



Slika 1: Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.

Občinska celostna prometna strategija občine Radovljica



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Občinska celostna prometna strategija občine Radovljica

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) za Občino Radovljica je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Naročnik:

Občina Radovljica
Gorenjska cesta 19, 4240 Radovljica

Izdala in založila:

Občina Radovljica

Izvajalec:

B22, d.o.o., Nova Gorica
Naslov: Rada Simonitija 22, 5000 Nova Gorica

Avtorji:

Tjaša Podgornik Polenčič
Miloš Bajt
mag. Polona Filipič Gorenšek

Sodelavci:

Iza Šentjunc
Petra Mlakar
Denis Krhlikar
Natan Pertot
Vladimir Tripković

Oblikovanje:

Iza Šentjunc
Petra Mlakar

Lektura:

Manja Žugman

Fotografije:

Arhiv izdelovalcev OCPS in Občina Radovljica
Arhiv B22 d.o.o., Nova Gorica



Vsebina

1. Občina Radovljica
2. Priprava dokumenta
3. Časovni horizont dokumenta
4. Območje obravnave
5. Celostno prometno načrtovanje
6. Vizija in cilji razvoja prometa
7. Ciljne vrednosti
8. Celostno prometno načrtovanje v občini Radovljica
 - a. Celostno prometno načrtovanje
 - b. Hoja
 - c. Kolesarjenje
 - d. Javni potniški promet
 - e. Motorni promet
9. Akcijsko finančni načrt
 - a. Celostno prometno načrtovanje
 - b. Hoja
 - c. Kolesarjenje
 - d. Javni potniški promet
 - e. Motorni promet
10. Viri

Uvodni nagovor župana

Občinska celostna prometna strategija Občine Radovljica predstavlja pomemben korak k oblikovanju trajnostnega, varnega in prijetnega okolja za vse nas. Strategija je rezultat skrbnega načrtovanja in sodelovanja z našimi občani, saj smo želeli prisluhniti potrebam in željam ter skupaj poiskati rešitve za izzive sodobne mobilnosti.

Občinska celostna prometna strategija je rezultat dveletnega procesa, v katerega so bili vključeni tako strokovnjaki kot javnost in lokalni deležniki. Dokument celostno obravnava promet ter v ospredje postavlja potrebe prebivalcev in obiskovalcev občine. Z dokumentom se občina usmerja v postopno izvajanje ukrepov, razvrščenih v pet strateških stebrov: celostno prometno načrtovanje, peš promet, kolesarski promet, javni potniški promet ter osebni motorni promet z mirujočim prometom. Osrednji del dokumenta predstavlja akcijski načrt, ki vključuje ukrepe, ki bodo podlaga za urejanje prometa po meri občank in občanov, ter podlaga za doseganje ciljev trajnostne mobilnosti v naslednjih sedmih letih.

Radovljica je na dobri poti uresničevanja ciljev strategije, vendar pa s tem delo ni končano. Občinska celostna prometna strategija je živ dokument, ki se stalno razvija, prilagaja in nadgrajuje glede na nove izzive in potrebe. Njen uspeh je odvisen tudi od nas, občanov. S sodelovanjem in odgovornim ravnanjem v prometu lahko skupaj ustvarimo občino, ki bo dostopna, zelena in čista - občino, v kateri bomo radi živeli.



Župan Ciril Globočnik

1 Občina Radovljica

Vloga trajnostne mobilnosti pri razvoju občine Radovljice

Občina Radovljica pripada alpskemu svetu. Na severu omejujejo njeno ozemlje Karavanke, na severovzhodu zadnji del Kamniško-Savinjskih Alp in na jugu planota Jelovica. Na levem bregu reke Save se razprostira Radovljiška ravnina. Desni breg tvorijo gričevnati in z gozdom porasel svet Dobrav ter dolina Lipnica z zatrepom proti Kropi.

Občina Radovljica je od Ljubljane s cestami, železnico in tudi z letalskimi povezavami oddaljena slabih 50 km in od mednarodnega letališča Brnik 30 km. Najbližji mejni prehodi so Rateče (z Italijo), Podkoren in Karavanke (z Avstrijo). Vsi turistični kraji so dostopni z regionalnimi cestami, od Radovljice do Lesc je 2 km, do Begunj 5 km, do Brezij 6 km in do Kroke 10 km.

Železniška proga povezuje Avstrijo, Italijo prek Jesenic in dalje proti Ljubljani, v nasprotni smeri z juga, pa iz Hrvaške. Železniška postaja je v Lescah, Železniška postajališča pa v Radovljici, Podnartu in v Otočah. Za športna in manjša letala je možna uporaba letališča v Lescah. Trajnostna mobilnost, optimizacija urbanih površin in povezovanje funkcij – kultura, turizem, stanovanja in narava – so ključni za uravnotežen in trajnosten razvoj občine.

Demografska in poselitvena slika

Sredi leta 2024 je imela občina približno 19.380 prebivalcev (okoli 9.560 moških in 9.820 žensk). To jo je uvrščalo na 21. mesto med slovenskimi občinami.

Na kvadratnem kilometru površine občine je živelo povprečno 164 prebivalcev. Gostota prebivalstva je bila torej tu večja od povprečja na ravni države (105 prebivalcev na km²).

Število živorojenih je bilo manjše od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev občine je bil torej v tem letu negativen, znašal je -4,8 (na ravni države: -2,2). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo manjše od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 občanov je bil torej pozitiven, znašal je 2,8. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 občanov je bil negativen, znašal je -2,0 (na ravni države: 3,2). Povprečna starost občanov je bila 45,2 leta in tako višja od slovenskega povprečja (44,3 leta).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših; na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 163 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja v tej občini višja od državnega povprečja (indeks 150). To pomeni, da se povprečna starost prebivalcev te občine povečuje hitreje od slovenskega povprečja. Podatki, razčlenjeni po spolu, kažejo, da je bila vrednost indeksa staranja v večini slovenskih občin (z izjemo devetih) višja pri ženskah kot pri moških. V občini je bilo več žensk, starih 65 let ali več, kot deklic mlajših od 15 let; pri moških je bila slika enaka.

Potovalne navade in prometne obremenitve

Potovalne navade v občini Radovljica so tesno povezane z dnevnimi migracijami. Velik delež prebivalcev za pot na delo, v šolo ali po opravkih uporablja osebni avtomobil, saj omogoča hitrejšo in bolj prilagodljivo mobilnost. Kljub temu je pomembna tudi uporaba javnega prevoza, predvsem vlaka in avtobusa, zlasti za povezave proti večjim središčem.

Prometne obremenitve so največje na glavnih prometnicah znotraj občine, zlasti na območju Radovljice in Lesc ter na priključkih na avtocesto. Največ prometa je v času jutranjih in popoldanskih konic, ko se prebivalci vozijo na delo in nazaj. Obremenjenost povečujejo tudi tranzitni promet ter turizem, saj je občina na poti proti Gorenjski in turističnim krajem, kot sta Bled in Bohinj.

Posledice takšnih prometnih tokov so večja gneča, daljši potovalni časi, večja onesnaženost zraka in hrup, zato občina spodbuja uporabo javnega prevoza in razvoj trajnostne mobilnosti.

Glavni izzivi so zmanjšanje odvisnosti od avtomobila, izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza.

Prostorski izzivi in pomanjkanje dostopnosti

Gorski relief in strnjena dolinska lega omejujeta širitev, medtem ko dobra prometna povezanost omogoča dostopnost do širšega območja. Za izboljšanje kakovosti življenja je ključna trajnostna mobilnost, razvoj peš in kolesarskih poti ter izboljšanje dostopnosti do storitev v vseh naseljih.

Pomanjkanje varnih površin za pešce in kolesarje, neurejene šolske poti do avtobusnih postajališč ter manjkajoči pločniki in kolesarske steze pomembno vplivajo na vsakodnevno aktivno mobilnost prebivalcev – še posebej otrok, starejših ljudi in ljudi z oviranostmi.

Jasno se kaže potreba po celovitem urejanju pešpoti znotraj naselij in med njimi. Izpostavljene so bile tudi pobude za ureditev manjkajočih peš povezav ter obnova in ustrezna prenova obstoječih poti z rednim vzdrževanjem. Pogosto se omenja zapiranje središča za tranzitni promet. V ospredje je treba postaviti tudi promocijo hoje kot zdrave in socialno povezovalne oblike mobilnosti, in to prek šolskih sistemov ter ozaveščevalnih kampanj.

Vizija in strateški premik

Ob upoštevanju vseh izzivov in okoliščin je občina Radovljica ponovno prepoznala potrebo po strateški preusmeritvi. Izdelava občinske celostne prometne strategije (OCPS) pomeni kontinuiteto izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti in zavesten odmik od zastarelega pristopa »predvidi in zagotovi«, ki se je osredotočal predvsem na širitev cest, k modelu »odloči in zagotovi«, ki postavlja v ospredje kakovost bivanja in človeka kot uporabnika prostora. Občina si želi dolgoročno zagotoviti povezljivost in dostopnost celotnega območja, tako za stalne prebivalce kot tudi za turiste. Prednostna naloga je ustvarjanje varnega, okolju prijaznega in socialno vključujočega prometnega sistema, ki bo podprl policentrični razvoj regije.

Sklepna misel

Mobilnost ni zgolj vprašanje transporta, temveč tudi enakosti, zdravja in prihodnosti. S pomočjo OCPS želi Občina Radovljica ustvariti prostorsko, prometno in socialno okolje, ki bo omogočalo kakovostno življenje vsem – ne glede na starost, kraj bivanja ali fizične zmožnosti. Ključno vodilo ostaja: trajnostna mobilnost kot temelj zdrave, povezane in odporne skupnosti.



Slika 2: Linhartov trg, Radovljica. Vir: arhiv STO in ZZMS.

2 Priprava dokumenta

Sofinancerji in izdelovalci

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije Občine Radovljica (OCPS) je naročila Občina Radovljica, sofinancirata ju Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Občina Radovljica se je decembra 2023 prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«. Marca 2024 je bila Občina Radovljica s sklepom obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike. Proces priprave OCPS je vodilo podjetje B22, d.o.o., Nova Gorica.

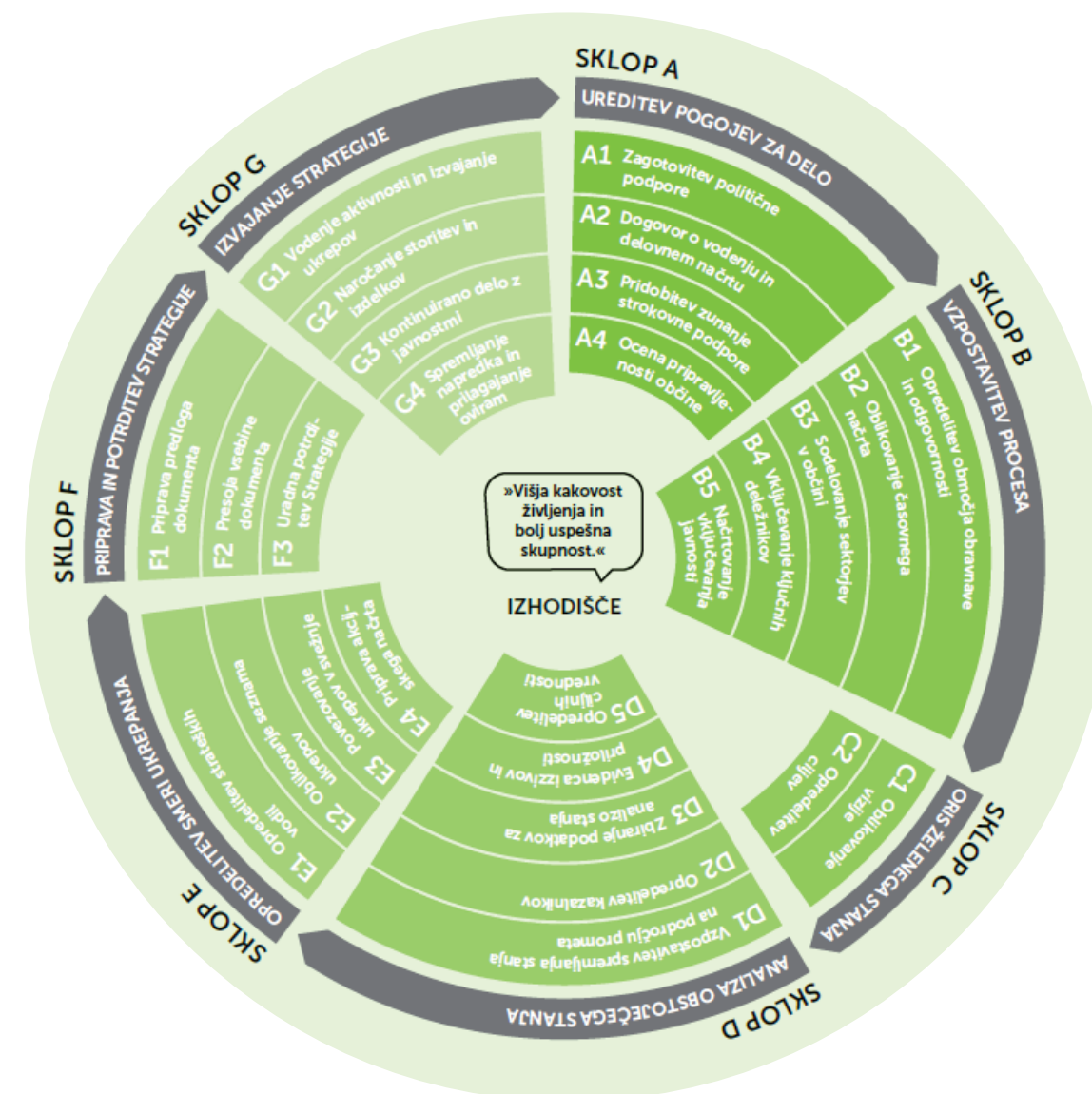
Trajnostni prometni sistem, ki izpolnjuje potrebe prebivalstva, lahko dosežemo le z aktivnim vključevanjem javnosti, tako v procesu priprave kot izvajanja Strategije, zato so v vseh fazah izdelave dokumenta sodelovali sektorji na občini, ključni deležniki ter splošna javnost. Tako smo dosegli transparentnost, dialog, sprejemljive cilje za vse, podporo, racionalnost, premišljenost in nenazadnje kakovost in uspešnost dokumenta, kar bo omogočilo hitrejšo in lažjo izvedbo zastavljenih ukrepov. V Načrtu vključevanja javnosti so določene metode in aktivnosti za vključevanje javnosti z opredeljeno časovnico, opredeljeni so tudi načini obveščanja.

Uvodnim aktivnostim je sledil oris zelenega stanja z oblikovanjem vizije in opredelitvijo ciljev OCPS občine Radovljica z izvedbo delavnice s ključnimi deležniki, javne razprave ter potrditve zasnovane vizije in razvrščenih ciljev OCPS občine Radovljica v okviru ožje delovne skupine. Oblikovana vizija in opredeljeni cilji OCPS občine Radovljica so bili leta 2025 javno razstavljeni.

Po opredelitvi zelenega stanja in viziji razvoja prometnega sistema v občini Radovljica v prihodnjem obdobju se je izvedla obsežna analiza stanja prometnega sistema v občini. Pregledana je bila obstoječa dokumentacija s področja urejanja prometa in prostora, izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa ter terenski ogledi, kjer so bili ocenjeni pogoji za pešce, kolesarje, uporabnike javnega potniškega prometa in motornega prometa. Posebna pozornost je bila namenjena razumevanju prometnih značilnosti občanov, zato so bili izvedeni intervjuji s ključnimi deležniki, ankete o potovalnih navadah osnovnošolcev in zaposlenih ter anketa za splošno javnost, kjer so občani lahko podali svoje mnenje o delovanju prometnega sistema v občini, izpostavili so izzive in predlagali rešitve.

Namen analitičnega dela je bil pridobiti celovit vpogled v delovanje prometnega sistema, prometne navade občanov in priložnosti, ki se ponujajo. Glede na zbrane podatke analitičnega dela so bili opredeljeni ključni izzivi in priložnosti ter ciljne vrednosti za vsak posamezen kazalnik.

Smer ukrepanja je bila določena z oblikovanjem strateških vodil, ki izhajajo iz predhodno opredeljenih ključnih izzivov,



Slika 3: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije.

Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2021.

priložnosti, prioritet in ciljev OCPS Občine Radovljica. Oblikoval se je seznam možnih ukrepov. Glede na razpoložljive kadrovske zmogljivosti in sredstva ter pomembnost izvedbe ukrepa je sledilo oblikovanje možnih scenarijev izvajanja ukrepov. Prednosti in slabosti vsakega so bile tako preverjene med člani širše delovne skupine. Na podlagi izbranega scenarija je na delavnici širša delovna skupina opredelila končni nabor ukrepov in svežnjev kot osnovo za oblikovanje akcijskega načrta. Le-te je v nadaljevanju prevetrila na delavnici še ožja delovna skupina. Preverila se je uravnoteženost seznama ukrepov ter kasneje podpora s strani širše javnosti. Sledila je priprava akcijsko-finančnega načrta z opredelitvijo odgovornosti za izvedbo, zahtevnostjo izvedbe, stroškov ukrepa, virov financiranja in rokov izvedbe. Vsebinsko akcijskega načrta sta preverili in potrdili ožja in širša delovna skupina in župan občine Radovljica.

Vsem predhodnim korakom in oblikovanemu akcijskemu načrtu je sledila priprava in potrditev dokumenta Strategije. V času priprave Strategije je bila kakovost dokumenta dvakrat presojana s strani ministrstva, in sicer prvič po opredelitvi strateških vodil in drugič po pripravi predloga dokumenta.

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je obakrat izdalo pozitivno mnenje o ustreznosti gradiva in kakovosti vsebine OCPS občine Radovljica.

Strategija je bila potrjena s sprejemom na občinskem svetu marca 2026. Strategija je zastavljena kot fleksibilen dokument, ki ga bo potrebno redno preverjati in posodablјati ter vsakič znova preverjati ustreznost, učinkovitost in smotrnost izvedenih ukrepov.



Slika 4: Linhartov trg, Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.

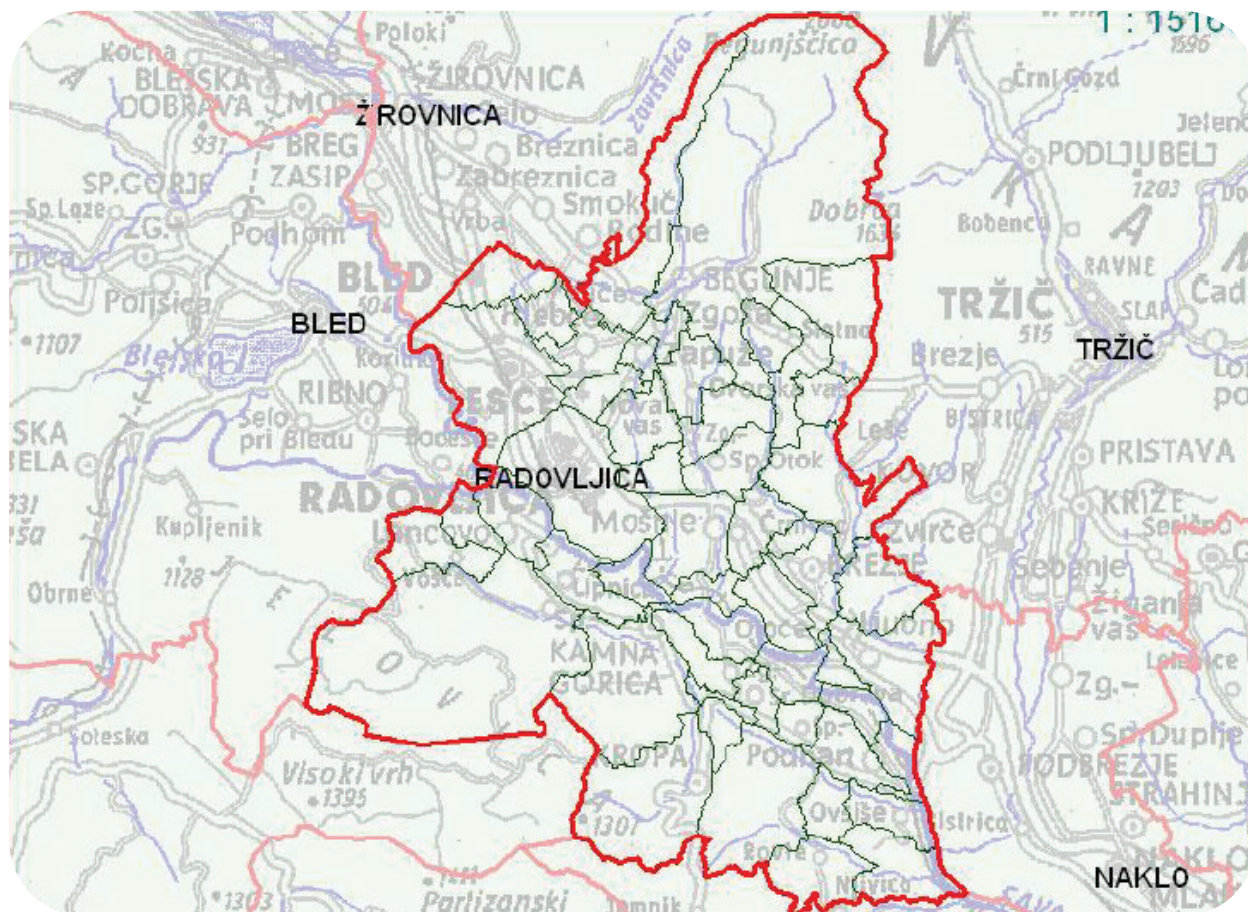
3 Časovni horizont dokumenta

V časovnem načrtu OCPS, ki je bil izdelan v začetnih fazah priprave Strategije, je opredeljen ritem izvajanja in priprave dokumenta. Akcijsko-finančni načrt vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje 7-letno obdobje (do leta 2032) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev OCPS občine Radovljica.

Občina mora pristojnemu ministrstvu poročati o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta sprejete OCPS občine Radovljica in

spremljali se bodo obvezni kazalniki ki so opredeljeni v Načrtu spremljanja kazalnikov, in sicer v tretjem (2028), petem (2030) in sedmem (2032) letu po sprejetju OCPS.

Posodobitev OCPS je predvidena do leta 2032. V okviru posodobitve bo izveden pregled akcijsko-finančnega načrta in morebitna prilagoditev nabora ukrepov. Prav tako se bodo spremljali obvezni kazalniki učinka in izvedbe OCPS Občine Radovljica.



Slika 5: Občina Radovljica. Vir: www.kam.si

4 Območje obravnave

Trajnostna mobilnost in prometno načrtovanje v občini Radovljica

Cilj je zagotoviti dostopnost vsem prebivalcem, dnevnim migrantom in obiskovalcem ter učinkovito povezavo s sosednjimi občinami. Ključen strateški dokument je Občinska celostna prometna strategija (OCPS), pripravljena leta 2026, ki nadgrajuje tradicionalno prometno načrtovanje z vključevanjem javnosti in ključnih deležnikov. OCPS temelji na viziji prometnega razvoja, celoviti analizi stanja in strateških ciljih, pri čemer so ključni stebri trajnostnega načrtovanja: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Strategija postavlja temelje za trajnostni prometni sistem, v katerem je gradnja nove infrastrukture zadnji korak. Cilj je ustvariti vključujoč, zelen in uravnotežen prometni sistem, ki izboljšuje kakovost bivanja in spodbuja gospodarski razvoj občine. Občina Radovljica se poleg razpršene poselitve sooča z dotrajano in ponekod neustrezno cestno infrastrukturo, pomanjkanjem varnih poti za pešce in kolesarskih povezav zunaj naselij, omejeno dostopnostjo do javnega potniškega prometa ter obremenitvami mirujočega prometa v turistično najbolj obiskanih delih občine, zlasti poleti.

Poleg tega se kaže kot smiselna večja ozaveščenost prebivalstva in turistov o pomenu trajnostne mobilnosti in postopnem spreminjanju potovalnih navad, ki bodo

dolgoročno omogočile bolj kakovostno in varno bivanje tako prebivalcem kot obiskovalcem občine Radovljica.

V občini Radovljica je zaznati postopno staranje prebivalstva, hkrati pa priseljevanje in turizem prinašata določene demografske spremembe, ki vplivajo na spreminjajoče se potrebe po mobilnosti. To se kaže predvsem v večji potrebi po varnih, dostopnih in raznolikih oblikah prevoza, ki ustrezajo tako starejšim prebivalcem kot tudi sezonsko prisotnim obiskovalcem.

Poselitev v občini Radovljica je v primerjavi s slovenskim povprečjem gostejša in bolj skoncentrirana. Gostota prebivalstva v občini znaša približno 164 prebivalcev na km², kar je več kot slovensko povprečje, ki je okoli 105 prebivalcev na km². To pomeni, da je občina nadpovprečno gosto poseljena. Razlike se kažejo tudi v razporeditvi poselitve. V občini Radovljica je poselitev bolj strnjena predvsem na ravninskem delu Radovljiške ravnine, medtem ko je v Sloveniji kot celoti več redkeje poseljenih in hribovitih območij, kjer prevladuje razpršena poselitev.

Sklepno lahko rečemo, da je občina Radovljica v primerjavi s Slovenijo gostejše poseljena in nekoliko bolj urbanizirana, čeprav še vedno ohranja kombinacijo urbanih in podeželskih naselij.

5 Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje je pristop k soočanju z izzivi v prometu, ki ne zavrača obstoječih načrtovalskih praks, temveč jih nadgrajuje. Osredotoča se na kakovostno zagotavljanje raznolike prometne ponudbe, večjo mobilnost prebivalcev ter boljšo dostopnost različnih območij in storitev. Cilj je spreminjanje potovalnih navad v občini, izboljšanje pogojev za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega prevoza ter spodbujanje razvoja in uporabe alternativ, ki zmanjšujejo obseg motornega prometa. Celostno prometno načrtovanje daje prednost mehkim ukrepom, ki ne zahtevajo novih gradenj, ter trajnostnim potovalnim načinom, ki nadomeščajo uporabo avtomobila.

Ključni korak v zasledovanju smeri trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja je ponovna priprava Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: OCPS), ki je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničevati celostne spremembe in posledično dosegati boljšo kakovost bivanja. Občina Radovljica je prvo Celostno prometno strategijo (CPS) sprejela leta 2017, v letu 2024 pa je občina pristopila k pripravi druge Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občine Radovljica. V zadnjih nekaj letih je Evropska komisija izdala priporočila, usmeritve in spodbude na temo celostnega prometnega načrtovanja ter celostnih prometnih strategij. Podobno Ministrstvo za infrastrukturo že nekaj let občine spodbuja k izdelavi in izvajanju strategij. Obe instituciji dodelitev sredstev za naložbe v promet vse pogostejše pogojujeta prav z obstojem področnega strateškega dokumenta v občini.



Slika 6: Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.

6 Vizija in cilji razvoja prometa

»V Radovljici si ustvarjamo prostor, kjer je gibanje varno, preprosto in prijetno. Kraji niso več ločeni točke na zemljevidu, ampak povezani z udobnimi pločniki, kolesarskimi potmi in sodobnim javnim prevozom, ki se prilagaja potrebam ljudi. Središča naših naselij so danes namenjena pešcem in kolesarjem. Ulice so oživele – brez hrupa prometa, s prostorom za srečanja, gibanje in življenje. Šolske poti so varne, prehodi jasni, vsak otrok lahko pride do šole sam in varno. Z javnim prevozom, ki je reden, trajnosten in učinkovit, zmanjšujemo odvisnost od avtomobilov. Promet smo preusmerili stran od središč, kjer smo parkiranje pretežno uredili s pod nivojem terena, industrijo pa premaknili na rob – prostor v naseljih smo vrnili ljudem. To ni le prometna ureditev – to je način življenja, ki povezuje. Radovljica postaja občina, kjer se ne premikamo le hitreje, ampak tudi bolj premišljeno, varno in v sozvočju z okoljem.«

Vizija in cilji OCPS občine Radovljica so bili oblikovani na delavnici širše delovne skupine, javnosti predstavljeni na javni razpravi, potrjeni z vodstvom občine in javno razstavljeni.

Opredeljena vizija in cilji so temelj za vse naslednje korake, saj zagotavljajo okvir

in smernice za pripravo OCPS občine Radovljica. Delujejo kot merilo za oceno ustreznosti vhodnih podatkov ter usmerjajo proces priprave OCPS, vključno z analizo trenutnega stanja.

Končni osnutek vizije je potrdil župan občine Radovljica, Ciril Globočnik.



Slika 7, 8: Delavnica OCPS. Foto: Tjaša Podgornik Polenčič.

Orednoteni strateški cilji in ciljne vrednosti

Trije prioritetni cilji so zasnovani na podlagi nacionalnih ciljev ter ob upoštevanju glasovanja udeležencev delavnic o prioritetnih obveznih in strateških ciljih ter rezultatih ankete za splošno javnost.

Cilj 1: Varna in udobna hoja za vse skupine pešcev v središču in med naselji v občini, s poudarkom na varni šolski poti. Kolesarjenje

Cilj 2: Varno in udobno kolesarjenje v središču in med naselji v občini ter med sosednjimi občinami. Javni potniški promet
Cilj 3: Povezan in učinkovit JPP, tudi v turistične namene (povezava med P+R, turističnimi točkami in središčem občine ter v vseh naseljih v občini).

Cilj 4: Privlačen in dostopen JPP znotraj občine in v sosednje občine. Motorni promet
Cilj 5: Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (razbremenitev središča in vaških jeter in turističnih točk motornega prometa).

Cilj 6: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa. Celostno prometno načrtovanje.

Cilj 7: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Cilj 8: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Prioritetni cilji

Prioritetni obvezni cilji za občino Radovljica so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (zajeto v strateških ciljih).

- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (zajeto v strateških ciljih).

- Povezan in učinkovit JPP, tudi v turistične namene, povezava med P+R, turističnimi točkami in središčem občine (zajeto v strateških ciljih).

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (zajeto v strateških ciljih). Poleg tega so pomembni tudi ostali nacionalni cilji:

Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.



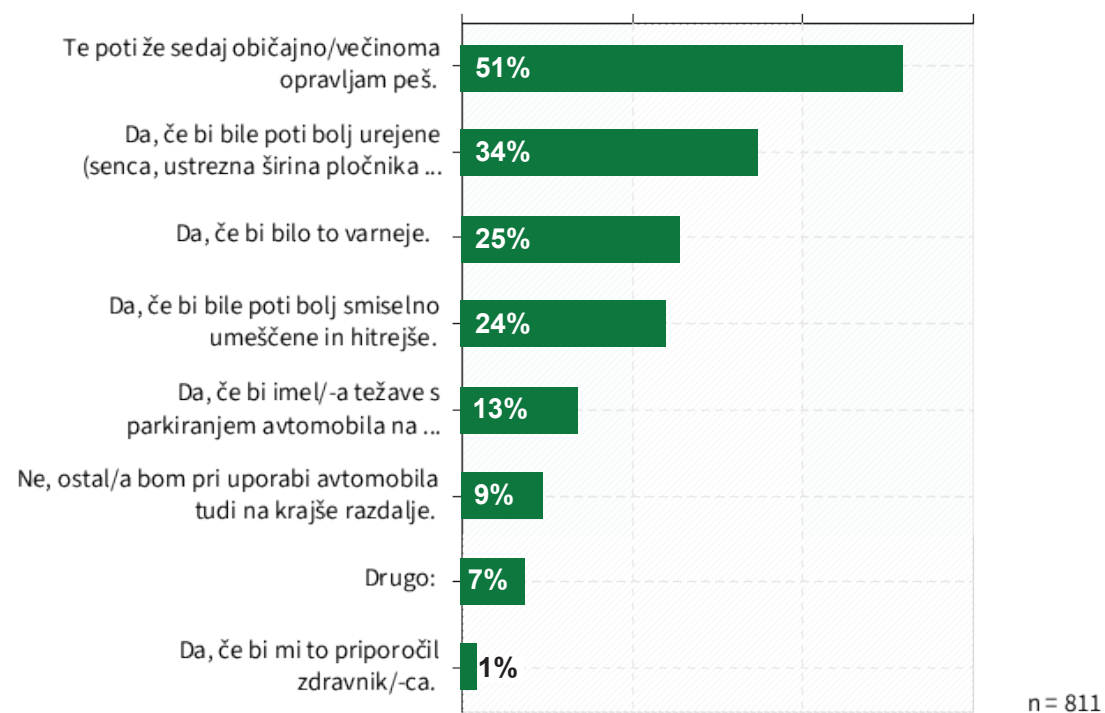
Slika 9, 10: Delavnica OCPS. Foto: Tjaša Podgornik Polenčič.

7 Ciljne vrednosti

Hoja

Iz Ankete o prometu v občini Radovljica, 2024-2026 je iz spodnjega grafa razviden potencial za povečanje deleža hoje, predvsem na krajših razdaljah do 2 km.

Ali bi bili vi osebno pripravljeni krajše razdalje (do 2 km – do 25 minut hoje) namesto z avtomobilom opraviti peš? Možnih je več odgovorov.



Graf 1: Prikaz, kaj najbolj vpliva na odločitve, da so uporabniki krajše razdalje namesto z avtomobilom pripravljeni opraviti peš. (Vir: Anketa o prometu v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica).

-Povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih na 53 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 32%);

-Povečati delež hoje pri poteh na delo na 15 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0%).

Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica.



Slika 11: Šolarji čakajo na 'Pešbus'. Foto: arhiv Občine Radovljica.



Slika 12: Otroci s spremstvom na poti v šolo. Foto: arhiv Občine Radovljica.

Kolesarjenje

Iz Ankete o prometu v občini Radovljica 2024-2026 je iz spodnjega grafa razviden potencial za povečanje deleža kolesarjenja, predvsem na krajših razdaljah do 2 km.

Ali bi bili vi osebno pripravljeni vožnjo z avtomobilom na krajše razdalje (do 2 km – do 10 minut vožnje s kolesom) nadomestiti z vožnjo s kolesom?



Graf 2: Prikaz, kaj najbolj vpliva na odločitve, da so uporabniki krajše razdalje namesto z avtomobilom pripravljeni opraviti s kolesom. (Vir: Anketa o prometu v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica).

- Delež otrok, ki kolesarijo v šolo povečati na 7 % do leta 2032 glede na 1% leta 2025,
- Delež zaposlenih, ki kolesarijo na delo povečati 30 % do leta 2032 glede na 17% leta 2025.

Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Radovljica 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica.



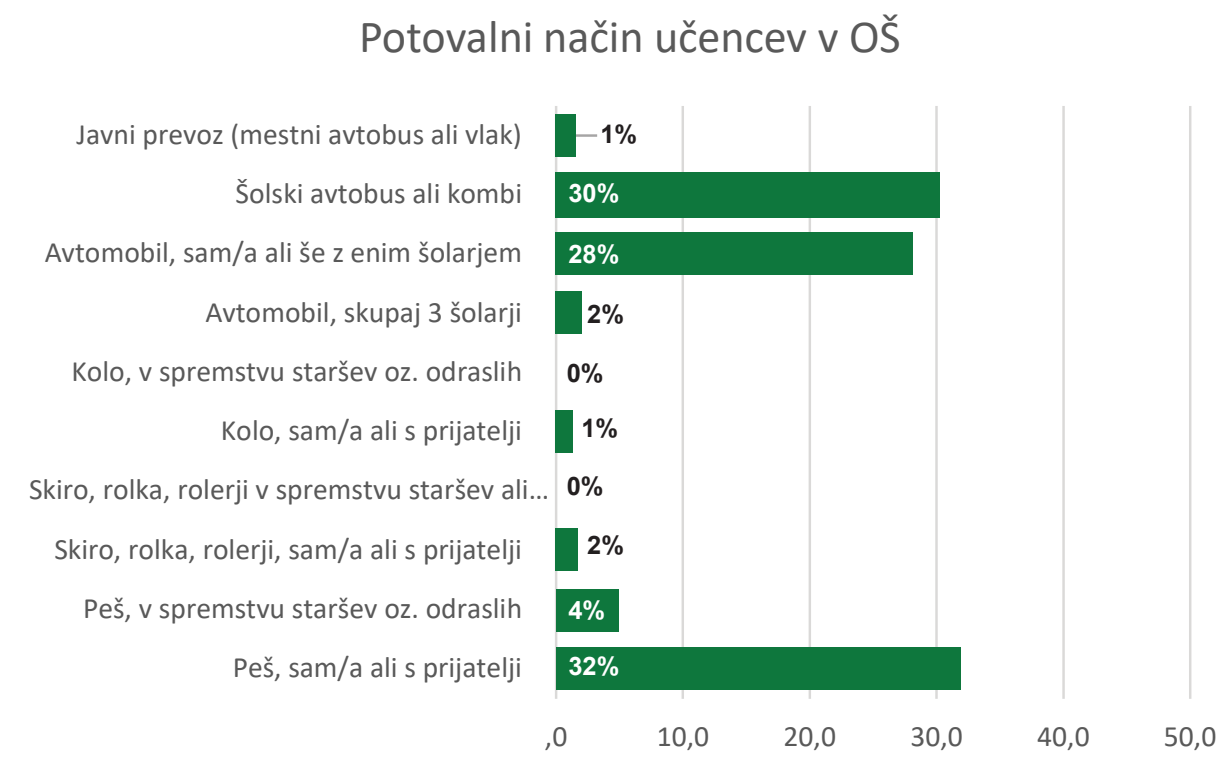
Slika 13: Postanek z razgledom. Vir: arhiv STO in ZZMS.



Slika 14: Druženje na kolesu. Foto: Žiga Koren.

Javni potniški promet

Iz ankete o poteh v šolo - Potovalni načini učencev v OŠ v občini Radovljica, 2024, je iz spodnjega grafa razviden potencial za povečanje deleža uporabe osnovnošolcev, ki se v šolo pripelje z avtobusom ali kombijem.



Graf 3: Grafično prikazan delež uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketirane učence na OŠ. Vir: Anketa o poteh v šolo – Potovalni načini učencev v OŠ v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica.

- Povečati delež osnovnošolcev, ki se v šolo oz. obšolske dejavnosti pripeljejo z avtobusom ali kombijem na 50 % do leta 2032, (izhodiščna vrednost leta 2024 je 30 %);
- Povečanje skupnega števila potnikov z različnimi oblikami JPP za 10 % do leta 2032 glede na leto 2024 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 5%);
- Povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %).

Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Radovljica 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica.



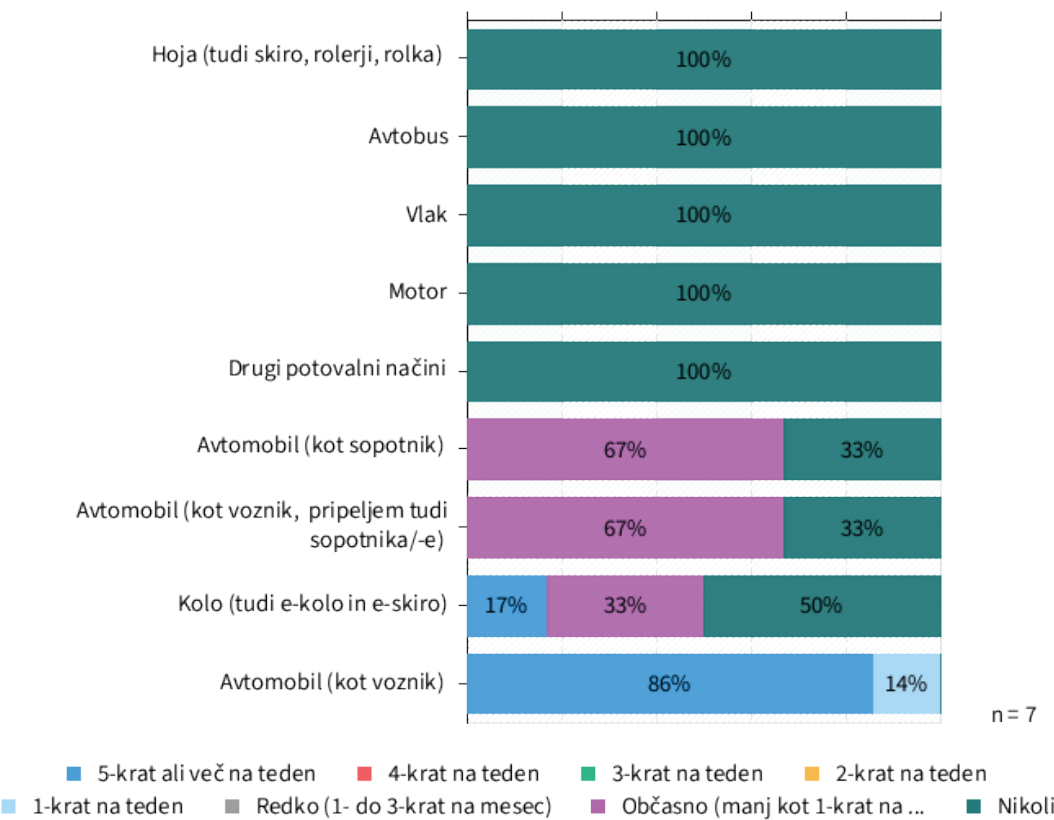
Slika 15: Železniška postaja Radovljica. Vir: arhiv Občine Radovljica.



Slika 16: Železniška postaja Radovljica. Vir: arhiv Občine Radovljica.

Motorni promet

Iz ankete o uporabi potovalnih načinov za prihod na delo, 2024, je iz spodnjega grafa razvidena potreba po zmanjšanju deleža zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom.



Graf 4: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo, 27.11. 2024 do 14.4.2025 Vir: Anketa o poteh na delo v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica.

- Povečati občutek prometne varnosti na vsaj 62% do leta 2032 glede na 49% leta 2024 (pomembna vrednota varnost pešcev in kolesarjev). Zmanjšati delež voznikov, ki vozijo nad omejitvijo na največ 10 % do leta 2032 gleda na 20 % leta 2024.
- Zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 28 %);
- Zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom na 62 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 86%).

Vir: Kordonsko štetje, anketa o poteh na delo in anketa o poteh v šolo v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica.



Slika 17: Sprehod po trgu. Vir: arhiv Občine Radovljica.



Slika 18: Sprehod po trgu. Vir: arhiv Občine Radovljica.

8 Celostno prometno načrtovanje v občini Radovljica

- a. Celostno prometno načrtovanje
- b. Hoja
- c. Kolesarjenje
- d. Javni potniški promet
- e. Motorni promet

Občina Radovljica ima že izdelano Celostno prometno strategijo (CPS, 2017) in si z njeno novelacijo ter doslednim izvajanjem prizadeva izboljšati trajnostno mobilnost na svojem območju. Poleg pripravljenosti občine in želje po uvedbi celostnega prometnega načrtovanja v svojo politiko, delovanje in okolje je spodbuden podatek, da so občani pri pripravi strategije pričakovano aktivno sodelovali in posledično pomembno prispevali k oblikovanju pestrega nabora ukrepov, ki jih javnost podpira.

Želja Občine Radovljica in njenih prebivalcev ter namera slediti najnovejšim smernicam razvoja je ključna osnova, ki vodi k odločnim korakom na poti k spremembam in predstavlja dobro podlago za uveljavitev sodobnih, trajnostnih pristopov pri urejanju prometnega sistema z izvajanjem tako mehkih kot tudi trdih ukrepov.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) zajema pet stebrov celostnega prometnega načrtovanja: celostno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Za vsakega izmed naštetih stebrov so v nadaljevanju opredeljeni prednostni izzivi, priložnosti in prioritete.

Na kakovost bivanja v občini Radovljica vpliva vrsta različnih dejavnikov, med katerimi ima pomembno vlogo zagotavljanje ustrezne dostopnosti, ki je rezultat usklajenega urejanja prostorskega in prometnega sistema.

Prvi korak k oblikovanju učinkovitih ukrepov je bila temeljita analiza obstoječega stanja, ki je omogočila poglobljen vpogled v trenutno prometno in prostorsko sliko občine. Zbrani so bili tako objektivni kazalniki (dostopnost do storitev, mobilnost, kakovost bivalnega okolja, opremljenost z infrastrukturo, oddaljenost delovnih mest, dostop do javnega prevoza ipd.) kot tudi subjektivni (zadovoljstvo, občutek varnosti in splošno ugodje prebivalcev ipd.).

Analiza je razkrila več pomembnih izzivov, s katerimi se srečuje Občina Radovljica pri prometnem načrtovanju, med katerimi izstopajo razpršena poselitve, zahtevna topografija, slaba pokritost z javnim prevozom in prekomerna odvisnost od osebnih avtomobilov. Nizka gostota prebivalstva na podeželju dodatno vpliva na stroškovno neučinkovitost vzpostavitev javnega potniškega prometa in drugih trajnostnih rešitev mobilnosti, kar povzroča



Slika 19: Po razgledu. Vir: arhiv občine Radovljica.

težave pri zagotavljanju rednih in dostopnih prevoznih storitev za vse prebivalce, zlasti v oddaljenih naseljih.

V Sloveniji je izpostavljena tudi najvišja raven izdatkov za osebno mobilnost med državami EU (Eurostat, 2016), kar je pogosto posledica navezanosti na uporabo osebnega avtomobila, nezadostne ponudbe alternativnih oblik prevoza in dejstva, da je avtomobil pogosto edina realna izbira za vsakdanje poti.

Povečan motorni promet negativno vpliva na okolje, zdravje ljudi in kakovost prostora, poleg tega zaseda dragocen

prostor in zahteva drago infrastrukturo za svojo podporo. Visoki stroški mobilnosti še dodatno prispevajo k družbeni neenakosti, saj si vsi prebivalci ne morejo enako privoščiti potovanja z avtomobilom. V tem kontekstu je tudi v občini Radovljica vse bolj aktualna tema prevozna revščina, ki jo je treba obravnavati celostno – z ukrepi znotraj prometnega sistema, pa tudi s prostorskimi in socialnimi politikami, ki bodo naslovile potrebe najbolj ranljivih skupin prebivalstva.

a. Celostno prometno načrtovanje



Slika 20: S kolesom po starem trškem jedru. Foto: Anže Koren.

Celostno prometno načrtovanje pomeni usklajeno obravnavo vseh prometnih oblik ter potreb prebivalcev, gospodarstva in obiskovalcev z namenom ustvariti učinkovit, varen in dostopen prometni sistem. Gre za dolgoročen pristop, ki združuje razvoj infrastrukture, organizacijo prevoznih storitev in spreminjanje potovalnih navad, pri čemer se upošteva tudi okoljske, prostorske in družbene vidike.

Celostno prometno načrtovanje in mobilnost sta v tem okviru ključna, saj zmanjšujeta odvisnost od avtomobila ter krepijo alternativne oblike prevoza, ki so okolju prijaznejše in izboljšujejo kakovost bivanja. Tak sistem zmanjšuje emisije, prometne zastoje in hrup ter krepi socialno vključenost vseh skupin prebivalcev. Občina Radovljica ima veliko možnosti za razvoj trajnostnih

oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in skupnostni prevozi. Z izboljšanjem kolesarskih povezav in varnosti poti bi lahko zmanjšali kratke vožnje z avtomobilom, inovativne oblike prevoza na klic ter manjši električni minibusi bi izboljšali dostopnost razpršenih naselij.

Pomembno je tudi povezovanje z regionalnim prometom. Radovljica lahko okrepi sodelovanje z avtobusnimi sistemi ter uvede večmodalne rešitve, kot so manjša parkirišča P+R, s čimer bi zmanjšali pritisk na naselja in povečali prometno varnost. V turizmu pa je pomembno spodbujati oblike obiska, kot so kolesarjenje, pohodništvo in organizirani prevozi do turističnih znamenitosti (npr. Hop - on / Hop - off prevozi, e-kombi).

Strateška vodila

Zagotovitev politične podpore, kadrovskih in finančnih pogojev za koncept celostnega prometnega načrtovanja ter spodbijanje sodelovanja sektorjev na občini, vključevanje ključnih deležnikov, splošne javnosti in sodelovanja s sosednjimi občinami. Ozaveščanje za razumevanje in upoštevanje novih prometnih ureditev, ukrepov in pristopov trajnostne mobilnosti.

Izzivi

- Nizka ozaveščenost o novih trajnostnih prometnih ureditev in sodobnih trajnostnih ureditvah za urejanja prometa na način, da ni izključen noben steber mobilnosti;
- pomanjkanje finančnih sredstev za izvajanje prometnih ukrepov;
- pomanjkanje aktivnega sodelovanja med različnimi deležniki pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov;
- nezadostno spremljanje in vrednotenje izvajanja ukrepov na področju mobilnosti.

Dosežki

V okviru Celostne prometne strategije (CPS) za občino Radovljica izdelane leta 2017, je bila občina uspešna pri uveljavljanju nekaterih sprememb na področju prometa. Med dosežke sodijo ozaveščanje občinske uprave o pomenu celostnega prometnega načrtovanja, vzpostavitev sistema vključevanja javnosti ter promocijske aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti (javni razpisi, prireditve, Evropski teden mobilnosti, razstave). Občina sprotно usklajuje prostorsko politiko z načeli celostnega prometnega načrtovanja, skrbi za pripravo uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti ter bolj aktivno sodeluje s sosednjimi občinami. Povečana ozaveščenost prebivalcev in turistov o trajnostni mobilnosti ter vplivih avtomobilskega prometa na okolje.

Priložnosti

Povečanje ozaveščenosti o pomenu trajnostnih ureditev in njihovih koristih za kakovost bivanja. Spodbujanje kulture sobivanja med različnimi udeleženci v prometu ter učinkovitejše komuniciranje novih prometnih ureditev z javnostjo.

Prioritete

Izboljšanje učinkovitosti izvajanja ukrepov. Vsaj ena komunikacijska aktivnost letno ter povečanje ozaveščenosti prebivalcev in turistov o trajnostni mobilnosti in okoljskih vplivih avtomobilskega prometa.

Spremljanje napredka

Napredek na področju celostnega prometnega načrtovanja bomo spremljali z uporabo kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

b. Hoja



Slika 21, 22: Primer varnih pešpoti. Vir: arhiv občine Radovljica.

Hoja kot temelj prijetne in varne občine

Z načrtnim urejanjem kakovostnih površin za pešce in sistematičnim umirjanjem prometa vračamo hojo med glavne načine vsakodnevnega premikanja v naših naseljih. Naša prioriteta je vzpostavitev neprekinjene, varne in dostopne mreže poti brez arhitektonskih ovir, ki bo s kakovostno urbano opremo in senčenjem povečala privlačnost javnega prostora. Ureditve za hojo bodo bolj ambiciozno zastavljene že v načrtovalskih procesih. Z gradnjo površin v korist pešcev bodo zagotavljeni varnejši pogoji za vse. Poseben poudarek namenjamo gibalno oviranim osebam in ranljivim skupinam.

V prihodnjih letih bomo sistematično nadgradili povezave znotraj naselij in med njimi, pri čemer se bomo osredotočili predvsem na varne poti v šolo. S tem otrokom omogočamo večjo samostojnost in spodbujamo razvoj trajnostnih potovalnih navad že od malih nog. Hoja tako ne bo le



zdrava izbira, temveč varno, dostopno in priljubljeno sredstvo za opravljanje dnevnih poti vseh generacij.

Prebivalci so izrazili močno željo po ureditvi sklenjenih, udobnih, varnih in privlačnih pešpoti znotraj naselja Radovljica ter tudi boljših povezav z okoljskimi naselji.

Občina Radovljica si prizadeva povečati ozaveščenost prebivalcev in turistov o pomenu trajnostne mobilnosti ter vplivih avtomobilskega prometa na okolje. Namen je spodbujati odgovorno vedenje udeležencev v prometu, večjo uporabo javnega prevoza, kolesarjenja in hoje ter zmanjšanje odvisnosti od osebne avtomobila.

Hkrati ti ukrepi izboljšujejo učinkovitost izvajanja prometnih ukrepov, saj bolje informirani prebivalci in obiskovalci lažje upoštevajo prometne predpise, uporabljajo trajnostne oblike mobilnosti in sodelujejo pri oblikovanju varnejšega ter bolj urejenega prometnega okolja. To prispeva k dolgoročni trajnostni ureditvi prometa v občini.

Strateška vodila

Zagotavljanje varnih, udobnih, povezanih in dobro opremljenih pešpoti, ki spodbujajo hojo pri vseh skupinah uporabnikov – tudi pri vsakodnevnih poteh v šolo in na delo.

Ključni izzivi

- Nevarne poti brez urejenih površin za pešce tudi na kritičnih prometnih točkah;
- slaba/nezadostna razsvetljava na nekaterih ključnih prehodih za pešce in vzdolž pešpoti;
- slaba dostopnost peš površin za starejše ter gibalno ali senzorično ovirane (pomanjkanje ustreznih klančin in talnih označb);
- nadgradnja varnih šolskih poti.

Dosežki

Občina je na podlagi prejšnje CPS že nadgradila mrežo pločnikov, prehodov in sprehajalnih poti. To smer bo občina nadaljevala z urejanjem varnih, dostopnih in neprekinjenih povezav, ki pešcem podeljujejo prednost pred motornim prometom. V občini Radovljica so prometne površine kakovostno urejene z namenom umirjanja prometa in izboljšanja varnosti. Na območju Cankarjeve ulice je uvedena cona z omejitvijo hitrosti 10 km/h. V Hlebcah pri Lescah je na cestišču vzpostavljen koridor z umirjenim prometom. Ponekod je bil dvosmerni promet preoblikovan v enosmerne, kar je omogočilo boljšo ureditev prometnih poti.

V Lescah je urejena slepa ulica na Begunjski cesti, v starem mestnem jedru Radovljice pa je bila dvosmerna ulica preoblikovana v enosmerno. Skozi nekatere vasi in ob Ljubljanski cesti so urejeni koridorji za pešce na obstoječem cestišču. V Spodnji Lipnici so uvedeni ukrepi za umirjanje prometa na regionalni cesti, v Novi vasi pa je prav tako vzpostavljen koridor za pešce.

Prioritete

Izboljšanje poti za hojo. Povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih na 53 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 32%). Povečati delež hoje pri poteh na delo na 15 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0%).

Priložnosti

- Nadaljnje urejanje varnih in povezanih pešpoti med naselji;
- zagotoviti varna prečkanja cest tudi v okoljskih naseljih;
- umestiti in urejati peš poti predvsem izven glavnih prometnic in v skladu s potrebami prebivalcev;
- umirjati promet v središču Radovljice in naseljih za večjo varnost pešcev;
- izboljšanje razsvetljave ob pešpotih;
- izgradnja dostopnih pešpoti, prilagojenih vsem skupinam uporabnikov, vključno z gibalno oviranimi,
- povečanje deleža hoje na kratkih razdaljah, saj 51% anketirancev že uporablja ta način, kar predstavlja dober potencial za nadaljnje spodbujanje aktivne mobilnosti.

Spremljanje napredka

Napredek na področju celostnega prometnega načrtovanja za področje hoje bomo spremljali z uporabo kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

c. Kolesarjenje



Slika 23: Postanek ob poti. Foto: Anže Koren.

Kolesarjenje kot varna in privlačna izbira za vsak dan

Naša vizija je postati občina z optimalnimi pogoji za kolesarjenje, kjer so vsi ključni cilji znotraj in v sosednjih občinah dostopni varno, neposredno in udobno. Z razvojem širokih, osvetljenih in od motornega prometa ločenih povezav vzpostavljamo infrastrukturo, ki kolesarjenje uveljavlja kot enakovreden način vsakodnevnega premikanja, rekreacije in turizma. Glavna vozlišča bomo opremili z varnimi kolesarskimi parkirišči in polnilnicami za električna kolesa, kar bo ob rednem vzdrževanju poti zagotovilo visoko raven storitev za vse uporabnike. Z umirjanjem prometa in aktivnim ozaveščanjem krepimo prometno kulturo in ugled kolesarjenja. Naš cilj je doseči kritično maso kolesarjev, kar bo ob večji varnosti in

sprejetosti v prometu prispevalo k zdravim potovalnim navadam vseh generacij. Kolesarjenje tako ne bo le oblika rekreacije, temveč prva izbira za opravljanje dnevnih poti v varni in povezani občini.

Strateška vodila

Zagotavljanje varnih, udobnih in sklenjenih kolesarskih povezav, zasnovanih po enotnih standardih, za povečanje deleža kolesarjev v občini – tudi pri vsakodnevnih poteh v šolo in na delo.

Izzivi

- Pomanjkanje varnih kolesarskih pasov vzdolž glavnih prometnih cest in povezave med kraji v občini in s sosednjimi občinami;
- odsotnost varnih kolesarskih poti, ki bi povezovale razpršena naselja z mestom;
- promocija sistemov;
- pomanjkanje ustreznih parkirnih stojev za kolesa;
- pomanjkanje sistema za izposajo javnih koles tudi med občinami;
- pomanjkanje polnilnic za e – kolesa;
- pomanjkanje servisnih točk za kolesa.

Dosežki

Občina Radovljica si prizadeva za kakovostno urejene prometne površine, ki omogočajo učinkovito umirjanje prometa in povečujejo varnost vseh udeležencev. V občini Radovljica je kolesarska infrastruktura kakovostno urejena in dobro razvita. V Lescah je urejena pomembna kolesarska povezava, vključno s podvozom pod železniško progo, kjer poteka kolesarska steza. Na Železniški ulici v Lescah je bila cesta prenovljena in dopolnjena s kolesarsko stezo, na Šercerjevi cesti pa je vzpostavljen kolesarski koridor na obeh straneh.

Kolesarjem je prilagojena tudi Alpska cesta v smeri proti Bledu. Na območju Podvin–otok Zapuže je kolesarska steza označena neposredno na cestišču. Kolesarske poti v občini so dobro označene, kar omogoča varno in pregledno uporabo ter spodbuja trajnostno mobilnost.

Priložnosti

- Urejanje varnih, sklenjenih in jasno označenih kolesarskih poti z okoliškimi naselji ter vzdolž glavnih prometnic;
- povečanje varnosti na obstoječih kolesarskih poteh in izboljšanje njihove kakovosti;

- uvedba usmerjevalnih in označevalnih tabel za boljšo preglednost kolesarskih povezav;
- vzpostavitev kolesarske infrastrukture – varnih kolesarnic, parkirnih stojev in izposojevalnic koles v središču mesta, naseljih in na turističnih točkah;
- promocija sistemov za izposajo koles, tudi električnih, kot del večmodalne mobilnosti in za premagovanje večjih razdalj ali višinskih razlik;
- nadaljnje spodbujanje kolesarjenja, saj 36% anketiranih že kolesari na kratke razdalje, kar predstavlja dober potencial za rast aktivne mobilnosti.

Prioritete

Izboljšanje poti za kolesarjenje. Prednostno naj se ureja kolesarske povezave med občinami, v nadaljevanju tudi med naselji v občini. Delež otrok, ki kolesarijo v šolo povečati na 7 % do leta 2032 glede na 1% leta 2025. Delež zaposlenih, ki kolesarijo na delo povečati 30 % do leta 2032 glede na 17% leta 2025.

Spremljanje napredka

Napredek na področju celostnega prometnega načrtovanja na področju kolesarjenja bomo spremljali z uporabo kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

d. Javni potniški promet



Slika 24, 25: Železniška postaja Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.

Učinkovit in dostopen javni prevoz za vse

Razvoj kakovostnega javnega potniškega prometa ostaja naša prioriteta, saj želimo vsem prebivalcem zagotoviti sodobno, cenovno dostopno in okolju prijazno alternativo osebnemu avtomobilu. Z rednimi in poselitvi prilagojenimi linijami bomo povečali dostopnost ključnih ciljev, hkrati pa poskrbeli, da bo sistem prijazen tudi do oseb z omejeno mobilnostjo.

Našo mrežo bomo tesneje integrirali z regionalnim in državnim avtobusnim ter železniškim sistemom. V sodelovanju s sosednjimi občinami in državo bomo iskali optimalne rešitve tudi za območja z manj

prometa, s čimer bomo zmanjšali negativne vplive na okolje in izboljšali prometno varnost. Z rednim spremljanjem podatkov in potreb potnikov bomo sistem nenehno nadgrajevali, da bo še učinkovitejši in privlačnejši za uporabnike.

Strateška vodila

Izboljšanje ponudbe javnega prevoza z rednimi in dovolj pogostimi odhodi z urejenih postajališč, konkurenčnim potovalnim časom ter boljšim povezovanjem podeželja, ob hkratnem razvoju večmodalnosti, ki omogoča enostavno kombiniranje različnih oblik mobilnosti za povečanje deleža uporabnikov JPP.

Izzivi

- Prenizka frekvenca JPP povezav med naselji v občini in med občinami ter med turističnimi točkami;
- odsotnost povezav med linijami Hop on/hop off s sosednjimi občinami;
- neusklajeni vozni redi in nefunkcionalne JPP povezve;
- pomanjkanje primernih avtobusnih postajališč na obrobni območjih;
- slabe povezave JPP z železniškim prometom.

Dosežki

Minibus rešuje prometno obremenjenost priljubljenih izletniških točk. Povezan je tudi avtobus z vlakom za smer Ljubljana, Jesenice, Kranj, Bled, Bohinj, Kranjska Gora. Železniška postaja je obnovljena. Delujoči je tudi Hop-on in Hop-off ter prostofer. Za šolo je poskrbljen prevoz z kombiji.

Priložnosti

- Razvoj integriranega JPP z mini avtobusi ali kombiji, ki povezujejo razpršena naselja, središče občine, sosednje občine in turistične točke;
- izboljšanje voznega parka z okolju prijaznimi in sodobnimi vozili;
- okrepitev prilagodljivih oblik JPP (npr. prevozi na klic) za območja z manjšo gostoto prebivalstva;
- povečanje frekvenca in usklajenosti voznih redov novih povezav znotraj občine in s sosednjimi občinami;
- vzpostavitev krožne linije znotraj občine z višjo frekvenco - Izboljšanje JPP povezav izven turistične sezone, za boljšo dostopnost domačinov;
- spodbujanje uporabe JPP med turisti v času visoke sezone;
- vzpostavitev ustrezno opremljenih postajališč na obrobni območjih;

- uvedba sodobnih plačilnih sistemov (mobilno in kartično plačevanje) za enostavnejšo uporabo javnega prevoza.

Spremljanje napredka

Napredek na področju celostnega prometnega načrtovanja na področju uporabe JPP bomo spremljali z uporabo kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Prioritete

V Radovljici je pomemben cilj izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa (JPP). To vključuje povečanje zanesljivosti in pogostosti povezav, posodobitev voznega parka z okolju prijaznimi vozili, boljšo usklajenost voznih redov ter ureditev varnih in ustrezno opremljenih postajališč. Pomemben vidik je tudi dostopnost sistema za vse uporabnike in uvedba sodobnih plačilnih in informacijskih rešitev, ki omogočajo enostavnejšo in prijaznejšo uporabo JPP. Povečanje skupnega števila potnikov z različnimi oblikami JPP za 10 % do leta 2032 glede na leto 2024 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 5%). Povečati delež uporabnikov JPP pri poteh na delo na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 0 %).

e. Motorni promet



Slika 26: S kolesarskim izletom ob dnevu brez avtomobila odprta nova kolesarska povezava.
Vir: arhiv občine Radovljica.

Umirjanje prometa in učinkovito upravljanje prostora

Z umirjanjem motornega prometa in premišljenim upravljanjem parkiranja bomo izboljšali dostopnost in varnost za vse udeležence, predvsem za pešce, kolesarje in ranljive skupine. Naša prioriteta je zmanjšanje hitrosti v naseljih ter odprava tranzitnega prometa skozi središča in stanovanjske soseske, kar bo neposredno dvignilo kakovost bivanja in prometno kulturo.

S transformacijo cestnih površin in spodbujanjem e-mobilnosti bomo razbremenili okolico večjih generatorjev prometa, hkrati pa zagotovili preudarno načrtovanje parkirišč. Z omejevanjem konfliktov v prometu in zmanjšanjem števila vozil ustvarjamo varnejše in okolju

prijaznejše okolje, kjer so ključni cilji dostopni vsem prebivalcem, ne glede na uporabo avtomobila.

Kljub trenutni prevladi osebnega avtomobila v občini je zaznati zanimanje prebivalcev za alternativne oblike mobilnosti. Zato bo v prihodnje ključno povečati ozaveščenost, razviti nove storitve in posodobiti infrastrukturo, da bo omogočen postopni prehod k bolj trajnostnim prometnim rešitvam ter izboljšana kakovost bivanja.

Strateška vodila

Zagotavljanje večje prometne varnosti za vse udeležence z zmanjševanjem količine in hitrosti prometa v naseljih, omejevanjem tranzitnega prometa ter hkratnim umirjanjem prometa.

Izzivi

- Preobremenjenost krajev s tranzitnim prometom v času poletne sezone;
- pomanjkanje ustreznih ukrepov za umirjanje prometa v naseljih;
- preobremenjenost krajevnih središč s parkiranimi avti;
- previsoke hitrosti prometa v krajevnih središčih;
- prometna preobremenjenost krajevnih središč;
- neurejeno parkiranje v naseljih in ob turističnih točkah v času turistične sezone;
- pomanjkanje parkirišč;
- pomanjkanje ustreznih ukrepov za parkiranje v času poletne sezone;
- neurejeno parkirišče avtobusne postaje;
- odsotnost sistem plačevanja parkirnin;
- vzpostaviti P+R izven kraja;
- izboljšanje stanja cest.

Dosežki

V občini Radovljica je uspešno uvedena cona 30 km/h v urbanih naseljih Lesce, Begunje in Radovljica, kar povečuje varnost v prometu, hkrati pa je zagotovljeno brezplačno parkiranje, pri čemer je v mestnih jedrih urejeno kratkotrajno parkiranje do dveh ur.

Priložnosti

- Uvedba dodatnih hitrostnih omejitev v naseljih in v središču Radovljice za večjo prometno varnost;
- razvoj sistema za souporabo vozil (car sharing);
- izboljšanje kakovosti cestne infrastrukture in vzpostavitev varnih prometnih površin za vse udeležence v prometu;
- povečanje ozaveščenosti voznikov o ranljivih udeležencih v prometu (pešcih in kolesarjih);
- učinkovito komuniciranje novih prometnih ureditev in trajnostnih rešitev med prebivalci

in obiskovalci;

- vzpostavitev obrobnih P+R parkirišč, namenjenim tudi obiskovalcem turističnih točk;
- povezava P+R parkirišč z naselji in turističnimi točkami z JPP;
- vzpostavitev parkirnega režima, ki dolgotrajno parkiranje preseli izven kraja, na P+R parkirišča.;
- nadgradnja parkirnih režimov z digitalizacijo in uvedbo plačljivih con za učinkovitejše upravljanje parkiranja.

Prioritete

Umirjanje prometa in zmanjšanje hitrosti na nekaterih cestah in središču občine. Omejitev dostopa avtomobilom ter izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje ter JPP. Najpomembnejša vrednota je prebivalcem kakovost bivanja v občini. Povečati občutek prometne varnosti na vsaj 62% do leta 2032 glede na 49% leta 2024 (pomembna vrednota varnost pešcev in kolesarjev). Zmanjšati delež voznikov, ki vozijo nad omejitvijo na največ 10 % do leta 2032 glede na 20 % leta 2024. Zmanjšati delež osnovnošolcev, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom na 10 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 28 %). Zmanjšati delež zaposlenih, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom na 62 % do leta 2032 (izhodiščna vrednost leta 2024 je 86%).

Spremljanje napredka

Napredek na področju celostnega prometnega načrtovanja na področju motornega prometa bomo spremljali z uporabo kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih nameravamo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.



Slika 27: Sprehod po starem trškem jedru. Vir: STO in ZZSM.

9 Akcijsko-finančni načrt

- a. Celostno prometno načrtovanje
- b. Hoja
- c. Kolesarjenje
- d. Javni potniški promet
- e. Motorni promet

Akcijsko-finančni načrt je izkupiček predhodnih korakov izdelave OCPS Občine Radovljica, ki jih je vodila strokovna ekipa za pripravo OCPS. Dejavno so bili v proces vključeni tudi predstavniki občine, ključni deležniki ter splošna javnost.

Akcijsko-finančni načrt zajema aktivnosti s katerimi bo Občina Radovljica v obdobju sedmih let (od 2025 do 2032) naslavljala vse potovalne načine in je osnova za učinkovito izvajanje Strategije. V akcijsko-finančnem načrtu so opredeljene naloge, nosilci, roki, viri in tveganja. Vire financiranja ukrepov zagotovijo Občina Radovljica, Republika Slovenija in Evropska unija. Predvideno sofinanciranje je označeno med opombami v tabelah pri posameznih ukrepih.

Iz opredeljenih strateških vodil so oblikovani ukrepi za celostno prometno načrtovanje, ki so razdeljeni po stebrih in medsebojno oblikovani v svežnje. Tako so ukrepi sinergično povezani in medsebojno krepijo učinkovitost, kar omogočajo doseganje večjega števila ciljev hkrati.



Slika 28: Celostna prometna strategija občine Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.



a. Celostno prometno načrtovanje - 1. steber

Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova OCPS

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Radovljica velik pomen pripisuje vključevanju javnosti v vse faze načrtovanja. Izdelan je bil Načrt spremljanja kazalnikov OCPS Občine Radovljica, ki opredeljuje način spremljanja kazalnikov izvedbe in učinka ter poročanje ministrstvu. Redno spremljanje kazalnikov OCPS bo zagotovilo pomembne podatke in usmeritve za posodobitev OCPS, poleg tega omogoča učinkovito učenje iz izkušenj in prepoznavanje tako ukrepov, ki se v občini obnesejo, kot tistih, ki se ne. Načrtuje se sprejetje, zagon revizije in posodobitev OCPS ter vsakoletna priprava uravnoteženega proračuna za investicije v posamezne potovalne načine.

Sveženj 2: Usposabljanje občinske uprave

Izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti je redna aktivnost in eden izmed osnovnih pogojev za uspešno izvajanje trajnostne mobilnosti.

Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja

Spremljanje novih pristopov in praks, upoštevanje sodobnih principov trajnostne mobilnosti tudi na drugih področjih, vključevanje ukrepov OCPS v prostorske akte ter tesno povezovanje in sodelovanje z občinami v regiji in državo so ključni dejavniki trajnostnega razvoja ter izboljšane kakovosti bivanja.

Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Radovljica velik pomen pripisuje vključevanju javnosti in povečanju varnosti za vse udeležence v prometu za boljše sprejemanje izvedenih ukrepov, za domačine in turiste. Za uspešno izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti bo Občina Radovljica aktivno izvajala promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije ter se vključevala v EU projekte na temo trajnostne mobilnosti. Prostorski in prometni razvoj bo potekal sočasno in integrirano, saj se bodo dejavnosti umeščale smiselno in premišljeno, za večjo kakovost bivanja vseh ljudi.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

OR – Občina Radovljica,
OPN – občinski prostorski načrt,
Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo,
MOPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.
OR – Občina Radovljica,
OPN – občinski prostorski načrt,
Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo,
MOPE – ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Celostno prometno načrtovanje - 1. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
CPN	Sveženj 1: Izvajanje, posodobitev in prenova OCPS					
	1.1.1 Spremljanje kazalnikov * OCPS in poročanje MOPE/ MZI.	brez	majhna	OR	redna aktivnost v obdobju 2025 -2032	* zahtevano po pogodbi
	1.1.2 Sprejetje, zagon in posodobitve OCPS, vključno z vzpostavitvijo sistema spremljanja učinkov investicij ter ukrepov na potovalne navade (pešcev, kolesarjev, jpp uporabnikov in voznikov).	brez	srednja	OR	redna aktivnost v obdobju 2025 -2032	
	1.1.3 Priprava uravnoteženih proračunov s povečanjem deleža sredstev za trajnostno mobilnost.	brez	srednja	OR	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
Sveženj 2: Usposabljanje občinske uprave						
	1.2.1 Redno izobraževanje odgovornih za promet in sorodnih sektorjev na občini o novih pristopih in dobrih praksah na področju trajnostne mobilnosti.	brez	majhna	OR	redna aktivnost v obdobju 2025– 2032	
Sveženj 3: Integracija sektorjev in ravni upravljanja						
	1.3.1 Integracija OCPS in prostorskih aktov z OCPS*, z organizacijo občinske uprave in uskladitvijo prostorske politike z načeli celostnega prometnega načrtovanja in upoštevanjem smiselnega in premišljenega prostorskega umeščanja dejavnosti (ob sprejemanju OPN).	4.000 € / na leto *	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025– 2032	* v okviru rednih sprememb prostorskih aktov * možnost sofinanciranja ministrstva
	1.3.2 Vključevanje principov načrtovanja trajnostne mobilnosti v okviru načrtovanja drugih sektorjev v OR*	brez	majhna	OR	redna aktivnost v obdobju 2025- 2032	* v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
	1.3.3 Sodelovanje z državo, občinami in drugimi deležniki v regiji pri načrtovanju prometne infrastrukture povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti in pripravi regijskih CPS.	brez	visoka	OR	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* sofinanciranje ministrstva in ostalih občin v regiji
Sveženj 4: Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti						
	1.4.1 Izdelava občinskih smernic za gradnjo in ureditev prometne infrastrukture za mirujoči promet, ki bodo upoštevale načela celostnega prometnega načrtovanja, za vse prometne načine in bo prilagojena vsem uporabnikom.	35.000 €	srednja	OR, zunanji izvajalec	aktivnost v obdobju 2027 - 2028	* ukrep zapisan tudi v stebru Motorni promet
	1.4.2 Sodelovanje pri EU projektih in razpisih na temo trajnostne mobilnosti za zagotavljanje dodatnih virov financiranja.	3.000 € / na leto	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	1.4.3 Vzpostavljanje sistemov za vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja, z namenom spremljanja pobud in predlogov *, promocije, ozaveščanja in izobraževanja, z akcijami, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti za vse starostne skupine in vse stebre mobilnosti (npr. ETM vsako leto).	2.500 € / na leto *	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov * ukrep zapisan tudi v stebru Hoje, Kolesarjenja in JPP

b. Hoja - 2. steber

Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo

V Občini Radovljica se izvajajo številni ukrepi za razvoj in izboljšanje infrastrukture za pešce in kolesarje, pri čemer je glavni cilj zagotavljanje varnega, dostopnega in povezovalnega prometnega okolja. Priprava celovitega registra pešpoti skupaj z načrtom omrežja omogoča sistematično načrtovanje, ki upošteva potrebe vseh uporabnikov, tudi ranljivih skupin. Omrežje se širi tako, da povezuje naselja, šole, poslovne cone, javne ustanove in turistične točke, kar spodbuja varnejše premikanje po občini.

Posebna pozornost je namenjena varnim šolskim potem, kjer se manjkajoči odseki dopolnjujejo, na kritičnih točkah se uvajajo dvignjeni prehodi in ustrezna opozorilna signalizacija, v naseljih se uvajajo cone 30 za umirjanje prometa, vse to pa spodbuja redno in varno uporabo šolskih poti.

Obstoječe ulice in ceste se prenavljajo, gradijo se manjkajoči pločniki in nove peš površine, izboljšuje se preglednost, odpravlja dotrajan zgornji ustroj in druge ovire za pešce. Poseben poudarek je na dostopnosti za osebe s posebnimi potrebami, pri čemer se ureja tudi urbana oprema, ki povečuje varnost in udobje premikanja.

Na območjih drugih naselji znotraj občine Radovljica z večjo prometno obremenitvijo, kot so Lesce, je potrebno urediti varnejši prehodi za pešce z dodatno prometno signalizacijo in osvetlitvijo in vpeljati tudi taktilne in talne oznake za lažjo orientacijo oseb z okvaro vida ali drugimi gibalnimi omejitvami. Dodatno se prenavljajo pešpoti, ločene od glavnih cest izven naselij, dograjujejo manjkajoče povezave in gradijo nove površine, s čimer so zagotovljene varne

in ločene površine za pešce. Redno vzdrževanje infrastrukture, vključno z javno razsvetljavo in nujno signalizacijo, zagotavlja stalno varnost in uporabniško udobje. Posebno pozornost občina namenja tudi varnim peš povezavam do avtobusnih postajališč, kar omogoča varen prehod med različnimi oblikami mobilnosti in spodbuja uporabo javnega prevoza.

Celoten sklop ukrepov prispeva k ustvarjanju varnega, dostopnega in prijaznega prometnega okolja, ki spodbuja hojo in izboljšuje kakovost bivanja prebivalcev in obiskovalcev občine.

Pričakuje se, da bodo ukrepi ustvarili dobre pogoje za izvajanje preostalih ukrepov trajnostne mobilnosti, ustvarili sinergijo in omogočili izpolnjevanje več ciljev OCPS hkrati.

Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje

Promocijske in izobraževalne aktivnosti bodo potekale redno za vse ciljne skupine prebivalstva. Za otroke v vrtcih in šolah ter posledično njihove starše bodo potekale aktivnosti v sklopu akcij kot so peš-bus, bici-vlak, za ostale ciljne skupine pa so načrtovane dejavnosti z argumenti zdravstvenih koristi hoje.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

- Dolgoročni ukrep
- Prioritetni ukrep

OR – Občina Radovljica

Hoja - 2. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
HOJA	Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo					
	2.1.1 Izdelava registra in načrta omrežja pešpoti občine, z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter širitve omrežja pešpoti.	50.000 €	visoka	OR, zunanji izvajalec	aktivnost v obdobju 2027 - 2028	
	2.1.2 Infrastruktura za pešce: Izgradnja, dograditev manjkajočih odsekov in nadgradnja varnih šolskih poti, skladno z Načrtom šolskih poti – ustrezna opozorilna signalizacija za voznike motornih vozil, umirjanje prometa (cona 30), dvignjeni varni prehodi za pešce, ureditev črnih točk ter spodbujanje uporabe šolskih poti.	50.000 € / leto *	visoka	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	2.1.3 Celovita preureditev ulic in cest: Prenova obstoječe infrastrukture za hojo in gradnja manjkajočih pločnikov znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanj ter ureditev in oprema obstoječih površin za pešce (npr. preozki pločniki, slaba preglednost, dotrajanost zg. ustroja, vzdrževanje, urbana oprema, odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju) (npr. pločnik za pešce v naseljih, idr.)	35.000 € / na leto *	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	2.1.4 Infrastruktura za pešce: Ureditev varnejših prehodov za pešce na območju velike frekvence prometa, vključno s prometno signalizacijo in osvetlitvijo – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.	30.000 € / na leto *	visoka	OR, zunanji izvajalec	aktivnosti v obdobju 2028 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	2.1.5 Izvedba ustreznih taktilnih in talnih oznak.	3.000 € / na leto	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	2.1.6 Infrastruktura za pešce: Prenova obstoječe infrastrukture za hojo. Dograditev manjkajočih peš povezav in gradnja novih peš površin in poti ter oživitvev peš poti ločenih od glavnih cest izven naselja - zagotovljene ločene površine za pešce, skladno z načrtom – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.	100.000 € / na leto *	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	2.1.7 Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce, z javno razsvetljavo in nujno signalizacijo ob peš poteh.	100.000 € / na leto	srednja	OR, zunanji izvajalci	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	2.1.8 Infrastruktura za pešce: Ureditev varnih peš poti do avtobusnih postajališč – najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.	20.000 € / ureditev *	srednja	OR, zunanji izvajalci	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	Sveženj 2: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o prednostih hoje					
	2.2.1 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle in otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	1.500 € / na leto *	majhna	OR, OŠ in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	* ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Kolesarjenja in JPP.

c. Kolesarjenje - 3. steber

Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav

V Občini Radovljica se izvaja celovit program za razvoj in izboljšanje infrastrukture za kolesarje, ki temelji na načelih varnosti, dostopnosti in povezanosti omrežja. Prvi korak je priprava celovitega registra pešpoti in kolesarskih poti ter načrta omrežja, ki upošteva dostopnost za vse uporabnike in omogoča širitev omrežja, s čimer se povečuje povezljivost med naselji, šolami, poslovnimi območji, javnimi ustanovami in turističnimi točkami. Za zagotavljanje stalne funkcionalnosti infrastrukture se izvaja redno vzdrževanje kolesarskih poti, ki vključuje ustrezno horizontalno in vertikalno signalizacijo, usmerjevalne table ter javno razsvetljavo ob kolesarskih poteh. Ti ukrepi zagotavljajo varno in udobno uporabo kolesarskih povezav ne glede na letni čas ali vidljivost. V sklopu celovite preureditev ulic in cest se gradijo novi kolesarski odseki in dopolnjujejo manjkajoči, pogosto skupaj z uredbo pločnikov v okviru rekonstrukcije ali gradnje ceste znotraj naselij. Poseben poudarek je na povezovanju kolesarskih poti do glavnih ciljev potovanj, izboljšanju preglednosti, širini kolesarskih stez, odpravljanju dotrajanosti zgornjega ustroja in odstranjevanju ovir za osebe z oviranostmi. Obstoječe površine za kolesarje se dodatno opremljajo z urbano opremo, ki povečuje varnost in udobje uporabe. Prav tako se izvaja rekonstrukcija in gradnja novih kolesarskih površin in poti, ki so ustrezno označene in ločene od glavnih cest, kar še posebej velja za poti zunaj naselij ter medkrajevne in meddržavne povezave. S tem se ustvarja varno, povezano in pregledno kolesarsko omrežje, ki spodbuja kolesarjenje, zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila in povečuje kakovost življenja prebivalcev in obiskovalcev občine.

Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje

Predvidena je uvedba sistema izposoje koles ter ureditev e-polnilnice za e-kolesa. Poleg tega se bodo pri ključnih poteh v Radovljici uredila parkirišča za kolesa vključno s servisnimi točkami.

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja

S ciljem kolesarjenje približati čim več ciljnim skupinam bodo potekale promocijske in izobraževalne aktivnosti za vse generacije, organizirane bodo akcije za dnevno kolesarjenje na delo.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

- Dolgoročni ukrep
- Prioritetni ukrep

OR – Občina Radovljica

Kolesarjenje - 3. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
KOLO	Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav					
	3.1.1 Izdelava registra in načrta omrežja kolesarskih poti občine, z upoštevanjem principa dostopnosti za vse ter širitve omrežja pešpoti in kolesarskih poti.*	30.000 €	visoka	OR, zunanji izvajalec	2030	
	3.1.2 Redno vzdrževanje infrastrukture za kolesarjenje, z ureditvijo potrebne horizontalne in vertikalne signalizacije (usmerjevalne table) in javne razsvetljave ob kolesarskih poteh.	30.000 € / na leto *	visoka	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	3.1.3 Celovita preureditev ulic in cest: Gradnja novih, dograditev manjkajočih kolesarskih odsekov, tudi skupaj s pločnikom v sklopu rekonstrukcije ali gradnje ceste znotraj naselij, še posebej do glavnih ciljev potovanj ter ureditev in oprema obstoječih površin za kolesarje – najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.	50.000 € / ureditev	visoka	OR, zunanji izvajalec	aktivnosti v obdobju 2027 - 2030	* možnost sofinanciranja ministrstva
	3.1.4 Infrastruktura za kolesarje: Rekonstrukcija in gradnja nove prometne infrastrukture za potrebe kolesarjenja (kolesarske površine in poti), ustrezno označene, ločene od glavnih cest, izven naselji, tudi medkrajevne in meddržavne.	120.000 € *	visoka	OR, zunanji izvajalec	aktivnosti v obdobju 2027 - 2029	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 2: Zagotavljanje drugih storitev za kolesarjenje						
	3.2.1 Infrastruktura za kolesarje: Uvedba sistema izposoje koles (npr. v različnih predelih Radovljice).	40.000 € / leto *	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
	3.2.2 Ureditev polnilnic za električna kolesa (npr. središče Radovljice).	25.000 € *	srednja	OR, zunanji izvajalci	aktivnost v obdobju 2028 - 2029	* možnost sofinanciranja ministrstva
	3.2.3 Infrastruktura za kolesarje: Ureditev parkirišč za kolesa pri ključnih poteh v občini, vključno s servisnimi točkami.	10.000 €/ leto *	srednja	OR, zunanji izvajalci	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o prednostih kolesarjenja						
	3.3.1 Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle (kolesarjenje na delo) in otroke, z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.	1.500 € / na leto *	majhna	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025-2032	* ukrep zapisan tudi v stebru CPN, Hoja in JPP.

d. Javni potniški promet - 4. steber

Sveženj 1: Preučitev možnosti izboljšav (frekvence, učinkovitost) JPP

Pri razvoju javnega potniškega prometa v občini Radovljica je nujno spodbuditi in preučiti možnosti za vzpostavitev uporabnikom prijaznega sistema. Načrtovana je krepitev (regijskega) aktivnega sodelovanja z DUJPP (Družba za upravljanje javnega potniškega prometa) in Regijskim centrom mobilnosti Gorenjske pri oblikovanju predlogov za izboljšanje delovanja JPP z optimizacijo linij medkrajevnega avtobusnega prometa, podajanje pobud za izboljšanje delovanja in povečanje pogostosti linij avtobusnega prometa (tudi Hop - on / Hop - off) ter usklajevanje z dejanskimi potrebami. Pomembno je tudi izvajanje in optimizacija šolskega prevoza, s prilagoditvijo potrebam. Poleg tega se preučuje ustreznost umestitve avtobusnih postajališč kar prispeva k večji varnosti, preglednosti in udobju pri uporabi javnega prevoza. Ti ukrepi skupaj prispevajo k bolj povezani, dostopni in trajnostni mobilnosti v občini.

Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP

Z namenom povečanja uporabe javnega potniškega prometa je predvideno zagotavljanje boljših pogojev za njegovo uporabo, s sodelovanjem pri informatizaciji za posodabljanje objav voznih redov z optimizacijo in morebitno širitvijo Hop ON / Hop OFF prevoza, digitalizacijo in vzpostavitev večmodalnosti.

Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP

Informiranje prebivalcev v občini o izboljšani ponudbi javnega potniškega prometa (tudi Hop ON / Hop OFF) ter spodbujanje in promocija javnega potniškega prometa, alternativnih mobilnostnih storitev, kombiniranega načina potovanj in brezplačnih prevozov za starejše lahko pomembno prispevata k širjenju uporabe tovrstnih potovalnih načinov. Hkrati je pomembno aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategije za izboljšanje delovanja JPP za uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami. Ključne so promocijske in izobraževalne dejavnosti za odrasle in otroke z organizacijo dogodkov, ki podpirajo načela trajnostne mobilnosti.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

- Dolgoročni ukrep
- Prioritetni ukrep

Javni potniški promet - 4. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
JPP	Sveženj 1: Preučitev možnosti izboljšav (frekvenca, učinkovitost) JPP					
	4.1.1 Okrepitev regijskega sodelovanja z avtobusnim prevoznikom.	brez	srednja	OR	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	4.1.2 Pobuda o povečanju pogostosti linij (frekvenca) avtobusnega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki.	brez	srednja	OR	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	4.1.3 Preučitev ustreznosti umestitve avtobusnih postajališč ter njihova ureditev– najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.	60.000 € / ureditev *	srednja	OR in zunanji izvajalec	aktivnosti v obdobju 2028 - 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 2: Izboljšanje ponudbe JPP						
	4.2.1 Zagotavljanje boljših pogojev za uporabo JPP, z izdelavo študije dejanskih potreb JPP in optimizacije linij medkrajevnega avtobusnega prometa (potek, vozni red, višje frekvence, poenostavitve uporabe), s pobudo o povečanju pogostosti linij avtobusnega prometa med tednom ter med vikendi in prazniki.	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	4.2.2 Optimizacija (časovna) in širitev 'Hop on/hop off' prevoza v Občini Radovljica z okolico.	25.000 € / na leto	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	4.2.3 Informatizacija 'Hop on/Hop off', v okviru spletne platforme, ki omogoča uporabniku dostop do točne lokacije kombija ter ponuja ostale ključne informacije.	12.000 €	srednja	OR, zunanji izvajalec	aktivnosti v obdobju 2028 - 2030	
Sveženj 3: Promocijske in izobraževalne aktivnosti o ponudbi in koristih JPP						
	4.3.1 Vzpodbujanje in aktivno sodelovanje pri oblikovanju strategij za izboljšanje delovanja JPP in promocija JPP (uskladitev voznih redov in frekvenc JPP) in kombiniranega načina potovanj (v okviru ostalih promocijskih aktivnosti) za domačine in turiste.	brez	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	4.3.2 Spodbujanje razvoja alternativnih mobilnostnih storitev: taksi služba, prevoz na klic, lokalno sopotništvo, mobilnostno svetovanje in podpora inovacijam drugih alternativnih oblik prevozov.	brez	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	4.3.3 Spodbujanje in promocija JPP in kombiniranega načina potovanj (v okviru ostalih promocijskih aktivnosti) za domačine in turiste.	brez	majhna	OR, javne ustanove in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	
	4.3.4 Informiranje o ponudbi in spodbujanje uporabe brezplačnih prevozov za starejše (npr. Prostofer).	brez	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025–2032	

e. Motorni promet - 5. steber

Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

Z željo ustvarjanja prostora za trajnostne oblike mobilnosti bo urejanje motornega prometa usmerjeno v omejevanje uporabe osebnih vozil, s čimer želimo izboljšati pogoje za pešce, kolesarje ter zmanjšati tranzitni in tovorni promet skozi naselja. Ključno je redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture in rekonstrukcija cest oz. sanacija dotrajanih vozišč z ureditvijo površin oz. pogojev za ostale načine mobilnosti in elementov umirjanja hitrosti za zagotavljanje čim boljše varnosti za vse udeležence v prometu. Preurejanje ulic in ceste, vključno z izgradnjo razbremenilne obvoznice, da bi obstoječe prometne in parkirne površine preoblikovale v kakovosten in prijazen javni prostor.

Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa z ukrepi za zmanjševanje ogličnega odtisa

Skladno z željo po umirjanju in omejitvi motornega prometa je predvidena vzpostavitev administrativnih in fizičnih ukrepov za znižanje hitrosti (npr. dvignjeni prehod za pešce, svetloba, signalizacija, zožitve, tlakovanje, postavitve radarjev v naseljih,..). Predvideno je dosledno izvajanje nadzora kršitev na problematičnih mestih tudi v sodelovanju z redarstvom in policijo.

Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa

Predvidena je posodobitev ter prilagoditev parkirne politike, z doslednim izvajanjem nadzora kršitev parkirnega režima. Načrtovana je vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa z vzdrževanjem obstoječih prometnih in parkirnih površin za kakovosten javni prostor, kjer naj se vzporedno skrbi tudi za vzpostavljanje novih oziroma ohranjanje zelenih površin in zasaditev. Parkirna politika bo vključevala tudi časovne cone, plačljivo parkiranje in usmerjevalne table.

Sveženj 4: Promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu

Prebivalce bomo aktivno obveščalo in spodbujalo k uporabi in sprejemanju izvedenih ukrepov. S ciljem izboljšanja varnosti v prometu bodo organizirane promocijske in izobraževalne akcije, prilagojene različnim skupinam uporabnikov.

Ukrepi so opredeljeni tudi glede na čas trajanja in prioriteto:

Dolgoročni ukrep
Prioritetni ukrep

Motorni promet - 5. steber						
STEBER MOB.	UKREP	STROŠEK UKREPA	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	OPOMBE/VIRI FINANCIRANJA
MOTO-RNI PROMET	Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
	5.1.1 Redno vzdrževanje obstoječe prometne infrastrukture oz. sanacija dotrajanih vozišč.	1.500.000 € / na leto *	srednja	OR in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* vključuje tudi zimsko službo
	5.1.2 Celovita preureditev ulic in cest: Pospešitev realizacije razbremenilnih obvoznic za namen preureditev prometnih in parkirnih površin v kvaliteten javni prostor.	Vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja*	visoka	OR, in zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva
Sveženj 2: Umirjanje motornega prometa z ukrepi za zmanjševanje ogličnega odtisa						
	5.2.1 Celovita preureditev ulic in cest: Načrtovanje, vzdrževanje in posodabljanje ukrepov za celovito umirjanje prometa (npr. dvignjeni prehodi za pešce, svetlobna signalizacija, šikane, zožitve, tlakovanja, prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje, prometni režim) na območju šol in vrtcev in drugih javnih ustanov, na območju središča kraja, na območju naselij in vasi (npr. pri OŠ).	25.000 € / leto *	srednja	OR, in zunanji izvajalec	do leta 2032	* možnost sofinanciranja ministrstva * vključuje tudi ukrepe zapisane v stebru Hoja (2.1.2)
	5.2.2 Dosledno izvajanje nadzora kršitev na problematičnih mestih (v sodelovanju z redarstvom in policijo).	brez	majhna	zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	5.2.3 Celovita preureditev ulic in cest: s prometno in opozorilno signalizacijo, postavitve radarjev – preventivni ukrepi (npr. v naseljih).	15.000 € / leto	srednja	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
Sveženj 3: Upravljanje mirujočega prometa						
	5.3.1 Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkirnega režima.	brez	majhna	zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	5.3.2 Vzdrževanje obstoječih javnih parkirnih površin.	50.000 € / na leto	majhna	OR in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	* vključuje tudi zimsko službo
	5.3.3 Izdelava načrta celostne parkirne politike za celovito urejanje parkiranja (uskladitev prostorskih aktov z načeli trajnostne mobilnosti – parkirni standardi), ter prilagoditev parkirne politike (časovna in prostorska conacija, dinamične tarife idr.).	50.000 € *	srednja	OR in zunanji izvajalec	aktivnost v obdobju 2027 - 2029	* skupaj z ukrepom zapisanim v stebru CPN (1.4.1)
	5.3.4 Izvajanje parkirne politike (časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje, ...).	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	srednja	OR in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	5.3.5 Vzpostavitev oz. širitev sistema vodenja mirujočega prometa (usmerjevalne table za parkirišča).	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja *	srednja	OR in zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	
	5.3.6 Izgradnja območja za parkiranje avtomov.	vrednost bo znana v nadaljnjih fazah načrtovanja	srednja	OR in zunanji izvajalec	do leta 2032	
Sveženj 4: promocijske in izobraževalne dejavnosti o varnosti v prometu						
	5.4.1 Redne promocijske in izobraževalne akcije za izboljšanje varnosti v prometu.	brez	majhna	OR, zunanji izvajalec	redna aktivnost v obdobju 2025 - 2032	

OR – Občina Radovljica

10 Viri

Anketa o poteh na delo v večje zaposlovalce v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica
Anketa o poteh učencev v osnovno šolo v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica
Anketa o prometu in potovalnih navadah v občini Radovljica, 2024. B22 d.o.o. Nova Gorica.
Evropska komisija, 2011. Bela knjiga 2011, Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Bruselj, 2011.
Evropska komisija, 2009, 2013, 2015, 2016 in 2021. EU energy and transport in figures – Statistical pocketbook.
Evropska komisija, 2013. Urban Mobility Package.
Intervjuji s ključnimi deležniki v občini Radovljica 2024/25 B22 d.o.o. Nova Gorica.
Inštitut za politike prostora, 2016. Trajnostna mobilnost v praksi.
Javna agencija RS za varnost prometa, 2014. Primeri dobrih praks s področja varnega kolesarjenja v Evropi.
Javne informacije Slovenije, ARSO – met, 2024.
Kakovost zraka v Sloveniji v letu 2023, Agencija RS za okolje, Ljubljana 2024.
Kordonsko štetje prometa v občini Radovljica, 2024/25. B22 d.o.o. Nova Gorica.
Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja (Ministrstvo za infrastrukturo, 2021).
Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj (MOPE, 2024).
Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Sektor za urejanje prostora na lokalni ravni, 2013. Splošne smernice s področja razvoja poselitve.
MNVP, UIRS, LUZ, 2024. Participativno urejanje odprtega javnega prostora s poudarkom na manjših krajih.
MNVP, 2023. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.
MOP 2021. Analiza kakovosti storitve in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav.
Občina Radovljica. Odlok o OPN Občine Radovljica Odlok o prostorskem redu Občine Radovljica (OPN), sprejet: 15. 2. 2012, objava: Deželne novice – uradne objave (DN UO), št. 159/2012
MOPE, 2023. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana.
MZI, Služba z trajnostno mobilnost in prometno politiko, 2018. Splošne smernice za področje trajnostne mobilnosti.
MZI, 2022. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti – Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij. Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana.
Pravilnik o spremembi Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 109/23 z dne 27. 10. 23).
Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23 z dne 12. 7. 2023).
RS, 2006. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo).
RS, 2016. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni program). Stroški mobilnosti, EU-STAT, 2022.
UIRS, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, 2024. Prevozna revščina v Republiki Sloveniji.
UIRS, 2022. Prostorska analiza dostopnosti javnega potniškega prometa v Sloveniji.
Vlada RS, 2015. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (Strategija).

Spletni viri

Podatkovni portal SI-STAT, Statistični urad Republike Slovenije. URL: <https://pxweb.stst.si>.
Prometne nesreče 2014–2023. Agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Podatkovni vir. URL: <https://avp.rs.si>.
Spletna platforma NIJZ. URL: <https://nijz.si>.
Spletna platforma Nomago. URL: <https://nogago.si/vozovnice/vozni-red>.
SPTM, Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. URL: <https://sptm.si>.
Spletna stran MOL. URL: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/mirujoci-promet/>.
Spletna stran Odprti javni potniški promet. URL: <https://ojpp.si>.
Spletna stran Občine Radovljica JURL: <https://www.radovljica.si>.
Spletna stran TIC Radovljica URL: <https://julian-alps.com> › poi › tic-j...
Spletna stran zavoda Zlata mreža za mobilnost starejših. URL: <https://prostofer.si/>.

Viri slik

Slika 1: Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.
Slika 2: Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.
Slika 3: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave celostne prometne strategije. Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2021.
Slika 4: Linhartov trg, Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.
Slika 5: Občina Radovljica. Vir: www.kam.si
Slika 6: Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.
Slika 7, 8: Delavnica OCPS. Foto: Tjaša Podgornik Polenčič.
Slika 9, 10: Delavnica OCPS. Foto: Tjaša Podgornik Polenčič.
Slika 11: Šolarji čakajo na 'Pešbus'.. Foto: arhiv Občine Radovljica.
Slika 12: Otroci s spremstvom na poti v šolo. Foto: arhiv Občine Radovljica.
Slika 13: Postanek z razgledom. Vir: arhiv STO in ZZMS.
Slika 14: Druženje na kolesu. Foto: Žiga Koren.
Slika 15: Železniška postaja Radovljica. Vir: arhiv Občine Radovljica.
Slika 16: Železniška postaja Radovljica. Vir: arhiv Občine Radovljica.
Slika 17: Sprehod po trgu. Vir: arhiv Občine Radovljica.
Slika 18: Sprehod po trgu. Vir: arhiv Občine Radovljica.
Slika 19: Po razglede. Vir: arhiv občine Radovljica.
Slika 20: S kolesom po starem trškem jedru. Foto: Anže Koren.
Slika 21, 22: Primer odsotnosti varnih pešpoti. Vir: arhiv občine Radovljica.
Slika 23: Postanek ob poti. Foto: Anže Koren.
Slika 24, 25: Železniška postaja Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.
Slika 26: S kolesarskim izletom ob dnevu brez avtomobila odprta nova kolesarska povezava. Vir: arhiv občine Radovljica.
Slika 27: Sprehod po starem trškem jedru. Vir: STO in ZZSM.
Slika 28: Celostna prometna strategija občine Radovljica. Vir: arhiv občine Radovljica.

