



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE VRHNIKA



Naročnik: Občina Vrhnika

Tržaška 1
1360 Vrhnika

Št. projekta: 7975

Izvajalca: LUZ, d.d.

Verovškova ulica 64
1000 Ljubljana

RRA LUR

Tehnološki park 19
1000 Ljubljana

Ljubljana, marec 2017





Skrbnik pogodbe s strani občine: Janko Skodlar, občina Vrhnika

Delovna skupina s strani občine:

Matej Černetič,
Karol Jurjevič
Tina Kobal,
Maja Kogovšek,
Vesna Kranjc,
Aleksandra Rode Turšič,
Janko Skodlar

Vodja strokovne skupine: Karla Jankovič, univ.dipl.inž.kraj.arh., LUZ, d.d.

Izdelovalci:

LUZ, d.d.

Uršula Longar, univ.dipl.inž.grad.
Klemen Milovanović, univ.dipl.inž.grad.
Urška Kranjc, univ.dipl.inž.kraj.arh.
dr. Petra Vertelj Nared, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Tomaž Blaž, univ.dipl.inž.grad.
dr. Meta Gorišek
Tina Verbič, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Sergej Hiti, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Kaja Lipuš, dipl.geograf.(UN)

RRA LUR

Matej Gojčič, univ.dipl.inž.arh.
Katja Butina, univ.dipl.ekon.
Gaja Trbižan, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Urša Kisovec, univ.dipl.inž.arh.
dr. Aidan Cerar, univ.dipl.soc.
Barbara Boh, univ.dipl.soc.

Avtorica ilustracij: Barbara Jurjevčič





1. VRHNIKA NA POTI DO TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Občina Vrhnika je v letu 2016 z namenom uvajanja dolgoročnih in trajnostnih rešitev na področju urejanja prometa pristopila k projektu izdelave Celostne prometne strategije (v nadaljevanju: strategija). Cilj strategije je vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, ki bo izboljšal prometno varnost, zmanjšal onesnaževanje in povečal učinkovitost javnega potniškega prometa.

Občina je sredstva za izdelavo strategije pridobila na Javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij, različna sredstva za sofinanciranje ukrepov za trajnostno mobilnost pa bodo za občine s sprejeto strategijo na voljo tudi v prihodnje.

Pri pripravi strategije, ki je potekala enajst mesecev, so bile upoštevane Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, 2012).

Strategija je celovito pripravljen dokument, saj je nastajal v tesnem sodelovanju s prebivalci in z drugimi pomembnimi deležniki, in sicer z jasno vizijo, s cilji in z upoštevanjem širših družbenih koristi, ki jih prinaša kakovostno in celostno urejanje prometa. Izhodišča in način priprave strategije so preizkušeni v veliko evropskih državah in mestih. V nasprotju s tradicionalnimi načini priprave projektov za urejanje prometa strategija predstavlja okvir, osredotočen na javni interes in ne na interes kapitala, ki ima vse prepogosto slabe dolgoročne učinke.

Želja občine Vrhnika je, da bo strategija uporaben, akcijski dokument, ki bo vseboval realen in izvedljiv program, kateremu bo moč slediti, ki ne obravnava zgolj področja prometa, temveč celostno naslavlja tudi urejanje prostora in možnosti razvoja različnih dejavnosti. Glavni potencial občine vidijo v razvoju turizma, pri čemer bi lahko pomembno vlogo odigrala trenutno neizkoriščena oblika mobilnosti, ki jo nudi Ljubljana ter obvodni prostor, kjer bi se lahko uredile dostopne zelene površine, učne in druge tematske poti. Kot ključni izziv pa se kaže prevelika obremenjenost prostora zaradi tranzitnega prometa in neučinkovito navezanost na državno avtocestno omrežje.



PRIPRAVA DOKUMENTA

Strategija je v začetni fazi vključevala postavitve temeljev z analizo stanja in oblikovanje možnih scenarijev na področju prometa. V nadaljevanju je bila opredeljena vizija, prioritete, izbrani so bili ukrepi in pripravljen je bil akcijsko - proračunski načrt njenega izvajanja ter način vzpostavitve nadzora, spremljanja in vrednotenja. Poudarek je bil na sodelovanju javnosti v vseh fazah priprave strategije. Zaključek skoraj enoletnih aktivnosti predstavlja sprejem dokumenta na Občinskem Svetu Občine Vrhnika.

OBMOČJE OBDELAVE

Območje obravnave predstavljajo naselja celotne občine Vrhnika vključno z mestom Vrhnika. Upoštevani so migracijski tokovi in prometni vplivi širšega prostora. Aktivnosti so bile usmerjene v iskanje rešitev za izboljšanje možnosti za pešce in kolesarje, prerazporeditev prometnih tokov mimo središča mesta, izboljšanje vključevanja na avtocesto in preoblikovanje s tem povezanega prometnega toka, približevanje Ljubljane občanom in obiskovalcem, v izboljšanje kakovosti in kombinacije javnega potniškega prometa in površin za mirujoči promet, predvsem P+R Sinja Gorica, kot osrednje točke za brezplačno parkiranje.





2. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Vrhnika se, kot večina ostalih občin, sooča z vedno večjimi količinami prometa. Praksa kaže, da nove in širše ceste rešujejo prometne stiske le začasno, navadno pa njihov učinek izzveni v zelo kratkem času. Izkušnje različnih mest, ki so se še pred kratkim soočala s podobnimi težavami, so strokovnjake in mestne uprave pripeljale do spoznanja, da mora za doseganje večjega trajnostnega učinka razvoj prostora in prometnic določati količino in pretočnost prometa in ne nasprotno.

Celostno urejen promet prinaša raznovrstne pozitivne učinke na različnih področjih; je ključen tako za uspešen razvoj prostora in gospodarstva, kot za zadovoljstvo in za zdravje ljudi in zmanjšuje negativne vplive na okolje. Močno vpliva na življenjske stroške posameznikov pa tudi organizacij, občin in države. Iz izkušenj dobro delujočih praks evropskih mest se kaže, da se je v pretekli praksi na račun ureditev, ki so v prvi vrsti udobne za motorni promet, vse prepogosto zanemarjal vidik pešcev in kolesarjev. Za prihodnji razvoj mobilnosti v pravo smer je zato priprava strategije ključnega pomena.

Celostno načrtovanje prometa sloni na trajnostnih načelih urejanja prostora, in sicer ob hkratnem zagotavljanju razvoja poudarja pomen kakovosti bivalnega okolja in skrbi za vključenost vseh različnih socialnih skupin. Posledica je učinkovit in tekoč promet, sočasno pa so negativni vplivi na okolje in naše zdravje minimalni. Koristi trajnostnih naprednih prometnih sistemov se kažejo v boljših življenjskih pogojih (boljše kolesarske in peš povezave, dobro delujoči javni promet, več zelenih in odprtih površin, namenjenih druženju in preživljanju prostega časa) in izboljšanju kakovosti življenja, boljšemu zdravju prebivalcev in izboljšanju ekonomske slike območja.





Pristop celostnega načrtovanja prometa se v številnih ključnih izhodiščih razlikuje od tradicionalnih pristopov. Razlike so povzete v spodnji preglednici.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Težave se rešuje z novo infrastrukturo.	Infrastruktura predstavlja le enega od možnih načinov reševanja težav.
Odločanje poteka v zaprtem krogu strokovnjakov in predstavnikov občine oziroma države.	Odločitve se sprejemajo ob posvetovanju oziroma sodelovanju s prebivalci.
Bistven cilj načrtovanja je zagotoviti hitrost in pretočnost. Predvsem za avtomobilski promet.	Bistven cilj je ljudem zagotoviti boljšo dostopnost ter tako izboljšati kakovost bivanja.
Načrtuje se predvsem večje in dražje investicijske projekte.	Načrtuje se stroškovno učinkovito na način vpeljevanja postopnih izboljšav.
Načrtovanje je domena prometnih inženirjev.	V načrtovanje se vključujejo različne stroke in sektorji, kot tudi javnost.
Izvedba posameznih projektov, ki redko temelji na skupni strateški presoji.	Izvedbe temeljijo na strateški presoji, ki je osredotočena predvsem na to, ali so projekti usklajeni z zastavljenimi cilji.

*Prirejeno po Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012).





3. PROCES IZDELAVE STRATEGIJE

Vključevanje javnosti je bilo v procesu oblikovanja celostne prometne strategije močno poudarjeno. Z uporabo različnih metod so bile v proces vključene različne javnosti. V enajstih mesecih, kolikor je trajala priprava strategije, so bile izvedene; 4 javne razprave, 3 delavnice, 1 dogodek na prostem, javnomnenjska anketa, preko 20 poglobljenih intervjujev in spletni vprašalnik za preverjanje ciljev. V pripravo so bili vključeni prebivalci občine, predstavniki različnih ustanov in organizacij ter podjetij, ki delujejo v občini ter občinska uprava in predstavniki krajevnih skupnosti.

Pomen vključevanja javnosti v pripravo strategije je večplasten. Na eni strani je načrtovalcem omogočil pridobivanje podatkov o specifičnih značilnostih lokalnega prometa. Podatki, pridobljeni s strani tistih, ki poznajo prostor iz vsakdanjega življenja, so namreč nenadomestljivi. Hkrati je sodelovanje z javnostjo doprineslo k legitimnosti Celostne prometne strategije, ker odraža mnenja, želje in izzive, izražene s strani lokalnih prebivalcev in drugi akterjev, ki so tu prisotni vsakodnevno. Nenazadnje pa velja, da če so prebivalci v pripravo strateških dokumentov vključeni že v zgodnjih fazah, bolje razumejo kontekst in temelje ukrepov ter namene in cilje, ki jih z ukrepi zasledujemo, posledica pa je večja naklonjenost ukrepom, vključenih v strategijo.

Pomembna značilnost vključevanja prebivalcev in drugih akterjev v pripravo strategije je bila uporaba različnih metod vključevanja javnosti. V zgodnejših fazah smo s prebivalci in ostalimi akterji analizirali predvsem izzive na področju prometa, s katerimi se v občini srečujejo vsakodnevno. Prva javna razprava je bila namenjena temu, da udeleženci izrazijo za njih ključne izzive s področja lokalnega prometa. Te izzive smo zapisali na plakate, nato pa smo udeležence na koncu razprave prosili, naj s preprostimi nalepkami poudarijo tiste izzive, ki se jim zdijo za kraj še posebej pomembni. Tako smo oblikovali seznam ključnih izzivov za posamezno vrsto mobilnosti (npr. hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, mirujoči promet, motorni promet, izkoriščenost Ljubljane). Vzporedno smo preko intervjujev pridobivali bolj poglobljen pogled v značilnosti prometa na ravni kraja. S tem smo, poleg pridobivanja podatkov, iskali tudi nove povezave med pridobljenimi podatki. Oboje je doprineslo k temu, da smo kot načrtovalci razumeli izzive lokalnega prometa ter možnosti reševanja prometnih izzivov na ravni skupnosti in ustanov. Na tem smo utemeljili širok nabor potencialnih strateških ciljev strategije. Na drugi javni razpravi smo udeležence prosili, naj iz te množice strateških ciljev izberejo tiste, za katere menijo, da so za kraj še posebej pomembni. To je omogočilo osredotočeno razpravo za pogovor o izbranih ciljih in morebitnem neujemanju posameznih ciljev med seboj. Sledila je delavnica s povabljenimi predstavniki različnih skupin deležnikov – od predstavnikov javnih ustanov in gospodarskih družb do predstavnikov lokalnih skupnosti, ki so prispevali dodatne strateške cilje z njihovih področij.



Na podlagi zbira vseh pridobljenih podatkov je bila oblikovana Vizija strategije. V skladu z Vizijo in strateškimi cilji so bili oblikovani še podrobnejši cilji, na katerih so bili utemeljeni tudi ukrepi, ki so jih udeleženci na zadnji javni razpravi označili neposredno na zemljevidu občine. Tako so prebivalci sporočili, katere ukrepe bi si želeli umestiti v svoj kraj in katere lokacije se jim za prav te ukrepe zdijo ustrezne. Strinjanje s cilji in bistvenimi predlaganimi ukrepi smo med ključnimi akterji ponovno preverjali s serijo intervjujev, pri čemer je bil določen poudarek na intervjuvanju odločevalcev in izvajalcev ukrepov.

Z namenom vključevanja čim širše javnosti v proces izdelave strategije smo stališča javnosti preverjali še z anketo, ki je omogočila kvantitativno analizo večjega števila podatkov.

Uspešnost praks vključevanja javnosti se na splošno meri po stopnji upoštevanja želja vključenih (Arnstein, 1969). Vendar se načrtovalec od želja lokalnih prebivalcev, kadar so njihove želje za prihodnost skupnosti objektivno škodljive ali nevarne, lahko oddalji, seveda le toliko, da se na ravni ciljev ohrani usklajenost med načrtovalci in lokalno skupnostjo. Tudi področje urejanje prometa vsebuje določena tveganja (na primer določene ureditve so za šibkejšje udeležence lahko nevarne), hkrati pa lahko ne-trajnostni način urejanje prometa negativno vpliva na kakovost življenja v kraju. Pri oblikovanju celostne prometne strategije smo zato ob ustrezni strokovni presoji poskušali po najboljših močeh upoštevati želje lokalne skupnosti.

Proces oblikovanja celostnih prometnih strategij uveljavlja novo prakso pri načrtovanju, saj je bilo izpeljanih več participativnih praks, z množico akterjev iz različnih krajev. Nadvse pomembno je, da tudi izvajanje strategije v prihodnosti ljudem pokaže, da ima njihovo vključevanje v takšen proces določen vpliv na urejanje prometa.





4. STANJE IN KLJUČNI IZZIVI NAČRTOVANJA PROMETA

Občina leži ob pomembnih infrastrukturnih koridorjih (primorska avtocesta Ljubljana – Vrhnika – Logatec – Koper), s priključkom regionalnih in občinskih cest na Vrhniki. V naselju Vrhnika se združujejo tri regionalne ceste, in sicer regionalna cesta R2 – 407 (Horjul – Vrhnika), regionalna cesta R2 - 409 (Brezovica – Vrhnika – Logatec) in regionalna cesta R3 – 642 (Vrhnika – Borovnica). V prihodnosti se načrtuje tudi navezava Vrhnike na podaljšano mestno železnico v LUR (OPN Vrhnika, Priloga: prikaz stanja prostora, 2015). Urejena je medkrajevna avtobusna linija št. 48 Ljubljana –Brezovica –Vrhnika –Logatec.

Glede na značilnosti lege, naravnih danosti in razvoja poselitve se območje občine deli na dve značilni območji: območje mesta Vrhnika z okoliškimi naselji mestnega značaja in ostala naselja, po večini vaškega značaja ali kvalitetnega vzorca razpršene poselitve. Na območju mesta Vrhnika je v zadnjih desetletjih zaznati stalno rast prebivalstva. Glede na intenzivno stanovanjsko gradnjo predvsem v osrednjem delu občine Vrhnika z naselji Verd, Mirke, Sinja Gorica in Stara Vrhnika je pričakovati, da bo število prebivalstva v prihodnosti še naraščalo (OPN Vrhnika, 2014).

Za občino Vrhnika so značilne delovne migracije v sosednje občine. V občini Vrhnika je zaposlenih 25 % delovno aktivnih občanov, ostalih 75 % pa se jih na delo vozi drugam, največ v Mestno občino Ljubljana, okoli 42 % delovno aktivnih občanov Vrhnika (SURS, 2016).

Lega Vrhnike in njen potencial sta optimalna dejavnika tudi za turistični razvoj, saj leži med dvema najbolj obiskanima slovenskima turističnima destinacijama (Postojnska jama in Ljubljana) in je vpeta med vse tri spomenike, ki so razglašeni na svetovni seznam dediščine UNESCO (Škocjanske jame, Idrija, Ljubljansko barje – kolišča).

Večji del prometa, ki prihaja iz avtoceste, poteka po regionalni cesti skozi mestno središče Vrhnike. Smer avtoceste – center mesta Vrhnika je prevladujoča, saj je v prometnih konicah generira približno 1.700 vozil na uro, kar pomeni približno 27-28 vozil na minuto. Glavni prometni tok motornega prometa je zaradi tega skozi mesto zelo močan, zato ovira druge udeležence v prometu, predvsem pa negativno vpliva na kakovost bivanja v mestu. Še posebej je prometna problematika v mestu pereča v času izrednih dogodkov na avtocesti, ki se v zadnjem času žal pojavljajo tedensko, celo dnevno. Zaradi velika količine prometa, emisije in hrup, ki so posledica nepredvidenih situacij, je izvedba prireditev v mestnem središču zelo otežena (npr. ureditev zapore prometa v času Evropskega tedna mobilnosti). Posledično, zaradi velikega števila vozil na regionalnih cestnih odsekih, so neučinkovite povečini tudi medobčinske prometne povezave.





Izhodišča:

- Leta 2014 je imel skoraj vsak drugi prebivalec v občini osebni avtomobil (53 avtomobilov na 100 prebivalcev); ta je bil v povprečju star 9 let (SURS, 2016).
- Javni potniški promet je v Občini Vrhnika skoncentriran na avtobusni prevoz (urejena je medkrajevna avtobusna linija št. 48 Ljubljana – Brezovica – Vrhnika - Logatec (področje Vrhnika).
- Leta 2009 je bilo v LUR, katere del je tudi občina Vrhnika, skupaj 367 avtotaksi podjetij, od tega jih je daleč največ v občini Ljubljana, 2 podjetji pa sta bili tudi v občini Vrhnika (Bensa, 2009).
- Vodni promet je možen v smislu manjših turističnih plovil (splavov) dolvodno od mostu - Sternenove ulice.
- Zračni promet – med Sinjo Gorico in Blatno Brezovico je obstoječe vzletišče za lahka letala. V vojašnici Ivan Cankar je ploščad za pristajanje helikopterjev.
- Preko osrednjega dela občine poteka glavna železniška proga Ljubljana–Sežana.
- Na področju kolesarjenja sodi Vrhnika med mesta, kjer je razvoj šele v začetni fazi, saj število kolesarjev ne dosega možnih potencialov. Kolesarska infrastruktura je podrejena infrastrukturi za motorni promet.





Ključni izzivi načrtovanja prometa v občini Vrhnika so:

1. Zagotoviti varne površine za pešačenje in kolesarjenje v in med naselji.

Vrhničani pešačijo in kolesarijo po večini le v rekreativne namene, vsakodnevno opravljanje poti peš ali s kolesom pa je močno zaznamovano predvsem z občutkom prebivalcev o prometni nevarnosti. Gost in hiter promet na regionalni cesti skozi središče mesta Vrhnike ter prehiter promet na razmeroma ozkih cestah med naselji sta glavna dejavnika pri vsakodnevnikih odločitvah Vrhnčanov za izbiro osebne vozila. Izziv občine je, da ta trend v prihodnosti obrne, izziv občanov pa, da ob tem postopoma spremenijo potovalne navade in se peš ali s kolesom odpravijo na opravljanje vsakodnevnikih dejavnosti.

V mestu Vrhnika in primestnem prostoru so razdalje med stanovanjskimi območji in različnimi ustanovami primerne za opravljanje vsakodnevnikih opravkov peš ali s kolesom. Za pešačenje in kolesarjenje bi se prebivalci odločili pogosteje, če bi bila predvsem kultura voznikov boljša, če bi bilo več in bolje urejenih prehodov čez ceste, ter če bi bili pločniki in kolesarske steze urejene tudi do primestnih območij.

Razdalje med zalednimi naselji in območji naravne in kulturne dediščine ter turističnimi in rekreativnimi območji so razmeroma dolge za opravljanje vsakodnevnikih poti v celoti, tako peš kot s kolesom. Zato je bilo načrtovanje prometne infrastrukture za pešce in kolesarje med oddaljenejšimi cilji v preteklosti povečini zanemarjeno. Posledica urejanja iz preteklosti je, da se občina zdaj sooča z izzivom urejanja omrežja daljših varnih kolesarskih in peš povezav ter ureditve avtobusnih postajališč in postajališč, na katerih bi lahko potniki zamenjali način potovanja (npr. iz osebne vozila na avtobus, iz več osebnih avtomobilov v enega, kolo – avtobus, avtobus - peš,...). Pri obračanju trenda, ki vodi k trajnejšim oblikam mobilnosti, je tudi sprememba potovalnih navad občanov in obiskovalcev ter tistih, ki vsakodnevno potujejo preko Vrhnike tako, da se tudi na daljše razdalje odpravijo brez avtomobila.

2. Zagotoviti zanesljiv in udoben javni potniški promet med naselji, Vrhniko in Ljubljano (avtobusni in železniški promet).

Javni prevoz se, kot v večini slovenskih naselij, sooča z upadanjem povpraševanja. Vrhničani sicer pohvalijo avtobusno povezavo med Vrhniko in Ljubljano, ob tem pa dodajo, da bi lahko bile vožnje pogostejše, da bi se lahko opravljale v vseh urah dneva, da bi se lahko omogočalo boljše prestopanje med linijami ter da bi se vozni redi lahko bolje prilagodili vsakodnevnim zastojem. Manj udobne so medkrajevne linije iz smeri Idrije in Logatca, ki so zlasti v jutranjih konicah tudi prezasedene. Na javnih razpravah, delavnicah in v anketi je bila izpostavljena



slaba pokritost nekaterih zalednih območij z Vrhniko, npr. Bevke nimajo urejene linije do Vrhnike, 61 % anketiranih občanov meni, da je potrebno izboljšati prostorsko pokritost občine z javnim prevozom. Pohvalili so prevoze osnovnošolskih otrok, podanih pa je bilo nekaj kritik na lokacije nekaterih postajališč oziroma neurejenost dostopov za potnike do postajališč in opremljenost nekaterih postajališč.

Na javnih razpravah, delavnicah in v intervjujih je bilo podanih kar nekaj kritik na železniški potniški promet. Skozi občino Vrhnika poteka železniška proga Ljubljana – Postojna, vendar je lokacija postajališča na Verdu dokaj nedostopna, vozni redi vlakov pa ne omogočajo zanesljivo vsakodnevno vožnjo v obe smeri. Izpostavljena je bila tudi stara direktna železniška linija Ljubljana – Vrhnika, oziroma obžalovanje, da je bila proga odstranjena, ter zavedanje, da predstavlja ponovna vzpostavitev te proge zelo zahteven zalogaj tako za občino kot državo, bi pa močno pripomogel k vsem vidikom izboljšanja življenja in okolja Vrhnike.

Rezultati ankete potrjujejo, da potencial javnega prevoza na Vrhniki ni izkoriščen, npr. le 4 % občanov se na delo največkrat odpravi z javnim prevozom, vse druge običajne poti pa opravlja z javnim prevozom celo manj kot 1 % občanov. Da je zelo pomemben ukrep za urejanje prometa povečanje frekvence javnega prevoza meni 66 % anketiranih občanov ter da je treba javni promet bolje povezati z ostalimi vrstami prometa (P+R, kolesarnica ob postajah) meni 62 % anketiranih občanov. V večini so občani tudi na javnih razpravah izpostavili, da je treba pri načrtovanju prometa nameniti več pozornosti, prostora in sredstev javnemu potniškemu prometu ter da bi k pogostejši rabi javnega prometa pripomogla tudi večja ozaveščenost o koristih uporabe javnega prometa ter bolj dostopne informacije o vseh možnostih, ki jih javni prevoz že nudi.

3. Umiriti, zmanjšati in prerazporediti tranzitni promet in zagotoviti prometno varnost.

V zadnjih 20 letih se je uporaba osebne vozila na območju ljubljanske regije, kamor sodi tudi občina Vrhnika, zelo povečala. Samo med leti 1994 in 2003 se je povečala za več kot 50 % (Raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije, 2003). Trend se na ravni regije ni zmanjšal, pravzaprav se raba osebne avtomobila tudi na Vrhniki še povečuje. Skozi občino in Vrhniko namreč poteka regionalna cesta, ki mesto ne samo deli na dva dela temveč predstavlja tudi edini možni obvoz avtoceste. Cesta prebivalcem povzroča nemalo težav, saj obstoječi avtocestni priključek vodi ves tranzitni promet (tudi tovorni) povsem v središče mesta pa tudi zapore avtoceste so zaradi različnih dogodkov (nesreče, vzdrževalna in druga dela) čedalje pogostejše. Gost tranzitni promet nosi s seboj veliko hrupa in drugega prometnega onesnaževanja, povzroča zamude v avtobusnem prometu, najbolj skrb vzbujajoče dejstvo pa je, da prebivalcem vzbuja občutek prometne nevarnosti. Kljub temu, da je prometa na cesti



preveč, se prebivalci v večini primerov odločajo za opravljanje vsakodnevnih opravkov z osebnim avtomobilom.

Občina je zato že aktivna v iskanju rešitev za preusmeritev tranzitnega prometa mimo mesta in stanovanjskih delov občine tako, da ne bodo presekanе šolske poti ter da bo omogočeno varno in udobno prehajanje preko Tržaške ceste. Da je treba pri celostnem načrtovanju prometa najbolj upoštevati varnost ljudi, je potrdilo 75 % anketiranih občanov.

Dodatni izziv občine in vseh prebivalcev predstavlja udejanjanje spreminjanja potovalnih navad, na strani občine je najprej zagotovitev možnosti za spreminjanje potovalnih navad, nato promocija in spodbujanje o koristih vsakodnevnega pešačenja, kolesarjenja in uporabe javnega prometa tako, da bodo občan aktivno sodelovali v tem procesu.

4. Zagotoviti atraktivnost obstoječega parkirišča P+R.

S parkiranjem je mogoče bistveno vplivati na življenje in utrip javnega prostora. Na Vrhniki je s tem namenom že urejeno parkirišče P+R, ki omogoča dolgotrajno brezplačno parkiranje in prestop na avtobus. Žal pa praksa izkazuje, da je parkirišče zelo malo zasedeno. Na delavnicah in javnih razpravah se je izkazalo, da je problem v lokaciji parkirišča, ki potnikom v osebnih avtomobilih na poti iz Vrhnike proti Ljubljani zdaj ne predstavlja dovolj privlačne možnosti za prestop na avtobus ter da se Vrhnikičani niti ne zavedajo, kaj vse parkirišče lahko nudi.

Velik izziv v prihodnje bo zato v promociji parkirišča P+R in v uvajanju novih možnosti na parkirišču, npr. bolj pogoste vožnje avtobusov in več različnih linij. Obstoječe parkirišče bi lahko predstavljalo eno izmed izhodišč za vse obiskovalce Vrhnike, potrebno pa bi ga bilo opremiti primerno tudi za parkiranje avtomobov, dodati turistične table ter dobro označiti peš in kolesarske poti do parkirišča.

Parkirnih površin na Vrhniki je sicer dovolj. Preko delavnic, javnih razprav in anket je bilo nekoliko izpostavljeno le moteče parkiranje dnevnih migrantov na parkiriščih stanovalcev v starejših blokkih ter neurejeno parkiranje tovornjakov na ulicah. Vrhnika ima možnost oboje preusmeriti na obstoječe parkirišče P+R.

5. Približati Ljubljanico občanom in obiskovalcem.

Prostor občine je močno oblikovan z reko Ljubljanico, ki je dolgo nazaj predstavljala tudi plovno pot do Ljubljane. Zaradi različnih režimov varovanja naravne in kulturne dediščine in prevelike navezanosti na avtomobilski promet pa se je v daljšem obdobju do zdaj opustilo gradnjo





ureditev za dostop do reke in vključevanje Ljubljanice v vsakodnevno življenje. Tako je le 17 % anketiranih odgovorilo, da obišejo Ljubljanico nekajkrat na teden. V dodanih komentarjih v anketi pa so prebivalci izpostavili, da si želijo urejenih sprehajalnih poti na obrežju z urejenimi počivališči in ureditvami po vzoru Ljubljane zlasti na območju izvirov ter povezanost že obstoječih poti na obeh bregovih z mostovi in brvmi. Po vzoru dobro razvitega turističnega obiska v Ljubljani in z zavedanjem, da je razdalja med Vrhniko in Ljubljano le okoli 15 km, se je na delavnicah in javnih razpravah izoblikovala tudi ideja o ureditvi plovne poti in širjenjem turističnega obiska iz Ljubljane na Vrhniko.

Izziv pri urejanju bregov Ljubljanice predstavlja tudi pridobivanje soglasij in dovoljenj za vzpostavitev možnosti za načrtovanje ter izvedbo dostopov do vode in urejanje obrežja.





5. VIZIJA RAZVOJA

Na podlagi različnih aktivnostih v procesu izdelave strategije je bila oblikovana Vizija razvoja načrtovanja prometa. V oblikovanje vizije so bili preko javnih razprav, delavnic, intervjujev in ankete vključeni občani in občanke, strokovna in druga zainteresirana javnost.

Vizija razvoja celovitega načrtovanja prometa v občini Vrhnika se glasi:

*»Vrhnika, mesto, ki skozi različna zgodovinska obdobja predstavlja pomembno prometno povezavo Ljubljanske kotline z morjem, leži na eni najbolj obremenjenih prometnih poti. Prav zato, bo Vrhnika v prihodnosti svoje aktivnosti usmerjala v **skrb za mestni javni prostor in zdravo okolje** predvsem na račun **zmanjševanja in preusmerjanja tovornega in osebnega tranzitnega prometa izven naselij. Krajše razdalje bodo prebivalci in obiskovalci opravljali peš ali s kolesom, velik del daljših poti pa bo mogoče opraviti z javnim potniškim prometom. Ustrezne parkirne površine namenjene tovornjakom, tranzitnemu prometu in turističnim vozilom, bodo urejene izven središč naselij. Z zmanjšanjem prometa bo mestno središče lahko zaživel kot **privlačen, prijeten in živahen javni prostor**, urejen po meri človeka.***

*Občina bo dobro povezana z Ljubljano in s svojim zaledjem, saj bo nudila sodobne **možnosti za trajnostno mobilnost prebivalcev in obiskovalcev**. Prebivalcem, ki živijo v zalednem delu občine, bodo omogočeni alternativni in okolju prijazni načini mobilnosti. Urejene bodo **varne in udobne peš in kolesarske povezave ter šolske poti**, posebna pozornost pa bo namenjena tudi ostalim ranljivim skupinam. Javni potniški promet bo **izboljšan in prilagodljiv** ter usklajen s potrebami prebivalcev in obiskovalcev. **Železniški potniški promet bo postal funkcionalen** in blizu prebivalcem ter tako konkurenčna alternativa ostalim oblikam mobilnosti.*

*Z dobro **dostopnostjo turističnih in rekreativnih območij ter urejenostjo reke Ljubljanice** se bosta še dodatno krepila lokalna identiteta in prepoznavnost občine, odpirale pa se bodo tudi nove možnosti vzpostavitve rečnega prometa.«*





Ilustracija: Barbara Jurjevčič





O čem bi želeli brati čez 20 let v lokalnem časopisu?
Na eni od delavnic so udeleženci predlagali časopisne naslove, ki bi si jih želeli brati čez 20 let v lokalnem časopisu. Eden od naslovov se glasi:

Občina Vrhnika – invalidom najbolj prijazna občina v Evropi

EU komisija je na letnem izboru izbrala Občino Vrhnika za invalidom najbolj prijazno mesto. Večina javne infrastrukture je prednostno prilagojena vsem ranljivim skupinam, še posebno invalidom. Med številnimi rešitvami bi omenili: vsi javni prevozi so prilagojeni invalidom, zagotovljen je šofer na klic za ranljivejše skupine tudi iz okolice Vrhnike.



6. PET STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Izpostavljeni stebri trajnostne mobilnosti izhajajo iz ugotovitev analize stanja prometa v občini, ključnih izzivov in mnenj občanov o potrebnih spremembah.

Prioritetni stebri:

- I. Izboljšanje pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih.**
- II. Spodbujanje trajnostnih oblik javnega prometa, ki bodo povezovale zaledje občine s središčem Vrhnike in Ljubljano.**
- III. Zmanjšanje števila vozil na regionalni cesti skozi središče Vrhnike in preusmeritev tranzitnega prometa mimo stanovanjskih območij.**
- IV. Aktivna parkirna politika s ciljem zmanjševanja števila vozil in tranzitnega prometa v naseljih.**
- V. Boljša dostopnost do Ljubljane ter raba rečnega in obrečnega prostora.**

Z izvajanjem ukrepov, ki sledijo strateškim ciljem v posameznem prioritetnem stebru se bo zagotavljala:

VISOKA PROMETNA VARNOST

Prometna varnost je temelj celostnega načrtovanja prometa. Zagotavljanje prometne varnosti za vse udeležence v prometu je visoko tudi na seznamu vrednot občanov in občank, ki so bili prek javnih razprav, delavnic in ankete vključeni v pripravo Celostne prometne strategije občine Vrhnika. Celostno načrtovanje prometa pa ne pomeni zagotavljanja varnosti izključno z gradnjo ločenih povezav za pešce in kolesarje ter izboljšanimi pogoji za avtomobile, temveč se osredotoča tudi na vsa področja, ki pripomorejo k boljši varnosti vseh v prostoru. Prometna varnost se namreč lahko izboljša tudi z manjšim številom vozil na cesti, pa naj bo to posledica boljših povezav za pešce in kolesarje, gradnje novih obvoznih cest, ki razbremenijo poseljena območja, ali aktivna parkirna politika, ki sili uporabnike k razmisleku o smiselnosti uporabe in parkiranja avtomobila. Za vzpostavitev in vzdrževanje varnosti je zato pomembno celostno pristopiti k načrtovanju prometa in poleg osnovne tehnično varne in udobne infrastrukture zagotoviti tudi druge možnosti.

ZDRAVO OKOLJE IN VISOKA KAKOVOST BIVANJA

Zdravo in prijetno okolje ter kvaliteten javni prostor nudi občanom in občankam obilo možnosti za varno mobilnost, koriščenje prostega časa, ponuja možnosti za druženje in srečevanje, s čimer prispeva k povezovanju prebivalcev. Takšno okolje privablja ljudi na ulice. Različni ljudje so dejavni na različne načine, mesto postane živahno, prebivalci pa zadovoljni, večja se tudi





gospodarska rast. Prevelika količina avtomobilov navadno zavira živahen utrip mesta, saj sedenje v avtomobilih onemogoča osebni stik. Avtomobili in motorni promet povzročajo veliko težav – onesnažujejo okolje, zasedajo že tako skromno odmerjen javni prostor, zapirajo poglede in so pogosto prehitri ter preglasni. Veliko število vozil na cestah, predvsem v poseljenih območjih tako otežuje uporabo kolesa in pešačenje, hkrati pa negativno prispeva k kakovosti zraka, obremenitvam s hrupom in boljši kakovosti bivanja.

Za doseganje visoke kakovosti bivanja in zdravega okolja je pomembno celostno načrtovanje prometa, ki mora zagotavljati možnosti uporabe trajnostnih mobilnosti, to so kolesarjenje, pešačenje in javni potniški promet, sočasno pa smiselno voditi in upravljati motorni promet tako, da se število vozil na cestah vsaj ne povečuje ter da se parkirana vozila umakne iz najbolj atraktivnih mestnih in krajevnih središčih.

ZANESLJIV IN UDOBEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

Zanesljiv in udoben javni potniški promet je eden od temeljev trajnostnega načrtovanja prometa, saj omogoča energetsko in okoljsko učinkovit način mobilnosti za vse prebivalce. Za kvaliteten, udoben in ljudem prilagojen javni potniški promet je pomembno zagotoviti hitre, pogoste in zanesljive potniške linije, hkrati pa urediti tudi druge pogoje, ki določajo udobje in visok nivo kakovosti javnega potniškega prometa. Med te sodi v prvi vrsti varna ter udobna, s peš in kolesarskimi površinami povezana mreža avtobusnih postajališč, zagotavljanje možnosti prestopanja in urejanje prestopnih postajališč na primernih mestih, možnost kombiniranja javnega potniškega prometa in kolesarjenja, povezanost različnih vrst javnega potniškega prometa, enotna vozovnica in podobno.

Zanesljiv in hiter javni potniški promet je prav tako ključen pri zagotavljanju dostopnosti nekaterih zalednih in turistično zanimivih območij. Pri urejanju takšnih območij in ureditvah, ki pritegnejo večje število uporabnikov in obiskovalcev, je zato pomembno načrtovati tudi povezavo z javnim potniškim prometom in zagotavljanje enostavnih in udobnih poti do točk, na katerih se zamenja prevozno sredstvo.

TRAJNOSTNI RAZVOJ TURIZMA

Usmeritev v razvoj turizma je ena izmed strateških usmeritev občine Vrhnika. Razvoj trajnostnega turizma in trajnostne mobilnosti pa morata potekati sočasno. Naloga trajnostnega prometnega načrtovanja je omogočanje enostavnega premikanja v prostoru, raziskovanje prostora in rekreacije za prebivalce, obiskovalce in turiste in to brez velikega finančnega vložka in brez velike navezanosti na osebni avtomobil. Zato je pomembno, da poti do območij, ki so turistično zanimiva, omogočajo možnost varnega in udobnega dostopa peš ali s kolesom, ter so povezana v mrežo linij in postajališč javnega potniškega prometa.



I. IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA VARNO PEŠAČENJE IN KOLESARJENJE MED NASELJI IN V NASELJIH

Potenciali hoje in kolesarjenja v občini, predvsem na kratkih razdaljah, še niso v polnosti izkoriščeni.

Kar 87 % vprašanih v anketi, izvedeni v sklopu priprave strategije, se je strinjalo s trditvijo, da je največjo pozornost treba nameniti izboljšanju varnosti za pešce, 86 % vprašanih pa s trditvijo, da je treba veliko vložiti v izboljšanje varnosti za kolesarjenje. Izboljšanje varnosti za pešačenje in kolesarjenje bi lahko vplivalo na to, da bi se več ljudi namesto z avtom po opravih odpravilo peš. Rezultati ankete namreč kažejo, da tudi na kratkih razdaljah, to je na razdalji od 1. do 4. km, skoraj polovica vprašanih uporablja avtomobil. Zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev je torej pomembno pri nadaljnjem načrtovanju trajnostne mobilnosti v občini.

Strateški cilji:

- Izboljšanje varnosti za hojo in kolesarjenje (npr. nove in več površin, širši pločniki, umiritev hitrosti motornega prometa, novi prehodi za pešce, varne pešpoti v šolo, izboljšanje obstoječih in ureditev novih poti ter kolesarskih stez, sistem izposoje koles, kolesarnice, polnilnice za električna kolesa).
- Boljša peš in kolesarska povezanost območij na obeh straneh avtoceste in reke Ljubljanice (npr. nove brvi, mostovi, podhodi in ureditev hodnikov in kolesarskih stez na obstoječih objektih, ureditev poti na bregovih Ljubljanice, dostopi do Ljubljanice).
- Mestno središče in stanovanjske soseske bodo pešcem prijazno urejene (npr. umirjanje prometa, območja z omejitvami za motorni promet).
- Vzpostavitev in označitev zveznega omrežja poti za kolesarje med naselji znotraj občine, med sosednjimi občinami ter povezave z Ljubljano in z navezavo na državne daljinske kolesarske poti.

Ključni ukrepi:

Širitev in rekonstrukcija obstoječih cest in poti v mestu, v naseljih, med naselji in proti sosednjim občinam. Ob rekonstrukciji vsakega prometnega odseka se preveri potrebe in možnosti za ureditev površin za pešce in kolesarje tako, da se oblikuje zaključeno omrežje kolesarskih in peš povezav: oblikuje se povezana mreža hodnikov, kolesarskih stez, rekreativnih in turističnih poti in drugih površin za kolesarje in pešce z navezavami do postajališč javnega prometa.





Pešačenje in kolesarjenje sta najbolj trajnostna načina mobilnosti s številnimi pozitivnimi učinki, ki sežejo na različna področja – na primer področje osebnega zdravja, osebnega proračuna, družabnosti in varovanja okolja. Primerna sta predvsem za krajše razdalje, kar ob upoštevanju ozaveščenosti prebivalcev o trajnostni mobilnosti odlično dopolnjuje druge načine trajnostne mobilnosti, na primer javni promet ali sopotništvo. Občina Vrhnika bo vzpostavila pogoje, ki bodo občane vabili k vsakodnevnom kolesarjenju in pešačenju. Ključno je, da pri tem sodeluje tako občina z infrastrukturnimi posegi ter spremljajočimi ukrepi, kot tudi prebivalci s trudom za spremembe k bolj zdravim in trajnostnim potovalnim navadam.

Občina Vrhnika se bo v prihodnosti osredotočila predvsem na zagotavljanje boljših in bolj varnih peš in kolesarskih povezav v mestu, naseljih in med naselji. V prvem koraku z razširitvijo pločnikov in kolesarskih stez in dograditvijo manjkajočih krajših odsekov po že ustaljenih trasah, ki jih prebivalci že uporabljajo. To bo začetek ureditve povezanega omrežja poti za kolesarje in pešce po celem območju občine.

Pomembno je poudariti, da se z ureditvijo povezanih poti za pešce in kolesarje po celotnem prostoru občine ustvarja primerne pogoje ne samo za rekreacijo, ampak predvsem za vsakodnevno kolesarjenje in pešačenje in enostavno opravljanje vsakodnevni opravkov brez avtomobila. Dodatno se sočasno ustvari tudi pogoje za vzpostavitev prepoznanih turističnih poti.

Preureditev obstoječih križišč in prehodov čez ceste ter ureditev novih prehodov čez ceste (geometrija križišč, ureditev krožnih križišč, javna razsvetljava, prometna signalizacija, semaforizacija, ureditev fizičnih elementov za umiritev motornega prometa).

Dolg iz pretekle gradnje infrastrukture in urejanja prostora, ki sta zanemarjala pomen pešcev in kolesarjev, se kaže danes na ključnih prometnih točkah, to je na križiščih in na mestih, kjer bi bilo najprimerneje urediti prehode čez ceste. Za vsakodnevno kolesarjenje in pešačenje ni dovolj urediti le pločnike in kolesarske steze, sočasno je treba zagotoviti tudi varno prečkanje v križiščih in na prehodih ter kolesarjem in pešcem omogočiti ravno linijo, brez ostrih zavijanj in brez preskokov na robnikih. Pešci in kolesarji morajo biti v križiščih in na prehodih dobro vidni, vse ureditve pa morajo biti postavljene tako, da se avtomobili umirijo tudi brez groženj z visokimi kaznimi.

Občina Vrhnika bo v prihodnje namenila veliko pozornost preureditvi obstoječih križišč in prehodov čez ceste ter ureditvi prehodov na najprimernejših mestih. Najbolj pereča so križišča in prehodi v okolici osnovnih šol, zato bo občina najprej pristopila tudi k urejanju križišč in prehodov na območjih, na katerih je velika prisotnost otrok. Pri tem je treba poudariti, da je za učenje obnašanja v prometu, za zagotavljanje visoke kulture vseh prometnih udeležencev in





za prepoznavanje koristi trajnostne mobilnosti zelo pomembno, da se v promet kot pešce in kolesarje vključuje tudi majhne otroke. Vsakodnevna vožnja otrok v šolo z osebnim avtomobilom ni prava rešitev.





II. SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK JAVNEGA PROMETA, KI BODO POVEZOVALE ZALEDJE OBČINE S SREDIŠČEM VRHNIKE IN LJUBLJANO

Javni potniški promet uporablja zelo malo vprašanih, okoli 5 %, predvsem tisti, ki potujejo v Ljubljano oziroma šolarji.

Kar 45 % vprašanih v anketi je na vprašanje, ali bi bili pripravljeni prevoz z osebnim avtomobilom do drugih mestnih središč nadomestiti z javnim potniškim prometom, odgovorilo da bi, če bi bil hitrejši, 33 % pa, če bi jim ustrezala ura prevoza. Usklajenost voznih redov in hitrejši javni prevoz bi torej z ustreznim izvajanjem ukrepov lahko postala alternativa osebnemu motornemu prometu. Čeprav je okoli 50 % vprašanih zadovoljnih z ureditvijo javnega potniškega prometa, se za to obliko mobilnosti odloči le malo občanov.

66 % vprašanih meni, da je treba povečati frekvenco javnega prevoza in/ali urnike prilagoditi potrebam občanov (avtobusov in vlakov). 62 % vprašanih meni, da je javni promet treba bolj povezati z ostalimi vrstami prometa (npr. z gradnjo P+R, kolesarnice ipd.). 61 % pa jih meni, da je treba izboljšati prostorsko pokritost občine z javnim prevozom. Delovanje javnega prevoza je treba izboljšati tako znotraj občine kot v povezavi s sosednjimi občinami in regionalno.

Strateški cilji:

- Usklajenost linij in voznih redov avtobusov in vlakov z dejanskimi potrebami prebivalcev.
- Izboljšanje in okrepitev javnih prevozov iz zaledja (npr. podaljšanje linij, nove linije, večje frekvence, vožnje na klic, uskladitev voznih redov, uskladitev linij s sosednjimi občinami).
- Vzpostavitev omrežja postajališč bližje uporabnikom (npr. peš dostopnost v razdalji 5 minut za večino prebivalcev, ureditev prestopnih točk s kolesarnicami in parkirnimi mesti, ureditev udobnih in varnih postajališč, prilagojene ureditve za osebe z oviranostmi).
- Prilagoditev javnega prometa za trajnostni razvoj turizma (npr. turistične linije, povezovalni turistični avtobusi, postavitve turističnih oznak).
- Izboljšati direktno povezavo z Ljubljano.



Ključni ukrepi:

Uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami prebivalcev.

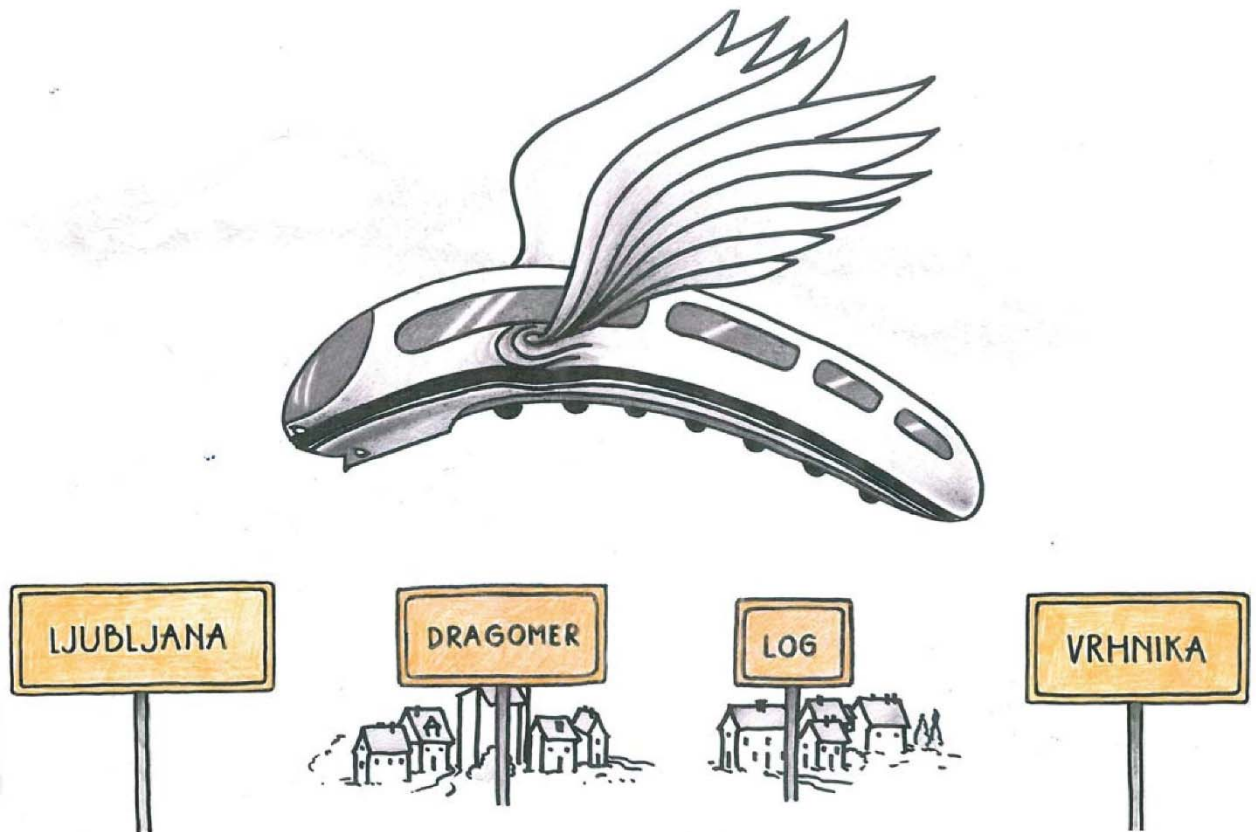
Občina želi k boljši pretočnosti prometa prispevati na različne načine. Tudi z razvojem javnega prometa, ki bi lahko bistveno prispeval k zmanjšanju količine motornega prometa. Izmed vseh načinov mobilnosti na zmanjšanje motornega prometa verjetno lahko najbolj vpliva prav javni promet. Če primerjamo prostor, ki ga za vožnjo potrebuje en avtobus na katerem je lahko več kot 30 potnikov, s 30 potniki, ki sedijo vsak v svojem avtomobilu, si lahko predstavljamo, kako pomemben je v resnici razvoj javnega prometa za okolje, varnost in počutje udeležencev v prometu. Ob tem ne smemo pozabiti na tiste skupine prebivalcev, ki niso ali ne morejo biti vozniki. Javni prevoz bi moral ponujati ustrezno alternativo avtomobilu, vendar se organizacija javnih prevozov sooča z raznimi težavami. Na žalost iz leta v leto pa število potnikov upada.

Občina si je že v preteklih letih prizadevala za čim boljšo pokritost z linijami LPP ter drugimi medkrajevnimi linijami ter z iskanjem rešitev za uporabo železniškega potniškega prometa. Z namenom vzpostavitve učinkovitega javnega prometa in bo občina še okrepila sodelovanje z izvajalci javnih prevozov ter si prizadevala za vzpostavitev novih in podaljšanje obstoječih linij ter prilagoditev voznih redov.

Enotna vozovnica za ves javni potniški promet.

Občina se zaveda, da k udobnosti uporabe javnega prometa močno pripomore tudi enostavnost načina opravljanja voženj. Kot ključni ukrep pri tem vidi vzpostavitev enotne vozovnice, to je, da se potnik lahko z isto vozovnico vozi z različnimi avtobusi na različnih linijah tako v občini kot v regiji ter tudi z vlakom. Dober primer iz prakse je uvedba enotne vozovnice za šolarje in študente v tekočem šolskem letu, npr. šolar iz Vrhnike se lahko z eno mesečno vozovnico s prestopanjem na različne linije in vlak pripelje do Domžal.

Občina si bo prizadevala sodelovati z državo in izvajalci javnih prevozov za vzpostavitev enotnega sistema vozovnic.



B. Jurjevčič 2016

Ilustracija: Barbara Jurjevčič



III. ZMANJŠANJE ŠTEVILA VOZIL NA REGIONALNI CESTI SKOZI SREDIŠČE VRHNIKE IN PREUSMERITEV TRANZITNEGA PROMETA MIMO STANOVANJSKIH OBMOČIJ

Več ljudi, ki uporablja trajnostne oblike mobilnosti, pomeni manj osebnega motornega prometa na naših cestah.

Središče Vrhnike je prometno preobremenjeno. Ukrep, da je treba hitrost avtomobilskega prometa na nekaterih cestah in v središču občine zmanjšati, podpira 59 % vprašanih v anketi. Širitev obstoječih in/ali gradnja novih cest z namenom razbremeniti motornega prometa v središču kraja podpira 75 % vprašanih. Varnost pešcev in kolesarjev se lahko zagotovi tudi ob hkratnem zmanjšanju hitrosti in števila motornih vozil skozi središča krajev. Da je avtomobilov preveč in da jim je treba dostop omejiti in s tem izboljšati pogoje za pešačenje in kolesarjenje ter javni potniški promet, podpira tretjina vprašanih v anketi.

Tranzitni promet je na regionalnih cestah skozi občino eden glavnih tvorcev zastojev in povečanja števila motornih vozil. Središče kraja, po meri človeka, z omejenim dostopom avtomobilov podpira 54 % vprašanih v anketi.

Strateški cilji:

- Zmanjšati in prerazporediti tranzitni promet na regionalni cesti.
- Izboljšati varnost in pretočnost križišč ter cest med in v naseljih.
- Omejevanje motornega prometa in ureditev con z omejenim dostopom motornega prometa v mestnem središču (npr. prepoved tovornega prometa v strnjениh stanovanjskih območjih, enosmerne ulice, ...).
- Boljši dostop do turističnih točk (npr. enostaven dostop do vhodov v turistična območja in omejevanje prometa znotraj turističnih območij).

Ključni ukrepi:

Preusmeritev tranzitnega prometa z ureditvijo obvozne ceste mimo mestnega središča (preusmeritev tranzitnega prometa iz Tržaške ceste).

V želji urejanja prijaznega javnega prostora na Vrhniki je nujno preusmeriti tranzitni promet mimo središča mesta. V preteklosti si je občina že zelo prizadevala pri iskanju rešitev in





pripravila več različnih variant. Problem gostega prometa pa presega meje občine, potrebno je uskladiti videnja sosednjih občin in rešitve iskati na državnem nivoju.

Občina je prevzela pobudo pri iskanju rešitev in si prizadeva k povečanju aktivnosti sosednjih občin v želji, da bi prišlo do končnih odločitev na nivoju države čim prej.

Ureditev novih prometnih odsekov kot nadaljevanje obstoječih cest in poti oziroma kot dopolnitev obstoječih odsekov ter z namenom vodenja tranzitnega prometa mimo stanovanjskih območij. Ob izgradnji vsakega novega prometnega odseka se preveri potrebe in možnosti za ureditev površin za kolesarje in pešce ter ureditev avtobusnih postajališč.

Problem velike količine prometa na regionalni cesti skozi središče Vrhnike se preliva na vse ceste v občini, podobno kot se v primeru poplav voda iz struge preliva preko bregov. Ključno pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema je torej ne samo iskanje nadomestnih rešitev za promet na regionalni cesti temveč tudi primerna razporeditev vseh cest, tako do bo sicer omogočen promet do vseh točk v prostoru in za vse, ob tem pa bodo prebivalci in obiskovalci bolj vabljeni k pešačenju, kolesarjenju in uporabi javnega prometa ali npr. sopotništva tako, da bodo postopoma spremenili prometne navade.



Ilustracija: Barbara Jurjevčič



IV. AKTIVNA PARKIRNA POLITIKA S CILJEM ZMANJŠEVANJA ŠTEVILA VOZIL IN TRANZITNEGA PROMETA V NASELJIH

Zaradi pogoste rabe avtomobila in velike količine tranzitnega prometa skozi središče se število vozil v središču povečuje.

Da bi obrnili trend povečevanja števila vozil skozi središče, je treba zagotoviti ustrezno parkirno politiko, predvsem v območju, ki je zaradi avtomobilskega prometa najbolj obremenjen. Tretjina (33 %) vprašanih v anketi je mnenja, da je avtomobilov preveč in da jim je treba omejiti dostop, s tem pa izboljšati pogoje za pešačenje in kolesarjenje in zagotoviti javni prostor po meri ljudi.

Ustrezna parkirna politika pripomore k ustreznemu načrtovanju in izvajanju pravil parkiranja in posledično k ustrezni prerazporeditvi prometa in trajnostnemu zmanjšanju števila vozil na cesti na najvrednejšem prostoru. Za parkiranje se določi ustrezna območja, ki niso v konfliktu z drugimi rabami, pač pa podpirajo druge trajnostne oblike mobilnosti, kot je večja uporaba javnega prevoza, sopotništvo ipd.

Strateški cilji:

- Povečati uporabo obstoječega parkirišča P+R.
- Omejevanje in nadzor parkiranja v središču mesta z namenom ureditve javnega prostora za vse in, da bodo zagotovljena parkirna mesta za stanovalce in bo omogočeno opravljanje dejavnosti.
- Vzpostavitev omrežja parkirišč ob turističnih poteh (npr. ureditev parkirišča za osebna vozila, avtobuse in avtodome).
- Vzpostavitev omrežja prestopnih točk za dnevne migrante (npr. parkirišča za sopotništvo, parkirišča ob postajališčih JPP).

Ključni ukrep:

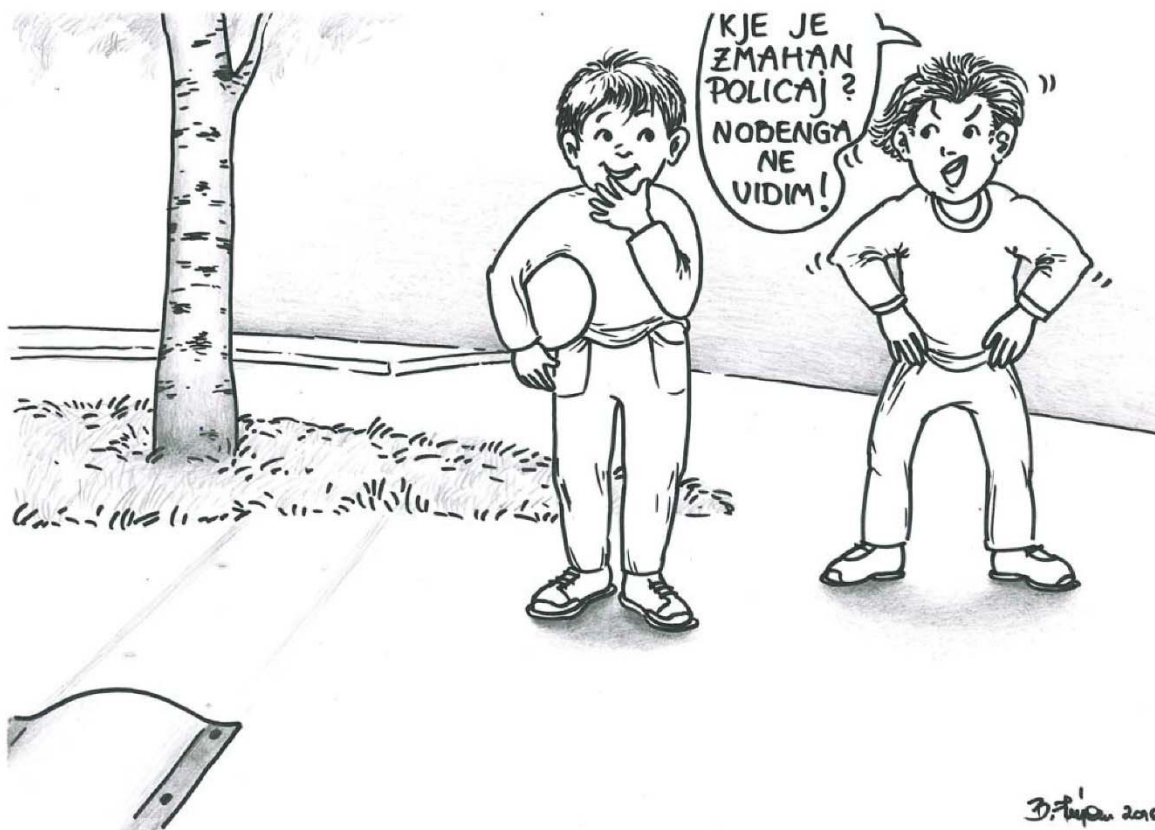
Ureditev parkirišča za avtodome ob obstoječem parkirišču P+R ter z navezavo na omrežje kolesarskih in pešpoti.

Neizkoriščenost obstoječega parkirišča P+R je občino vzpodbudilo k dvojemu. Prvič k razmisleku o pomanjkljivi obveščeni prebivalcev in tranzitnih potnikov o prednosti obstoječega parkirišča, in drugič k razmišljanju o nadgraditvi obstoječih ureditev parkirišča.





Občina si bo prizadevala za večjo seznanjenost ljudi o možnostih, ki jih obstoječe parkirišče že nudi, to je dolgotrajno brezplačno parkiranje in hiter dostop do avtobusa, ter nadgradila obstoječe ureditve. Želja občine je, da bi obstoječe parkirišče postala ena izmed ključnih vstopnih točk za turiste, zato bo najprej postavila ureditve za parkiranje in oskrbo avtomobov, v nadaljevanju pa iskala rešitve za enostaven dostop iz parkirišča do mesta, Ljubljane in drugih turističnih točk.



B. Jurjevčič 2016

Ilustracija: Barbara Jurjevčič



V. BOLJŠA DOSTOPNOST DO LJUBLJANICE TER RABA REČNEGA IN OBREČNEGA PROSTORA

Reka Ljubljanica ima v zgodovini Vrhnike ter v očeh prebivalcev in obiskovalcev posebno mesto. S svojimi značilnostmi in širšim zaledjem predstavlja pomembno naravno in kulturno dediščino ne samo lokalnega, pač pa nacionalnega pomena.

Reko Ljubljanico obišče tedensko (enkrat ali nekajkrat na teden) 16 % vprašanih v anketi, ostali se tja odpravijo približno enkrat (16 %) ali nekajkrat na mesec (13 % anketiranih), oziroma nekajkrat na leto ali manj (37 % vprašanih občanov).

Reka Ljubljanica z obvodnim prostorom predstavlja tako rekreativni in turistični potencial, kot možnosti prometne žile. Njeni izviri, kot tudi razvejanost in bližina poselitvenega območja ter prehod na Ljubljansko barje, daje Vrhniki poseben pečat.

Strateški cilji:

- Zagotovitev dostopnosti do Ljubljanice.
- Vzpostavitev rekreativne in turistične funkcije Ljubljanice – boljša raba rečnega prostora (ureditev dostopov do vode, ureditev privezov, ureditev plovnih poti).
- Vzpostavitev redne plovne linije med Vrhniko in Ljubljano.

Ključni ukrepi:

Vzpostavitev privezov in postajališč za plovila in potnike z navezavo na omrežje dostopov do vode, omrežje poti za pešce in kolesarje ter v povezavi s strokovnimi podlagami za plovnost Ljubljanice.

Občina želi približati Ljubljanico občanom ter izkoristi sloves reke za izvajanje Strategije razvoja turizma. Kot prvi korak k temu si bo prizadevala za zagotovitev možnosti za enostaven vsakodnevni dostop do vode na več točkah, v nadaljevanju pa na teh točkah urediti priveze in prostor za druženje in rekreacijo.

Ljubljanica je podvržena različnim režimom varovanja naravne in kulturne dediščine ter varovanja celinskih voda. Premagovanje teh okvirov presega pristojnosti občine in posega na področje, ki tudi na nacionalni ravni še ni dorečeno. Občina je v preteklosti že aktivno





sodelovala pri iskanju rešitev na državni ravni in predlagala možnosti za reševanje, dokaz temu je tudi stalna razstava Moja Ljubljana.

Ureditev plovnosti Ljubljane (v povezavi s strokovnimi podlagami za plovnost Ljubljane).

Celostna ureditev dostopov do vode in omrežja privezov in postajališč ter poti za pešačenje in kolesarjenje pomeni sočasno tudi zagotovitev plovnosti po Ljubljani. Občina si k temu že aktivno prizadeva, odločitev je trenutno na strani države.



Ilustracija: Barbara Jurjevčič



**CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE VRHNIKA**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

7. AKCIJSKI NAČRT



PRIORITETNI STEBRI:

- I. Izboljšanje pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih.
- II. Spodbujanje trajnostnih oblik javnega prometa, ki bodo povezovale zaledje občine s središčem Vrhnike in Ljubljano.
- III. Zmanjšanje števila vozil na cesti in preusmeritev tranzitnega prometa mimo stanovanjskih območij.
- IV. Aktivna parkirna politika s ciljem zmanjševanja števila vozil in tranzitnega prometa v naseljih.
- V. Boljša dostopnost do Ljubljane ter raba rečnega in obrečnega prostora.

OPIS SVEŽENJA UKREPOV	PRIORITETNI STEBER	št. ukrepa	UKREP	NOSILEC IZVAJANJA	VIR SREDSTEV IN OCENA STROŠKOV	ČAS IZVEDBE
1. Sveženj podpornih ukrepov za zagotavljanje izvajanja vseh ciljev Celostne prometne strategije	I., II., III., IV., V.	1.1	- Izdelava Celostne prometne strategije in njeno izvajanje.	občina	občinski proračun in zunanji viri (država) a) izdelava CPS: 45.175 € b) skladno z akcijsko-proračunskim načrtom CPS	a) sprejem CPS: 2017 b) izvajanje CPS: kontinuirano trajno
	I., II., III., IV., V.	1.2	- Promocija, spodbujanje ter izobraževanje o trajnostni mobilnosti (o prednostih in koristih vsakodnevnih hoje in kolesarjenja, javnega potniškega prometa, kombiniranega načina potovanja, trajnostni rabi motornega prometa, prometni varnosti).	občina, CPVS, javni zavodi, nosilci turistične dejavnosti, izvajalec javnih potniških prevozov	občinski proračun in zunanji viri (država) 5.000 € / leto	kontinuirano trajno: izvedba 2 dogodkov / leto
	I., II., III., IV., V.	1.3	- Kontinuirano vzdrževanje javnih površin (revizija izvajanja vzdrževanja vsaki 2 leti in po potrebi prilagoditev sistema).	občina, izvajalci javne komunalne dejavnosti	občinski proračun 800.000 € / leto	kontinuirano trajno
	I., II., III., IV., V.	1.4	- Postavitev enotne urbane opreme in obvestilne signalizacije (prometne, turistične in druge obvestilne signalizacije).	občina, javni zavodi, izvajalci turistične dejavnosti	občinski proračun in zunanji viri (nosilci turističnih dejavnosti) 15.000 € / leto	kontinuirano trajno: ureditev enega območja/ leto
	I., II., III., IV., V.	1.5	- Dosledno izvajanje nadzora kršitev prometnega režima.	občina, redarstvo, policija	občinski proračun in zunanji viri 10.000 € / leto	kontinuirano trajno
	I., II., III., IV., V.	1.6	- Izdelava strokovne podlage: (1.) za doličitev omrežja postajališč z usmeritvami za opremo postajališč in zagotavljanjem univerzalne dostopnosti postajališč, (2.) za doličitev prestopnih točk za dnevne migrante in turiste s kolesarnicami in parkirišči z usmeritvami za opremo prestopnih točk, (3.) za doličitev vstopnih točk v turistična območja z usmeritvami za opremo vstopnih turističnih točk, (4.) za doličitev dostopnih točk do Ljubljane z usmeritvami za opremo dostopnih točk, (5.) za doličitev navezave obstoječega P+R v skupno omrežje, (6.) z usmeritvami za načrtovanje, (7.) in s časovnico izvedbe.	občina, CPVS, javni zavodi, krajevne skupnosti, nosilci turistične dejavnosti, izvajalec javnih potniških prevozov	občinski proračun in zunanji viri a) izdelava strokovne podlage: 5.000 € b) ocena stroškov skladno z izdelanimi strokovnimi podlagami	a) izdelava strokovne podlage: do 2021 b) izvedba ureditev skladno s strokovnimi podlagami
2. Sveženj ukrepov za zagotavljanje prometne varnosti, občutka prometne varnosti vseh prometnih udeležencev, zagotavljanje dostopnosti za vse ter bolj privlačen javni prostor.	I., II., III., IV., V.	2.1	- Širitev in rekonstrukcija obstoječih cest in poti v mestu, v naseljih, med naselji in proti sosednjim občinam. Ob rekonstrukciji vsakega prometnega odseka se preveri potrebe in možnosti za ureditev površin za pešce in kolesarje tako, da se oblikuje zaključeno omrežje kolesarskih in peš povezav: oblikuje se povezana mreža hodnikov, kolesarskih stez, rekreativnih in turističnih poti in drugih površin za kolesarje in pešce z navezavami do postajališč javnega prometa.	občina, krajevne skupnosti, SPVC	občinski proračun in zunanji viri (država) a) rekonstrukcije prometnih odsekov v mestu: 500.000 € / letno b) rekonstrukcije prometnih odsekov izven mesta: 500.000 € / leto	kontinuirano izvajanje ukrepov: ureditev odsekov v dolžini 1 km / leto
	I., II., III., IV., V.	2.2	- Ureditev novih povezav za pešce in kolesarje ter drugih površin za pešce in kolesarje v mestu, v naseljih, med naselji in proti sosednjim občinam. Ob izgradnji vsakega novega prometnega odseka se preveri potrebe in možnosti za ureditev površin za kolesarje in pešce in povezave do avtobusnih postajališč. npr. odseki: - daljinska kolesarska pot Ljubljana - Postojna (odsek v občini Vrhnika), - površine za kolesarje in pešce na območju vseh krajevnih skupnosti, - kolesarske in peš poti: Vrhnika - Borovnica, Bevke - Bistra, ribiški dom - Bajerji - kolesarske in peš poti do izvirov Ljubljane in poti med območji izvirov.	občina, krajevne skupnosti, država	občinski proračun in zunanji viri (država) a) površine za kolesarje in pešce v mestu: 300.000 €/letno b) površine za kolesarje in pešce izven mesta: 300.000 €/letno	kontinuirano izvajanje ukrepov: ureditev odsekov v dolžini 500 m / leto
	I., II., III., IV., V.	2.3	- Preureditev obstoječih križišč in prehodov čez ceste ter ureditev novih prehodov čez ceste (geometrija križišč, ureditev krožnih križišč, javna razsvetljava, prometna signalizacija, semaforizacija, ureditev fizičnih elementov za umiritev motornega prometa).	občina, SPVC, krajevne skupnosti, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 50.000 € / leto	kontinuirano izvajanje ukrepov: 1 ureditev /leto
	I., II., III.	2.4	- Umiritev prometa motornih vozil (postavitev elementov za umiritev prometa motornih vozil: fizične ovire, prometna signalizacija, znak "vi vozite").	občina, SPVC, krajevne skupnosti	občinski proračun in zunanji viri (država) izdelava dokumentacije in izvedba ukrepa: 30.000 € / leto	kontinuirano trajno izvajanje ukrepov: 3 ureditve /leto

PRIORITETNI STEBRI:

- I. Izboljšanje pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih.
- II. Spodbujanje trajnostnih oblik javnega prometa, ki bodo povezovale zaledje občine s središčem Vrhnik in Ljubljano.
- III. Zmanjšanje števila vozil na cesti in preusmeritev tranzitnega prometa mimo stanovanjskih območij.
- IV. Aktivna parkirna politika s ciljem zmanjševanja števila vozil in tranzitnega prometa v naseljih.
- V. Boljša dostopnost do Ljubljane ter raba rečnega in obrečnega prostora.

OPIS SVEŽENJA UKREPOV	PRIORITETNI STEBER	št. ukrepa	UKREP	NOSILEC IZVAJANJA	VIR SREDSTEV IN OCENA STROŠKOV	ČAS IZVEDBE
	I., II.	2.5	- pločnik Cesta Krimskega odreda	občina	občinski proračun 40.500 €	I. 2017
	I., II., III.	2.6	- ureditev (rekonstrukcija) križišča na Gabrčah	občina, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 100.000 €	I. 2017
	I., II., III.	2.7	- osvetlitev prehoda na Robovi in Verdu pri KZ	občina	občinski proračun 40.000 €	I. 2017
	I., II.	2.8	- pločnik Verd - Podgora	občina, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 530.000 €	I. 2021
	I., II., III., IV., V.	2.9	- Vzdrževanje, posodobitev in dograditev javne razsvetljave v naseljih po celem območju občine.	občina, krajevne skupnosti	občinski proračun in zunanji viri 40.000 € / leto	do 2021 ureditev odseka v dolžini 500 m/leto
	I., II., III., IV., V.	2.10	- Izboljšanje univerzalne dostopnosti (dostopnosti za ljudi z oviranostmi).	občina, SPVC, krajevne skupnosti, javni zavodi	občinski proračun 10.000 € / leto	kontinuirano trajno izvajanje ukrepov: 2 ureditvi /leto
	I., II., III., IV.	2.11	- Ureditev kolesarske in šolske poti v središču Vrhnik (projekt v izvajanju).	občina	občinski proračun in zunanji viri (EU sredstva) 936.341 €	I. 2018
	I., II., III., IV.	2.12	- Uvedba pešbusa in bicivlaka.	občina, SPVC, osnovne šole	občinski proračun 2.500 € / leto	kontinuirano trajno, izvedba akcije 1 x v šolskem letu
	I., II., III., IV., V.	2.13	- Vzpostavitev omrežja kolesarnic, omrežja izposoje in souporabe koles, polnilnic za električna kolesa,...	občina, javni zavodi, zasebni investitorji	občinski proračun in zunanji viri 5.000 € / leto	2021
	I., II., III., V.	2.14	- Rekonstrukcija obstoječih mostov in podhodov: ob vsaki rekonstrukciji objekta se preveri možnost in potrebe za ureditev/širitev površin za kolesarje in pešce. Npr. v sklopu celovite obnove objektov in skladno s prioriteto listo analize stanja mostov je v I. 2017 predvidena obnova mostu čez potok Čez Črno mlako in mostu Verd.	občina, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 120.000 € / leto	kontinuirano dolgoročno: rekonstrukcija 2 objektov / leto
	I., II., III., V.	2.15	- Gradnja novih mostov in brvi ter podvozov in podhodov kot dopolnitev obstoječih poti na obeh bregovih Ljubljane in obeh straneh avtoceste.	občina, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 50.000 € / objekt	dolgoročno: ureditev 1 objekta / 5 let
	I., II., III., V.	2.16	- novi most čez Ljubljanico na Tojnicah	občina, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 1.100.000 €	2018
	I., II., IV., V.	2.17	- Izdelava OPPN za ureditev Bajerjev na Vrhnik ter izvedba ureditev.	občina, država, EU, zasebni investitorji	občinski proračun in zunanji viri (država, zasebni investitorji) a) dokončanje izdelave OPPN: 40.000 € b) izvedba ureditev: skladno z rešitvami določenimi v OPPN	a) izdelava OPPN do I. 2018 b) izvedba ureditev skladno z rešitvami v OPPN
	I., II., III., IV., V.	2.18	- Ureditev dostopov do vode, kot dopolnitev obstoječih poti in z navezavo na omrežje poti za pešce in kolesarje ter v povezavi s strokovnimi podlagami za plovnost Ljubljane.	občina, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 50.000 € / leto	kontinuirano dolgoročno: odsek v dolžini 300 m / 2 leti
	I., II., III., IV.	2.19	- Izdelava OPPN s konservatorskimi načrti za območja Stara cesta in Vas, Tržaška cesta in Cankarjev trg, Gradišče in Hrib ter Verd ter izvedba ureditev.	občina	občinski proračun in zunanji viri a) dokončanje izdelave OPPN s konservatorskimi načrti: 95.000 € b) izvedba ureditev javne infrastrukture: skladno z rešitvami določenimi v OPPN in konservatorskem načrtu	a) izdelava OPPN s konservatorskimi načrti v I. 2019 b) izvedba ureditev do I. 2030

PRIORITETNI STEBRI:

- I. Izboljšanje pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih.
- II. Spodbujanje trajnostnih oblik javnega prometa, ki bodo povezovale zaledje občine s središčem Vrhnike in Ljubljano.
- III. Zmanjšanje števila vozil na cesti in preusmeritev tranzitnega prometa mimo stanovanjskih območij.
- IV. Aktivna parkirna politika s ciljem zmanjševanja števila vozil in tranzitnega prometa v naseljih.
- V. Boljša dostopnost do Ljubljane ter raba rečnega in obrečnega prostora.

OPIS SVEŽENJA UKREPOV	PRIORITETNI STEBER	št. ukrepa	UKREP	NOSILEC IZVAJANJA	VIR SREDSTEV IN OCENA STROŠKOV	ČAS IZVEDBE
3. Sveženj ukrepov za zmanjšanje in preusmeritev / prerazporeditev tranzitnega motornega prometa skozi središče mesta.	I., II., III., IV.	3.1	- Preusmeritev tranzitnega prometa z ureditvijo obvozne ceste mimo mestnega središča (preusmeritev tranzitnega prometa iz Tržaške ceste).	občina, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 30.000.000 €	do 2035
	I., II., III., IV.	3.2	- Preusmeritev tranzitnega prometa s preoblikovanjem priključevanja na avtocesto (preureditev obstoječega priključka in ureditev novega priključka na ustrežnejši lokaciji za vodenje prometa iz Borovnice in Logatca na avtocesto mimo Tržaške ceste).	občina, država, sosednje občine	občinski proračun in zunanji viri (država) a) izdelava projektne dokumentacije - del v I. 2017: 100.000 € b) izvedba po projektni dokumentaciji (5.000.000 €)	do 2035
	I., II., III., IV., V.	3.3	- Ureditev novih prometnih odsekov kot nadaljevanje obstoječih cest in poti oziroma kot dopolnitev obstoječih odsekov ter z namenom vodenja tranzitnega prometa mimo stanovanjskih območij. Ob izgradnji vsakega novega prometnega odseka se preveri potrebe in možnosti za ureditev površin za kolesarje in pešce ter ureditev avtobusnih postajališč.	občina, država	občinski proračun in zunanji viri (država) a) površine za kolesarje in pešce v mestu: 300.000 €/letno b) površine za kolesarje in pešce izven mesta: 300.000 €/letno	kontinuirano izvajanje ukrepov: ureditev odsekov v dolžini 1 km / leto
4. Sveženj ukrepov za krepitev obratovanja in uporabe javnega potniškega prometa.	I., II., III., IV.	4.1	- Uskladitev voznih redov in frekvenc JPP z dejanskimi potrebami prebivalcev.	izvajalec prevozov, država	zunanji viri (država, izvajalci javnih prevozov)	do I. 2021
	I., II., III., IV.	4.2	- Enostaven nakup vozovnic JPP (npr. povečanje števila urbanomatov in drugih avtomatov za nakup vozovnic, nakup vozovnic preko mobilnega operaterja in interneta).	izvajalec prevozov, država	zunanji viri (država, izvajalci javnih prevozov)	do I. 2021
	I., II., III., IV.	4.3	- Enotna vozovnica za ves javni potniški promet.	izvajalec prevozov, država	zunanji viri (država, izvajalci javnih prevozov)	do I. 2021
	I., II., III., IV.	4.4	- Vzpostavitev prevozov do železniškega postajališča na Vrhniki in do postajališča na Brezovici.	občina, sosednje občine, izvajalec prevozov, država	zunanji viri (država, izvajalci javnih prevozov)	do I. 2021
	I., II., III., IV., V.	4.5	- Možnost prevoza koles na avtobusih in vlakih.	občina, sosednje občine, izvajalec prevozov, država	zunanji viri (država, izvajalci javnih prevozov)	do I. 2021
	I., II., III., IV., V.	4.6	- Uskladitev obstoječih in uvedba novih linij javnega prometa med zaledjem in središčem Vrhnike ter v povezavi s sosednjimi občinami in Ljubljano ter navezavo na obstoječe parkirišče P+R.	izvajalec prevozov, država	zunanji viri (država, izvajalci javnih prevozov)	kontinuirano, skladno z možnostmi izvajalca
	I., II., III., IV.	4.7	- Vzpostavitev omrežja prevozov na klic v sodelovanju s sosednjimi občinami in javnimi zavodi.	občina, sosednje občine, javni zavodi, izvajalec prevozov	občinski proračun in zunanji viri (sosednje občine, izvajalci prevozov) 30.000 €	do I. 2021
	I., II., III., IV.	4.8	- Okrepitev integracije šolskih in javnih prevozov.	občina, izvajalec prevozov, država	občinski proračun in zunanji viri (država) 120.000 € / leto	kontinuirano trajno, skladno z možnostmi izvajalca
	I., II., III., IV., V.	4.9	- Vzpostavitev turističnih linij JPP (npr. turistični avtobus, obisk Vrhnike z vlakom, vožnja z ladjico).	izvajalec prevozov, izvajalci turistične dejavnosti	zunanji viri (izvajalci prevozov, izvajalci turistične dejavnosti)	do I. 2021
	I., II., III., IV.	4.10	- Okrepitev hitrih avtobusnih linij proti Ljubljani in v povezavi s sosednjimi občinami.	izvajalec prevozov, država	zunanji viri (država, izvajalci javnih prevozov)	do 2021
	I., II., III., IV.	4.11	- Vzpostavitev direktne (stare) železniške proge Vrhnika – Ljubljana.	občina, država	občinski proračun in zunanji viri	do 2050
5. Povečati uporabo obstoječega parkirišča P+R Ureditev parkirišč na ustreznih mestih.	I., II., III., IV., V.	5.1	- Ureditev parkirišča za avtodome ob obstoječem parkirišču P+R ter z navezavo na omrežje kolesarskih in pešpoti.	občina	občinski proračun in zunanji viri (zasebni investitor - izvajalec turistične dejavnosti) 40.000 €	do I. 2021
	I., II., III., IV., V.	5.2	- Ureditev parkirišč na območjih, kjer so najbolj potrebna (v povezavi z omejevanjem in nadzorom parkiranja v središču mesta in večstanovanjskih sosekah tako, da bodo zagotovljena parkirna mesta za stanovalce in bo omogočeno opravljanje dejavnosti ter z namenom ureditve prijetnejšega javnega prostora za vse).	občina	občinski proračun in zunanji viri 10 000 € / leto	kontinuirano trajno: ureditev/preureditev enega območja / leto

PRIORITETNI STEBRI:

- I. Izboljšanje pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje med naselji in v naseljih.
- II. Spodbujanje trajnostnih oblik javnega prometa, ki bodo povezovale zaledje občine s središčem Vrhnike in Ljubljano.
- III. Zmanjšanje števila vozil na cesti in preusmeritev tranzitnega prometa mimo stanovanjskih območij.
- IV. Aktivna parkirna politika s ciljem zmanjševanja števila vozil in tranzitnega prometa v naseljih.
- V. Boljša dostopnost do Ljubljane ter raba rečnega in obrečnega prostora.

OPIS SVEŽENJA UKREPOV	PRIORITETNI STEBER	št. ukrepa	UKREP	NOSILEC IZVAJANJA	VIR SREDSTEV IN OCENA STROŠKOV	ČAS IZVEDBE
6. Sveženj ukrepov za približevanje Ljubljane prebivalcem in obiskovalcem (za zagotovitev dostopnosti do vode, krepitev plovnosti ter vzpostavitev rekreativne in turistične funkcije Ljubljane).	I., II., III., IV., V.	6.1	- Ureditev plovnosti Ljubljane: izdelava strokovnih podlag za plovnost Ljubljane (dokončanje strokovnih podlag) ter izvedba ureditev.	občina, sosednje občine, država	občinski proračun in zunanji viri (država, izvajalci turistične dejavnosti)	a) izdelava strokovnih podlag do l. 2021 b) izvedba ureditev: skladno s strokovnimi podlagami
	I., II., III., IV., V.	6.2	- Vzpostavitev privezov in postajališč za plovila in potnike z navezavo na omrežje dostopov do vode, omrežje poti za pešce in kolesarje ter v povezavi s strokovnimi podlagami za plovnost Ljubljane.	občina, sosednje občine, država	občinski proračun in zunanji viri (država) izdelava dokumentacije in izvedba ureditev skladno s strokovnimi podlagami	skladno s strokovnimi podlagami
	I., II., III., IV., V.	6.3	- Vzpostavitev redne plovne linije med Vrhniko in Ljubljano v povezavi s strokovnimi podlagami za plovnost Ljubljane.	občina, sosednje občine, država	občinski proračun in zunanji viri (država) izdelava dokumentacije in izvedba ureditev skladno s strokovnimi podlagami	skladno s strokovnimi podlagami



8. SPREMLJANJE IN NADZOR

Skupaj z akcijskim načrtom je izvajanje in spremljanje posledic ukrepov iz strategije ključno za uresničevanje željenih ciljev. Iz izkušenj se lahko sproti učimo, kateri ukrepi so bolj in kateri manj učinkoviti, v prihodnosti pa jih po potrebi preoblikujemo in morda ciljne vrednosti dosežemo še prej ali pa zanje porabimo manj sredstev.



9. VIRI

Arnstein, Sherry R. (1969): A Ladder of Citizen Participation. Journal of the American Planning Association, Vol. 35, No. 4.

Bensa, B. (2009). Strokovne podlage urejanja javnega prometa v regiji – končno poročilo. URL: <http://www.rralur.si/sites/default/files/rralur/Strokovne%20podlage%20urejanje%20javnega%20prometa%20v%20regiji.pdf> (dostop: 13. 10. 2016).

Karta prometnih obremenitev (2014). Direkcija RS za infrastrukturo. http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu

OPN Vrhnika (2014). Ur. l. RS, št. 27/2014, št. 53/2015

Raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije (2003). Naročnik: MOL OUP, izdelovalci: URBI, d.o.o., PNZ Projekt nizke zgradbe, d.o.o., Ninamedia, d.o.o.

Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost (2012). Ministrstvo za infrastrukturo.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004). Ur. l. RS 76/04. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj

Strategija razvoja turizma v občini Vrhnika, Za obdobje 2014-2020 (2014). Pripravila: Marija Zakrajšek, Zavod Ivana Cankarja za kulturo, šport in turizem Vrhnika

Statistični urad Republike Slovenije (2016). www.stat.si

Študija variant južne in severne obvoznice Vrhnika - promet in ekonomika – končno poročilo. (2013). APPIA d.o.o.

