



OBČINA RADOVLJICA ŽUPAN

Gorenjska cesta 19, 4240 Radovljica, tel.: 04 537 23 00, faks: 04 531 46 84
www.radovljica.si, e-naslov: obcina.radovljica@radovljica.si

Datum: 17. 3. 2025

OBČINSKEMU SVETU
OBČINE RADOVLJICA

**Zadeva: REGIJSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ZA ŠIRŠE OBMOČJE
JULIJSKIH ALP**

V skladu s 17. in 31. členom Statuta Občine Radovljica (DN UO, št. 188/14) ter 87. členom Poslovnika Občinskega sveta Občine Radovljica (DN UO, št. 188/14) vam pošiljam v obravnavo

REGIJSKO CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO ZA ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP

V skladu z 90. členom poslovnika bodo kot poročevalci na seji sodelovali:

- mag. Borut Bezjak, vodja Oddelka za infrastrukturo, okolje, prostor in investicije,
- Marko Bajec, višji svetovalec za promet, prometno infrastrukturo in komunikacije,
- Tjaša Maurič, Posoški razvojni center.

PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Radovljica sprejema Regijsko celostno prometno strategijo za širše območje Julijskih Alp.



Ciril Globočnik l.r.
ŽUPAN



OBČINA RADOVLJICA OBČINSKA UPRAVA

Gorenjska cesta 19, 4240 Radovljica, tel.: 04 537 23 00, faks: 04 531 46 84
www.radovljica.si, e-naslov: obcina.radovljica@radovljica.si

Datum: 17. 3. 2025

O B R A Z L O Ž I T E V

REGIJSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ZA ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP

1. Zakonska podlaga

- 8. člen Statuta Občine Radovljica (DN UO, št. 188/14),
- 21. člen Zakona o lokalni samoupravi (Ur. l. RS, št. 94/07-UPB in spremembe),
- 19. člen Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 130/22),
- četrti odstavek 5. člena Pravilnika o regionalnih celostnih prometnih strategijah.

2. Obrazložitev

V letu 2022 je bila po dogovoru med vključenimi občinami, Posoškim razvojnim centrom kot pripravljavcem in takratnim Ministrstvom za infrastrukturo RS pripravljena Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp (v nadaljevanju RCPS). Šlo je za pilotni primer priprave RCPS, ki je omogočila uskladitev in izvedbo več ukrepov tako na nivoju posameznih občin kot v medregijskem prostoru, predstavlja pa izvrstno podlago tudi za prvo generacijo RCPS na državnem nivoju, ki sledi v prihodnjih dveh letih.

Dokument je bil pripravljen skladno s smernicami in je bil 8. 4. 2022 potrjen na Svetu regije Gorenjske ter 12. 4. 2022 še na Svetu Severno Primorske (Goriške) razvojne regije, kot je bilo tedaj predvideno v predlogu zakona o celostnem prometnem načrtovanju. Naknadno sprejetje Zakona o celostnem prometnem načrtovanju pa je prineslo zahtevo, da regijsko celostno prometno strategijo sprejmejo občine ob predhodnem soglasju pristojnega ministra. Pridobivanje soglasja ministra je zaradi manjkajočih podzakonskih aktov trajalo do 29. 1. 2025, ko je bilo soglasje izdano. Da bo RCPS veljavna, pa jo morajo potrditi še občinski sveti štirinajstih vključenih občin: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica. Doslej sta RCPS sprejela občinska sveta občin Kobarid in Brda.

S sistemom celostnega prometnega načrtovanja se uvaja nov pristop k načrtovanju prometa v državi, ki je strateško in ciljno usmerjeno, s katerim se spodbuja trajnostni promet in v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi prometni načini. Celostno prometno načrtovanje izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih, čedalje bolj pa tudi slovenskih mest in regij, ki se s prometom celostno ukvarjajo že dalj časa ter uspešno uresničujejo ključna načela tega pristopa.

Celostno načrtovanje prometa na vseh ravneh – državni, regionalni in občinski – bo izhodišče za doseganje skupnih ciljev trajnostnega razvoja v naši državi. Promet je izredno zapleten sistem, zato ni enotnega merila za povezovanje občin pri urejanju prometnih težav. Vsak

regionalni pristop zahteva ovrednotenje meril glede na konkretno prostorsko in prometno problematiko. Povezovanje več občin pri izdelavi celostne prometne strategije je odvisno od številnih dejavnikov. Ker je smiselno, da se regionalna celostna prometna strategija izdela glede na potrebe po skupnem reševanju nekaterih prometnih težav, je predvideno, da se ta izdela na ravni prometne ali problemske regije.

RCPS vključuje štirinajst zgoraj navedenih občin. Predstavlja pilotni primer izdelave celostne prometne strategije za problemsko regijo, torej regijo, ki kot taka ni opredeljena v administrativnem smislu, saj se deli med dve statistični regiji: Goriško in Gorenjsko. Odločitev za izdelavo strategije izhaja iz vedno bolj prisotne potrebe po celoviti obravnavi prometnega načrtovanja na tem območju, ki se v zadnjih letih uveljavlja kot ena vodilnih turističnih destinacij v Sloveniji.

Pričujoča RCPS je pilotni projekt problemske regije. Postopek priprave dokumenta je sledil osnovnim korakom za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, vendar ima regijska raven svoje posebnosti, tako vsebinske kot postopkovne, ki jih je treba ovrednotiti in skladno z izkušnjami pilotnih projektov postaviti jasne usmeritve za pripravo ostalih prometnih strategij na regionalni ravni. S svojo vsebino bo pomagala k bolj trajnostnemu razvoju prometa v regiji.

Kakovostno celostno prometno načrtovanje potrebuje regijsko raven, ki predstavlja vez med državnim in lokalnim načrtovanjem prometa ter v pripravljalnem procesu zajame bistvene skupine deležnikov.

Priprava RCPS

Nosilec priprave dokumenta je Posoški razvojni center.

V proces priprave dokumenta je bila vključena ožja delovna skupina v sestavi: JZ Triglavski narodni park, Regionalna razvojna agencija BSC Kranj, Turizem Bohinj (koordinator destinacije Julijske Alpe), Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

V proces priprave so pripravljavci vključevali tudi vse lokalne skupnosti območja, zavode za turizem, regionalne razvojne agencije, lokalne energetske agencije, prevozna podjetja, izvajalce javnega potniškega prometa in državne institucije (Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo).

RCPS je celovit dokument, ki vključuje analizo prometnih izzivov in priložnosti, vizijo razvoja prometa v prihodnosti, strateške cilje ter prioritete. Ti določajo ključna področja ukrepanja in konkretne ukrepe. Pomemben del strategije je akcijski načrt do leta 2028, v katerem so opredeljeni ukrepi z vidika potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje. Vključuje merljive cilje in kazalnike, ki bodo omogočili spremljanje uspešnosti izvajanja strategije v prihodnosti.

Analiza stanja

Analiza stanja v regiji izkazuje neugodno demografsko sliko območja, naraščanje stopnje motorizacije, pomemben vpliv prometa na zdravje in varnost ljudi, slabšanje dostopnosti do javnih storitev, umeščanje regije med vodilne turistične destinacije v Sloveniji. Mobilnost v regiji še vedno sloni na osebnem avtomobilu, sistem trajnostne mobilnosti regije zaostaja za primerljivimi alpskimi območji v tujini, prednosti digitalizacije in novih tehnologij so premalo izkoriščene, prometno načrtovanje na ravni regije ni usklajeno, pomanjkanje medsektorskega usklajevanja.

Vizija in strateški cilji

Vizija – »*Julijske Alpe so vsem generacijam dostopen prostor, ki s »triglavo« integriranim sistemom trajnostne mobilnosti omogoča kakovost bivanja in svobodo gibanja domačinom in obiskovalcem*« je temelj za učinkovito izvajanje RCPS in opredeljuje dolgoročno zasnovo mobilnosti v regiji.

Izoblikovana ključna področja strateških ciljev izpostavljajo infrastrukturo, multimodalnost, dostopnost in povezanost, digitalizacijo, promocijo in ozaveščanje ter načrtovanje in upravljanje.

Opredeljenih je bilo devet strateških ciljev, iz katerih smiselno izhajajo ukrepi RCPS. Strateški cilji so sledeči:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti;
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa;
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci;
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost;
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo;
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa;
- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti;
- Prenos določenih pristojnosti pri načrtovanju in upravljanju mobilnosti na regijski raven;
- Turizem je pomemben element načrtovanja trajnostne mobilnosti v regiji.

Ključni stebri trajnostne mobilnosti in akcijski načrt

Prepoznanih je bilo sledečih pet ključnih stebrov trajnostne mobilnosti v regiji, ključni izzivi znotraj njih ter akcijski načrt do leta 2028, v katerem so opredeljeni ukrepi z vidika potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje.

• Steber I. Hoja in kolesarjenje

Izzivi: Potenciala kolesarjenja in hoje sta na ravni regije premalo izkoriščena, zlasti za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev. Glavni izzivi ležijo v zagotavljanju ustrezne infrastrukture in razvoju podpornih storitev.

Akcijski načrt – Občina Radovljica:

- Ureditev pešpoti na relacijah Lesce–Hlebce–Begunje in Radovljica–Nova vas–Begunje, Lipniška dolina;
- Kolesarska povezava središče Radovljice–ŽP Lesce (Bled);
- Kolesarska povezava Radovljica–Nova vas–Begunje;
- Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema izposoje koles Gorenjska Bike.

• Steber II. Javni potniški promet

Izzivi: JPP v regiji ne zagotavlja ustrezne povezljivosti in dostopnosti, zato se za dnevne migracije redko uporablja (razen prevozov šolarjev in dijakov), potovalni časi so nekonkurenčni, frekvence nizke, železniški sistem je zastarel, nekatera postajališča pa preveč oddaljena od poseljenih območij. Bistvena pomanjkljivost je tudi to, da prometni sistemi med seboj niso dovolj dobro integrirani.

Akcijski načrt – Občina Radovljica:

- Ureditev avtobusnih postaj in postajališč v regiji;

- Postavitev digitalnih prikazovalnikov informacij na avtobusnih postajah in postajališčih;
 - Testiranje modelov prevozov na klic kot JPP;
 - Izvajanje prevozov za ranljive skupine;
 - Sezonski izletniški prevozi Bled, Radovljica, Tržič, Jesenice, Žirovnica;
 - Nadomeščanje klasičnih vozil za prevoz potnikov z vozili na alternativni pogon v urbanih območjih in območjih zavarovane narave;
 - Multimodalne točke na železniških postajah Jesenice, (Bled), Bohinjska Bistrica, Most na Soči, Lesce;
 - P + R območja: poslovna cona TNC Lesce;
 - Letališče Lesce – nadgradnja letališke infrastrukture.
- Steber III. Motorni promet

Izzivi:

- Izrazito visoka stopnja motorizacije;
- Nepoenotena parkirna politika;
- Visoke prometne obremenitve na zgostitvenih območjih;
- Motorni promet je v večini primerov speljan skozi središča naselij;
- Premalo je območij (npr. prelaz Vršič, alpske doline, zgostitvena območja ob rekah ipd.), na katerih bi se uveljavljalo katero od možnih stopenj umirjanja prometa (npr. popolne zapore, delne zapore, zapore ob koncih tedna ipd.);
- Nizka pretočnost in (ne)varnost cestne infrastrukture;
- Neprilagojenost polnilne infrastrukture na povečano e-mobilnost.

Akcijski načrt – Občina Radovljica:

- Uvedba con umirjanja prometa v urbanih območjih: vaška jedra;
- Uvedba con umirjanja prometa v območjih narave: dolina Drage;
- Dopolnjevanje mreže e-polnilnic (parkirišča, prestopne in multimodalne točke, turistične znamenitosti, namestitveni in gostinski obrati);
- Širitev mreže izposoje (e-)vozil car sharing.

- Steber IV. Prometno načrtovanje, upravljanje in digitalizacija

Izzivi:

- Odsotnost regionalne ravni;
- Vsebinska in časovna neusklajenost načrtovanja prometne politike na različnih ravneh (lokalni, regionalni, državni);
- Odsotnost upravljavca JPP;
- Državne informacijsko-telekomunikacijske rešitve se slabo prilagajajo spreminjajočim se potrebam trga;
- Čezmejna povezljivost storitev;
- Pomanjkljiv monitoring in analize podatkov.

Akcijski načrt - Občina Radovljica:

- Uskladitev CPS in OPN na občinskem nivoju;
- Novelacija obstoječih CPS;
- Vzpostavitev enotne politike upravljanja mirujočega prometa (kriteriji za urejanje, upravljanje in cenovno politiko parkirišč).

- Steber V. Izobraževanje in promocija

Izzivi:

- Premalo poudarka na ozaveščanju in vzgoji ciljnih skupin o pomenu trajnostne mobilnosti;
- Spremeniti navade ljudi z vključevanjem tematik trajnostne mobilnosti v vzgojnoizobraževalne procese;
- V procese načrtovanja prometnih rešitev vključiti tudi zainteresirano javnost (poleg javnega in gospodarskega sektorja);
- Trajnostna mobilnost ni prepoznana kot konkurenčna prednost turistične destinacije Julijske Alpe, komuniciranje ključnih produktov destinacije ni povezano s promoviranjem trajnostne mobilnosti;
- Sistem spremljanja potovalnih navad in merjenja ogljičnega odtisa obiskovalcev ni vzpostavljen.

Akcijski načrt - Občina Radovljica:

- Komunikacijska kampanja trajnostne mobilnosti v Julijskih Alpah v času evropskega tedna mobilnosti;
- Promocijski dogodki umirjanja prometa;
- Vzpostavitev sistema za spremljanje ogljičnega odtisa za obiskovalce;
- Kontinuirano spremljanje potovalnih navad in izvajanje analiz potreb različnih uporabnikov;
- Izdelava mobilnostnih načrtov za zgoštevna območja in večje generatorje prometa.

Doseganje zastavljenih ciljev se spremlja preko nabora osnovnih kazalnikov, ki so bili uporabljeni v okviru analize stanja. Končno poročilo se izdela leta 2028.

Priprava nove občinske celostne prometne strategije

Upoštevajoč cilje in akcijski program RCPS je Občina Radovljica v letu 2024 pristopila k novelaciji obstoječe celostne prometne strategije (CPS). V letu 2024 je na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo pridobila sredstva za izdelavo občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju OCPS) in skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju pristopila k izdelavi strateškega dokumenta o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na območju občine. Oktobra 2024 se je občinski svet že seznanil z namenom in cilji (nove) OCPS. Rok za izdelavo OCPS je podaljšan do 30.12.2025.

Krovni cilj OCPS je zmanjševanje deleža motornega prometa in vzpostavljanje še boljših razmer za spodbujanje trajnostnih načinov mobilnosti, kar je nujno za razvoj mesta in pomeni izboljšanje kakovosti bivanjskega okolja ter prav tako pogojev za izvajanje gospodarskih dejavnosti in vseh drugih dejavnosti v prostoru.

Pri pripravi aktivno sodelujejo predstavniki občinske uprave, ključni deležniki in zunanji strokovnjaki. V procesu priprave OCPS smo že izvedli delavnico o viziji in ciljih strategije, javno razpravo ter ankete za občane, osnovnošolce in institucije, s katerimi smo zbrali mnenja in predloge. Izdelovalec je že pripravil analizo obstoječega stanja, izvedel intervjuje z deležniki, kordonsko štetje prometa, terenske ogleda ter pregled ključnih dokumentov. Trenutno smo v fazi izdelave akcijskega načrta, ki bo določil konkretne ukrepe za doseg ciljev strategije. Proces priprave OCPS se bo zaključil jeseni 2025.

3. Finančne posledice

Skupna vrednost ukrepov v obdobju od izdelave RCPS do leta 2028, ki se v akcijskem načrtu nanašajo na Občino Radovljica, upoštevajoč že realizirane ukrepe, znaša 280.000 € na področju hoje in kolesarjenja ter 4.500.000 € na področju nadgradnje letališke infrastrukture letališča Lesce, ob izvedbi vseh ukrepov, za katere je predvideno sofinanciranje iz državnih in evropskih virov. Ta vrednost, ocenjena že v letu 2022, bo posodobljena na podlagi akcijskega načrta, ki bo izdelan v okviru priprave OCPS in vključitve načrtovanih ukrepov v proračun Občine Radovljica. Sprejeti RCPS in OCPS pa za izvedbo načrtovanih ukrepov omogočata kandidiranje na namenskih javnih razpisih.

Pripravil:

Marko Bajec, višji svetovalec za promet,
prometno infrastrukturo in komunikacije

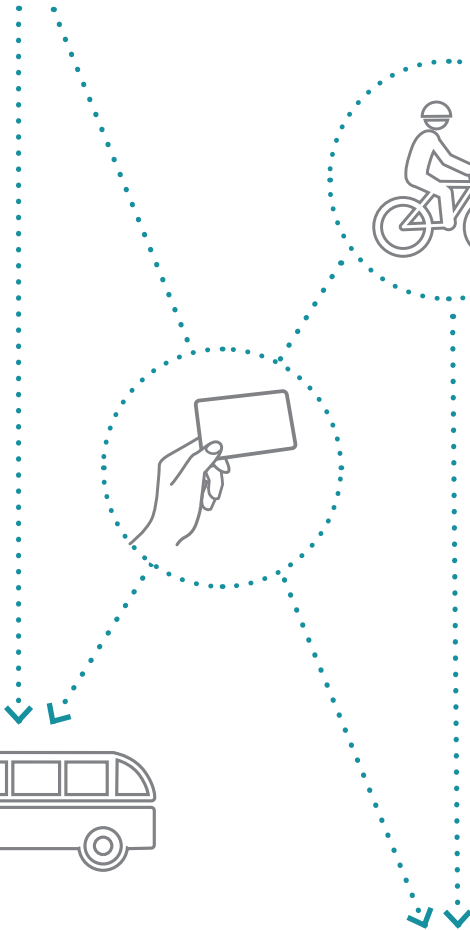
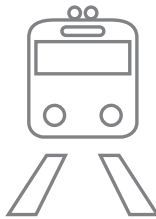
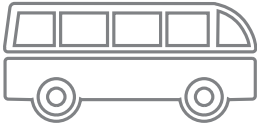
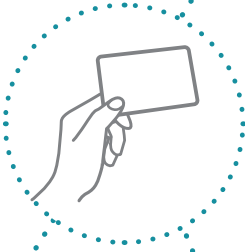


Mag. Borut Bezjak l.r.
Vodja Oddelka za infrastrukturo,
okolje, prostor in investicije



JULJSKE ALPE
TRIGLAVSKI NARODNI PARK

REGIJSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ZA ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP



REGIJSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ZA ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP

Širše območje
Julijskih Alp – RCPS JA

Triglavski
narodni park

Biosferno območje
Julijske Alpe, UNESCO MAB



Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp (RCPS JA) vključuje štirinajst občin:

BLED • BOHINJ • BOVEC • BRDA • CERKNO • GORJE • IDRİJA • JESENICE • KANAL OB SOČI • KOBARID • KRANJSKA GORA • RADOVLJICA • TOLMIN • ŽIROVNICA

VSEBINA

Julijske Alpe, pustim se zapeljati	5
Trajnostna mobilnost in celostno prometno načrtovanje med lokalnim in državnim pristopom	7
Zakaj Slovenija potrebuje regijske celostne prometne strategije?	9
1 Metodologija priprave Regijske celostne prometne strategije za širše območje Julijskih Alp	12
2 Uместitev, dostopnost in oris regije	16
3 Analiza stanja in glavni izzivi regije	20
Demografska slika območja je neugodna	20
Stopnja motorizacije narašča	23
Promet pomembno vpliva na zdravje in varnost ljudi	23
Dostopnost do javnih storitev se slabša	24
Regija sodi med vodilne turistične destinacije v Sloveniji	24
Prometna slika regije	27
Ključni prometni izzivi	27
Mobilnost v regiji še vedno sloni na osebnem avtomobilu	27
Sistem trajnostne mobilnosti regije zaostaja za primerljivimi alpskimi območji v tujini	32
Prednosti digitalizacije in novih tehnologij so premalo izkoriščene	34
Prometno načrtovanje na ravni regije ni usklajeno, pomanjkanje medsektorskega usklajevanja	34
Pregled načrtovanih državnih projektov na območju Julijskih Alp	36
Pregled obstoječih dokumentov na državni, regionalni in medobčinski ravni	38
Lokalni dokumenti – celostne prometne strategije občin	38
4 Vizija prometne ureditve	46
5 Strateški cilji	50
Ciljne vrednosti	51
6 Stebri trajnostne mobilnosti v regiji	54
Steber I HOJA IN KOLESARJENJE	54
Steber II JAVNI POTNIŠKI PROMET	64
Steber III MOTORNI PROMET	74
Steber IV PROMETNO NAČRTOVANJE, UPRAVLJANJE IN DIGITALIZACIJA	82
Steber V IZOBRAŽEVANJE IN PROMOCIJA	86
7 Načrt spremljanja in vrednotenja	92
Riassunto	94
Summary	100
Slovar kratic	106
Viri in literatura	107



JULIJSKE ALPE, PUSTIM SE ZAPELJATI

Človekovo željo po premikanju je v zgodovini najprej vodilo iskanje hrane, partnerja, trga, boljših življenjskih pogojev. Daljše poti so trajale dolgo in so terjale dober premislek in pripravo. Kako od točke A do točke B? To vprašanje se ni spremenilo, odgovor pa.

Julijske Alpe so naravna celota, ki kljub visokim vrhovom in naravnim pregradam ljudem nikoli niso onemogočala prehajanja. Malo je znano, da so Bohinjci že v času pokristjanjevanja čez prelaze prenašali svoje pokojne na večni počitek v tolminsko zemljo.

Prelomni dogodek povezave obeh strani Julijskih Alp je bila izgradnja Bohinjske proge, ki je poleg nove infrastrukture prinesla tudi razvoj, znanje, odprtost v svet. Izjemno inženirsko znanje so med prvo svetovno vojno s številnimi mulatjerami in povezovalnimi potmi prikazali tudi vojaki. Potrebe sodobnega časa so se spremenile, vseeno pa mnogo današnje infrastrukture še vedno temelji na zgodovinskih objektih, ki kljubujejo času.

Območje Julijskih Alp sodi v gorenjsko in goriško statistično regijo. Kljub tej delitvi pa zaradi podobnih naravnogeografskih, turističnih in demografskih kazalcev ter potreb izkazuje nujno po skupnem celostnem prometnem načrtovanju. V okviru širšega območja Triglavskega narodnega parka se počasi oblikuje prometni sistem, ki temelji na načelih trajnostne mobilnosti. Umirjanje

in umikanje prometa ni več samo gradnja parkirišč, ampak ozaveščanje uporabnika, plemenitenje sistema javnih prevozov in predvsem razumevanje pristnega doživljanja narave.

Posoški razvojni center je kot regionalna razvojna agencija po dogovoru s ključnimi partnerji prevzel vlogo vodje priprave regijske celostne prometne strategije, ki prinaša nadgradnjo številnih aktivnosti v smeri trajnostne mobilnosti.

Ključno vodilo pri načrtovanju je bila tudi kakovost življenja domačinov, njihova pot v šolo, delo od doma ali ureditev bližnje avtobusne postaje. Najšibkejši člen je pogosto najpomembnejši del sistema, zato je treba ukrepe usmerjati na način, da se ustvarja sinergija med mobilnostjo domačinov in obiskovalcev.

Pričujoči dokument je posnetek stanja in opredelitev nekaterih korakov, ki presegajo raven vrtičkov posameznih občin. Gre za dinamičen proces, ki potrjuje potrebo po skupnem načrtovanju in odpira pot do sredstev, potrebnih za izvedbo.

Namen je tisti, ki utemeljuje pot, ta pa je lahko najkrajša, najhitrejša ali pa dolga in po njej hodimo počasi ter vztrajno.

Miro Kristan

Posoški razvojni center



TRAJNOSTNA MOBILNOST IN CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE MED LOKALNIM IN DRŽAVNIM PRISTOPOM

S sistemom celostnega prometnega načrtovanja se uvaja nov pristop k načrtovanju prometa v državi, ki je strateško in ciljno usmerjeno, s katerim se spodbuja trajnostni promet in v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi prometni načini. Celostno prometno načrtovanje izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih, čedalje bolj pa tudi slovenskih mest in regij, ki se s prometom celostno ukvarjajo že dalj časa ter uspešno uresničujejo ključna načela tega pristopa.

Celostno prometno načrtovanje se izvaja s celostnimi prometnimi strategijami na različnih ravneh. V Sloveniji so postale občinske celostne prometne strategije že uveljavljena praksa v načrtovanju prometa v naših občinah in se pripravljajo skladno z nacionalnimi smernicami. Na regionalni ravni so izvedeni posamezni pilotni projekti, ki bodo služili kot podlaga za izdelavo nacionalnih smernic za pripravo regionalnih celostnih prometnih strategij. Sledila bo priprava državne celostne prometne strategije, s tem pa se bo načrtovanje prometa v Sloveniji zaokrožilo v zaključeno celoto. Celostno načrtovanje prometa na vseh ravneh – državni, regionalni in občinski – bo izhodišče za doseganje skupnih ciljev trajnostnega razvoja v naši državi.

Promet je izredno zapleten sistem, zato ni enotnega merila za povezovanje občin pri urejanju prometnih težav. Vsak regionalni pristop zahteva ovrednotenje meril glede na konkretno prostorsko in prometno problematiko. Povezovanje več

občin pri izdelavi celostne prometne strategije je odvisno od številnih dejavnikov. Manjše se pogosto združujejo zaradi pomanjkanja kadrov in virov, večje zaradi upravljanja prometnih tokov v njihovem funkcionalnem zaledju. Ker je smiselno, da se regionalna celostna prometna strategija izdela glede na potrebe po skupnem reševanju nekaterih prometnih težav, je predvideno, da se ta izdela na ravni prometne ali problemske regije.

Pričujoča Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp je pilotni projekt problemske regije, ki bo skupaj z drugimi podobnimi projekti omogočil pripravo v praksi preizkušenih nacionalnih smernic za pripravo regijskih celostnih prometnih strategij. Postopek priprave pričujočega dokumenta je sledil osnovnim korakom za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij, vendar ima regijska raven svoje posebnosti, tako vsebinske kot postopkovne, ki jih je treba ovrednotiti in skladno z izkušnjami pilotnih projektov postaviti jasne usmeritve za pripravo prometnih strategij na regionalni ravni.

Zato je Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp tako dragocen dokument. S svojo vsebino bo pomagal k bolj trajnostnemu razvoju prometa v regiji, hkrati pa bo z izkušnjami pomagal pri nadaljnjem razvoju tega področja v Sloveniji.

Polona Demšar Mitrovič

Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije



ZAKAJ SLOVENIJA POTREBUJE REGIJSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE?

Celostne prometne strategije so na ravni občin v Sloveniji postale uveljavljen način za urejanje izzivov, povezanih s prometom in mobilnostjo prebivalcev. Pristop, ki ga podpira Evropska komisija, temelji na jasno opredeljenem načrtu korakov priprave, izrisu vizije razvoja in njenem sledenju do nabora ukrepov, aktivnem vključevanju deležnikov in javnosti ter spremljanju in vrednotenju učinkov. Od leta 2017 je več kot 80 občin pripravilo tak načrt, čeprav ta zakonsko ni zahtevan. V tem času so se poleg prednosti načrtov pokazale tudi mnoge omejitve tega pristopa.

Ena od ključnih je povezana z dejstvom, da prometni tokovi v večini primerov potekajo čez meje posameznih občin in je zato reševanje izzivov, povezanih s tem, na ravni posamezne občine skoraj nemogoče. Drug izziv je povezan s pristojnostjo občine. Zaradi velike razdrobljenosti lokalnih skupnosti in nikoli ustanovljene vmesne, regionalne ravni upravljanja in načrtovanja, imajo občine zelo omejene pristojnosti glede sprejemanja odločitev o nekaterih ključnih elementih prometnega sistema, kot so državno omrežje cest, železnica in avtobusni javni potniški prevoz.

Na področju celostnega prometnega načrtovanja se zato med občinami pogosto pojavljajo pobude o povezovanju in skupnem iskanju rešitev. Na

začetku so predlagana sodelovanja večinoma izhajala iz odnosa med močnim urbanim središčem in njihovim zaledjem. V zadnjem času pa se občine vedno pogosteje združujejo na podlagi dogovora o skupnem reševanju specifičnih izzivov. V to skupino sodi tudi priprava Regijske celostne prometne strategije za širše območje Julijskih Alp – območje, kjer si ne moremo privoščiti nepremišljenih posegov v prostor ter slabega načrtovanja in upravljanja prometa.

Priprava Regijske celostne prometne strategije za širše območje Julijskih Alp je pilotni projekt, torej projekt učenja. Med pripravo se je odprla vrsta vprašanj glede vloge in pristojnosti dokumenta ter možnosti za izvedbo predvidenih aktivnosti. Izkušnje, zbrane med pripravo in izvajanjem, bodo koristile drugim podobnim regijam ter ob pripravi naslednje generacije strategij. V času zaključevanja dokumenta je na Ministrstvu za infrastrukturo v pripravi Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki bo celostnim prometnim strategijam tako na lokalni kot tudi na regionalni ravni ponudil dodatno oporo in okrepil njihovo vlogo pri sprejemanju tako pomembnih odločitev, kot je načrtovanje dostopnosti območja za prebivalce in obiskovalce.

Luka Mladenovič

Urbanistični inštitut Republike Slovenije





1 METODOLOGIJA PRIPRAVE REGIJSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE ZA ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP

Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp (RCPS JA) vključuje štirinajst občin: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica. Predstavlja **pilotni primer izdelave celostne prometne strategije za problemsko regijo**, torej regijo, ki kot taka ni opredeljena v administrativnem smislu, saj se deli med dve statistični regiji: Goriško in Gorenjsko. Odločitev za izdelavo strategije izhaja iz vedno bolj prisotne potrebe po celoviti obravnavi prometnega načrtovanja na tem območju, ki se v zadnjih letih uveljavlja kot ena vodilnih turističnih destinacij v Sloveniji. Zavarovana območja narave, med njimi v prvi vrsti Triglavski narodni park (TNP) in Biosferno območje Julijske Alpe, ki je pod zaščito UNESCO, »glasno« zahtevajo bolj celostne in trajnostne pristope k urejanju prometa, ki ob hkratnem zagotavljanju gospodarskega razvoja poudarjajo tudi pomen kakovosti bivalnega okolja, socialne pravičnosti ter varovanja narave. Ne nazadnje to poudarja tudi Alpska konvencija, mednarodna pogodba in pravno zavezujoč trajnostni instrument, katerega namen je varovanje občutljivih alpskih ekosistemov ter regionalnih kulturnih identitet, dediščine in tradicij v Alpah, v okvir katere sodi tudi območje Julijskih Alp.

Kakovostno celostno prometno načrtovanje potrebuje regijsko raven, ki predstavlja vez med državnim in lokalnim načrtovanjem prometa ter v pripravljalnem procesu zajame bistvene skupine deležnikov.

Organizacijska struktura

NOSILEC PRIPRAVE

- **Posoški razvojni center**
projekt Crossmoby (Interreg V-A Italija-Slovenija 2014–2020, Evropski sklad za regionalni razvoj)

OŽJA DELOVNA SKUPINA

- JZ Triglavski narodni park
- Regionalna razvojna agencija BSC Kranj
- Turizem Bohinj (koordinator destinacije Julijske Alpe)
- Urbanistični inštitut Republike Slovenije

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

V proces priprave smo pripravljavci vključevali tudi vse:

- lokalne skupnosti območja,
- zavode za turizem,
- regionalne razvojne agencije,
- lokalne energetske agencije,
- prevozna podjetja,
- izvajalce javnega potniškega prometa in
- državne institucije (Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje in prostor).

Faze priprave

Oblikovanje vizije. Na delavnici oblikovanja vizije smo s člani ožje in širše delovne skupine razmišljali o dolgoročnem razvoju Julijskih Alp in oblikovali predlog skupne vizije prihodnjega razvoja in načrtali okvirna področja strateških ciljev. Žal je velik del procesa izdelave RCPS JA potekal v času epidemije covid-19, zato je bilo delavnic širše delovne skupine manj od načrtovanih, vključevanje in sodelovanje pa se je preselilo na virtualne kanale.

Analiza stanja. Za potrebe pregleda stanja na področju prometa v regiji so bili v prvi fazi pregledane in analizirane obstoječe prometne študije na medobčinski, regionalni in državni ravni ter načrtovani državni projekti. Na podlagi dostopnih podatkov na področju prometa so bili izdelani prostorski prikazi stanja prometa in prometnih obremenitev v regiji, ki so prikazani v poglavju Stebri trajnostne mobilnosti. V drugi fazi je bil zasnovan spletni vprašalnik za občine in občinske službe ter druge ključne odločevalce in deležnike z območja. Z njim smo pridobili boljši vpogled v trenutno stanje in načrte za prihodnost s področja urejanja prometa na območju vsake posamezne občine kot tudi celotne regije Julijskih Alp. Pri tem so sodelovale vse občine v regiji. V tretji fazi smo izvedli še poglobljene intervjuje s ključnimi deležniki.¹ Ugotovitve iz ankete in intervjujev so bile podlaga ter temeljni gradnik načrtovanja ukrepov trajnostne mobilnosti v nadaljevanju dokumenta.

Opredelitev smeri ukrepanja. Na podlagi predhodnih korakov smo oblikovali ključna strateška vodila in seznam ukrepov, ki smo ga preverili v okviru ožje delovne skupine, pri predstavnikih vključenih občin in ključnih deležnikih, ki bodo v prihodnosti tudi nosilci izvedbe.

Prometno načrtovanje se v zadnjih letih pomika od inženirskega pristopa proti celostni obravnavi, ki poleg prometno-tehničnih enakovredno obravnava in vključuje tudi druge komponente. Načrtovanje prostora, spreminjanje navad ljudi, novi družbeni vzorci, vse to so gradniki sistema, ki ga zaokrožuje termin trajnostna mobilnost. Občinske celostne prometne strategije (OCPS) so bile v Sloveniji prvi pravi poskus prenosa nove prometne paradigme na sistemsko raven lokalnih skupnosti. Številne dobre prakse so dobile prostor na papirju, ukrep in v najboljšem primeru tudi zagotovljena sredstva. Številni izzivi presegajo občinske meje, zato je regijski pristop logično nadaljevanje pionirskega dela na lokalni ravni. Počasi, a vztrajno se je z uveljavitvijo Direktorata za trajnostno mobilnost napovedal tudi veter sprememb na ravni Ministrstva za infrastrukturo. Priprava Zakona o celostnem prometnem načrtovanju predstavlja zasnovo novega pristopa do obravnave izzivov sodobne mobilnosti in optimizacije virov. Vzporedno je potekala prenova nacionalnih smernic za pripravo celostnih prometnih strategij (CPS). Priprava RCPS JA je tako del dinamičnega procesa, ki ne temelji na dogmah, ampak na temeljih potreb sodobne družbe in razvijajočega se sistema celostnega prometnega načrtovanja.

RCPS JA je celovit dokument, ki vključuje analizo prometnih izzivov in priložnosti, vizijo razvoja prometa v prihodnosti, strateške cilje ter prioritete stebre. Ti določajo ključna področja ukrepanja in konkretne ukrepe. Pomemben del strategije je akcijski načrt do leta 2028, v katerem so opredeljeni ukrepi z vidika potrebnih sredstev, terminskega načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje. Vključuje merljive cilje in kazalnike, ki bodo omogočili spremljanje uspešnosti izvajanja strategije v prihodnosti.

¹ To so: Javni zavod Triglavski narodni park, Ministrstvo za okolje in prostor – Direktorat za prostor, graditev in stanovanja (Sektor za strateški prostorski razvoj), Ministrstvo za infrastrukturo – Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko, Ministrstvo za infrastrukturo – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Sektor za investicije v ceste in Sektor za gospodarske javne službe, prevoznika Nomago d.d. in Arriva d.d. ter ZRC SAZU (dr. Matej Gabrovce).





2 UMEŠTITEV, DOSTOPNOST IN ORIS REGIJE

Območje Julijskih Alp s širšim vplivnim območjem leži na severozahodu Slovenije, na tromeji med Slovenijo, Italijo in Avstrijo. Deli se med dve statistični regiji: Goriško in Gorenjsko. Meje območja so opredeljene z administrativnimi mejami občin, na ozemlje katerih sega TNP; to so občine Bovec, Bled, Bohinj, Gorje, Jesenice, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica. Poleg omenjenih se v RCPS JA vključujejo tudi nekatere druge občine Goriške statistične regije, ki se z vidika mobilnosti povezujejo v smiselno funkcionalno zaokroženo enoto – te občine so Brda, Cerklje, Idrija in Kanal ob Soči. Območje obravnave obsega 2.603 km², kar predstavlja 12,8 odstotka slovenskega ozemlja. Večji delež območja zajema gorovje Julijske Alpe, ki predstavlja najobsežnejšo in najvišjo gorsko skupino v Sloveniji z najvišjim vrhom države – Triglavom (2.864 m n. m.). Na relativno majhnem območju je kar 150 dvatisočakov, od tega se 25 vrhov vzpenja čez 2.500 m n. m.

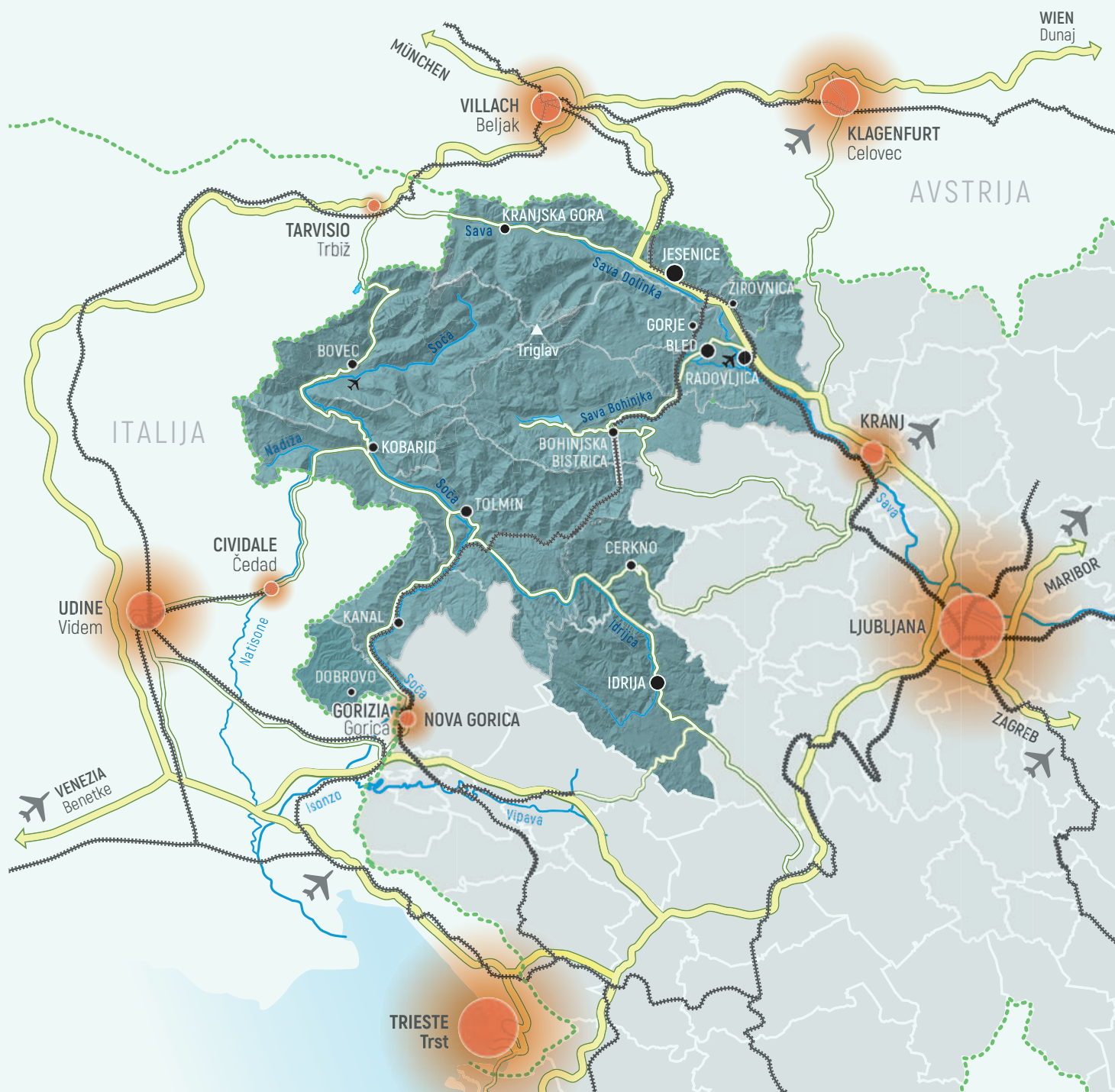
Orografija območja definira tudi prometne povezave v regiji in povezave z območji izven regije. Glavne prometnice potekajo po dolinah: Soški, Nadiški, Zgornjesavski ter dolinah Idrije in Save Bohinjke.

Večja urbana središča na obrobju regije po eni strani predstavljajo gravitacijska središča z vidika zaposlovanja in storitvenih dejavnosti, po drugi strani pa predstavljajo močno zaledje z vidika turistične baze in so pomembna prometna vozlišča v širši regiji, ki območje vpenjajo v mednarodni prostor (Ljubljana, Kranj, Jesenice, Trbiž, Beljak, Celovec, Videm, Čedad, Gorica/Nova Gorica, Trst). Neposredno je regija dostopna po cestnem in železniškem omrežju, prek katerih se navezuje na glavne avtocestne ter železniške prometne koridorje in mednarodna letališča Slovenije ter sosednjih Italije in Avstrije. Manjši športni letališči znotraj regije sta v Bovcu in Lescah.

Veliko vlogo pri poveztivosti in povezanosti regije igrata prelazi, med njimi zlasti Vršč, Predel (Italija), Učja (Italija), Korensko sedlo (Avstrija), Kladje, Godovič/Zala, Petrovo Brdo in Bohinjsko sedlo (Soriška planina) ter predor Karavanke za cestno in železniško povezavo z Avstrijo.

Velik del ozemlja spada med zavarovana območja narave. Poleg TNP, ki obsega 83.982 ha (839,82 km²) in je največje zavarovano območje v državi, je pomembna tudi vključitev tega območja v svetovno mrežo biosfernih območij pod zaščito UNESCO (Biosferno območje Julijske Alpe, UNESCO MAB). Osrednji in robni del biosfernega območja predstavlja zavarovano območje Triglavskega narodnega parka, ki poleg visokogorskega območja vključuje tudi nekaj pomembnejših turističnih destinacij oz. krajev, kot so Bohinj, Pokljuka, Planica, Trenta in Log pod Mangartom. Vplivno območje obsega širši del Julijskih Alp izven zavarovanega območja TNP. Celotno biosferno območje Julijske Alpe meri 195.723 ha (1.957,23 km²) oz. 9,6 odstotka območja Slovenije. Izpostavljamo tudi Geopark Idrija, ki sodi v okvir UNESCOVE svetovne dediščine in številne krajinske posebnosti, ki tudi brez formalne zaščite dodajajo pečat celotnemu območju (npr. Goriška brda).

ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP IN PROMETNE POVEZAVE







3 ANALIZA STANJA IN GLAVNI IZZIVI REGIJE

Demografska slika območja je neugodna

Poselitev je neenakomerna in redka, za vsa kotlinska in dolinska območja pa je značilno, da se je prebivalstvo zgostilo v nekaj večjih naseljih, ki se nahajajo ob robu TNP (Bovec, Kobarid, Tolmin, Kranjska Gora, Jesenice, Bohinjska Bistrica) oz. njegovega vplivnega območja (Radovljica, Lesce, Bled, Idrija, Cerklje, Kanal, Deskle, Dobrovo).

Na obravnavanem območju živi 111.019 prebivalcev (1. 7. 2019), kar predstavlja 5,3 odstotka prebivalstva Slovenije. Število prebivalcev se je od leta 2010 do leta 2018 zniževalo, v letu 2019 je zabeležen rahel porast. Povprečna gostota poselitve je 42,65 prebivalca/km² (Slovenija: 103,1 prebivalca/km²), med občinami pa so velike razlike (Jesenice 278,53 prebivalca/km², Bovec 8,38 prebivalca/km²).

V vseh občinah število prebivalcev pada, izjema sta le Radovljica (indeks 2019/2008 102) in Žirovnica (indeks 103). Vzporedno s tem poteka staranje prebivalstva. Povprečna starost in indeks staranja prebivalstva sta v vseh občinah nad slovenskim povprečjem.

Regija beleži nizko stopnjo registrirane brezposelnosti. Vse občine so imele konec leta 2019 stopnjo brezposelnosti pod slovenskim povprečjem (7,7-odstotna brezposelnost); večina je imela najvišjo brezposelnost leta 2014 in od takrat pada (izjeme: Bohinj – najvišja 2012, Kobarid – najvišja 2015 in Tolmin – najvišja 2011). Najnižja

brezposelnost je bila v Cerklju (3,1-odstotna) in Idriji (4-odstotna), najvišja pa v Kanalu ob Soči (7,2-odstotna) in Gorjah (5,8-odstotna).

Po stopnji delovne aktivnosti² je regija malo nad slovenskim povprečjem (66 odstotkov Slovenija, 68 odstotkov regija).

Delež delovnih migrantov se iz leta v leto viša

Indeks delovne migracije³ je z izjemo Idrije (106,9) povsod nižji od 100; najnižjega beležita občini Žirovnica (38,1) in Gorje (38,8).

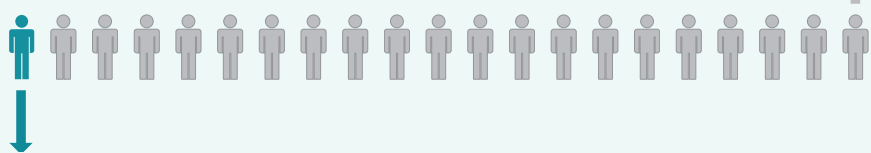
Delež delovnih migrantov, ki delajo izven občine prebivališča, se skoraj v vseh občinah v zadnjih dveh desetletjih viša in večinoma tudi presega 50 odstotkov. Leta 2019 je bil najnižji v Idriji (32 odstotkov), Bovu (32,8 odstotka) in Tolminu (36,5 odstotka), najvišji pa v Žirovnici (81,8 odstotka), Gorjah (79 odstotkov) in Brdih (70,9 odstotka). Za Slovenijo najdemo podatek, da izven občine prebivališča dela 53,1 odstotka prebivalcev, izven regije pa le 19,8 odstotka.

V šolskem letu 2018/2019 je bilo v regiji 3.702 dijakov, od tega se jih je izven občine stalnega bivališča šolalo 81 odstotkov (3.001). Srednje šole so le v Idriji, na Jesenicah, v Radovljici in Tolminu. V istem študijskem letu je bilo 3.674 študentov terciarnega izobraževanja, ki so se vsi izobraževali izven občine stalnega bivališča. Število dijakov in študentov z leti pada.

² Stopnja delovne aktivnosti pove, kolikšen je delež delovno aktivnih med delovno sposobnimi.

³ Indeks delovne migracije je kazalnik, ki prikazuje prostorske enote (v našem primeru občine) z bolj izrazitim delovnim ali bolj izrazitim bivalnim značajem. Delovno značilna območja imajo več delovnih mest, kot imajo delovno aktivnega prebivalstva, zato se pričakuje dnevne delovne migracije v ta območja. Nasprotno velja za bivalno izrazita območja, kjer je izražen primanjkljaj delovnih mest glede na število delovno aktivnega prebivalstva.

ŠTEVILO PREBIVALCEV IN GOSTOTA POSELITVE (2019)

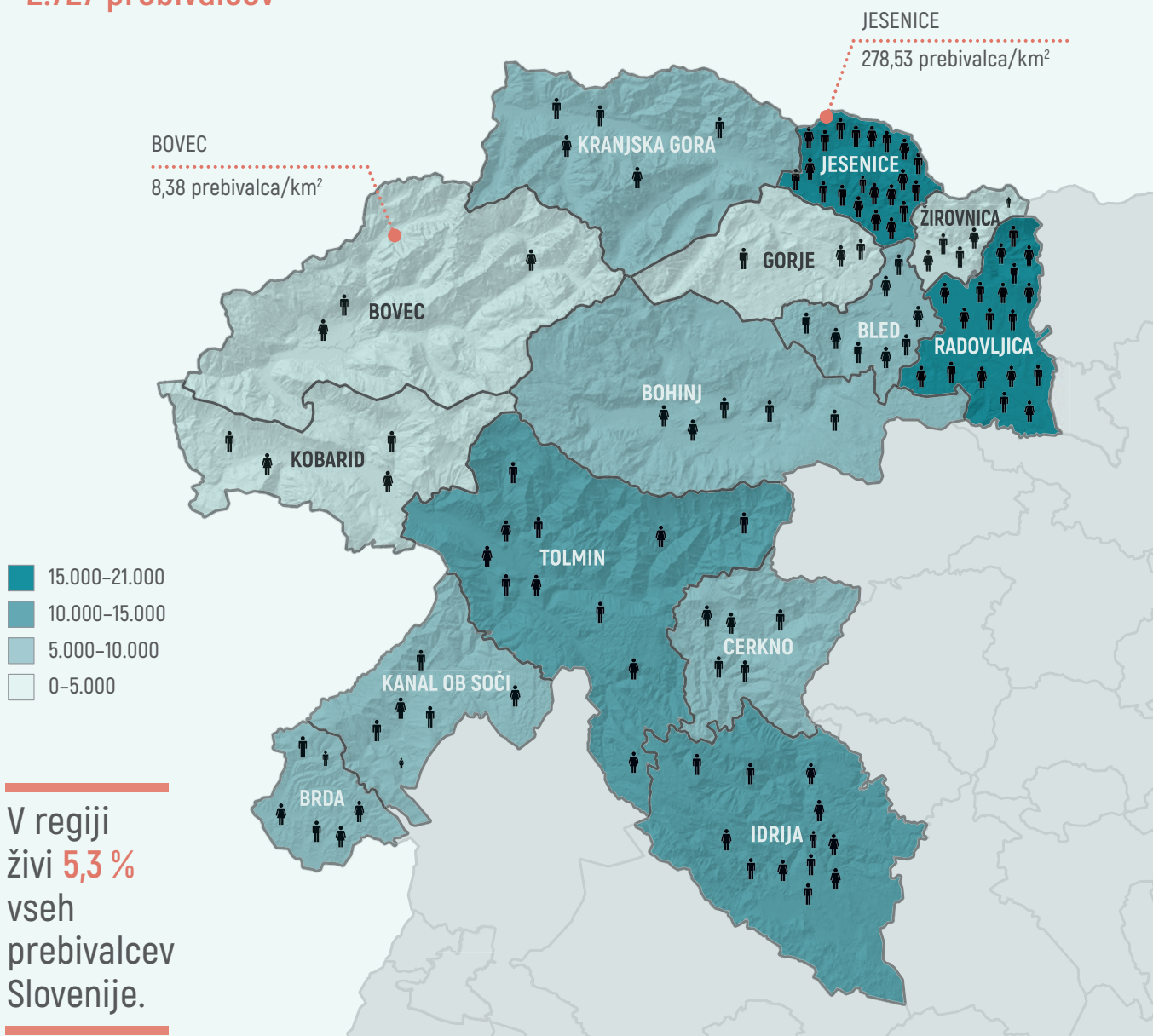


Demografski prirast v Sloveniji
(2008/2019):

+66.564 prebivalcev

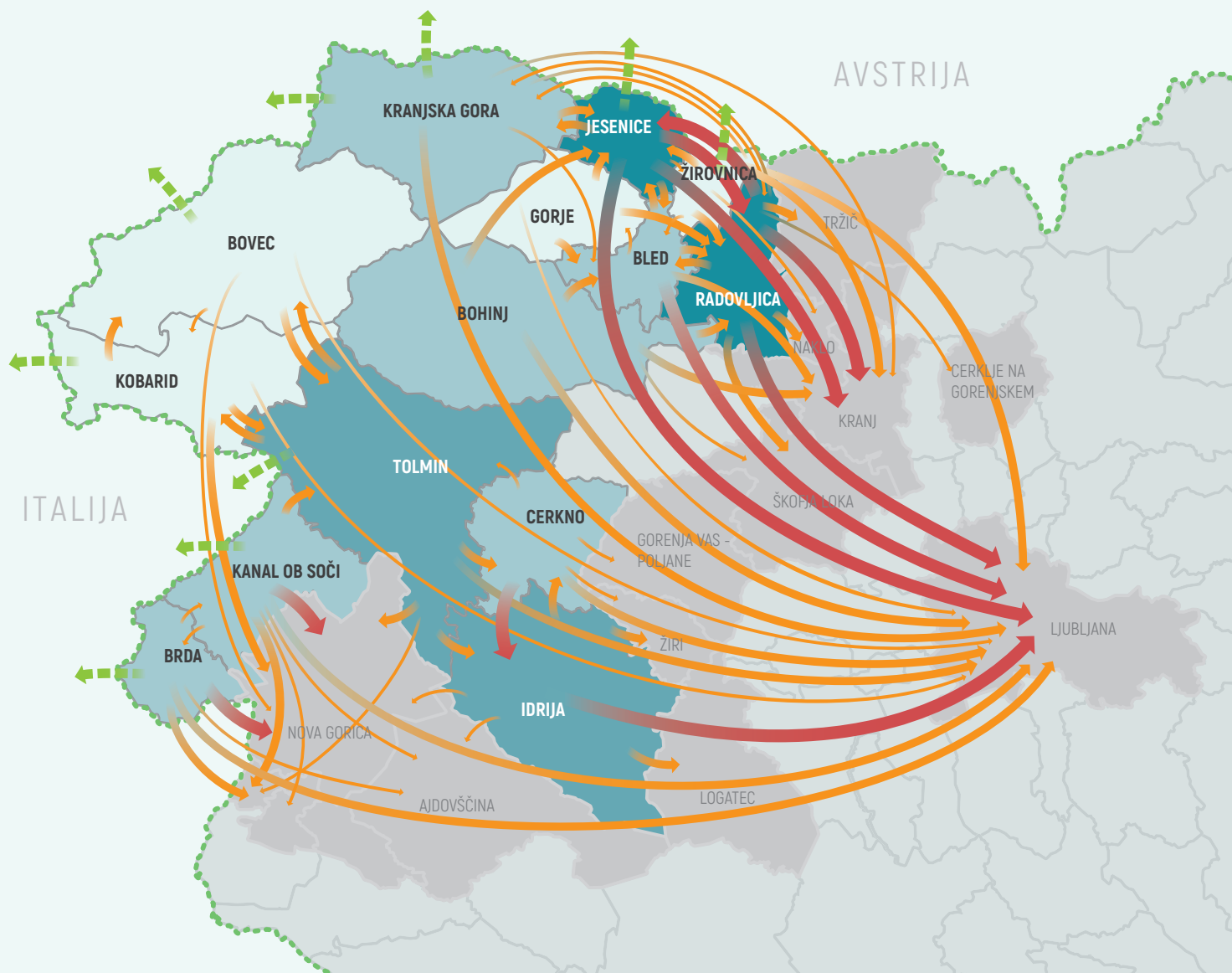
Demografski upad v regiji (2008/2019):

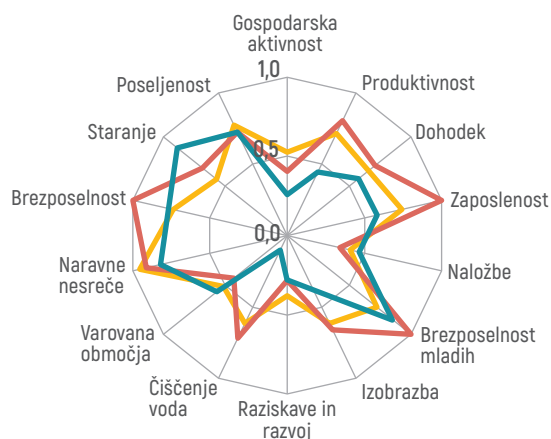
-2.727 prebivalcev



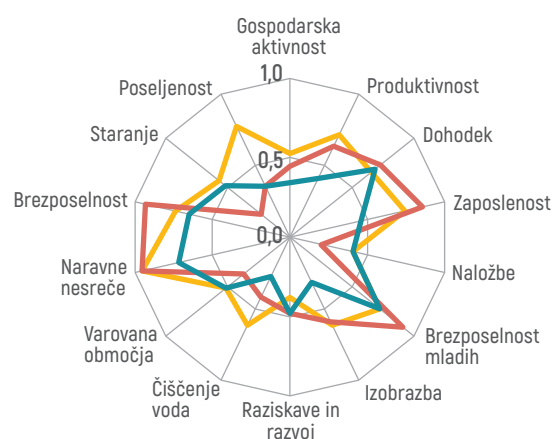
V regiji
živi **5,3 %**
vseh
prebivalcev
Slovenije.

PRIKAZ MIGRACIJSKIH TOKOV – ŠTEVILO DELOVNIH MIGRANTOV (2019)





— Gorenjska, 2019 — Slovenija, 2019 — Gorenjska, 2014



— Goriška, 2019 — Slovenija, 2019 — Goriška, 2014

Indeks razvojne ogroženosti

Goriška regija je v letu 2019 glede na leto 2014 poslabšala indeks razvojne ogroženosti (IRO)⁴ za devet odstotnih točk, vendar je ostala na sedmem mestu, Gorenjska regija pa je po kazalniku IRO prehitela Jugovzhodno Slovenijo in je bila v letu 2019 med slovenskimi regijami na drugem mestu.

Eden od kazalnikov stopnje razvitosti po posameznih občinah je tudi koeficient razvitosti občine,⁵ pri čemer je koeficient občin v državi 1,00. Občine v regiji, ki ne dosegajo tega praga in imajo koeficient razvitosti pod 1,00, so Bohinj, Bovec, Gorje, Kobarid in Kranjska Gora.

Stopnja motorizacije narašča

Trend naraščanja stopnje motorizacije in slab izkoristek javnega potniškega prometa (JPP) nakazujeta, da prebivalci za večino svojih poti uporabljajo avtomobil. Stopnja motorizacije v regiji je v letu 2018 v povprečju znašala 578,43 avtomobila na 1.000 prebivalcev (Slovenija 549). Število osebnih avtomobilov (in specialnih osebnih avtomobilov) v regiji se je med leti 2014 in 2018

povečalo za več kot 3.000. Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev se je v istem obdobju v povprečju povečalo za 35,36, kar je več kot v Sloveniji (31 avtomobilov več na 1.000 prebivalcev). V absolutnih številkah se je število osebnih avtomobilov najbolj povečalo v občinah Jesenice (za 776), Radovljica (za 540) in Tolmin (za 276), v razmerju na 1.000 prebivalcev pa je porast največji v občinah Bovec, Brda, Kanal ob Soči, Kobarid in Tolmin.

Promet pomembno vpliva na zdravje in varnost ljudi

Hrup v okolju je vsak nezaželen ali škodljiv zunanji zvok, ki ga povzročajo človekove dejavnosti, vključno s hrupom, ki ga oddajajo prevozna sredstva v cestnem, železniškem in letalskem prometu ter naprave na območjih z industrijsko dejavnostjo. Če pogledamo kazalnik hrupnega okolja za posamezne občine v regiji, vidimo, da so z izjemo občine Jesenice vse pod slovenskim povprečjem. Najnižji delež beležijo občine Bovec (173), Bohinj (18,1) ter Idrija, Kobarid in Tolmin (vse 18,2).

⁴ Indeks razvojne ogroženosti je kazalnik, ki se skladno z določili Zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja uporablja za spremljanje regionalnega razvoja, pri čemer so regije z višjim kazalnikom IRO bolj razvojno ogrožene. Omenjeni kazalnik je izračunan na podlagi utežitve 14 posamičnih kazalnikov razvitosti, ogroženosti in razvojnih možnosti, iz katerih se za vsako regijo izračuna en sam kazalnik, ki se ga primerja s slovenskim povprečjem.

⁵ Uporablja se kot merilo za določitev višine sofinanciranja naložb občin. Predstavlja razmerje med vrednostjo aritmetičnega povprečja standardiziranih vrednosti kazalnikov v občini in vrednostjo aritmetičnega povprečja standardiziranih vrednosti kazalnikov v državi.

Obremenjevanje s hrupom je zlasti problematično znotraj meja zavarovanega območja TNP, kjer je treba upoštevati določila Zakona o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1) glede hrupa. Ta sicer določa, da se z uporabo vozil ne smejo povzročati s predpisi določene čezmerne vrednosti obremenitve s hrupom; območje narodnega parka je z določili Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa (Uradni list RS, št. 105/O5, 34/O8, 109/O9 in 62/10) razvrščeno v prvo stopnjo varstva pred hrupom. Kljub temu zlasti v višjih poletne sezone prihaja do prekomernih obremenitev s hrupom v alpskih dolinah in na prelazih. Največje obremenitve se pojavljajo predvsem na državnih cestah Kranjska Gora–Vršič–Bovec in na cestah proti Predelu, na Mangartsko sedlo, Pokljuko ter v Bohinju. Promet je pereč tudi v alpskih dolinah, na primer Vrata, Radovna in Zadnja Trenta.

Število prometnih nesreč se na obravnavanem območju večja. Iz primerjave po mesecih je razvidno, da je višek nesreč v poletnih mesecih. To lahko pojasnujemo s povečanim prometom, ki je posledica viška turistične sezone. Najmanj bolnišničnih obravnav zaradi poškodb v transportnih nezgodah imata občini Bovec (1,3 na 1.000 prebivalcev, povprečje 2013–2017) in Jesenice (1,5), ki sta tudi edini pod slovenskim povprečjem. Največ pa beležita občini Gorje (2,5) in Bohinju (2,4).

Dostopnost do javnih storitev se slabša

Za ohranjanje poseljenosti hribovitih in odročnih območij so bistvenega pomena razpoložljivost, dostopnost ter kakovost javnih storitev in služb. Naselja na podeželju v zadnjih desetih letih praviloma izgubljajo oskrbne in storitvene funkcije, saj je oskrba z osnovnimi dobrinami vedno bolj podrejena tržnim zakonitostim. Nezadostna dostopnost vodi v odvisnost od avtomobila v najboljšem in praznjenje podeželja v najslabšem primeru. Težavo oskrbe otežujejo zlasti razpršena poselitve, premajhna povezanost in sodelovanje ponudnikov, krajevnih skupnosti, nosilcev razvoja

podeželja ter preslaba iniciativnost domačinov, ki so se na izgubljanje storitev sčasoma navadili oz. ne vedo, kako lahko spremenijo trenutno stanje.

Stanje se poslabšuje zlasti na področju dostopnosti nujne medicinske in reševalne pomoči, javnega prevoza (velike razlike med gorenjsko in goriško stranjo) ter oskrbe prebivalcev (zapiranje trgovin in ukinjanje drugih storitev). Donekod se zapirajo tudi ustanove s področja varstva otrok ter osnovnega in srednjega šolstva (zapiranje podružničnih šol, premalo programov in interesnih dejavnosti). Med bolje opremljena naselja s storitvami splošnega pomena⁶ se uvrščajo Tolmin, Idrija, Radovljica in Jesenice; v teh naseljih so zastopane vse funkcije: izobraževanje, kultura, sociala, sodstvo, uprava in zdravstvo.

Regija sodi med vodilne turistične destinacije v Sloveniji

Velik del širšega območja Julijskih Alp (izvzemši občini Idrija in Cerkljo) se v slovenskem turizmu in na mednarodnih trgih oglašuje pod krovno turistično tržno znamko Julijske Alpe. Skladno z nacionalno strategijo turizma je ena od štirih makro destinacij Slovenije ter predstavlja komunikacijsko in turistično produktno platformo za pozicioniranje na mednarodnih trgih.

Analiza turističnih gibanj v regiji kaže na pozitivne trende, saj se rast prihodov turistov iz leta v leto povečuje. Posledice epidemije covid-19 so sicer tudi v regiji Julijske Alpe opazne. Podatki o številu prihodov turistov kažejo, da je regija v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 (1.681.061) zabeležila 52 odstotkov prihodov vseh turistov (875.993), pri čemer je bil upad v višku poletne sezone (julij, avgust) precej manj izrazit. Pričakovano pa se je seveda spremenilo razmerje med domačimi in tujimi gosti (povečanje deleža domačih v primerjavi s tujimi gosti). Do 1. 10. 2020 je bila v regiji unovčena dobra četrtina vseh unovčenih turističnih bonov⁷ v Sloveniji.

⁶ Storitve splošnega pomena: zdravstvena nega, varstvo otrok, oskrba starejših, pomoč invalidom, socialna stanovanja, izobraževanje, usposabljanje in posredovanja dela, dolgoročna oskrba, dostop do trga dela in ponovne vključitve vanj, oskrba ter socialno vključevanje ranljivih skupin.

Storitve splošnega gospodarskega pomena: poštne storitve (najmanj pet dni v tednu), osnovne bančne storitve, promet (JPP, letališča, pristanišča), energetika, elektronske komunikacije in omrežja, preskrba z vodo, ravnanje z odpadki, televizijske storitve, dobava elektrike, zavodi za zaposlovanje, prva pomoč/urgentni centri, zdravstveno zavarovanje.

⁷ Turistični boni so eden od ukrepov Vlade Republike Slovenije za blažitev posledic epidemije covid-19 v turizmu, ki je bil med epidemijo eden bolj prizadetih gospodarskih sektorjev. Turistični boni so dobroimetje v informacijskem sistemu Finančne uprave Republike Slovenije eDavki, ki pripada vsaki osebi, ki je imela na dan 13. 3. 2020 stalno prebivališče v Sloveniji. Polnoletna oseba oz. oseba, ki je v letu 2020 dopolnila 18 let (rojena v letu 2002 ali prej), je upravičena do bona v višini 200 evrov, mladoletna oseba (rojena po letu 2002) pa je upravičena do bona v višini 50 evrov. Boni so mogoče unovčiti pri ponudnikih turističnih storitev za nastanitve ali nastanitve za zajtrkom v Sloveniji v obdobju 19. 6. 2020–31. 12. 2021.

TURISTIČNA GIBANJA V JULIJSKIH ALPAH



2014



761.782

3.627.533

JULIJSKE ALPE

SLOVENIJA

2019



1.681.061

6.226.152

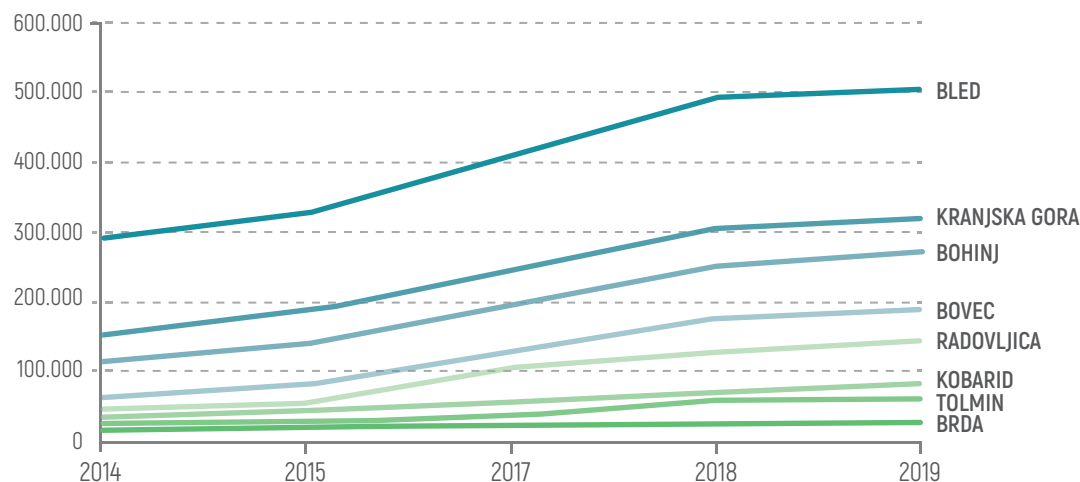
Relativno dober obisk v poletnih sezonah 2020 in 2021 kaže na odpornost regije na zunanje dejavnike in krize. Temu najverjetneje botrujejo ravno značilnosti turizma na tem območju, kar med obiskovalci povečuje občutek varnosti: regija je naravnana na preživljanje časa v naravi in »outdoor« aktivnosti, poselitev je razpršena, prevladujejo individualne nastanitve (apartmaji oz. kampi) ipd.

V avgustu 2019 je regija širšega območja Julijskih Alp ustvarila več kot 25 odstotkov vseh prihodov domačih in celo več kot 35 odstotkov prihodov vseh tujih turistov v Slovenijo.

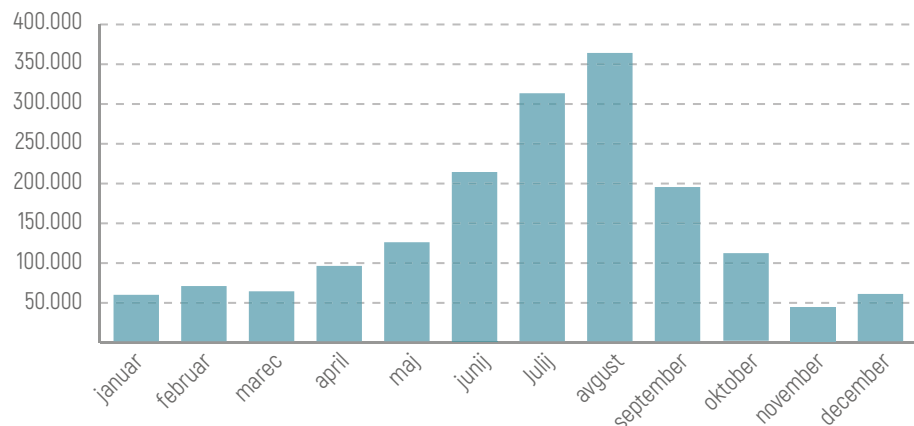
Izziv turističnega sektorja so zlasti visoka sezonska nihanja obiska

Če je regija v avgustu 2019 ustvarila kar tretjino prihodov vseh turistov v državo, pa je v novembru istega leta ta delež znašal le okoli 14 odstotkov, kar kaže na izrazito sezonskost turizma na obravnavanem območju. Veliko pove podatek, da je v obdobju maja–septembra zabeležila več kot 70 odstotkov vseh prihodov oz. v obdobju julija–avgusta več kot 50 odstotkov vseh prihodov turistov v letu 2019.

ŠTEVILO PRIHODOV TURISTOV V IZBRANE OBČINE



ŠTEVILO PRIHODOV TURISTOV PO MESECIH V LETU 2019



PROMETNA SLIKA REGIJE

Dobra prometna dostopnost do regionalnih središč, kjer so zgoščena delovna mesta, znanje ter javne in storitvene funkcije, je pomembna za usklajen policentrični razvoj. Prav tako so za vsako regijo pomembne povezave s sosednjimi regijami in povezave med območji znotraj regije same. Pri tem je ključna ustrezna infrastruktura, pa tudi pogostost in medsebojna integriranost različnih oblik (javnega) prometa ter aktivnih oblik mobilnosti, prav tako pa je pomembno tudi usklajeno in celovito načrtovanje ter upravljanje mobilnosti v regiji.

Za gospodarski razvoj in ohranjanje poselitve v primorskem delu regije je izjemnega pomena 4. razvojna os Škofja Loka–Cerkno–Želin–Tolmin–Robič in posodobitev enako pomembnega kraka Logatec–Idrija–Želin. Prav tako sta za zagotavljanje ustreznih prometnih povezav pomembni dve navezavi na 4. razvojno os, in sicer odsek Kobarid–Bovec in odsek Peršeti–Nova Gorica (povezava sever–jug). Obe povezavi sta pomembni z vidika zagotavljanja varne prometne povezanosti Zgornjega Posočja z osrednjo Slovenijo in regijskim središčem (Novo Gorico). Medtem ko se odsek Tolmin–Želin posodablja, ostaja za zdaj krak od Želina proti Škofji Loki še ovira v smislu dostopnosti in možnosti za razvoj različnih dejavnosti. Hkrati pomeni tudi dodatne stroške transporta, ki bremenijo predvsem podjetja v tem delu regije. Obstoječe prometne povezave imajo nizko prometno propustnost in nezadostno varnost.

Gorenjska ima z osrednjim slovenskim letališčem, bližino evropskih letališč in avtocestno povezanostjo med glavnimi kraji zelo ugodno geostrateško lego, ki omogoča osnove za dobro dostopnost. Prek območja potekata X. evropski avtocestni in železniški koridor. Nujno je zagotavljanje pogojev za večjo funkcijsko in infrastrukturno povezanost mest in drugih naselij ter vzdrževanje prometno-infrastrukturnih povezav v omrežju urbanih naselij. Tako za nadaljnji razvoj mest in manjših krajev kot za izboljšanje kakovosti bivanja lokalnega prebivalstva ter prometne razbremenitve urbanih in turističnih središč je ponekod še vedno nujna izvedba prometne obvoznice.

KLJUČNI PROMETNI IZZIVI

Mobilnost v regiji še vedno sloni na osebnem avtomobilu

Gostota javnega cestnega omrežja v regiji je pod slovenskim povprečjem in znaša 1,15 km/km² (Slovenija 1,90 km/km²). Najgostejše javno cestno omrežje imajo občine Brda (2,62 km/km²), Radovljica (2,23 km/km²) in Cerkno (2,10 km/km²). Daleč podpovprečno gostoto pa imajo občine Bovec (0,38 km/km²), Bohinj (0,44 km/km²), Gorje (0,55 km/km²), Kranjska Gora (0,56 km/km²) in Kobarid (0,74 km/km²), razlog pa je predvsem v oblikovanosti površja ter posledično vzorcu poselitve.

V letu 2019 so bile največje prometne obremenitve v regiji (neupoštevajoč avtocestno povezavo A2) zabeležene na odseku regionalne ceste Lesce–Bled (števno mesto (ŠM) Bled) z 20.347 povprečnim letnim dnevnim prometom (PLDP)⁸ ter na odseku regionalne ceste Jesenice–Javornik (ŠM Slovenski Javornik) z 15.424 PLDP oz. odseku Plavž–Jesenice z 12.000 PLDP. Sledijo odseki regionalnih cest Lesce–Radovljica (ŠM Radovljica) z 8.760, Kraje–Hrušica (ŠM Hrušica) z 8.542, in Bled–Pristava (ŠM Bled jezero) z 8.324 PLDP.

Na primorski strani regije so povprečne dnevne letne prometne obremenitve znatno nižje. V letu 2019 so bile največje na odseku glavne ceste 103 (Peršeti–Nova Gorica–Šempeter), in sicer na



⁸ PLDP je povprečno število motornih vozil, ki v 24 urah peljejo v obe smeri mimo ŠM na povprečni dan v letu.

PREGLEDNA KARTA DRŽAVNEGA CESTNEGA OMREŽJA REPUBLIKE SLOVENIJE



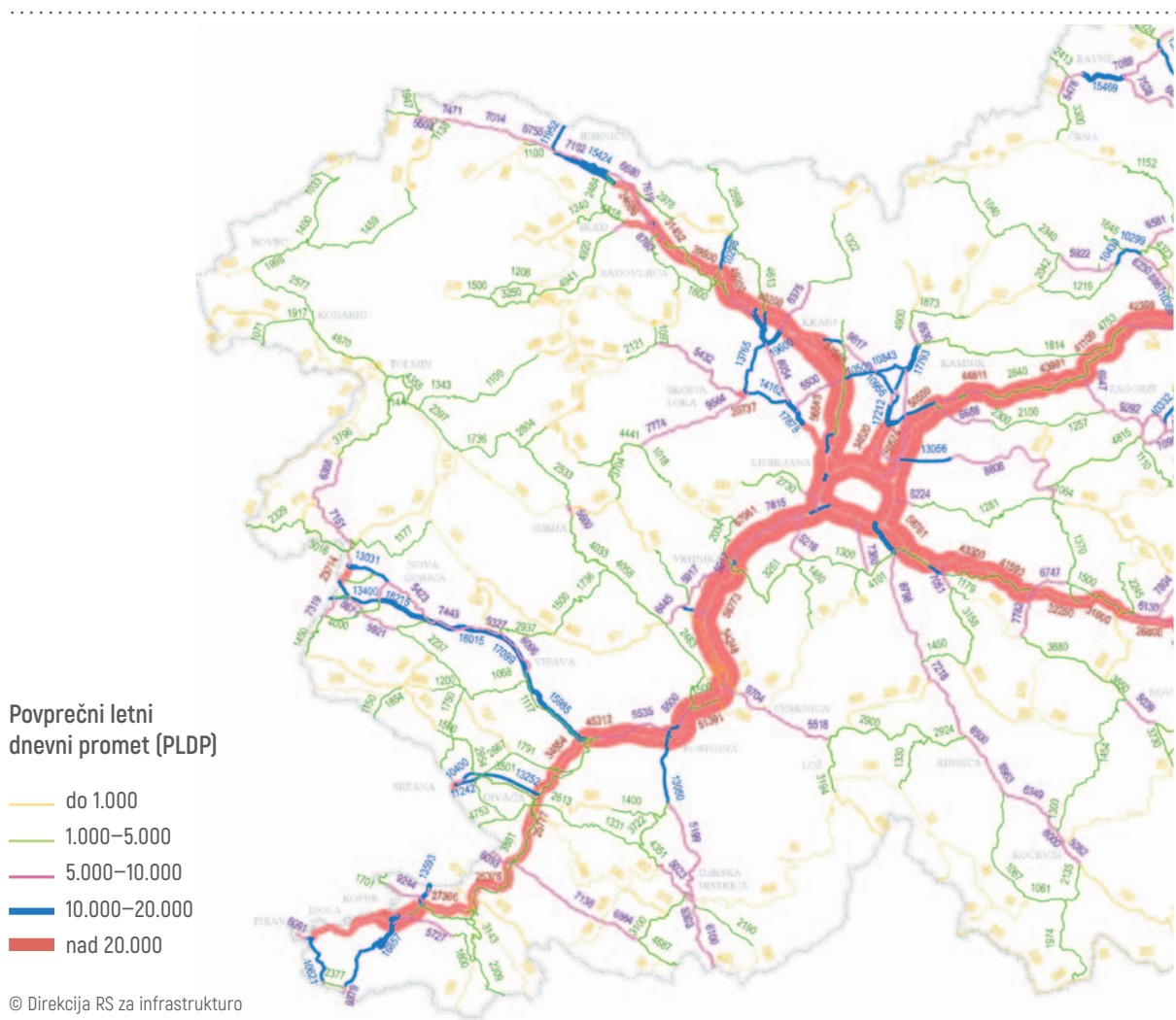
odsekih Plave–Solkan (ŠM Solkan)⁹ in Kanal–Plave (ŠM Deskle) s 7.151 oz. 6.388 PLDP. Sledijo ŠM na glavni cesti Robič–Kobarid–Peršeti–Tolmin–Idrija–Kalce–Logatec (t. i. Keltiki), in sicer ŠM Spodnja Idrija s 5.600, ŠM Peršeti s 4.870 in ŠM Most na Soči s 4.700 in PLDP.

Razmerje v rabi prevoznih sredstev (t. i. modal split) je z vidika trajnostne mobilnosti zelo neugodno. Podatki za Slovenijo za leto 2017 to trditev več kot potrjujejo; delež potniških kilometrov (pkm), opravljenih z osebnimi motornimi vozili je

znašal 86,5, delež pkm v cestnem JDP 11,7 in delež pkm v železniškem JDP 1,8. Za regijo podatkov ni.

Tudi zaradi nezadostnih povezav z JDP (zlasti v Posočju) je primarna izbira mobilnosti osebni avtomobil. Večina turistov in dnevnih obiskovalcev na območje še vedno pripotuje z osebnim avtomobilom. V poletnih in ponekod tudi v zimskih konicah povzroča motorni promet velike obremenitve na ključnih izletniških točkah, ki so običajno tudi naravovarstveno najbolj občutljive.

KARTA PROMETNIH OBREMENITEV 2019



⁹ ŠM se sicer nahaja že izven obravnavanega območja, vendar je upoštevano, saj gre za odsek glavne ceste G2 103 Peršeti–Nova Gorica–Šempeter, ki je ena od ključnih dostopnih cest v regijo.

Točke povečanega obiska so zgoščene na območju Triglavskega narodnega parka

Prometna mreža v gorskem svetu je redka, zato se promet zgošča v dolinah, na prelazih in drugih vstopnih točkah (t. i. ozka grla) ter ob pomembnejših znamenitostih. Točke povečanega obiska predstavljajo precejšno težavo za lokalno prebivalstvo in obiskovalce, pomenijo pa tudi velike obremenitve za okolje. Obremenitve v prometnih konicah (višek turistične sezone, konci tedna in prazniki) pogosto močno presegajo nosilne sposobnosti prostora in zmanjšujejo kakovost doživljanja.

Težave povzročajo tudi mirujoči promet (zasedena parkirišča), motenje zasebne posesti (parkiranje na zasebnih zemljiščih), obremenitve s hrupom in zastoji na cestah. Med prometno najbolj obremenjena območja regije sodijo:

1. **Bohinj**; je prometno najbolj obremenjeno območje narodnega parka s prometno konico v času poletja in med konci tedna. Najbolj obremenjeno ŠM je Ribčev Laz. Celotno območje Bohinja je relativno dobro dostopno z različnimi oblikami javnega prevoza.
2. **Pokljuka, Mežaklja, Radovna**; planoti Pokljuka in Mežaklja sta območji največje gostote gozdnih prometnic. Parkiranje za osebna vozila je slabo urejeno, javnega prevoza skoraj ni, z izjemo sezonskih turističnih prevozov iz Bohinjske Bistrice (Hop-On Hop-Off poleti in ski bus pozimi). Nekatere gozdne ceste so zaprte za javni promet. Obremenitve zaradi prometa so največje v poletnih mesecih, na Pokljuki pa tudi v zimskih (izvajanje zimskih športov in obisk biatlonskega centra) in zgodnjih jesenskih mesecih. Radovna je priljubljena izhodiščna točka planincev in daljinska rekreacijska povezava Gorij z Mojstrano in Kranjsko Goro.
3. **Soteska Vintgar**; je ena najbolj obiskanih naravnih znamenitosti Slovenije, kjer množičen obisk zlasti v poletni sezoni povzroča številne težave. Do območja Vintgarja je možno dostopati z različnimi oblikami javnega prevoza (avtobus, vlak).
4. **Zgornjesavska dolina**; najbolj obremenjena je cesta v dolino Vrat. Možnosti uporabe javnega prevoza ni (razen promocijskih shuttle izvedb), kolesarjenje je zaradi gostega motornega

prometa neprijetno in nevarno. Pred Aljaževim domom je parkirišče, na katerem se pobira parkirnina (PD Mojstrana). Dolini Krme in Kota sta prometno manj obremenjeni, parkirna mesta niso urejena.

5. **Planica**; prometne obremenitve so na relaciji Rateče–Nordijski center Planica presežene zlasti v času športnih dogodkov. Od centra proti planinskemu domu Tamar je omejitev prometa urejena z občinskim odlokom.
6. **Cesta čez prelaz Vršič**; v času poletne turistične sezone je Vršič eno od najbolj prometno obremenjenih območij v narodnem parku. Javni avtobusni prevoz je v poletnem obdobju vzpostavljen, vendar povpraševanje v zadnjih letih že presega ponudbo. Na prelazu se pobira parkirnina (Kranjska Gora, Bovec), vendar parkirišče ni ustrezno urejeno. V sezoni je močno obremenjen tudi celoten odsek ceste v smeri Kranjske Gore in celotna dolina Trente. Urejena so manjša parkirna mesta, ki pa v konici sezone ne zadoščajo.
7. **Mangartska in predelska cesta**; predelska cesta je za prebivalce Posočja pomembna prometna povezava čez Italijo do Rateč in naprej proti Ljubljani. Tako predelska kot mangartska cesta sta državni cesti; slednja služi predvsem turistom in lastnikom zemljišč. Mangartsko sedlo je v poletni sezoni dostopno s Hop-On Hop-Off avtobusom, čez prelaz Predel pa vozi čezmejna avtobusna linija, ki dolino Soče čez Trbiž povezuje s Kranjsko Goro.
8. **Lepena**; na cesti do Doma dr. Klementa Juga v Lepeni prihaja do presežnih obremenitev zlasti zaradi dostopanja do planinskih izhodišč. V poletni sezoni delno razbremenitev omogoča Hop-On Hop-Off avtobus, ki dolino povezuje z Bovcem.
9. **Planina Kuhinja**; je najbolj obremenjeno izhodišče za obisk krnskih planin in za planinske ture po Krnskem pogorju. V poletni sezoni je dostopna s Hop-On Hop-Off avtobusom.
10. **Dolina Tolminke**; gostota vozil sicer številčno ni tako velika, vendar zaradi specifičnosti ceste ter varnostnih in naravovarstvenih vidikov promet osebnih vozil ni zaželen. Omogočen je dostop s shuttle avtobusom, ki vozi od Tolmina do parkirišča pod spominsko cerkvico Svetega Duha v Javorci.

Doleg omenjenih so velikih prometnih obremenitev deležna tudi spodaj našeta območja. Ker ne ležijo znotraj narodnega parka, je povečan promet tu manj sporen, vendar vseeno predstavlja povečano/preseženo obremenitev:

11. **Bled;** Bled ni le turistično središče, ampak prerašča v regionalni športni center z različnimi upravnimi, trgovskimi, izobraževalnimi in drugimi dejavnostmi. Je najbolj prepoznavna turistična destinacija regije, hkrati pa predstavlja tudi »vrata« v Bohinj in na Pokljuko.

12. **Dostopne ceste do območij rekreativnih dejavnosti;** Stol, Nadiža, Kobala, Lajšt, smučišče Cerklje Soriška planina.
13. **Krajinski park Zgornja Idrija.**
14. **Rudnik živega srebra v Idriji.**
15. **Goriška brda.**

Z uvajanjem sezonskega javnega prevoza lokalne skupnosti in drugi ključni deležniki poskušajo zmanjševati promet osebnih vozil in obiskovalce zaustaviti že na obrobju večjih naselij ob urejenih P + R točkah.

KONFLIKTNA OBMOČJA IN TOČKE POVEČANEGA OBISKA V REGIJI



Presežene prometne obremenitve so izrazito sezonske narave

Da gre zlasti na nekaterih cestnih odsekih za izrazito sezonske obremenitve izkazujejo tudi podatki o prometnih obremenitvah prelaza Vršič, ki je za to najboljši prikaz. Po podatkih o povprečnem dnevnem letnem prometu v letu 2019 beležijo odseki Kranjska Gora–Erika 1.138, Erika–Vršič 700 in Vršič–Trenta (ŠM Vršič) 522 PLDP. Na prelazu Predel je znašal PLDP v istem obdobju 1.033 enot.

Vendar pa se število motornih vozil, ki v poletnih koncih tedna prečijo prelaz Vršič, močno poveča. Te prometne obremenitve v poletnem času sicer ne presegajo 5.000 vozil dnevno (15. 8. 2019 je bilo npr. na Vršiču 2.929 vozil, na Predelu 4.461). Promet v občini Bovec se poveča od ena- do dvakrat. V spodnjem delu doline Soče je nihanje manjše, vseeno pa pride do 50-odstotnega povečanja. Na najbolj obremenjenih odsekih okoli Kobarida in Tolmina promet v poletnih koncih tedna doseže 7.000 vozil (15. 8. 2019 je bilo celo 10.000 vozil). Velik sezonski porast prometa beleži tudi Bohinj, še večjega pa Kranjska Gora.

Sistem trajnostne mobilnosti regije zaostaja za primerljivimi alpskimi območji v tujini

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti je treba vzpostaviti učinkovit sistem JPP, omogočiti povezovanje prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov in izvajati celovit nabor ukrepov upravljanja mobilnosti. Učinki ukrepov trajnostne mobilnosti so večplastni – od zdravstvenih, okoljskih in prostorskih do družbenih in finančnih. Gre za celosten pristop načrtovanja mobilnosti, ki upošteva vse vidike trajnostnega razvoja, okoljskega, ekonomskega in socialnega ter je usklajen v okviru regije.

Javni potniški promet je premalo privlačen in nekonkurenčen

Sistem JPP v Sloveniji je razdrobljen in se ne upravlja celostno. Javni linijski avtobusni prevoz potnikov se opravlja v okviru gospodarske javne službe in ga prek koncesionarjev zagotavlja država. Podobno se izvaja železniški prevoz potnikov, mestne prevoze pa zagotavljajo lokalne skupnosti. Načrtovane systemske spremembe na področju upravljanja JPP naj bi postopno odpravile težave s povezljivostjo in voznimi redi.

Julijske Alpe so dostopne in povezane z avtobusnimi linijami in železnico, vendar je ponudba JPP zelo neenakomerna. Na gorenjski strani je boljša kot na primorski, kjer je zlasti frekvenca avtobusnih prevozov med poletno sezono, ob koncih tedna in praznikih prenizka. Če si za orientacijo vzamemo Bovec, ki je od prestolnice in regijskega središča najbolj oddaljen večji kraj, vidimo, da prevoz do Ljubljane v eno smer traja tri (čez Vršič) ali celo štiri ure (skozi Idrijo). Dnevno so na voljo od ena do tri povezave v obe smeri, odvisno od letnega časa in vrste dneva. Za pot do Nove Gorice avtobus potrebuje okoli dve uri, na voljo pa so do štiri povezave v obe smeri dnevno. Ob koncih tedna nekatera območja ostanejo brez avtobusnih povezav, prav tako linije marsikje ne dopolnjujejo načrtov za umirjanje prometa in so premalo izkoriščene. Vsa pomembnejša središča v regiji so sicer dostopna z JPP, kar pa ne velja za pretežni del podeželskega zaledja.

Grafična ponazoritev dostopnosti na primeru Bovca na sosednji strani ponazarja dostopnost z osebnim avtomobilom in dostopnost z JPP.¹⁰

V zadnjih letih opazamo, da so v visoki turistični sezoni nekatere avtobusne linije preobremenjene (npr. Bled–Bohinj). Obstoječo mrežo JPP v sezoni dopolnjujejo posebni lokalni prevozi, ki jih organizirajo občine, večinoma v podporo turističnemu povpraševanju. Čeprav so to zelo dobrodošle dopolnitve ponudbe, pa za optimizacijo linij in voznih redov manjka več koordinacije med lokalnimi skupnostmi.

¹⁰ Karta dostopnosti z JPP upošteva potovanja z avtobusom in vlakom. Prikazani so 15-minutni razredi vse do dostopnosti znotraj 120 minut.

Izračun dostopnosti z JPP upošteva naslednje predpostavke:

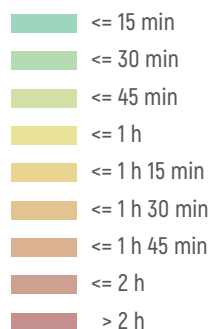
- dostopnost je izračunana kot povprečni čas potovanja za vsako uro v obdobju med 6. in 18. uro (kjer je frekvenca odhodov avtobusov ali vlakov nižja, je dostopnost zato manjša);
- v čas potovanja je všteto tudi čakanje na avtobus oz. vlak in čas za morebitni prestop;
- karta dostopnosti z osebnim avtomobilom oz. motornim prevoznim sredstvom upošteva prikaz 15-minutnih razredov vse do dostopnosti znotraj 120 minut.

Na območju Julijskih Alp hrbtenico predstavlja železnica z Gorenjsko progo na relaciji Ljubljana–Jesenice in Bohinjsko progo na relaciji Jesenice–Nova Gorica. Bohinjska proga predstavlja idealno povezavo med gorenjsko in primorsko stranjo Julijskih Alp, vendar ne dosega sodobnih standardov, prav tako je frekvenca povezav ob koncih tedna precej nižja kot ob delavnikih, kar vpliva zlasti na izbiro prevoznega sredstva za turistične oz. izletniške namene. Na relaciji med

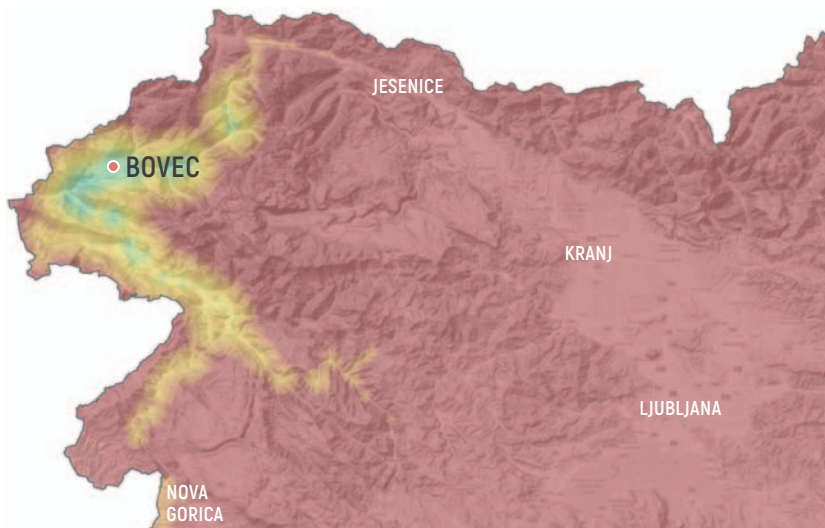
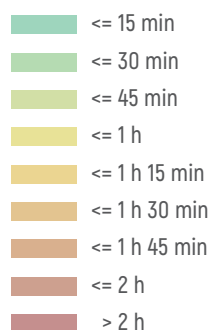
Bohinjsko Bistrico, Podbrdom, Mostom na Soči in Novo Gorico je vzpostavljena redna povezava z avtovlakom, ki opravlja pomembno funkcijo, saj ponuja odlično alternativo osebnim vozilom, ki bi se sicer morala povzpeti čez Soriško planino.

S prestolnico je regija povezana s progo Ljubljana–Kranj–Jesenice. Frekvence vlakov na tej relaciji so večje, tudi opremljenost in vozni park sta boljša.

DOSTOPNOST BOVCA Z OSEBNIM AVTOMOBILOM



DOSTOPNOST BOVCA Z JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM



Regija ne izkorišča priložnosti, ki jih ponujajo storitve multimodalnosti in mikromobilnosti

Sodobna mobilnost, če je trajnostno naravnana, zahteva prilagajanje vrste prevoza namenu potovanja in razdalji. Ob osebnem avtomobilu obstaja še paleta drugih možnosti za potovanja med različnimi cilji. S kombinacijo različnih vrst javnega prevoza, kolesa, hoje in souporabe vozil je mogoče cilj doseči učinkoviteje, hitreje in ceneje. Prometna vozlišča v regiji ne razpolagajo z ustreznimi (in ustrezno opremljenimi) prestopnimi (P + R) točkami in multimodalnimi točkami, prav tako je premalo sinergij med infrastrukturo, namenjeno dnevni mobilnosti prebivalcev in turistično infrastrukturo, namenjeno hoji in kolesarjenju. Ob dejstvu, da je število prebivalcev pogosto premajhno za ekonomsko upravičevanje vlaganj in zagotavljanje primerne standarda storitev, je pri načrtovanju storitev mobilnosti ter infrastrukture gotovo smiselno upoštevati tudi turistični vidik in obiskovalce.

Prednosti digitalizacije in novih tehnologij so premalo izkoriščene

V času, ko se vse bolj uveljavlja koncept dela od doma oz. dela na daljavo in ko trg dela postaja vse fleksibilnejši, je z vidika dostopnosti ter povezanosti regije pomembna tudi povezanost s širokopasovnim internetom. Sodobne informacijsko-telekomunikacijske tehnologije omogočajo večjo vpetost podeželskega okolja v moderne ekonomske in socialne tokove. Nove tehnologije omogočajo razvoj novih poklicev, ki niso več vezani na fizično prisotnost posameznika v urbanih središčih. Z novimi tehnologijami se zmanjšuje potreba po dnevni migraciji prebivalstva, vezanih na zaposlitve, s tem pa se povečuje konkurenčnost populacije, ki živi v vaseh in bolj oddaljenih delih podeželja.

V določenih območjih Slovenije so zaradi redke in razpršene poseljenosti ter neugodnega reliefa poslovni naložbeni modeli gradnje širokopasovne infrastrukture (brez pomoči javnih sredstev) ekonomsko neizvedljivi. Ta območja sodijo v t. i. bele lise, torej območja brez povezave s

širokopasovnim internetom. Pogled na grafični prikaz belih lis¹¹ v državi pokaže, da v regiji sicer so (tudi obsežna) območja belih lis, vendar je, ob primerjavi z ostalimi pretežno podeželskimi območji v državi, pokritost gospodinjstev s širokopasovnim internetom relativno dobra, zlasti na gorenjski strani regije. Slabša je situacija na primorski strani, zlasti v občinah Bovec, Tolmin, Idrija, Cerkno in Kanal ob Soči.

Prometno načrtovanje na ravni regije ni usklajeno, pomanjkanje medsektorskega usklajevanja

Usklajeno delovanje vseh ravni (države–regije–občine) je ključni predpogoj za uspešno celostno načrtovanje prometa. V procesu priprave RCPS se je pokazal očiten primanjkljaj sodelovanja na medobčinski ravni, saj bi bili za ustrezno naslavljanje prometne problematike nujni redni stiki med občinskimi upravami in usklajeno delovanje. Prisotno je tudi pomanjkanje medsektorskega sodelovanja, ki se kaže predvsem pri pogosti časovni in postopkovni neusklajenosti med načrtovanjem prostora in prometnih tokov. Dodaten izziv predstavlja upoštevanje turističnih tokov, ki so sezonskega značaja in jih trenutni sistem ne upošteva. Manjka celovita obravnava mobilnosti turistov, ki bi na nacionalni ravni povezala odgovorne za JDP in turistično gospodarstvo.

¹¹ Ministrstvo za javno upravo, Direktorat za informacijsko družbo in informatiko. Dostopno na: https://eprostor.gov.si/isv-test/bele_lise.html.



PREGLED NAČRTOVANIH DRŽAVNIH PROJEKTOV NA OBMOČJU JULIJSKIH ALP

Na podlagi Načrta razvojnih programov Proračuna Republike Slovenije za leto 2022 je bil pripravljen pregled načrtovanih državnih naložb v prometno infrastrukturo od vključno leta 2022 naprej na razširjenem območju Julijskih Alp. V tem časovnem okvirju je na obravnavanem območju načrtovanih 58 regionalno pomembnejših projektov v skupni ocenjeni vrednosti 600 milijonov evrov, od tega naj bi bilo v letih od leta 2022 realiziranih 457 milijonov evrov, preostali projekti se trenutno izvajajo oz. so zaključeni. 70,6 odstotka predstavljajo naložbe v cestno infrastrukturo, 22 odstotkov v železniško infrastrukturo (Gorenjsko progo), 7,5 odstotka pa v kolesarsko infrastrukturo.

Med analizirane naložbe ne štejemo dveh nacionalnih projektov izgradnje cestnega in železniškega karavanškega predora. Večji del naložb države (63 odstotkov od 457 milijonov evrov), ki so v analizi stanja prepoznane kot regionalno pomembne (npr. kolesarske povezave, obvozne ceste in naložbe na 4. razvojni osi, s katero se izboljšuje dostopnost Posočja in Idrijsko-Cerkljanskega območja), je sicer načrtovan v državnem proračunu, vendar je njihova izvedba postavljena v obdobje po letu 2025.

V Načrtu razvojnih programov veljavnega Proračuna Republike Slovenije za leto 2022 so med drugim umeščeni nekateri projekti, pomembni tudi za doseganje ciljev RCPS JA. Pri tem izpostavljamo:

- **Projekte izgradnje državne kolesarske infrastrukture.**
- **Projekte, ki prispevajo k umirjanju prometa v zgostitvenih območjih:**
 - izgradnjo obvoznice in razbremenilnih cest (Bled, Idrija–Spodnja Idrija, Tolmin, Volče, Most na Soči, Godovič, Kanal, Cerklje, Kobarid);
 - ureditev obstoječe ceste čez prelaz Vršič in ceste Log pod Mangartom–Strmec;
 - različne ureditve cest skozi naselja.

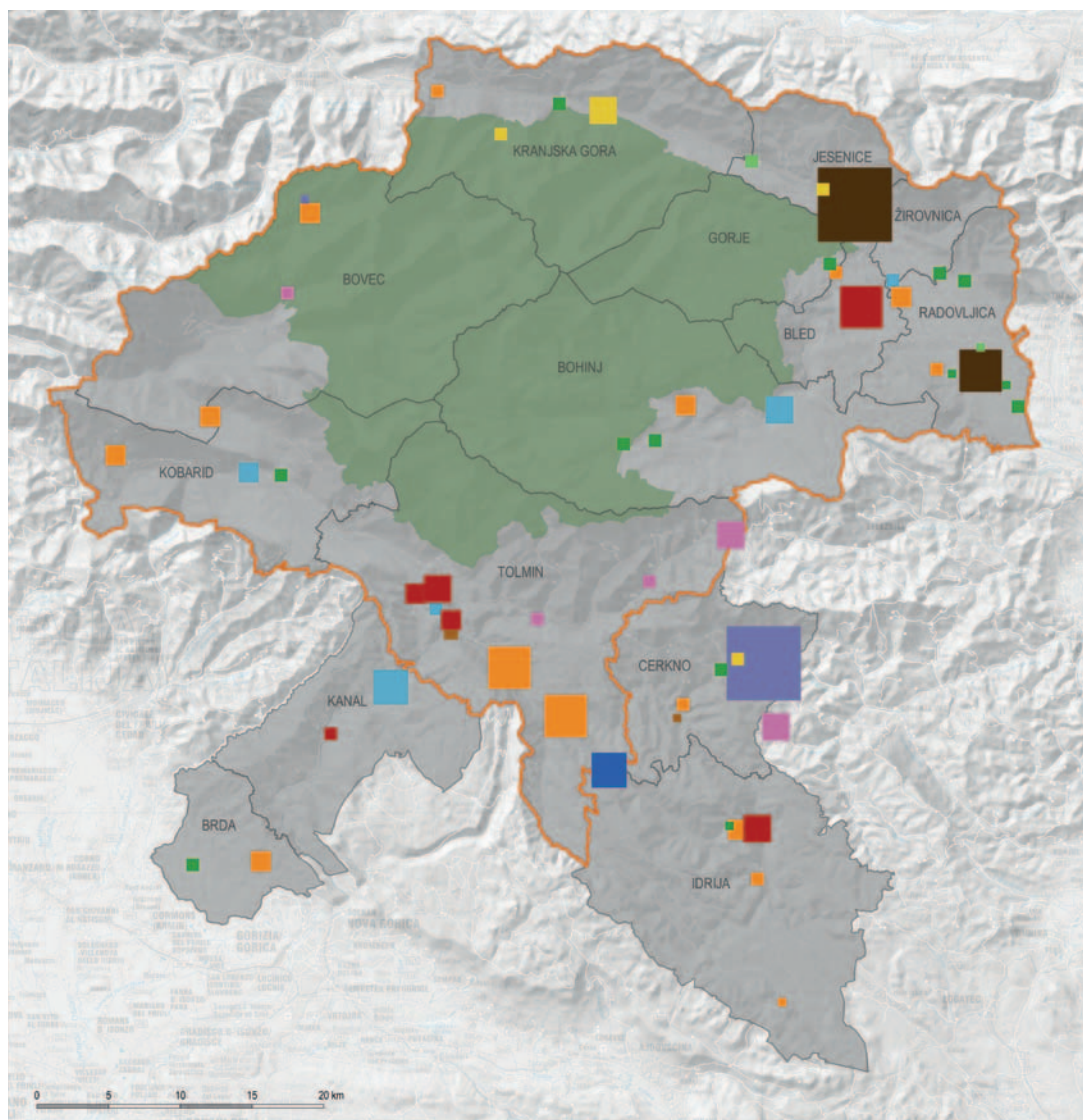
- **Projekte, ki izboljšujejo dostopnost območja:**
 - 4. razvojna os;
 - rekonstrukcija železniške proge Ljubljana–Jesenice;
 - vzpostavitev železniškega potniškega prometa na relaciji Nova Gorica–Vrtojba–Gorica (Gorizia Centrale);
 - nadgradnje ključnih železniških postaj.

Ključne ugotovitve

PREDNOSTI	SLABOSTI
Načrtovan je pomemben del naložb, ki so bile v anketi, izvedeni med občinami, in analizi stanja prometa opredeljene kot kritične.	Izvedbe naložb, še zlasti kolesarskih povezav, mestnih obvoznice in naložb na 4. razvojni osi so večinoma umeščene v leto 2025 oz. nedoločeno obdobje po letu 2025.
Načrtovane so vse ključne mestne obvoznice.	Vlaganja v posodobitev bohinjske železniške proge ne sodijo med državne prioritete.
Občine se z izgradnjo spremljajoče infrastrukture za pešce in JPP z lastnimi sredstvi aktivno vključujejo v prenove državnih cest (okoli 11 milijonov evrov).	Manjkajo nekatera pomembnejša strateška naložbena vlaganja na območju Julijskih Alp: a) naložbe v območja umirjanja prometa v TNP; b) naložbe za boljšo povezavo Posočja in Gorenjske (npr. predor Vršič).



LOKACIJE NALOŽB DRŽAVE V PROMETNO INFRASTRUKTURO, NAČRTOVANIH V NAČRTU RAZVOJNIH PROGRAMOV VELJAVNEGA PRORAČUNA ZA LETO 2022



- KOLESARSKÉ POVEZAVE
- MODERNIZACIJE CEST
- UREDITVE CEST SKOZI NASELJA
- REKONSTRUKCIJE KRIŽIŠČ
- SANACIJE VOZIŠČNIH KONSTRUKCIJ
- REKONSTRUKCIJE CEST
- IZGRADNJA OBVOZNIC
- NOVOGRADNJE CEST
- MODERNIZACIJE ŽELEZNIC
- PREMOSTITVENI OBJEKTI
- GEOTEHNIČNI PROJEKTI

OCENJENA VREDNOST PROJEKTOV

- 0,1–1 mio EUR
- 1,1–5 mio EUR
- 5,1–10 mio EUR
- 10,1–15 mio EUR
- 15,1–20 mio EUR
- 20,1–30 mio EUR
- 100,1–150 mio EUR

- Biosferno območje
- Julijske Alpe
- Triglavski narodni park
- Regija obravnave

Vir: GURS, NRP RS 2022

PREGLED OBSTOJEČIH DOKUMENTOV NA DRŽAVNI, REGIONALNI IN MEDOBČINSKI RAVNI

Izzivi prehoda iz tradicionalnih oblik v bolj trajnostne prometne politike so na območju Julijskih Alp prisotni zadnjih nekaj let, hkrati pa se kot pomembna strateška usmeritev pojavljajo v številnih strategijah in akcijskih načrtih. Za potrebe izdelave RCPS Julijske Alpe so bile še posebej zanimive usmeritve in ugotovitve aktualnih razvojnih in strateških dokumentov, izdelanih na nadobčinski ravni, ki posegajo (tudi) na področja trajnostne prometne politike Julijskih Alp.

Med pregledanimi dokumenti na regionalni ravni velja izpostaviti Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka za obdobje 2016–2025, Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške) razvojne regije 2021–2027, Regionalni razvojni program Gorenjske 2021–2027 in Razvojni načrt Biosfernega območja Julijske Alpe kot trajnostne turistične destinacije. Vsem dokumentom so skupne usmeritve na področju spodbujanja trajnostne mobilnosti. V vseh so prisotni ukrepi za spodbujanje **uporabe lokalnega in regionalnega JPP** (npr. nove linije in alternativne oblike prevoza, kot so »shuttli«, prevoz na klic itd.), **multimodalnosti** (npr. kolo in JPP), usklajenosti in **integriranosti sistema prevozov, umirjanja prometa** v zgostitvenih ter zavarovanih območjih, **ureditve mirujočega prometa**, spodbujanje **e-mobilnosti**, razvoja državnih in regionalnih **kolesarskih povezav**, posodobitve **železniškega prevoza** ter promocijskih **kampanj in storitev**.

Obe regiji, vključeni v RCPS JA, imata izdelana akcijska načrta za e-mobilnost (Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Goriško statistično regijo in Regionalni akcijski načrt za e-mobilno infrastrukturo (Gorenjska), oba sta bila izdelana v okviru projekta e-MOTICON), ki imata za cilj med drugim zagotoviti ustrezno pokritost območja s polnilnimi postajami, integrirati javni in zasebni prevoz, zagotoviti sodelovanje ključnih deležnikov, promocijo uporabe in pozitivnih učinkov

e-mobilnosti, zlasti s strani občin in vzpostavitev informacijske platforme za infrastrukturo e-polnjenja.

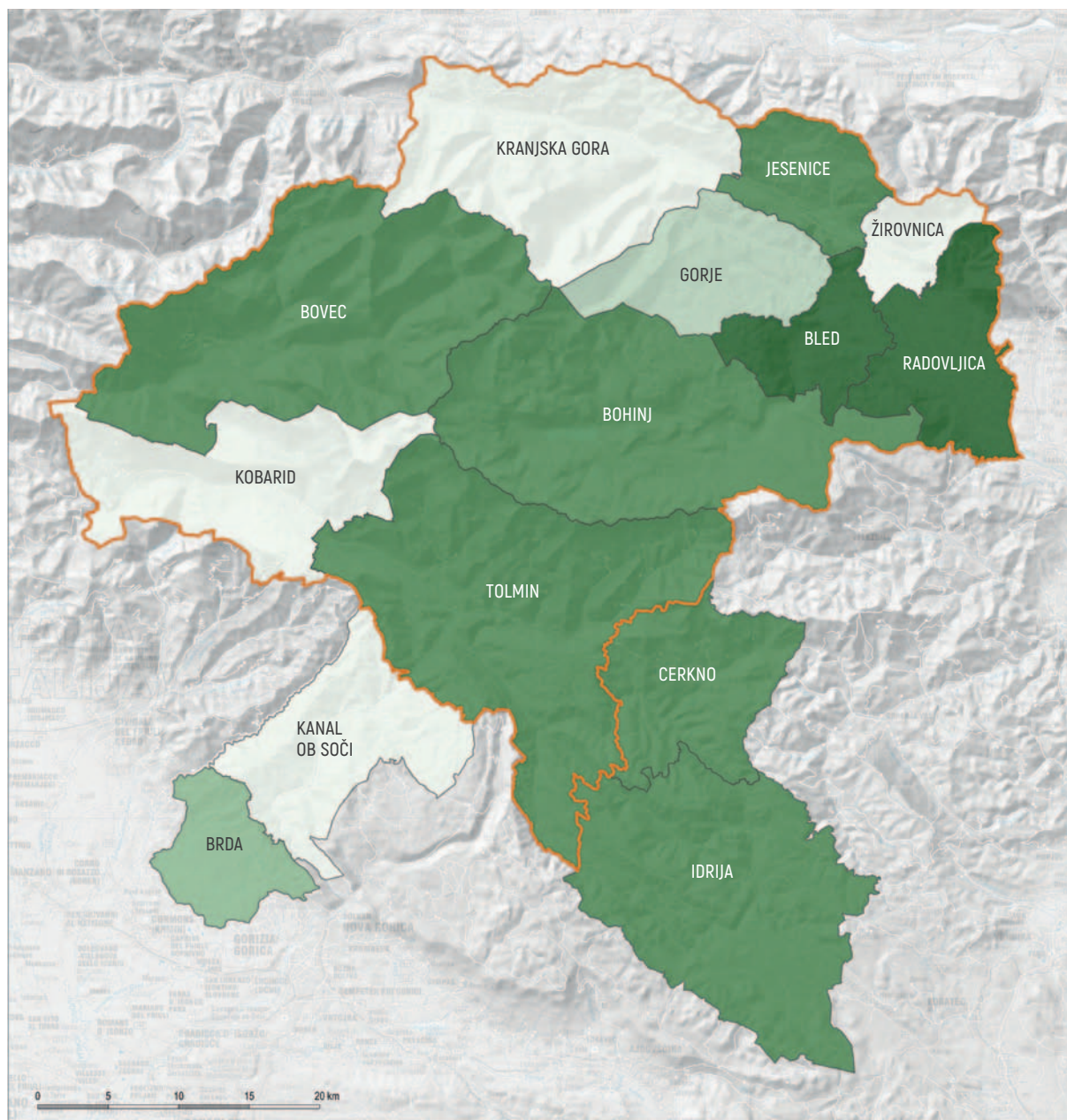
Ključne ugotovitve in ukrepi

Trajnostna prometna politika je vgrajena v vse ključne strateške dokumente na ravni Gorenjske in Goriške statistične regije ter TNP. **Zasnove RCPS JA so skladne z usmeritvami nacionalne prometne, turistične in prostorske strategije.** Republika Slovenija in s tem regija je kot del alpskega prostora zavezana k spoštovanju določil trajnostne prometne politike, kot izhaja iz »Protokola Promet« v okviru Alpske konvencije.

Kljub temu je analiza pokazala na **očiten primanjkljaj medobčinskih strokovnih podlag.** V fazi preverjanja nismo zasledili medobčinskih, regijskih ali čezmejnih strokovnih študij ali podlag, ki bi analizirale in podale scenarije ter rešitve za zahtevnejše in kompleksnejše prometne izzive na območju Julijskih Alp, kot so analiza potreb potnikov v JPP in iz gospodarskih sektorjev, scenariji razvoja prometa glede na nadaljnje prometne obremenitve zaradi turizma v zgostitvenih območjih, možne rešitve za upravljanje prometa pri velikih generatorjih prometa in ob velikih dogodkih v Julijskih Alpah, ocene vpliva podnebnih sprememb na prometno infrastrukturo, ocene potreb po zmogljivostih parkirišč P + R med občinami (skupni načrti) ter analize potreb po čezmejnih prevozi in povezljivosti prometnih sistemov v Julijskih Alpah z Italijo in Avstrijo. Teme, ki so redkeje vključene, so tudi trajnostna mobilnost v šolah in javnih ustanovah, izdelava načrtov upravljanja obiska v zavarovanih območjih narave, oblikovanje sistema potujočih pisarn (delo na vlaku/avtobusu) ter ukrepanje in zagotavljanje prevoznosti ter dostopnosti v primeru naravnih nesreč.

Lokalni dokumenti – celostne prometne strategije občin

Od štirinajstih občin obravnavanega območja je imelo maja 2021 izdelano in sprejeto CPS deset občin. Glede na ugotovitve iz ankete med občinami, Bled in Radovljica strategijo pospešeno izvajata, medtem ko jo druge izvajajo v omejenem obsegu oz. skladno z razpoložljivimi finančnimi sredstvi. Občina Brda je vključena v CPS Mestne občine Nova Gorica.



- Občine s CPS in pospešeno izvedbo
- Občine s CPS in omejeno izvedbo
- Občine, vključene v CPS mestne občine
- Občine z nedavno sprejetim CPS
- Občine s CPS v postopku priprave
- Biosferno območje Julijske Alpe

Kartografska podlaga: GURS, državna pregledna karta, 1 : 250.000

Analiza spletnega vprašalnika, ki smo ga pripravljavci RCPS naslovili na občine in občinske službe, je pokazala, da lokalne skupnosti kot dva najpomembnejša cilja skupne trajnostne prometne politike na območju Julijskih Alp izpostavljajo **urejeno in območju ter uporabnikom prilagojeno infrastrukturo ter ozaveščenega uporabnika**, ki predstavlja osrednji element trajnostne mobilnosti. Šele nato sledijo cilji, kot so celostno, nadzorovano in enotno upravljanje sistema, integrirana in usklajena ponudba multimodalnih storitev ter sklenjene medregijske in meddržavne povezave. Občine kot najmanj pomemben cilj RCPS označujejo informacijsko-telekomunikacijske tehnologije in inovacije.

Za vsakodnevno mobilnost občanov in gospodarstva so z vidika občin v Julijskih Alpah najpomembnejše **medobčinske povezave in povezave z Ljubljano**. Povezave z ostalimi občinami v Julijskih Alpah, regijskima središčema Kranj in Nova Gorica ter sosednjima Italijo in Avstrijo so bile v anketi ovrednotene z nižjo stopnjo pomembnosti.

Od vnaprej pripravljenih možnih ukrepov (19) trajnostne prometne politike v Julijskih Alpah so občine kot najpomembnejšega ovrednotile ukrep **Omejevanje prihoda obiskovalcev z osebnimi vozili na območje TNP in do turističnih atrakcij**.

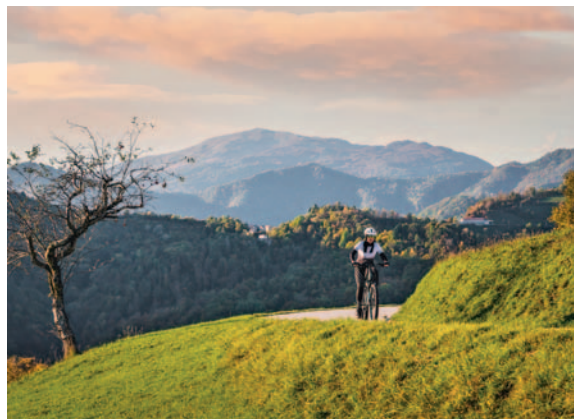
Med skupnimi prednostnimi nalogami v letih 2021 in 2022 izvajanja strategije anketirani predstavniki občinskih služb izpostavljajo:

- izboljšanje ponudbe avtobusnih linij in uskladitve voznih redov med železnico ter avtobusnimi prevozi;
- ozaveščanje in promocijo oblik aktivne mobilnosti;
- enotno kartico Julijskih Alp s podpornim informacijskim sistemom.

Kot ključne medobčinske mobilnostne teme in projekti občin v Julijskih Alpah so se pokazali:

- **Umirjanje prometa** in dejavnosti na regijskih gostitvenih območjih: Vršič (Kranjska Gora, Bovec), Pokljuka (Bohinj, Bled, Gorje), Radovna (Kranjska Gora, Gorje), Vintgar (Gorje, Bled, Jesenice), dolina Soče (Bovec, Kobarid, Tolmin).

- **Izgradnja daljinskih kolesarskih povezav** ob Soči (Bovec, Kobarid, Tolmin, Kanal ob Soči), Idrijci (Idrija, Cerklje, Tolmin), Savi Bohinjki (Bled, Bohinj), Savi Dolinki (Jesenice, Žirovnica, Radovljica).
- **Bohinjska proga** od Jesenic do Nove Gorice z navezavami na ostale centre (frekvence, postaje, muzejski vlak, kolesarji, integracija na avtobusni prevoz v smeri Kranjske Gore, Kobarida, Bovca, Goriških brd, Idrije).
- **Medobčinsko urejanje prometa v sezonah (letni, zimski) na območjih doline Soče, Bohinja z Blejskim območjem in navezavo do Kranjske Gore, tromeje.**
- **Krepitev in integracije JPP** na določenih smereh in vozliščih (Jesenice, Lesce, Bohinjska Bistrica, Most na Soči, Kanal) ter pobuda za krožno avtobusno linijo Julijske Alpe.



POMEMBNOST PREDLOGOV UKREPOV Z VIDIKA OBČIN V REGIJI

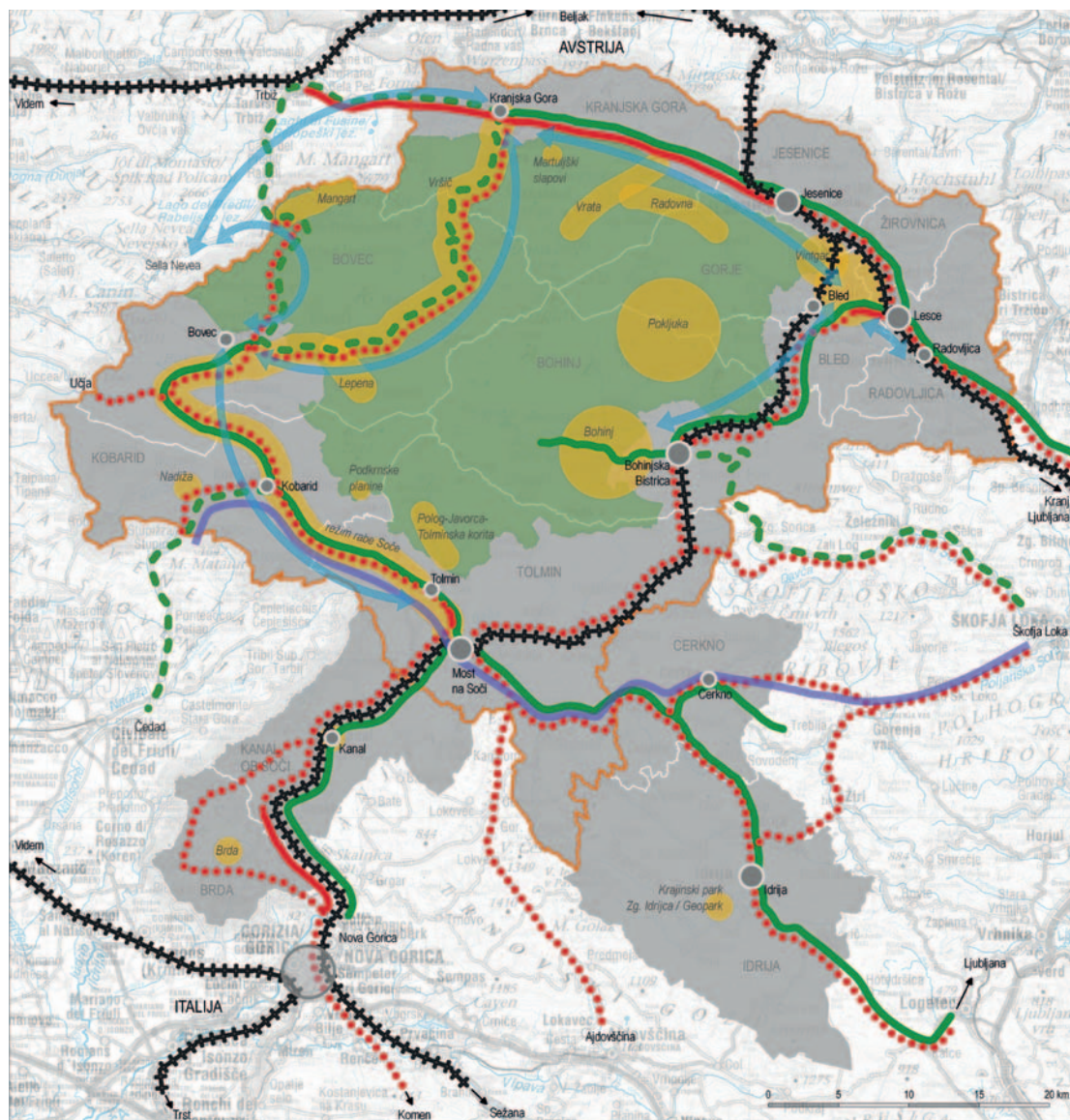
Povprečna ocena: 1 = najmanj pomemben | 5 = najpomembnejši

Vir: anketa med občinami, april 2020





PRIKAZ KLJUČNIH REGIONALNIH IN MEDOBČINSKIH IZZIVOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI



- Umirjanje prometa na zgostitevni območjih
- Izgradnja daljinskih kolesarskih povezav
- Daljinske kolesarske povezave
- Železniške proge
- Ključne avtobusne povezave
- Sezonske avtobusne povezave
- Medobčinsko urejanje prometa v sezonah
- Pomembno mobilnostno vozlišče
- Mobilnostna točka
- 4. razvojna os

- Triglavski narodni park
- Biosferno območje Julijske Alpe
- Regija obravnave

Kartografska podlaga:
GURS, državna pregledna karta 1 : 250.000





4 VIZIJA PROMETNE UREDITVE

Vizija prometne ureditve je temelj za učinkovito izvajanje RCPS in opredeljuje dolgoročno zasnovo mobilnosti v regiji. Kaže nam, v kakšni regiji želimo živeti v prihodnosti in kako se ta razlikuje od regije, v kateri živimo danes. Vizijo smo oblikovali na delavnici oblikovanja vizije skupaj s ključnimi deležniki na področju mobilnosti v regiji.

Julijske Alpe so vsem generacijam dostopen prostor, ki s »triglavo« integriranim sistemom trajnostne mobilnosti omogoča kakovost bivanja in svobodo gibanja domačinom in obiskovalcem.

Triglav, simbol Julijskih Alp in obenem najpomembnejši državni in mednarodni simbol Slovenije, je lahko simbol povezovanja na treh ravneh:

- lokalna, regijska in (med)državna raven,
- povezanost območja ob tromeji in
- stebri trajnostne mobilnosti.

Vizija razvoja tega območja z vidika prometnega načrtovanja je podlaga in vodilo pri postavljanju ciljev ter oblikovanju ukrepov.







5 STRATEŠKI CILJI

Na delavnici oblikovanja vizije so se izoblikovala ključna področja strateških ciljev, ki izpostavljajo infrastrukturo, multimodalnost, dostopnost in povezanost, digitalizacijo, promocijo in ozaveščanje ter načrtovanje in upravljanje.

Sočasno z nastajanjem tega dokumenta je nacionalna delovna skupina za celostno prometno načrtovanje oblikovala poseben nabor strateških ciljev, ki naj bi jih zasledovale vse nastajajoče in prihodnje (R)CPS v Sloveniji.

Pripravljalci RCPS JA smo se odločili, da z namenom primerljivosti in ciljem usklajenosti s prizadevanji na nacionalni ravni, predlagan nabor strateških ciljev upoštevamo, na delavnici izoblikovane usmeritve pa prelijemo v strateška vodila in svežnje ukrepov. Opredeljenih je bilo devet strateških ciljev in devet strateških vodil, iz katerih smiselno izhajajo ukrepi RCPS.

Poleg v nadaljevanju dokumenta navedenih devetih strateških vodil smo opredelili dodatni dve horizontalni strateški vodili, ki poudarjata infrastrukturo v podporo trajnostni mobilnosti (Strateško vodilo 10: Vzpostavljena kakovostna infrastruktura v podporo trajnostni mobilnosti) in čezmejnost (Strateško vodilo 11: Čezmejnost je upoštevana pri načrtovanju in izvajanju ukrepov).

Strateški cilji Regijske celostne prometne strategije za širše območje Julijskih Alp

- I. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- II. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- III. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- IV. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- V. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- VI. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- VII. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti.
- VIII. Prenos določenih pristojnosti pri načrtovanju in upravljanju mobilnosti na regijski raven.
- IX. Turizem je pomemben element načrtovanja trajnostne mobilnosti v regiji.

CILJNE VREDNOSTI

Doseganje zastavljenih ciljev bomo spremljali prek nabora osnovnih kazalnikov, ki so bili uporabljeni v okviru analize stanja.

KAZALNIK	NAVEZAVA NA CILJ	IZHODIŠČNA VREDNOST	CILJNA VREDNOST 2028
Ogljični odtis regije – delež emisij CO ₂ iz prometa se znižuje	II	20 %	15 %
Dolžina novih pešpoti	III, VI	–	20 km
Dolžina novih kolesarskih povezav	III, VI	–	70 km
Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in JPP ¹²	I, II	–	Povečanje za 5 %
Izboljšana dostopnost JPP (delež prebivalcev, ki živijo v 500- ali 1.000-metrski oddaljenosti od postajališč cestnega JPP s primerno pogostostjo voženj) ¹³	II, IV, VI, VII	Gorenjska: 500 m – 58 %, 1.000 m – 70 % Goriška: 500 m – 23 %, 1.000 m – 39 % (leto 2019)	60 % 70 % 28 % 44 %
Število vzpostavljenih čezmejnih povezav JPP	I, II, IV, VII, IX	0	3
Število novih prestopnih (P + R) in multimodalnih točk na območju JA	I, II, IV, V, VI, VII	–	5, 9
Število novih ukrepov umirjanja prometa	I, II, III, VI, IX	–	25
Število novih ukrepov e-mobilnosti	II	–	5
Število vzpostavljenih podpornih rešitev za optimizacijo multimodalnosti	IV, V, VII	1	2
Število vzpostavljenih platform za celostno prometno načrtovanje in upravljanje mobilnosti na območju Julijskih Alp	VIII	0	2
Število dejavnosti, ki prispevajo k dvigu ozaveščenosti prebivalcev in obiskovalcev Julijskih Alp	I, III, VI	–	9
Število novih turističnih produktov na osnovi JPP	I, II, IV, V, IX	–	5
Število izdelanih mobilnostnih načrtov za zagostitvena območja in večje generatorje prometa	II, III, V, VI	–	5

¹² Podatki, pridobljeni na podlagi raziskave, opravljene med prebivalci regije v izhodiščnem letu 2022, v letih 2024, 2026 in ob zaključku izvajanja RCPS.

¹³ Vhodna podatka se nanašata na statistični regiji (Goriško in Gorenjsko).





6 STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V REGIJI



STEBER I HOJA IN KOLESARJENJE

Stanje

Hoja in kolesarjenje sta za regijo pomembna predvsem z vidika turizma, saj se vse bolj uveljavljata kot prepoznavna turistična produkta. Konkretnih podatkov o številu kolesarjev in pešcev je malo, po neuradnih podatkih pa število kolesarjev, zlasti gorskih, narašča, povečuje se tudi število pohodnikov po vse številnejših pohodniških in tematskih poteh v regiji.

Treba je razločevati med različnimi tipi infrastrukture za pešce: infrastruktura v naseljih, pešpoti, (daljinske) pohodniške poti in infrastrukture za kolesarje: cestne kolesarske povezave, daljinske kolesarske povezave in gorske kolesarske povezave. Hoja in kolesarjenje sta dva za človeka najbolj zdrava in hkrati ekonomična načina premikanja ter lahko predstavljata integralen del regijske prometne slike, še zlasti če se smiselno navezujejo na dobro delujoč JPD. Primerna sta predvsem za krajše razdalje, kar ob upoštevanju ustrezne ozaveščenosti prebivalcev odlično dopolnjuje druge načine trajnostne mobilnosti. Predvsem v urbanih središčih in njihovi okolici lahko zlasti kolesarjenje ponudi dobro alternativo osebnim vozilom za potrebe dnevne mobilnosti. Razgibanost terena je pogosto ovira za večjo popularnost tovrstnega načina premikanja, vseeno pa vedno večje število električnih koles dopolnjuje to vrzel.

Na splošno je infrastruktura za pešce na obravnavanem območju dokaj neustrezna in nevdrževana (opuščene pohodne poti med kraji in občinami, nepovezane pešpoti med nekaterimi pomembnimi točkami, pomanjkljive in neenotne označbe tematskih poti, pomanjkljiva infrastruktura za pešce v urbanih središčih). Dobro pa so označene, opremljene in urejene daljinske pešpoti, ki so sicer bolj turističnega značaja, vseeno pa povezujejo območja več občin in so pomembne v regijskem kontekstu. Pomembno je, da se daljinske pohodniške poti produktno navezujejo na kombiniranje hoje in JPD. Glede na koncept posamezne poti se slednje pogosto navezujejo na naselja in s tem tudi na poti, ki so sicer del mikromobilnosti posameznih urbanih območij.

ALPE ADRIA TRAIL je daljinska pohodniška pot, ki vodi skozi Avstrijo, Italijo in Slovenijo. Na ozemlju Slovenije preči območje zgornjesavske doline in se v Trenti priključi dolini Soče, ki jo pri Tolminu zapusti in nadaljuje na italijansko stran meje.

JULIANA TRAIL je krožna daljinska pohodniška pot, dolga 267 km, ki poteka po dolinah, prelazih, ob rekah Savi in Soči. Povezuje celotno območje Julijskih Alp.

Za razliko od pohodniških potrebujejo kolesarske poti neprimerno večja vlaganja. Povsod, še zlasti pa izven urbanih naselij, je zato še veliko prostora za izboljšave kolesarske infrastrukture. Velik izziv predstavlja zlasti urejanje infrastrukture med naselji, kjer ni urejenih površin za kolesarje, pa tudi urejanje daljinskih in rekreativnih kolesarskih poti. Za takšno kolesarjenje se uporablja vozišče, ki praviloma ni opremljeno z označbami in je zato nevarno. Pomembno je poudariti, da se z umeščanjem kolesarskih poti med naselji ustvarjajo primerni pogoji – ne samo za rekreativno, ampak predvsem za vsakodnevno kolesarjenje v funkciji dnevne mobilnosti.

Na območju Julijskih Alp so določene trase omrežja državnih kolesarskih poti, ki se postopoma umeščajo v prostor in gradijo v

sodelovanju države in lokalnih skupnosti. Glede na izrazite sinergije med zagotavljanjem dnevne mobilnosti in razvojem kolesarjenja kot turističnega produkta bi bilo v prihodnje v ta namen treba vlagati več sredstev.

Kot dopolnitev klasičnim kolesarskim potem omenjamo še Slovensko turnokolesarsko pot, ki je sicer speljana po stranskih poteh, vendar se pogosto navezuje na dolinske poti, na območju Julijskih Alp pa je nadgrajena v produkt JULIANA BIKE.



Pohodniška pot Alpe Adria Trail

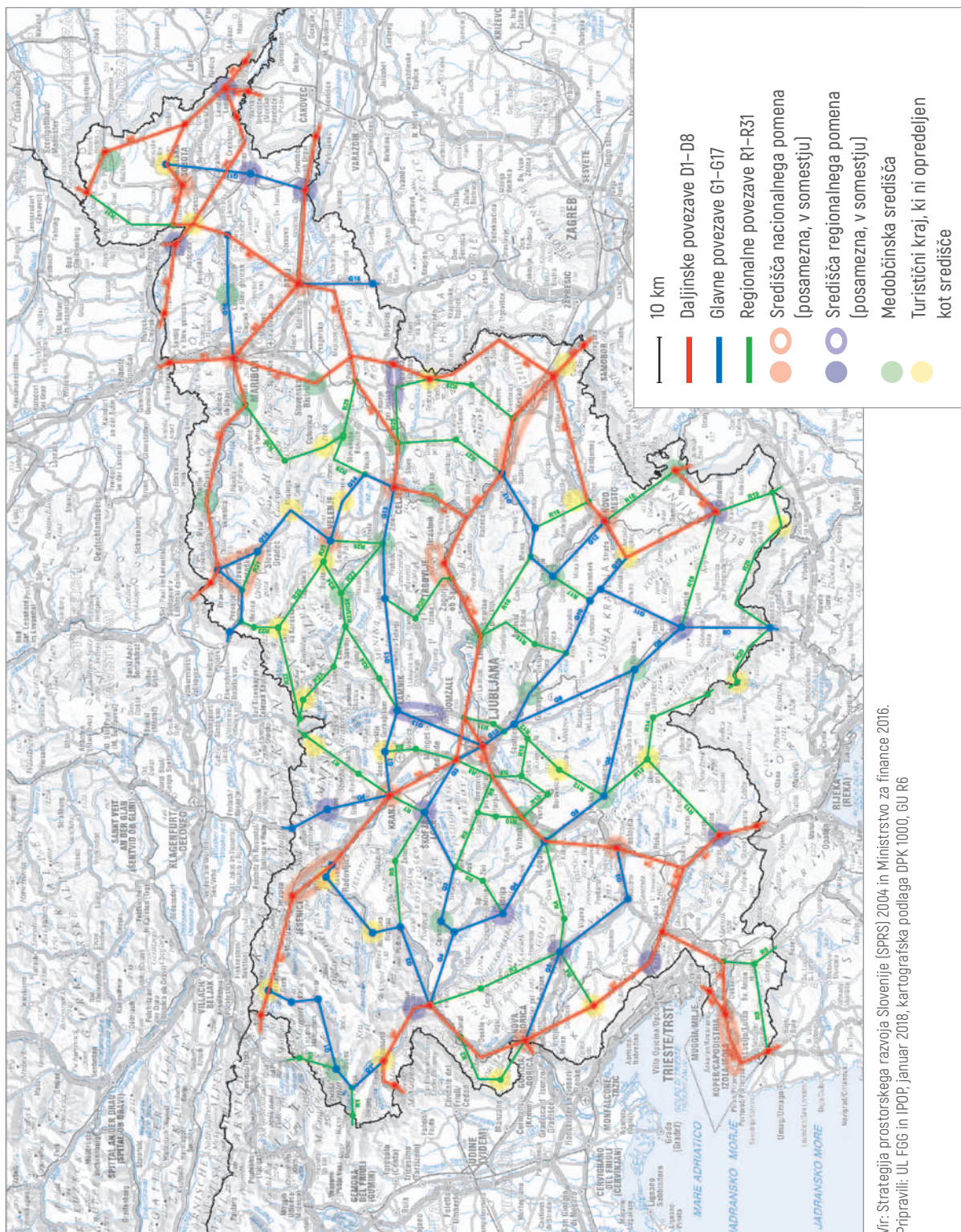


Pohodniška pot Juliana Trail



Kolesarska pot Juliana Bike

GRAFIČNI PRIKAZ KORIDORJEV DRŽAVNIH KOLESARSKIH POVEZAV



Vir: Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) 2004 in Ministrstvo za finance 2016.

Pripravi: UL FGG in IPO, januar 2018, kartografska podlaga DPK 1000, GU R6

Izzivi

Potenciala kolesarjenja in hoje sta na ravni regije premalo izkoriščena, zlasti za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev. Glavni izzivi ležijo v zagotavljanju ustrezne infrastrukture in razvoju podpornih storitev.

- Manjka sistemski in medobčinsko usklajen pristop k urejanju infrastrukture za pešce ter kolesarje (poenoten pristop k označevanju in urejanju poti, enoten sistem izposoje koles, povezljivost).
- Daljinske kolesarske povezave: zahtevne naložbe in dolgotrajno umeščanje v prostor, zahtevno (evropsko) financiranje kolesarskih povezav izven urbanih območij.
- Kolesarjenje v naravnem okolju obremenjuje naravo in ekosisteme, pravni okvir še vedno ni urejen.
- Primanjkljaj podpornih podjetniških storitev za kolesarje in pohodnike na poti (servisi koles, izposojevalnice/trgovine z opremo, prevozi za prtljago ipd.).

Dosežki

- Pohodniški poti Juliana Trail in Alpe Adria Trail.
- Dnevi umirjanja prometa v alpskih dolinah (Vrata, Tolminska korita, dolina Tolminke, Mangartsko sedlo, Bohinj itd.).
- Kolesarska pot Jesenice–Mojstrana–Kranjska Gora–(Trbiž).
- Spletni portal Bike Alpe Adria.
- Izdelan načrt kolesarskih povezav Severne Primorske in Gorenjske regije z navezavami na sosednja ter čezmejno območje.

STRATEŠKO VODILO 1: Hoja postane glavno sredstvo premagovanja kratkih razdalj in pomemben turistični produkt

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
1.1 Urejena in varna infrastruktura za pešce	X	X	X	X		X	X		X

STRATEŠKO VODILO 2: Zagotovljeni so ustrezni pogoji za razvoj kolesarjenja

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
2.1 Vzpostavljeno sklenjeno omrežje (državnih, medobčinskih in lokalnih) kolesarskih povezav v regiji	X	X	X	X		X	X		X
2.2 Vzpostavljen enoten sistem podporne kolesarske infrastrukture in storitev	X	X		X	X	X	X		X



Akcijski načrt za STEBER I: HOJA IN KOLESARJENJE

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
1.1.1 Ureditev in vzdrževanje pešpoti za dnevno mobilnost med naselji in v naseljih (večji generatorji prometa)	Ureditev večnamenske poti okrog letališča	Občina Bovec	300.000	2022–2025
	Preveritev izvedljivosti pešpoti med Kalom-Koritnico in Bovcem z izgradnjo visečega mostu Kal-Koritnica-Rabeljk	Občina Bovec	nizka	2022–2023
	Pešpot Kobarid (Mlekarna Planika)–Napoleonov most	Občina Kobarid	75.000	2022–2024
	Ureditev pešpoti Tolmin–Poljubinj (poslovna cona)	Občina Tolmin	150.000	2022–2025
	Ureditev pešpoti Tolmin–Volče (most čez Sočo)	Občina Tolmin	1.000.000	2022–2025
	Ureditev pešpoti Tolmin–Dolje	Občina Tolmin	250.000	2022–2025
	Ureditev pešpoti ob Industrijski coni Poljubinj	Občina Tolmin	100.000	2022–2025
	Ureditev pešpoti Modrejce–Tolmin (most čez Sočo)	Občina Tolmin	1.000.000	2022–2025
	Ureditev pešpoti Vrh Ravni–Zakojška grapa	Občina Cerklje	150.000	2022–2025
	Ureditev krožne pešpoti Divje babe	Občina Cerklje	100.000	2022–2024
	Most v Piškovci , ki povezuje občino Bled z občino Žirovnica (Zasip in Breg)	Občina Bled	220.000	2021
	Ureditev pešpoti skozi naselje Breg	Občina Žirovnica	srednja	2023
	Ureditev pešpoti na relacijah Lesce–Hlebce–Begunje in Radovljica–Nova vas–Begunje, Lipniška dolina	Občina Radovljica	150.000	2025
	Ureditev Jesenške razgledne poti Hrušica–Koroška Bela	Občina Jesenice	750.000	2027
	Ureditev pešpoti na relaciji Topolino Mojstrana–Hrušica	Občina Kranjska Gora	50.000	2021
	Ureditev pešpoti na relaciji Jasna–Erika (ob regionalni cesti na Vršič)	Občina Kranjska Gora	100.000	2023
	Ureditev pešpoti na relaciji Žunov Most–Olipcov most, Gozd Martuljek–Kranjska Gora	Občina Kranjska Gora	15.000	2021

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
1.1.1 Ureditev in vzdrževanje pešpoti za dnevno mobilnost med naselji in v naseljih (večji generatorji prometa)	Blejski razgledni trail – nadgradnja	Turizem Bled	10.000	do 2026
	Pešpot na relaciji Bled–Gorje	Občina Gorje	10.000/leto	2021–2025
	Pešpot med naselji Ribčev Laz–Laški Rovt–Polje–Kamnje–Savica–Bohinjska Bistrica	DRSI, Občina Bohinj	srednje	2024
	Pešpot med Srednjo vasjo in Bohinjsko Češnjico	DRSI, Občina Bohinj	srednje	2024
	Ureditev in označitev pešpoti za povezavo s središčem mesta Idrija	Občina Idrija	200.000	2025
1.1.2 Vzdrževanje in ustrezna označitev daljinskih pohodnih poti	Redno vzdrževanje daljinske pohodniške poti Juliana Trail	Skupnost Julijske Alpe	srednja	kontinuirano
	Pohodniška pot Juliana Trail (zanka Breginjski kot in zanka Livško)	Turizem Dolina Soče, Skupnost Julijske Alpe, Občina Kobarid	20.000	2022–2024
	Redno vzdrževanje Poti miru	Fundacija Poti miru v Posočju	srednja	kontinuirano
	Pot miru (ureditev in priključitev kraka Vršič–Kranjska Gora)	Občina Kranjska Gora	200.000	2021–2025
	Izgradnja mostu na Otoni (krožna pot iz Kobarida do Trnovega ob Soči, navezava na Soško pot in pot Juliana)	Občina Kobarid	50.000	2022–2027
	Redno vzdrževanje in nadgradnja tematskih poti	občine, JZ TNP	srednja	kontinuirano
	Redefinicija Vie Alpine	v dogovarjanju	srednja	2022–2025
	Ureditev pohodne poti ob Savi Dolinki in Savi Bohinjki	Turizem Bled	50.000	do 2026
2.1.1 Zagotoviti povezljivost zaposlitvenih središč in bližnjih naselij z uporabniku prijaznimi kolesarskimi povezavami	Kolesarska povezava središče Radovljice–ŽP Lesce (Bled)	Občina Radovljica	2.500.000	2022
	Kolesarska povezava Ribčev Laz–Ukanc, Stara Fužina–Ribčev Laz, Stara Fužina–Vegelj	Občina Bohinj	srednje	2030
	Kolesarska povezava primestnih naselij z Jesenicami	Občina Jesenice	1.000.000	2027

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
2.1.1 Zagotoviti povezljivost zaposlitvenih središč in bližnjih naselij z uporabniku prijaznimi kolesarskimi povezavami	Kolesarska povezava Radovljica–Nova vas–Begunje	Občina Radovljica	700.000	2025
	Kolesarska povezava Breznica–Rodine	DRSI, Občina Žirovnica	1.000.000	2030
	Kolesarska povezava Zabreznica–Breznica	DRSI, Občina Žirovnica	2.100.000	2022
	Kolesarska povezava Gorje–Jesenice	Občina Gorje	100.000	2022–2025
2.1.2 Dograditev daljinskih in povezovalnih kolesarskih poti v okviru Državnega kolesarskega omrežja	Kolesarska pot Podbela–Robidišče–Logje–Sedlo–(planina Božca)	Občina Kobarid	400.000	2022–2026
	Preveritev izvedljivosti kolesarske povezave Log pod Mangartom–Rudnik v Rajblju	Občina Bovec	nizka	2022–2025
	Kolesarska povezava D7 • odsek Tolmin–Kobarid • odsek Modrej–Most na Soči • odsek Gorenji Log–Kanal • odsek Kanal–Most na Soči • odsek Kobarid–Robič MP	DRSI, občine	5.200.000 400.000 3.500.000 4.800.000 3.000.000	2022–2027
	Kolesarska povezava G1 – odsek Kobarid–Bovec	DRSI, občine	7.000.000	2022–2027
	Kolesarska povezava G4 • odsek Most na Soči–Postaja • odsek Spodnja Idrija–Straža	DRSI, občine	750.000 3.700.000	2022–2027 2030
	Kolesarska povezava R2 • odsek Dobrovo–Kanal	DRSI, občine	5.400.000	2021–2024
	Kolesarska povezava G2 • odsek Bohinjska Bistrica–Bled (z navezavo na D2–Savsko kolesarsko pot)	DRSI, občine	16.600.000	2021–2027
	Kolesarska povezava D2 • odsek Jesenice–Žirovnica–Lesce	DRSI, občine	2.000.000	2021–2027

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
2.1.3 Pridobitev soglasij in upravljanje Slovenske turno kolesarske poti STKP (Juliana Bike)	Urejanje ključnih odsekov in vzdrževanje	občine	srednje	2021
2.2.1 Ureditev kolesarnic in/ ali P za kolesa za potrebe večjih generatorjev prometa	Ureditev P za kolesa/kolesarnic ob večjih zaposlitvenih in izobraževalnih centrih (podjetja, javne ustanove, šole)	Občina Bovec, Občina Bled, Občina Jesenice, Občina Kranjska Gora, Občina Bohinj, Občina Gorje, Občina Idrija, šolski centri, večje gospodarske družbe	500.000	do 2027
2.2.2 Povezljivost sistemov za izposajo koles in e-koles med občinami	Nadgradnja in širitev avtomatiziranega sistema izposoje koles Gorenjska Bike	BSC Kranj d.o.o. in gorenjske občine (Bohinj, Gorje, Žirovnica, Jesenice, Kranjska Gora, Radovljica)	1400.000	2022–2026
	Preveritev možnosti vzpostavitve avtomatiziranega sistema izposoje koles na »primorski strani JA«	PRC, Turizem Dolina Soče	nizka	2022
	Razširitev mreže obstoječega sistema za izposajo e-koles	Občina Idrija	300.000	2025
	Namestitev polnilnic za e-kolesa na ključnih mestih (prestopne in multimodalne točke, turistične znamenitosti, namestitveni in gostinski obrati)	zasebniki, občine	srednja	2022–2024



STEBER II

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Stanje

JPP mora biti osnova trajnostne mobilnosti, saj zmanjšuje prometne zastoje, težave s parkiranjem in negativne vplive na okolje. Igra tudi družbeno koristno vlogo, saj omogoča mobilnost prebivalcem, ki ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega vozila). Njegov namen je potniku omogočiti alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovosten avtobusni in železniški sistem mora, da je zanimiv za potencialne potnike, izpolnjevati merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve.

Za delovanje integriranega JPP je treba zagotoviti povezovanje prometnih podsistemov z enotno vozovnico in intermodalne prestopne točke, kar bo uporabnikom omogočalo učinkovito prestopanje med različnimi prevoznimi načini. Zagotavljanje sodobnih potniških središč bo v lokalne skupnosti vneslo novo razsežnost trajnostne mobilnosti in povečalo privlačnost JPP. Ponudba JPP naj se celovito dopolni s sistemom P + R, zadostnim številom pokritih/varovanih parkirišč za kolesa ter sistemom pločnikov in kolesarskih stez za varen dostop do postajališč JPP.

Ponudba JPP v regiji je zelo neenakomerna. Na gorenjski strani je veliko boljša kot na primorski. Avtobusne povezave so namenjene predvsem občinskim in medobčinskim potovanjem, železniške pa povezavi s prestolnico in središči na obrobju regije (Nova Gorica, Jesenice, Kranj).

Zaradi dolgih potovalnih časov in nizke frekvence je javni avtobusni potniški promet za uporabnike premalo zanimiv. Tudi infrastruktura na večini postajališč je pomanjkljiva. Javni avtobusni potniški promet le s težavo povezuje obe administrativni regiji, povezave čez prelaze so redke; izjema so poletni meseci, ko so uvedene dodatne linije v podporo turistični ponudbi. V

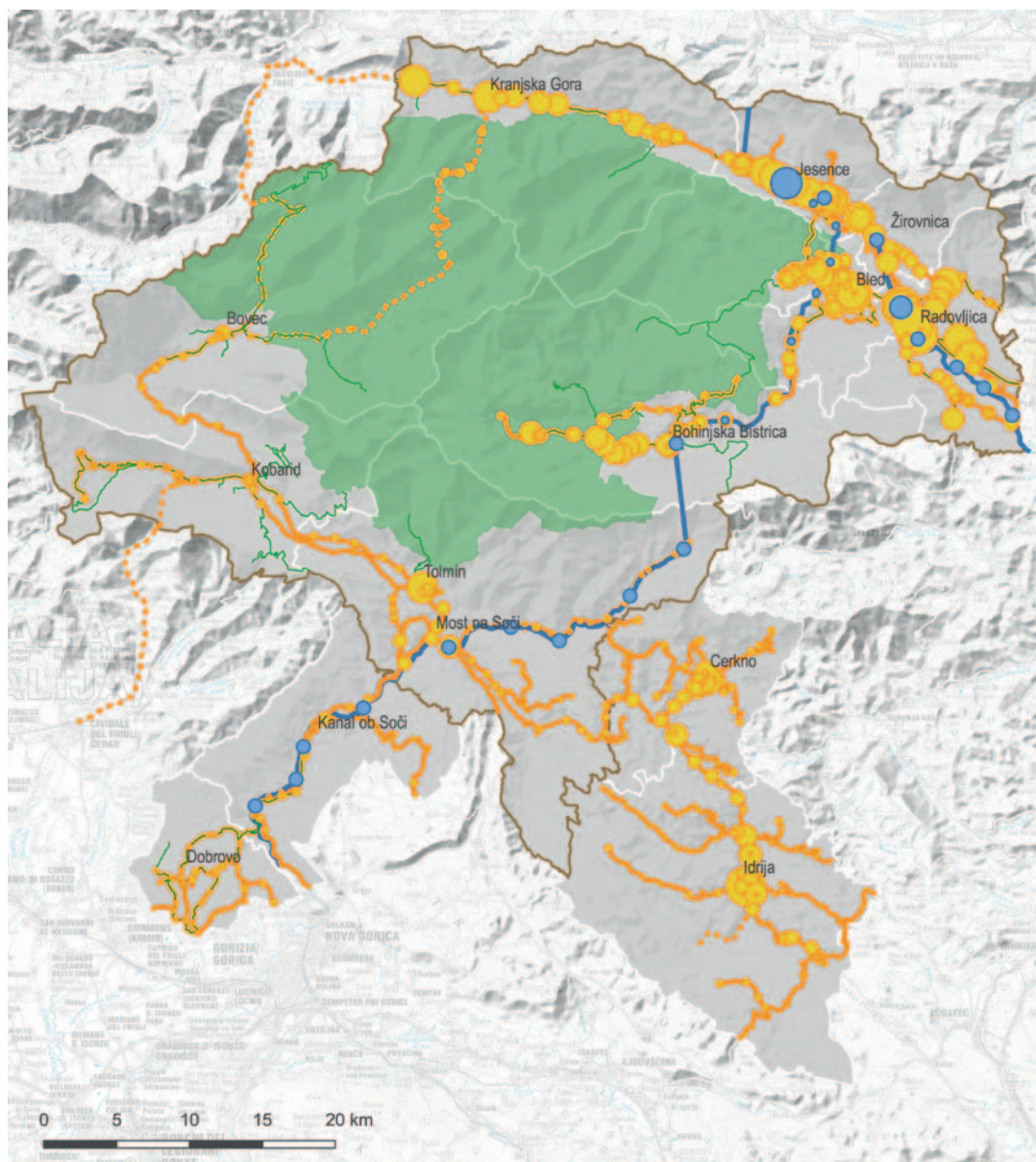
spletni raziskavi med vključenimi občinami sta se kot prioritetni vprašanji pokazali uvedba hitrih avtobusnih linij med regionalnimi središči in Ljubljano ter poenotenje sistema JPP in posebnih lokalnih linijskih prevozov, vključno z voznimi redi.

Julijske Alpe so območje ob meji z Avstrijo in Italijo, zato je čezmejni vidik pri zagotavljanju dostopnosti zelo pomemben tako za migracije prebivalcev kot za razvoj turizma. Infrastruktura se prilagaja terenu, zato najkrajše povezave med regijskimi središči in glavnim mestom lahko potekajo tudi skozi ozemlja sosednje države. Poleg zagotavljanja prevoznosti cest je treba poskrbeti za povezljivost sistemov JPP. Predvsem železnica se kaže kot glavna žila strateških povezav do večjih mest v sosesčini, avtobusni prevozi pa so pomembni za zagotavljanje povezljivosti na krajših razdaljah in do točk prestopa čez mejo.



KARTA PONUDBE JPP prikazuje železniške in avtobusne linije javnega prometa, število odhodov vlakov na dan na posameznih železniških postajah in postajališčih ter število odhodov avtobusov na dan na posameznih avtobusnih postajah in postajališčih – prikazani so z različno velikostjo krogov. Največ ponudbe je na severovzhodu območja med Jesenicami in Radovljico. Karta prikazuje tudi sezonske avtobusne linije (ki praviloma obratujejo samo v poletni sezoni) ter »shuttle« sezonske prevoze (na voljo v Posočju, na blejskem in bohinjskem območju).

PONUDBA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA



Število odhodov vlakov na dan

- < 15
- 15–30
- 30–50
- > 50

Število odhodov avtobusov na dan

- 0–5
- 5–15
- 15–30
- 30–50
- 50–100
- 100–300

Linije javnega prometa

- Železniški promet
- Medkrajevni avtobusni promet
- - Sezonska avtobusna linija
- Shuttle sezonski prevozi
- Triglavski narodni park
- Biosferno območje Julijske Alpe
- Regija obravnave

Na območju Julijskih Alp hrbtenico predstavlja železnica z Gorenjsko progo na relaciji Ljubljana–Jesenice in Bohinjsko progo na relaciji Jesenice–Nova Gorica. Prav slednja je zaradi konfiguracije terena idealna za povezavo med gorenjsko in primorsko stranjo Julijskih Alp, hkrati pa omogoča (potencialno) povezljivost z avstrijskim in italijanskim železniškim omrežjem. Je tudi pomembna vstopna točka v območje TNP. Ker je zastarela in ne dosega sodobnih standardov, bi bila za kakovosten servis nujna posodobitev voznega parka, ureditev določenih infrastrukturnih pomanjkljivosti in nadgradnja ključnih postaj v multimodalne točke. Postopna posodobitev železniške infrastrukture ob ustreznem umeščanju prog v strateške dokumente je ključna za celovit razvoj sistema javnega prevoza. Nujna je tudi ustrezna navezanost slovenskega železniškega sistema na avstrijskega (Jesenice–Beljak) in italijanskega (Nova Gorica–Gorica). Na relaciji med Bohinjsko Bistrico, Podbrdom, Mostom na Soči in Novo Gorico je vzpostavljena redna povezava z avtovlakom, ki opravlja pomembno funkcijo, saj ponuja odlično alternativo osebnim vozilom, ki bi se sicer morala povzpeti čez Soriško planino.

S prestolnico je regija povezana preko Gorenjske proge Ljubljana–Kranj–Jesenice, ki je bila v letih 2020 in 2021 predmet obnove. V sklopu del je bila proga nadgrajena v skladu z evropskimi standardi, zamenjan je bil zgornji ustroj proge in saniran spodnji ustroj, urejeno je bilo odvodnjavanje in zamenjane vozne mreže ter ostala postajna in progovna infrastruktura.

Žičniške naprave za prevoz oseb so lahko sestavni del omrežja za JPP. Alpske države jih vključujejo v različne oblike prevoza – z njimi povezujejo prevoz po cestah, železnicah in drugih tirnih načinih ter po plovni poti. Žičniški promet ima v okviru javnega prometnega sistema Republike Slovenije specifično vlogo in pomen. Osnovna naloga je prevoz oseb, najpogosteje za namene športa in rekreacije ter dostopa obiskovalcev in zaposlenih do generatorjev turizma. V nekaterih primerih žičnice omogočajo prometno povezavo do težje dostopnih naseljenih območij. Žičniški sistem je pomemben prometni podsistem za izvajanje športnih in rekreacijskih aktivnosti v zimskem in poletnem času. Žičniška dejavnost je prav zato prepoznana kot pomembna dejavnost,

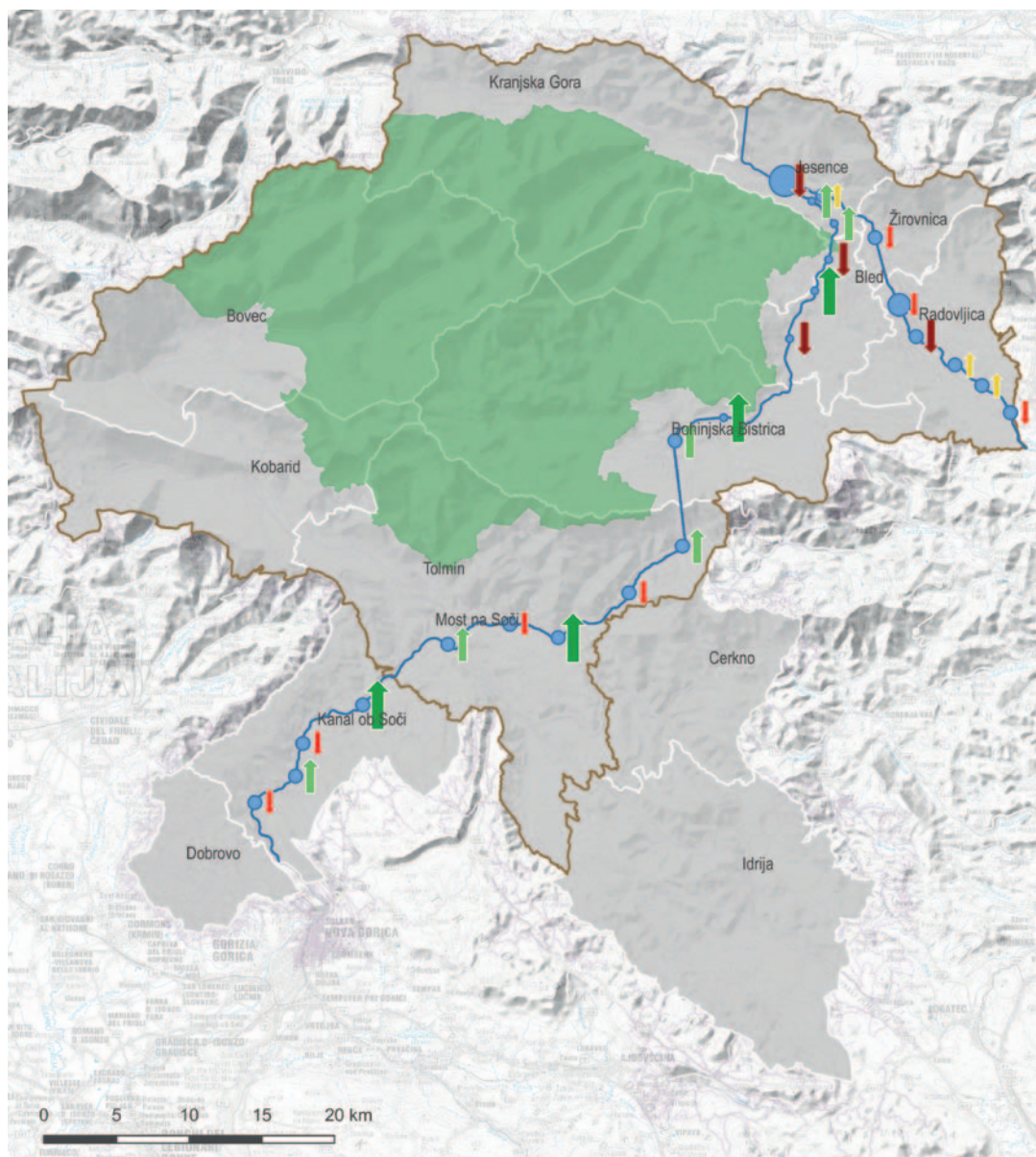
povezana z ustvarjanjem novih delovnih mest, ohranjanjem demografske slike okolja in možnostjo samozaposlitve. V regiji delujeta dve pomembnejši dostavni žičnici: dostavna kabinska žičnica, ki povezuje Bovec s postajo D na Kaninu, in nihalka, ki vozi od Bohinjskega jezera na Vogel.

Promet po vodi z namenom prevoza oseb se odvija na jezerih: Blejskem, Bohinjskem in jezeru na Mostu na Soči. Dejavnosti JPP se še najbolj približa turistična ladja, ki vozi po Bohinjskem jezeru in prevaža potnike z ene strani jezera na drugo, lahko pa bi tak način prevoza na določenih relacijah pomembno dopolnil ponudbo cestnega JPP (na primer na relaciji med železniško postajo Bled Jezero in Bledom ter na relaciji med železniško postajo Most na Soči in Tolminom).



.....
KARTA PRIKAŽUJE TREND (z orientacijo in debelino puščice) rasti/padca med letoma 2014 in 2018 ter razred števila potnikov v železniškem prometu leta 2018. Relativno se je najbolj povečalo število potnikov na železniških postajah Avče, Grahovo, Nomenj, Bled Jezero, Vintgar in Bohinjska Bistrica (več kot 30 odstotkov). Najbolj pa se je zmanjšalo na železniških postajah Podhom, Bohinjska Bela, Radovljica, Jesenice (več kot 20 odstotkov). Število odpravljenih potnikov se je v zadnjih petih letih večinoma povečalo. Na obravnavanem območju je 24 železniških postaj in postajališč.

TREND ŠTEVILA ODPRAVLJENIH POTNIKOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU



Število odhodov vlakov na dan

- < 15
- 15–30
- 30–50
- > 50

Rast števila odpravljenih potnikov

- ↓ – 40 do – 20 %
- ↓ – 20 do 0 %
- ↑ 0 do 20 %
- ↑ 20 do 40 %
- ↑ > 40 %

— Železniška proga

Triglavski narodni park

Biosferno območje Julijske Alpe

Regija obravnave

Izzivi

JDP v regiji ne zagotavlja ustrezne povezljivosti in dostopnosti, zato se za dnevne migracije redko uporablja (razen prevozov šolarjev in dijakov), potovalni časi so nekonkurenčni, frekvence nizke, železniški sistem je zastarel, nekatera postajališča pa preveč oddaljena od poseljenih območij. Bistvena pomanjkljivost je tudi to, da prometni sistemi med seboj niso dovolj dobro integrirani.

- Obstoječe linije so slabo izkoriščene in niso optimizirane; ne prilagajajo se potrebam prebivalcev in turistov.
- Izrazito slaba dostopnost in povezanost podeželja z JDP.
- Prometni sistemi JDP med seboj niso integrirani.
- Sistemi dopolnilne ponudbe JDP za potrebe umirjanja prometa niso poenoteni.
- Pomanjkljive čezmejne povezave z Italijo in Avstrijo.
- JDP večinoma ne nudi podpornih storitev (prevoz koles).
- Premalo izkoriščen potencial železnice.
- Železniška infrastruktura in vlakovne kompozicije so zastarele ter ne sledijo zahtevam sodobnega uporabnika.

- Nepovezanost železniškega sistema s sistemi sosednjih držav.
- Počasen in neodziven sistem države in Slovenskih železnic, d.o.o.
- Zastarela žičniška infrastruktura, visoki stroški obratovanja, nerentabilnost.
- Prevozi po vodi kot alternativa cestnemu prometu niso dovolj izkoriščeni.

Dosežki

- Uspešni primeri sezonskih avtobusnih shuttle linij (Bled, Bohinj, Kobarid, Tolmin, krožne avtobusne linije čez Vršič in Predel).
- Ustanovitev konzorcija za Bohinjsko progo.
- Zagon aktivnosti za vzpostavitev manjkajoče železniške povezave med Novo Gorico in Gorico za navezavo na italijansko železniško omrežje.
- Destinacijska kartica Julijske Alpe.

STRATEŠKO VODILO 3: JPP je dobra alternativa osebnim vozilom in omogoča dobro dostopnost ter povezljivost s sosednjimi regijami in čezmejnem prostorom

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
3.1 Hrbenico JPP v Julijskih Alpah predstavlja železniški sistem Bohinjske in Gorenjske proge s povezavami	X	X		X		X	X	X	X
3.2 Cestni JPP uporabnikom nudi kakovostne storitve	X	X		X		X	X	X	X
3.3 Dopolnilna infrastruktura in storitve nadgrajujejo osnovno shemo JPP	X			X	X	X	X		X



Akcijski načrt za STEBER II: JAVNI POTNIŠKI PROMET

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
3.1.1 Vzpostavitev čezmejnih železniških povezav za potniški promet	Ureditev železniške infrastrukture med Gorico (I) in Novo Gorico	SŽ, DRSI	visoka	2025
	Vzpostavitev vlakovnih povezav na čezmejnem območju Slovenija-Italija-Avstrija	SŽ, DRSI	visoka	2025
3.1.2 Vzpostavitev nove železniške proge Bled Jezero-Lesce	Študija izvedljivosti	DRSI	srednja	2030
3.1.3 Posodobitev voznega parka na Gorenjski in Bohinjski progi	Uvajanje novih vlakovnih kompozicij na Bohinjsko progo	SŽ, DRSI	visoka	2023-2024
	Večja frekvenca voženj vlakov in avtovlaka	SŽ, DRSI	srednja	2025-2030
3.2.1 Vzpostavitev in posodobitev avtobusnih postaj in postajališč, prilagoditev gibalno in senzorno oviranim osebam	Ureditev avtobusnih postaj in postajališč v regiji	DRSI, občine	visoka	2022-2027
	Postavitev digitalnih prikazovalnikov informacij na avtobusnih postajah in postajališčih	občine	srednje	2022-2027
3.2.2 Uvedba novih hitrih avtobusnih linij	Rateče-Jesenice-Kranj-Ljubljana	MzI	srednja	2022-2023
	Bohinj-Bled-Radovljica-(Kranj/Letališče J. Pučnika)-Ljubljana	MzI	srednja	2022-2023
	Bovec-Kranjska Gora-(Ljubljana)	MzI	srednja	2022-2023
	Bovec-Tolmin-Idrija-Ljubljana	MzI	srednja	2022-2023
	Krožna linija Idrija-Tolmin-Nova Gorica-Ajdovščina-Črni Vrh-Idrija	MzI	srednja	2022-2023
3.2.3 Vključitev prevozov na klic v sistem JPP	Testiranje modelov prevozov na klic kot JPP	občine, zasebniki, MzI	srednja	2023-2025
	Izvajanje prevozov za ranljive skupine	občine, drugi organizatorji	nizka	2025

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
3.2.4 Umestitev čezmejnih linij v sistem JPP	Most na Soči–Bovec–Trbiž–Kranjska Gora	Mzl, koncesionar oz. avtobusni prevoznik	srednja	2022–2027
	Tolmin–Kobarid–Čedad	Mzl, koncesionar oz. avtobusni prevoznik	srednja	2022–2027
	Jesenice–Kranjska Gora–Beljak	Mzl, koncesionar oz. avtobusni prevoznik	srednja	2022–2027
3.2.5 Povečanje ponudbe JPP na območju Julijskih Alp in prilagoditev ponudbe avtobusnih prevozov potrebam turizma: • Zagotovitev ustreznega takta avtobusov v času poletnih počitnic, praznikov in ob koncih tedna • Dopolnitev linijskih prevozov s sezonskimi povezavami	Izboljšana frekvenca linijskega avtobusnega prevoza	Mzl	srednja	2022–2027
	Lokalni sezonski prevozi in SKI BUS Bovec	Občina Bovec, JZ TNP	30.000 letno	2022–2027
	Lokalni sezonski prevozi Kobarid	Občina Kobarid, JZ TNP	30.000 letno	2022–2027
	Lokalni sezonski prevozi Tolmin	Občina Tolmin, JZ TNP, Turizem Dolina Soče	100.000 letno	2022–2027
	Lokalni sezonski prevozi Idrija	Občina Idrija	srednje	2022
	Sezonski izletniški prevozi Bled, Radovljica, Tržič, Jesenice, Žirovnica	Občina Jesenice, Občina Radovljica, Občina Bled, Občina Tržič, Občina Radovljica	srednje	2021–2027
	Lokalni sezonski prevozi in SKI BUS Bled	Občina Bled	75.000 letno	2022–2027
	Lokalni sezonski prevozi in SKI BUS Kranjska Gora	Občina Kranjska Gora	50.000 letno	2022–2027
	Lokalni sezonski prevozi in SKI BUS Bohinj	Občina Bohinj	200.000 letno	2022–2027
	Uvedba redne linije Bohinjska Bistrica–Pokljuka in Bled–Pokljuka , z možnostjo prevoza koles	Mzl	srednja	2023–2027
	Uvedba redne linije Bovec–Vršič–Kranjska Gora	Mzl	srednja	2023–2027

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
3.2.6 Uvedba vozil na alternativni pogon	Nadomeščanje klasičnih vozil za prevoz potnikov z vozili na alternativni pogon v urbanih območjih in območjih zavarovane narave	koncesionarji, občine	visoka	2023–2027
	Preveritev možnosti vzpostavitve ozkotirne železnice na relaciji Ribčev Laz–Ukanc	Občina Bohinj	srednja	2022–2027
3.3.1 Ureditev prestopnih točk (P + R) in multimodalnih točk na območju JA in izven	Multimodalne točke na železniških postajah Jesenice, (Bled), Bohinjska Bistrica, Most na Soči, Lesce	občine, DRSI, SŽ	visoka	2022–2027
	P + R območja: • ob naselju Bovec • pri obrtni coni Kobarid • parkirišče Robič • ob naselju Tolmin • vstopna točka v Krajinski park Zgornja Idrijca • poslovna cona TNC Lesce, • v okviru naselja Kranjska Gora • Mojstrana (več lokacij) • Gorje • Jesenice • v Bohinjski Bistrici (Danica, Kobla), Ukanc	občine, DRSI	visoka	2021–2027
	Letališče Lesce – nadgradnja letališke infrastrukture	Občina Radovljica	4.500.000	2021–2027
	Letališče Bovec – vzpostavitev čarterskih poletov	Občina Bovec, prevoznik	ni znano	2022–2027
	Nova dostavna krožnokabinska žičnica Kanin	Občina Bovec, RS, EU	52.000.000	2022–2027
3.3.2 Vzpostavitev stabilnega sistema delovanja žičnic za prevoz oseb	Sofinanciranje delovanja dostavnih žičnic za prevoz oseb	MzI	visoka	2023–2027
	Preveritev možnosti vzpostavitve žičnice za prevoz oseb na Vogar	Občina Bohinj	srednja	2022–2027
	Žičnice Kranjska Gora	Občina Kranjska Gora v sodelovanju z lokalnim gospodarstvom	500.000	od 2021 dalje

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
3.3.3 Vzpostavitev in optimizacija prevozov po vodi kot alternative cestnemu prometu	Vodni taksi na relaciji Postaja (Most na Soči ŽP)–Sotočje (Tolmin)	zasebnik	srednja	od 2023 dalje
	Prevozi po vodi na relaciji Ribčev Laz–Ukanc	Turizem Bohinj	srednja	kontinuirano
3.3.4 Vzpostavitev sistemov izposoje prevoznih sredstev v podporo mikro-mobilnosti (zadnji km)	Scheme izposoje (e-)koles, skirojev na multimodalnih ter P + R točkah	zasebniki	srednja	od 2023 dalje





STEBER III MOTORNI PROMET

Stanje

Rezultati analize dostopnosti in trend naraščanja stopnje motorizacije v regiji jasno kažejo, da mobilnost v regiji še vedno sloni na osebнем motornem prevozu. Analiza motornega prometa temelji na samodejnem štetju prometa, ki ga izvaja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, v regiji pa ima 51 samodejnih ŠM. Cestni promet je med letoma 2014 in 2018 povsod v regiji naraščal. Najbolj opazna je rast PLDP in povprečnega poletnega dnevnega prometa, obremenitve pa so največje ravno v najbolj občutljivih območjih (prelaza Predel in Vršič, Kranjska Gora, Bovec, Bohinj).

Analiza obsega cestnega prometa na kritičnih točkah kaže, da:

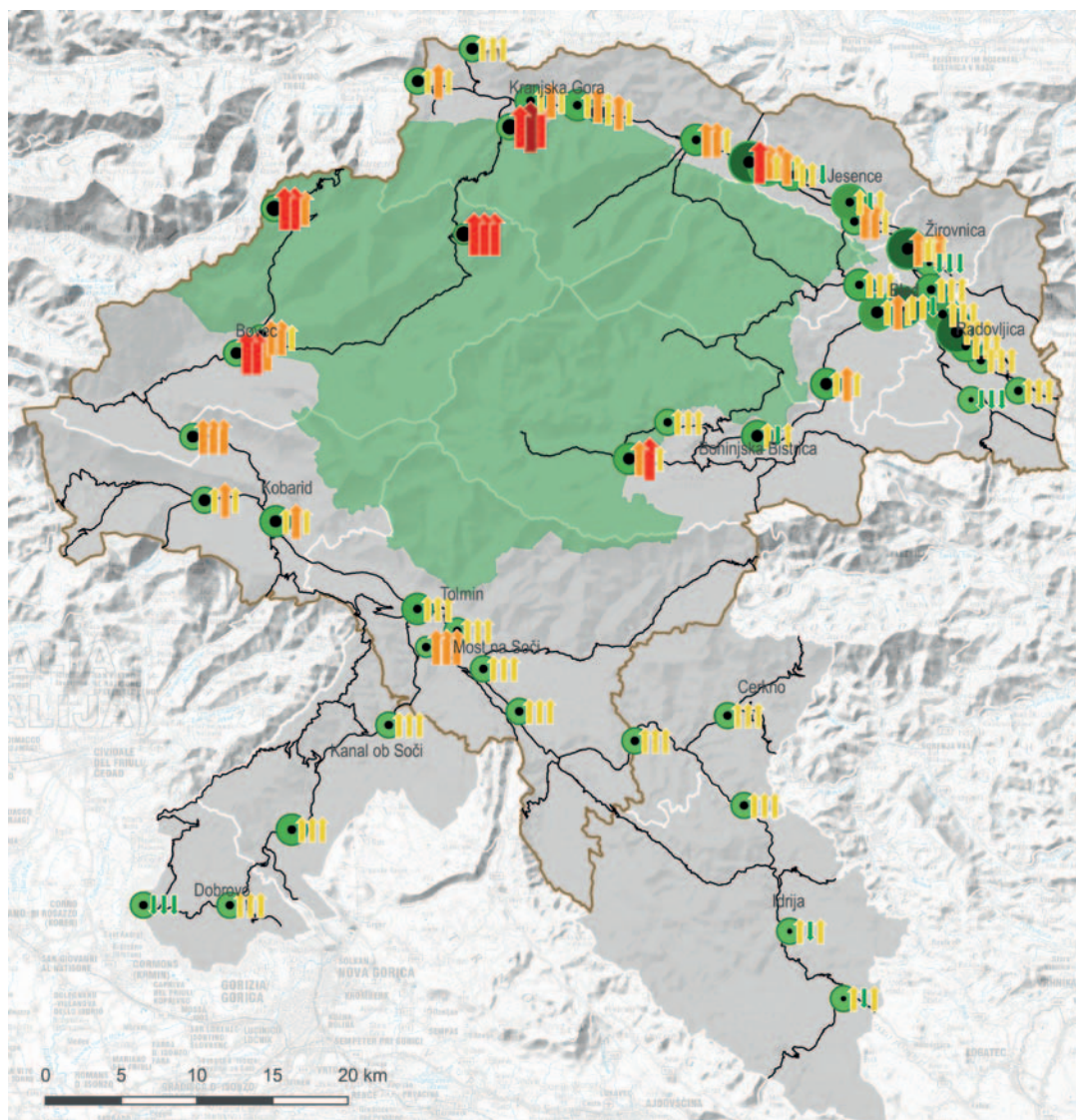
- motorizirani promet na vseh točkah med letoma 2014 in 2018 narašča;
- gre za izredno koncentracijo prometa na štiri mesece leta, saj se med junijem in septembrom opravi več kot polovica vsega letnega prometa (Bohinj in prelaz Predel okoli 50 odstotkov, prelaz Vršič 80 odstotkov);
- sta najbolj obremenjena meseca julij in avgust, ko se prometna obremenitev v primerjavi z zimskimi meseci poveča od tri- do petkrat.

Tudi napoved sezonskih prometnih obremenitev za leto 2030 sledi temu trendu.



KARTA prikazuje, kako se je spremenil obseg prometa glede na podatke samodejnih ŠM. Prikazan je trend med letoma 2014 in 2018 za tri spremenljivke: povprečni letni dnevni promet (PLDP), povprečni poletni (sezonski) dnevni promet in povprečni dnevni promet izven sezone. Največja relativna rast je razvidna v Posočju ter na prelazih Predel in Vršič. Hkrati je prikazan PLDP na posameznem ŠM leta 2018 ter indeks razmerja sezonskega in izven sezonskega prometa. Najvišji indeks je tam, kjer je promet izrazito sezonski (poletni), na primer na cesti na Vršič.

STOPNJA RASTI MOTORNEGA PROMETA NA DRŽAVNIH CESTAH MED LETOMA 2014 IN 2018



Trend rasti prometa*

- ↓ <0 %
- ↑ 0–25 %
- ↑ 25–50 %
- ↑ 50–100 %
- ↑ >100 %

* Trend (na ŠM) med letoma 2014 in 2018, prikazan od leve proti desni:

- Povp. letni dnevni promet
- Povp. sezonski dnevni promet
- Povp. izvensezonski promet

PLDP v letu 2018

- < 1.500
- 1.500–5.000
- 5.000–10.000
- 10.000–20.000
- > 20.000

Indeks razmerja sezonskega in izvensezonskega prometa

- < 100
- 100–150
- 150–300
- 300–600

- Državna cesta
- Triglavski narodni park
- Biosferno območje Julijske Alpe
- Regija obravnave

Lokalne skupnosti in Javni zavod TNP skušajo na zavarovanem območju narodnega parka umirjati promet s spodbujanjem javnega prevoza in urejanjem parkirišč, zlasti ob pomembnejših naravnih vrednotah in objektih kulturne dediščine. Parkirišča so zaradi različnega lastništva in režima uporabe različno opremljena. Zmanjševanje javnih avtobusnih linij oz. ukinjanje zaradi nerentabilnosti otežuje življenje lokalnemu prebivalstvu in povečuje individualni promet zaradi turističnega obiska. Omejitve prometne dejavnosti znotraj TNP določa Zakon o Triglavskem narodnem parku. Obiskovanje parka je prosto in ni omejeno. Vstopi v park so številni, samo cestnih je 23. Naselja povezujejo državne (126,8 km) in občinske ceste, na območju parka pa je največ gozdnih cest. Smiselno je umik osebnih motornih vozil iz opredeljenih območij narave (tudi izven strogega območja TNP), pri čemer je treba dati prednost JPP v kombinaciji s hojo in kolesarjenjem.

Motorni promet je generator hrupa in drugih motenj v prostoru, predvsem pa ustvarja prepreke za razvoj drugih dejavnosti v prostoru. Tudi v večjih naseljih je treba opredeliti območja umirjenega prometa, ki bodo namenjena pešcem, kolesarjem in drugim oblikam premikanja, ki temeljijo na nizkih hitrostih in sobivanju z ostalimi udeleženci.

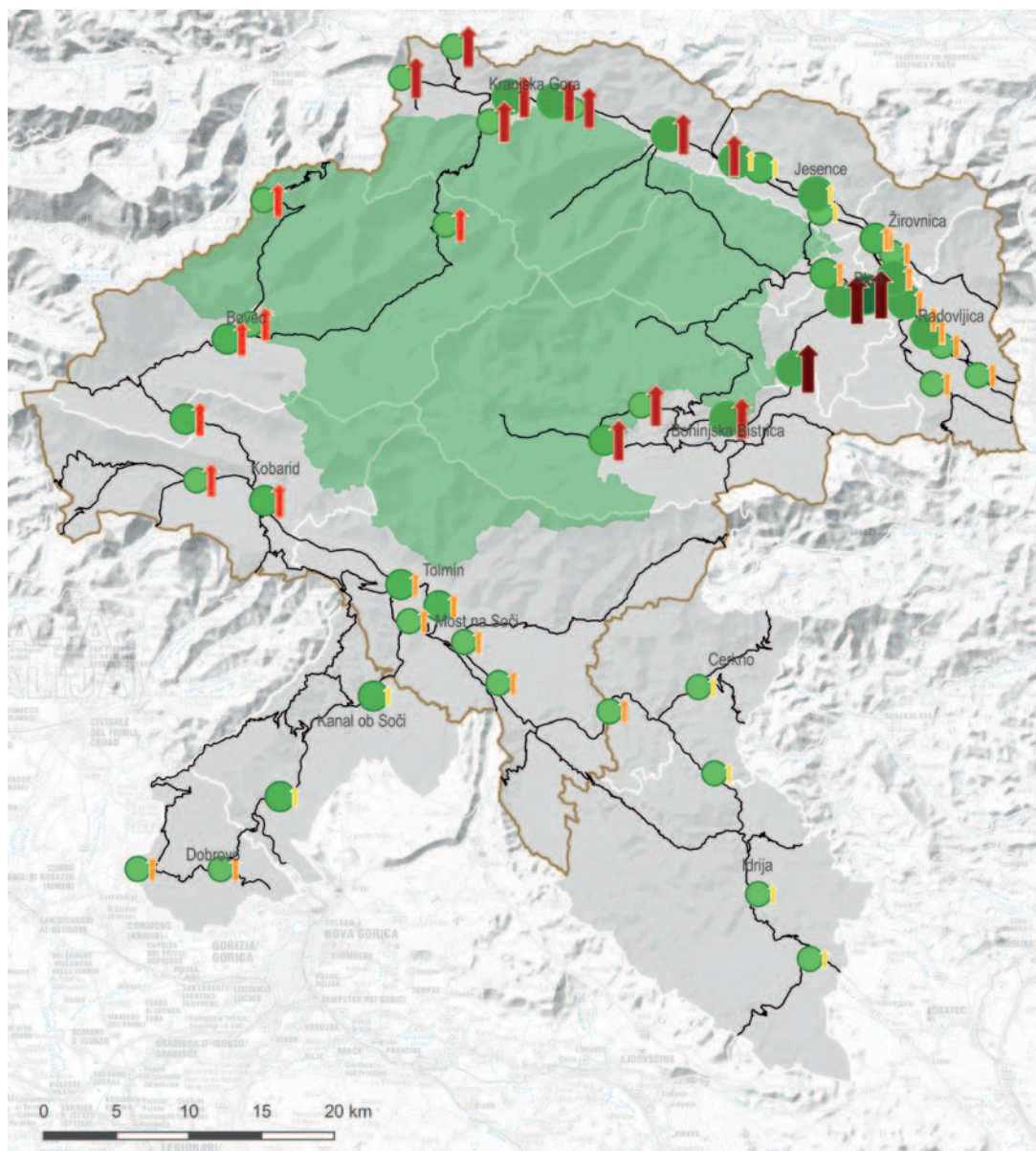
Iz analize motornega prometa je razvidno, da gre v večini leta (razen v poletni sezoni) za relativno nizke prometne obremenitve, ki običajno ne upravičujejo vlaganj v povečanje zmogljivosti cestne infrastrukture (obvoznice, širitve cest ipd.). To velja zlasti za primorski del regije (PLDP večinoma velikostnega razreda med 1.500 in 5.000), kjer so obremenitve precej nižje kot na gorenjski strani (PLDP večinoma v velikostnih razredih 5.000–10.000 in 10.000–20.000). Zato je treba promet v sezonskih konicah upravljati tako, da ima čim manjši vpliv na okolje in čim višjo učinkovitost za uporabnike. Vlaganja v cestno infrastrukturo so upravičena predvsem takrat, ko izboljšanja dostopnosti ni mogoče doseči drugače.



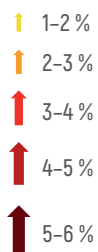
KARTA prikazuje napoved sezonskih prometnih obremenitev za leto 2030, kar pomeni povprečni dnevni promet v visoki poletni turistični sezoni na državnih cestah.¹⁴ Na karti je z orientacijo in velikostjo puščice prikazana predvidena stopnja rasti na leto (v poletni sezoni). Največja rast je napovedana na blejskem, bohinjskem in kranjskogorskem območju ter v Posočju. Hkrati je prikazan tudi velikostni razred količine povprečnega dnevnega prometa v sezoni.

¹⁴ Predpostavka je bila, da turizem še naprej narašča v enaki meri kot v zadnjem desetletju, morebitne spremembe, ki bodo posledica epidemije covid-19, pri tem niso bile upoštevane. Najprej je bila izračunana stopnja rasti prihodov turistov za vsako od 14 občin zadnjih desetih let, nato je bila stopnja rasti ponderirana z deležem turistov oz. prebivalcev v vsaki občini. Ta stopnja rasti je bila pripisana vsakemu samodejnemu ŠM glede na njegov sezonski povprečni dnevni promet leta 2018.

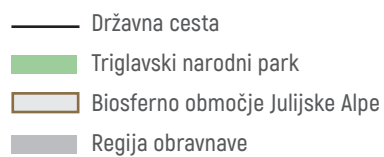
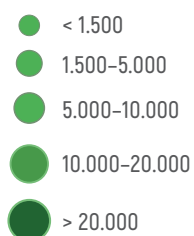
NAPOVED SEZONSKIH PROMETNIH OBREMENITEV ZA LETO 2030



Letna rast prometa v sezoni



Sezonski PDP v letu 2030



Izzivi

- Izrazito visoka stopnja motorizacije.
- Nepoenotena parkirna politika.
- Visoke prometne obremenitve na zgostitvenih območjih.
- Motorni promet je v večini primerov speljan skozi središča naselij.
- Premalo je območij (npr. prelaz Vršič, alpske doline, zgostitvena območja ob rekah ipd.) na katerih bi se uveljavljalo katero od možnih stopenj umirjanja prometa (npr. popolne zapore, delne zapore, zapore ob koncih tedna ipd.).
- Nizka pretočnost in (ne)varnost cestne infrastrukture.
- Neprilagojenost polnilne infrastrukture na povečano e-mobilnost.

Dosežki

- Cenovna politika, ki uveljavlja pristop conacije parkirišč glede na oddaljenost od turističnih atrakcij.
- Prevozi za ranljive skupine (Prostofer, Sopotnik in sorodne oblike).
- Umirjanje prometa v alpskih dolinah.
- Ureditev parkirišč P + R.



STRATEŠKO VODILO 4: Delež motornega prometa v regijski mobilnostni shemi se zmanjšuje

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
4.1 Zmanjšuje se število voženj z osebnimi avtomobili v lokalnem okolju	X	X	X	X		X	X		X
4.2 Vozila na alternativni pogon nadomeščajo klasična pogonska sredstva	X	X			X				X



Akcijski načrt za STEBER III: MOTORNI PROMET

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
4.1.1 Uvedba con umirjanja prometa	Uvedba con umirjanja prometa v urbanih območjih: • mestno središče Bovca • središče Kobarida • staro mestno jedro Tolmina • središče Kanala • mestno središče Idrije • Bled (jezerska promenada med Pristavo in ŽP, veslaška promenada) • Jesenice (C. maršala Tita, C. Cirila Tavčarja) • območje tržnice Bohinjska Bistrica • vaška jedra • središče Cerkna • središče Kranjske Gore – nadaljevanje promenade od cerkve proti smučišču	občine	srednja	od 2022 dalje
	Uvedba con umirjanja prometa v območjih narave: • Krajinski park Zgornja Idrijca • dolina Tolminke • planina Stador • območje reke Nadiže • planina Kuhinja • doline Trenta, Lepena, Vrsnik • Mangartska cesta • doline Vrata, Krma, Kot, Radovna, Planica • planote Pokljuka, Jelovica, Mežaklja • Bohinjsko jezero • Vršič • Tromeja in Dovška baba • dolina Završnice • širše območje Vintgarja • Planina pod Golico in Javorniški Rovt • dolina Drage	občine, upravljalci zavarovanih območij, DRSI	srednja	od 2022 dalje
4.2.1 Dopolnitev mreže e-polnilnic	Dopolnjevanje mreže e-polnilnic (parkirišča, prestopne in multimodalne točke, turistične znamenitosti, namestitveni in gostinski obrati)	zasebniki, občine	srednja	2022–2027
4.2.2 Uvedba sistema izposoje e-vozil	Širitev mreže izposoje (e-)vozil car sharing	zasebniki, občine	nizka	2023





STEBER IV PROMETNO NAČRTOVANJE, UPRAVLJANJE IN DIGITALIZACIJA

Stanje

Pristojnosti načrtovanja in izvajanja trajnostne prometne politike imajo država in lokalne skupnosti. Z uvajanjem celostnega prometnega načrtovanja so se na ravni občin začeli procesi priprave in spremljanja ukrepov, ki temeljijo na celoviti obravnavi ob hkratnem vključevanju javnosti ter ključnih deležnikov. Kronično pomanjkanje medsektorskega sodelovanja se kaže predvsem pri pogosti časovni in postopkovni neusklajenosti med načrtovanjem prostora in prometnih tokov. Srednjeročno država načrtuje postopno pripravo tako regijskih kot tudi državne CPS, ki bodo horizontalno in vertikalno trajnostno mobilnost umestili v načrtovalske, odločevalske in izvajalske procese različnih sektorjev. Trajnostna mobilnost kot osnovno načelo prometnega načrtovanja si še le utira svoj prostor pod soncem, saj se mobilnostne navade Slovencev zrcalijo tudi v številnih infrastrukturnih ukrepih, ki še vedno dajejo prednost motornemu prometu osebnih vozil.

Učinkovitost upravljanja bi bilo smiselno povečati z bolj usklajenim delovanjem različnih ravni; tako vertikalno (od občinske do državne ravni) kot tudi horizontalno (sodelovanje med občinami, regijami, med ministrstvi). Usklajeno delovanje omogoča dobro obveščenost in pomeni tekoče dogovarjanje glede skupnih projektov in skupnega dela. Z usklajenim in usmerjenim upravljanjem mobilnosti je mogoče optimizirati stroške administrativnega dela, skrajšati postopke, olajšati medsebojno komunikacijo in bolje izkoristiti obstoječe strokovne kadre. Vzpostavitev skupnega koordinacijskega telesa za bolj učinkovito usklajevanje razvoja prometa na regionalni in medobčinski ravni lahko pripomore k bolj usmerjenemu delovanju na področju razvoja prometa na vseh ravneh.

Na področju digitalizacije Slovenija kljub svoji majhnosti precej zaostaja za trendi naprednejših evropskih držav. Pogosto rešitve narekujejo ponudniki informacijsko-telekomunikacijskih storitev in ne izhajajo iz dejanskih potreb okolja. Na voljo so številne platforme, aplikacije in druge storitve (parkiranje, vozovnice, obveščanje, vozni redi ipd.), ki pa so vezane ali na posameznega ponudnika ali omejeno funkcionalno območje. Izziv predstavljata tako medsebojna povezljivost kot tudi pretok informacij. Zaradi obmejne lege Julijskih Alp je pomembna tudi povezljivost rešitev čez meje in zadostna dostopnost do informacij. Digitalizacija omogoča tudi boljši zajem podatkov, ki so nujni za optimizacijo storitev in načrtovanje uporabnikom prilagojenih ukrepov.





Izzivi

- Odsotnost regionalne ravni.
- Vsebinska in časovna neusklajenost načrtovanja prometne politike na različnih ravneh (lokalni, regionalni, državni).
- Odsotnost upravljavca JPP.
- Državne informacijsko-telekomunikacijske rešitve se slabo prilagajajo spreminjajočim se potrebam trga.
- Čezmejna povezljivost storitev.
- Domanjkljiv monitoring in analize podatkov.

Dosežki

- Enotna vozovnica.
- OCPS.
- Destinacijska kartica Julijske Alpe.

STRATEŠKO VODILO 5: Celostno prometno načrtovanje omogoča medsektorsko soočanje prometnih in prostorskih izzivov

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
5.1 Lokalni in regionalni deležniki sodelujejo v procesu načrtovanja sistema	X	X	X	X	X	X	X	X	X

STRATEŠKO VODILO 6: Jasen sistem pristojnosti in organizacije je sestavni del sistema trajnostne mobilnosti

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
6.1 Lokalni in regionalni deležniki sodelujejo v procesu upravljanja sistema trajnostne mobilnosti	X	X	X	X			X	X	X

STRATEŠKO VODILO 7: Informacijske tehnologije omogočajo optimizacijo multimodalnosti

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
6.1 Podporne rešitve so celovite in prijazne za uporabnika	X			X	X		X		X

Akcijski načrt za STEBER IV: PROMETNO NAČRTOVANJE, UPRAVLJANJE IN DIGITALIZACIJA

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
5.1.1 Uskladitev zakonodaje in izvedbenih aktov prostorskega načrtovanja in TM	Uskladitev CPS in OPN na občinskem nivoju	občine	nizka	2022–2023
	Sprememba statusa cest in morebitna prilagoditev zakonodaje: • Ribčev Laz-Ukanc, • cesta v Vrata, • mangrtska cesta, • cesta čez prelaz Vršič.	DRSI, občine, MZI	nizka	2022–2025
5.1.2 Priprava manjkajočih in novelacija obstoječih občinskih CPS	Priprava in sprejetje CPS: • Kobarid, • Kanal ob Soči, • Žirovnica.	občine	nizka	2022
	Novelacija obstoječih CPS	občine	nizka	kontinuirano
6.1.1 Redno usklajevanje vozniških redov vlak/avtobus	Ustanovitev upravljalca JPP na državnem nivoju	MZI	srednja	2022
6.1.2 Vzpostavitev enotne politike upravljanja mirujočega prometa	Kriteriji za urejanje, upravljanje in cenovno politiko parkirišč	občine, MZI	nizka	do 2023
6.1.3 Vzpostavitev regijskih mobilnostnih centrov	Regijski mobilnostni center za območje JA	PRC, BSC Kranj	nizka	2022
7.1.1 Enotni informacijski sistem	Razvoj nacionalne aplikacije za podporo multimodalnosti	AMZS	srednja	2022
7.1.2 Nadgradnja destinacijske mobilnostne kartice Julijske Alpe	Poslovni model, tehnološka posodobitev in nadgradnja ponudbe	Skupnost Julijske Alpe, JZ TNP	srednja	2022–2024



STEBER V IZOBRAŽEVANJE IN PROMOCIJA

Stanje

Ozaveščanje, spodbujanje in promocija trajnostne mobilnosti igrajo pomembno vlogo pri upravljanju in načrtovanju mobilnosti ter prometa, vplivajo pa tudi na potovalne navade posameznika. Kljub dejstvu, da prav s tem lahko poskrbimo za prepoznavnost in boljšo izkoriščenost že obstoječih možnosti, posameznih infrastrukturnih ter drugih ukrepov, so te dejavnosti pogosto zapostavljene.

Spreminjanje potovalnih navad posameznika je dolgotrajen proces. Sedanje stanje je posledica preteklih desetletij, ko je prometno načrtovanje favoriziralo motoriziran promet in je avtomobil predstavljal statusni simbol, kar je prispevalo k zamiranju JDP. Zaradi nerentabilnosti se je zmanjševalo pogostost povezav in ukinjalo avtobusne linije. Vse to je pripeljalo do tega, da je posebej na podeželju, kjer je storitev JDP nezadostna, avtomobil postal nujna in edina možnost za mobilnost tako za lokalno prebivalstvo kot tudi za obiskovalce. Ozaveščanje in promocija sta nujno potrebni za zmanjšanje odvisnosti posameznika od avtomobila, zmanjšanje ogljičnega odtisa in negativnih posledic uporabe motoriziranega prometa v občutljivem naravnem okolju. S tem pa ne bi delovali le v korist lokalnega okolja, ampak bi prispevali k reševanju izzivov, ki jih prinašajo podnebne spremembe, in doseganju ciljev podnebnega dogovora.

Za doseg vizije in ciljev RCPS ni treba zgolj urediti ustrezne ter varne infrastrukture za trajnostno mobilnost in uporabnikom prijazne storitve, ampak poskrbeti za ustrezno promocijo in izobraževanje ter dobro informiranje. Izobraževalne in promocijske aktivnosti naj bodo prilagojene različnim ciljnim skupinam. Ker so Julijske Alpe tudi pomembna turistična destinacija, je potrebna tudi sinergija promocije trajnostne mobilnosti in turističnih produktov. Na tem področju so z destinacijsko kartico Julijske Alpe nastali prvi koraki v smeri skupnega načrtovanja mobilnosti.



Izzivi

- Premalo poudarka na ozaveščanju in vzgoji ciljnih skupin o pomenu trajnostne mobilnosti.
- Spremeniti navade ljudi z vključevanjem tematik trajnostne mobilnosti v vzgojno-izobraževalne procese.
- V procese načrtovanja prometnih rešitev vključiti tudi zainteresirano javnost (poleg javnega in gospodarskega sektorja).
- Trajnostna mobilnost ni prepoznana kot konkurenčna prednost turistične destinacije Julijske Alpe, komuniciranje ključnih produktov destinacije ni povezano s promoviranjem trajnostne mobilnosti.
- Sistem spremljanja potovalnih navad in merjenja ogljičnega odtisa obiskovalcev ni vzpostavljen.

- Izkušnja doživljanja narave še ni povezana z načinom mobilnosti v območju.
- Neizkoriščen potencial različnih shem certificiranja ponudnikov in storitev.
- Evropski teden mobilnosti pogosto zgolj kot promocijsko izobraževalna aktivnost in ne orodje za izvajanje CPS ter uvajanje sprememb.

Dosežki

- Dejavnosti ob Evropskem tednu mobilnosti.
- Promocijski dnevi umirjanja prometa v alpskih dolinah.
- Destinacijska kartica Julijske Alpe.

STRATEŠKO VODILO 8: Prebivalci in obiskovalci Julijskih Alp so ozaveščeni uporabniki storitev trajnostne mobilnosti

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
8.1 Ciljnim skupinam prilagojene izobraževalne in promocijske aktivnosti	X	X	X	X		X	X		
8.2 Sistem stimulacij za večjo uporabo trajnostne mobilnosti	X	X	X	X	X	X	X		

STRATEŠKO VODILO 9: Promocija destinacije gradi tudi na sistemu trajnostne mobilnosti

SVEŽENJ UKREPOV	Cilj I	Cilj II	Cilj III	Cilj IV	Cilj V	Cilj VI	Cilj VII	Cilj VIII	Cilj IX
9.1 Sinergije promocije trajnostne mobilnosti in turističnih produktov	X	X			X		X		X

Akcijski načrt za STEBER V: IZOBRAŽEVANJE IN PROMOCIJA

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
8.1.1 Komunikacijska kampanja trajnostne mobilnosti v JA (promocija in ozaveščanje prek različnih komunikacijskih kanalov: mediji, info centri, prevozniki...)	Evropski teden mobilnosti	občine, RRA, Skupnost Julijske Alpe, vrtci, šole, drugi javni zavodi	nizka	kontinuirano
8.1.2 Promocijski dogodki umirjanja prometa	Promocijski dnevi umirjanja prometa v alpskih dolinah	JZ TNP, občine	nizka	kontinuirano
8.1.3 Vzpostavitev sistema za spremljanje ogljičnega odtisa za obiskovalce	Preizkus različnih metod	občine, turistične organizacije v regiji	nizka	2022
8.1.4 Kontinuirano spremljanje potovalnih navad in izvajanje analiz potreb različnih uporabnikov	Izvedba anket, analiz in monitoring	občine, regijska centra mobilnosti	nizka	kontinuirano
8.2.1 Spodbujanje alternativnih oblik dela	Vzpostavitev centrov za delo na daljavo	občine (Občina Tolmin)	srednja	2023

UKREP	AKTIVNOSTI	NOSILEC	FINANČNI OKVIR (EUR) ALI VIŠINA NALOŽBE	TERMINSKI NAČRT
8.2.2 Uvedba sheme certificiranja za ustanove, podjetja, ponudnike (»trajnostni mobilnosti prijazna ustanova, podjetje, ponudnik«)	Pilotna izvedba certificiranja na območju JA za sektor turizma	JZ TNP, Skupnost Julijskih Alp, STO	nizka	2024
8.2.3 Izdelava mobilnostnih načrtov za zgostitvena območja in večje generatorje prometa	Pilotna izvedba priprave mobilnostnih načrtov za večja podjetja in ustanove	zasebniki, občine, MzI	nizka	2022–2025
9.1.1 Razvoj blagovne znamke »Bohinjska proga«	Priprava turističnih produktov vezanih na prihod/odhod z vlakom	Skupnost Julijskih Alp, SŽ PP	nizka	2022–2024
9.1.2 Vključevanje JPP v turistične produkte	Priprava turističnih produktov vezanih na uporabo JPP (npr. kolesarski vlak)	Skupnost Julijskih Alp, prevozniki	nizka	2022–2024





7 NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

Spremljanje in vrednotenje sta pomembni sestavini izvajanja CPS, saj je treba nenehno nadzorovati in preverjati izvajanje ukrepov in aktivnosti ter tako zagotavljati uspešno rabo sredstev, nemoten potek izvajanja in doseg zastavljenih ciljev.

Sistem spremljanja temelji na naboru kazalnikov, ki so sredstvo za merjenje sprememb. Tako lahko prepoznamo »ozka grla« in ovire, zagotovimo pravočasno odzivanje ter ustrezno prilagodimo izvajanje. Dober kazalnik naj bi zaznal uspeh vsake aktivnosti in omogočal analizo, ki pokaže, do kakšne meje so bili zastavljeni cilji uresničeni.

Za nekatere kazalnike podatki na ravni regije niso na voljo. Te kazalnike bomo spremljali na podlagi trendov na ravni statističnih regij. Kazalnik

Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in JPP bomo spremljali na podlagi vprašalnika – prvič v zagonskem letu izvajanja RCPS, ob vsakem vmesnem poročilu ter ob zaključevanju izvajanja.

Z vrednotenjem ob zaključevanju izvajanja s strategijo načrtovanih aktivnosti lahko ugotovimo, kakšna je bila njihova vloga pri doseganju ciljev, razreševanju težav in spremembah regijske prometne slike.

Izvajanje aktivnosti RCPS JA se spremlja prek kazalnikov, prikazanih v tabeli. Pripravi se dve vmesni poročili; poročilo I v letu 2024 in poročilo II v letu 2026. Končno poročilo se izdela leta 2028.



KAZALNIK	VMESNO POROČILO I	VMESNO POROČILO II	KONČNO POROČILO
Ogljični odtis regije – delež emisij CO ₂ iz prometa se znižuje			
Dolžina novih pešpoti			
Dolžina novih kolesarskih povezav			
Delež potovanj, opravljenih z nemotoriziranimi prometnimi načini in JPP			
Izboljšana dostopnost JPP (delež prebivalcev, ki živijo v 500- ali 1.000-metrski oddaljenosti od postajališč cestnega JPP s primerno pogostostjo voženj) ¹⁵			
Število vzpostavljenih čezmejnih povezav JPP			
Število novih prestopnih (P + R) in multimodalnih točk na območju Julijskih Alp			
Število novih ukrepov umirjanja prometa			
Število novih ukrepov e-mobilnosti			
Število vzpostavljenih podpornih rešitev za optimizacijo multimodalnosti			
Število vzpostavljenih platform za celostno prometno načrtovanje in upravljanje mobilnosti na območju Julijskih Alp			
Število aktivnosti, ki prispevajo k dvigu ozaveščenosti prebivalcev in obiskovalcev Julijskih Alp			
Število novih turističnih produktov na osnovi JPP			
Število izdelanih mobilnostnih načrtov za zgoštevna območja in večje generatorje prometa			

¹⁵ Vhodna podatka se nanašata na statistični regiji (Goriška in Gorenjska).

RIASSUNTO

PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE PER L'AREA VASTA DELLE ALPI GIULIE

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) copre la vasta area delle Alpi Giulie nella Slovenia nordoccidentale lungo il confine tra Slovenia, Italia e Austria e comprende il territorio di quattordici comuni: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin e Žirovnica. Si tratta di un esempio pilota di sviluppo di Piano Urbano di Mobilità Sostenibile per una regione «problematica», che è divisa tra due regioni statistiche: Goriška e Gorenjska. L'area, insieme al Parco nazionale del Triglav, è una delle principali destinazioni turistiche della Slovenia, incentrata sul turismo rispettoso della natura.

Le aree naturali protette richiedono «ad alta voce» approcci più integrati e sostenibili alla gestione del traffico, che, pur garantendo lo sviluppo economico, sottolineano l'importanza della qualità dell'ambiente di vita, della giustizia sociale e della protezione della natura. Infine, ma non meno importante, questo aspetto è sottolineato anche dalla Convenzione delle Alpi, un trattato internazionale e uno strumento sostenibile giuridicamente vincolante volto a proteggere gli ecosistemi alpini vulnerabili e le identità culturali regionali, il patrimonio e le tradizioni delle Alpi, comprese le Alpi Giulie. La pianificazione della mobilità sostenibile consente una visione coerente e una definizione di misure che consentono sia ai visitatori che ai locali di muoversi secondo i principi della mobilità sostenibile. La pianificazione del territorio, il cambiamento delle abitudini delle persone, i nuovi modelli sociali sono tutti elementi costitutivi del sistema, che viene completato dal termine mobilità sostenibile. I Piani Urbani di Mobilità Sostenibile

comunalmente sono stati il primo vero tentativo in Slovenia di trasferire un nuovo paradigma di trasporto al livello sistemico delle comunità locali, ma molte sfide vanno oltre i confini comunali, quindi l'approccio regionale è una logica di continuazione del lavoro pionieristico svolto a livello locale.

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile per la vasta area delle Alpi Giulie è un documento completo che include un'analisi delle sfide e delle opportunità di trasporto, una visione per lo sviluppo del trasporto in futuro, gli obiettivi strategici e i pilastri prioritari. Questi identificano le aree chiave di azione e le azioni concrete. Il Piano si concentra su piste ciclabili e pedonali a lunga distanza, sulla mobilità quotidiana della popolazione, sul trasporto pubblico di passeggeri, sulla mitigazione del traffico automobilistico, sulla digitalizzazione e sulla sensibilizzazione. Definisce i principi e le misure della politica dei trasporti che forniranno servizi di qualità e utenti soddisfatti nel medio termine.

.....

Gran parte del territorio della regione appartiene ad aree naturali protette. Oltre al Parco Nazionale del Triglav (TNP), che si estende per 83.982 ettari ed è la più grande area protetta del Paese, è anche importante l'inclusione di quest'area nella rete mondiale delle riserve della biosfera sotto la protezione dell'UNESCO (Riserva della Biosfera delle Alpi Giulie, UNESCO MAB). Nonostante il quadro demografico e trasportistico sfavorevole, la regione è una delle principali destinazioni turistiche della Slovenia.

La mobilità nella regione è ancora basata sulle autovetture private, con un'eccessiva congestione del traffico di natura prettamente stagionale. Ciononostante, i carichi sono relativamente bassi nella maggior parte dell'anno e di solito non giustificano investimenti per aumentare la capacità dell'infrastruttura stradale. Ciò è particolarmente vero per la parte costiera della regione, dove sono molto più bassi rispetto al lato

della Gorenjska. Il traffico stradale è aumentato in tutta la regione tra il 2014 e il 2018 e il carico è maggiore nelle aree più sensibili (sui passi Predel e Vršič, a Kranjska Gora, Bovec, Bohinj) del parco nazionale. Le comunità locali e l'Ente Pubblico TNP stanno cercando di mitigare il traffico nell'area protetta promuovendo il trasporto pubblico e la regolamentazione dei parcheggi, soprattutto nei pressi delle attrazioni naturali più importanti e presso i siti del patrimonio culturale. Nei periodi di punta stagionali il traffico deve essere gestito in modo da avere il minor impatto possibile sull'ambiente e la massima efficienza per gli utenti. Gli investimenti nelle infrastrutture stradali sono giustificati soprattutto quando non è possibile ottenere altrimenti miglioramenti dell'accessibilità.

L'offerta di trasporto pubblico per passeggeri nella regione è molto disomogenea. Questa è migliore nella Gorenjska che nella Primorska. I collegamenti con gli autobus sono destinati principalmente agli spostamenti comunali e intercomunali, mentre i collegamenti ferroviari sono destinati ai collegamenti con la capitale e i centri periferici della regione (Nova Gorica, Jesenice, Kranj). A causa dei lunghi tempi di percorrenza e delle basse frequenze, il trasporto pubblico di passeggeri con gli autobus non è abbastanza interessante per gli utenti. Anche l'infrastruttura nella maggior parte delle fermate è carente. Il trasporto pubblico di passeggeri con gli autobus ha difficoltà a collegare entrambe le regioni amministrative, i collegamenti attraverso i passi sono rari; l'eccezione sono i mesi estivi, quando vengono introdotte linee aggiuntive a supporto dell'offerta turistica. Sebbene si tratti di aggiunte molto gradite all'offerta, manca un maggiore coordinamento tra le comunità locali per ottimizzare le linee e gli orari. Nelle Alpi Giulie la spina dorsale della mobilità sostenibile è rappresentata da una ferrovia con la linea Gorenjska sulla relazione Lubiana-Jesenice e la linea Bohinjska sulla relazione Jesenice-Nova Gorica. A causa della conformazione del terreno, è ideale per il collegamento tra il versante della Gorenjska e della Primorska delle Alpi Giulie, e allo stesso tempo consente la (potenziale) connettività con le reti ferroviarie austriache e italiane. Questa infrastruttura è anche un importante punto di ingresso nell'area del Parco nazionale del Triglav. Poiché è obsoleta e non

soddisfa gli standard moderni, un servizio di qualità richiederebbe l'ammodernamento del parco veicoli, la sistemazione di alcune carenze infrastrutturali e l'adeguamento delle stazioni chiave in punti multimodali.

Le Alpi Giulie sono un'area lungo il confine con l'Austria e l'Italia, quindi nel garantire l'accessibilità, l'aspetto transfrontaliero è molto importante sia per la migrazione che per lo sviluppo del turismo. Le infrastrutture si adattano al terreno, quindi i collegamenti più brevi tra i centri regionali e la capitale possono avvenire anche attraverso il territorio di un paese vicino. Oltre a garantire la connettività stradale, è necessario garantire anche la connettività dei sistemi di trasporto pubblico. In particolare, la ferrovia si sta rivelando come l'arteria principale dei collegamenti strategici con le principali città del vicinato, e i servizi con gli autobus sono importanti per garantire la connettività sulle brevi distanze e fino ai valichi di frontiera.

Il potenziale ciclopedonale è sottoutilizzato a livello regionale, soprattutto per le esigenze di mobilità quotidiana della popolazione. Le sfide principali risiedono nella fornitura di infrastrutture adeguate e nello sviluppo di servizi di supporto. Sebbene la regione abbia sviluppato dei piani per i percorsi ciclabili della Primorska settentrionale e Gorenjska con collegamenti alle aree limitrofe e transfrontaliere e interessanti prodotti escursionistici (Sentiero Juliana, Sentiero Alpe Adria, Sentiero della Pace), manca un approccio sistematico e intercomunale coordinato alla gestione delle infrastrutture pedonali e ciclabili (un approccio unificato alla segnaletica e alla gestione dei percorsi, un sistema unificato di noleggio biciclette, la connettività). Oggi, le piste ciclabili vengono gradualmente collocate sul territorio e costruite in collaborazione con lo Stato e le comunità locali. Date le marcate sinergie tra come garantire la mobilità quotidiana e lo sviluppo del ciclismo come prodotto turistico, in futuro dovrebbero essere investite maggiori risorse in questo settore.

Lo Stato e le comunità locali hanno l'autorità per pianificare e attuare una politica di trasporto sostenibile. Con l'introduzione della pianificazione integrata dei trasporti, sono iniziati a livello comunale i processi di predisposizione

e monitoraggio delle misure basati su una trattazione complessiva con il coinvolgimento della cittadinanza e dei principali soggetti interessati. La cronica mancanza di cooperazione intersettoriale si riflette principalmente nelle frequenti incongruenze temporali e procedurali tra la pianificazione territoriale e i flussi di traffico. Nel medio termine, lo Stato prevede di elaborare gradualmente dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile sia regionali che nazionali, che inseriranno la mobilità sostenibile (orizzontale e verticale) nei processi di pianificazione, decisione e attuazione dei vari settori. Una gestione coordinata e mirata della mobilità può ottimizzare i costi amministrativi, abbreviare le procedure, facilitare la comunicazione reciproca e utilizzare meglio il personale esistente. L'istituzione di un organismo di coordinamento congiunto per un coordinamento più efficace dello sviluppo dei trasporti a livello regionale e intercomunale può contribuire a un'azione più mirata nel campo dello sviluppo dei trasporti a tutti i livelli. Nel campo della digitalizzazione, la Slovenia, nonostante le sue dimensioni ridotte, è molto indietro rispetto alle tendenze dei paesi europei più avanzati. Le soluzioni sono spesso dettate dai fornitori di servizi IT e non derivano dalle effettive esigenze dell'ambiente. Ci sono molte piattaforme, applicazioni e altri servizi disponibili (parcheggi, biglietti, informazioni, orari, ecc.), ma sono legati a un singolo fornitore o a un'area funzionale limitata. Sia l'interconnettività che il flusso di informazioni rappresentano delle sfide. A causa della posizione di confine delle Alpi Giulie, sono importanti anche la connettività delle soluzioni transfrontaliere e un accesso sufficiente alle informazioni. La digitalizzazione consente inoltre una migliore acquisizione dei dati, essenziale per ottimizzare i servizi e pianificare azioni adeguate agli utenti.

La sensibilizzazione e la promozione della mobilità sostenibile svolgono un ruolo importante nella gestione e pianificazione della mobilità e dei trasporti e influenzano anche le abitudini di viaggio del singolo individuo. Nonostante sia proprio questo il modo in cui possiamo garantire la visibilità e un migliore utilizzo delle opportunità esistenti, delle singole infrastrutture e di altre misure, queste attività sono spesso trascurate. Per raggiungere la visione e gli obiettivi del PUMS, è necessario non solo predisporre infrastrutture

adeguate e sicure per la mobilità sostenibile e servizi adeguati agli utenti, ma anche fornire un'adeguata promozione, formazione e buona informazione. Le attività formative e promozionali dovrebbero essere adattate ai diversi gruppi target. Poiché le Alpi Giulie sono anche un'importante destinazione turistica, le sinergie sono necessarie anche per promuovere la mobilità sostenibile e i prodotti turistici. In questo ambito, la «carta di destinazione delle Alpi Giulie» ha mosso i primi passi verso la pianificazione congiunta della mobilità.

VISIONE

La visione della gestione dei trasporti è la base per l'effettiva attuazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile e definisce il concetto di mobilità a lungo termine nella regione. Ci indica in che tipo di regione vogliamo vivere in futuro e in che modo questa differisce dalla regione in cui viviamo oggi. La visione è stata formulata in un workshop introduttivo sulla preparazione del PUMS regionale insieme ai principali soggetti interessati nel campo della mobilità nella regione.

«Le Alpi Giulie sono uno spazio accessibile a tutte le generazioni, che con un sistema di mobilità sostenibile «triplo-integrato» consente la qualità della vita e la libertà di movimento di residenti e visitatori.»

Il Triglav, il simbolo delle Alpi Giulie e allo stesso tempo il più importante simbolo nazionale e internazionale della Slovenia, può essere **un simbolo di integrazione a tutti i livelli**. In questo senso, per «triplo-integrato» si intende un sistema di tre triangoli, che insieme costituiscono il simbolo semantico del Triglav:

- livello locale, regionale e (inter)nazionale,
- connettività dell'area lungo l'area dei tre confini,
- pilastri della mobilità sostenibile.

La visione dello sviluppo di quest'area dal punto di vista della pianificazione dei trasporti è la base e la guida nella definizione degli obiettivi del PUMS regionale e delle linee guida strategiche, che in ultima analisi portano alla formulazione delle misure.

OBIETTIVI STRATEGICI

- I. Migliore qualità della vita in una comunità attraente, verde e connessa
- II. Ridotte emissioni locali di inquinanti e gas serra dai trasporti
- III. Residenti più sani e più attivi
- IV. Un sistema di trasporto accessibile a tutti, che permetta l'inclusione sociale
- V. Economia locale e regionale rafforzata
- VI. Maggiore sicurezza per tutti gli utenti della strada
- VII. Migliore accessibilità dei servizi e delle attività di base
- VIII. Trasferimento a livello regionale di alcune responsabilità nella pianificazione e gestione della mobilità
- IX. Il turismo è un elemento importante della pianificazione della mobilità sostenibile nella regione



MISURE

PILASTRO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE Linee guida strategiche (LGS)	MISURA
A PIEDI E IN BICI LGS1: Camminare diventa il mezzo principale per superare brevi distanze e un importante prodotto turistico LGS2: Fornire condizioni adeguate per lo sviluppo del ciclismo	1.1.1 Gestione e manutenzione di percorsi pedonali per la mobilità quotidiana tra insediamenti e negli insediamenti (grandi generatori di traffico)
	1.1.2 Manutenzione e segnaletica adeguata dei sentieri escursionistici di lunga distanza
	2.1.1 Garantire la connettività dei centri di occupazione e degli insediamenti vicini con collegamenti ciclabili di facile utilizzo
	2.1.2 Riqualificazione delle piste ciclabili a lunga percorrenza e di collegamento all'interno della Rete Ciclabile Nazionale
	2.1.3 Ottenimento autorizzazioni e gestione del Percorso cicloturistico sloveno STKP (Juliana Bike)
	2.2.1 Predisposizione di rimesse per biciclette e/o parcheggi per biciclette per le esigenze dei maggiori generatori di traffico
	2.2.2 Connettività dei sistemi di noleggio di biciclette ed e-bike tra comuni
TRAFFICO PUBBLICO PASSEGGERI LGS3: Il trasporto pubblico è una buona alternativa alle autovetture e offre una buona accessibilità e connettività con le regioni limitrofe e lo spazio transfrontaliero	3.1.1 Istituzione di collegamenti ferroviari transfrontalieri per i servizi passeggeri
	3.1.3 Realizzazione di una nuova linea ferroviaria Bled Jezero - Lesce
	3.1.3 Ammodernamento del materiale rotabile sulle linee Gorenjska e Bohinjska
	3.2.1 Realizzazione e ammodernamento di stazioni e fermate degli autobus, adattamento alle persone con mobilità ridotta e disabilità sensoriali
	3.2.2 Introduzione di nuove linee di autobus ad alta velocità
	3.2.3 Inclusione del trasporto a chiamata nel sistema di trasporto pubblico
	3.2.4 Posizionamento di linee transfrontaliere nel sistema di trasporto pubblico
	3.2.5 Aumento dell'offerta di trasporto pubblico nelle Alpi Giulie e adattamentdo dell'offerta di trasporto bus alle esigenze del turismo: • Garantire la giusta frequenza degli autobus durante le vacanze estive, i giorni festivi e i fine settimana • Integrazione delle linee con collegamenti Hop-on Hop-off stagionali
	3.2.6 Introduzione di veicoli a propulsione alternativa
	3.3.1 Realizzazione dei punti di trasferimento (P + R) e punti multimodali nell'area delle Alpi Giulie e oltre
	3.3.2 Stabilire un sistema stabile per il finanziamento del funzionamento delle funivie per il trasporto di persone
	3.3.3 Istituzione e ottimizzazione del trasporto su vie d'acqua in alternativa al trasporto su strada
	3.3.4 Istituzione di sistemi di noleggio veicoli a sostegno della micromobilità - ultimo km

TRAFFICO MOTORIZZATO LGS4: La quota di traffico motorizzato nello schema di mobilità regionale è in diminuzione	4.1.1 Introduzione di zone a traffico limitato
	4.2.1 Completamento della rete dei punti di ricarica elettronica
	4.2.2 Introduzione di un sistema di noleggio di veicoli elettrici
PIANIFICAZIONE, GESTIONE E DIGITALIZZAZIONE DEL TRAFFICO LGS5: La pianificazione integrata dei trasporti consente il confronto intersettoriale dei trasporti e delle sfide del territorio LGS6: Un chiaro sistema di responsabilità e organizzazione è parte integrante del sistema della MS LGS7: Le tecnologie dell'informazione consentono l'ottimizzazione della multimodalità	5.1.1 Armonizzazione della legislazione e degli atti attuativi in materia di pianificazione territoriale e MS
	5.1.2 Predisposizione dei Piani integrati comunali del traffico mancanti
	6.1.1 Coordinamento degli orari dei treni/autobus
	6.1.2 Creazione di una politica uniforme di gestione del traffico stazionario
	6.1.3 Istituzione di centri regionali di mobilità
	7.1.1 Sistema informativo unificato
	7.1.2 Aggiornamento della carta mobilità destinazione Alpi Giulie
FORMAZIONE E PROMOZIONE LGS8: I residenti e i visitatori delle Alpi Giulie sono utenti consapevoli dei servizi di mobilità sostenibile LGS9: La promozione della destinazione si basa anche sul sistema di mobilità sostenibile	8.1.1 Campagna di comunicazione sulla mobilità sostenibile nella Alpi Giulie (promozione e sensibilizzazione attraverso vari canali di comunicazione: media/centri di informazione/vettori...)
	8.1.2 Eventi promozionali per la moderazione del traffico
	8.1.3 Stabilire un sistema di monitoraggio dell'impronta di carbonio per i visitatori
	8.1.4 Monitoraggio continuo delle abitudini di viaggio e analisi delle esigenze dei diversi utenti
	8.2.1 Promuovere forme di lavoro alternative
	8.2.2 Introduzione di uno schema di certificazione per enti/aziende/fornitori (ente/azienda/fornitore amico della «mobilità sostenibile»)
	8.2.3 Sviluppo di piani di mobilità per aree di densificazione e grandi generatori di traffico
	9.1.1 Sviluppo del marchio «Linea della Bohinj ska»
	9.1.2 Inclusione del trasporto pubblico nei prodotti turistici

Linee guida strategiche orizzontali:

LGS10: Realizzazione dell'infrastruttura di qualità a supporto della MS

LGS11: La dimensione transfrontaliera è presa in considerazione nella pianificazione e nell'attuazione delle azioni

SUMMARY

REGIONAL SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN FOR THE WIDER JULIAN ALPS AREA

The Regional Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) covers the wider Julian Alps area in the north-west of Slovenia along the border between Slovenia, Italy and Austria and includes fourteen municipalities: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin and Žirovnica. It is a pilot example of a SUMP for a “problem” region, which is divided between the two statistical regions of Goriška and Gorenjska. The area, together with the Triglav National Park, is one of the key tourist destinations in Slovenia, which focuses on nature-friendly tourism.

Protected areas of nature “loudly” require more integrated and sustainable approaches to transport regulation, which, while ensuring economic development, also emphasise the importance of the quality of the living environment, social justice and nature protection. Last but not least, this is also emphasised by the Alpine Convention, an international treaty and a legally binding sustainable instrument, which aims to protect sensitive Alpine ecosystems and regional cultural identities, heritage and traditions in the Alps, including the Julian Alps region.

Sustainable mobility planning enables a coherent view and definition of measures that enable both visitors and locals to move according to the principles of sustainable mobility. Spatial planning, changing people's habits, new social patterns, all are the building blocks of a system rounded up by the term sustainable mobility. Municipal SUMPs in Slovenia were the first real attempt to transfer a new transport paradigm to the systemic level of local communities, but many

challenges go beyond the municipal boundaries, so the regional approach is a logical continuation of this pioneering work at the local level.

The SUMP for the wider Julian Alps area is a comprehensive document that includes an analysis of transport challenges and opportunities, a vision of future transport development, strategic objectives and priority pillars. These set out key areas of action, as well as concrete measures. It focuses on long-distance cycling routes and footpaths, commuting and daily mobility of the population, public passenger transport, mitigating motor traffic, digitalisation and awareness raising. It defines the principles and measures of transport policy that will provide quality services and satisfied users in the medium term.

.....

A large part of the territory of the region is one of the protected areas of nature. In addition to the Triglav National Park (TNP), which comprises 83,982 hectares and is the largest protected area in the country, the inclusion of this area in the global network of biosphere reserves under the protection of UNESCO (Julian Alps Biosphere Reserve, UNESCO MAB) is also important. Despite the unfavourable demographic and transport picture, the region is one of the leading tourist destinations in Slovenia.

Mobility in the region is still based on private cars, with excessive traffic loads of a marked seasonal nature. Otherwise, for most parts of the year, the loads are relatively low and do not usually justify investment in increasing road infrastructure capacity. This is particularly the case for the Primorska part of the region, where they are much lower than on the Gorenjska side. Between 2014 and 2018, road traffic increased everywhere in the region, with the highest loads in the most sensitive areas (Predel and Vršič passes, Kranjska Gora, Bovec, Bohinj) of the national park. Local communities and the TNP Public Institute seek to mitigate transport in the protected area by promoting public transport and parking

regulation, especially with important natural values and cultural heritage facilities. During seasonal peaks, traffic must be managed in such a way as to minimise the environmental impact and maximise efficiency for users. Investment in road infrastructure is particularly justified when improvements in accessibility cannot be achieved otherwise.

The supply of public passenger transport in the region is very uneven. It is much better on the Gorenjska side than on the Primorska side. Bus connections are mainly intended for municipal and inter-municipal trips, while railway connections to the capital and centres on the outskirts of the region (Nova Gorica, Jesenice, Kranj). Due to long travel times and low frequency, public bus passenger transport is not interesting enough for the users. The infrastructure at most stops is also deficient. Public bus passenger transport has difficulty connecting the two administrative regions, and connections via passes are rare; the exception are the summer months, when additional lines are introduced to support the tourist offer. Although these are very welcome additions to the regular offer of public transport, there is a lack of coordination between local communities to optimise lines and timetables. The spine of sustainable mobility in the Julian Alps is represented by a railway with the Gorenjska line on the relation Ljubljana-Jesenice and the Bohinj line on the relation Jesenice-Nova Gorica. Due to the configuration of the terrain, it is ideal for connecting the Gorenjska and the Primorska side of the Julian Alps, while at the same time providing (potentially) connectivity to the Austrian and Italian rail networks. It is also an important gateway into the Triglav National Park area. As it is obsolete and does not meet modern standards, quality service would require the modernisation of the fleet, the regulation of certain infrastructure deficiencies and the upgrading of key stations to multimodal points.

The Julian Alps are an area bordering Austria and Italy, so the cross-border aspect in ensuring accessibility is very important for both the migration of the population and the development of tourism. The infrastructure is adapted to the terrain, so the shortest links between regional centres and the capital can also pass through the

territory of the neighbouring country. In addition to ensuring the road connectivity, it is necessary to ensure also the connectivity of public transport systems. In particular, the railway is seen as the main artery of strategic links to major cities in the neighbourhood, and bus services are important for ensuring connectivity over shorter distances and to cross-border crossing points.

Cycling and walking potential is under-utilised at regional level, especially for the commuter mobility needs and for daily mobility of the population. The main challenges lie in providing adequate infrastructure and developing support services. Although the region has developed plans for cycling routes of the Northern Primorska and Gorenjska regions with links to neighbouring and cross-border areas and attractive hiking products (Juliana Trail, Alpe Adria Trail, Walk of Peace), there is a lack of a systemic and inter-municipal coordinated approach to pedestrian and cycling infrastructure management (unified approach to route signposting and management, a unified bike rental system, connectivity). Today, cycling routes are gradually being placed in space and built in cooperation with the state and local communities. Given the strong synergies between ensuring daily mobility and the development of cycling as a tourism product, more resources should be invested in this field in the future.

The State and local communities have the authority to plan and implement a sustainable mobility policy. With the introduction of sustainable mobility planning, at the level of municipalities the processes of preparing and monitoring measures were launched based on comprehensive analysis, while involving the public and key stakeholders. The chronic lack of cross-sectoral cooperation is mainly reflected in frequent time and procedural inconsistencies between spatial planning and traffic flows. In the medium term, the State plans to gradually prepare both regional and national SUMPs, which will embed sustainable mobility (horizontal and vertical) in the planning, decision-making and implementation processes of various sectors. A coordinated and targeted mobility management can optimize administrative costs, shorten procedures, facilitate mutual communication and make better use of existing professional staff. The establishment

of a joint coordination body for more effective coordination of transport development at regional and inter-municipal level can contribute to more focused action in the field of transport development at all levels. In the field of digitalisation, Slovenia, despite its small size, lags far behind the trends of more advanced European countries. Solutions are often dictated by IT service providers and do not stem from the actual needs of the environment. There are many platforms, applications and other services available (parking, tickets, information, timetables, etc.), but they are tied either to an individual provider or a limited functional area. Both interconnectivity and the flow of information represent a challenge. Due to the border location of the Julian Alps, the connectivity of solutions across borders and sufficient access to information are also important. Digitization also allows for better data capture, which is essential for optimizing services and planning user-friendly actions.

Awareness raising and promotion of sustainable mobility play an important role in the management and planning of mobility and transport, and also affect an individual's travel habits. Despite the fact that by doing so we can ensure the visibility and better use of existing opportunities, individual infrastructure and other measures, these activities are often neglected. In order to achieve the vision and goals of the regional SUMP, it is not only necessary to arrange adequate and secure infrastructure for sustainable mobility and user-friendly services, but also to provide appropriate promotion, education and good information. Educational and promotional activities should be tailored to different target groups. As the Julian Alps are also an important tourist destination, synergies are also needed to promote sustainable mobility and tourism products. In this regard the "Julian Alps destination card" has taken the first steps towards joint mobility planning.

THE VISION

The vision of mobility management is the basis for the effective implementation of the regional SUMP and defines the long-term concept of mobility in the region. It shows us what kind of region we want to live in in the future and how it differs from the region we live in today. The vision was formulated at an introductory workshop on the preparation of the regional SUMP together with key stakeholders in the field of mobility in the region.

»The Julian Alps are a space which is accessible to all generations, which with a »triple-integrated« system of sustainable mobility enables the quality of living and freedom of movement for locals and visitors.«

Triglav, the symbol of the Julian Alps and at the same time the most important national and international symbol of Slovenia, can be a **symbol of all-level integration**. In this sense, »triple-integrated« means a system of three triangles, which together make up the semantic symbol of Triglav:

- local, regional and (inter) national level,
- connectivity of the area along the border tripoint area,
- pillars of sustainable mobility.

The vision of the development of this area from the point of view of mobility planning is the basis and guide in setting the objectives of the regional SUMP and strategic guidelines, which ultimately lead to the formulation of measures.

STRATEGIC GOALS

- I. Improved quality of life in an attractive, green and connected community
- II. Reduced local emissions of pollutants and greenhouse gases from transport
- III. Healthier and more active residents
- IV. An accessible transport system that enables social inclusion
- V. Strengthened local and regional economy
- VI. Greater safety for all road users
- VII. Improved accessibility of basic services and activities
- VIII. Transfer of certain responsibilities in mobility planning and management from national to the regional level
- IX. Tourism is an important element of sustainable mobility planning in the region



MEASURES

PILLAR OF SUSTAINABLE MOBILITY Strategic Guidelines (SG)	MEASURE
WALKING AND CYCLING SG1: Walking becomes the main means of overcoming short distances and an important tourist product SG2: Provide appropriate conditions for the development of cycling	1.1.1 Management and maintenance of footpaths for daily mobility between and in settlements (major traffic generators)
	1.1.2 Maintenance and appropriate marking of long-distance hiking trails
	2.1.1 Ensure connectivity of employment centres and nearby settlements with user-friendly cycling connections
	2.1.2 Upgrading of long-distance and connecting cycle paths within the National Cycling Network
	2.1.3 Obtaining approvals and managing the Slovenian touring bike route (Juliana Bike Trail)
	2.2.1 Management of bicycle sheds and/or parking spaces for bicycles for the needs of larger traffic generators
	2.2.2 Connectivity of bicycle and e-bicycle rental systems between municipalities
PUBLIC PASSENGER TRAFFIC SG3: Public transport is a good alternative to passenger cars and provides good accessibility and connectivity with neighbouring regions and cross-border space	3.1.1 Establishment of cross-border rail links for passenger services
	3.1.3 Establishment of a new railway line Bled Jezero - Lesce
	3.1.3 Modernization of the fleet on the Gorenjska and Bohinj lines
	3.2.1 Establishment and modernization of bus stations and stops, adaptation to people with reduced mobility and sensory impairments
	3.2.2 Introduction of new express bus lines
	3.2.3 Inclusion of on-call service in the public transport system
	3.2.4 Placement of cross-border lines in the public transport system
	3.2.5 Increasing the supply of public transport in the Julian Alps and adapting the supply of bus transport to the needs of tourism: • Ensuring proper bus timing during summer holidays, public holidays and weekends • Complementing regular scheduled services with seasonal Hop-on Hop-off connections
	3.2.6 Introduction of alternative propulsion vehicles
	3.3.1 Arrangement of transfer points (P + R) and multimodal points in the Julian Alps area and beyond
	3.3.2 Establish a stable system for financing the operation of cableways for the transport of persons
	3.3.3 Establishment and optimization of water transport as an alternative to road transport
	3.3.4 Establishment of vehicle rental systems in support of micromobility - last mile

MOTOR TRAFFIC SG4: The share of motor traffic in the regional mobility scheme is decreasing	4.1.1 Introduction of traffic mitigation zones
	4.2.1 Completion of the e-charging network
	4.2.2 Introduction of an e-vehicle rental system
TRAFFIC PLANNING, MANAGEMENT AND DIGITALIZATION SG5: Integrated transport planning enables cross-sectoral confrontation of transport and spatial challenges SG6: A clear system of responsibilities and organization is an integral part of the SM system SG7: Information technologies enable optimization of multimodality	5.1.1 Harmonization of legislation and implementing acts on spatial planning and sustainable mobility
	5.1.2 Preparation of missing municipal SUMP
	6.1.1 Regular coordination of train/bus timetables
	6.1.2 Establish a unified stationary traffic and parking management policy
	6.1.3 Establishment of regional mobility centres
	7.1.1 Unified information system
	7.1.2 Upgrading the Julian Alps destination mobility card
EDUCATION AND PROMOTION SG8: Residents and visitors of the Julian Alps are aware users of sustainable mobility services SG9: Destination promotion also builds on the sustainable mobility system	8.1.1 Sustainable mobility communication campaign in JA (promotion and awareness raising through various communication channels: media/info centres/carriers...)
	8.1.2 Traffic mitigation promotional events
	8.1.3 Establish a carbon footprint monitoring system for visitors
	8.1.4 Continuous monitoring of travel habits and analysis of the needs of different users
	8.2.1 Promoting alternative forms of work
	8.2.2 Introduction of a certification scheme for institutions/companies/providers ("sustainable mobility" friendly institution/company/provider)
	8.2.3 Preparation of mobility plans for densification areas and major traffic generators
	9.1.1 Development of the "Bohinj Line" brand
	9.1.2 Inclusion of public transport in tourism products

Horizontal strategic guidelines:

SG10: Established quality infrastructure in support of sustainable mobility

SG11: The cross-border dimension is considered in the planning and implementation of actions

SLOVAR KRATIC

CPS – Celostna prometna strategija

DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

ETM – Evropski teden mobilnosti

JPP – Javni potniški promet

JZ TNP – Javni zavod Triglavski narodni park

Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo

OCPS – Občinska celostna prometna strategija

PLDP – Povprečni letni dnevni promet

PRC – Posoški razvojni center

P + R – Park and Ride, parkiraj in se pelji

RCPS – Regijska celostna prometna strategija

RCPS JA – Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp

SURS – Statistični urad Republike Slovenije

SŽ – Slovenske železnice, d.o.o.

SŽ PP – Slovenske železnice, Potniški promet

ŠM – Števno mesto

TNP – Triglavski narodni park

VIRI IN LITERATURA

- Brglez, A. et al.** *Stanje prometa v dolini Soče*. Ljubljana, ICK Inštitut za civilizacijo in kulturo Ljubljana, 2020.
- Cestna infrastruktura** (online). Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, 2021. Dostopno na naslovu: www.gov.si/teme/cestna-infrastruktura
- Gabrovec, M. et al.** *Analiza dnevne mobilnosti in ugotavljanje glavnih koridorjev javnega potniškega prometa* (online). Ljubljana. Ministrstvo za okolje in prostor. 2019. Dostopno na naslovu: www.care4climate.si
- Gabrovec, M. et al.** *Analiza dostopnosti javnega potniškega prometa s prepoznavanjem glavnih vrzeli v njegovi ponudbi* (online). Ljubljana. Ministrstvo za okolje in prostor. 2019. Dostopno na naslovu: www.care4climate.si
- Gabrovec, M. et al.** *Smernice za organizacijo javnega potniškega prometa na podeželju* (online). Ljubljana. Ministrstvo za okolje in prostor. 2019. Dostopno na naslovu: www.care4climate.si
- Gojčič, M. et al.** *Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije*. Ljubljana, RRA LUR, 2018.
- Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025**. Javni zavod Triglavski narodni park. 2016. dostopno na naslovu: www.tnp.si
- Načrt za okrevanje in odpornost**. Ljubljana: Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, 2021. Dostopno na naslovu: www.eu-skladi.si/sl/po-2020/nacrt-za-okrevanje-in-krepitev-odpornosti
- Pečar, J.** *Indeks razvojne ogroženosti 2019. Analiza na osnovi podatkov, razpoložljivih od leta 2009 do 2018*. UMAR. Januar 2020. Dostopno na naslovu: www.umar.gov.si
- Plevnik, A. et al.** *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo, 2021.
- Pravilnik o kolesarskih povezavah**. Uradni list RS, XXVIII (2018) 29, 26. 4. 2018. Str. 4.285–4.286.
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o kolesarskih povezavah**. Uradni list RS, XXIX (2019) 65, 30. 1. 2019. Str. 7.785–7.786.
- Pregledna karta državnega cestnega omrežja Republike Slovenije**. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, 2013.
- Prometne obremenitve od leta 1997 dalje** (online). Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, april 2020. Dostopno na naslovu: podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev
- Razvojni načrt Biosfernega območja Julijske Alpe kot trajnostne turistične destinacije**. 2015. Dostopno na naslovu: www.jesenice.si/obcina-jesenice
- Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Goriško statistično regijo**. Tolmin: Posoški razvojni center, 2019.
- Regionalni akcijski načrt za e-mobilno infrastrukturo Gorenjska**. Kranj. BSC, d.o.o., Kranj. 2019. Dostopno na naslovu: e-mobilitygorenjska.si
- Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020**. Kranj: Regionalna razvojna agencija Gorenjske, BSC, poslovno podporni center, d.o.o., Kranj, 2015. Dostopno na naslovu: www.bsc-kranj.si/
- Regionalni razvojni program Severne Primorske (Goriške razvojne regije) 2014–2020**. Tolmin: Posoški razvojni center, 2015.
- Smernice za vpeljavo e-mobilnosti na območje Julijskih Alp in Triglavskega narodnega parka**. Tolmin: Posoški razvojni center, 2019.
- Statistični podatki** (online). Statistični urad RS, 2020 in 2021. Dostopno na naslovu: www.stat.si/statweb
- Statistični podatki** (online). Zavod RS za zaposlovanje, 2021. Dostopno na naslovu: www.ess.gov.si/trg_dela/trg_dela_v_stevilkah/stopnja_registrirane_brezposelnosti
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, 2017. Dostopno na naslovu: www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf
- Trajnostni energetske-podnebni načrt Gorenjske: prvi, drugi in tretji del**. Kranj: Regionalna razvojna agencija Gorenjske, BSC, poslovno podporni center, d.o.o., Kranj, 2018. Dostopno na naslovu: e-mobilitygorenjska.si
- Turistični BON in BON21** (online). Finančna uprava RS, 2021. Dostopno na naslovu: www.fu.gov.si/drugo/posebna_podrocja/turisticni_bon_in_bon21/
- Uredba o metodologiji za določitev razvitosti občin**. Uradni list RS, XXIX (2019) 78, 20. 12. 2019. Str. 10.272–10.273.

Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp

Izdal in založil: Posoški razvojni center, Trg tigrovcev 1, 5220 Tolmin

Avtorji: Tjaša Maurič, Miro Kristan, Mateja Kutin, Slavka Zupan (K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o.)

Jezikovni pregled: Polona Hadalin Baša

Prevod: Magnolija d.o.o.

Oblikovanje: Ivana Kadivec, Jaka Modic s.p.

Fotografije: arhivi Posoškega razvojnega centra, Skupnosti Julijskih Alp, Turizma Bohinj, Turizma Doline Soče, Zavoda za turizem Idrija, JZ Triglavski narodni park (Jošt Gantar, Matevž Lenarčič, Andrija Majsen, Mojca Odar, Leonardo Olmi, Jani Peternelj, Miro Podgoršek, Damijan Simčič – ZOSO Photography, Mitja Sodja, David Štulc Zornik)

Izdelava infografike: Jaka Modic s.p., Ivana Kadivec

Karte: Kartografija d.o.o., K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o., PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.

Tisk: Medium d.o.o.

Naklada: 500

Tolmin, februar 2022

Publikacija je v elektronski različici dostopna tudi na spletni strani

Posoškega razvojnega centra (www.prc.si).

Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp je bila pripravljena v okviru projekta Crossmoby, ki ga sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj prek programa sodelovanja Interreg V-A Italija-Slovenija 2014–2020.



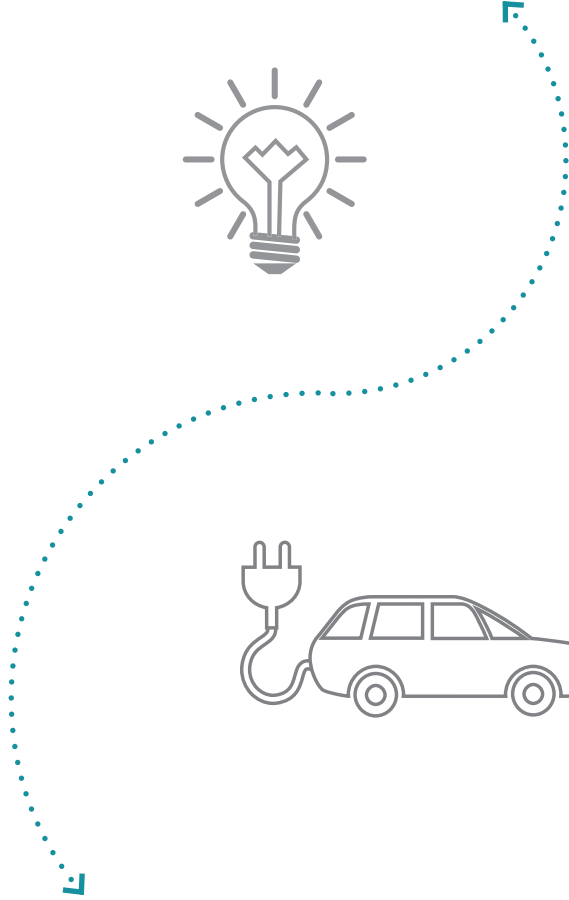
Posoški razvojni center

.....
CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:502/504(234.323.6)

REGIJSKA celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp /
[avtorji Tjaša Maurič ... [et al.] ; prevod Magnolija ; fotografije arhivi Posoškega razvojnega centra ... et al.]. - Tolmin :
Posoški razvojni center, 2022

ISBN 978-961-95684-0-8
COBISS.SI-ID 98181891



Vizija prometne ureditve na širšem območju Julijskih Alp

JULIJSKE ALPE

SO VSEM GENERACIJAM DOSTOPEN PROSTOR,
KI S »TRIGLAVO« INTEGRIRANIM SISTEMOM
TRAJNOSTNE MOBILNOSTI OMOGOČA
KAKOVOST BIVANJA IN SVOBODO GIBANJA
DOMAČINOM IN OBISKOVALCEM.

Interreg
ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

Progetto strategico co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale
Strateški projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

Publikacija je sofinancirana v okviru Programa sodelovanja Interreg V-A Italija-Slovenija 2014–2020 (projekt CROSSMOBY) iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj.

.....
Pubblicazione finanziata nell'ambito del Programma di Cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020 (progetto CROSSMOBY), finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale.



REGIJSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA ZA
ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP

Regijska celostna prometna strategija za širše območje Julijskih Alp (RCPS JA)

- gradivo -



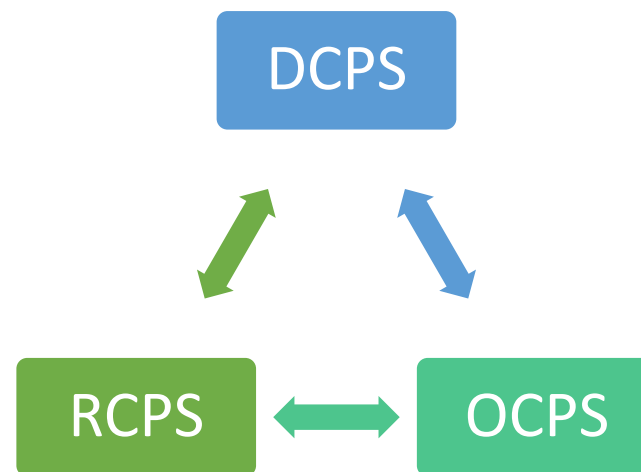
Posoški
razvojni center REGIONALNA
RAZVOJNA
AGENCIJA

Regijski center mobilnosti
Severna Primorska

KAJ JE RCPS JA IN NJEN NAMEN

Strateški dokument, ki za obdobje **sedmih let** opredeljuje ukrepe in aktivnosti trajnostne prometne politike v regiji.

Pripravo dokumenta opredeljuje
Zakon o celostnem prometnem načrtovanju.



RCPS potrjujejo pristojni minister in občinski sveti občin v regiji.

Številka: 37010-1/2022-2430-9
Datum: 20. 1. 2025

**Zadeva: Soglasje ministra k Regijski celostni prometni strategiji za širše območje
Julijskih Alp**

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo skladno s petim odstavkom 19. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju in s četrtem odstavkom 5. člena Pravilnika o regionalnih celostnih prometnih strategijah podaja soglasje k sprejetju Regijske celostne prometne strategije za širše območje Julijskih Alp.

S spoštovanjem,

mag. Bojan Kumer
Minister



Regijska celostna prometna strategija za širše območje Juljskih Alp (RCPS JA) vključuje štirinajst občin:

BLED • BOHINJ • BOVEC • BRDA • CERKNO • GORJE • IDRJA • JESENICE • KANAL OB SOČI • KOBARID • KRANJSKA GORA • RADOVLJICA • TOLMIN • ŽIROVNICA

RCPS JA je **pilotni primer** izdelave celostne prometne strategije za **problemsko regijo**

Zavarovana območja narave

- Triglavski narodni park
- Biosferno območje Juljske Alpe UNESCO MAB...

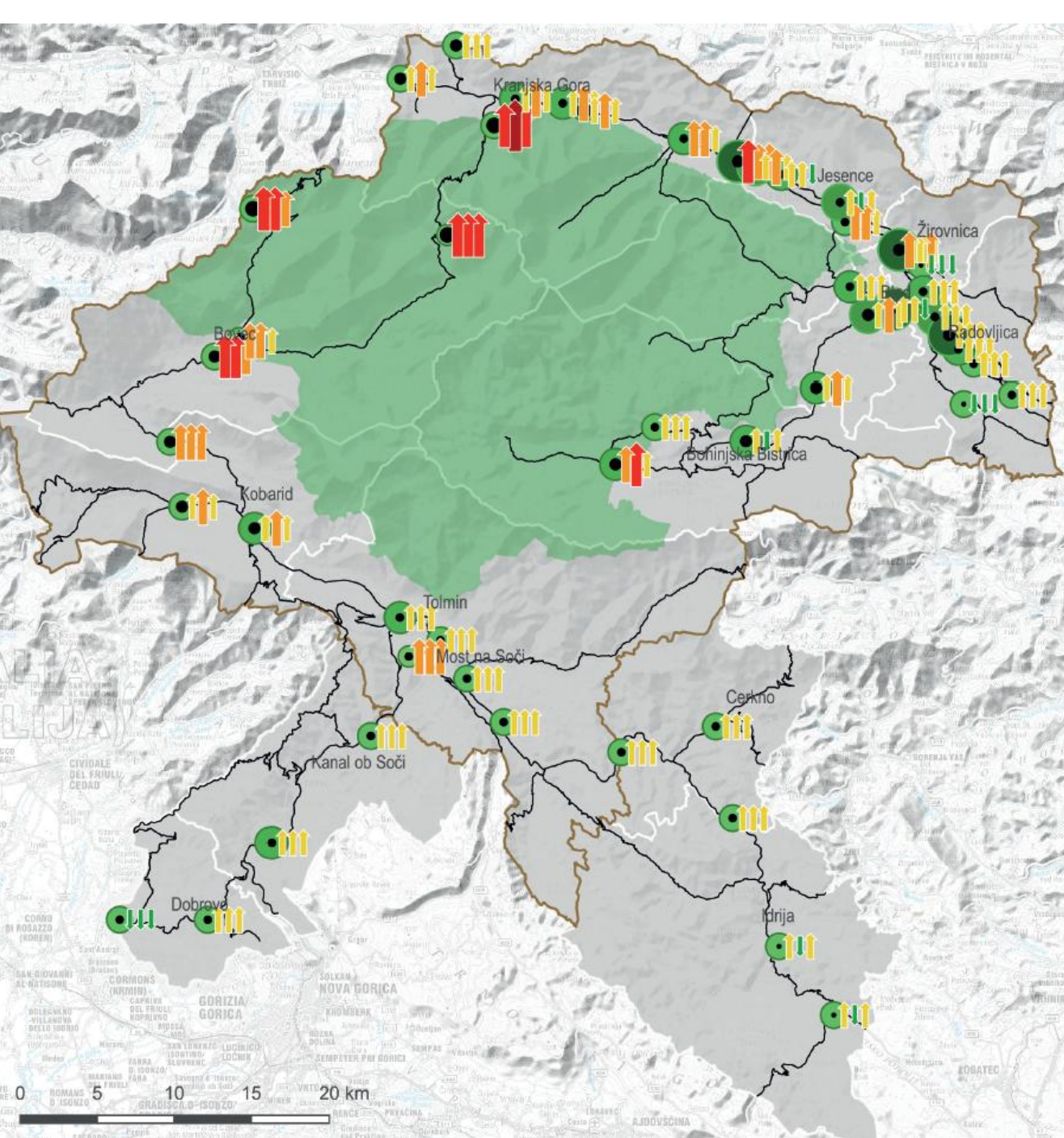
Regija sodi med **vodilne turistične destinacije** v Sloveniji - izziv so zlasti **visoka sezonska nihanja** obiska

Kakovost življenja domačinov - ključno vodilo pri načrtovanju ukrepov



sinergije med mobilnostjo **domačinov** in **obiskovalcev!**





STOPNJA RASTI MOTORNEGA PROMETA NA DRŽAVNIH CESTAH MED LETI 2014 IN 2018 ponekod več kot 100 %



Stopnja rasti motornega prometa na državnih cestah med leti 2014 in 2018

Od leve proti desni, rast prometa med 2014 in 2018: PDLP v letu 2018
povpr. letnega dnevnega prometa,
povpr. poletnega dnevnega prometa
in povpr. izvensezonega prometa

- ↓ < 0 %
- ↑ 0-25 %
- ↑ 25-50 %
- ↑ 50-100 %
- ↑ > 100 %

- < 1.500
- 1.500-5.000
- 5.000-10.000
- 10.000-20.000
- > 20.000

Indeks razmerja sezonskega in
izvensezonega prometa

- < 100
- 100-150
- 150-300
- 300-600

— Državne ceste
■ Občine v Julijskih Alpah

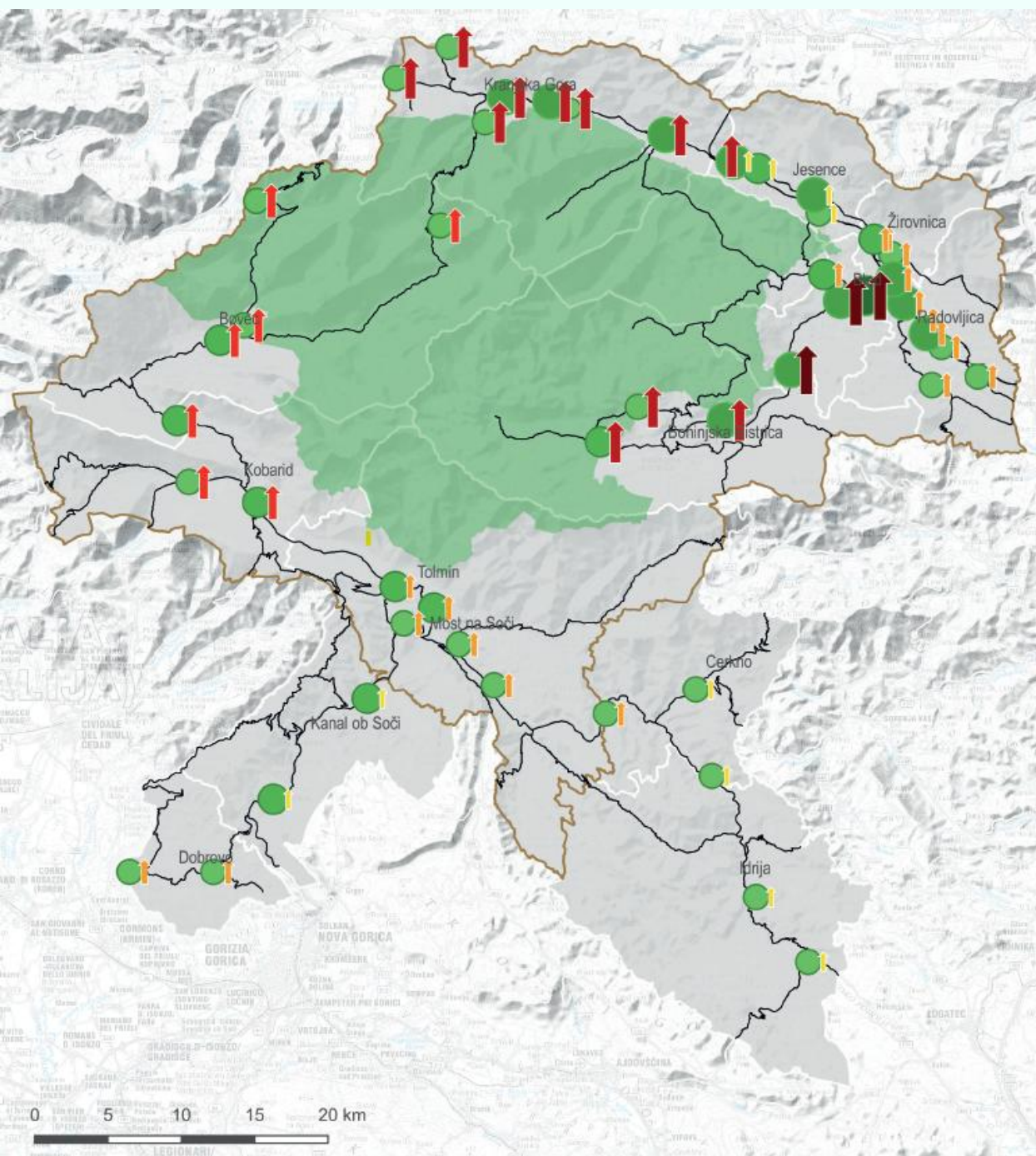
Opomba: za AŠM Slap ob Idrijci, Bled in Stopnik podatkov za 2014 ni, zato so obdelani podatki za 2015. Za AŠM Nomenj pa za leto 2017.

Vir: CPS Julijske Alpe, PRC, karte PNZ, 2022

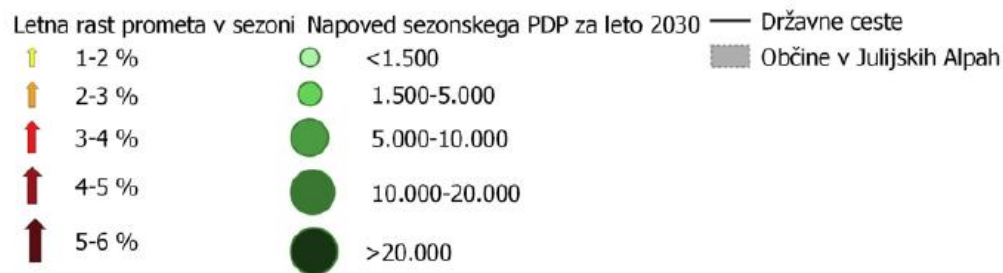


NAPOVED SEZONSKIH PROMETNIH OBREMENITEV ZA 2030

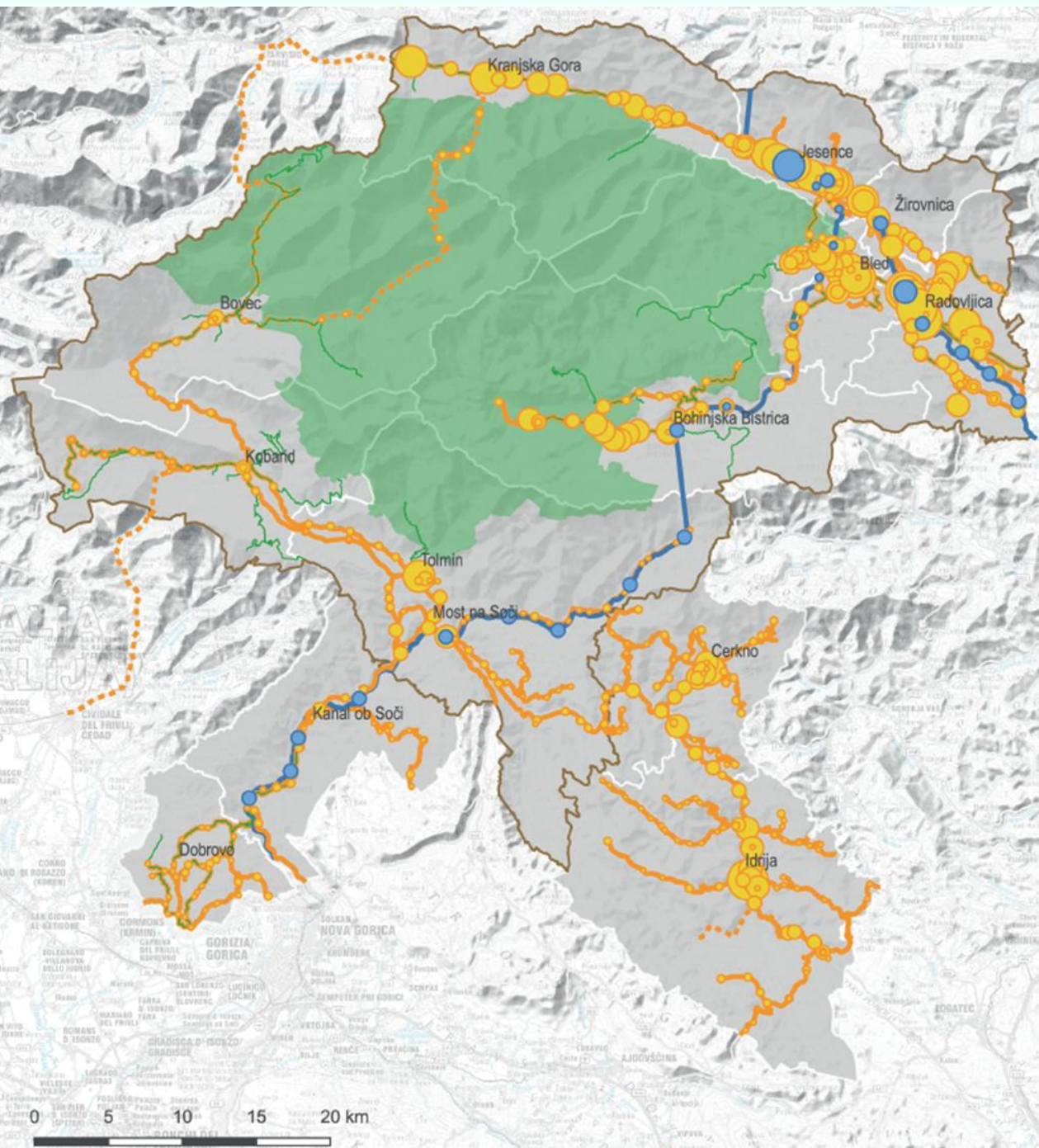
Brez ukrepov pričakovana
nadaljnja 5-6 % letna rast



Napoved sezonskih prometnih obremenitev za leto 2030



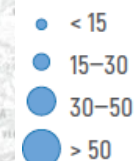
Vir: CPS Julijske Alpe, PRC, karte PNZ, 2022



PONUDBA JPP JE NEURAVNOTEŽENA in ne zadošča potrebam obiska in ukrepom zmanjševanja motornega prometa



Število odhodov vlakov na dan



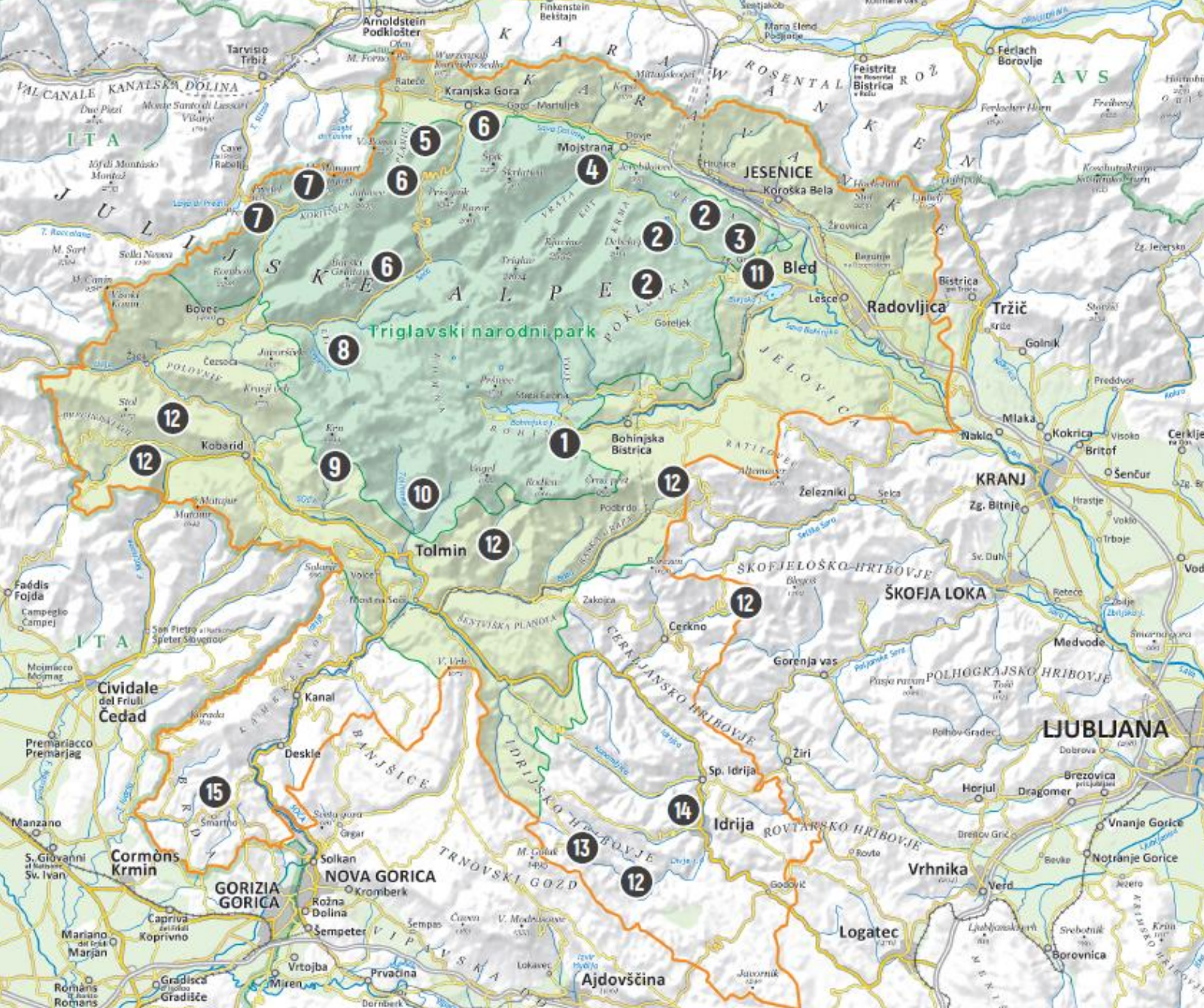
Število odhodov avtobusov na dan



Linije javnega prometa



Vir: CPS Julijske Alpe, PRC, karte PNZ, 2022



KONFLIKTNA OBMOČJA IN TOČKE POVEČANEGA OBISKA V REGIJI



DODANA IN UPORABNA VREDNOST

RCPS JA je prvi primer RCPS za **problematsko regijo** v Sloveniji.

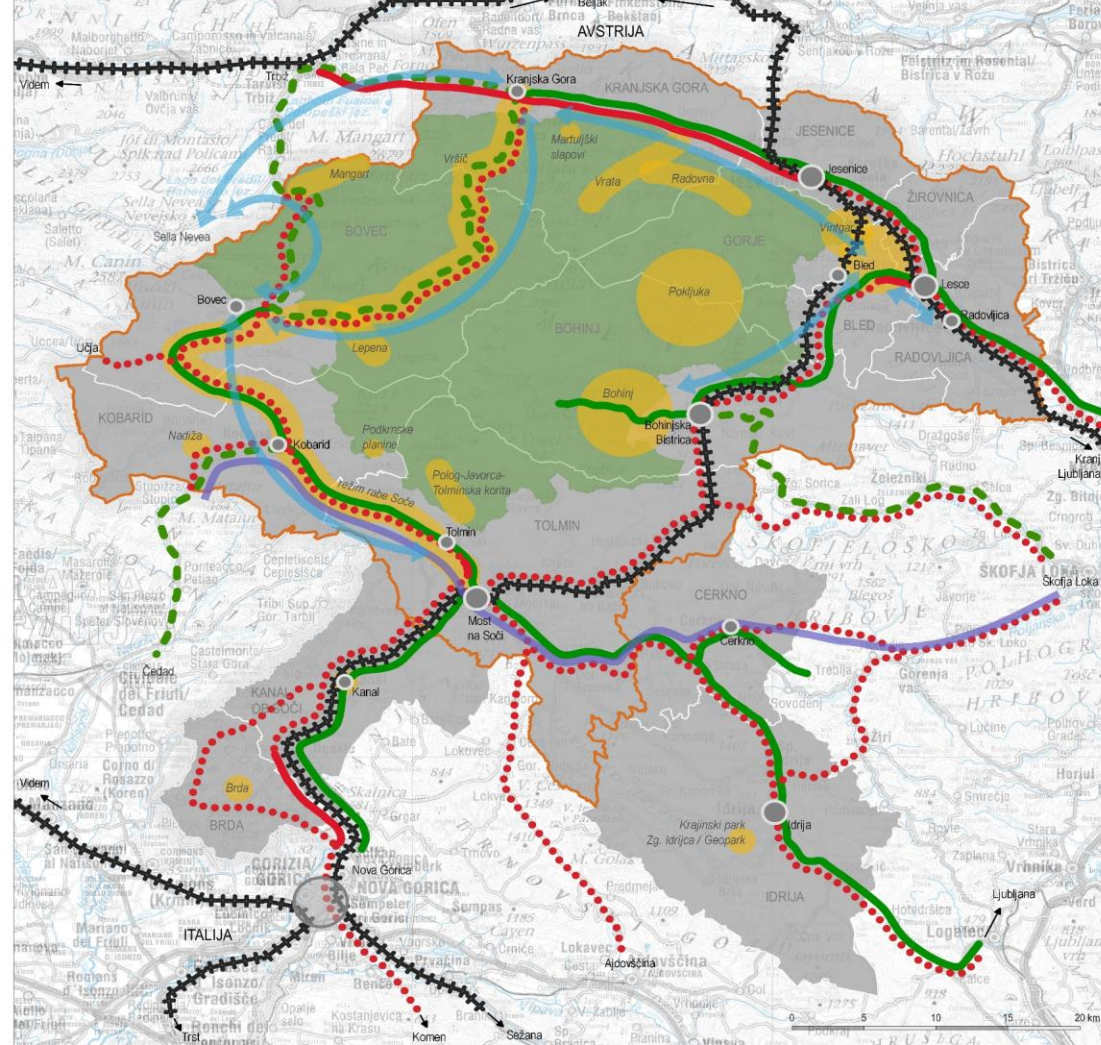
Celovita obravnava prometne problematike, ki presega občinske meje.

Poenotenje prometnih politik med občinami in z državo.

Koordinacija med potrebami lokalnih skupnosti in upravljalcem JPP.

Izvedba **skupnih JN** za (občasne) javne prevoze.

Kandidiranje na namenske razpise (za območja z izdelano RCPS).



Ključni medobčinski izzivi trajnostne mobilnosti Julijskih Alp



NOSILEC PRIPRAVE

- Posoški razvojni center
projekt Crossmoby (Interreg V-A Italija-Slovenija 2014–2020, Evropski sklad za regionalni razvoj)

OŽJA DELOVNA SKUPINA

- JZ Triglavski narodni park
- Regionalna razvojna agencija BSC Kranj
- Turizem Bohinj (koordinator destinacije Julijske Alpe)
- Urbanistični inštitut Republike Slovenije

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

V proces priprave smo pripravljavci vključevali tudi vse:

- lokalne skupnosti območja,
- zavode za turizem,
- regionalne razvojne agencije,
- lokalne energetske agencije,
- prevozna podjetja,
- izvajalce javnega potniškega prometa in
- državne institucije (Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje in prostor).

POSTOPEK PRIPRAVE RCPS

- **Oblikovanje vizije** ter okvirnih področij **strateških ciljev**.
- **Analiza stanja**.
- **Vprašalnik** za predstavnike občin ter poglobljeni **intervjuji s ključnimi deležniki**.
- **Opredelitev smeri ukrepanja**; oblikovana ključna strateška vodila ter seznam ukrepov in aktivnosti.
- **Usklajevanje akcijskega načrta** z vsemi ključnimi deležniki: občinami, RRAji, MzI, DRSI
- **Spremljanje in vrednotenje izvajanja** prek izbranih kazalnikov; dve vmesni in končno poročilo.

- I. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- II. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- III. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- IV. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- V. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- VI. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- VII. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti.
- VIII. Prenos določenih pristojnosti pri načrtovanju in upravljanju mobilnosti na regijski raven.
- IX. Turizem je pomemben element načrtovanja trajnostne mobilnosti v regiji.

»Julijske Alpe so vsem generacijam dostopen prostor, ki s »triglavo integriranim« sistemom trajnostne mobilnosti omogoča kakovost bivanja in svobodo gibanja domačinom in obiskovalcem.«



HOJA IN
KOLESARJENJE



JAVNI POTNIŠKI
PROMET



MOTORNI
PROMET



NAČRTOVANJE,
UPRAVLJANJE IN
DIGITALIZACIJA



IZOBRAŽEVANJE
IN PROMOCIJA





REGIJSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA ZA
ŠIRŠE OBMOČJE JULIJSKIH ALP

Regijsko celostno prometno
strategijo za širše območje
Julijskih Alp (RCPS JA)
lahko prelistate na spodnji
povezavi:

PUBLIKACIJA

