoti imajo pomanjkljivo infrastrukturo • Določeni odseki pešpoti so neatraktivni za pešačenje (hrup, vizualna oz. izkustvena monotonost) • Pomanjkljivi zemljevidi in pomanjkanje označevalnih oz. usmerjevalnih tabel

	<ul style="list-style-type: none"> • Mesto prijazno individualnemu motoriziranemu prometu (dobra dostopnost, dovolj parkirišč, visoka stopnja motorizacije) • Pomanjkanje mehkih ukrepov za spodbujanje hoje • Hoja v strateških dokumentih ni prednostno obravnavana, tako v ciljih kot v ukrepih. • Na območju izven mesta Jesenice so pogoji za pešačenje zaradi nizke gostote poselitve in storitvenih dejavnosti omejeni. Ravno tako ni prisotna infrastruktura za pešačenje (pločniki in pešpoti). • Zaradi več linijskih ovir (železnica, reka Sava, avtocesta) je dostopnost ponekod zelo omejena
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Porečje Save kot območje rekreacijskih poti • Več vsebin oz. atraktivnosti v mestu in ob promenadah • Večinska podpora večim površinam za pešce, ureditvi šolskih poti • Vključevanje so-rab v območja "čistih" rab prostora (heterogena 3D raba prostora); • Dodatno vključevanje zelene infrastrukture v mesto (predvsem drevesa) • Infrastrukturno prilagajanje pešcem in nadaljevanje omejevanja individualnega motoriziranega prometa • V primerjavi z drugimi prevoznimi načini je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna • Ne povzroča izpustov in drugih vplivov na okolje in se tako sklada s trajnostnimi načeli • Oživitev mestnega središča 	<ul style="list-style-type: none"> • Nadaljevanje širjenja oskrbnih in storitvenih dejavnosti na obrobje mesta (nakupovalni centri na obrobju mesta preusmerjajo navade, zapiranje trgovin v centru) • Nadaljevanje urbanističnega in prometnega prilagajanja mesta individualnemu motoriziranemu prometu (npr.: krčenje zelenih površin za potrebe parkirišč) • Slaba dostopnost do nekaterih delov mesta zaradi pomanjkanja infrastrukture preko linijskih ovir

4.1.13.3 Swot analiza kolesarskega prometa

Preglednica 23: SWOT analiza – kolesarski promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Velika večina pomembnejših točk v Jesenicah leži v radiju 3 km • Kolo je na razdaljah do 4-5 km navadno hitrejše od ostalih prevoznih sredstev • Uveden avtomatiziran sistem brezplačne izposoje koles JeseNICE, ki omogoča tudi intermodalnost (P+Bike) 	<ul style="list-style-type: none"> • Obstoječe kolesarsko omrežje v Jesenicah še ni povezano in sklenjeno, na nekaterih odsekih pa je celo nevarno • Pomanjkljivi zemljevidi in pomanjkanje označevalnih oz. usmerjevalnih tabel

<ul style="list-style-type: none"> • Stroški nakupa in vzdrževanja lastnega kolesa so relativno nizki • Pri kolesarjenju ni parkirnih omejitev, parkiranje je brezplačno, parkira se lahko na skoraj vseh možnih lokacijah za neomejen čas • Kolesarjenje vpliva na izboljšanje zdravja in vitalnosti in ima velik zunanji doživljajski potencial • S kolesarjenjem se zmanjša število motornih vozil na cesti, s čimer se zmanjša tudi izpust škodljivih emisij in izboljša varnost na cesti 	<ul style="list-style-type: none"> • V zavesti prebivalcev Jesenic še ni prepričanja o tem, da lahko kolo na krajših razdaljah dostojno zamenja uporabo avtomobila • Za Jesenice je značilno gorsko celinsko podnebje, ki prinaša sorazmerno dolge in hladne zime, kar veliko ljudi odvrača od kolesarjenja • Pomanjkanje kolesarnic in stojal za kolesa, ki bi v času mirovanja kolo ščitila pred zunanjimi vplivi in tatvinami • Naraščanje števila parkirišč • Na več delih neugoden teren za kolesarjenje • Kolesa v sistemu avtomatizirane izposoje JeseNICE so slabo vzdrževana in neprimerna za okoliški teren
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Kolesarska infrastruktura je precej cenejša od infrastrukture za motorni promet ali javnega prometa • Vse večja ekološko osveščena in ozaveščenost ljudi v zvezi z varovanjem okolja • Večinska podpora anketirancev večim površinam za mestne in rekreativne kolesarjenje ter kolesarskim parkiriščem • Uvedba standardov za načrtovanje kolesarske infrastrukture • Postavitev tabel z načrtom kolesarskih poti • Načrtovane regijskih kolesarskih poti • Sodelovanje z večjimi podjetji skozi mobilnostne načrte • Nadgradnja sistema izposoje javnih koles in s tem privabljanje večih uporabnikov • Uporaba zložljivih koles povečuje možnosti za razvoj intermodalnega transporta, saj kolesarjenje povezuje z ostalimi prometnimi sredstvi • Uporaba električna kolesa omogoča lažje kolesarjenje, brez večjih fizičnih naporov 	<ul style="list-style-type: none"> • Kakovostno kolesarsko omrežje je lahko povezano z visokimi finančnimi vložki • Nevarne državne ceste • Ob povečanju deleža kolesarjev in koles obstaja nevarnost, da se poveča tudi število tatvin • Slabo vzdrževanje sistema izposoje koles lahko privede do upada števila uporabnikov

4.1.13.4 Swot analiza avtobusnega prometa

Preglednica 24: SWOT analiza - avtobusni promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Mestna postajališča dobro opremljena 	<ul style="list-style-type: none"> • Nizka frekventnost prihodov

<ul style="list-style-type: none"> • Uvedba enotne vozovnice za javni potniški promet na ravni Slovenije • Dostopen vsem starostnim skupinam • Udoben in varen način potovanja • Prostor za socializacijo • Želja po širitvi avtobusnih linij 	<ul style="list-style-type: none"> • Neusklajeni vozni redi z drugimi načini prevozov • Lokacije postajališč ne sovpadajo vedno z atrakcijami • Slaba infrastruktura nekaterih postajališč (ponekod ni nadstreškov, tabel z voznimi redi ipd.) • Ni poskrbljeno za potnike, ki želijo na avtobus vstopati s kolesom (ni prtljažnika oz. prostora za kolo na avtobusu) • Naraščujoča stopnja motorizacije in odvisnost od osebne motorne prometa • Naraščanje števila parkirišč
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Izboljšanje mreže postajališč in s tem privabljanje večjega števila uporabnikov • Uvedba mobilne aplikacije za spremljanje prihodov avtobusov na postajališča • Povečanje frekventnosti prihodov • Vzpostavitev multimodalnih centrov: prestopne točke, na katerih je mogoče pot nadaljevati z drugim načinom prevoza • Uskladiti vozne rede različnih vrst prevozov • Spodbujanje ljudi k uporabi javnega prometa v času različnih prireditev • Združevanje šolskih in linijskih prevozov • Sodelovanje z lokalnimi podjetji in nakupovalnimi centri • Vzpostavitev sistema za prevoz na klic, ki bi omogočal uporabo javnega prevoza tudi v oddaljenih krajih • Poenotenje tarif in vozovnic za različne načine prevozov, saj bi jih ljudje tudi bolj enakopravno uporabljali. • Manjši okoljski vpliv v primerjavi z osebnimi avtomobili • Zmanjšanje potreb po širjenju cestnega omrežja 	<ul style="list-style-type: none"> • V primeru dobre dostopnosti do mesta z osebnim avtomobilom občani ne bodo množično uporabljali javnega prevoza • V primeru nesmotrnega uvajanja novih linij lahko pride do prevelikih finančnih obremenitev • Nizko število potnikov na nekaterih linijah ne upravičuje dodatnih stroškov • Slabo sodelovanje partnerjev kot so podjetja • Nadaljnje propadanje cestnega omrežja

4.1.13.5 Swot analiza železniškega prometa

Preglednica 25: SWOT analiza - železniški promet

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Železniška postaja v središču Jesenic 	<ul style="list-style-type: none"> • Slaba infrastruktura postajnih poslopij

<ul style="list-style-type: none"> • Dobra povezava z Ljubljano • Uvedba enotne vozovnice za javni potniški promet na ravni Slovenije • Veliko industrijskih dejavnosti je v bližini železnice 	<ul style="list-style-type: none"> • Ni urejenega kolesarskega parkirišča v bližini železniških postaj • Majhno število prihodov vlakov • Čas potovanja je dosti daljši od potovanja z osebnim avtomobilom • Prepočasno uvajanje ITS • Zastarel železniški informacijski sistem • Slabo sodelovanje med občino Jesenice in Slovenskimi železnicami
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Uvedba različnih promocij za vožnjo z vlakom • Poenotenje in harmonizacija delovanja prometnih sistemov • Razvoj sodobnih železniških prog, ki bi omogočale krajše potovalne čase • Posebni vozni redi do turističnih destinacij • Modernizacija postajnih poslopij • Spodbujanje intermodalnosti npr. vožnja s kolesom do postaje in naprej z vlakom 	<ul style="list-style-type: none"> • Pomanjkanje interesa in investicij s strani Slovenskih železnic • Zmanjšanje varnosti v transportu zaradi zastarelega omrežja • Stopnjevanje razpršenosti poselitve prebivalstva • Nezaželenost uporabe zaradi dolgih potovalnih časov • Železniški koridor, ki poteka skozi Jesenice ni uvrščen med evropske koridorje

4.2 Oblikovanje scenarijev

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

Razvili smo štiri različne scenarije:

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

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

Vse štiri scenarije smo testirali v orodju za strateško modeliranje Urban Transport Roadmaps¹¹, ki omogoča testiranje scenarijev različnih ukrepov za majhna in srednja velika mesta za namen izdelave celostnih prometnih strategij. Obdobje modela sega do leta 2030. Na podlagi podatkov za MO Jesenice, ki obsegajo tako prometne podatke (na primer od deleža prometnih načinov do cene parkiranja in kakovosti javnega potniškega prometa) kot tudi socio-demografske podatke (na primer število delovnih migrantov, ki prihajajo v občino, stopnje motorizacije, demografskih trendov itd.), strateški prometni model predvidevi prihodnje trende glede deleža prometnih načinov, onesnaženosti zraka, emisije toplogrednih plinov, prometnih nesreč, izdatke za promet, povprečne hitrosti vozil, delež okolju prijaznih vozil itd.

4.2.1 Predpostavke

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

Preglednica 26: Predpostavke za modeliranje scenarijev v orodju Urban Transport Roadmaps

Država	Slovenija
Velikost mesta	Majhno mesto, < 100.000 prebivalcev
Število prebivalcev	20.858
Delež prebivalcev v mestnem središču z dobrim JPP	60 %
Delež prebivalcev v zaledju z dobrim JPP	30 % (Slovenski Javornik, Koroška Bela, Hrušica)
Delež prebivalcev v zaledju s slabim JPP	10 %
Ali je industrija pomembna panoga v mestu?	Da
Delež JPP	Med 15 % in 30 %
Delež kolesarjev	Med 3 % in 15 %
Obseg zastojev	Zmerni, v konici
Delež poti z izvorom izven Občine Jesenice	Omejen delež poti z izvorom izven Občine Jesenice, tj. manj kot 30 %
Delež prometnih načinov za poti z izvorom izven Občine Jesenice	5 % vlak 85 % avto 10 % avtobus (Vir: Popis 2002, Način potovanja na delo)
Tehnološki napredek glede vozil	Enak napredek kot v osnovnem stanju
Energetska poraba	Poraba enaka kot v osnovnem stanju
Okoljske dajatve	Enako kot v osnovnem stanju
Stopnja motorizacije	457
Delež osebnih vozil glede na način pogona	Bencin 53 %, dizel 42 %, 5 % ostalo
Delež avtobusov glede na način pogon	100% dizel
Cena avtobusne vozovnice	1,3 EUR (običajna cena), 1,2 EUR (delavska vozovnica)
Dolžina kolesarskih poti	So, vendar v omejenem številu
Plačljivo parkiranje	Ga skoraj ni
Povprečna cena parkiranja na uro	-
Delež prometnih načinov	Hoja 20 % Kolo 5 %

¹¹ <http://urban-transport-roadmaps.eu/>

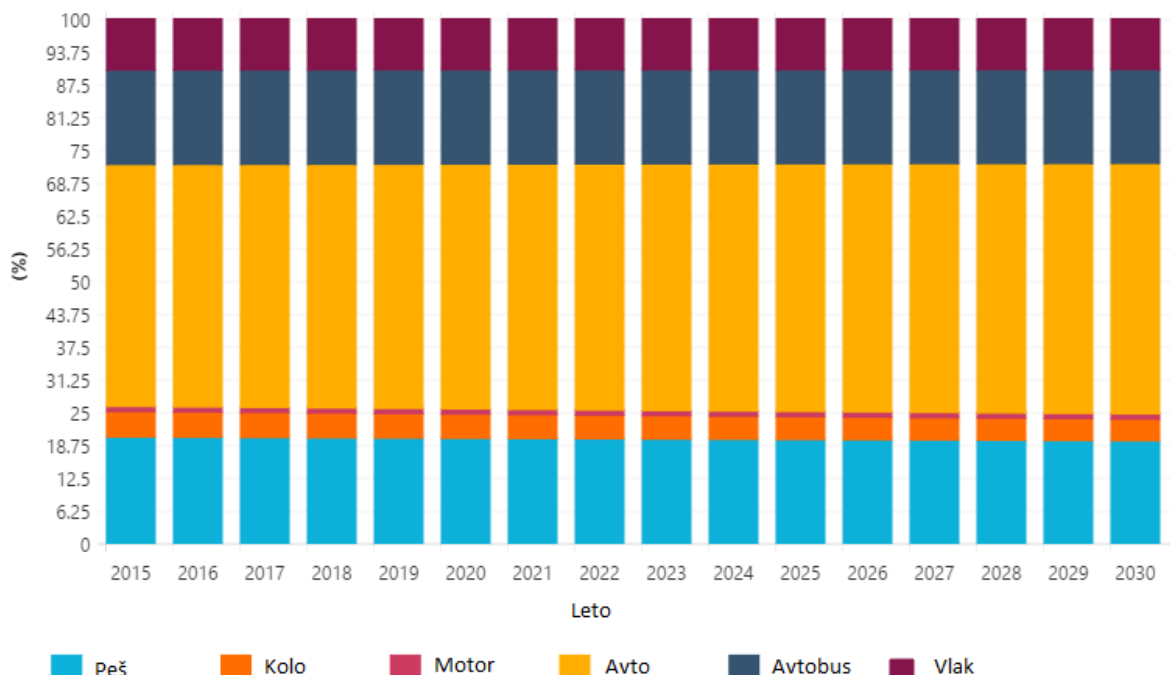
	Motor 1 % Osebno motorno vozilo 46 % Javni potniški promet 28 % (Vir: Popis 2002, Način potovanja na delo in v šolo)
Deleži po vrsti JPP	25 % vlak, 75 % avtobus
Trend uporabe avta	Naraščajoč
Delež tovornih vozil v motornem prometu	8 % (Vir: PLDP)
Prisotnost polnilnic za električna vozila in vozila na vodikov pogon	Zanemarljiva
Demografski trendi	-0,5% letna rast
Trend suburbanizacije	V omejenem obsegu, tj. delež urbanega prebivalstva se rahlo zmanjšuje, v zaledju pa rahlo povečuje
Povprečen prihodek občanov na leto	Nizek, tj. manj kot 20.000 EUR na osebo

4.2.2 Scenarij nadaljevanja trendov

V scenariju nadaljevanja trendov ni predviden noben dodaten ukrep na področju trajnostnega prometa. To pomeni, da v tem scenariju ostajajo ukrepi, ki so v Jesenicah že v izvedbi. Strateško opredeljeni cilji so zagotavljanje pretočnosti koridorjev, glavnih mestnih cest in možnosti čim boljšega dostopa z avtomobilom v središče mesta. Prednost je dana avtomobilskim povezavam in sodobnim parkirnim prostorom, obsežnim križiščem itd. Poselitvena razpršenost je dejstvo, zato ostane JPP neprivlačen in nekonkurenčen. Avtomobilski prevozi nimajo konkurence. Kolesarsko omrežje ostane na ravni obstoječega stanja, torej neobstoječe. Vloga pešcev je v podrejenem položaju.

Ta scenarij predvideva naslednje trende do leta 2030:

- Stopnja motorizacije se bo zvišala s 457 na 547 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.
- Delež uporabe avtomobila se bo zvišal z 48 % na 51 % na račun trajnostnih prometnih načinov, posebej hoje in kolesarjenja, delež JPP pa bo ostal primerljiv.
- Povprečna hitrost osebnih motornih vozil in avtobusov se bo v konicah rahlo zmanjšala zaradi povečanih zastojev.
- Povprečna potovalna razdalja se bo povečala za 4 %.
- Delež tovornega prometa se bo povečal za 6 %.
- Zaradi tehnološkega razvoja se bo povečal delež okolju prijaznih vozil, še posebej hibridnih z 1 % na 29 %, hkrati pa se bo zmanjšalo število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi vozili za 30 %.
- Izpusti CO₂ in trdih delcev se bodo zmanjšali za 12 % in 59 % zaradi tehnološkega napredka in upada prebivalstva.
- Število smrtnih in hudih prometnih nesreč se bo zmanjšalo za 12 %.
- Javni izdatki za promet bodo precej večji kot prihodki.
- Izdatki prebivalcev za promet se bodo povečali za 5 %.



Grafikon 22: Delež prometni načinov do 2030 za scenarij nadaljevanja trendov

4.2.3 Scenarij hoje in kolesarjenja

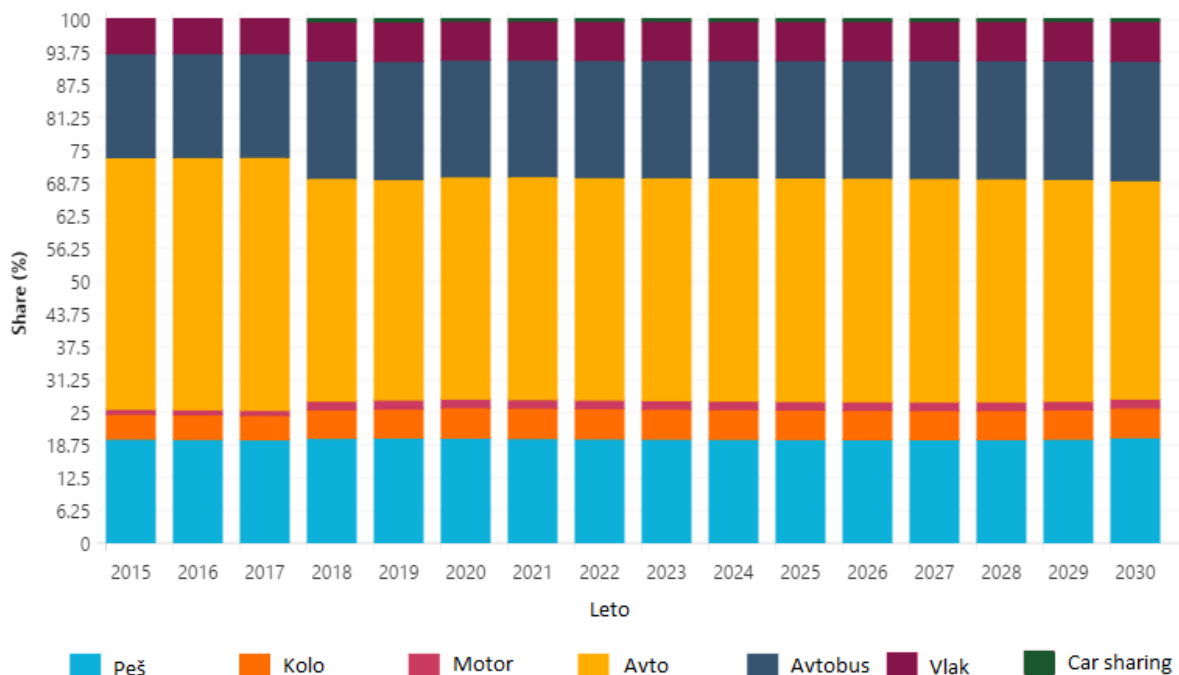
Ta scenarij predvideva povečane investicije v hojo in kolesarjenje poleg že obstoječih ukrepov, ki so del scenarija nadaljevanja trendov. Predvideni ukrepi so:

- Prostorska politika, ki spodbuja mešano rabo
- Povečana promocija trajnostnega prometa, vključno z upravljanjem mobilnosti na ravni posameznih gospodinjstev
- Vlaganje v peš in kolesarsko infrastrukturo
- Vlaganje v umirjanje prometa
- Namenjanje površin za motorna vozila drugim uporabnikom kot na primer pešcem in kolesarjem
- Uvedba plačljivega parkiranja

Ta scenarij predvideva naslednje trende do leta 2030:

- Stopnja motorizacije se bo zvišala s 457 na 544 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.
- Delež uporabe avtomobila se bo znižal z 48 % na 42 %, medtem ko se bo delež hoje in kolesarjenja povečal za 2-odstotni točki, delež JPP pa se bo povečal za 4-odstotno točko, pojavil pa se bo tudi t.i. car sharing (souporaba avtomobila).
- Povprečna hitrost osebnih motornih vozil se bo v konicah rahlo zmanjšala, medtem ko se bo hitrost avtobusov rahlo povečala.
- Povprečna potovalna razdalja bo ostala primerljiva.
- Delež tovornega prometa se bo povečal za 12 %.
- Zaradi tehnološkega razvoja se bo povečal delež okolju prijaznih vozil, še posebej hibridnih z 1 % na 29 %, hkrati pa se bo zmanjšalo število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi vozili za več kot 40 %.
- Izpusti CO₂ in trdih delcev se bodo zmanjšali za 17 % in 61 % zaradi tehnološkega napredka in upada prebivalstva, torej več kot v osnovnem scenariju.

- Število smrtnih in hudih prometnih nesreč se bo zmanjšalo za 21 oziroma 24 %.
- Javni izdatki za promet bodo malce večji kot prihodki, razmerje bo boljše kot v osnovnem scenariju zaradi prihodkov iz parkiranja.
- Izdatki prebivalcev za promet se bodo povečali za 12 %, torej več kot v osnovnem scenariju.



Grafikon 23: Delež prometni načinov do 2030 za scenarij hoje in kolesarjenja

4.2.4 Scenarij javnega potniškega prometa

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

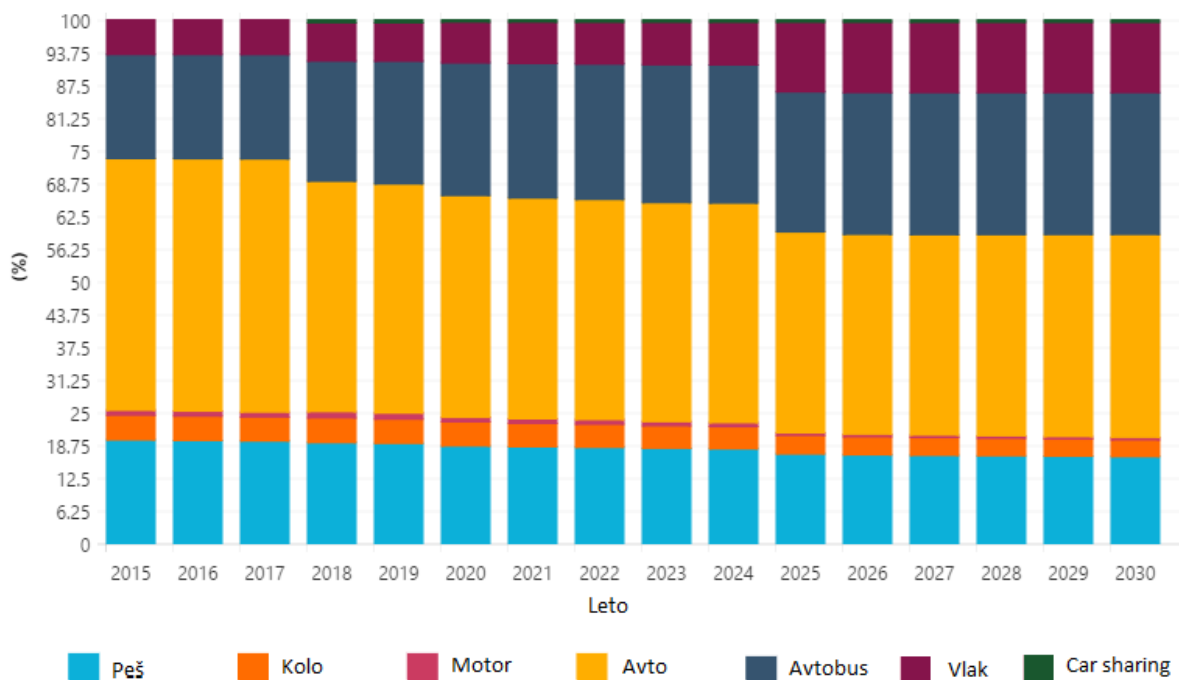
Predvideni ukrepi so:

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

Ta scenarij predvideva naslednje trende do leta 2030:

- Stopnja motorizacije se bo zvišala s 457 na 541 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.
- Delež uporabe avtomobila se bo znižal z 48 % na 39 %, medtem ko se bo delež hoje in kolesarjenja zmanjšal s 25 % na 20 %, delež JPP pa se bo povečal s 26 % na kar 41 %, od tega avtobus z 20 % na 27 % ter vlak z 7 % na 13 %, pojavil se bo pa tudi t.i. car sharing (souporaba avtomobila).

- Povprečna hitrost vozil v konici se bo povečala predvsem za osebne avtomobile zaradi večjega deleža JPP in manjših zastojev, hitrost avtobusov pa bo ostala primerljiva oziroma se rahlo povečala.
- Povprečna potovalna razdalja se bo povečala za 7 %.
- Delež tovornega prometa se bo povečal za 16 %.
- Zaradi tehnološkega razvoja se bo povečal delež okolju prijaznih vozil, še posebej hibridnih z 1 % na 29 %, hkrati pa se bo zmanjšalo število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi vozili za 45 %.
- Izpusti CO₂ in trdih delcev se bodo zmanjšali za 17 % in 64 % zaradi tehnološkega napredka in vlaganja v okolju prijazna vozila JPP.
- Število smrtnih in hudih prometnih nesreč se bo zmanjšalo za 27 %.
- Skupni javni izdatki za promet v obdobju do 2030 so mnogo večji kot prihodki, razlika je večja kot v prvem, osnovnem in drugem scenariju, kar pomeni, da prihodki od plačljivega parkiranja niso zadostni in da tak scenarij verjetno ni realističen.
- Izdatki prebivalcev za promet se bodo povečali za 12 %.



Grafikon 24: Delež prometni načinov do 2030 za scenarij javnega potniškega prometa

4.2.5 Scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa

Ta scenarij predvideva investicije tako v javni potniški promet kot tudi hojo in kolesarjenje poleg že obstoječih ukrepov, ki so del scenarija nadaljevanja trendov. Oba sistema trajnostnega prometa se razvijata enakomerno z namenom, da se zagotovi kakovostno dostopnost vsem prebivalcem ne glede na socialni status ali zdravstveno stanje. Prioritete načrtovanja so obrnjene kot je prikazano v spodnji prometni piramidi.



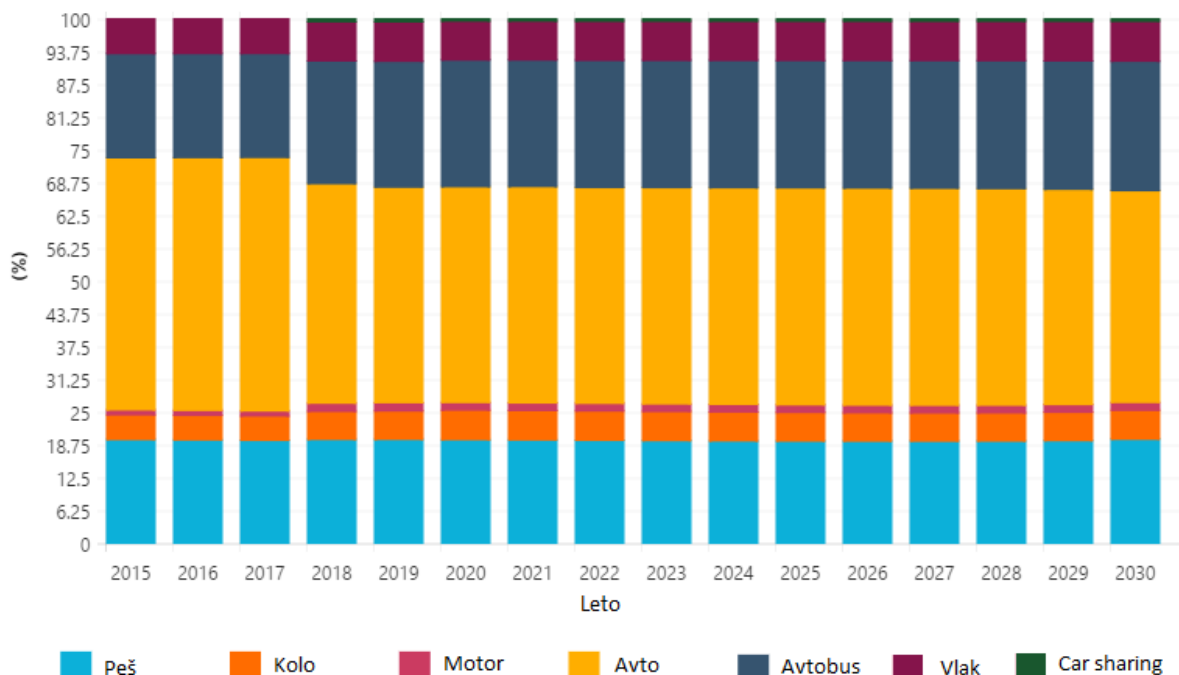
Slika 69: Obratna prometna piramida

V tem scenariju so predvideni ukrepi:

- Prostorska politika, ki spodbuja mešano rabo
- Povečana promocija trajnostnega prometa, vključno z upravljanjem mobilnosti na ravni posameznih gospodinjstev
- Vlaganje v peš in kolesarsko infrastrukturo
- Širjenje omrežja avtobusnega potniškega prometa
- Investicije v okolju prijazne avtobuse
- Vlaganje v umirjanje prometa
- Omejitev dostopa za osebna motorna vozila
- Širitev plačljivega parkiranja

Ta scenarij predvideva naslednje trende do leta 2030:

- Stopnja motorizacije se bo zvišala s 457 na 543 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.
- Delež uporabe avtomobila se bo znižal z 48 % na 39 %, medtem ko se bo delež hoje in kolesarjenja povečal za 1 odstotno točko, delež JPP pa se bo povečal s 26 % na 32 %, od tega avtobus z 20 % na 25 % ter vlak z 7 % na 8 %, pojavil se bo pa tudi t.i. car sharing (souporaba avtomobila).
- Povprečna hitrost vozil v konici se bo rahlo zmanjšala za osebne avtomobile, hitrost avtobusov pa rahlo povečala.
- Povprečna potovalna razdalja bo ostala enaka.
- Delež tovornega prometa se bo povečal za 13 %.
- Zaradi tehnološkega razvoja se bo povečal delež okolju prijaznih vozil, še posebej hibridnih z 1 % na 29 %, hkrati pa se bo zmanjšalo število prevoženih kilometrov s konvencionalnimi vozili za 44 %.
- Izpusti CO₂ in trdih delcev se bodo zmanjšali za 17 % in 63 % zaradi tehnološkega napredka in vlaganja v okolju prijazna vozila JPP.
- Število smrtnih in hudih prometnih nesreč se bo zmanjšalo za 23 oziroma 25 %.
- Skupni javni izdatki za promet v obdobju do 2030 so večji kot prihodki, razlika je večja kot v prvem in drugem scenariju, toda mnogo manjša kot v tretjem scenariju.
- Izdatki prebivalcev za promet se bodo povečali za 13 %.



Grafikon 25: Delež prometni načinov do 2030 za scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa

4.2.6 Povzetek scenarijev

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

Boljše trende nakazuje scenarij hoje in kolesarjenja kaže rahlo povečanje deleža pešačenja in kolesarjenja, vendar tudi javnega potniškega prometa, kar je verjetno posledica trendov staranja in upadanja prebivalcev. Izmed alternativnih scenarijev predvideva najmanjše zmanjšanje avtomobilskega prometa, prometnih nesreč in PM delcev (sicer še vedno precej več kot osnovni scenarij), kaže pa najboljše razmerje med javnimi izdatki in prihodki, saj so investicije v hojo in kolesarjenje cenejše in pogosto celo stroškovno bolj učinkovite kot investicije v ostale prometne načine.

V veliki meri najboljše trende napoveduje tretji scenarij, scenarij javnega potniškega prometa. Ta scenarij napoveduje največji upad avtomobilskega prometa, (a hkrati tudi) nemotoriziranega, na račun JPP. Ta scenarij tudi napoveduje najnižjo rast motorizacije, povečanje hitrosti avtomobilov zaradi zmanjšane prometne obremenitve, največji upad izpustov toplogrednih plinov ter PM delcev, največji upad deleža vozil na konvencionalen pogon ter največji upad smrtnih in hudih prometnih nesreč. Po drugi strani se v tem scenariju najbolj poveča povprečna potovalna razdalja, tako zaradi boljšega JPP kot tudi zaradi odsotnosti ukrepa prostorske politike. Glavna težava tega scenarija so sicer najslabše razmerje

med izdatke in prihodki zaradi vlaganja v JPP (tako avtobusni kot železniški), saj na drugi strani ni veliko prihodkov razen iz parkiranja ter seveda potnikov JPP.

Četrty scenarij, scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa, na drugi strani predvideva podobne pozitivne trende kot tretji scenarij z vidika upada avtomobilskega prometa in deleža vozil na konvencionalen pogon, vendar hkrati ob povečanju obsega JPP napoveduje tudi povečanje deleža nemotoriziranih prometnih načinov. Zaradi manjšega obsega investicij v JPP je tudi finančna slika precej boljša kot v tretjem scenariju in le malo slabša kot v drugem scenariju. Čeprav so nekateri kazalci manj optimistični kot v tretjem scenariju, pa ocenjujemo, da je četrty scenarij najbolj optimalen zaradi uravnotežene javne porabe in pozitivnega vpliva hoje in kolesarjenja na zdravje prebivalcev.

Scenariji jasno kažejo, da bo v Občini Jesenice potrebno najti ravnotežje med ukrepi, ki spodbujajo različne oblike trajnostnega prometa (hoja, kolesarjenje in javni potniški promet), vendar hkrati tudi smiselno omejevati avtomobilski promet, spodbujati bolj trajnostno prostorsko politiko, ki zmanjšuje potovalne razdalje ter povečati promocijo trajnostne mobilnosti s t.i. mehкими ukrepi.