



CPS Radovljica



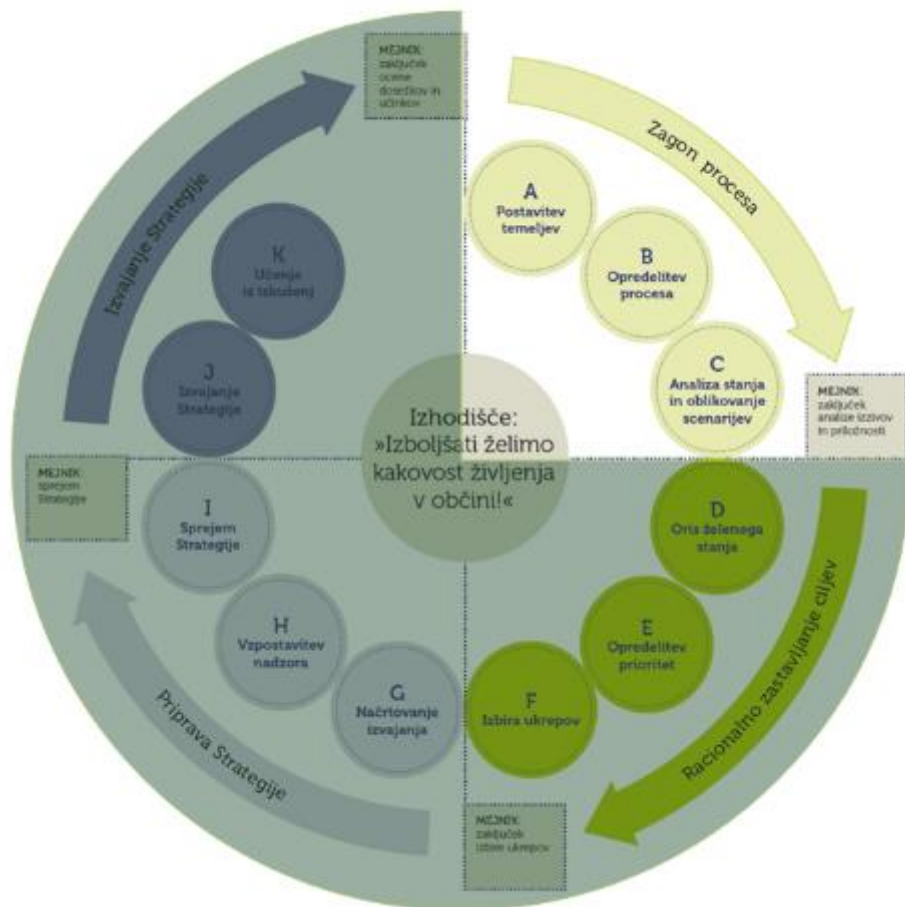
Vsebina

- Poročilo o izvedenih delih
- Povzetek analize stanja
- Razprava o viziji



Poročilo o izvedenih delih

Zaključena 1. faza priprave CPS (3.6.2016 – 3.10.2016)



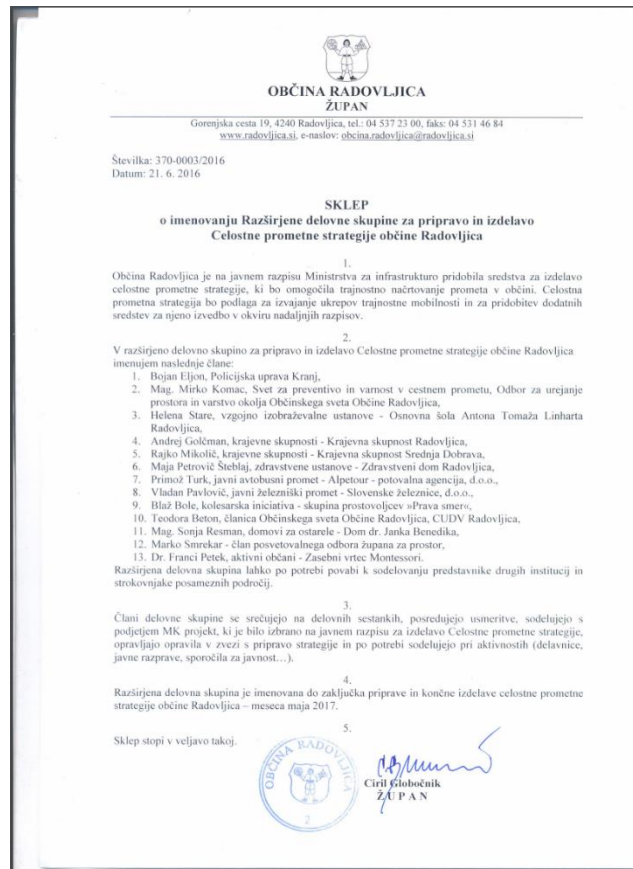


Poročilo o izvedenih delih

Sklop A: Postavitev temeljev in Sklop B: Opredelitev procesa



Ustanovljena strokovna skupina za pripravo CPS





Poročilo o izvedenih delih

Sklop A: Postavitev temeljev in Sklop B: Opredelitev procesa

- Terminski plan
- Komunikacijski načrt
- Delovni načrt
- Celostna grafična podoba CPS
- 2 sestanka med Občino in izdelovalcem

11 mesecev	Realizirano	Predviden datum
2. 1. ANALIZA STANJA	Zaključek 2. faze: največ dva meseca od podpisa pogodbe, podaljano do 1.10.2016	
pregled in analiza dokumentov (poročilo stanja dokumentov)	DA, deloma	12.08.2016
4 ogledi stanja na terenu	DA (parkirišča, prom.nesreče, št. potn. železnice, avtobus, promet...)	Steje prometa 9.-10. 8., začetek septembra 2016
2 javni razpravi z občani in zainteresirano javnostjo	1. JR 30.8.2016, 2. JR 22.9.2016	
1 delavnica z odgovornimi na občini	DA, 14. 6. 2016	
10 intervjujev		sep.16
1 medijsko sporočilo	15. 6. (splet), 24.6 (časopis), 31.8., 23.9	
2 poročili		
3 sestanki med občino in izdelovalcem	9.6., 27.7.2016	
2. 2. VKLJUČEVANJE JAVNOSTI		
2 sestanka med občino in izdelovalcem	vzporedno z rednimi sestanki	
10 intervjujev		sep.16
1 medijsko sporočilo	15. 6. (splet), 24.6 (časopis), 31.8., 23.9	
1 zloženka za občane		
1 anketa za splošno javnost	sep.16	Prestavimo v fazo IZBIRA UKREPOV
1 nagrada za občane	22.09.2016	29.8.
2 poročili	3.10.2016	
2. 3. OPREDELITEV VIZUE IN PRIORITET		
2 sestanka med občino in izdelovalcem		



OBČINA RADOVLJICA

Načrt vključevanja javnosti v sklopu izdelave Celostne prometne strategije Občine Radovljica

Celostna prometna strategija je strateški dokument, ki je namenjen reševanju izzivov občine na področju prometa. Za uspešno pripravo dokumenta je potrebno tesno sodelovanje strokovnjakov, predstavnikov občine, občanov in druge zainteresirane javnosti. V procesu izdelave dokumenta bodo vsi ključni deležniki povabljeni k sodelovanju na dogodkih in sooblikovanju Celostne prometne strategije.

Tabela 1: Objava uvodne novice

Št.	Komunikacijsko sredstvo	Kdo	Termin	Zadeva
1.	Spletna stran	Projektni partner v sodelovanju z naročnikom	Po delavnici z zaposlenimi na občini	- Kratka novica o dogodku
2.	Časopis	Projektni partner v sodelovanju z naročnikom	Junij 2016	- Novica o delavnici

Tabela 2: Objava novic in vabil na javne razprave v okviru izdelave CPS

Št.	Komunikacijsko sredstvo	Kdo	Termin	Zadeva
1.	Spletna stran	Projektni partner v sodelovanju z naročnikom	Vsaj teden pred novico in vedno poročilo po dogodku	- Objavitel novice s podrobnostmi o dogodku
2.	Časopis	Projektni partner v sodelovanju z naročnikom	Ob izidu časopisa	- Objavitel vabilo v časopisu, ki je predhodno usklajeno z naročnikom
3.	Obveščanje po elektronski pošti	Projektni partner v sodelovanju z naročnikom	Takoj, ko se uskladi vabilo	- Poslati vabilo po elektronski pošti



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

RADOVLJICA



Občina Radovljica aktivno začela pripravo celostne prometne strategije

Občina Radovljica je na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo pridobila sredstva za izdelavo celostne prometne strategije (CPS) in že aktivno začela njeno pripravo.

CPS je ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Gre za nov način razmišljanja, ki pomeni korak k trajnostnemu načrtovanju prometa v občini. Ključnega pomena za uspešno izvedbo projekta je tesno sodelovanje strokovne projektne skupine z občinskimi predstavniki in z občani. S pripravo in uresničenjem CPS želi Občina Radovljica doseči boljše povezanost mestnega in podeželskega območja, povečati prometno varnost in izboljšati kakovost celotnega življenjskega prostora.



Prva delavnica v okviru CPS za zaposlene na občini

V prihajajočih mesecih bodo v okviru celostne prometne strategije organizirani številni dogodki, delavnice in javne razprave. K sodelovanju bodo povabljeni tudi vsi zainteresirani občani, ki bodo imeli priložnost izpostaviti prednosti in slabosti na področju prometa v občini Radovljica in bodo tako sooblikovali predloge ukrepov za doseganje kakovostnejše trajnostne mobilnosti.



Poročilo o izvedenih delih

Sklop C: Analiza stanja

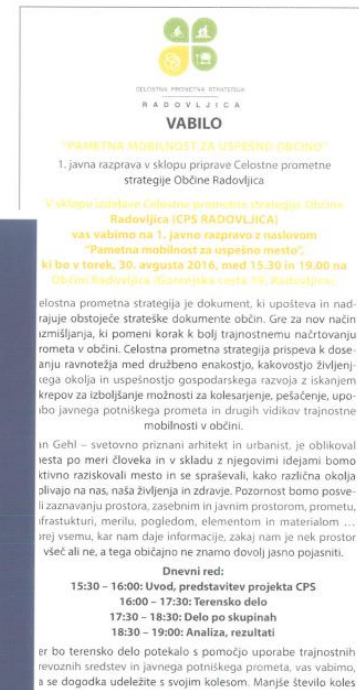
- javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo
- intervjuji s ključnimi deležniki
- delavnica z odgovornimi za promet na občini



...m nagrajencev, ki so sodelovali pri izpolnjevanju ...
...nah v Občini Radovljica. Srečni nagrajenec bo prejel ...
...arto omrežja kolesarskih vozlišč v Radovljici in širši ...
...okolici. Izzrebanj simo se pet srečnezev, ki bodo prejeli bon v vrednosti 40 EUR v trgovinah Lidl ...
Slovenija, glasbeno zgoščenko, kupon za do 20 % popust v Apartmajih Ortenia in bido.

Srečni nagrajenci so:

Blanka Kranjec





Poročilo o izvedenih delih

Sklop C: Analiza stanja

- Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD
REGIONALNI RAZVOJ IN SLOVENSKE REGIJE

Priloga 1-a
**VSEBINSKO POROČILO
O NAPREDOVANJU DEL**
1. faza priprave CPS – Zagon procesa
za **Občino Radovljica**
od 03.06.2016 do 03.10.2016

Mobilno sodišče v Republiki Sloveniji in Evropska unija iz Kolonijanskega sklada

Stran 1 od 18

Občina Radovljica

EVROPSKA UNIJA
EKONOMSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

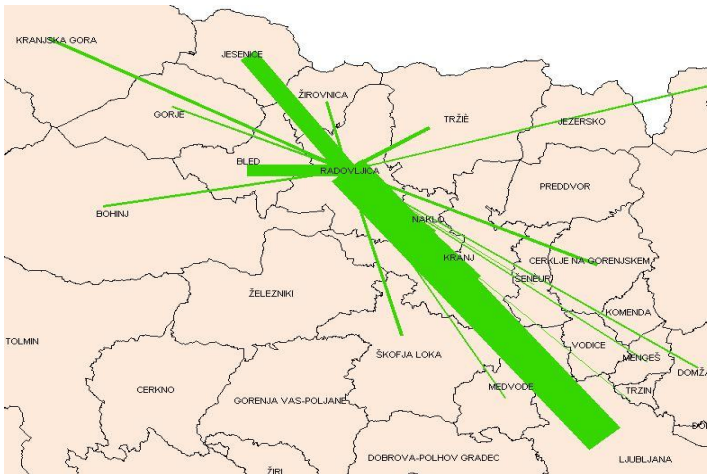
**POROČILO O 1. FAZI:
ZAGON PROCESA**

B22 MKPROJEKT pnz

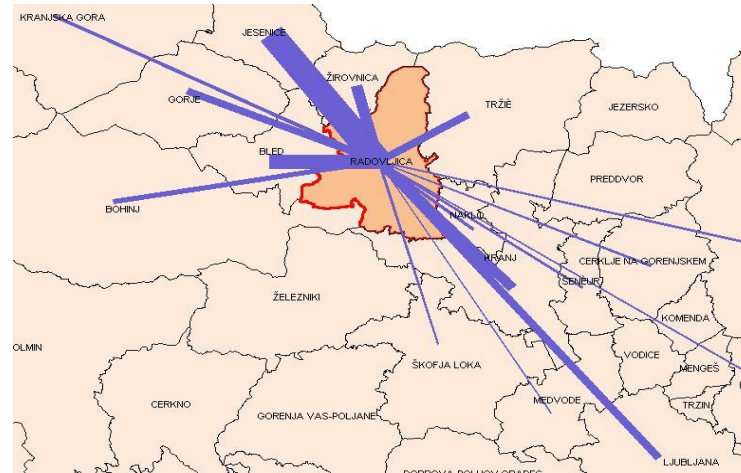


Analiza stanja

- Demografski in socioekonomski trendi



Migracije iz Radovljice

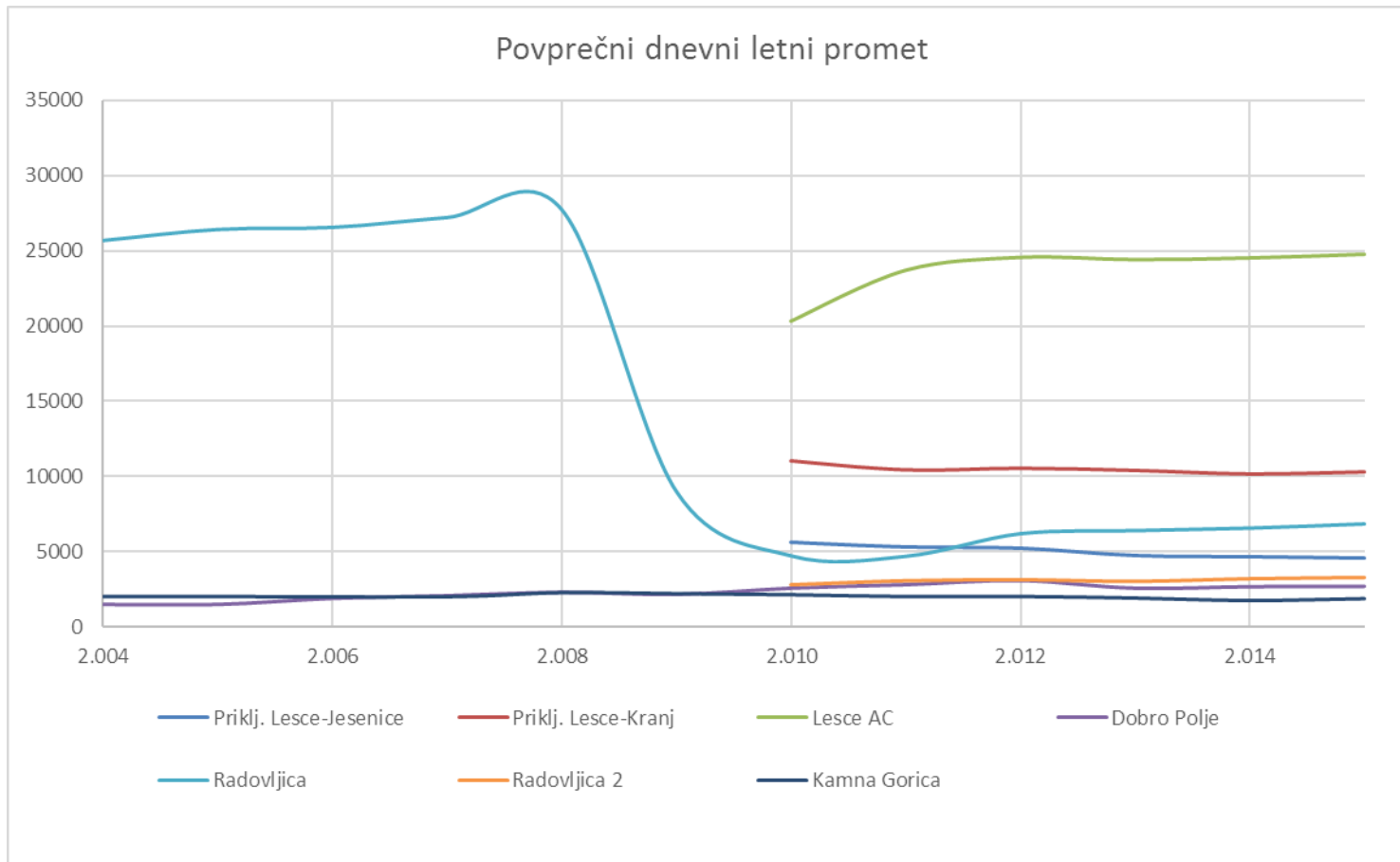


Migracije v Radovljico



Analiza stanja

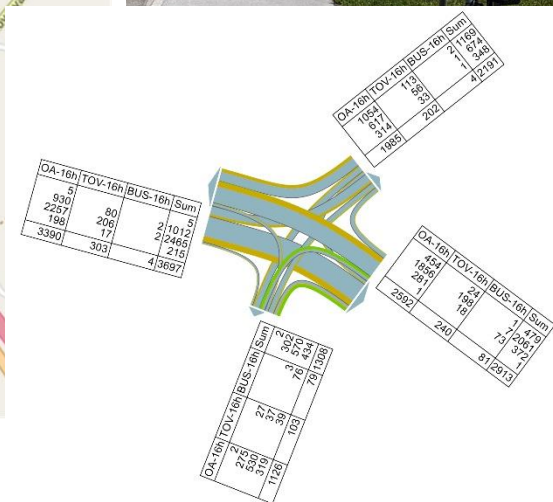
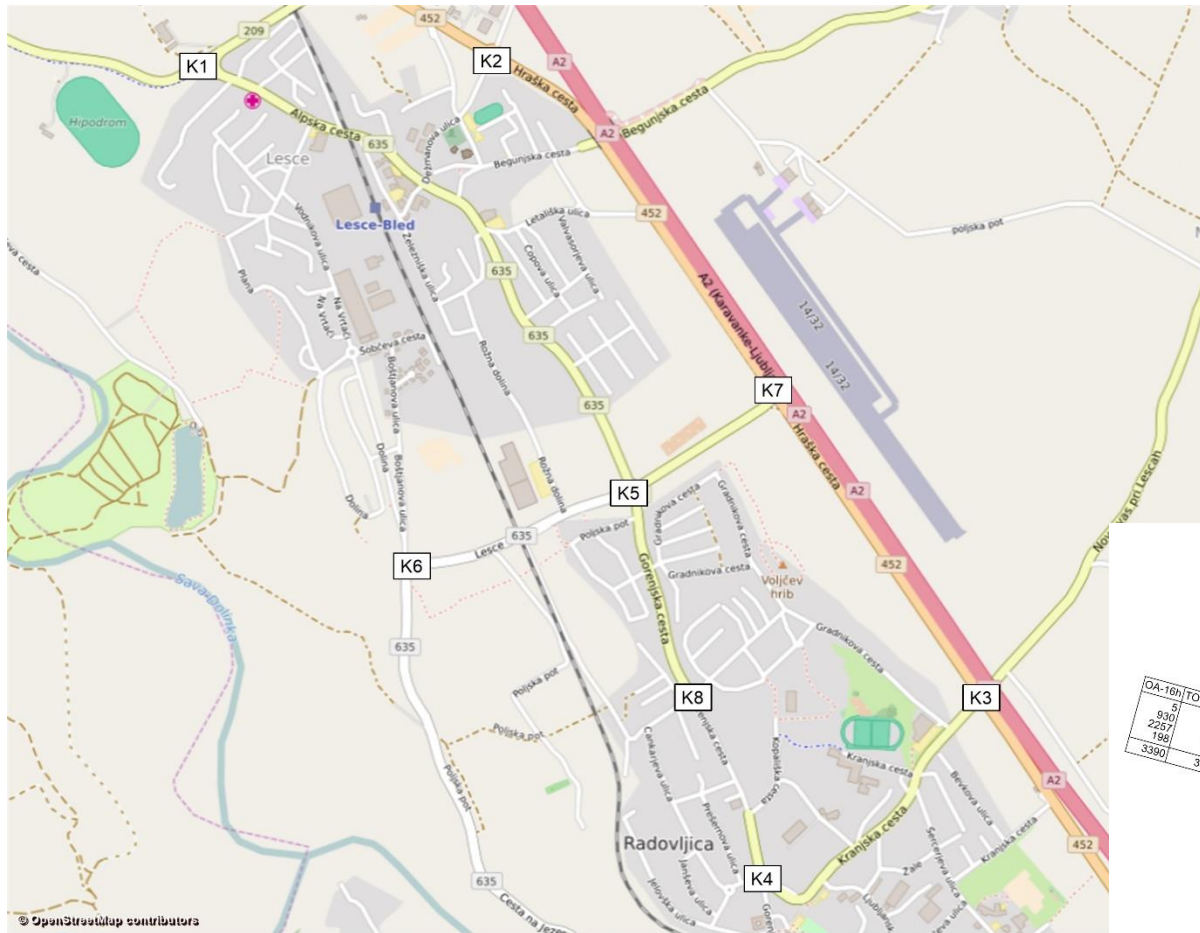
- Motorni promet (avtomatska števna mesta)





Analiza stanja

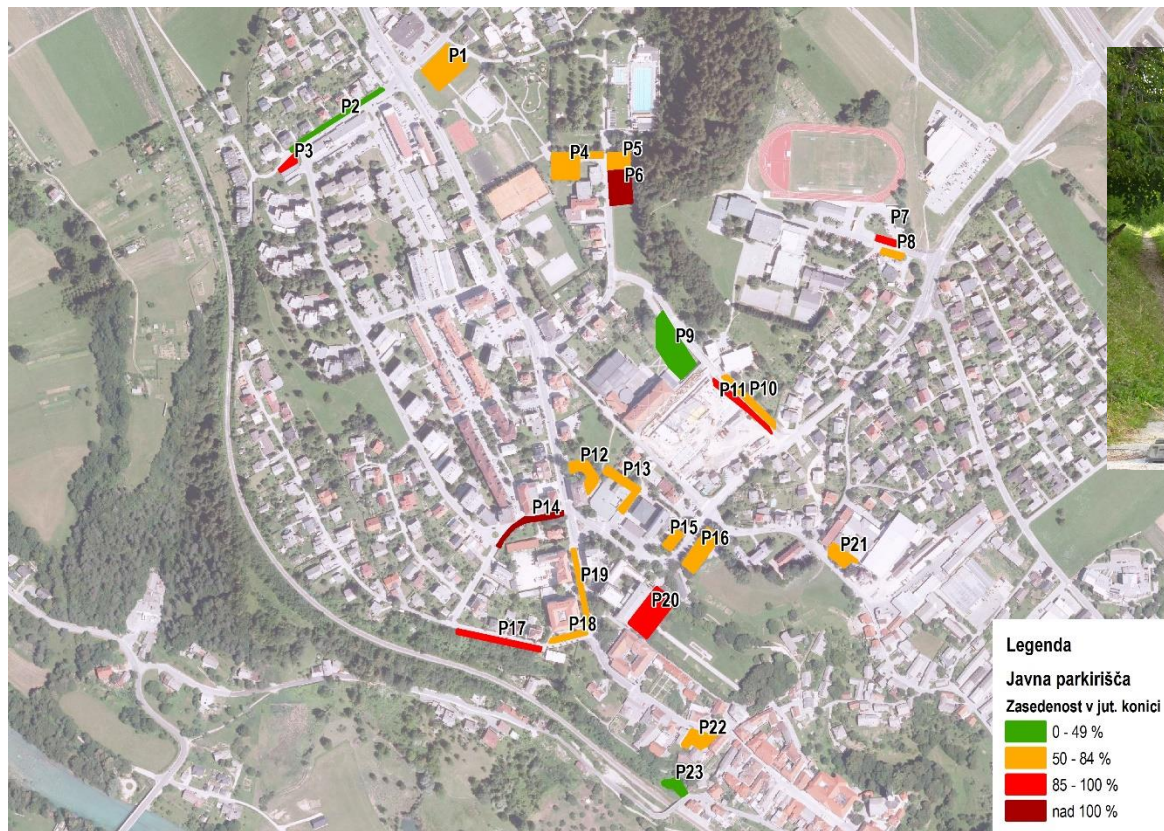
- Motorni promet (štetje prometa)





Analiza stanja

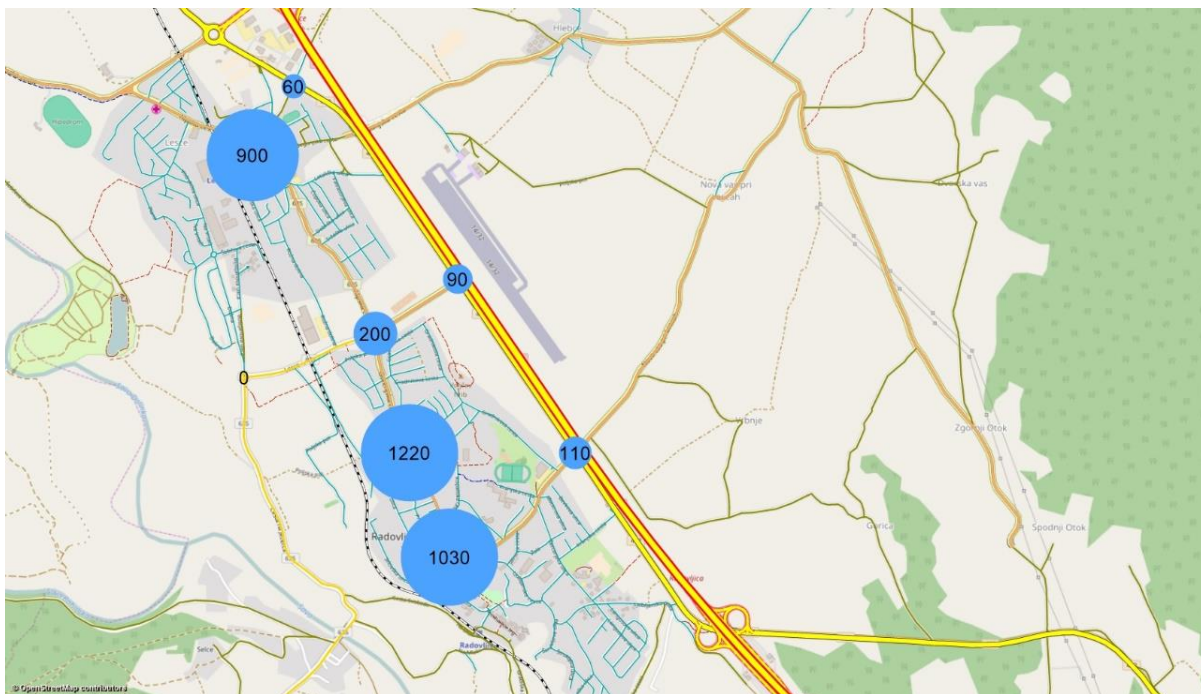
- Mirujoči promet





Analiza stanja

- Peš promet



Število pešcev na dan





Analiza stanja

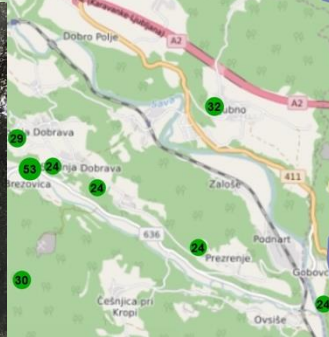
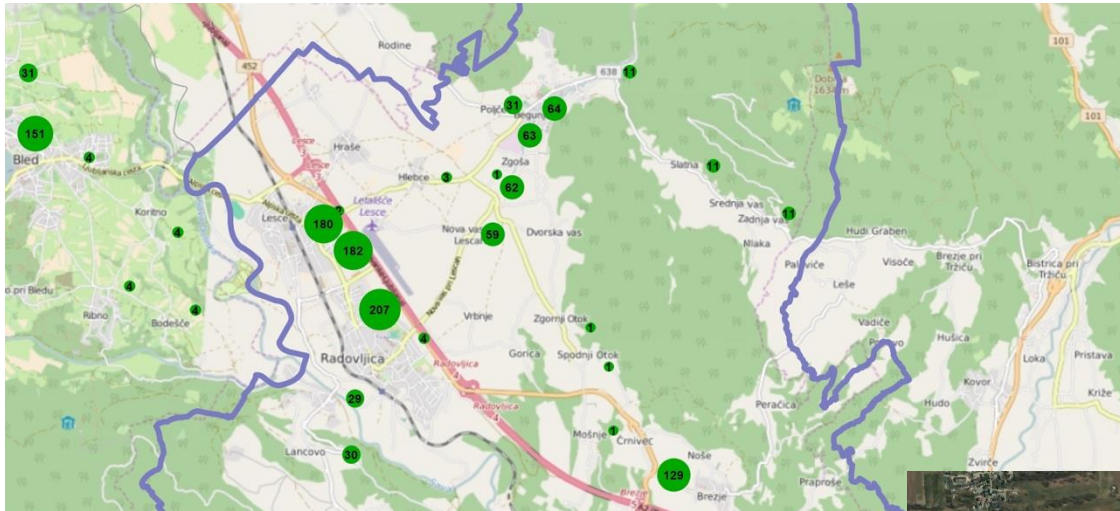
- Kolo promet





Analiza stanja

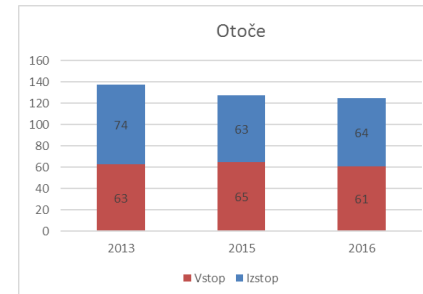
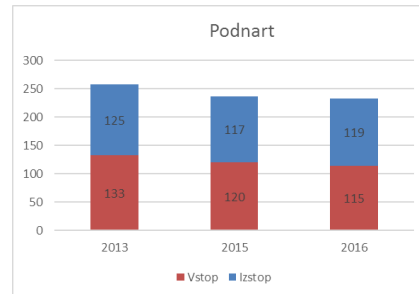
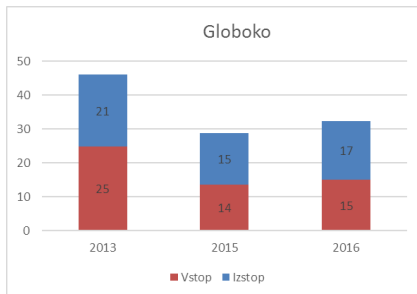
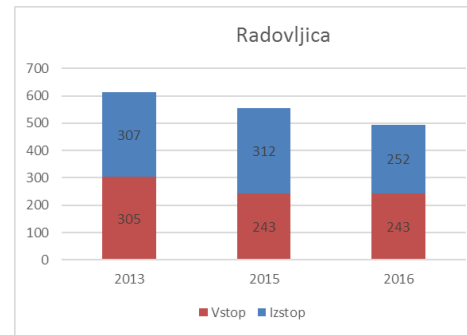
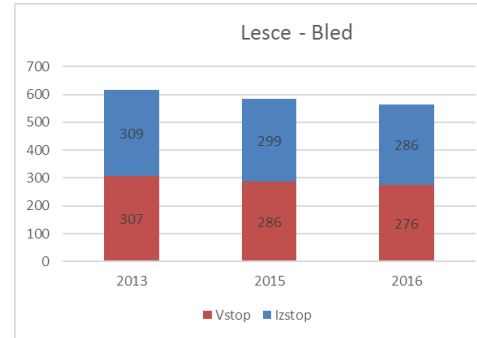
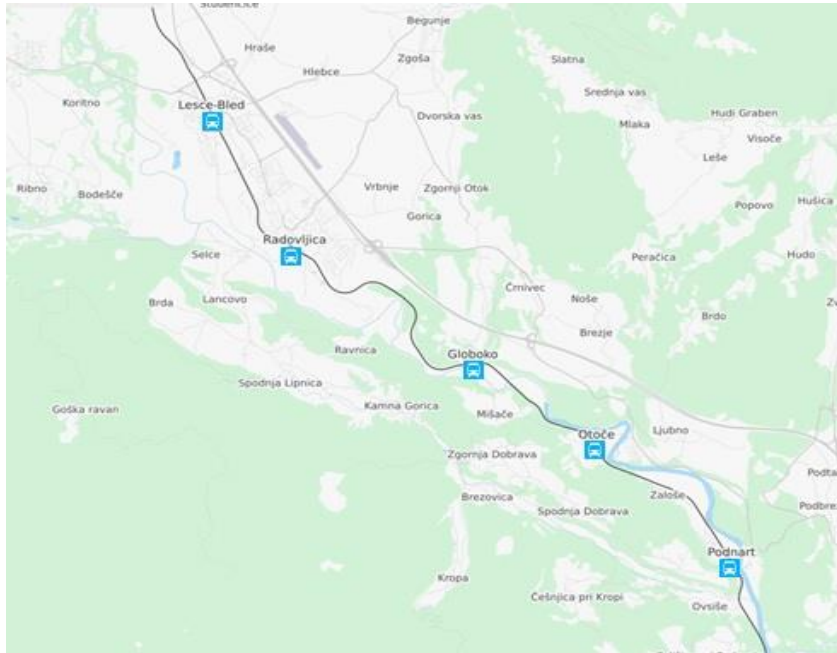
- Avtobusni promet





Analiza stanja

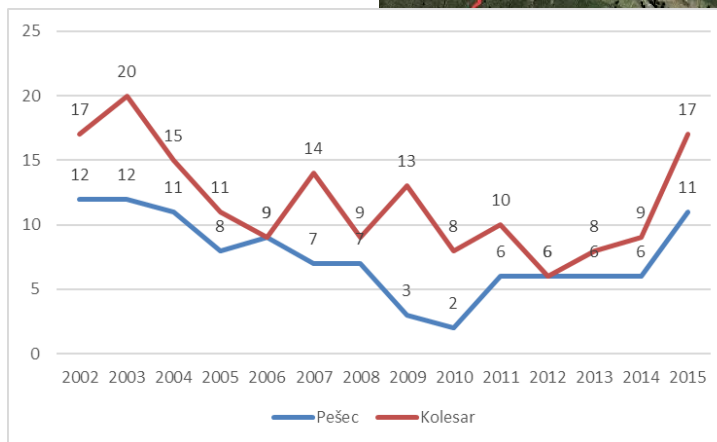
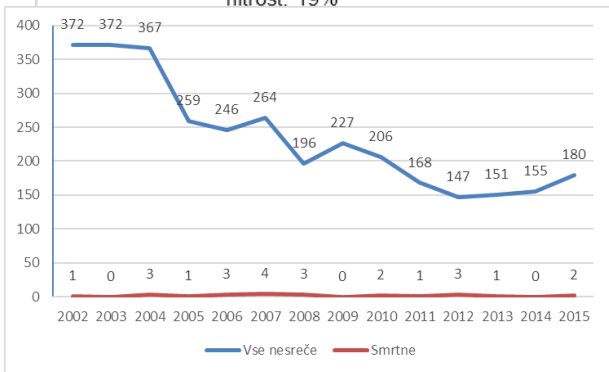
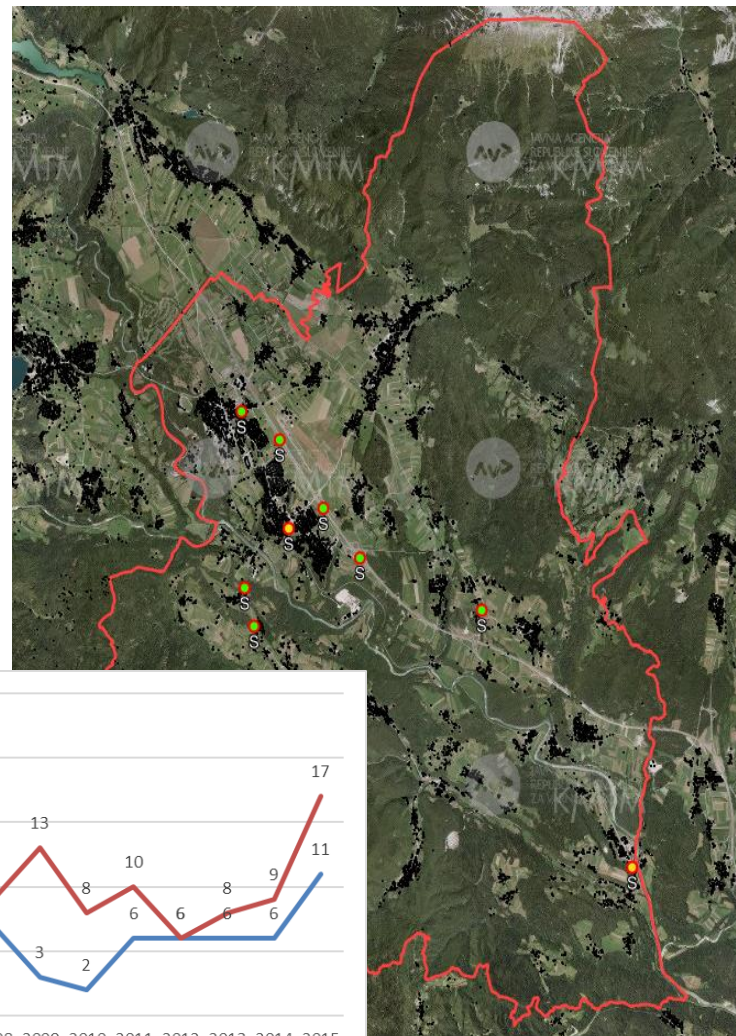
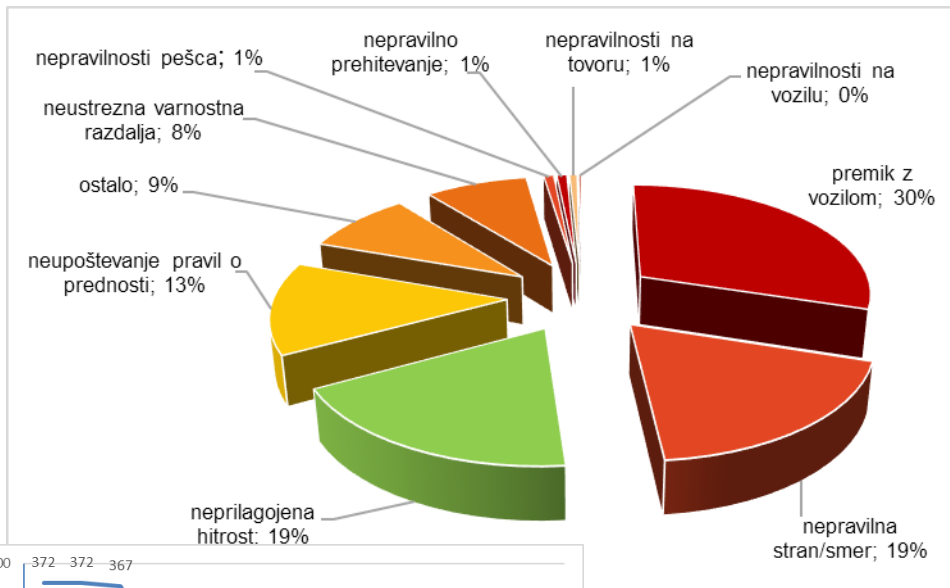
- Železniški promet





Analiza stanja

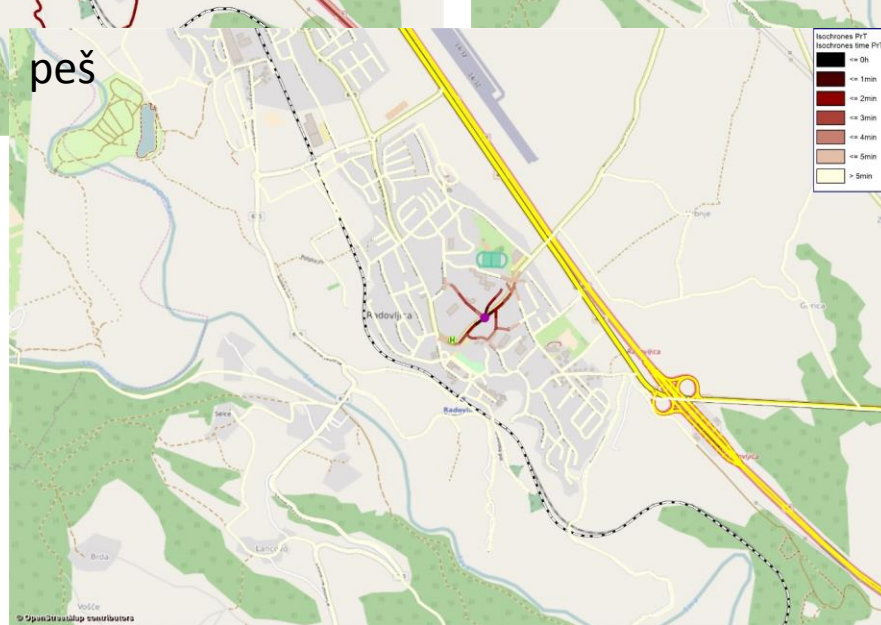
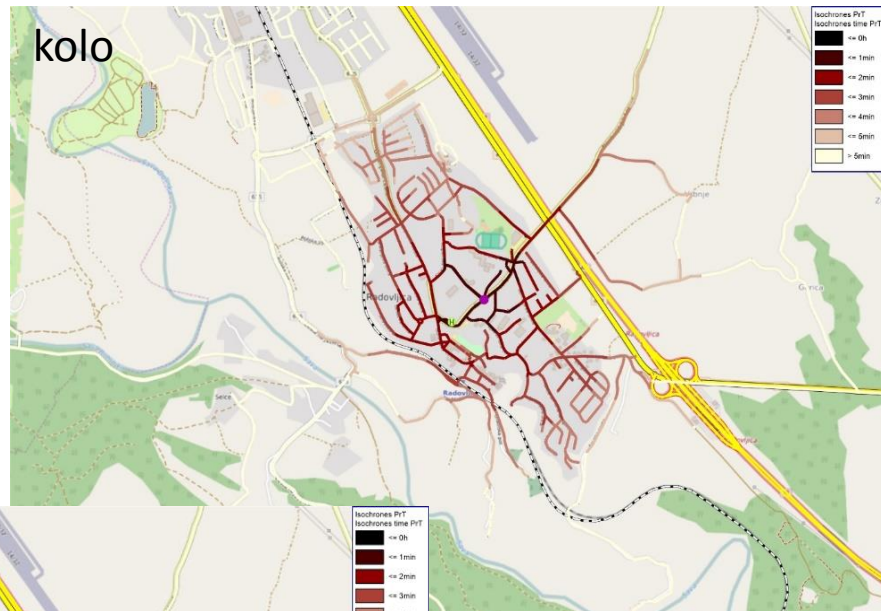
• Prometna varnost





Analiza stanja

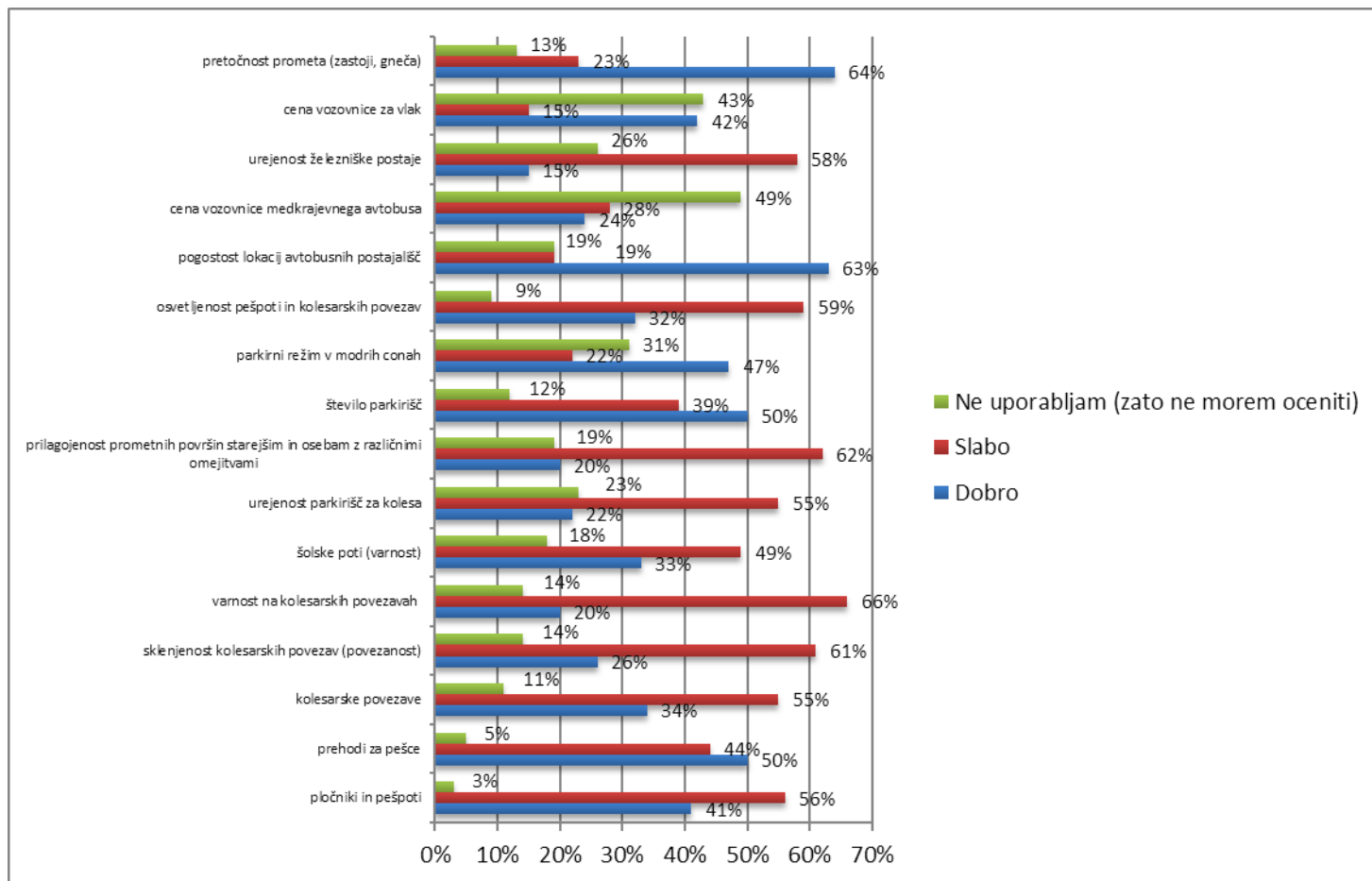
- Dostopnost





Analiza stanja

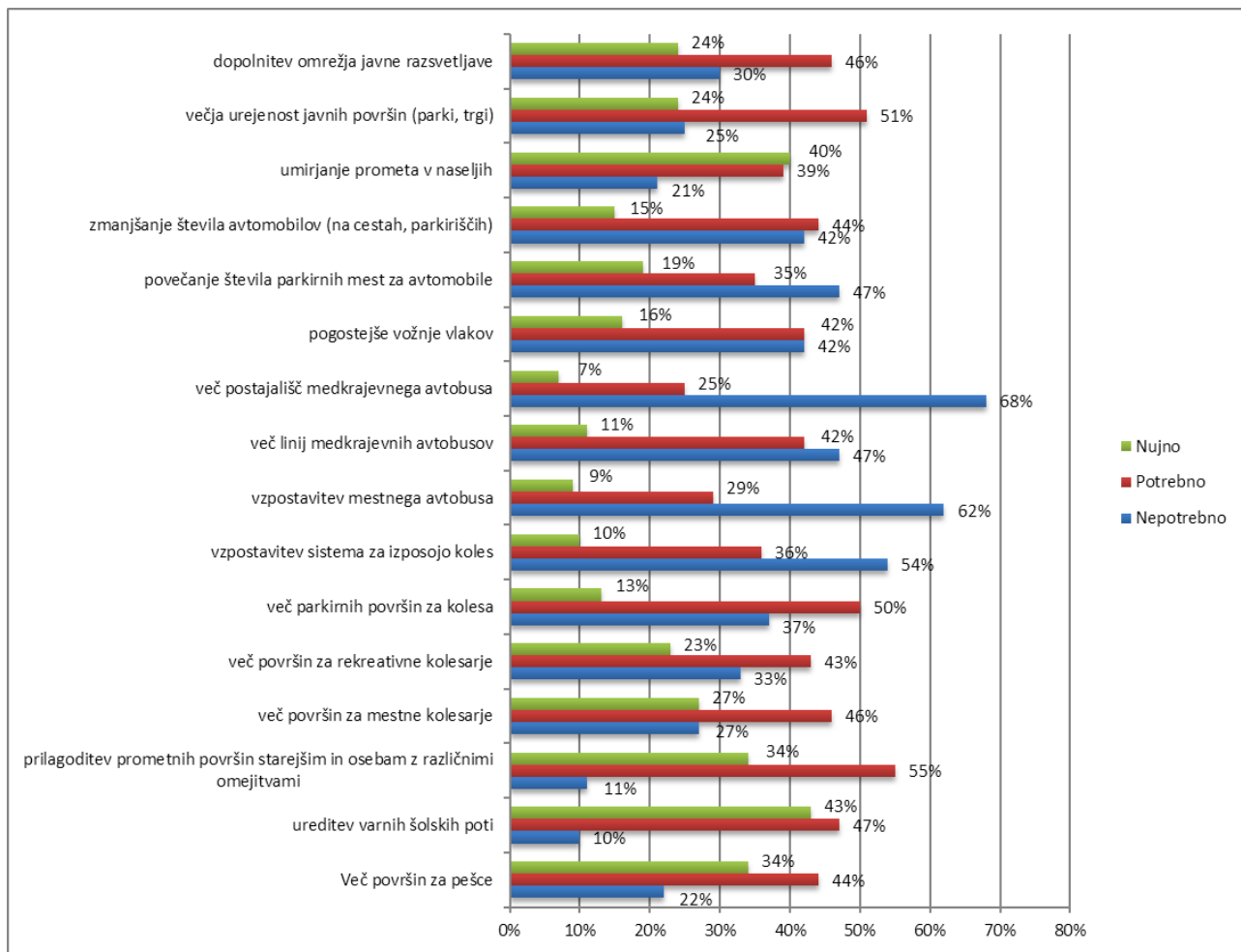
- Ocena prometne ureditve v občini Radovljica





Analiza stanja

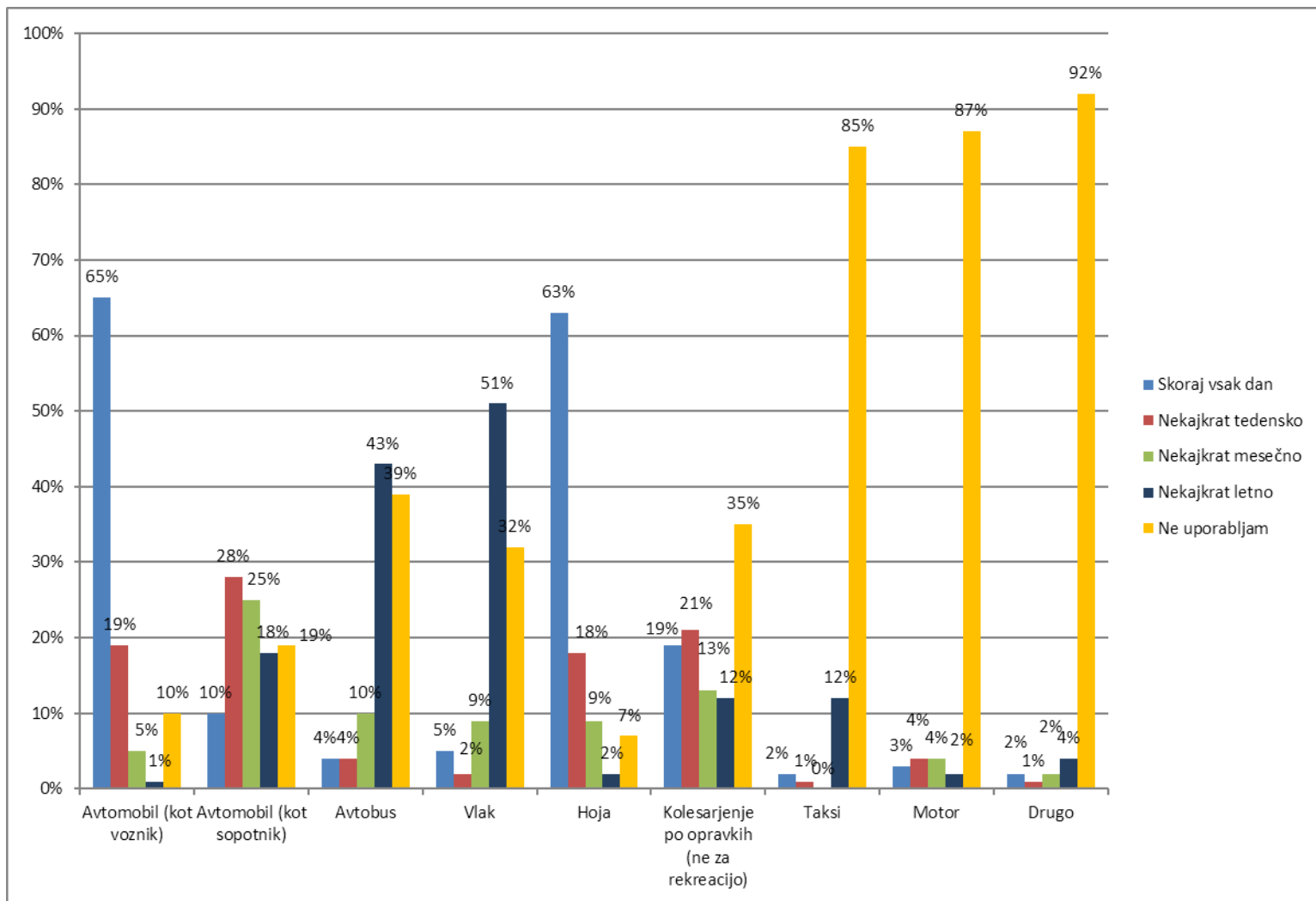
- Potreba po prometnih ukrepih v občini Radovljica





Analiza stanja

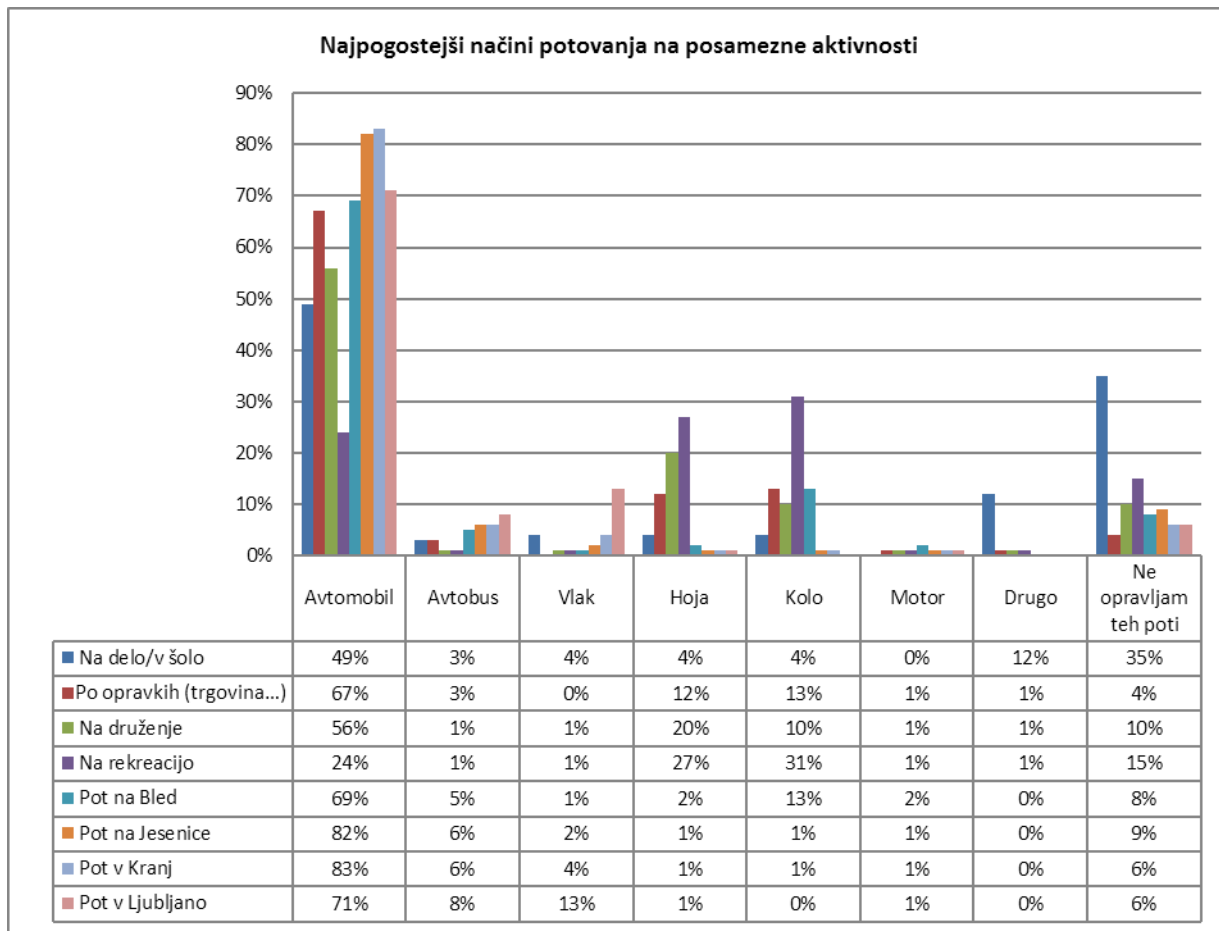
- Najpogostejši načini potovanja med občani Radovljice





Analiza stanja

- Najpogostejši načini potovanja na posamezne aktivnosti





Analiza stanja

- Motorni promet

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



Analiza stanja

- Peš promet

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



Analiza stanja

• Kolesarski promet

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



Analiza stanja

• Avtobusni promet

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



Analiza stanja

- **Železniški promet**

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



Razprava o viziji

**Vizija brez strategije (uresničenja) je sanjarija.
Strategija (uresničenje) brez vizije je polomija.
(japonski pregovor)**

Zakaj potrebujemo vizijo?

- Z vizijo dobi vsak projekt višji SMISEL
- Vizija poveča pripadnost in motiviranost vseh občanov
- Vizija povezuje ljudi in kraje med seboj
- Ljudje prevzemajo odgovornost, so kreativni in inovativni

Kakšna naj bo vizija?

- Realna in uresničljiva
- Jasna in lahko razumljiva
- Uravnotežena med kratkoročnimi in dolgoročnimi cilji
- Zasnovana tako, da navdihuje občane
- Podkrepljena z zgodbami in primeri, ki apelirajo na čustva ljudi

Razvoj vizije

- Temelj in ključna smer razvoja vsake CPS
- Kvalitativni opis želene prihodnosti
- Ambiciozna, a verjetna
- V skladu z obstoječimi vizijami in drugimi ključnimi dokumenti

Oblikovanje vizije

- Ustanovimo skupino, odgovorno za oblikovanje vizije,
- Zberemo podporne informacije,
- Pripravimo srečanje za razvoj vizije,
- Pripravimo osnutek vizije in z deležniki dosežemo konsenz o njem.