



Konzorcij  
**CPS**



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

**Zelena luč za trajnost**

# **Celostna prometna strategija Občine Tržič**

Datum: april 2017

## Kazalo

UVOD .....	3
Kakovost življenja in trajnostna prometna politika.....	3
O Celostni prometni strategiji .....	5
Značilnosti Celostne prometne strategije .....	6
Prednosti celovitega pogleda na promet .....	7
Pot do CPS .....	8
Pet stebrov CPS .....	9
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE.....	10
Stanje in izzivi.....	10
Vizija in cilji .....	16
Akcijski načrt.....	17
HOJA.....	18
Stanje in izzivi.....	18
Vizija in cilji .....	22
Akcijski načrt.....	23
KOLESARJENJE .....	24
Stanje in izzivi.....	24
Vizija in cilji .....	29
Akcijski načrt.....	31
JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	32
Vizija in cilji .....	35
Akcijski načrt.....	37
MOTORIZIRANI PROMET.....	38
Stanje in izzivi.....	38
Vizija in cilji .....	43
Akcijski načrt.....	44
Viri .....	45
Kolofon .....	46

## UVOD

Celostna prometna strategija (CPS) je strateški dokument občine za trajnostno načrtovanje prometa in reševanje vseh s prometom povezanih izzivov. Gre za ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa, ki obstoječe metode dopolnjuje z načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja ter skuša doseči večjo kakovost bivanja v mestih in regijah za zdajšnje in prihodnje generacije.

### Zakaj je CPS pomemben?

Celostna prometna strategija je orodje za vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, ki zagotavlja dostopnost delovnih mest in storitev, izboljšuje prometno varnost, zmanjšuje zastoje, onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije, zmanjšuje stroške za mobilnost ter izboljšuje privlačnost in kakovost mestnega okolja. Načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih je za Evropsko komisijo najpomembnejši del prednostne teme urbana mobilnost.

Izdelan CPS in potrjen akcijski načrt za izvedbo sta ključ do sredstev, ki bodo na voljo v okviru nacionalnih in evropskih razpisov. Ti bodo namenjeni izvedbi ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so opredeljeni v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. V Sloveniji zato v letih 2016 in 2017 celostne prometne strategije izdeluje več kot 60 občin.

### Zakaj je CPS pomemben za Tržič?

Tema CPS v Tržiču so tisti izzivi, ki so pomembni za občane in obiskovalce. Glavni izzivi so omejena mobilnost starejših, neurejena mobilnost turistov, odsotnost kolesarske infrastrukture, neučinkovit javni potniški promet, neustrezni parkirni režimi, slabo sodelovanje z drugimi gorenjskimi občinami in netrajnostni prihodi v šolo.

Tržič in Bistrica pri Tržiču sta na seznamu mestnih naselij v RS (SURS 2003). Po sprejemu CPS bosta upravičena do kandidiranja na javnih razpisih za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti iz kohezijskih sredstev. V letu 2017 so predvideni razpisi za sisteme P+R, kolesarsko infrastrukturo, površine za pešce in avtobusna postajališča. Sklad za podnebne spremembe pa bo v letih 2017 in 2018 objavil razpise za pripravo in izvedbo Evropskega tedna mobilnosti, kolesarske infrastrukture in mobilnostnih načrtov za ustanove. S tem pa se bodo povečale možnosti občine in krajevnih skupnosti za uspešen razvoj.

### Izvajalec CPS Tržič

CPS Tržič izdeluje skupina strokovnjakov iz znanstvenih, nevladnih in izvedbenih organizacij, ki sodelujejo v Koaliciji za trajnostno prometno politiko in so se povezali v Konzorcij CPS. Nosilec posla je Inštitut za politike prostora (IPoP), konzorcijski partnerji pa so Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti, Geografski inštitut Antona Melika, Focus, društvo za sonaraven razvoj, Socialni marketing Iz principa (DrogArt) in City Studio, d.o.o.

## Kakovost življenja in trajnostna prometna politika

Kakovost bivanja in življenja sta vse bolj povezani s prometnimi sistemi. Postali smo bolj mobilni, število potovanj se je povečalo. To pomeni večjo obremenitev okolja in negativne vplive na zdravje ljudi, ki so posledica hrupa in onesnaženega zraka. Problematici so tudi zastoji, visoki stroški osebne mobilnosti in prevelika odvisnost od motornega prometa.

### Motorni promet v Sloveniji

Slovenci sodimo med najbolj motorizirane narode v Evropi, saj kar 86 % kopnih poti opravimo z avtomobilom, kar nas uvršča na tretje mesto v Evropski uniji. Leta 2015 smo po podatkih Eurostata v stopnji motorizacije dosegli deveto mesto v Evropski uniji. Izdatki povprečnega gospodinjstva v Sloveniji za osebno mobilnost nas uvrščajo na prvo mesto, pred vsemi članicami EU. Podobno je tudi

v občini Tržič: skoraj vsako gospodinjstvo je močno odvisno od avtomobila, ponekod dveh ali celo treh, ki močno obremenjujejo družinski proračun. Prav tako sta gradnja in vzdrževanje cest v veliko finančno breme občin in države.

Obenem smo dolžni upoštevati mednarodne dogovore, slovensko in evropsko zakonodajo na področju kakovosti zraka in toplogrednih plinov. Ti zahtevajo velika znižanja emisij iz prometa v naslednjih desetletjih in so še en razlog za korenite spremembe v načinih potovanja. Izpusti toplogrednih plinov iz prometa so leta 2014 znašali 32 %. Glavni vir toplogrednih plinov je večinoma cestni promet, ki prispeva kar 99 % vseh izpustov. Delež, ki ga imajo izpusti iz prometa v skupnih izpustih in neučinkoviti ukrepi za njihovo zmanjšanje otežujejo prizadevanje Slovenije za doseg sprejetih obveznosti.

### **Posredni stroški prometa**

S prometom in prometno infrastrukturo so tesno povezani nesmotna raba prostora s širitvijo izven naselij, izgubljanje kakovostnih kmetijskih zemljišč ter območij za varovanje naravnih vrednot in naravnih virov, visoki stroški za infrastrukturno in komunalno opremljanje, selitev dejavnosti na obrobja mest, onesnaževanjem okolja in izgubljanje pokrajinske identitete.

### **Trajnostna mobilnost**

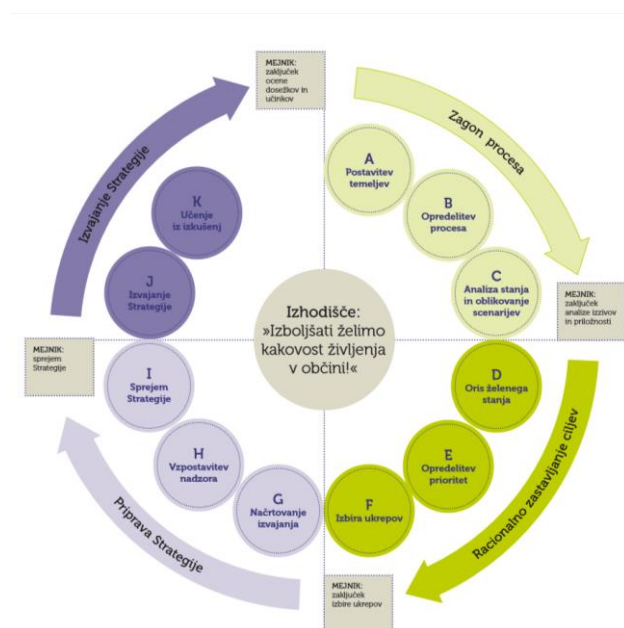
Trajnostna mobilnost (TM) je prometni pristop, ki zadovoljuje vse potrebe po mobilnosti, obenem pa zmanjšuje promet, onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Marsikdo si jo razlaga napačno ali zelo pavšalno, saj je trajnostna mobilnost le tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva. Ob enakih učinkih so skupni stroški nižji, manjši pa so tudi stranski učinki, tveganja in poraba naravnih virov. Gre za rešitev za vse skupine prebivalcev, torej tudi za tiste, ki nimajo ali iz različnih razlogov ne morejo voziti avtomobila.

### **Pomen za Tržič**

Za občino Tržič je priprava celostne prometne strategije priložnost, da se področje trajnostne mobilnosti analizira celostno in da se predlagajo tisti ukrepi, ki bi prinesli največ koristi za Tržičane in obiskovalce z najmanj finančnimi sredstvi. V ta namen se analizira celotno funkcionalno območje in razvije načrt v sodelovanju z različnimi sektorji, med različnimi nivoji upravljanja ter v sodelovanju s prebivalci in drugimi akterji.

## O Celostni prometni strategiji

CPS je dokument, za katerega obstajajo zavezujoče smernice za izdelavo, ki so izdelane na evropski ravni (*Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*), Slovenija pa jih je prevzela, prilagodila in izdala v publikaciji *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*. Smernice so izdelane v 11 korakih: postavitve temeljev, opredelitev procesa, analiza stanja in oblikovanje scenarijev, oris zelenega stanja, opredelitev prioritet, izbira ukrepov, načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora, sprejem Strategije, izvajanje Strategije in učenje iz izkušenj. Smernice se utegnejo v prihodnje še dopolnjevati z izkušnjami tokratnega ciklusa priprave ali nadgraditi z regionalnimi celostnimi prometnimi strategijami.



Shema izdelave CPS po smernicah. Vir: *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*.

## Značilnosti Celostne prometne strategije

S Celostno prometno strategijo želimo izboljšati privlačnost Občine Tržič za bivanje. Takšno vizijo je mogoče uresničiti s celostnim načrtovanjem prometa oziroma načrtovanjem, ki v središče postavlja ljudi. To poglavje je citirano iz smernic *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*.

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo ključna načela tega pristopa. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse s kakovostnim omogočanjem dostopnosti in mobilnosti prebivalcev.

Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je priprava Celostne prometne strategije. To je strateški dokument, s katerim občina oriše učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji med uresničevanjem pomagajo doseči celostne spremembe in posledično višjo kakovost bivanja.

Proces priprave in uresnitve Celostne prometne strategije odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- celovit pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, ki so vdelani v celostno strategijo trajnostnega razvoja;
- pregled prometnih stroškov in koristi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

### Ključne značilnosti celostnega načrtovanja prometa

<i>Tradicionalno načrtovanje prometa</i>	<i>Celostno načrtovanje prometa</i>
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave prometa
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

## **Prednosti celovitega pogleda na promet**

Celostno načrtovanje prometa ne zavrača, temveč nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več odločevalcev prepozna prednosti uporabe tega pristopa v svojem lokalnem okolju. To poglavje je citirano iz smernic *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*.

Celostno načrtovanje prometa ima številne koristi:

### **Večja kakovost bivanja**

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov, večjem zadovoljstvu z življenjem in podobno.

### **Pozitivni učinki na okolje in zdravje**

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne finančne prihranke.

### **Izboljšani mobilnost in dostopnost**

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

### **Izboljšana podoba občine**

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

### **Odločitve, ki jih podpira javnost**

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občini Tržič pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

### **Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti**

Izdelava celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

### **Nove in celovite politične vizije**

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

### **Izboljšanje dostopa do sredstev**

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

## Pot do CPS

### Javno naročilo

Na javnem razpisu, objavljenem na Portalu javnih naročil, je bil pod številko NMV1403/2016 dne 7. 3. 2016 (in 10. 3. 2016, NMV1450/2016) objavljen javni razpis za izvedbo javnega naročila male vrednosti z naslovom "Izdelava celostne prometne strategije za Občino Tržič." Po sklepu št. 430-0010/2016-402 z dne 11. 4. 2016 je bila izdelava dodeljena Inštitutu za politike prostora, Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana. Pogodba št. 430-0010/2016 o izvedbi storitev celostne prometne strategije za Občino Tržič je bila podpisana 4. 5. 2016.

### Kronologija nastanka

Izdelavo CPS Tržič smo v delovni skupini razdelili na pet korakov: ustanovitev delovne skupne, analiza, nabor ukrepov, rešitev ter sprejem in spremljanje.

V prvem koraku, **ustanovitvi delovne skupine**, je bila glavna naloga postaviti temelje za delo. Ta naloga je trajala od podpisa pogodbe, torej od 4. 5. 2016 do 31. 5. 2016. Ključno je bilo ugotoviti, koga je potrebno obveščati in narediti načrt dela.

Drugi korak, **analiza stanja** je potekal med 1. 6. 2016 in 15. 7. 2016. V tej fazi je bilo ključno ugotoviti, kakšno je stanje, kje so problemi in kakšni so potenciali.

V tretjem koraku, **naboru ukrepov**, smo opredelili vizijo, prioritete in nabor ukrepov. Ta faza je potekala med 16. 7. in 31. 10. 2016. V tej fazi je bilo ključno ugotoviti, kaj je možno narediti, kaj o tem menijo občani in kakšne so možne vizije razvoja prometa v občini.

V četrtem koraku, **rešitev**, smo izbrali ukrepe in postavili načrt izvajanja. Iskali smo rešitve, ki so ustrezne za te izzive in načine kako bi te rešitve lahko izvajali. Faza je trajala med 1. 11. 2016 in 14. 2. 2017.

Zadnji korak je **sprejem in spremljanje**. Ta faza je potekala med 15. 2. in 30. 4. 2017, v njej je ključen sprejem celostne prometne strategije, nadzor nad izvajanjem in spremljanje izvajanja. V tem času se pripravi publikacijo, na občinskem svetu sprejme celostna prometna strategija in izdela program spremljanja.



## Pet stebrov CPS

Pet stebrov celostne prometne strategije je tistih pet področij, ki so pomembna za občino Tržič in ki so ključna za doseganje zastavljenih ciljev. Ta področja oziroma stebri so celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorizirani promet.

**Celostno prometno načrtovanje** je povezovalni element za usklajeno delovanje lokalnih, medobčinskih in državnih akterjev za doseganje celostno urejenega področja prometa. Med njimi je najpomembnejša občina, ki je pristojna za načrtovanje prostorskega razvoja, kamor spada tudi načrtovanje in izvedba prometnih ukrepov.

**Hoja** je pomemben steber zato, ker je osnovni in najbolj univerzalen način premikanja po prostoru. V Tržiču in v Bistrici so pogoji za hojo zadovoljivi, zato je pešcev veliko. V ostalih naseljih in med njimi bi izboljšanje infrastrukture za pešce lahko pomembno izboljšalo kakovost bivanja za prebivalce.

**Kolesarjenje** je oblika mobilnosti, ki je v Tržiču najmanj razvita, hkrati pa občani pričakujejo največji napredek na tem področju. Boljši pogoji za kolesarjenje bi lahko pomembno prispevali k udeležanju trajnostne mobilnosti in privlačnosti za obiskovalce.

**Javni potniški promet** opredeljuje potniški promet znotraj občine ter med Tržičem in regijskimi centri. Za srednje in dolge razdalje predstavlja alternativo avtomobilskemu prevozu in njegovim negativnim vplivom ter ima potencial, da izboljša družbeno povezanost.

**Motorizirani promet** je prevladujoča oblika mobilnosti v Tržiču in celotni Sloveniji, a povzroča številne negativne ekonomske, družbene in okoljske učinke. Ključna pozornost je usmerjena v večjo prometno varnost in vzpodbudam za uporabo drugih prometnih načinov.

# CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

## Povzetek

Celostno prometno načrtovanje v Občini Tržič nima prav dolge tradicije, so pa posamezne dobre rešitve že uveljavljene. Regijski in občinski razvojni dokumenti celostno prometno načrtovanje podpirajo tako v ciljih kot tudi ukrepih. Občani potujejo največ z avtomobili, pešačijo manj, ostale prometne načine pa uporabljajo zelo malo. Stanje prometne varnosti se je v zadnjih dvajsetih letih izboljšalo, zadnjih pet let pa stagnira. Občani trajnostno urejanje prometa podpirajo, kar je dobra popotnica za napredek na tem področju in rast kakovosti življenja v občini.

## Pomen celostnega prometnega načrtovanja

Občina je osnovni element lokalne samouprave in znotraj njenega območja ima po zakonu o lokalni samoupravi določene pristojnosti. Med nalogami Občine Tržič, ki zadevajo promet, so načrtovanje prostorskega razvoja, upravljanje lokalne javne službe ter urejanje lokalnih javnih cest, poti in javnih površin ter urejanje prometa v občini. Ker promet seveda ni omejen zgolj na občino, je pomembno tesno sodelovanje z državnimi, regionalnimi in lokalnimi akterji.

## Stanje in izzivi

### Ključni dokumenti

O temah, povezanih s prometom, ima Občina Tržič izdelanih in sprejetih že kar nekaj dokumentov: *Občinski prostorski načrt Občine Tržič*, *Urbanistični načrt za združeni naselji Tržič in Bistrice pri Tržiču*, *Energetski koncept Občine Tržič*, *Strokovne podlage za poselitev za potrebe priprave občinskega prostorskega načrta za območje Občine Tržič*, *Strategija ureditve mirujočega prometa v Občini Tržič*, *Strategija razvoja kolesarskega turizma v Občini Tržič* in *Program dela SPV Občine Tržič*.

Najbolj pomemben dokument in tudi najbolj jasen glede ukrepov trajnostnega razvoja in trajnostne mobilnosti je Občinski prostorski načrt. V njem so opredeljeni razvoj gospodarske javne infrastrukture z javnim potniškim prometom, prometna infrastruktura s cestnim omrežjem, trajnostno mobilnostjo, mirujočim prometom, kolesarskimi in pešpotmi. Cilji in ukrepi prometnih sistemov so v skladu s sodobnim celostnim načrtovanjem prometa in torej podpirajo usmeritev in ukrepe CPS Tržič.

Na regionalni ravni je oblikovan *Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020*, ki je temeljni programski dokument regije. Na področju prometa se osredotoča na trajnostno in zeleno mobilnost ter na mrežo kolesarskih poti. Cilji v *RRP Gorenjske* so skladni s CPS Tržič, saj izhajajo iz izboljšanja kakovosti življenja za prebivalce in vzpodbujanja trajnostnih oblik turizma. Med ukrepi predvideva celo izdelavo regijske celostne prometne strategije. Pomanjkljivosti tega programa so v nedorečenih regionalnih pristojnostih in financiranju.

### Splošne značilnosti Občine Tržič

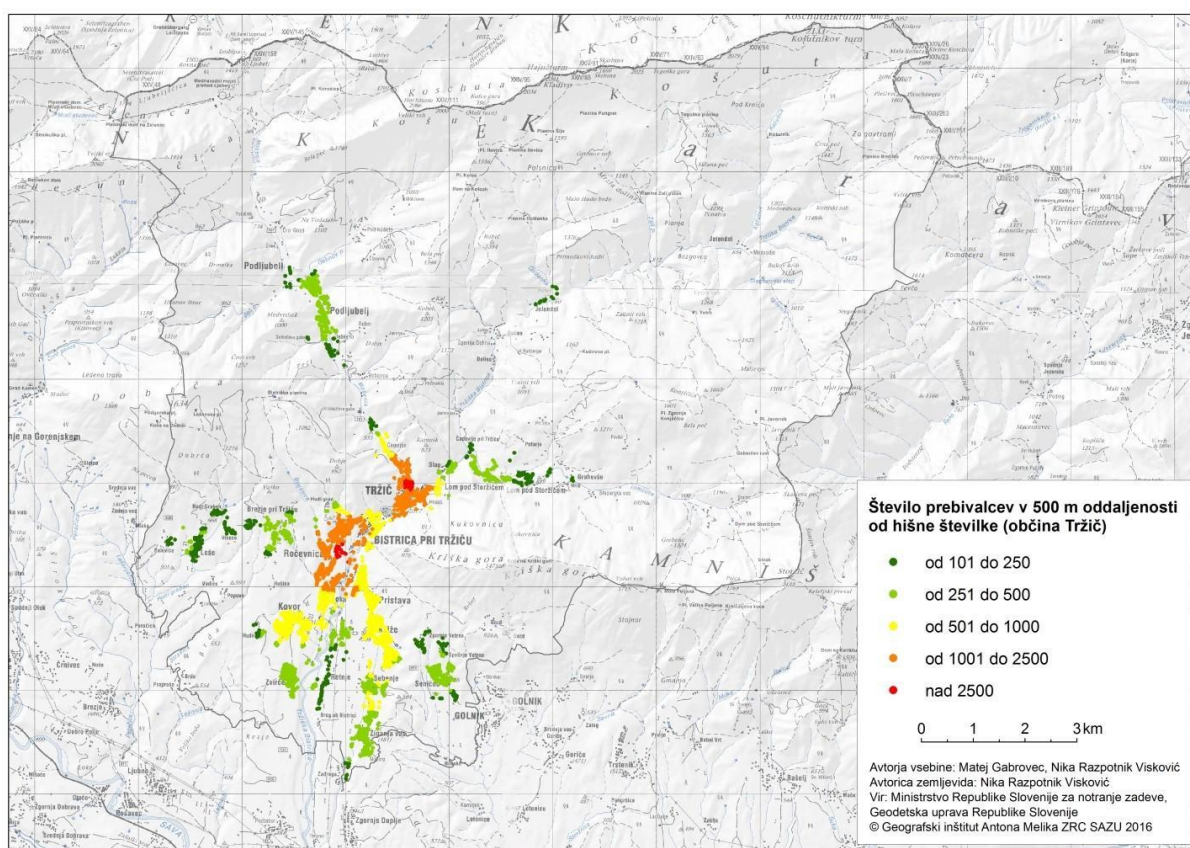
Občina Tržič leži na severozahodu Slovenije, na Gorenjskem, severno od avtoceste A2 Ljubljana–Jesenice in meji z Republiko Avstrijo. Sosednje občine so: Jezersko, Kranj, Naklo, Preddvor, Radovljica in Žirovnica.

Občina Tržič obsega 155 km<sup>2</sup> in ima 15.151 prebivalcev, od tega imata največji središči, Tržič in Bistrica pri Tržiču po 3617 in 2793 ljudi. Število prebivalstva je dokaj stabilno in kratkoročno ne

pričakujemo večjih sprememb. Starejših oseb nad 65 let je več kot mladih do 15 let. Indeks staranja je 120, kar je več od slovenskega (118) in gorenjskega povprečja (110).

V preteklosti je bil Tržič pomembno gorenjsko industrijsko in zaposlitveno središče, v sodobnosti pa se število delovno aktivnega prebivalstva že dalj časa zmanjšuje. Delovno aktivnih prebivalcev je 5833, slaba tretjina jih dela v Občini Tržič, četrtnina v Kranju, 1000 v Ljubljani. V občini je 3000 delovnih mest, tretjina jih na delo prihaja iz drugih občin (SURS 2016).

Tržič je občina z ravninskim delom (ledeniškorečne terase) na južni strani in visokogorskim delom občine na severu na meji z Avstrijo ter vmesnim pasom hribovja z rečnimi dolinami. Povprečna gostota prebivalstva je 100 prebivalcev/km<sup>2</sup>. Velike prostorske razlike pogojujejo redkejšo poselitev v visokogorskem svetu in koncentracijo na južnem delu občine ter osrednjem ob sotočju Tržiške Bistrice in Mošenika (Tržič), kjer gostota poselitve presega 2500 prebivalcev v 500-metrski oddaljenosti od hišne številke.

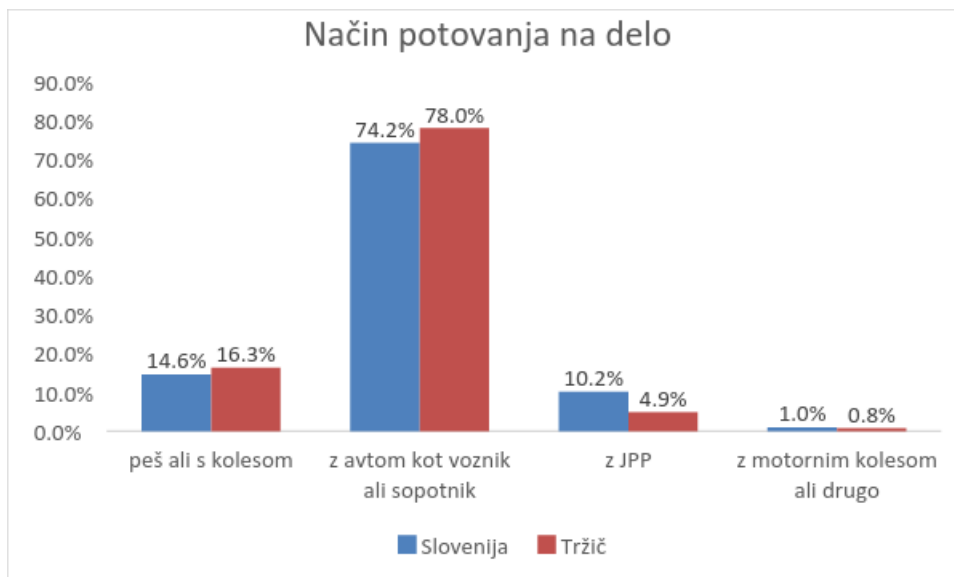


*Gostota poselitve. Vir: MNZ, GURS.*

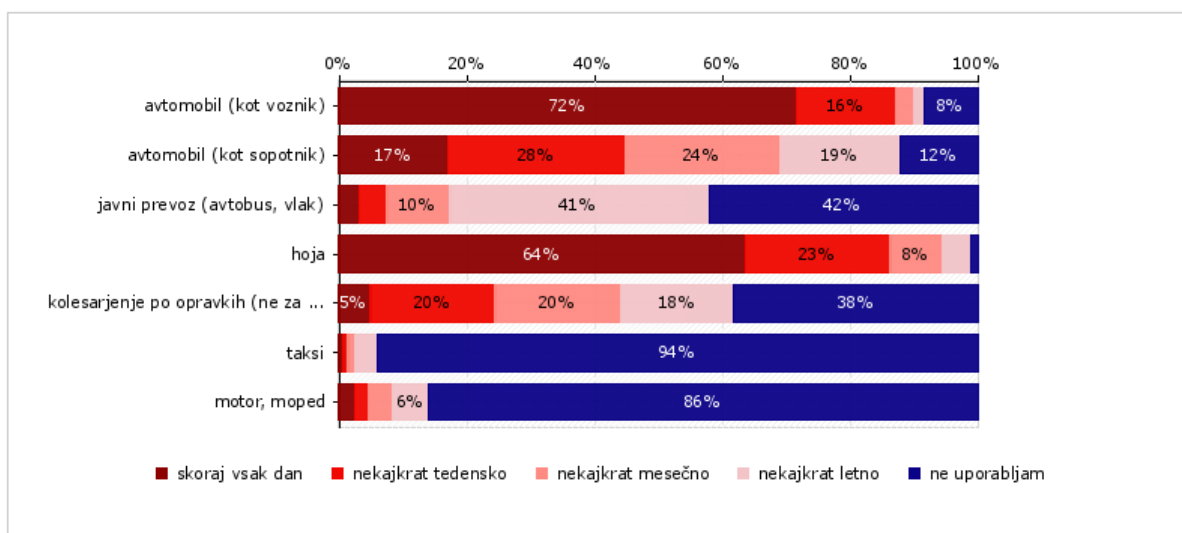
### Zgodovina razvoja prometa

Glavna prometna povezava v smeri sever–jug je imela v zgodovini pomembno tranzitno vlogo, zato so se razvile podporne dejavnosti. Zadnje stoletje so prometno vlogo Tržiča zaznamovali izgradnja železniške proge Kranj–Naklo–Tržič v letu 1908, redna avtobusna linija med Tržičem in Ljubljano leta 1927, izgradnja predora Ljubelj leta 1945 in njegova dograditev leta 1963. Ukinitve vlaka v Tržič leta 1966 in izgradnja glavne ceste (G2-101) med avtocesto in avstrijsko mejo je povzročila veliko povečanje motornega tranzitnega prometa v 70. letih. Od leta 1991, ko je bil zgrajen karavanški predor, pa se je tranzitni promet močno zmanjšal in se od takrat ni bistveno povečal.

## Potovalne navade



Potovalne navade Tržičanov in Slovencev na delo v letu 2002. Vir: SURS, Popis prebivalstva 2002.



Potovalne navade Tržičanov glede na anketo iz leta 2016. Vir: Analiza ankete o prometu v Občini Trzin.

Sedanje stanje prometa v občini Trzin lahko opišemo v štirih točkah. Motoriziran promet močno prevladuje, saj velika večina občanov uporablja avtomobile za praktično vse poti. Hoja je razvita v centru Trzina in v Bistrici pri Trzinu, kjer je infrastruktura razvita, med naselji pa je pešačenje manj prisotno. Kolesarstvo je obrobni način mobilnosti, saj za vsakodnevno kolesarjenje ni urejene nobene kolesarske steze, strmi klanci pa v hribovitem delu niso privlačni za kolesarje. Razen šolajočih, občani javni potniški promet uporabljajo izjemoma, ker so druge oblike mobilnosti zanje bolj privlačne.

V popisu prebivalstva je bilo vprašanje o načinu prihoda na delo zadnjič prisotno leta 2002. Po teh podatkih je 78 % občanov Trzina na delo potovalo z avtomobilom, kar je več kot povprečje v Sloveniji (74 %), peš ali s kolesom 16 %, kar je več kot slovensko povprečje, z javnim potniškim prometom pa pol manj (5 %) od slovenskega povprečja (10 %). Z opazovanjem na terenu smo ugotovili, da v

kategoriji "peš ali s kolesom" prevladujejo pešci. V zadnjih petnajstih letih se je verjetno uporaba JPP za zaposlene še zmanjšala, ker je bil to trend po celotni državi, povečala pa se je uporaba avtomobilov.

Rezultati ankete kažejo, da avtomobile vsakodnevno kot voznik ali sopotnik uporablja večina občanov Tržiča (89 %). Hoja je pomemben način mobilnosti, ki ga vsaj nekajkrat tedensko uporablja 87 % vprašanih. Nekajkrat na teden kolesari četrtina vprašanih, javni potniški promet pa uporablja manj kot 10 %. Moped ali motor ter taksi uporablja malo ljudi.

### Omejitve obstoječega pristopa

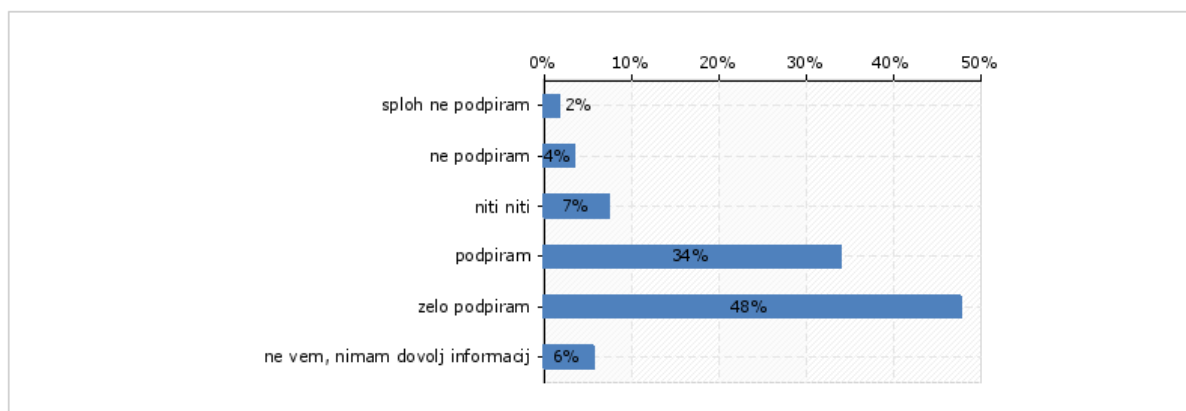
V Občini Tržič se prometni sistemi urejajo na različne načine. Za prostorsko načrtovanje, vzdrževanje in investicije prometne infrastrukture skrbi občinski Urad za okolje in prostor. Občinski svet je leta 2016 sprejel Občinski prostorski načrt, v katerem so načrtovani glavni prostorski elementi načrtovanja in obnove prometne infrastrukture. Za mirujoči promet, šolske prevoze, turizem in podporo gospodarstvu skrbijo na Uradu za gospodarstvo in družbene dejavnosti.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Tržič (SPV) izvaja letne načrte in preglede stanja prometne varnosti ter predlaga ukrepe zlasti na izpostavljenih prometnih delih. Direkcija RS za infrastrukturo upravlja glavne in regionalne ceste in v primeru občinskih pobud daje tehnične smernice za projektiranje. Sistem javnega potniškega prometa je v deljeni pristojnosti občine, koncesionarja in Ministrstva za infrastrukturo.

Upravljanje prometa v Občini Tržič je razdeljeno med različne organizacije in njihove oddelke, ki se zato težko uskladijo glede ciljev in prioritet. Potencial za izboljšavo je zato v vzpostavitvi delovnega mesta, zadolženega za usklajevanje oddelkov in deležnikov med seboj.

### Mnenja občanov

Občani pripravo CPS močno podpirajo, saj je polovica vprašanih v anketi z najvišjo oceno podprla izvedbo. Nasprotovanje je bilo v anketi nizko (6 %), odstotek neodločenih (7 %) pa lahko razložimo s tem, da je bila anketa opravljena razmeroma na začetku procesa, zato verjetno še niso bili dovolj informirani. Na delavnicah, javnih srečanjih in v anketnih vprašalnikih je bilo zaznati močno podporo in pozitivno klimo. Prisotni vseh generacij so izrazili zanimanje za razlago in sodelovali s predlogi.



Graf podpore javnosti pripravi in izvedbi CPS. Vir: Analiza ankete o prometu v Občini Tržič.

Celostna prometna strategija lahko zaživi le, če ima dovolj veliko podporo v lokalni politiki in pri prebivalcih. Ker vsak izvedeni ukrep vpliva na vedenje posameznikov, je bil pomemben razmislek, kako ambiciozni ukrepi bi bili sprejemljivi v Občini Tržič. Za namen lažjega komuniciranja in posledično odločitve o usmeritvi smo oblikovali štiri scenarije razvoja, ki smo jih predstavili na javnih dogodkih.

#### **Scenarij 1: Nadaljevanje sedanjih trendov**

Stopnja motorizacije se rahlo povečuje, pešpoti med naselji se gradijo, kolesarjenje je rekreacijska in turistična dejavnost, javni potniški promet pa je čedalje bolj storitev zgolj za šolarje.

#### **Scenarij 2: Omejitve za motoriziran promet**

Uporaba avtomobilov je destimulirana z visokimi parkirninami, prepovedmi in omejitvami. Med občani raste nezadovoljstvo, ker so prisiljeni spremeniti navade, zaradi frustracije več hodijo peš in s kolesom.

#### **Scenarij 3: Vzpodbude za pešce, kolesarje in javni potniški promet**

Zgrajene so kolesarske steze, postajališča za JPP, organizirani so urni hitri avtobusi do Ljubljane in Kranja. Zaposleni so finančno nagradjeni za uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, za šolarje je organizirano peš in kolesarsko spremstvo.

#### **Scenarij 4: Vzpodbude za avtomobile**

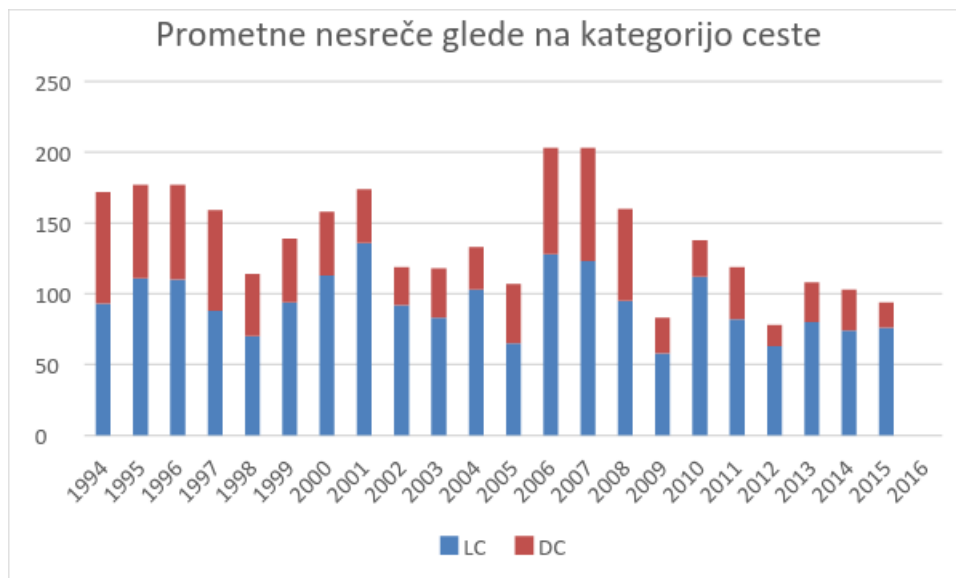
Državne in občinske ceste so razširjene za večjo hitrost, okoli naselij so zgrajene obvoznice, v središčih so garažne hiše, v bližini šol in vrtcev pa razširjena parkirišča. Pojavi se problem velikih investicij in dragega vzdrževanja.

Na delavnicah in javnih srečanjih je bila jasno izražena podpora za vzpodbude pešcem, kolesarjem in javnemu potniškemu prometu ob hkratni izvedbi nujnih cestnih projektov, ki prispevajo k večji prometni varnosti. Zato smo oblikovali še sintezni scenarij.

#### **Sintezni scenarij**

Omogočena je večja izbira mobilnostnih načinov. Nova infrastruktura za pešce in kolesarje omogoča udobno pot med naselji tudi brez avtomobila. Javni potniški promet je ob enakih stroških bolje organiziran, da ga uporabljajo občani tudi za opravke, uveden je prevoz na klic. Ceste so prenovljene za večjo varnost v motoriziranem prometu.

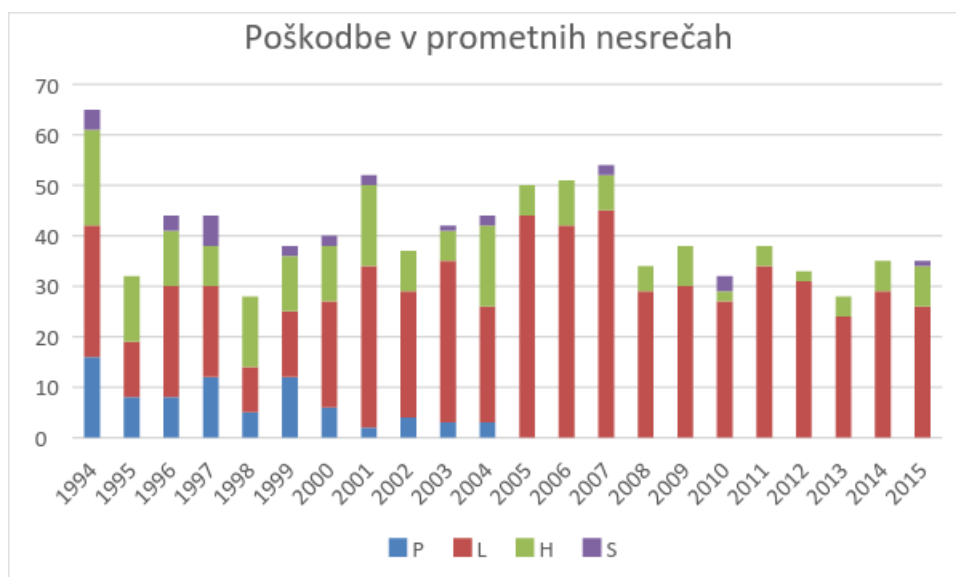
## Prometna varnost



Prometne nesreče na državnih in lokalnih cestah v Trziču. Vir: AVP.

Pogled v statistiko prometnih nesreč kaže, da se prometna varnost izboljšuje, zlasti pa je opaziti trend izboljšane prometne varnosti na državnih cestah.

Tudi podatek o poškodbah v prometnih nesrečah razkriva čedalje večjo prometno varnost, še zlasti če pogledamo število huje poškodovanih in smrtnih žrtev v prometnih nesrečah. Obe števili sta od leta 1994 do leta 2015 v upadu, še posebej razmerje med lažje in težje poškodovanimi, ki govori čedalje bolj v prid lažje poškodovanih. Opozoriti velja na vse boljša vozila z več elementi aktivne in pasivne varnosti. Stanje pa vsekakor ni zadovoljivo, saj od leta 2008 ni opaziti pomembnejšega izboljšanja.



Število poškodovanih v prometnih nesrečah v Občini Trzič med letoma 1994 in 2015. Vir: AVP.

## Vizija in cilji

Cilji	Ciljne vrednosti
Občina Tržič omogoča visoko kakovost življenja.	Občina Tržič postane podporna članica Društva alpskih mest leta in do leta 2025 prejme naziv "Alpsko mesto leta".
Občina Tržič je trajnostni mobilnosti prijazna občina.	Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Tržič leta 2017, revizija vsaki dve, prenova pa vsakih pet let.
Občina Tržič deluje trajnostno.	Občina Tržič za področje trajnostne mobilnosti od leta 2018 zagotovi ustrezne kadre, sistem presoje projektov, med prometnimi sistemi uravnotežen proračun, sprejetje občinskega priročnika ter vključenost v evropske projekte.

### Kakovost življenja

Osrednja usmeritev CPS Tržič je, da Občina Tržič omogoča visoko kakovost življenja. To je težko neposredno meriti, zato je cilj te vizije, da Občina Tržič postane podporna članica Društva alpskih mest in da do leta 2025 prejme naziv "Alpsko mesto leta". S tem se kaže volja za dolgoročne spremembe. Za njihovo uresničitev je potrebno komuniciranje z vsemi akterji o ciljih in možnostih trajnostne mobilnosti.

### Trajnostni mobilnosti prijazna občina

Izdelovanje celostne prometne strategije in aktivna vključenost javnosti je pomemben prispevek k trajnostni mobilnosti v občini. Delo pa s strategijo ni končano, zato je izvajanje potrebno spremljati, dokument redno revidirati in prenavljati.

### Trajnostno delovanje občine

Za učinkovito izvedbo celostne prometne strategije je potrebno spremeniti tudi način delovanja občine. Zagotoviti je potrebno ustrezne kadre za koordinacijo ukrepov, občina mora sprejeti obvezujoč pravilnik za projektiranje, ki pripomore k vzpostavljenemu sistemu presoje projektov. Upošteva naj se načelo, da naj vsak parcialen ukrep pozitivno vpliva na vse vrste udeležencev v prometu, med pešci tudi na najbolj ranljive (otroci, starejši, invalidi). Občina mora uravnotežiti občinski proračun glede na različne prometne načine in se vključevati v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti, s katerimi poskrbi za stalen napredek.



## Akcijski načrt

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Zaposlitev ali prerazporeditev 1 osebe na področju izvajanja trajnostne mobilnosti.	€ 120.000	srednja	občina	2018–2022
Sprejetje in zagon celostne prometne strategije, pregled vsaki dve leti, revizija vsakih 5 let.	€ 30.000	majhna	občina, zunanji izvajalec	2017–2022
Izvedba promocijskega uličnega dogodka za kolesarjenje, hojo in JPP v času evropskega tedna mobilnosti.	€ 10.000	srednja	občina, zunanji izvajalec, SPV	2017–2022
Sprejete občinske tehnične smernice za projektiranje prometne infrastrukture in smernice za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	€ 10.000	srednja	občina, zunanji izvajalec	2018
Vsakoletna promocija hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa v osnovnih šolah (prometna kača, pešbus, bicivlak).	€ 15.000	majhna	občina, SPV, osnovne šole, zunanji izvajalec	2017–2022
Spremljanje potovalnih navad občanov, še posebej pred in po izvedbi projektov.	€ 9.000	majhna	Zunanji izvajalec	2017– 2021
Včlanitev v društvo Alpsko mesto leta, izvajanje ukrepov v skladu z Alpsko konvencijo in kandidatura za Alpsko mesto leta.	€ 4.800	srednja	občina	2017–2021
Pregled pešpoti in kolesarske infrastrukture, izdelava zemljevida in prednostne liste za ureditev najbolj kritičnih točk in odsekov.	€ 2.500	majhna	občina, SPV, AVP, policija, DRSI in javnosti	2017–2022
Pripraviti med prometnimi načini uravnotežene proračune.	/	majhna	občina	2018–2022
Prijava na vsaj 1 mednarodni projekt na leto na temo trajnostne mobilnosti.	/	srednja	občina	2017–2022
Izdelava mobilnostnih načrtov za javne ustanove.	€ 10.000	majhna	občina, MZI	2018

# HOJA

## Povzetek

V Trziču je hoja dobro razvita, saj nadpovprečno veliko ljudi hodi. Najbolje je za hojo poskrbljeno Bistrici pri Trziču in v Trziču, zlasti po prenovi mestnega središča v zadnjih letih. Največje pomanjkljivosti so na podeželju, kjer je infrastruktura za pešce slaba, ker hoja poteka po lokalnih in državnih cestah. Največji izzivi za hojo so nevarne točke, infrastrukturne ovire, kot so ozki pločniki, nedostopnost za invalide in otroške vozičke, ter odsotnost pešpoti ali pločnikov med vasmimi. Izboljšanje naštetih vidikov bi prispevalo k še večji razširjenosti hoje.

## Pomen hoje

Hoja je osnovni način človekovega premikanja v vseh podnebnih in vseh mestih, zaradi česar je pomen pešačenja že zaradi tega izjemen. Hoja je za človeka najbolj poceni oblika premikanja, saj zanj ne potrebujemo pripomočkov in se premikamo kamorkoli in kadarkoli, ne glede na teren in čas. Tudi infrastruktura za hojo je poceni, saj hodimo po ravnem, v klanec, hodimo po stopnicah, po dobro ali slabo vzdrževanih terenih. Pešačenje ni samo premagovanje izrazito kratkih razdalj, pač pa uveljavljen način za premagovanje ustreznih razdalj in opravljanje vsakodnevnih opravil.

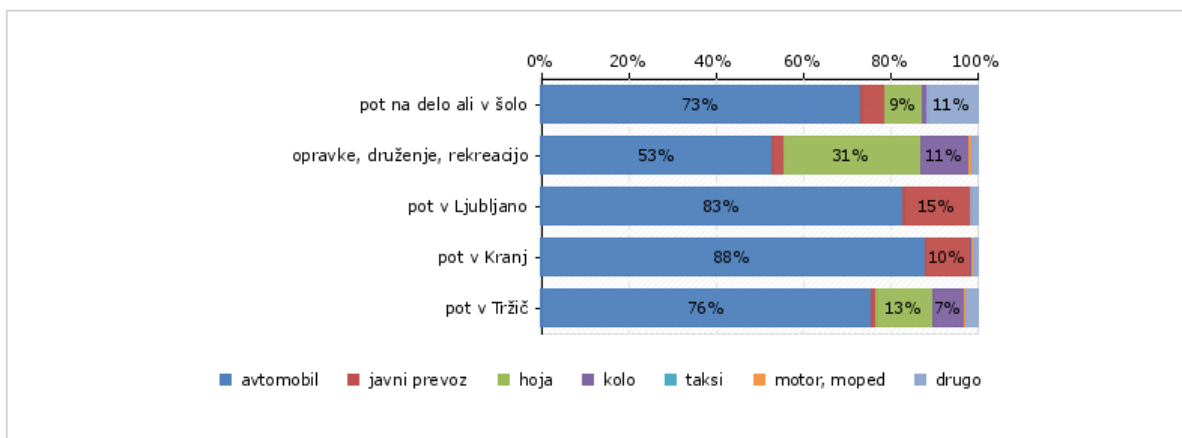
Drugi najpomembnejši vidik pešačenja je zdravstveni, saj je pešačenje zdrava oblika premikanja, ker se aktivirajo mnoge mišične skupine in se dvigne srčni utrip. Poleg omenjenih dveh vidikov ima pešačenje veliko koristi za skupnosti in mesta. Je najbolj demokratična oblika premikanja, zagotavlja svobodo in samostojnost za otroke in starejše. Je najbolj družabna oblika, ker hodimo blizu eden drugemu, se vidimo, pozdravljamo, zato vzpodbuja povezane skupnosti in večji občutek osebne varnosti. Je najbolj ekološka oblika, ker za premikanje potrebujemo zgolj hrano, hkrati pa pešačenje vzpodbuja uporabo javnega potniškega prometa.

Zaradi vsega naštetega je logično, da urbanistično urejenost naših mest čedalje bolj presojava glede na primernost za različne oblike pešačenja in sprehajanja. Če želimo, da se pešačenje uveljavi v svoji družbeni in rekreativni funkciji, pa morajo biti mesta in njihovi deli privlačni in primerni za hojo.

## Stanje in izzivi

V Trziču je pešačenje tradicionalno dobro razvito, saj vsakodnevno pešači 64 % občanov. Pri tem sicer ni povsem jasno, ali gre za hojo po vsakdanjih opravkih, za rekreacijo ali le za hojo od parkirišča do delovnega mesta ali obiskane ustanove. Medtem ko občani večino poti opravijo z avtomobilom, pomemben del poti, povezanih z opravki, druženjem in rekreacijo, opravijo peš (31 % odgovorov).

Največ hodijo prebivalci Bistrice in Trziča. V Trzič kot občinsko središče se prebivalci bližnjih naselij večinoma (med 75 in 90 %) vozijo z avtomobilom. Hoje do Trziča se pogosteje poslužujejo le prebivalci Bistrice (42 %), skoraj v enaki meri kot avtomobila (44 %), kar daje vzpodbudo za izboljšanje pešpoti in pločnikov med tema dvema centroma.



*Najpogostejši načini potovanja v Občini Trzin. Vir: Analiza ankete o prometu v Občini Trzin.*

## Infrastruktura

Dobra stran infrastrukture za pešačenje je prenovljeno središče Trzina, kjer je območje umirjenega prometa. V središču Trzina je tudi veliko bližnjic, nedostopnih za druge prometne načine, ki so – kot v drugih starih mestnih središčih – pomemben del javnega prostora. Med vasmi v pretežno ravninskem delu občine je nekaj pločnikov ob občinskih ali državnih cestah že zgrajenih, obstaja pa še vedno precejšnja želja občanov po izgradnji novih.

Pešačenje v občini Trzin ima več izzivov, to so pešpoti med naselji, poti v šolo in pešpoti v naseljih.

## Pešpoti med naselji

Hoja med naselji v Trzinu je za pešce neprijetna in nevarna, ker je površina cestišča praviloma namenjena samo motornim vozilom. Vozniki vozijo hitro, ker ceste to omogočajo, pešci pa hodijo ob robu cestišča, zaradi prostorskih omejitev nimajo svojega območja, kjer bi sproščeno hodili. Takšna hoja ni privlačna, zato na cestah brez pločnikov ni veliko pešcev.

## Poti v šolo

Hoja v šolo v Občini Trzin je prevladujoča zgolj pri učencih, ki stanujejo najbližje šoli, velik odstotek pa se jih vozi s šolskim prevozom ali jih z avtomobilom pripeljejo starši. Po Zakonu o šolah je šolski prevoz predviden za tiste učence, ki so od šole uddaljeni več kot 4 kilometre. Če pa občinski Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV) presodi, da je varnost ogrožena, je prevoz organiziran tudi za tiste, ki stanujejo bližje šoli. Občina Trzin se zaveda pomanjkljive prometne varnosti šolskih poti, zato prevzema breme za organizirane šolske vožnje. To breme bi se lahko zmanjšalo v primeru izboljšane prometne varnosti na pešpoteh.

## Pešpoti v naseljih

Slabosti infrastrukture za pešce v naseljih so mnoga nevarna mesta za pešce, ozki pločniki in neprilagojenost za otroške in invalidske vozičke na nekaterih mestih, slabo vzdrževane pešpoti in bližnjice ter fizične omejitve za širitev ali gradnjo površin za pešce. Konflikt med pešci in avtomobili, ki si delijo omejen prostor, je še posebej izrazit v središču Trzina (npr. na Koroški cesti).

## Mnenja občanov

Prebivalci Bistrice so s prometno ureditvijo za pešce bolj zadovoljni (68 % vprašanih) kot prebivalci Trzina (42 %). S pogoji za pešačenje so nezadovoljni v Kovorju (71 %), Podljudelju (69 %) in Križah (59 %). Za posamezne ciljne skupine so občani najbolj negativno ocenili ureditve za invalide (60 % vprašanih) in za starejše (44 % vprašanih). Za šolarje neustrezno prometno ureditev so izpostavili zlasti v Seničnem (62 %), Podljudelju (36 %) in Križah (32 %).

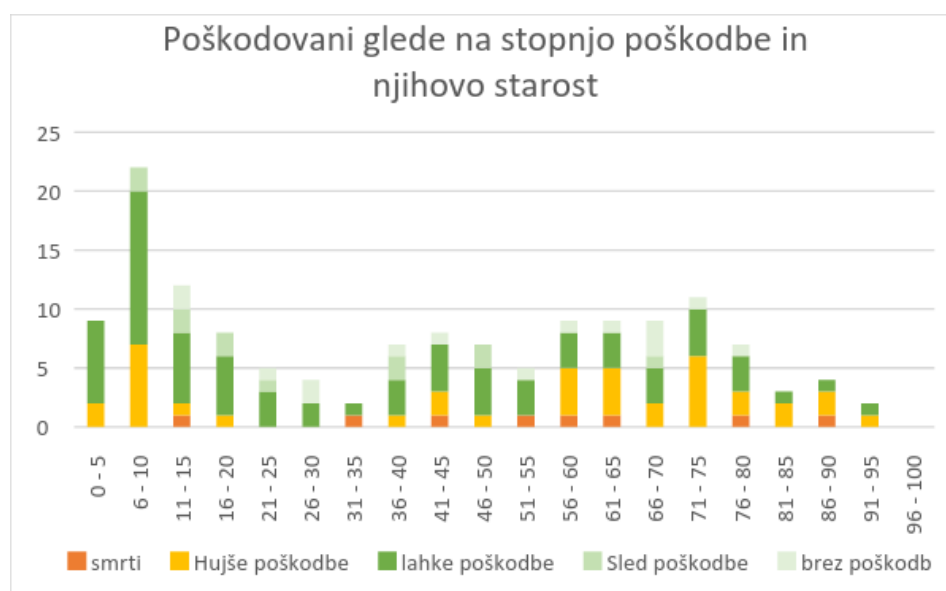
Na področju pešačenja so anketiranci največkrat navajali problem **odsotnosti pločnikov in pešpoti** in občutek, da jih avtomobili ogrožajo. Veliko jih je izpostavilo tudi problem slabe hodljivosti (preozki, luknjasti, zaparkirani pločniki), ki so pereči zlasti za invalide, družine z otroškimi vozički in starejše.

### Prometna varnost

Pešci so najbolj ranljivi udeleženci v prometu, saj so najpogostejši pešci mladi z malo prometnimi izkušnjami in starejši, ki imajo lahko senzorne ali fizične omejitve. Prometna varnost pešcev je zato velik pokazatelj ustreznosti infrastrukture za ranljive skupine. Od leta 2010 v Občini Trzič upada število težje ali smrtno poškodovanih pešcev, število nesreč s pešci pa od leta 2011 celo raste.



Število pešcev v prometnih nesrečah v Občini Trzič med letoma 1994 in 2015. Vir: AVP.



Poškodbe pešcev in njihova starost. Vir: AVP.

V splošnem je daleč največ pozornosti pri varnosti pešcev namenjene najmlajšim, predvsem osnovnošolcem, ki se odgovornega vedenja v prometu šele učijo. Največ nesreč z udeleženi pešci

je v starostni skupini do 20 let, med 56. in 90. letom pa imajo hujše poškodbe. Ozaveščevalne akcije za večjo varnost morajo biti zato naslavljati obe starostni skupini.

## Vizija in cilji

Cilji	Ciljne vrednosti
Med pomembnejšimi naselji je mogoče varno in udobno hoditi peš.	Vzpostavitev celovitega omrežja pešpoti do 2025, prednostno v 4-kilometrski oddaljenosti okrog šol in javnih ustanov.
Občina Trzič je pešcem prijazna občina.	Leta 2025 bodo pešpoti varne, udobne ter prilagojene invalidom in otroškimi vozičkom.
V naseljih je pešačenje temeljna oblika potovanja.	Povečanje deleža hoje za petino v primerjavi z letom 2016 do leta 2025.
Prometna varnost pešcev je izboljšana.	Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci za 50 % glede na povprečje v obdobju 2010–2015 in brez smrtnih žrtev med pešci do leta 2025.

Prihodnje zeleno stanje v Občini Trzič na področju hoje obsega štiri točke. Med pomembnejšimi naselji v občini bo leta 2025 mogoče varno in udobno hoditi peš. V ta namen bo zasnovano in vzpostavljeno celovito občinsko omrežje pešpoti, prednostno v 4-kilometrskem radiju okoli javnih ustanov. S tem se bodo izboljšale možnosti za mobilnost in samostojnost tistih, ki ne uporabljajo drugih prometnih načinov, zlasti za osnovnošolce na poti v šolo in za upokojece po opravkih.

Občina Trzič je pešcem prijazna. Do leta 2025 bodo nove pešpoti zgrajene, obstoječe pa rekonstruirane na način, da bodo varne, udobne in prilagojene tudi za otroške in invalidske vozičke, ki so najbolj ranljiva skupina med pešci. K temu cilju spada tudi izboljšanje hodljivosti za pešce znotraj naselij, kar se izvaja skladno z ukrepom umirjanja prometa v naseljih, v stebru motoriziranega prometa.

Pešačenje bo v naseljih temeljna oblika potovanja. Delež hoje se bo povečal za petino v primerjavi z letom 2016, kar bo možno doseči z omejitvami motoriziranega prometa in vzpodbujanjem hoje po opravkih. Mednje spada tudi skrb za bližnjice, ki so časovno najkrajše povezave in so zato prednost za pešce.

Prometna varnost za pešce bo izboljšana. Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci se bo zmanjšalo za 50 % glede na večletno povprečje in smrtnih žrtev med pešci ne bo. Del izboljšanja bo posledica drugih ciljev, posebej za ta namen pa se bo vsako leto odpravilo pet najbolj nevarnih točk za pešce.

## Akcijski načrt

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Ureditev vsaj 500 m pločnika in razsvetljave med naselji vsako leto.	€ 875.000	srednja	občina, DRSI	2017–2022
Odprava 5 nevarnih točk za pešce letno.	€ 250.000	srednja	občina, DRSI	2017–2022
Dve prilagoditvi obstoječe infrastrukture za pešce na univerzalno oblikovanje.	€ 50.000	majhna	občina, zunanji izvajalec	2017–2022
Opredelitev, kategorizacija in režim vzdrževanja bližnjic.	€ 2.000	majhna	občina	2017–2018

# KOLESARJENJE

## Povzetek

Kolesarjenje je zdravju, okolju in prostoru zelo prijazen način potovanja in zato eden od ključnih stebrov trajnostne mobilnosti. V vse več mestih, občinah in regijah postaja kolesarjenje pomembna oblika mobilnosti in privlačna alternativa avtomobilskemu prometu. V Občini Tržič kolesarske infrastrukture zaenkrat še ni. Tako ne preseneča, da se s kolesom na delo, v šolo ali po opravkih vozi le peščica ljudi. Da bo Občina Tržič postala kolesarjem bolj prijazna, bo potrebna jasna vizija in bolj odločni koraki, vključno z vzpostavitvijo celovitega kolesarskega omrežja.

## Pomen kolesarjenja

Vsakodnevno kolesarjenje je široko sprejet in učinkovit potovalni način za premagovanje kratkih do srednje dolgih razdalj. V primerjavi z avtomobilskim prevozom ima številne prednosti, kot so redna fizična aktivnost, manjši stroški, enostavnejše parkiranje in večje možnosti pri izbiri poti.

Na ravni lokalne skupnosti se prednosti kažejo v ekonomskih koristih: manj gospodinjstev je odvisnih od avtomobila, manj je prometnih zastojev, zaradi redne fizične aktivnosti so manjši tudi izdatki za zdravstvo. Družbene koristi kolesarjenja so večja demokratizacija mobilnosti in avtonomija, še posebej za mlajše in starejše. Kolesarjenje prinaša tudi številne okoljske koristi, saj zmanjšuje porabo fosilnih goriv, ne onesnažuje zraka in ne povzroča hrupa. Slabosti kolesarjenja so zahtevana spretnost in vzdržljivost kolesarja, daljši potovalni čas na srednjih in dolgih razdaljah, izpostavljenost vremenskim pogojem, težavno premagovanje vzponov in težje prevažanje potnikov.

## Stanje in izzivi

### Kolesarska infrastruktura

Osnovni pogoj za razširjeno vsakodnevno kolesarjenje (na delo, v šolo ali po opravkih) je udobna, neprekinjena in varna kolesarska infrastruktura v obliki kolesarskih stez, pasov in poti ter označb za vodenje kolesarjev skupaj z motornim prometom. Takšne infrastrukture v Občini Tržič zaenkrat še ni. To velja tako znotraj Tržiča in Bistrice pri Tržiču, kjer je zgoščena večina delovnih mest in funkcij, kot v ostalih naseljih. To je lahko tudi prednost, saj je obstoječa kolesarska infrastruktura v slovenskih mestih in naseljih marsikje neustrezna in nevarna, sanacija teh »črnih točk« pa zahteva dodatna finančna sredstva. Kolesarjenje (razen na državni cesti od Podtabora proti Ljubelju) sicer ni prepovedano.

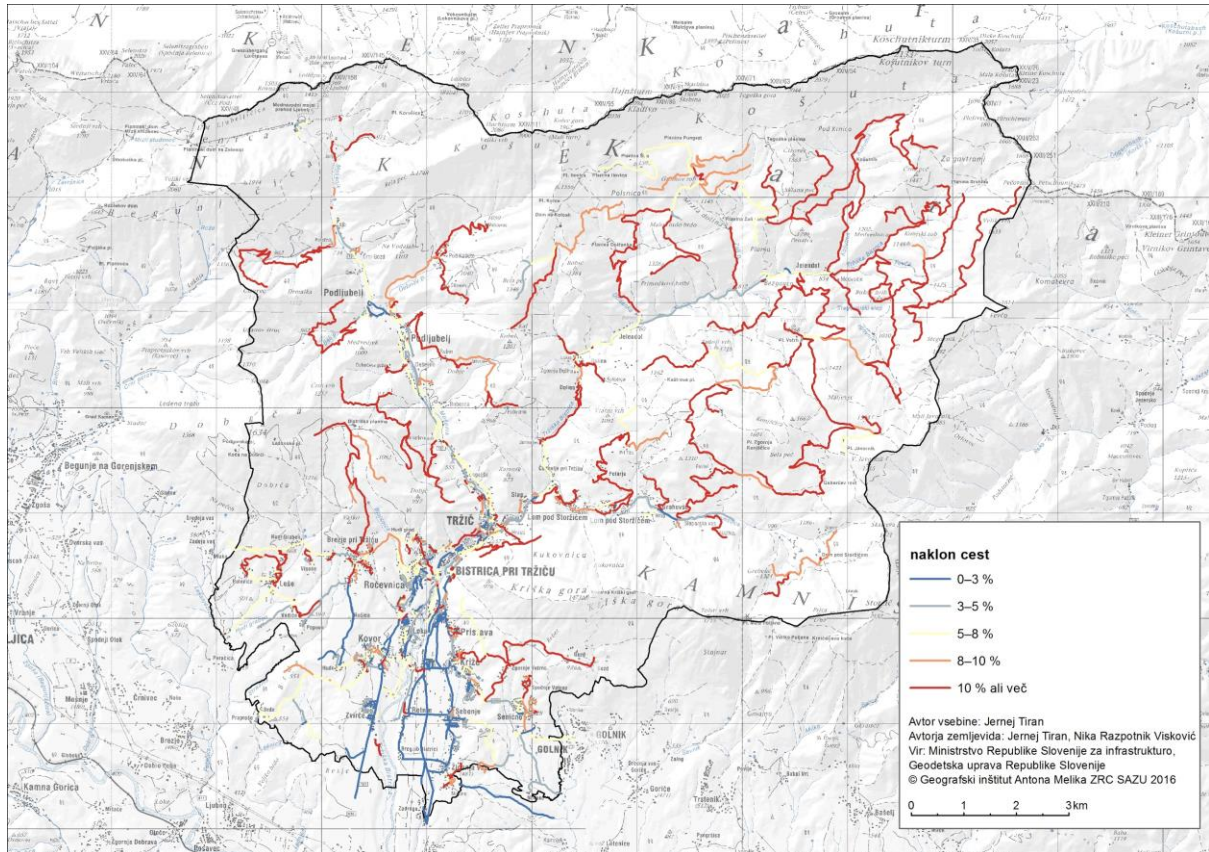
Nekoliko boljše je stanje na področju rekreativnega kolesarjenja. Kot del projekta kolesarskih povezav pod Storžičem, ki poteka v sodelovanju s sosednjimi občinami, sta v Občini Tržič zaenkrat označeni dve kolesarski povezavi (11 in 11A), ki v občino vstopita pri Žiganji vasi. Za lažjo orientacijo je postavljenih 20 usmerjevalnih tablic, izdana je bila tudi karta. Povezavi nista kategorizirani kot kolesarski poti. Omeniti velja tudi 9 km dolgo krožno Pot treh zvonov, ki je primerna tudi za (gorsko) kolo in je prav tako opremljena s potrebno spremljevalno infrastrukturo.

Pomemben dejavnik za vsakodnevno kolesarjenje so tudi objekti za zaklepanje in hrambo koles, kot so stojala in kolesarnice. Ker je kolesarjev v Občini Tržič zelo malo, je malo tudi tovrstnih objektov. Nekaj jih je ob osnovnih šolah, zdravstvenem domu in drugih javnih ustanovah, pa tudi ob trgovinah in novejših avtobusnih postajališčih. Večinoma niso pokrita, estetski videz in uporabnost starejših stojal pa sta marsikje vprašljiva.

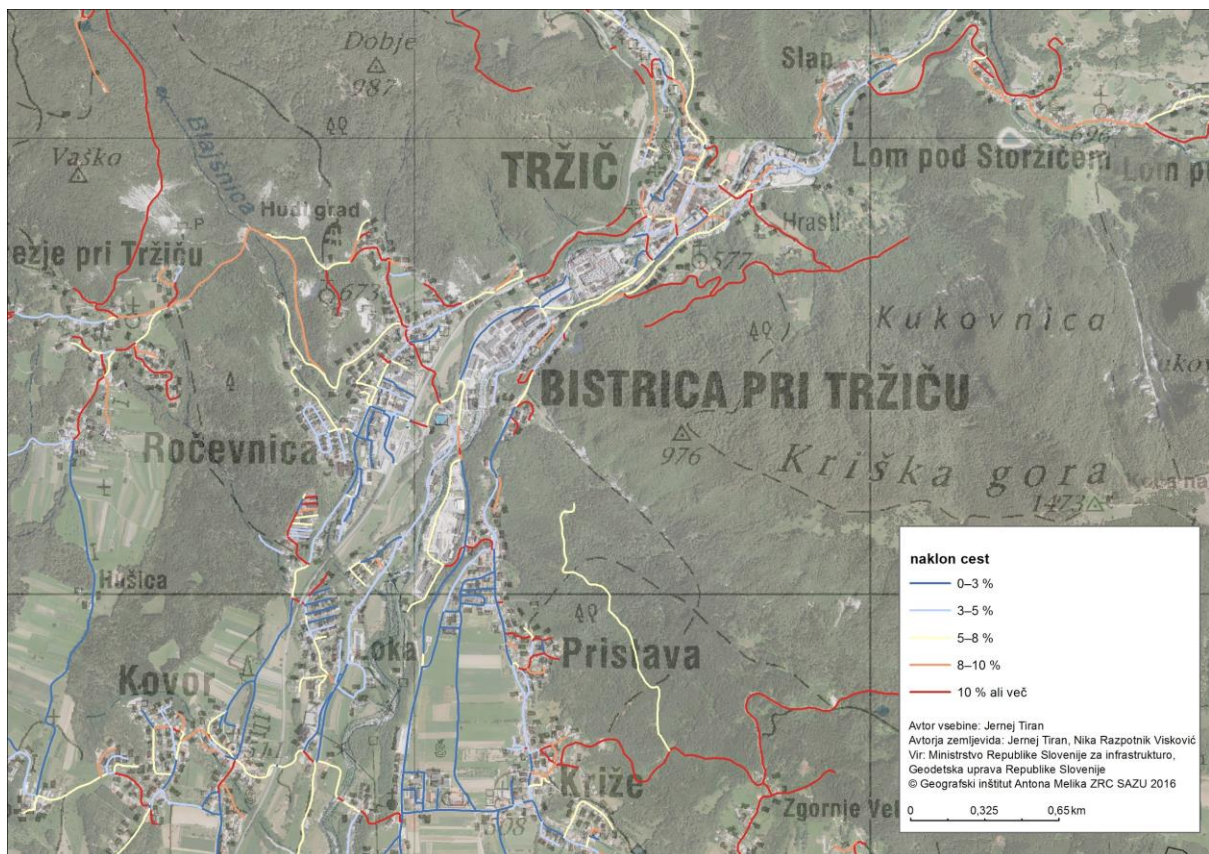


## Omejitveni dejavniki

Bolj množično kolesarjenje v Trziču poleg odsotnosti infrastrukture zavirajo tudi naravni pogoji, kot so razgibanost površja in posledični nakloni cestišča ter velika količina padavin. Za vsakodnevno kolesarjenje so lahko problematični že manjši nakloni, ki terjajo od kolesarja dodaten napor. V poseljenem delu Občine Tržič so problematične zlasti povezave med naselji na zahodu in vzhodu, saj potekajo čez strme rečne terase Tržiške Bistrice. Z vidika naklonov je problematična tudi povezava med Tržičem in Bistrico. Bolj ravne so povezave v smeri sever–jug.



Nakloni cestnih odsekov v Občini Tržič. Vir: Mzi, GURS.



*Nakloni cestnih odsekov v osrednjem, gosteje poseljenem delu Občine Tržič. Vir: Mzi, GURS.*

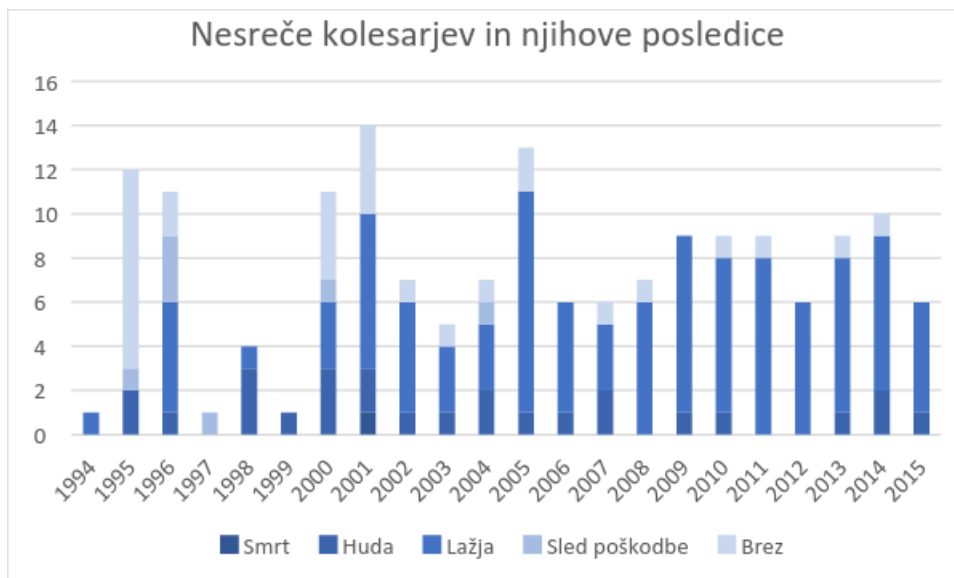
Občina Tržič je ena izmed bolj namočenih v Sloveniji, saj letno prejme 1869 mm padavin (podatek velja za meteorološko postajo Podljubelj za obdobje 1961–1990). To je za spodbujanje kolesarjenja lahko ovira, saj je kolesarjenje v dežju za večino ljudi manj udobno in bolj nevarno. Podobno velja za zimsko obdobje, saj so zime v občini praviloma bolj ostre kot drugje po državi. Poleg mraza in snega je lahko neudoben in nevaren tudi pesek na cestišču.

Izgradnjo ločene kolesarske infrastrukture zavira tudi pomanjkanje prostora. Na številnih odsekih so ceste relativno ozke, poleg njih pa za izgradnjo kolesarskih stez praviloma ni prostora. Ena od možnih rešitev je spodbujanje souporabe cestišča za kolesarje in motorni promet, ki je dejansko uvedeno že zdaj, a je ne spremljajo potrebni ukrepi, ki bi kolesarje opogumljali k vožnji po cestišču in pripomogli k večjemu občutku varnosti. Marsikje so za varno in udobno kolesarjenje tako potrebne rešitve, ki so v kolesarsko razvitih državah in krajih že precej uveljavljene, kot so zožitev voznih pasov, uvedba enosmernega režima, odstranitev parkirnih mest, odprava sredinske črte in drugih ukrepov za umirjanje prometa.

## Prometna varnost

V Občini Trzič se je od leta 1994 do leta 2015 zgodilo 166 nesreč, v katerih je bil udeležen kolesar. V obdobju med letoma 2011 in 2015 je bilo takšnih nesreč 42, v njih se je poškodovalo 39 kolesarjev (podatkov za 2016 še nismo imeli na voljo), kar je 7,8 poškodovanih kolesarjev na leto. Podatek po skupinah prebivalstva kaže, da med njimi občutno prevladujejo moški (81,8 % vseh nesreč) ter otroci

in mladostniki do 17 let (29 % vseh nesreč). Večina nesreč se je zgodila v naseljih.



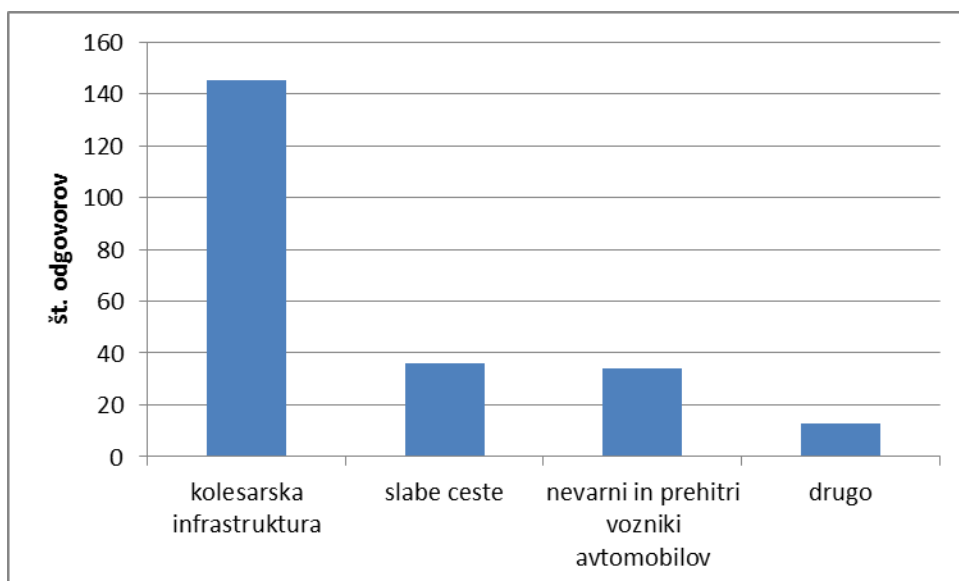
Število kolesarjev v prometnih nesrečah v Občini Trzič med letoma 1994 in 2015. Vir: AVP.

## Obstoječe potovalne navade

Kolo je v Občini Trzič obrobni način prevoza in ga uporablja malo ljudi, večinoma le občasno in v rekreacijske namene. Občani kot glavni omejitveni dejavnik navajajo odsotnost kolesarske infrastrukture, pa tudi dejstvo, da v Trziču ni razvite kolesarske kulture, kar je tudi posledica strmega in razgibanega reliefa. Posledično je težavno tudi navajanje otrok na kolesarjenje. Neustrezni pogoji za kolesarjenje se odražajo tudi v potovalnih navadah: dobra tretjina je občasnih kolesarjev: 38 % jih kolesari nekajkrat mesečno in nekajkrat letno, nekajkrat tedensko se s kolesom vozi slaba petina (19 %), skoraj vsak dan pa le 5 % prebivalcev. Večji delež poti s kolesom se opravi za rekreacijo, druženje ali opravke (11 %) in pot v Trzič (7 %), precej manj, samo 1 %, pa za pot na delo ali v šolo.

V anketi so bili občani precej kritični do obstoječe prometne ureditve za rekreativne in mestne kolesarje, ki sta se med vsemi kategorijami znašli pri dnu seznama. Izboljšanje pogojev za kolesarje navajajo kot najbolj potrebne izmed vseh načinov potovanja – kot potrebne ali nujne jih je skupno označilo kar 85 % vprašanih. Najbolj jih moti (neobstoječa) kolesarska infrastruktura, precej manj pa slabe ceste ter nevarni in prehitri vozniki avtomobilov.





Moteči dejavniki na področju kolesarjenja. Vir: Analiza ankete o prometu v Občini Tržič.

### Omejitve sedanjega pristopa

Občinski prostorski dokumenti, kot sta *Občinski prostorski načrt Občine Tržič* in *Urbanistični načrt za Tržič in Bistrico pri Tržiču*, kolesarjenja ne prepovedujejo. 4. alineja 15. člena Občinskega prostorskega načrta tako določa, da je v naseljih v okviru prostorskih možnosti potrebno krepiti obstoječe omrežje poti in dograjevati hodnike za pešce in kolesarje na najpomembnejših kolesarskih povezavah. Vendar pa so takšni deklarativni cilji premalo, da bi kolesarjenje lahko predstavljalo alternativo avtomobilskemu prometu. Trenutno je kolesarjenje močno podrejeno motornemu prometu oziroma njegovi infrastrukturi in pretočnosti.

Občina je spomladi 2016 sprejela *Strategijo razvoja kolesarskega turizma Občine Tržič*, ki predvideva, da bo občina do leta 2020 postala vodilna gorenjska destinacija za turno kolesarjenje in izhodišče za večdnevno kolesarjenje po Gorenjskem za tuje kolesarje, vendar je v njej kolesarjenje obravnavano izključno kot rekreacijska dejavnost, precej manj pa kot potovalni način.

Proračun občine je zdaj strukturiran tako, da je težko slediti denarju, namenjenemu vsakodnevni kolesarjenju. V zdajšnji klasifikaciji občinskega proračuna so sredstva za kolesarjenje namenjena zgolj v programski klasifikaciji »spodbujanje razvoja turizma in gostinstva« v proračunski postavki »ureditev kolesarskih in gorsko-kolesarskih poti«, morebitne investicije v gradnjo infrastrukture pa so skrite pod »investicijskim vzdrževanjem in gradnjo občinskih cest«.

Zaradi omejitvenih dejavnikov, pomanjkanja tradicije in majhnega števila kolesarjev so investicije v kolesarsko infrastrukturo na prvi pogled nerentabilne. Prenosa znanj in dobrih praks načrtovanja in izvedbe kolesarjem prijazne infrastrukture ni, čeprav je takšnih primerov, tudi v alpskih mestih, precej. Takšen pristop ne omogoča polnega izkoristka potenciala kolesarjenja, kar bi lahko pomembno zmanjšalo izdatke za cestnoprometni sistem in pripomoglo k čistejšemu zraku, kakovostnejšemu javnemu prostoru in boljšemu zdravju občanov.

## Vizija in cilji

Cilji	Ciljne vrednosti
Ustvariti infrastrukturne pogoje za udobno in varno vsakodnevno kolesarjenje.	<ul style="list-style-type: none"><li>- vzpostavitev prednostnih kolesarskih povezav do leta 2022</li><li>- vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja do leta 2027</li><li>- postavitev kakovostnih kolesarskih stojal ob javnih ustanovah in prometnih vozliščih do leta 2022</li></ul>
Povečati število kolesarjev.	<ul style="list-style-type: none"><li>- 10-% delež opravljenih poti s kolesom do 2027</li><li>- podvojitve deleža otrok, ki kolesarijo v šolo do leta 2027</li></ul>
Izboljšati prometno varnost kolesarjev.	<ul style="list-style-type: none"><li>- brez smrtnih žrtev med kolesarji</li><li>- zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % do leta 2027 glede na povprečje v obdobju 2010–2015</li></ul>
Izkoristiti potencial rekreativnega kolesarjenja.	<ul style="list-style-type: none"><li>- vzpostaviti in označiti najpomembnejše rekreativne kolesarske povezave do leta 2025</li></ul>
Zagotoviti finančna sredstva za razvoj kolesarjenja.	<ul style="list-style-type: none"><li>- uvedba samostojne postavke za kolesarjenje v občinskem proračunu od leta 2018 dalje</li><li>- občinski proračun bo vseboval vsaj 5-% letni delež investicij za kolesarjenje</li></ul>

Vizija na področju kolesarjenja predvideva izkoriščenje potencialov kolesarjenja, ki bo postalo enakovreden način prevoza avtomobilu. **Občina Tržič bo postala kolesarjem prijazna občina z razvitim in redno vzdrževanim kolesarskim omrežjem, s katerim bodo s kolesom varno in dobro dostopna večina naselij v občini in vse njene ključne dejavnosti in storitve.**

Temeljni pogoj za uresničitev potencialov kolesarjenja je ustvariti **infrastrukturne pogoje za udobno in varno vsakodnevno kolesarjenje**. Ljudje ne bodo pogosteje kolesarili, če ne bodo imeli za to namenjenih površin, na katerih se bodo počutili udobno in varno. Kot podlago za infrastrukturne ukrepe je treba najprej izdelati in sprejeti Strategijo razvoja kolesarskega omrežja, nato pa ga razvijati v več fazah: najprej na prednostnih, prometno najbolj obremenjenih in najgosteje poseljenih območjih – med Tržičem in Bistrico pri Tržiču ter znotraj njiju, nato z njima povezati najpomembnejša okoliška naselja (Pristava, Križe, Kovor, Loka), v zadnji fazi pa na preostalih povezavah. Kjer je motornega prometa veliko, se naj kolesarske povezave zgradijo v obliki samostojne infrastrukture, kot je kolesarska steza, pas ali pot, v stanovanjskih in manj prometnih območjih, kjer je možno sobivanje med kolesarji in motornimi vozili, pa naj se jih vzpostavi na obstoječih vozniških površinah, seveda ob ustreznih spremljevalnih ukrepih za umirjanje prometa. Pri tem je treba posebno pozornost nameniti naklonom oziroma kolesarske površine speljati tako, da bodo čim manj strme. S tem bo vzpostavljeno celovito kolesarsko omrežje, ki bo na voljo vsem občanom in obiskovalcem.

Izkušnje iz kolesarsko razvitih dežel kažejo, da je po vzpostavitvi celovitega in ustrezno izvedenega kolesarskega omrežja mogoče pričakovati **povečanje števila kolesarjev in deleža s kolesom opravljenih poti**. Delež tistih, ki kolesarijo na delo, v šolo ali po opravkih, je trenutno zanemarljiv,

zato je možnosti za izboljšanje veliko. Cilja sta, da se bo delež poti, opravljenih s kolesom, dvignil na 10 %, delež otrok, ki kolesarijo v šolo, pa podvojil. Za doseg tega cilja bodo ob infrastrukturnih ukrepih potrebne tudi spremljevalne promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti, ki vsakodnevno kolesarjenje prikazujejo kot varen, zdrav, trendovski in okolju prijazen način potovanja.

Veliko raziskav dokazuje pozitivno linearno povezanost med številom kolesarjev in njihovo varnostjo. Več kolesarjev dolgoročno pomeni njihovo večjo varnost, hkrati pa tudi odgovornost občine, da ustrezno poskrbi za njihovo varnost in udobje. Pričakovati je, da se bo z ustrezno infrastrukturo, pa tudi drugimi spremljevalnimi ukrepi (umirjanje prometa in preventivno-izobraževalne aktivnosti) **izboljšala varnost kolesarjev v Občini Tržič**. Pri tem mora občina slediti »viziji nič«, postavljeni tudi v Resoluciji nacionalnega programa varnosti cestnega prometa 2013–2022, – da dolgoročno med kolesarji ne bo poškodovanih ali umrlih. Do leta 2027 je treba število nesreč s poškodovanimi kolesarji zmanjšati za polovico, pri čemer ne sme umreti noben kolesar. Glede na povprečje zadnjih petih let to pomeni manj kot 4 poškodovane kolesarje na leto.

Čeprav rekreativno kolesarjenje ločujemo od vsakodnevnega, saj gre za drugačno dejavnost z drugačnimi potrebami, pa je spodbujanje kolesarjenja v Občini Tržič možno izvajati tudi z **izkoriščanjem potencialov rekreativnega kolesarjenja**. Pri tem se je smiselno omejiti na izletniško in družinsko kolesarjenje, ki sta po svojem značaju in posledičnih infrastrukturnih zahtevah še najbolj podobna vsakodnevnomu kolesarjenju. Vzpostavljene, označene in s spremljevalno infrastrukturo (npr. počivališča) ustrezno opremljene trase rekreativnih kolesarskih povezav je treba navezati na nastajajoče državno kolesarsko omrežje in povezave v sosednjih občinah, da bo občina s kolesom dostopna tudi od drugod. Pri določanju tras je treba upoštevati dejavnike varnosti, dostopnosti, privlačnosti in udobja.

Kolesarjenje je v občini finančno zelo podhranjeno, kar zavira njegov hitrejši razvoj. Eden od ciljev je zato čim prejšnja **zagotovitev finančnih sredstev** za razvoj kolesarjenja, in sicer prek samostojne proračunske postavke in fiksnim, vsaj 5-odstotnim deležem letnih investicij. Tako bo precej lažje načrtovati in slediti finančnim sredstvom za kolesarjenje, kar v zdajšnji proračunski klasifikaciji ni mogoče. Naložbe v kolesarjenje so v primerjavi z naložbami v cestno infrastrukturo precej bolj rentabilne. Številne študije namreč kažejo, da vsakokratni prevoz s kolesom namesto z avtomobilom prinese pomembne finančne prihranke in prednosti tako posamezniku kakor tudi lokalni skupnosti.

## Akcijski načrt

<b>Ukrep</b>	<b>Strošek</b>	<b>Zahtevnost</b>	<b>Odgovornost</b>	<b>Rok izvedbe</b>
Strategija razvoja kolesarjenja v občini z zasnovo kolesarskega omrežja.	15.000 €	majhna	občina, zunanji izvajalec	2018
Uvedba samostojne proračunske postavke za kolesarjenje z vsaj 5-odstotnim deležem letnih investicij.	/	majhna	občina	2018
Ureditev kolesarske povezave Tržič–Bistrica pri Tržiču.	250.000 €	velika	občina, DRSI	2020
Kolesarski pas na Kranjski cesti, poskusno od Tržiča do Pristave.	35.000 €	srednja	občina	2017
Postavitev novih funkcionalnih in pokritih kolesarskih stojal ali zamenjava obstoječih pri javnih ustanovah in prometnih vozliščih.	12.400 €	majhna	občina	2018
Celostna ureditev in označitev izbrane rekreativne kolesarske povezave.	50.000 €	srednja	občina, Športna zveza Tržič	2019

# JAVNI POTNIŠKI PROMET

## Povzetek

Javni potniški promet (v nadaljevanju JPP) je najbolj učinkovit na srednjih in dolgih razdaljah, največja priložnost za izboljšanje storitve je zato pri povezavi Trziča z Ljubljano. Javni potniški promet v Občini Trzič ustreza osnovnim standardom dostopnosti le v ravninskem delu, v severnem hribovitem delu pa povezave niso zadovoljive. Občani JPP, razen šolajočih, uporabljajo izjemoma, ker so druge oblike mobilnosti zanje bolj privlačne. Med ključnimi izzivi je ureditev postajališč integracija šolskih prevozov v JPP, uvedba prevozov na klic in izgradnja osrednje prestopne točke v Bistrici pri Trziču.

## Pomen javnega potniškega prometa

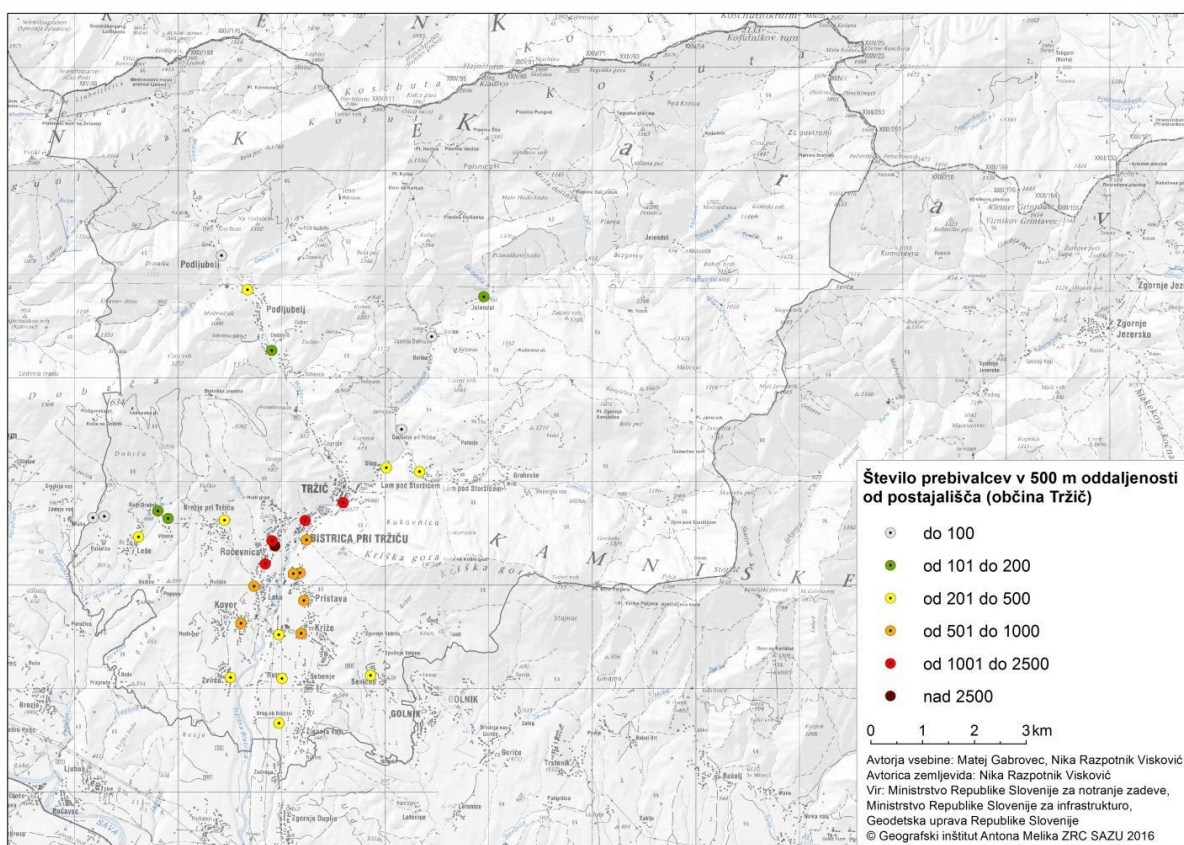
Javni potniški promet za srednje in dolge razdalje predstavlja prvo alternativo avtomobilskemu prevozu. Klasičen JPP je učinkovit predvsem na območjih večje gostote prebivalstva. Na območjih redkejšje poselitve je smiselno organizirati alternativne oblike javnega prevoza, kot so prevozi na klic.

Uporaba JPP izboljšuje prometno varnost, ker zmanjšuje število avtomobilov na cesti. JPP tudi veča družbeno povezanost, saj vsakodnevno vzpodbuja srečevanja in interakcije med uporabniki. JPP je ključen za preprečevanje socialne izključenosti, saj omogoča mobilnost tudi tistim, ki iz različnih razlogov ne morejo uporabljati osebnega prevoza. Uporabniki JPP do postajališča praviloma hodijo peš, zato opravijo več fizične aktivnosti, kar ugodno vpliva na zdravje. Slabost javnega prometa je, da se je treba prilagajati voznim redom in pot predhodno načrtovati.

## Stanje in izzivi

### Poselitvena sestava

Učinkovitost javnega potniškega prometa je v veliki meri odvisna od poselitvene sestave. Z učinkovitim javnim potniškim prometom lahko povežemo gosto poseljena območja oziroma tista postajališča, ki imajo v ustrezni oddaljenosti dovolj veliko število prebivalcev. Rezultati različnih študij kažejo, da so ljudje pripravljeni hoditi peš do postajališča javnega prometa okoli 5 minut oziroma pol kilometra. Na zemljevidu smo zato prikazali vsa postajališča v Občini Trzič in izračunali, kolikšno število prebivalcev živi v oddaljenosti do 500 m. Postajališča z več kot 500 prebivalci v svojem zaledju je ekonomsko upravičeno povezati z javnim prometom z dobro frekvenco, kar pomeni, da v konici avtobusi vozijo najmanj vsake pol ure, izven konic pa najmanj vsako uro.





Število prebivalcev v 500 m oddaljenosti od postajališča. Vir: MNZ, GURS.

### **Povezava Trziča z regijskim in državnim središčem ter Avstrijo**

Trzič je z javnim potniškim prometom dobro povezan s Kranjem. Tu so ob delovnikih v času šolskega pouka ustrezne frekvence prevozov, v veliki meri je urejen taktni promet, v konicah vozijo avtobusi vsake pol ure. Vožnje se izvajajo tako preko Kovorja kot preko Križ, zato imajo ustrezne povezave naselja ob teh dveh koridorjih. Glede na minimalne standarde, ki jih predpisuje država, je ponudba nadstandardna, pod standardom so le nedeljske povezave.

Povezave med Trzičem in Ljubljano so sicer številčno zadovoljive (izven konic so v nekaterih terminih pomankljive), vendar so časovno nekonkurenčne osebnemu prevozu (potovalni čas je več kot eno uro, le dva para voženj obratujeta na relaciji Zvirče ali Naklo–Ljubljana po avtocesti).

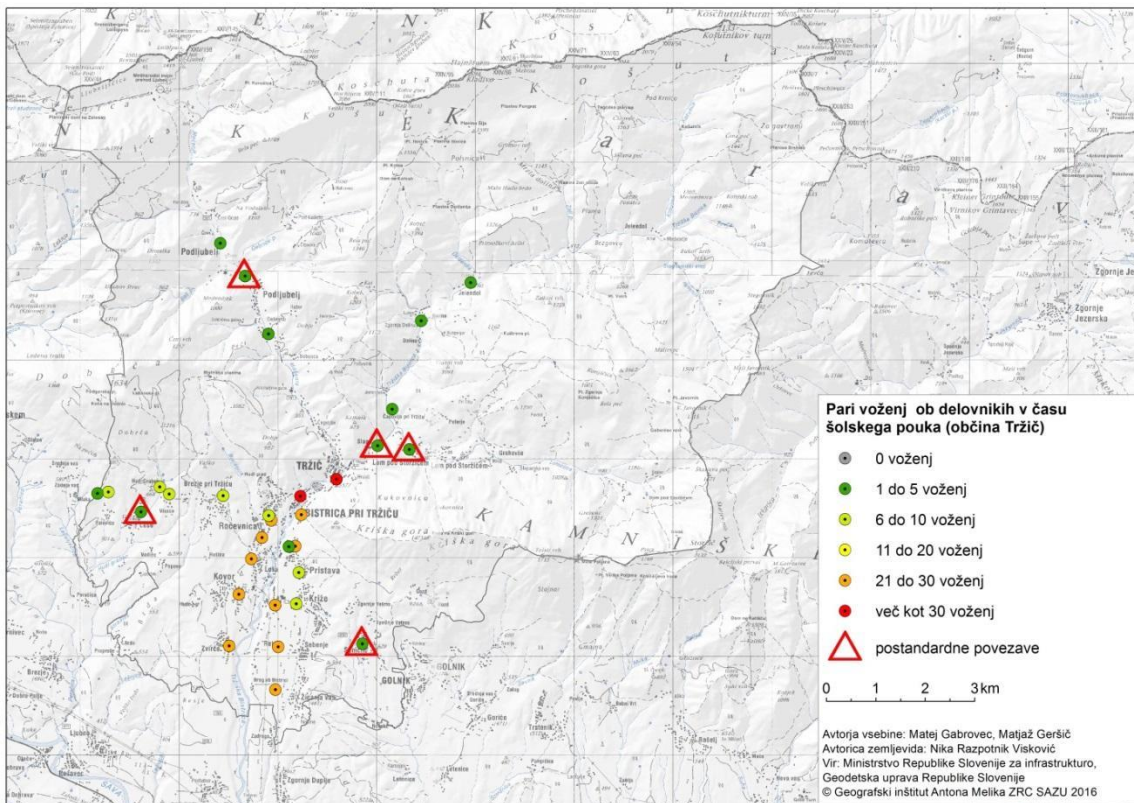
Trzič kljub svoji legi ob cesti proti Ljubelju in Avstriji v tej smeri nima povezav z javnim avtobusnim prometom.

### **Avtobusne povezave znotraj občine**

Avtobusne povezave so ustrezne ob obeh cestah, ki povezujeta Trzič s Kranjem, torej na relacijah Trzič–Križe–Kranj in Trzič–Kovor–Kranj. Deloma so pomankljive izven konic in ob vikendih.

Slabše so povezave z naselji izven zgoraj omenjenega koridorja, izpostavljamo zlasti *Senično, Lom pod Storžičem, Podljubelj in Leše*. Tu javni potniški promet ne ustreza standardom dostopnosti, ponekod ne omogoča ustrezne dostopnosti do šol niti srednješolcem. Vsekakor ni dovolj kakovosten, da bi ga uporabljali zaposleni in drugi, ki imajo možnost osebnega prevoza. Z javnim prevozom niso povezane niti dobro obiskane izletniške točke oziroma izhodišča pešpoti v gore (npr. Ljubelj). Na teh območjih z manjšo gostoto poselitve klasični JPP ni učinkovit, ustrezno dostopnost je možno zagotoviti le z alternativnimi oblikami JPP, kot so prevozi na klic.

Na zemljevidu je prikazano število voženj v dneh šolskega pouka. Posebej so označena tista postajališča, ki imajo glede na velikost naselja oziroma glede na število prebivalcev v svojem zaledju podstandardno ponudbo.



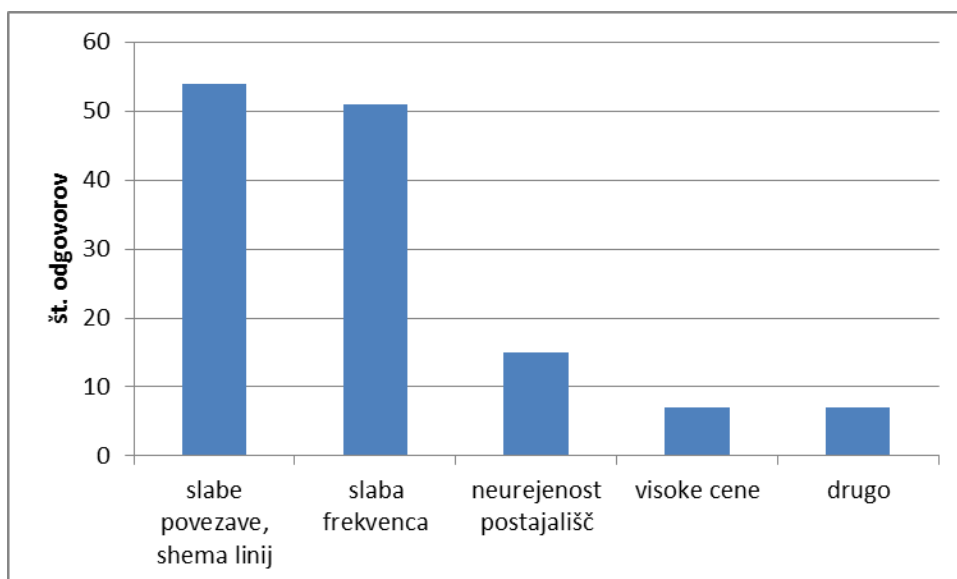
Frekvenca avtobusnih povezav ob delovnikih v času šolskega pouka. Vir: MNZ, GURS.

### Avtobusna postajališča

Javni promet predstavlja najbolj varen način potovanja. Pomembna pa je ustrezna ureditev postajališč ter njihova povezanost z varnimi pešpotmi. V Občini Tržič več postajališč ni ustrezno označenih niti s prometnim znakom niti s talnimi oznakami (npr. Podljubelj, Hudi Graben, Leše križišče itn.). V Bistrici pri Tržiču ni urejenega postajališča, ki bi omogočalo vstop proti Ljubelju in Celovcu ter Ljubljani po hitri cesti. Na Ljubelju na območju nekdanjega mejnega prehoda, ki je eno izmed najpomembnejših planinskih izhodišč v občini, ni avtobusnega postajališča. Neoznačenost postajališč ni problematična le s prometnovarnostnega vidika. Slabo namreč vpliva tudi na prepoznavnost in ugled javnega potniškega prometa.

### Mnenja občanov

Izmed krajev, kjer so prebivalci nezadovoljni z avtobusnim prometom, velja izpostaviti Lom pod Storžičem (100 % anketirancev ga ocenjuje kot neustreznega ali zelo neustreznega), Senično (86 %, od tega kar 57 % ocenjuje, da je zelo neustrezen), Brezje pri Tržiču (84 %, od česar kar 67 % ocenjuje, da je zelo neustrezen), Sebenje (83 %), Podljubelj (67 %) in Križe (55 %). To je najverjetneje posledica majhne pogostosti voženj, ki je tako ob delavnikih kot vikendih bistveno manjša od tiste v Tržiču in vaseh na ravnini. Tu so prebivalci z avtobusnimi povezavami večinsko zadovoljni. Prebivalci so pogosto izpostavljali tudi neurejenost avtobusnih postajališč.



Moteči dejavniki na področju avtobusnega prometa. Vir: Analiza ankete o prometu v Občini Tržič.

Uporaba javnega prevoza je skromna – pogosteje (vsaj nekajkrat tedensko) ga uporablja le 7 % anketiranih občanov, 41 % ga uporablja le nekajkrat letno, 42 % vprašanih pa nikoli. Javni prevoz najbolj pogosto uporabljajo šolajoči – skoraj vsak dan 17 %, nekajkrat tedensko pa 21 %.

## Vizija in cilji

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje dostopnosti do javnega potniškega prometa.	Leta 2020 ima 95 % prebivalcev Občine Tržič postajališče potniškega prometa z najmanj 12 pari delavniških voženj oddaljeno največ 500 m.
Tržiču se približa vlak.	Avtobusni vozni red iz Tržiča bo leta 2022 usklajen z železniškim voznim redom najbližje postaje, kjer bo tudi parkirišče P+R.
Prebivalci lahko vse dejavnosti opravljajo z javnim potniškim prometom.	Z uvedbo prevozov na klic bo do leta 2025 90 % naselij z javnim prometom povezanih vsak dan. 80 % šolskih prevozov bo integriranih v javni potniški promet do leta 2022.
Javni potniški promet izboljša dostopnost za turistične obiske Tržiča.	Izhodišča planinskih poti (Ljubelj, Jelendol, Grahovše) bodo v planinski sezoni med vikendi dostopna z javnim potniškim prometom do leta 2022.
Javni potniški promet je konkurenčna oblika prevoza do Ljubljane in Kranja.	V Tržiču in na prestopni točki v Bistrici bo možno vstopiti na avtobuse proti Ljubljani in Kranju, ki bodo vozili v rednih intervalih.

## **Ukrepi**

### **Označitev vseh postajališč s prometno signalizacijo**

Številna postajališča niso niti označena z ustrežno prometno signalizacijo. To velja tako za postajališča na občinskih kot tudi na državnih cestah. Nujna je označitev s prometnimi znaki in talnimi oznakami. V posameznih primerih je iz prometnovarnostnih razlogov potrebno spremeniti mikrolokacijo (vendar lokacije ne smemo spremeniti tako, da bi uporabnikom javnega prometa podaljšali pot do postajališča).

### **Postavitev čakalnic na postajališčih javnega potniškega prometa**

Dolgoročni cilj je postavitev čakalnic na vseh avtobusnih postajališčih. Prednostno jih je treba postaviti na postajališčih z največjo frekvenco potnikov, v prvi fazi predlagamo postavitev 10 novih čakalnic.

### **Integracija šolskih prevozov v javni potniški promet**

Šolske prevoze, ki se izvajajo z avtobusi, je smiselno vključiti v javni potniški promet. Preučitev te možnosti predvideva tudi občinski prostorski načrt. Z integracijo bosta dosežena dva cilja. Šoloobveznim otrokom bo omogočena uporaba javnega prevoza tudi v popoldanskem času, predvsem starejšim ter dijakom in študentom, ki nimajo dostopa do JPP, pa se bo občutno izboljšala dostopnost. Prednostno predlagamo integracijo šolskih prevozov na avtobusnih linijah proti Lomu pod Storžičem in Jelendolu. Hkrati z integracijo predlagamo tudi povečanje števila voženj, tudi med vikendi. Dodana ponudba med vikendi je smiselna za turistične potrebe (Dolžanova soteska, planinska izhodišča). Dodane izvenkonične vožnje se lahko izvaja tudi na klic.

### **Povezava Raven z javnim potniškim prometom**

Tako uvodna analiza kot anketa med prebivalci jasno kaže potrebo po povezavi Raven z javnim potniškim prometom. V ta namen predlagamo spremembo omrežja linij. Dolgoročno je najbolj smiselna preusmeritev linije Podljubelj–Tržič skozi Ravne (seveda z višjo frekvenco voženj kot jo ima današnja linija), a to bo mogoče šele po ureditvi ustrezne cestne infrastrukture. Kratkoročno predlagamo podaljšanje ene izmed obstoječih linij do Raven, z vidika prebivalcev bi bila najustreznejša neposredna avtobusna povezava Raven s Kranjem.

### **Izboljšanje povezave s Kranjem in Ljubljano**

Povezave so glede števila voženj ustrezne, v primeru Ljubljane pa so zaradi predolgega potovalnega časa nekonkurenčne. Zato je v konicah potrebno povečati število hitrih linij na relaciji Tržič–Bistrica–Ljubljana (vsaj 3 vožnje v jutranji konici proti Ljubljani ter 4 v popoldanski konici iz Ljubljane v Tržič). Poleg tega je potrebno tudi omogočiti prestop na vlak z ustrežno uskladitvijo voznih redov. Kratkoročno je prestopna točka lahko v Kranju ali Podnartu, dolgoročno pa jo predlagamo v Naklem.

### **Uvedba prevozov na klic**

Prevozi na klic omogočajo dostop do območij z manjšo gostoto poselitve, kjer izven konic klasičen javni potniški promet ekonomsko ni upravičen. Prevozi na klic po prilagodljivem voznem redu ali v prostem kroženju naj omogočajo povezavo teh območij do Tržiča in predvidene osrednje prestopne točke v Bistrici.

### **P+R parkirišče**

Ključna lokacija je Bistrica pri Tržiču, kjer je možen prestop na hitre avtobusne linije proti Ljubljani. Prav tako je tu lahko omogočen tudi prestop na turistične linije proti Dolžanovi soteski in Lomu pod Storžičem, kar bi omogočilo umirjanje prometa v teh alpskih dolinah.

V sodelovanju s sosednjimi občinami je smiselno urediti P+R na železniških postajah, dolgoročno v Naklem, ko bo tja uveden potniški železniški promet.

### **Usklajenost prostorskega načrtovanja z JPP**

V Občini Tržič lahko dolgoročno povečamo učinkovitost javnega prometa z usklajenim prostorskim in prometnim načrtovanjem. Nova stanovanjska in zaposlitvena območja načrtujemo le ob obstoječih koridorjih linij JPP, če so novogradnje oddaljene več kot 500 m od obstoječega postajališča, moramo že v fazi njihovega načrtovanja predvideti tudi lokacijo novih postajališč.

## Akcijski načrt

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Postavitev čakalnic na vsaj 10 postajališčih.	€ 75.000	srednja	občina	2017–2019
Označitev vseh postajališč s prometno signalizacijo.	€ 37.500	majhna	občina, DRSI	2018
Uvedba dodatnih prevozov na klic v času izven prometnih konic.	€ 50.000	srednja	občina	2020
Integracija šolskih prevozov v Lom in Jelendol (z izboljšanjem ponudbe, tudi za turistične namene).	/	srednja	občina, Mzl, koncesionar	2019
Povezava Raven z JPP.	€ 10.000	srednja	Mzl, koncesionar, občina	2020
Povečanje števila hitrih voženj v Ljubljano.	/	srednja	Mzl, koncesionar, občina	2019
Uskladiti poselitvene razvojne načrte s koridorji linij JPP.	€ 2.000	majhna	občina	2018

# MOTORIZIRANI PROMET

## Povzetek

V Občini Tržič motoriziran avtomobilski promet izrazito prevladuje nad ostalimi prometnimi načini. Vzroki za to so zmožljive glavne ceste do avtoceste, ki omogoča hitro povezavo s Kranjem in Ljubljano, poselitveni vzorec, kjer sta samo Bistrica in Tržič naselji z večjo gostoto poselitve, in razmeroma slabo razvita JPP in kolesarjenje.

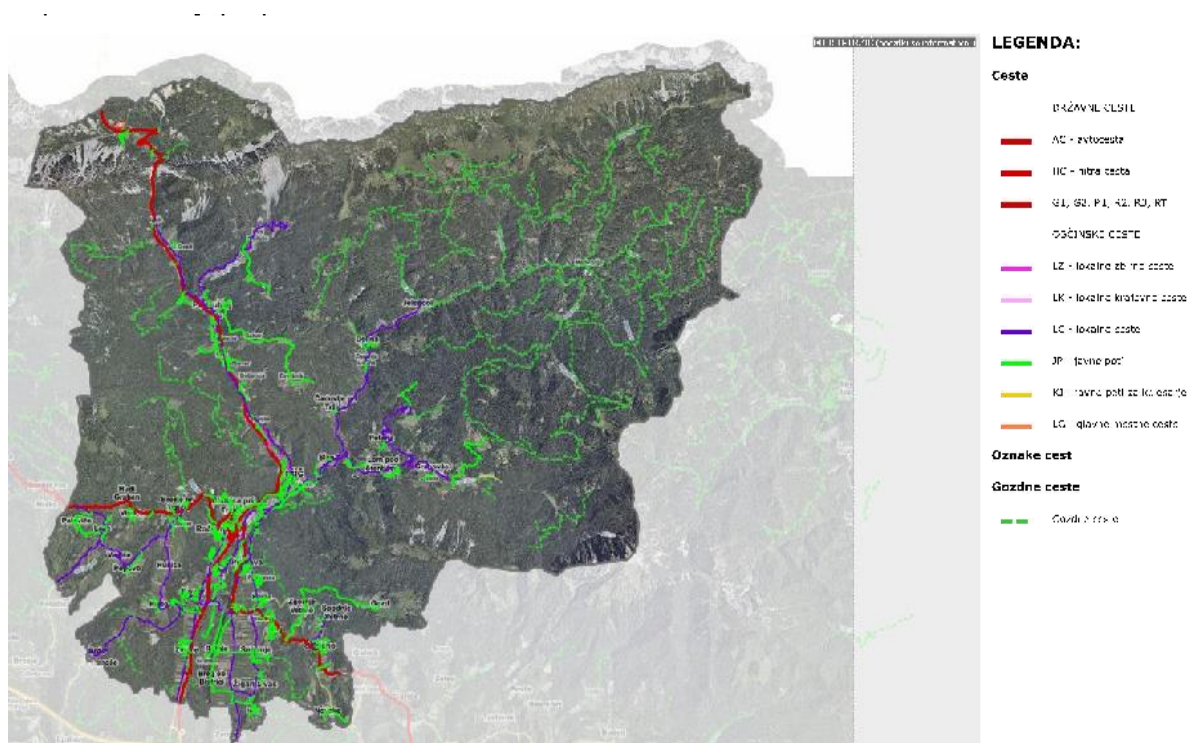
Dodatne infrastrukture za avtomobilski promet ni potrebno zgraditi. Napredek je možen v boljšem vzdrževanju obstoječih cest, umirjanju prometa v naseljih, upravljanju s parkirnimi površinami in izgradnjo P+R središča pri Deteljici, kar bi omogočilo večjo prometno varnost in uporabo drugih prometnih načinov.

## Pomen motoriziranega prometa

Motorizirani promet v tem dokumentu definiramo kot individualen cestni promet z motornimi vozili. V to kategorijo spadajo predvsem avtomobili, številčno precej manj pa ostala prevozna sredstva, kot so motorji in štiricikli, traktorji in delovna vozila ter tovorna vozila.

Vožnja z avtomobilom je trenutno najbolj razširjena oblika prevoza za srednje do dolge razdalje, kjer je večinoma najhitrejša. Uporabniki lahko potujejo kadarkoli želijo in jim ni potrebno na postajah čakati na avtobus oziroma se prilagajati voznim redom. Slabosti uporabe avtomobilov so visoka cena za nakup in delovanje, težavno in drago parkiranje v mestih, ki zavzema obsežne površine, prometni zastoji ter prometne nesreče, ki povzročajo materialno škodo, poškodbe in celo smrti.

## Stanje in izzivi



Kategorizacija cestnega omrežja Občine Tržič. Vir: PISO.



## Cestno omrežje

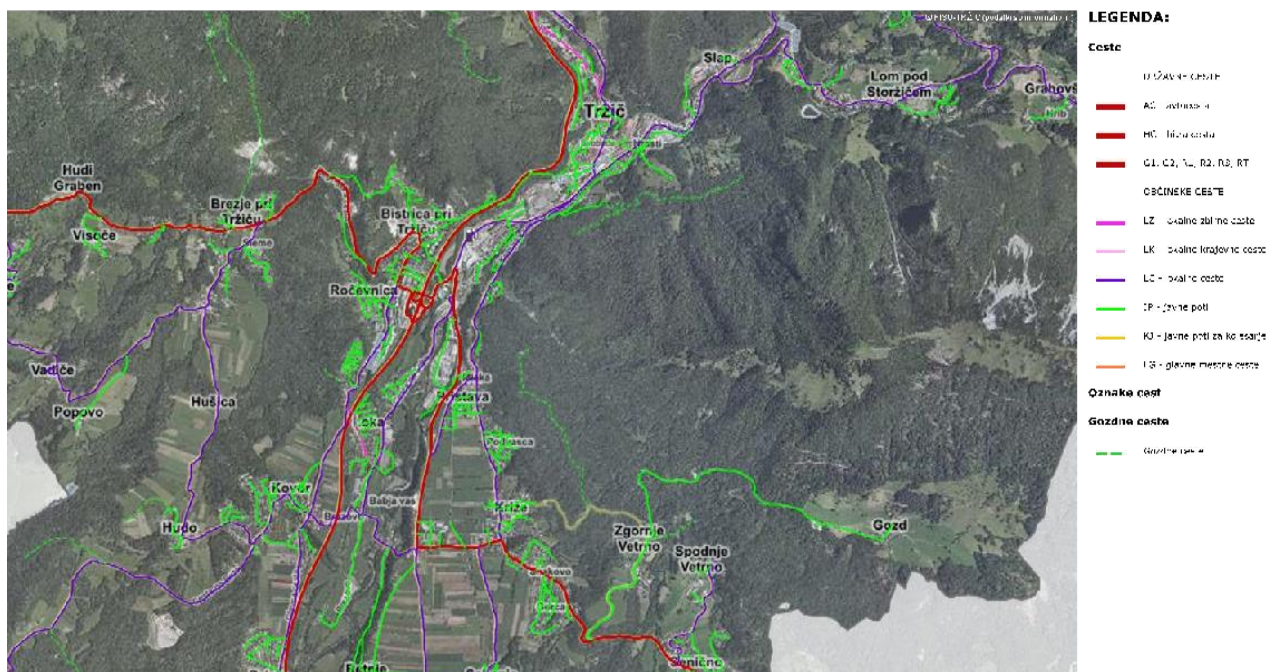
Tržič je s 517 vozili na 1000 prebivalcev visoko motorizirana občina, kar pogojuje in zahteva tudi visoko stopnjo razvejanosti cestnega omrežja. Občina je s sistemom cestnih poti dobro preprejena in zagotavlja skupaj s cestami državne ravni dober dostop v občino in nemoteč tranzit preko občine. Problematična je utesnjenost cestnega omrežja v ožjem mestnem središču in odvisnost naselij na severu od ene same cestne povezave.

Med državnimi cestami je osrednja glavna cesta G2-101 (Ljubelj–Bistrica pri Trziču–Podtabor), poleg nje pa sta še regionalni cesti R2-410 (Bistrica pri Trziču–Kokrica–Kranj) in R3-638 (Žirovnica–Begunje–Bistrica pri Trziču).

Občinskih cest je v skupni dolžini 273 km, od tega 63 km lokalnih cest, 2 km zbirnih mestnih in krajevnih cest, 73 km javnih poti in 135 km gozdnih cest.

Glede na zahtevno topografijo občine je prepređenost s cestnim omrežjem in s tem lokalna dostopnost ustrezna. Z glavnimi in regionalnimi cestami je občina dobro navezana na sosednje občine in na cestno omrežje Republike Avstrije.

Infrastruktura (vir Občina) > Cestno omrežje (BCP)



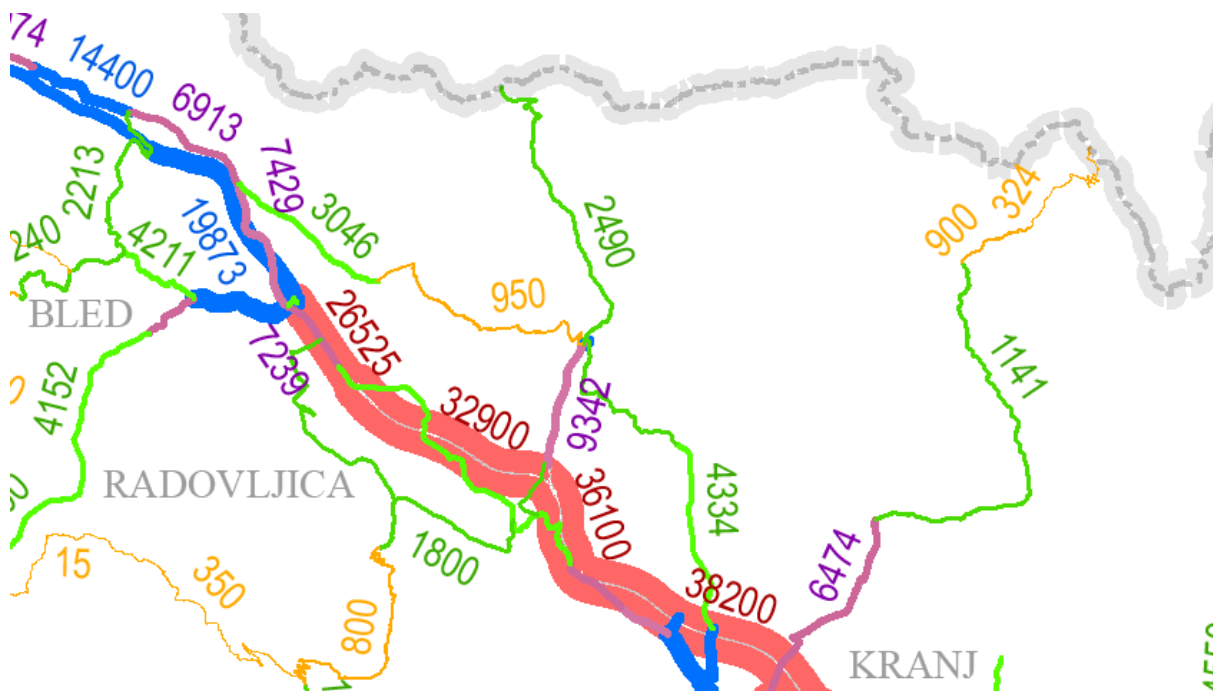
Cestno omrežje v osrednjem, gostejše poseljenem delu Občine Tržič. Vir: PISO.

## Obremenitve cest

Na območju Občine Tržič so prometne obremenitve cest sorazmerno nizke. Prikazane obremenitve so povzete iz podatkov za državno cestno omrežje (DRSC 2014) in sicer je za G2-101 med Bistrico in Podtaborom obremenitev 9077 PLDP (povprečni letni dnevni promet), ter med Ljubeljem in Bistrico 2434 PLDP. Kapaciteta glavne ceste G2 je vsaj 30.000 PLDP, kar pomeni, da cestni sistem nikjer ne dosega niti tretjino svojih zmogljivosti in ga obravnavamo kot malo prometno obremenjenega. Na R2-410 je obremenitev 4361 PLDP in na R3-638 dosega obremenitev 950 PLDP. Državno cestno omrežje je glede prometne zmogljivosti zadostno, zato gradnje novih cest ali razširitve obstoječih niso potrebne.

Občinske lokalne ceste in ostale ceste nižjih rangov imajo še manjše obremenitve in povprečni celodnevni prometni tokovi so nizki. V bližini večjih generatorjev prometa se pojavljajo v jutranjih in v

popoldanskih konicah večje obremenitve križišč.



Obremenitve cest PLDP v letu 2015. Vir: DRSI.

### Parkirišča

V mestnem jedru Tržiča je urejenih javnih parkirnih mest 459, od tega je 424 običajnih, 11 invalidskih, 24 rezerviranih in dve motoristični.

V mestnem jedru je disperzno razporejenih dovolj parkirišč za običajne potrebe. Za zagotavljanje parkirišč v mestnem jedru je uveden sistem časovno omejenega parkiranja na delu parkirišč, kar omogoča zadostno raven uslug za parkiranje.

Na območju celotne občine je parkiranje ustrezno rešeno na lokalnih parkiriščih, razen na delu gosteje zazidanega stanovanjskega območja v Bistrici pri Tržiču, kjer je potrebno poiskati rešitev za zdajšnje pomanjkanje parkirnih mest.

V kolikor se bodo povečale potrebe po parkiranju v mestnem jedru, bo potrebno povečati obrat parkiranih vozil z uvedbo plačljivega parkiranja in ne z izgradnjo novih parkirnih kapacitet.

### Prometna varnost

Po podatkih Policijske postaje Tržič za leto 2015 je bilo obravnavanih 92 nesreč z motornimi vozili, od tega je ena oseba umrla, 8 je bilo huje poškodovanih in 26 lažje poškodovanih udeležencev. Najpogostejši vzroki nesreč so neprilagojena hitrost, nepravna smer vožnje, odvzem prednosti ter premajhna varnostna razdalja. V primerjavi z državno ravno je prometna varnost v Občini Tržič boljša, zaskrbljujoč pa je delež alkoholiziranih udeležencev nesreč (16 %).

Problemi, povezani z varnostjo cestnega prometa, so vezani na neupoštevanje predpisov. S tem v zvezi je v občini vzpostavljen dobro delujoč sistem vzgoje najmlajših in ostale uspešne akcije Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, delujočega v okviru občinske uprave.

### Mnenja občanov

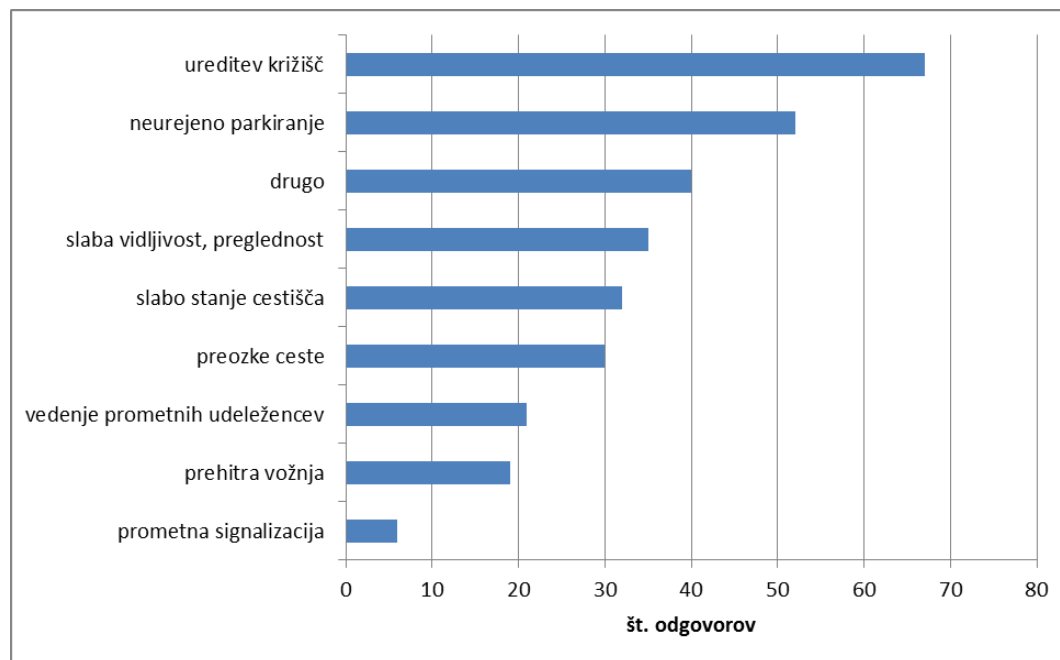
Občani kot najbolj ustrezno ocenjujejo prometno ureditev za voznike avtomobilov (za ustrezno ali zelo ustrezno skoraj 60 %). Kritični so občani do voznih hitrosti vozil, moti jih nevarna in hitra vožnja voznikov avtomobilov (50 %).



Kot najmanj nujno ocenjujejo občani izboljšanje pogojev za avtomobile – da je potrebno ali nujno izboljšati pogoje za avtomobile, ocenjuje polovica (51 %) vprašanih.

Na področju avtomobilskega prometa so najpogosteje kritizirali **stanje cest** (nepregledne, slabo vzdrževane in ozke ceste, neobrezane žive meje, tudi nepregledni izvozi), nevarno ureditev križišč in neurejeno parkiranje (pomanjkanje parkirnih mest ali zaparkirano cestišče).

Precej jih je naklonjenih gradnji krožišč, sicer pa so bili njihovi odgovori in predlogi na področju avtomobilskega prometa zelo raznovrstni.



*Moteči dejavniki na področju avtomobilskega prometa. Vir: Analiza ankete o prometu v Občini Tržič.*

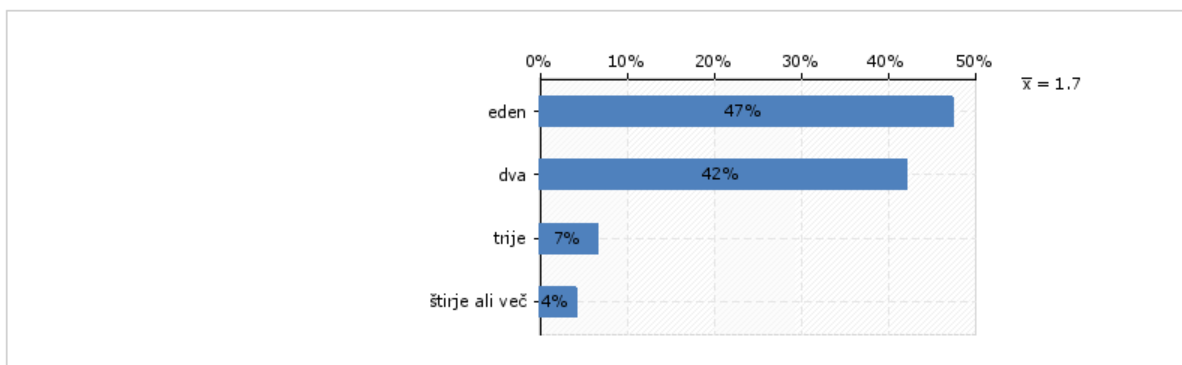
### Potovalne navade

Analiza potovalnih navad po posameznih tipih potovanj pokaže izrazito »premoč« avtomobila, ki povsod izrazito prevladuje.

Avtomobil redno uporablja kar 89 % občanov (od tega 72 % v vlogi voznika). Uporaba avtomobila je nekoliko manj redna med starejšim prebivalstvom – med ljudmi, starejšimi od 60 let redno (skoraj vsak dan) vozi avto polovica (50 %) vprašanih, manjša je tudi med šolajočimi (58 %), brezposelnimi (50 %) in upokojenci (48 %).

Nikoli ne vozi avtomobila 16 % anketiranih upokojencev (vsak šesti!), kar z vidika zagotavljanja enakovrednih pogojev za mobilnost ni zanemarljiv podatek. Do manjših razlik prihaja tudi pri spolu, saj moški manj uporabljajo avtomobil kot sopotniki. Pogostost uporabe avtomobila narašča s stopnjo izobrazbe, tako se 81 % vprašanih z višjo ali visoko izobrazbo vsak dan vozi z avtomobilom (kot vozniki).

Zasedenost avtomobilov, s katerimi se vozijo občani Tržiča v šolo, na delo ali po opravkih, razkriva velik potencial za večjo souporabo. Večinoma je v avtu samo voznik (48 % odgovorov), sovoznik pa še v 42 % primerov. Trije, štirje ali več ljudi se v avtomobilu znajdejo bolj redko (11 % odgovorov).



*Običajno število potnikov v avtomobilu na poti v šolo, na delo ali po opravkih. Vir: Analiza ankete o prometu v Občini Tržič.*

Z ukrepi trajnostne mobilnosti je treba ustvariti pogoje za spremembo potovalnih navad in zmanjšanje odvisnosti od avtomobila.

## Vizija in cilji

Cilji	Ciljne vrednosti
Obseg cestne infrastrukture je zadosten, nova vlaganja se usmerijo v boljšo kakovost ureditev.	Prometnovarnostna rekonstrukcija in oprema za 25 % občinskih cest do leta 2020 in 50 % do leta 2025.
Prometna varnost je povečana, smrtnih žrtev v motoriziranem prometu ni.	Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo motornih vozil za 25 % do leta 2025 glede na povprečje v obdobju 2010–2015.
Motorizirani promet je umirjen.	Varne ceste za pešce in kolesarje ter uvedba območij umirjenega prometa v središčih naselij ter okolici vseh šol in vrtcev do leta 2025.
Potreba po parkirnih mestih je zmanjšana.	Povečanje obrata na obstoječih parkiriščih s spremenjeno parkirno politiko do leta 2020.
Vzpostavljeni so pogoji za zmanjšanje motoriziranega prometa.	Zmanjšan motoriziran promet na najbolj prometnih občinskih cestah za 15 % do leta 2022.

### Izboljšava kakovosti cestnih ureditev

Obseg cestne infrastrukture v Občini Tržič je zadosten, treba pa je izboljšati njihovo stanje za večjo prometno varnost. Možnosti za izboljšavo so v doslednem vzdrževanju, načrtovani cestni gradbeni projekti pa naj se dokončajo z upoštevanjem sodobnih trajnostnih načel, s čimer se doseže visok varnostni učinek ob finančni dosegljivosti. Ciljna vrednost je prometnovarnostno rekonstruirati polovico občinskih cest do leta 2025.

### Povečanje prometne varnosti

Stanje prometne varnosti v Občini Tržič ni alarmantno, vendar pa ne moremo biti zadovoljni, dokler se ljudje v prometnih nesrečah težje ali celo smrtno poškodujejo. S paleto različnih ukrepov želimo zmanjšati število prometnih nesreč z udeležbo motornih vozil za 25 % do leta 2025.

### Umirjanje motoriziranega prometa

V naseljih, v bližini javnih ustanov in tudi med naselji je hitra vožnja voznikov pogosta pritožba ljudi, ki jim vzbuja strah in jih odvrta od pešačenja in kolesarjenja. Trk pešca in avtomobila je pri hitrosti 50 km/h trikrat bolj nevaren kot pri hitrosti 30 km/h. Do leta 2025 zato predlagamo omejitev hitrosti vozil na 30 km/h v vseh strnjenih urbanih območjih, skupaj s fizičnimi in optičnimi ukrepi za umiritev prometa. V bližini šol in vrtcev v času zgoščenega prometa pešcev predlagamo prepoved vožnje motoriziranega prometa ali omejitev hitrosti vožnje na 20 km/h.

### Zmanjšana potreba po parkirnih površinah

Brezplačno in dostopno parkiranje v mestnem središču je velika vzpodbuda motoriziranemu prometu, hkrati pa odsotnost parkirnih mest povzroča slabo voljo. Ravnotežje med ponudbo in povpraševanjem po parkiranju je možno uravnotežiti z odzivno parkirno politiko. Občina naj s parkirnim režimom prilagaja razporeditev in obrat avtomobilov na obstoječih parkiriščih in hkrati destimulira uporabo motornih vozil.

### Vzpostavitev pogojev za zmanjšanje motoriziranega prometa

Zmanjšanje motoriziranega prometa je zaradi prej opisanih negativnih učinkov eden najpomembnejših ciljev Celostne prometne strategije Tržič. Za vzpostavitev pogojev, ki bi omogočili

15-% zmanjšanje prometa na najbolj obremenjenih cestah, je potrebno usklajeno delovanje več prometnih sistemov in sprememb v odnosu do mobilnosti, ki so navedeni v prejšnjih poglavjih. Ukrepi v tem stebru so predvsem destimuliranje uporabe avtomobila (omejevanje dostopnosti, ožanje cestišča ipd.) in vzpodbujanje drugih prometnih načinov (vzpostavitev P+R središča v Bistrici pri Deteljici, omogočanje sobivanja z ostalimi oblikami prevoza itd).

## Akcijski načrt

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Revizija načrtovanih cestnih gradbenih projektov z upoštevanjem trajnostnih načel.	€ 5.000	majhna	občina, zunanji izvajalec	2017–2018
P+R Bistrica – projektiranje.	€ 50.000	zahtevna	občina, zunanji izvajalec	2017
P+R Bistrica – izvedba (2 krožišči, parkirišče, postajališče, urbana oprema).	€ 600.000	zahtevna	občina, zunanji izvajalec, DRSI	2018–2019
Umirjanje prometa v dveh naseljih na leto.	€ 175.000	srednja	občina, DRSI	2017–2022
Umirjanje prometa izven naselij (izvedba 1 odseka v dolžini 2 km na leto).	€ 150.000	majhna	občina, DRSI	2017–2022
Novelacija Strategije ureditve mirujočega prometa in posodobitev parkirnih režimov.	€ 10.000	majhna	občina, zunanji izvajalec	2018

## Viri

- *Analiza ankete o prometu v Občini Tržič, julij 2016*
- *Anketa o prometu v Občini Tržič, junij 2016*
- *AVP, statistični podatki o prometnih nesrečah*
- *DRSI, podatki o prometnih obremenitvah*
- *Energetski koncept Občine Tržič*
- *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*
- *Mestna naselja v Republiki Sloveniji, SURS 2003; spletna stran: [http://www.stat.si/doc/pub/mestna\\_naselja\\_slo\\_03.pdf](http://www.stat.si/doc/pub/mestna_naselja_slo_03.pdf)*
- *Nared s sodelavci 2016, Policentrično omrežje središč in dostopnost prebivalstva do storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena. Končno poročilo projekta (naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor).*
- *Nared s sodelavci 2017, Acta Geographica Slovenica 57-2*
- *Naš mali avto, Anja Šulin Košar, [http://www.stat.si/dokument/9417/avtomobilska\\_industrija.pdf](http://www.stat.si/dokument/9417/avtomobilska_industrija.pdf)*
- *Občinski prostorski načrt Občine Tržič*
- *PISO, kartografski podatki*
- *Podatki Agencije za varnost v prometu*
- *Program dela SPV Občine Tržič.*
- *Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020*
- *Strategija razvoja kolesarskega turizma v Občini Tržič*
- *Strategija ureditve mirujočega prometa v Občini Tržič*
- *Strokovne podlage za poselitev za potrebe priprave občinskega prostorskega načrta za območje Občine Tržič*
- *SURS, Popis prebivalstva 2002*
- *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*
- *Urbanistični načrt za združeni naselji Tržič in Bistrice pri Tržiču*

**Kolofon**

Avtorji: Marjeta Benčina, mag. Andrej Cvar, dr. Matej Gabrovec, dr. Matjaž Geršič, Urban Jeriha, dr. Jernej Tiran

Uredniški odbor: Urban Jeriha in dr. Jernej Tiran

Oblikovanje in postavitve: Iz principa

Izdal in založil: Inštitut za politike prostora

Izdaja: april 2017

Fotografije:

Lektoriranje: Petra Očkerl

Naklada: 200 izvodov