

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta
*za gradbeništvo
in geodezijo*



Jamova cesta 2
1000 Ljubljana, Slovenija
<http://www3.fgg.uni-lj.si/>

DRUGG – Digitalni repozitorij UL FGG
<http://drugg.fgg.uni-lj.si/>

To je izvirna različica zaključnega dela.

Prosimo, da se pri navajanju sklicujete na bibliografske podatke, kot je navedeno:

Kavčič, J. 2012. Predlog prometne politike občine Tržič. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. (mentor Maher, T., somentor Lipar, P.): 93 str.

University
of Ljubljana

Faculty of
*Civil and Geodetic
Engineering*



Jamova cesta 2
SI – 1000 Ljubljana, Slovenia
<http://www3.fgg.uni-lj.si/en/>

DRUGG – The Digital Repository
<http://drugg.fgg.uni-lj.si/>

This is original version of final thesis.

When citing, please refer to the publisher's bibliographic information as follows:

Kavčič, J. 2012. Predlog prometne politike občine Tržič. B.Sc. Thesis. Ljubljana, University of Ljubljana, Faculty of civil and geodetic engineering. (supervisor Maher, T., co-supervisor Lipar, P.): 93 pp.

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta za
*gradbeništvo in
geodezijo*



Jamova 2
1000 Ljubljana, Slovenija
telefon (01) 47 68 500
faks (01) 42 50 681
fgg@fgg.uni-lj.si

UNIVERZITETNI ŠTUDIJ
GRADBENIŠTVA
PROMETNA SMER

Kandidat:

JAKA KAVČIČ

PREDLOG PROMETNE POLITIKE OBČINE TRŽIČ

Diplomska naloga št.: 3252/PS

TRŽIČ TRANSPORT POLICY - PROPOSAL

Graduation thesis No.: 3252/PS

Mentor:

doc. dr. Tomaž Maher

Predsednik komisije:

izr. prof. dr. Janko Logar

Somentor:

viš. pred. dr. Peter Lipar

Član komisije:

izr. prof. dr. Maruška Šubic Kovač

Ljubljana, 27. 09. 2012

IZJAVE

Podpisani Jaka Kavčič izjavljam, da sem avtor diplomske naloge z naslovom »Predlog prometne politike občine Tržič«.

Izjavljam, da je elektronska različica v vsem enaka tiskani različici.

Izjavljam, da dovoljujem objavo elektronske različice v repozitoriju UL FGG.

Ljubljana, 3.9.2012

Jaka Kavčič

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju doc. dr. Tomažu Maherju in somentorju viš. pred. dr. Petru Liparju za kakovostno mentorsko vodenje, svetovanje in usmerjanje pri izdelavi diplomske naloge.

Zahvala gre predvsem moji družini in prijateljem, ki so me skozi vsa leta študija motivirali, pomagali, podpirali in spodbujali. Zahvaljujem se tudi vsem ostalim, ki so mi na različne načine pomagali pri študiju in pri pripravi diplomske naloge.

BIBLIOGRAFSKO-DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK

UDK:	656(497.12Tržič)(043.2)
Avtor:	Jaka Kavčič
Mentor:	doc. dr. Tomaž Maher
Somentor:	viš. pred. dr. Peter Lipar
Naslov:	Predlog prometne politike občine Tržič
Obseg in oprema:	93 str., 6 pregl., 59 sl., 12 graf., 2 pril.
Ključne besede:	prometna politika, tehnični ukrepi, ukrepi prometne politike

Izvleček

V diplomski nalogi je obravnavano področje prometne politike, skupne prometne politike Evropske unije ter prometne politike Republike Slovenije. V nalogi so predstavljeni najpomembnejši dokumenti evropske prometne politike: Bela knjiga - Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev, Zelena knjiga leta 2007 - Za novo kulturo mobilnosti v mestih, Bela knjiga leta 2011 - Načrt za enotni evropski prometni prostor ter Promet 2050: Ambiciozen načrt za večjo mobilnost in zmanjšanje emisij. Sledi podrobneje predstavljena Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 pod naslovom Intermodalnost: čas za sinergijo in seznam kritik na ta dokument.

V diplomski nalogi je obravnavan predlog prometne politike občine Tržič. Najprej je predstavljen obstoječi prometni sistem za leto 2011, ki vsebuje: cestno infrastrukturo, povezave javnega prevoza, kolesarske površine in pešpoti ter površine za mirujoči promet. Predstavljen je tudi prometni sistem prihodnosti za leto 2025, ki temelji na obstoječem prometnem sistemu in na osnovi tehničnih ukrepov in ukrepov prometne politike ter vizije. Obravnavanih je pet prometnih sistemov: motorni osebni promet (vključno tovorni promet), javni potniški promet, mirujoči promet, kolesarski promet in peš promet. Vsak prometni sistem vsebuje cilje, ki jih je potrebno uresničiti s podanimi tehničnimi ukrepi, ukrepi prometne politike in določeno število anketnih vprašanj ter načrte ukrepov. V načrtih ukrepov so opisane in prikazane rešitve vseh tehničnih ukrepov posameznega prometnega sistema.

BILIOGRAPHIC-DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT

UDC:	656(497.12Tržič)(043.2)
Author:	Jaka Kavčič
Supervisor:	Assist. Prof. Tomaž Maher, Ph.D.
Cosupervisor:	Sen. Lect. Peter Lipar, Ph.D.
Title:	Tržič transport policy - proposal
Scope and tools:	93 p., 6 tab., 59 fig., 12 graph., 2 ann.
Keywords:	transport policy, technical measures, transport policy measures

Abstract

In this diploma thesis I have focused on transport policy, the common transport policy of the European Union as well as the transport policy of the Republic of Slovenia. In the thesis I have presented the most important documents of the European transport policy: White paper - European transport policy for 2010: time to decide, Green Paper - Towards a new culture for urban mobility, White paper - Roadmap to a Single European Transport Area as well as Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions. In what follows I have in detail presented the Resolution on the transport policy of the Republic of Slovenia from the year 2006 with the title Intermodality: time for synergy as well as a list of critical views about this document.

In this diploma thesis I have focused on the proposal of the transport policy in the Tržič municipality. Firstly, I have presented the existing transport system for the year 2011, which includes: road infrastructure, public transportation links, cycling areas and footways as well as stationary traffic areas. In what follows I have presented the future transport system for the year 2025, which is based on the existing transport system and technical measures as well as the transport policy measures and vision. I have discussed five transport systems: passenger vehicle traffic (including cargo traffic), public transport, stationary traffic, bicycle traffic and pedestrian traffic. Each of the transport systems includes objectives that can be implemented using given technical measures and the transport policy measure as well as a certain number of survey questions and measure plans. In the measure plans I have described and presented the solutions for all technical measures for each of the transport systems.

KAZALO VSEBINE

1 UVOD	1
1.1 Problematika prometnega sistema občine Tržič.....	1
1.2 Namen in cilj diplomske naloge.....	1
1.3 Struktura diplomske naloge.....	2
2 SPLOŠNO O PROMETNI POLITIKI	3
3 EVROPSKA PROMETNA POLITIKA	4
3.1 Evropska prometna politika pred letom 2001	4
3.2 Evropska prometna politika leta 2001.....	4
3.3 Glavni ukrepi Bele knjige iz leta 2001	6
3.4 Sestava Bele knjige	6
3.4.1 I. del: Premik k večji uravnovešenosti vrst prevoza.....	6
3.4.2 II. del: Odpravljanje ozkih grl.....	9
3.4.3 III. del: Uporabnikom osrednje mesto v prometni politiki.....	11
3.4.4 IV. del: Obvladovanje globalizacije prometa.....	12
3.5 Evropska prometna politika 2001-2006 - Naj Evropa ostane v gibanju.....	13
3.5.1 Rast prometa.....	14
3.5.2 Vplivi prometa	14
3.5.3 Trajnostna mobilnost na notranjem trgu	14
3.5.4 Trajnostna mobilnost za državljane - zanesljiv in varen promet.....	16
3.5.5 Promet in energija	16
3.5.6 Optimiziranje infrastrukture	17
3.5.7 Inteligentna mobilnost.....	17
3.6 Zelena knjiga leta 2007 - Za novo kulturo mobilnosti v mestih.....	17
3.6.1 Za tekoč promet v mestih	18
3.6.2 Za bolj zelena mesta.....	19
3.6.3 Za inteligentnejši mestni promet	19
3.6.4 Za dostopnejši mestni promet	20
3.6.5 Za varen mestni promet.....	20
3.7 Bela knjiga leta 2011 - Načrt za enotni evropski prometni prostor.....	21
3.7.1 Vizija za konkurenčen in trajnosten prometni sistem.....	22
3.8 Promet 2050: Ambiciozen načrt za večjo mobilnost in zmanjšanje emisij.....	25
4 PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE SLOVENIJE	27

4.1 Cilji prometne politike.....	28
4.1.1 Področje potniškega prometa.....	28
4.1.2 Področje tovornega prometa.....	29
4.2 Ukrepi prometne politike.....	29
4.2.1 Ukrepi na področju potniškega prometa.....	31
4.2.2 Ukrepi na področju tovornega prometa.....	32
4.2.3 Ukrepi na področju prometne infrastrukture.....	33
4.3 Kritike na prometno politiko Republike Slovenije.....	34
5 PREDLOG PROMETNE POLITIKE OBČINE TRŽIČ	35
5.1 Geografske značilnosti občine Tržič in mesta Tržič.....	35
5.2 Prebivalci.....	36
5.3 Upravno - administrativna členitev občine Tržič.....	36
5.4 Prometna infrastruktura.....	37
5.5 Prometni sistem nekoč.....	38
5.6 Obstoječi prometni sistem - leto 2011.....	39
5.6.1 Motorni mešani promet.....	40
5.6.2 Mirujoči promet.....	47
5.7 Prometni sistem prihodnosti - leto 2025.....	58
5.7.1 Stara in nova prometna miselnost.....	58
5.7.2 Vizija prometnega razvoja občine Tržič.....	59
5.7.3 Cilji in ukrepi prometne politike občine Tržič.....	59
6 ZAKLJUČEK	91
VIRI	93

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Prebivalci v občini in mestu Tržič	36
Preglednica 2: Javna parkirišča v mestu Tržič 1	56
Preglednica 3: Javna parkirišča v mestu Tržič 2	56
Preglednica 4: Javna parkirišča v mestu Tržič 3	57
Preglednica 5: Javna parkirišča v mestu Tržič 4	57
Preglednica 6: Skupna javna parkirišča v mestu Tržič	58

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1: Uporaba prevoznega sredstva za leto 2011 in leto 2025	60
Grafikon 2: Izgradnja obvoznice in severnega priključka na magistralno cesto Tržič-Ljubelj	62
Grafikon 3: Zaprtje Čevljarske in usnjarske ulice za osebni promet	62
Grafikon 4: Semaforizacija določenih križišč ali posameznega križišča v občini Tržič	63
Grafikon 5: Ureditev Čevljarskega parka	68
Grafikon 6: Postavitev protihrupnih ograj na določenih območjih	69
Grafikon 7: Uvedba davka na motorna vozila, diferenciacija davkov ter vključitev eksternih stroškov	69
Grafikon 8: Odprava nevarnih mest v cestni infrastrukturi in dodatno izobraževanje mladih voznikov in motoristov ter uveljavitev strožjih predpisov	72
Grafikon 9: Temeljita prenova javnega potniškega prometa	75
Grafikon 10: Uvedba plačevanja parkirnine na javnih parkirnih mestih	79
Grafikon 11: Spremenjeni prometni režim po Kranjski cesti	85
Grafikon 12: Ureditev novih prehodov za pešce, nove površine za pešce ter nove urejene pešpoti	88

KAZALO SLIK

Slika 1: Mesto Tržič	35
Slika 2: Občina Tržič v Republiki Sloveniji in Statistični regiji Gorenjska	36
Slika 3: Krajevne skupnosti v občini	37
Slika 4: Naselja po številu prebivalcev	37
Slika 5: Občina Tržič in državna prometna mreža	38
Slika 6: Tržič in prometna mreža Gorenjske	38
Slika 7: Cesta St. Marie aux Mines in Predilniška cesta	40
Slika 8: Cankarjeva cesta in cesta Trg svobode	40
Slika 9: Muzejska ulica	41
Slika 10: Čevljarska ulica	41
Slika 11: Usnjarska ulica	41
Slika 12: Partizanska ulica - enosmerna	41
Slika 13: Blejska cesta in Balos	42
Slika 14: Križišče pred bazenom	43
Slika 15: Avtobusni vozni park na Mlaki	43
Slika 16: Cesta St. Marie aux Mines in Predilniška cesta brez kolesarskega pasu	45
Slika 17: Nova varna pešpot v naselju Mlaka pri Tržiču	46
Slika 18: Pešpot Preska - Tržič in pešpot Bistrica pri Tržiču - Tržič	46
Slika 19: Pešpot roza: Virje - Tržič, roza: Virje - Kurnikova hiša	46
Slika 20: Pešpoti: modra: Slap - Koroška cesta - Partizanska ulica, rdeča: Tržiški muzej - Koroška cesta, zelena: Za Mošenikom - Ravne	47
Slika 21: Pešpoti: zelena: Zali Rovt - Zdravstveni dom, oranžna: Bistrica pri Tržiču - Tržič, oranžna: Pešpot Preska - Tržič	47
Slika 22: Javno parkirišče pri Občini Tržič	48
Slika 23: Dostop preko mostu in parkirišče za lastnike stanovanj	48
Slika 24: Parkirišče pred osnovno šolo in športno dvorano Tržič	48
Slika 25: Neurejeno parkirišče ob plinski postaji	49
Slika 26: Parkirišča vzdolž Predilniške in Blejske ceste	49
Slika 27: Javna in rezervirana parkirna mesta pri Zdravstvenemu domu Tržič	50
Slika 28: Parkirišča na predvideni obvoznici	50
Slika 29: Parkiranje na trasi predvidene obvoznice	51
Slika 30: Javna parkirišča Za Mošenikom	51
Slika 31: Parkirišče BPT	52
Slika 32: Parkirišče nasproti Kulturnega centra Tržič in nedovoljeno parkiranje pred Kurnikovo hišo	52
Slika 33: Parkirišče od Kurnikove hiše do stolpnice	52
Slika 34: Parkirna mesta pred stolpnico in ob stolpnici	53
Slika 35: Parkirna mesta pred Mercatorjem in Abanko	53
Slika 36: Javna parkirna mesta pred Mercatorjem in neurejeno parkirišče za avtobusno postajo	53

Slika 37: Parkirna mesta za knjižnico dr. Toneta Pretnarja in parkirna mesta ob stanovanjskem objektu	54
Slika 38: Parkirna mesta za stranke Gorenjske banke in javna parkirna mesta ob trgovini Melom	54
Slika 39: Primer nedovoljenega parkiranja na Koroški cesti	54
Slika 40: Parkirna mesta ob cesti na gradu in veliko asfaltirano parkirišče pri gradu	55
Slika 41: Parkirna mesta na Šolski ulici	55
Slika 42: Primer nedovoljenega parkiranja na cesti Trg svobode, dovoljeno parkiranje le za dostavo ali z dovolilnico občine Tržič	55
Slika 43: Nezaželeni stranski učinki prometa	58
Slika 44: Prikaz severnega nivojskega priključka na magistralno cesto Tržič - Ljubelj in ureditev križišča z lokalno cesto Za jezom	64
Slika 45: Avtomatski dvizni stebriček - fizična vrata, krmilnik za upravljanje stebrička	65
Slika 46: Predvideni ukrepi v mestu Tržič	65
Slika 47: Ureditev križišč	66
Slika 48: Rjava: lokacija protihrupnih ograj, zelena: drevored in Čevljarski park in polnilnica za električna vozila	70
Slika 49: Rjava: lokacija protihrupnih ograj, zelena: lokaciji polnilnic za električna vozila	71
Slika 50: Shema vseh javnih prevozov	76
Slika 51: Mestni javni potniški promet	77
Slika 52: Parkirni sistem	80
Slika 53: Sistem PGI in delovanje sistema	81
Slika 54: Informativna tabla pred parkirno hišo	82
Slika 55: Parkirne cone v mestu Tržič	82
Slika 56: Površine namenjene mirujočemu prometu	83
Slika 57: Kolesarski promet po občini Tržič	86
Slika 58: Kolesarski promet po mestu Tržič	87
Slika 59: Ureditev površin namenjenih pešcem	90

KRATICE

ERTMS	Sistem za upravljanje železniškega prometa
EU	Evropska unija
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva
IMO	Mednarodna pomorska organizacija
ITS	Inteligentni transportni sistem
LRIT	Sistem dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladij
MMP	Mednarodni mejni prehod
MP	Ministrstvo za promet
PGI	Parking Guidance and Information systems
RIS	Rečne informacijske storitve
RS	Republika Slovenija
SESAR	Sistem za upravljanje zračnega prometa
SSN - SafeSeaNet	Sistem pomorskega nadzora

»Ta stran je namenoma prazna«.

1 UVOD

Promet je osnovno gibalno človeštva, saj zadovoljuje eno od ključnih potreb ljudi: premikanje, premagovanje prostora in časa, njihovo mobilnost in »selitev« stvari, ki jim služijo za udobnejše življenje.

Promet zajema transport in operacije v zvezi s prevozom blaga ter potnikov in komunikacije, to je vse oblike transporta (pomorskega, rečnega, železniškega, žičniškega, cestnega, letalskega in multimodalnega), kakor tudi prenos snovi po cevovodih, telekomunikacije in poštno dejavnost. Ključni elementi prometa so ljudje, ki opravljajo storitve, prevozna sredstva in infrastruktura, pravila igre pa določa prometno pravo (Pavliha, 2006, 1).

Cestni promet narašča, večja se poraba fosilnih goriv, povečuje se število nesreč, zastojev, emisij toplogrednih in strupenih plinov, zmanjšuje pa se število uporabnikov javnega prevoza, ukinjajo se železniške in avtobusne proge, prizadeti so predvsem socialno šibkejši, starejši, otroci in prebivalci oddaljenih krajev. Gradimo nove in širimo stare ceste, za kar porabljamo velike vsote davkoplačevalskega denarja. Socialni, gospodarski in okoljski stroški so enormni, vendar nič ne kaže na to, da bi se trendi obrnili na bolje (Trajnostna mobilnost, 2004, 1).

Znanstveni, tehnološki in družbeni napredek ter globalizacijski procesi zahtevajo usklajeno upravljanje prometa in strategijo razvoja prometnega sistema s sinergijskimi učinki na gospodarski, družbeni in trajnostni razvoj. To nalogo imajo države, njihove mednarodne združbe in občine, ki morajo s pomočjo prometnih politik zagotoviti razumevanje obstoječega stanja, vizijo, cilje in konkretne ukrepe za razvoj prometa (Pavliha, 2006, 1).

V diplomski nalogi so predstavljeni cilji in ukrepi skupne prometne politike na nivoju Evropske unije, prometna politika Republike Slovenije in predlog prometne politike občine Tržič s konkretnimi cilji in ukrepi na področju cestnega prometa.

1.1 Problematika prometnega sistema občine Tržič

Večina cestnega prometa v občini Tržič je opravljena z osebnim avtomobilom, premalo občanov Tržiča se vozi z javnim prevoznim sredstvom (avtobus), skoraj nihče ne uporablja kolesa. Število parkirnih mest se je zmanjšalo v primerjavi s prejšnjimi leti, zaradi novih projektov v starem mestnem jedru in prenove ceste Trg svobode. Po drugi strani pa so nastale površine namenjene pešcem, tako da zdaj pešci bolj varno stopajo po mestnih ulicah.

S konkretnimi cilji in ukrepi prometne politike bo mesto Tržič postalo bolj zdravo, zeleno, ustvarjalno in vsem generacijam prijazno mesto.

1.2 Namen in cilj diplomske naloge

Namen diplomske naloge je predstaviti predlog prometne politike občine Tržič, tako da bodo zagotovljeni cilji prometne politike. Prometna politika mora biti usklajena s prometno politikom Republike Slovenije, ta pa mora biti usklajena s skupno prometno politikom Evropske unije.

Glavni cilj diplomske naloge je, da bodo cilji prometne politike doseženi s tehničnimi ukrepi in ukrepi prometne politike, ki jih določa predlog prometne politike občine Tržič.

1.3 Struktura diplomske naloge

Diplomska naloga je sestavljena iz treh delov: uvoda, jedra in zaključka.

V uvodu je predstavljena problematika prometnega sistema občine Tržič ter namen in cilj diplomske naloge. Uvodu sledi jedro, ki je sestavljeno iz dveh delov.

V prvem delu jedra je zajeto poglavje splošno o prometni politiki, sledi poglavje skupne prometne politike Evropske unije (v nadaljevanju EU) od leta 2001 dalje, kjer so predstavljeni najpomembnejši dokumenti evropske prometne politike: Bela knjiga leta 2001 - *Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev*, Zelena knjiga leta 2007 - *Za novo kulturo mobilnosti v mestih*, Bela knjiga leta 2011 - *Načrt za enotni evropski prometni prostor* ter *Promet 2050: Ambiciozen načrt za večjo mobilnost in zmanjšanje emisij*. Sledi poglavje o prometni politiki Republike Slovenije, kjer je podrobneje predstavljena Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 pod naslovom *Intermodalnost: čas za sinergijo* in seznam kritik na ta dokument.

V drugem delu jedra je predstavljen predlog prometne politike občine Tržič in je namenjen praktičnemu delu diplomske naloge. Najprej je predstavljen obstoječi prometni sistem leta 2011, sledi prometni sistem prihodnosti za leto 2025. V nadaljevanju sledi vizija prometnega razvoja občine Tržič, cilji in ukrepi za vsak posamezni prometni sistem: motorni osebni promet, javni potniški promet, mirujoči promet, kolesarski promet in peš promet ter načrti predlaganih ukrepov.

V zadnjem delu, zaključku, so podani glavni cilji in ukrepi, ki jih občina Tržič lahko pripravi v naslednjih petih letih.

2 SPLOŠNO O PROMETNI POLITIKI

Prometno politiko predstavljajo ukrepi, ki jih sprejemajo družbeni in ekonomski subjekti zaradi optimalnega razvoja prometnega sistema. S pomočjo instrumentov prometne politike se določajo cilji in smernice razvoja, ukrepi za doseg predvidenih ciljev, kakor tudi pogoji poslovanja prometnih podjetij.

Prometna politika je dokument, s katerim Vlada v imenu države deklarira pred lastno in mednarodno javnostjo, kaj je njen namen in smoter pri urejanju področja prometa na svojem teritoriju. Izdelana je v obliki, ki omogoča letno spreminjanje kazalcev razvoja ter zagotavlja možnost vmesnih dopolnjevanj in sprememb vsaj vsakih pet let.

Namen prometne politike je zagotoviti učinkovit prometni sistem, zato mora omogočiti usklajenost njegovega delovanja. Slediti in usmerjati mora spremembe prometnih tokov blaga in ljudi ter potrebe gospodarstva. Nenazadnje mora slediti tudi željam prebivalcev, da svobodno izbirajo prometno sredstvo in pot. Obenem mora ocenjevati posledice predvidenih sprememb in preprečevati njihove možne negativne vplive. Tako usklajeno delovanje lahko zagotovi samo prometna politika, ki ni radikalna, temveč temelji na postopnosti. Tam, kjer je potrebno, mora razvoj pospešiti s spodbudami, tam, kjer je prehitel ali celo nezaželen pa ga mora omejevati (Lipar, »in sod.«, 2002).

3 EVROPSKA PROMETNA POLITIKA

3.1 Evropska prometna politika pred letom 2001

Že leta 1985 je izšla Bela knjiga o dokončnem oblikovanju notranjega trga, ki je vsebovala priporočila za zagotovitev svobodnega opravljanja storitev in je opozarjala na določene potrebe po skupni prometni politiki. Novembra 1985 je Svet sprejel tri pomembne smernice za naslednja področja: oblikovanje prostega trga (brez količinskega omejevanja) do najpozneje 1992, povečanje dvostranskih kvot in kvote Skupnosti ter odprava izkrivljanja konkurence. Poleg tega je Svet sprejel delovni program, v katerem so opredeljeni cilji, ki jih je treba doseči do 31. decembra 1992 za vse vrste prometa (kopenski, pomorski in zračni promet). K temu spadajo izgradnja prometne infrastrukture v interesu Skupnosti, poenostavitev pregledov in formalnosti ob prehodu čez mejo ter izboljšanje varnosti.

Komisija je 2. decembra 1992 sprejela Belo knjigo o prihodnjem razvoju skupne prometne politike. V njej je bistven poudarek zlasti na odpiranju prometnih trgov. Poleg tega Bela knjiga predstavlja preobrat v smeri celostnega in intermodalnega pristopa, ki temelji na vodilnem načelu »trajnostne mobilnosti«.

V Zeleni knjigi z dne 20. decembra 1995 z naslovom K primernim in učinkovitim cenam v prometu, komisija obravnava zunanje stroške prometa. V tem dokumentu si je zadala cilj, da bo vzpostavila primeren in učinkovit sistem cen za prometni sektor, ki bi odražal stroške. Na ta način naj bi se zmanjšalo izkrivljanje konkurence znotraj in med posameznimi načini prevoza. V tem smislu se je razpravljalo predvsem o davčnih ukrepih.

V pozneje objavljeni Beli knjigi, dne 22. julija 1998, z naslovom Poštene uporabnine za infrastrukturo: postopni pristop za skupni okvir uporabnin za prometno infrastrukturo v EU, komisija opozarja na velike razlike med državami članicami pri zaračunavanju uporabnin za prometne poti, ki vodijo do različnega izkrivljanja konkurence znotraj različnih vrst prometa ali med njimi. Poleg tega naj obstoječi sistemi za zaračunavanje uporabnin do zdaj ne bi zadostno upoštevali ekoloških in socialnih vidikov prometa.

3.2 Evropska prometna politika leta 2001

Evropsko prometno politiko predstavljajo ukrepi, ki jih sprejmejo družbeni in ekonomski subjekti zaradi optimalnega razvoja prometnega sistema. S pomočjo instrumentov prometne politike se določajo cilji in smernice razvoja, ukrepi za doseg predvidenih ciljev, kakor tudi pogoji poslovanja prometnih podjetij.

Promet je ključni dejavnik sodobnih gospodarstev, zato je potrebno pri načrtovanju prihodnosti upoštevati njegov velik gospodarski pomen. Politične smernice evropske prometne politike so usmerjene v:

- reševanje prometne gneče, ki nastaja kot posledica neravnovesja med vrstami prevoza,
- obvladovanje rasti prometa v razširjeni EU,
- usklajevanje potreb po vključevanju v trajnostni razvoj.

Prometna gneča kot posledica neravnovesja med vrstami prevoza se je začela pojavljati že v devetdesetih letih. Velik del prometne gneče prizadene predvsem mesta in okolico, vendar tudi vseevropsko omrežje vedno bolj trpi zaradi kronične prenasíčenosti. Tako tudi na letališčih v EU prihaja do zamud pri letih, kar povzroča dodatne stroške (dodatna poraba goriva). Nasičenost nekaterih glavnih poti je deloma rezultat zamud pri dokončanju vseevropske infrastrukture. Prenasičenost prometnih povezav prav tako vpliva na konkurenčni položaj celotne EU.

Rast prometa je močno povezana z gospodarsko rastjo, saj brez učinkovitega prometnega sistema ni mogoče polno izkoriščanje notranjega trga in globalizacijskega trgovanja. Na rast prometa vplivata predvsem dva dejavnika, in sicer v potniškem prometu je to povečana uporaba avtomobilov, v tovornem prometu pa spremembe v evropskem gospodarstvu. Število avtomobilov se je v zadnjih 30 letih potrojilo, povečuje pa se po stopnji treh milijonov avtomobilov vsako leto (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 8).

Gospodarska rast bo povzročila večje potrebe po mobilnosti, saj se ocenjuje, da se bo povpraševanje povečalo za 38 % za storitve prevoza blaga in 24 % za prevoz potnikov (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 9). Pričakovana gospodarska rast v novih članicah EU in kandidatkah za vstop v EU bo povzročila povečanje prometnih tokov, zlasti v cestnem tovornem prometu. Nasičenost glavnih prometnih žil bo v kombinaciji z odročnimi in zelo oddaljenimi območji ter nadgradnjo infrastrukture v državah kandidatkah zahtevala ogromna vlaganja.

Zavedati se moramo, da je razvoj gospodarstva tesno ali celo simbiozno povezan z učinkovitostjo prometnega sistema, zato mora družba omogočiti usklajenost njegovega delovanja. Pomeni, da je treba zagotoviti sonaravni trajnostni razvoj prometnih tokov tako blaga kot tudi ljudi in jih dovolj celovito prilagoditi potrebam sodobnega gospodarstva. Pri tem ne smemo spregledati želja prebivalstva, ki izbiro oblik in smeri prevozov podrejajo lastnim potrebam oz. načinu življenja. Sodobna praksa tudi kaže, da zaradi optimiziranja logistike, tj. krajšanja časov prevozov, zmanjševanja stroškov, izkoriščanja prostorske dostopnosti, okoljskih učinkov ipd., ljudje kombinirajo oblike prevozov. Zaradi tega danes potniki in tovor prehajajo iz enega na drug prometni sistem.

Poleg tega se moramo zavedati in zaradi tega tudi znati predvideti vplive (zlasti negativne) prometnega sistema. Stalna rast prometa, ki je posledica vedno večjih potreb rastoče mobilnosti prebivalstva na eni strani ter vseobsegajoče racionalizacije poslovanja organizacijskih in poslovnih sistemov na drugi strani, zahteva celovito upravljanje prometa. Slednje je potrebno zlasti zaradi nesorazmernega oz. nesoravnega razvoja nekaterih prometnih podsistemov in njihovih vplivov na zniževanje zelene kakovosti življenja.

Trajnostni razvoj evropske prometne politike predvideva predvsem obvladovanje eksternih učinkov prometnih sistemov, ki se povečujejo z rastjo prometa. Učinkovit način reševanja problematike eksternih učinkov pomeni usklajevanje med vrstami prometa. Tehnološki izziv in ekološka nujnost pa je prav gotovo uporaba alternativnih goriv, saj je potrebno zmanjšati odvisnost od nafte. Zaradi gospodarske rasti se bo v prihodnosti povečalo tudi povpraševanje po mobilnosti, kar bo pomenilo še večjo rast prometa, s tem pa tudi povečanje problematike eksternih učinkov.

3.3 Glavni ukrepi Bele knjige iz leta 2001

Bela knjiga predlaga okrog 60 specifičnih ukrepov, ki jih je treba sprejeti na ravni Skupnosti v okviru prometne politike. Vključuje akcijski program, ki sega do leta 2010, s temeljnimi kamni vzdolž poti, zlasti za spremljanje izvajanja in pregled na sredini obdobja leta 2005, da bi preverili, ali se dosega točno določeni cilji (na primer razdeljenost vrst prevoza ali cestna varnost) ali pa so potrebne prilagoditve (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 12). Ukrepi Bele knjige temeljijo predvsem na naslednjih smernicah (Bela knjiga: Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev):

- ponovna oživitev železnic,
- izboljšanje kakovosti v sektorju cestnega prometa,
- spodbujanje prevoza po morju in celinskih vodah,
- zagotavljanje ravnovesja med rastjo zračnega prevoza in okoljem,
- izgradnja vseevropskega prometnega omrežja,
- izboljšanje varnosti v cestnem prometu,
- sprejetje politike o učinkovitem zaračunavanju prevoza,
- priznavanje pravic in obveznosti uporabnikov,
- razvoj mestnega prevoza visoke kakovosti,
- zagotavljanje raziskovanja in tehnologije za čist in učinkovit promet,
- obvladovanje učinkov globalizacije,
- razvoj srednjeročnih in dolgoročnih okoljskih ciljev za trajnosten prometni sistem.

Učinek in uspeh navedenih glavnih ukrepov je odvisen od stopnje celovitosti njihove realizacije, saj enostranost ukrepanj ne daje zelenih, tj. kakovostnih in dovolj trajnih rezultatov. Slednje lahko pričakujemo v pozitivni sinergiji učinkov vseh predlaganih ukrepov.

3.4 Sestava Bele knjige

Belo knjigo sestavljajo štiri deli:

- I. del: Premik k večji uravnovešenosti vrst prevoza,
- II. del: Odpravljanje ozkih grl,
- III. del: Uporabnikom osrednje mesto v prometni politiki,
- IV. del: Obvladovanje globalizacije prometa.

3.4.1 I. del: Premik k večji uravnovešenosti vrst prevoza

Neravnovesje med vrstami prevoza v EU se povečuje. Zaradi naraščajoče uspešnosti cestnega in zračnega prevoza se njuna gostota vse bolj povečuje, razvoj pravih alternativ cestnemu prevozništvu pa je oviran zaradi neizkoriščenosti polnega potenciala železniških storitev in priobalne plovbe. Neravnovesje vodi k neenakomerni razporeditvi prometa in naraščanju gostote prometa, predvsem v mestih in vele mestih ter na glavnih vseevropskih koridorjih. Za rešitev neravnovesja med vrstami prevoza je potrebno doseči dva cilja:

- regulirano konkurenco med vrstami prevoza

Regulirano konkurenco med vrstami prevoza je možno doseči z nadzorovanjem rasti cestnega in zračnega prometa ter s spodbujanjem ostalih vrst prometa, ki so okolju prijaznejši. Tukaj gre predvsem

za ponovno oživitev železnic, izboljšanje kakovosti v cestnem prometu in nadzor rasti v letalskem prometu.

3.4.1.1 Ponovna oživitev železnic

Da bi prevoz po železnici postal spet dovolj konkurenčen in ostal med vodilnimi v prometnem sistemu razširjene Evrope, potrebujemo pravo kulturno revolucijo. Prva prednostna naloga mora biti razrešitev problematike, ki zavira njegov razvoj: pomanjkljiva infrastruktura, primerna za sodoben promet in interoperabilnost med omrežji in sistemi, stalno iskanje inovativnih proizvodnih tehnologij, netransparentnost stroškov, neenakomerna produktivnost in nezanesljivost storitev, ki ne ustrezajo upravičenim pričakovanjem strank (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 25).

Do leta 2020 se za železnice predvidevajo naslednji cilji:

- dvig tržnega deleža železnic v potniškem prometu z 6 % na 10 % in v tovornem prometu z 8 % na 15 %;
- potrojitev produktivnosti zaposlenih pri železnicah;
- 50 odstotni prihranek zaradi učinkovitejše rabe energije;
- 50 odstotno zmanjšanje onesnaževanja zraka;
- povečanje zmogljivosti infrastrukture, sorazmerno s cilji glede prometa.

3.4.1.2 Izboljšanje kakovosti v cestnem prometu

Večina potniškega in blagovnega prometa se odvija po cestah. Avtomobil, ki je zaradi svoje fleksibilnosti povzročil masovno giblivos, v moderni družbi ostaja simbol osebne svobode. Dve od treh gospodinjstev imata avtomobil. Nove ceste vzamejo vsak dan 10 hektarov zemlje. V celotni Uniji pa se je v letih 1970 do 2000 število avtocestnih kilometrov potrojilo. Pomanjkanje nadzora nad cestnim prometom je zapletlo položaj v večjih mestih. Za prometne zastoje je značilno ugašanje in prižiganje motorjev, kar pomeni večje onesnaževanje ozračja in večjo porabo energije.

Naraščanje gostote prometa so prevozi mednarodnih tovorov, ki jih povzročajo tovornjaki. Do leta 2010 se pričakuje 50 % povečanje tovornega prometa. Prednost cestnega prometa pred ostalimi vrstami prevoza je predvsem možnost prevažanja tovora po celotnem območju EU. Tukaj sta izpostavljeni predvsem dve komponenti kakovosti prometne storitve: prilagodljivost in dostopnost. Glede na navedene prednosti je cestni prometni sistem v boljšem konkurenčnem položaju kot ostali prometni sistemi, vendar je potrebno poudariti, da obstoja velik konkurenčni boj v cestnem sistemu, saj se na trgu pojavlja vedno več novih ponudnikov s cenejšimi in kakovostnejšimi storitvami. Prav tako je potrebno izboljšati nadzor nad izvajanjem zakonodaje ter uskladiti kazni za cestnoprometne prekrške. V tem kontekstu bodo imele pomembno vlogo nove tehnologije. Zavedati se moramo tudi novih priložnosti, ki se bodo odprle z uvedbo satelitske radionavigacije.

3.4.1.3 Nadzor rasti v letalskem prometu

Letalski prevoz je v zadnjih letih najbolj naraščal. Po napovedih se bo letalski prevoz potnikov med leti 1990 in 2010 podvojil. Ena izmed osrednjih prednostnih nalog je oblikovanje enotnega zračnega evropskega prostora.

Za vzpostavitev enotnega zračnega prostora je potrebno:

- urediti zakonodajo,
- vzpostaviti mehanizem, ki bo vojski omogočil vzdrževanje obrambnih zmogljivosti,
- vzpostaviti dialog s socialnimi partnerji,
- sodelovanje z Eurocontrolom (Evropska organizacija za varnost zračne plovbe),
- vzpostaviti sistem nadzora, inšpekcije in kazni, ki bi zagotovil učinkovito izvajanje zakonov.

Obvladovanje povečanega letalskega prometa ni mogoče brez sodobne infrastrukture letališč. Sedanja struktura sistema letalskega prometa spodbuja letalske družbe, da strnejo svoje dejavnosti na večjih letališčih, ki jih potem spremenijo v letališča po modelu »pesta in napere«, tj. letališče s centrom do katerega vodijo poti.

- povezovanje vrst prevoza za uspešno intermodalnost prevoza

Največja slabost je pomanjkanje bližnjih povezav med morjem, celinskimi potmi in železnico. Stoletja sta imela pomorski in rečni promet v Evropi pri prevozu blaga dominantno vlogo. Večja mesta so bila zgrajena ob rekah ali ustjih in veliki sejmi so bili v srednjem veku vedno v rečnih ali obmorskih pristaniščih. Dandanes pa je kljub rahli oživitvi prevoz po vodi zapostavljen, čeprav je to vrsta prevoza, ki ni draga in ki manj škoduje okolju kot prevoz po cestah. Namen povezovanja posameznih vrst prevoza je:

- povezovanje morja, celinskih plovnih poti in železnice,
- pomoč pri vzpostavitvi storitev intermodalnega prevoza.

3.4.1.4 Povezovanje morja, celinskih plovnih poti in železnice

Zasičenost cestne in železniške infrastrukture spodbuja izrabo pomorskega prometa in prometa po celinskih plovnih poteh, ki sta dve ključni komponenti intermodalnosti prevoza. EU ima velik potencial, saj ima 35.000 km obale ter veliko rečnih in morskih pristanišč ter praktično neomejeno prometno zmogljivost. Način za oživitev omenjenih vrst prevoza je izgradnja pomorskih avtocest in ponudba učinkovitih, poenostavljenih storitev. Pomorski promet ni le sredstvo za prevažanje blaga z ene celine na drugo, ampak je resnična konkurenčna alternativa kopenskemu prevozu.

Glede na razvejanost rečnega prometa v Evropi je potrebno urediti zemljevid glavnih industrijskih pristanišč v Evropi in omrežja celinskih plovnih poti, saj prevoz po notranjih poteh odlično dopolnjuje prevoze po morju. Prevoz po celinskih plovnih poteh je energetsko učinkovit in tih ter zavzema malo prostora. Značilnost je tudi varnost pri prevozu ter primernost za prevoz nevarnega blaga. Prevoz po celinskih poteh je tudi zanesljiv in idealen za prevoz težkih tovorov ter poceni blaga na dolge razdalje.

3.4.1.5 Pomoč pri vzpostavitvi storitev intermodalnega prevoza

Evropska unija je za vzpostavitev intermodalnega prevoza izvajala program PACT (pilotska akcija za kombinirane prevoze). Program PACT je po zaključku nadomestil program Marco Polo. Marco Polo je odprt za vse primerne predloge, ki prispevajo k preusmeritvi tovornega prometa s cest na druge načine prevoza. Prizadevanja so predvsem v smeri izkoriščanja prednosti priobalne plovbe (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 45). V podporo temu so bili zastavljeni trije glavni cilji:

- prvi cilj: podpora ukrepom, ki jih predlagajo udeleženci logističnega trga, s posebnim poudarkom na uvajanju novih storitev,
- drugi cilj je izboljšati delovanje verige vseh vrst kombinacij prevoza,
- tretji cilj zadeva inovativnost pri sodelovanju in širitev najboljših praks na ves sektor.

3.4.2 II. del: Odpravljanje ozkih grl

Rast prometa povzroča ozka grla na glavnih mednarodnih poteh. Ozka grla vplivajo na vse vrste prometnih sistemov. V okviru odpravljanja ozkih grl želi EU razbremeniti glavne prometne poti, ob tem pa se pojavljajo težave financiranja.

3.4.2.1 Razbremenitev glavnih poti

Vseevropsko omrežje mora postati del ekološko sonaravne politike. Naraščajoča zasičenost omrežja spodbuja uporabo različnih vrst prevoza, ki so prizanesljive do okolja. Ukrepi evropske prometne politike morajo biti naravnani tako, da omogočajo:

- razvoj multimodalnih koridorjev s prednostjo za tovorni promet

Izgradnja multimodalnih koridorjev, na katerih bo imel prednost tovorni promet, zahteva zelo kakovostno železniško infrastrukturo (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 51). Za postavitev teh koridorjev so potrebna velika vlaganja. Na območjih z zelo gostim prometom, zlasti v mestnih območjih, bo ločitev prog za tovorni in potniški promet rdeča nit za razvoj omrežja, zaradi česar bo potrebna izgradnja novih prog ali obvozov okoli železniških vozlov.

Železniški dostopi do pristanišč tvorijo bistven člen multimodalnih prednostnih koridorjev za tovorni promet. To je prvenstveni pogoj razvoja pomorskega prevoza na kratke razdalje za razbremenitev prometa čez Alpe in Pireneje.

Terminali, prek katerih se blago pošilja na končno destinacijo ali na katerih se sestavljajo vlaki, so pomembno ozko grlo. Na tovornih terminalih, ki so na voljo vsem akterjem, lahko javne naložbe v ranžirne postaje in opremo za pretovarjanje pomembno vplivajo na zmogljivosti, še zlasti intermodalnih terminalov (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 52).

- razvoj omrežij za hitri potniški promet

Povečanje potovanja na daljše razdalje zahteva učinkovito omrežje za hiter prevoz potnikov. Omrežje obsega proge za hitre vlake, priključke in sisteme, ki omogočajo združitve letalskih in železniških prevoznih storitev ter letališč.

Prednost hitrih vlakov je predvsem hitrost, cena ter udobnost in predstavlja alternativo letalskim prevozom. Načrtovanje omrežja bi torej moralo izkoristiti zmogljivosti hitrih vlakov, da se nadomesti letalski prevoz in spodbudi vodje železniških in letalskih družb ter letališč, da med seboj sodelujejo in ne samo tekmujejo. Podpreti je treba vlaganja, ki prispevajo k povezovanju železniškega omrežja za hitre vlake in letalskega prometa (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 53).

- izboljšanje prometnih razmer

Posebni ukrepi za upravljanje prometa, usklajeni na evropski ravni, lahko prispevajo k splošnemu izboljšanju prometnih razmer na glavnih smereh, ne glede na vzroke prometnih zastojev (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 53).

Upravljanje cestnega tovornega prometa ob konicah omogoča izbiro primernejše smeri vožnje ter primernejšega časa za vožnjo. S temi ukrepi se povečuje učinkovitost, hkrati pa se zmanjša nevarnost nesreč in onesnaženja.

- izvajanje glavnih infrastrukturnih projektov

Namen infrastrukturnih projektov je odpravljanje ozkih grl, ki nastajajo na glavnih mednarodnih poteh. Kot glavni projekti se omenjajo predvsem:

- dokončanje alpskih poti,
- lažji prehod čez Pireneje,
- izboljšanje varnosti v predorih.

Dokončanje železniških povezav v Alpah bo pripomoglo k preusmeritvi povečanega cestnega prometa na železnico v tej regiji, ki je križišče v vseevropskem omrežju.

Ozka grla v Evropi se pojavljajo tudi v Pirenejih preko katerih poteka glavna trgovinska os med iberiskim polotokom in ostalimi evropskimi državami.

Varnost v dolгих predorih je eden izmed pomembnih vidikov razvoja vseevropskega omrežja (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 57). Pri gradnji predorov je zato potrebno upoštevati varnostne standarde, s čimer bi vzpostavili pogoje za zagotavljanje visoke ravni varnosti za uporabnike cestnih in železniških predorov, še zlasti tistih, ki tvorijo del vseevropskega prometnega omrežja.

3.4.2.2 Težave financiranja

Financiranje infrastrukturnih projektov postaja vse večji problem, ki ga ne moremo rešiti le z javnim financiranjem. Potrebna je kombinacija zasebnega in javnega financiranja z uporabo inovativnih metod financiranja. Glavna vprašanja glede financiranja so:

- omejena javna sredstva

Tradicionalno se je prometna infrastruktura gradila na podlagi javnega financiranja. Tudi večina sedanjih projektov se financira na enak način. Poleg državnih sredstev so na voljo tudi sredstva Evropske unije.

- ponovno pridobivanje zasebnih vlagateljev

Evropska komisija poskuša z različnimi kombinacijami javno-zasebnega partnerstva privabiti zasebne vlagatelje.

- inovativni pristop: združevanje sredstev

Novi infrastrukturni projekti bi torej morali imeti korist od »dohodka«, še preden se ustvarijo prvi prihodki iz rednega poslovanja. Dohodek od pristojbin na konkurenčne ceste - potem, ko so se te amortizirale - bi lahko predstavljal rezervo presežnih finančnih virov. Del tega dohodka bi torej lahko uporabili za nadomestitev pomanjkanja sredstev, potrebnih za izpeljavo drugih infrastrukturnih projektov, še zlasti železniških (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 60).

3.4.3 III. del: Uporabnikom osrednje mesto v prometni politiki

Tretji del prometne politike je osredotočen v udeležence v prometu in njihovo vlogo. Glavna skrb uporabnikov so nevarnosti na cestah. Človek kot del prometnega sistema ima svoje pravice ter tudi obveznosti, ki jih mora izpolniti. Prav tako je pomembno, kolikšne stroške plačujejo uporabniki, ki pomembno vplivajo na izbiro vrste prevoza. Uporabniki prav tako pričakujejo racionalnejši prevoz v mestih. Za doseg trajnostnega razvoja prometa je prav gotovo najtežje izvesti ukrepe, ki bi jih bilo treba sprejeti v mestnem prometu. Ti ukrepi so v pristojnosti lokalnih oblasti.

3.4.3.1 Nevarne ceste

Cestni promet zahteva največji krvni davek med vrstami prometa. Varnost na cestah postaja velika skrb udeležencev prometa. Ukrepi na področju cestnoprometne varnosti so nujna in so osredotočeni v izobraževanje voznikov, uveljavitev prometnih predpisov, večji nadzor nad izvajanjem predpisov ter v propagandne akcije za varen cestni promet. Evropska unija si mora v prihodnjem desetletju še naprej prizadevati za ambiciozen cilj, da za polovico zmanjša število mrtvih na cestah, in sicer s celostno akcijo, ki upošteva človeške in tehnične dejavnike in ima za cilj, da vseevropsko cestno omrežje postane bolj varno.

Cena mobilnosti v Evropi je previsoka. Upadanje števila mrtvih v prometnih nesrečah je prepočasno. Finančna vlaganja v izboljšanje varnosti v cestnem prometu so prenizka. Razpršenost odgovornosti in sredstev med velikim številom organizacij in organov, odgovornih za varnost v cestnem prometu tako na državni kot na regionalni ravni, omejuje možnosti za izvedbo obsežnih ukrepov in uvedbo usklajenih politik.

Cilj EU je zmanjšati število mrtvih za polovico v obdobju od leta 2000 do 2010. Ukrepi, ki so potrebni za doseg tega cilja so:

- uskladitev kazni

Kontrole in kaznovanje kršiteljev cestnoprometnih predpisov se močno razlikuje med državami Evropske unije. Uskladitev nekaterih predpisov, kazni ter nadzora je nujno potrebno za uspešno reševanje cestnoprometne problematike. Med uskladitvijo predpisov sta najpomembnejši stopnja alkohola in prekoračitev hitrosti. Prav tako bi morale vse članice ustrezno označiti črne točke in ostala nevarna mesta v prometu.

- uveljavljanje novih tehnologij za izboljšanje varnosti v cestnem prometu

Tehnološki razvoj bo omogočil tudi okrepitev običajnih metod kontrole in kaznovanja z uvedbo samodejnih naprav in vgrajenih pripomočkov za pomoč pri vožnji (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 68). Uvedba elektronskega voznškega dovoljenja bi lahko pomagala pri izvajanju kazni, kot so prepoved vožnje z vozili, katerih vozniki so ob vozniško dovoljenje. Inteligentni prometni sistemi so druga priložnost in imajo vidno mesto v načrtu e-Europe.

3.4.3.2 Resnica o stroških za uporabnika

Odpravljanje prometne gneče v Evropi, boj proti učinkom tople grede, razvoj infrastrukture pa tudi izboljšanje varnosti na cestah in v javnem prevozu, ublažitev škodljivih učinkov na okolje, vse to je povezano s stroški (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 71). Prav tako imajo uporabniki veliko dajatev: plačilo registracije, prispevek za uporabo cest in zavarovanje, davki na gorivo in pristojbine za uporabo infrastrukture. Evropska unija mora sedanji sistem obdavčenja prometa nadomestiti z bolj učinkovitimi instrumenti za vključitev infrastrukturnih in zunanjih stroškov.

Temeljno načelo zaračunavanja uporabe infrastrukture je, da mora pristojbina za uporabo infrastrukture pokriti ne samo infrastrukturne stroške, ampak tudi zunanje stroške, to je stroške, ki so povezani s prometnimi nesrečami, onesnaževanjem zraka, hrupom in prometnimi zamaški. To velja za vse vrste prevoza in uporabnikov, tako zasebnih kot poslovnih. Določiti je potrebno pristojbine, ki upoštevajo dejansko višino stroškov, ki jih povzročajo motorna vozila.

V veliko primerih bo upoštevanje zunanjih stroškov prineslo več prihodka kot bi ga bilo potrebnega za pokritje stroškov uporabljene infrastrukture.

Obdavčenje goriva dopolnjuje zaračunavanje uporabe prometne infrastrukture, s tem da se zunanje stroške vključi v cene, ki jih plačujejo uporabniki. Še posebej omogoča vključitev zunanjih stroškov, ki so povezani z emisijami plinov, ki ustvarjajo učinek tople grede. S tem, ko je sektor cestnih prevozov popolnoma odprt konkurenci, se neuskkljenost davkov na gorivo čedalje bolj kaže kot ovira za nemoteno delovanje notranjega trga (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 77).

3.4.4 IV. del: Obvladovanje globalizacije prometa

Globalizacija prometa je v veliki meri povezana z razvojem mednarodne trgovine in trgovinskega poslovanja. Pri tem se premalo ozirajo na ključna ekološka vprašanja. Ob razširitvi EU in s tem vseevropskega prometnega omrežja je potrebno razmisliti o trajnostnem razvoju prometa.

S širitvijo v naslednjih nekaj letih, kakršne v zgodovini Unije še ni bilo, bo Unija dobila pravo celinsko razsežnost. Čeprav njen največji razpon že presega 4.000 km, npr. med jugom Španije in severom Finske, bo širitev raztegnila neprekinjeno zemeljsko črto Unije na več kot 3.000 km, npr. med Lizbono in Konstanco v Romuniji. Bistveno se bo povečala njena flota, saj že samo ladjevje pod zastavo Cipra in Malte predstavlja tonažo, ki je praktično enaka celotni sedanji floti Unije (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 90).

Vseevropsko prometno omrežje obsega okoli 19.000 km cestnih povezav, 21.000 km železnic, 4.000 km celinskih plovni poti, 40 letališč, 20 pomorskih pristanišč in 58 notranjih pristanišč (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 91). Pomanjkanje učinkovitega prometnega infrastrukturnega omrežja, ki bi lahko obvladovalo to pričakovano rast v pretoku, je še vedno zelo podcenjena. In vendar je prav ta infrastruktura ključni element strategije ekonomskega razvoja držav kandidat in njihove integracije v notranji trg.

Delež železnice v EU predstavlja le 8 %. EU želi ohraniti in izboljšati delež železniškega prometa v Uniji. Za ohranitev ravnovesja na trgu prometnih storitev predvideva EU številne ukrepe, posebej pri preusmeritvi cestnega tovornega prometa na železnice. Prometni sistem v Evropi temelji na načelih izenačevanja pogojev poslovanja vseh prometnih panog na prometnem trgu. Prav tehnološko sodobna železniška infrastruktura je v razvitih evropskih državah eden od temeljev te izenačitve.

Širitev EU prinaša tudi podaljšanje morske obale in omogoča organizacijo učinkovitejšega nadzora nad ladijskim prevozništvom in hkrati zmanjšanje tveganja nesreč na najnižjo možno mero. Zaradi zmanjšanja teh tveganj je Unija predlagala paket ukrepov, katerih glavni cilji so:

- okrepiti pomorsko inšpekcijo,
- zaostri zakonodajo glede združenj za razvrščanje, da bi s tem zagotovili, da so lahko samo tista združenja, ki izpolnjujejo stroga merila kakovosti, pooblaščenca za delovanje v imenu držav članic in za države članice,
- postopna ukinitve starih tankerjev z enojnim dnom,
- uvedba kompenzacijskega sistema za žrtve onesnaženja morja,
- ustanovitev Evropske agencije za varnost na morju.

Širitev bi morala prav tako postati priložnost za uvedbo tehničnih zahtev glede kriterijev za ladijska ogrodja in vzdrževanje ladij, ki bi jih morale izpolnjevati ladje, ki pristajajo v evropskih pristaniščih, kakor tudi družbenih standardov, začevši s standardi Mednarodne organizacije dela za pomorščake (Komisija evropskih skupnosti, 2001, 93-94).

3.5 Evropska prometna politika 2001-2006 - Naj Evropa ostane v gibanju

V Beli knjigi iz leta 2001 so določeni štirje glavni izzivi: neuravnoteženost razvoja različnih vrst prometa, zastoji na poteh, v mestih in v zračnem prostoru ter vpliv na okolje. Od leta 2001 so bili odobreni pomembni zakonodajni predlogi, kot so odprtje železniškega prevoza blaga konkurenci, izboljšani družbeni pogoji cestnega prometa, opredelitev 30 prednostnih projektov TEN (vseevropsko prometno omrežje), oblikovanje enotnega evropskega neba, krepitev pravic letalskih potnikov, nova direktiva o zaračunavanju cest, po kateri se uporabnine na podlagi razdalje lahko v nekaterih primerih usmerijo v financiranje infrastrukture, spodbujanje intermodalnega prometa s programom Marco Polo, okrepitev pravnega okvira varnosti v pomorskem prometu in možnost razvijati industrijske inovacijske programe, kot so Galileo, ERTMS (evropski sistem za vodenje železniškega prometa) in SESAR (evropski glavni načrt za vodenje zračnega prometa) (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 6).

3.5.1 Rast prometa

Rast prometa blaga v EU je bila z letno stopnjo 2,8 % na splošno v skladu z gospodarsko rastjo, ki je bila v obdobju 1995–2004 povprečno 2,3 %. Stopnja rasti potniškega prometa je bila nižja, in sicer 1,9 %. Skupno se je prevoz blaga v obdobju 1995–2004 povečal za 28 %, potniški promet pa za 18 %, pri čemer se je cestni prevoz blaga povečal za 35 %, cestni prevoz potnikov pa za 17 %. Pomorski promet na kratkih razdaljah je naraščal s skoraj enako stopnjo. Skupno se je železniški prevoz blaga v obdobju 1995–2004 povečal za 6 %. Letalski promet znotraj EU se je kljub padcu po napadih 11. septembra v istem obdobju povečal za več kot 50 % in vključil učinke liberalizacije, ki se je začela že konec 80. let. Promet po celinskih plovni poteh se je v nekaterih državah članicah v zadnjem desetletju zelo povečal (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 7).

Največji delež prometa znotraj EU se opravi po cestah. Pomemben trend v tem obdobju je močna in trajnostna dinamika zračnega in vodnega prometa. Zračni promet prevladuje na trgu potniškega prometa na dolge razdalje. V ospredje prihajajo nizkocenovni prevozniki, ki so spodbudili rast regionalnih letališč.

Bela knjiga iz leta 2001 je pričakovala 3 % povprečno gospodarsko rast, dejanska gospodarska rast v obdobju 2000–2005 pa je bila 1,8 %. Za obdobje med letoma 2000 in 2020 se napoveduje povprečna letna rast BDP po stopnji 2,1 %. Prevoz blaga naj bi rasel po podobni stopnji, za prevoz potnikov pa se pričakuje nižja rast, in sicer povprečno 1,5 % letno (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 7).

3.5.2 Vplivi prometa

Čeprav ima promet pomembno vlogo pri rasti, predstavlja tudi strošek za družbo. Prizadevanja za uresničevanje ciljev izpolnjevanja naraščajočih potreb po mobilnosti in strogih okoljskih standardov že kažejo prve znake trenja, da v številnih mestih niso izpolnjeni standardi kakovosti zraka, da je potrebno infrastrukturo razvijati ob ustreznem upoštevanju varstva narave in omejitev pri načrtovanju. Zastoji na cestah so se povečali, škodljive emisije v cestnem prometu so se zelo zmanjšale, vendar je iz tematske strategije o onesnaževanju zraka razvidna potreba, da je glede cestnih vozil treba storiti več, predvsem z uvedbo standardov Euro 5 za lahka vozila (ki jim bo kasneje sledil Euro 6 oziroma Euro VI za težka tovorna vozila). Poleg cestnega prometa je ladijski promet velik onesnaževalec zraka. V letalskem prometu so v zadnjem desetletju zmanjšali porabo goriva, emisije hrupa. Emisije toplogrednih plinov iz zračnega prometa pa so se povečale.

Varnost se je zelo izboljšala. Od leta 2001 se je število smrtnih žrtev zmanjšalo za več kot 17 %, čeprav ne v vseh državah članicah. Vendar pa cestni promet s približno 41.600 smrtnimi žrtvami in več kot 1,7 milijona poškodovanimi leta 2005 ostaja najmanj varen način prometa (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 8).

3.5.3 Trajnostna mobilnost na notranjem trgu

Vzpostavljanje notranjega trga v prometnem sektorju omogoča povezovanje med vrstami prevoza, rast in zaposlovanje.

3.5.3.1 Kopenski promet

Okvir notranjega cestnega trga je dobro uveljavljen. Nacionalni cestni prevoz blaga je večinoma zaščiten, mednarodni cestni promet pa je liberaliziran. Kabotaža, to je prevoz blaga znotraj ene države, ki ga opravlja prevoznik iz druge države, predstavlja 1,2 % trga nacionalnega cestnega prometa. Najpozneje leta 2009 bo kabotaža odprta za vse nove države članice.

Pravni okvir železniškega prevoza blaga bo dokončan do leta 2007. Tretji železniški zakonodajni paket bo odprl tudi mednarodni potniški promet. Državni regulativni organi bodo morali zagotoviti polno uveljavitev pravnega reda. To bo omogočilo obnovo železniške industrije, ki je že opazna v tistih državah članicah, ki so svoje trge že odprle na celotnem notranjem trgu EU (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 9).

3.5.3.2 Letalski promet

V zračnem prometu se je trg razširil s povečanjem števila prog v Evropi, vstopom nizkocenovnih prevoznikov in razvojem regionalnih letališč. V prihodnosti je potrebno notranji trg razširiti tako, da se bo izboljšalo delovanje vseh segmentov letalske industrije, kot so letališke službe in navigacijske storitve zračnega prometa. Zračni promet zahteva močno infrastrukturo tako v zraku kot na tleh. Oblikovanje enotnega neba, ki je v teku, bi moralo še povečati učinkovitost zračnega prometa EU; potrebno je vodstvo v smislu prihodnje strukture sistemov upravljanja zračnega prometa.

Potrebne so tudi naložbe v zmogljivosti letališč, skupaj z bolj jasnimi pravili za zaračunavanje letaliških pristojbin. Potrebni so tudi ukrepi za zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, ki jih povzroča hitra rast prometa.

3.5.3.3 Vodni promet

Razvoj pomorskega in obalnega prometa se sooča z dvema ključnima izzivoma. Prvič, ni še celostnega notranjega trga ladijskega prometa: zaradi mednarodnih predpisov se pot po morju iz ene države članice v drugo šteje kot zunanja. Zato EU ne more optimizirati ureditve svojega notranjega prometa in poenostaviti notranje trgovine. Obalnega ladijskega prometa tudi ni mogoče v celoti vključiti v notranje logistične verige. Pri reševanju tega problema bi bilo treba v celoti izkoristiti vrzeli v mednarodnem pravu. Drugič, infrastruktura pristanišč v EU bo morala vsrkati pričakovano rast pomorskega prometa. Potrebne so večje naložbe v pristaniščih in proti notranjosti za izboljšanje in širitev storitev, da bodo pristanišča postala točke razvoja in ne morebitna ozka grla pretovarjanja. (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 11). Premajhno zmogljivost pristanišč bi lahko reševali tudi z večjim sodelovanjem in specializacijo med evropskimi pristanišči.

Reke predstavljajo 3 % celotnega tovornega prometa, na nekaterih koridorjih pa njihov delež presega 40 %. Proste zmogljivosti na koridorjih kot je Donava bi bilo mogoče izkoristiti s posodobitvijo in vključevanjem rečnega prometa v učinkovito večmodalno logistično verigo (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 11).

3.5.4 Trajnostna mobilnost za državljanke - zanesljiv in varen promet

Promet je pomemben na trgu delovne sile, saj zaposluje 10 milijonov ljudi v gospodarskih sektorjih, ki so povezani s prometom (storitve, oprema, infrastruktura).

3.5.4.1 Varnost

Pomemben napredek je bil dosežen pri izboljšanju varnosti v pomorskem in letalskem prometu, vključno z objavo črnega seznama letalskih prevoznikov, ki niso varni.

Relativno nizka stopnja smrtnosti se pojavlja pri nesrečah v železniškem, pomorskem in zračnem prometu, kar je v velikem nasprotju z visokim številom smrtnih žrtev v cestnem prometu. Cilj razpoloviti število smrtnih žrtev v obdobju od 2001 do 2010 še vedno velja. Cilj bo dosežen samo s skupnim prizadevanjem, ki vključuje vse ravni oblasti, avtomobilsko in gradbeno industrijo, upravitelje cestne infrastrukture ter same uporabnike cest (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 13).

3.5.4.2 Mestni promet

Problematika mestnega prometa je še vedno pereča. 80 % Evropejcev živi v mestnem okolju. Javni prevoz, avtomobili, tovornjaki, kolesarji in pešci si vsi delijo isto infrastrukturo. Mestni promet predstavlja 40 % emisij CO₂ iz cestnega prometa in do 70 % drugih onesnaževal iz prometa. Ena od treh smrtnih nesreč na cestah se zgodi v mestih. Težave z zastoji se prav tako pojavljajo zlasti v mestih in okrog njih. Preusmeritev v javni prevoz je potrebna za sonaravni razvoj prometa. Pomemben segment mestnega prometa predstavljajo kolesarji.

Težava je v neprimerni oziroma neustrezni infrastrukturi za nadaljnji razvoj kolesarstva. Kako povečati mobilnost in istočasno zmanjšati zastoje, nesreče in onesnaževanje je skupen izziv vseh velikih mest.

3.5.5 Promet in energija

Prometna politika je tesno povezana z energijsko politiko na podlagi skupnih ciljev znižanja emisij CO₂ in zmanjšanja odvisnosti EU od uvoza fosilnih goriv. Promet je velik porabnik energije, saj predstavlja 71 % skupne porabe nafte v EU. Cestni promet predstavlja 60 % skupne porabe nafte, zračni promet pa okrog 9 % skupne porabe nafte. Železniški promet porabi približno 75 % elektrike in 25 % fosilnih goriv (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 14).

Evropska energetska politika, katere cilj je zagotoviti konkurenčnost, varnost dobave in zaščito okolja, se mora med drugim osredotočiti na nadaljnjo prometno politiko, ki zmanjšuje porabo energije z izboljšanjem učinkovitosti goriva v avtomobilih in postopno zamenjavo nafte z drugimi gorivi, kot so biogoriva, zemeljski plin, vodik, elektrika ali drugo.

V nadaljevanju raziskovalne in predstavitvene faze bo EU spodbujala okolju prijazno inovativnost z ustvarjanjem pogojev za uvedbo zrelih novih tehnologij na trg z določanjem standardov in predpisov (zaporedne EURO norme za cestna vozila, izboljšane pnevmatike) s pospeševanjem čistih vozil na podlagi javnih naročil (npr. avtobusov), s fiskalnimi instrumenti (npr. neosvinčeni motorni bencin) in z državno pomočjo. Z dogovorjenimi cilji (cilj 5,75 % biogoriv do leta 2010, prostovoljni sporazum z avtomobilsko industrijo o znižanju emisij CO₂ na 140g/km do leta 2008 in na 120 g/km do leta 2012 v

skladu s strategijo EU o emisijah CO₂) ali mednarodnimi cilji zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, z ozaveščenostjo uporabnikov ter z usklajenim delovanjem na drugih področjih politik za sprostitev sinergij (npr. kmetijsko-industrijska politika o biogorivih) in s pospeševanjem naložb v distribucijsko infrastrukturo za alternativna goriva (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 15).

3.5.6 Optimiziranje infrastrukture

Evropa ima gosto prometno omrežje in na splošno visokokakovostno infrastrukturo. Številna mesta se soočajo s prezasedenostjo in onesnaženjem. V prihodnosti lahko pričakujemo močno prezasedenost velikih letališč in pristanišč. Prezasedenost in onesnaženje ogrožata gospodarsko rast, kakovost življenja in okolje.

Inteligentne rešitve za mobilnost in obvladovanje potreb v prometu bodo blažile prezasedenost, vendar bo potrebna tudi nova ali izboljšana infrastruktura. Naložbe v alternative prezasedenim cestnim koridorjem, ki so sposobne preživeti, lahko podpirajo inteligentne rešitve, ki vključujejo somodalne logistične verige, ki optimizirajo uporabo prometne infrastrukture znotraj različnih vrst prometa in med njimi. To vključuje alpske tunele, železniške koridorje in intermodalne vozle za železniški, pomorski ali zračni promet.

3.5.7 Inteligentna mobilnost

Nove tehnologije, ki prihajajo na trg v bližnji prihodnosti, bodo državljanom postopoma zagotovile nove storitve in omogočile izboljšano upravljanje prometnih tokov, uporabo zmogljivosti ter sledenje in določanje tokov za okoljske in varnostne namene. Poleg očitnih koristi za prevoznike in uporabnike bodo novi sistemi javni upravi zagotavljali hitre in podrobne informacije o infrastrukturi in potrebah po vzdrževanju. Inteligentni prometni sistemi ne bodo zgolj povečali udobnosti vožnje, temveč bodo pomagali pri povečevanju varnosti in zaščite ter reševanju potratnih prometnih vzorcev v korist okoljske trajnosti (Komisija evropskih skupnosti, 2006, 18).

V prihodnosti bo nastal satelitski sistem Galileo, ki bo zagotavljal navigacijske signale v kombinaciji z zemeljsko ali vesoljsko telekomunikacijo. Razvoj evropske odprte arhitekture bo zagotovil interoperabilnost in prilagodljiv razvoj prihodnjih aplikacij za vse vrste prometa.

3.6 Zelena knjiga leta 2007 - Za novo kulturo mobilnosti v mestih

V Evropski uniji več kot 60 % prebivalstva živi v mestnih območjih z več kot 10.000 prebivalci. V njih nastane skoraj 85 % bruto domačega proizvoda EU. Mesta so gonilo evropske ekonomije, privlačijo naložbe in delovna mesta prebivalcem. So nepogrešljivi dejavnik za neovirano delovanje gospodarstva.

Mobilnost v mestih velja za pomemben spodbujevalec rasti in zaposlovanja ter močno vpliva na trajnostni razvoj v EU. Izziv, ki ga predstavlja trajnostni razvoj v mestnih območjih, je ogromen: uskladiti gospodarski razvoj mest in dostop na eni strani z izboljšanjem kakovosti življenja in varstvom okolja na drugi strani (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 3). Tako se evropska mesta soočajo s petimi pomembnimi izzivi.

3.6.1 Za tekoč promet v mestih

Zastoji v mestih so eden izmed glavnih problemov, ki imajo negativne gospodarske, socialne, zdravstvene in okoljske posledice ter povzročajo uničevanje naravnega in grajenega okolja. Tekoč prometni sistem bi omogočal, da ljudje in blago potujejo brez zamud in bi omejil navedene negativne posledice.

3.6.1.1 Spodbujanje hoje in kolesarjenja

Za zmanjšanje zastojev ne obstaja ena sama rešitev, potrebno bi bilo najti ustrezne alternative uporabi osebne avtomobila, kot so hoja, kolesarjenje, skupinski prevoz ali uporaba motornega kolesa.

Državljanom bi se moralo s povezovanjem različnih načinov prevoza omogočiti, da potujejo na najprimernejši način. Organi bi morali spodbujati somodalnost in znova dodeliti prostor, ki nastane po uveljavitvi ukrepov za zmanjšanje zastojev (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 6).

Z raznimi pobudami v mestih, podjetjih in šolah lahko spodbujajo hojo in kolesarjenje, na primer s prometnimi igrami, ocenjevanjem varnosti v cestnem prometu ali izobraževalnimi paketi.

Da bi povečali privlačnost in varnost hoje in kolesarjenja, morajo lokalni in regionalni organi posvetiti več pozornosti za razvoj primerne infrastrukture.

3.6.1.2 Ustreznejša uporaba osebnih avtomobilov

Z novimi rešitvami, kot je solastništvo avtomobila, se lahko spodbuja od avtomobila manj odvisen način življenja. Treba je spodbujati trajnejšo uporabo osebne avtomobila, na primer s souporabo, kar bo imelo za posledico, da bo na cestah manj avtomobilov, a ti z več potniki (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 6).

Za zmanjšanje uporabe avtomobila v mestnih središčih je potrebna tudi primerna politika parkiranja. Zagotavljanje več parkirnih mest, zlasti brezplačnih, lahko dolgoročno spodbudi prevoz z avtomobili. Razmisliti je treba o uvedbi diferenciranih parkirnin, ki bodo odražale omejeno razpoložljivost javnih površin in bodo delovale spodbujevalno (npr. brezplačno parkiranje na obrobju mest in visoke parkirnine v središčih).

Privlačna parkirišča „parkiraj in se pelji“ so lahko spodbuda za kombiniranje zasebnega in skupinskega prevoza.

3.6.1.3 Tovorni promet

Politika mobilnosti v mestih mora zajemati tako potniški kot tovorni promet. Na mestnih območjih distribucija zahteva učinkovito povezavo med prevozom na dolge razdalje in distribucijo na kratke razdalje do končnega namembnega kraja. Za lokalno distribucijo bi se lahko uporabljala manjša, učinkovita in okolju prijazna vozila. Negativne posledice tovrnega prometa na dolge razdalje, ki prečka mestna območja, bi bilo treba omejiti z načrtovanjem in tehničnimi ukrepi. Poenotena distribucija v mestnih območjih in predelih z omejenim dostopom je možna, vendar je za to potrebno učinkovito načrtovanje poti, da se izognemo praznim ali nepotrebnim vožnjam in parkiranju.

3.6.2 Za bolj zelena mesta

Onesnaženost zraka in hrup vsako leto naraščata. Glavni okoljski problemi v mestih so vezani na prevladujočo uporabo nafte kot goriva za prevoz, ki povzroča CO₂, emisije onesnaževal zraka in hrup. Mestni promet prispeva 40 % emisij CO₂ in 70 % emisij ostalih onesnaževal, ki so posledica cestnega prometa. Promet je glede emisij CO₂ sektor, ki ga je najtežje upravljati. Kljub napredku v avtomobilski tehnologiji povečevanje prometa in narava vožnje v mestih (ustavljanje in speljevanje) pomenita, da so mesta glavni in še vedno rastoči vir emisij CO₂, kar prispeva k podnebnim spremembam. Evropski svet je zastavil cilj, da EU do leta 2020 zmanjša emisije toplogrednih plinov za 20 %. To bi morali doseči z izboljšavami v tehnologiji motornih vozil (130 g CO₂/km ter dodatno znižanje za 10 g CO₂/km) z ostalimi tehnološkimi izboljšavami, s povečanjem uporabe biogoriv in z uveljavitvijo standardov EURO.

Kljub navedenim izboljšanjem pa stanje okolja še vedno ni zadovoljivo: lokalni organi se pri izpolnjevanju zahtev po kakovosti zraka, kot so meje vsebnosti delcev in dušikovega oksida v zunanjem zraku, srečujejo z resnimi težavami, kajti te emisije negativno vplivajo na javno zdravje.

3.6.2.1 Nove tehnologije

Na pobudo industrije in kot odgovor na evropske omejitve emisij postaja tradicionalna tehnologija motorjev z notranjim zgorevanjem čistejša. Katalizatorji in filtri za delce bodo v prihodnosti prinesli znatne izboljšave pri zmanjšanju emisij onesnaževal.

Okoljska učinkovitost obstoječega voznega parka se lahko še izboljša z določitvijo minimalnih harmoniziranih standardov učinkovitosti za delovanje vozil. Postopno poostrovanje teh standardov bi lahko pripeljalo do trajnega izboljševanja ali izločevanja zastarelih vozil z visoko stopnjo onesnaževanja.

Nadaljnje spodbujanje uvedbe novih tehnologij na širokem trgu bi bilo lahko doseženo z ekonomskimi instrumenti, kot so spodbude za nakup in uporabo čistih in energetske učinkovitih vozil s strani javnih organov in neekonomskimi instrumenti, kot so omejitve za vozila z visoko stopnjo onesnaževanja in prednostni dostop za vozila z nizkimi emisijami na občutljiva območja (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 9).

Treba bi bilo tudi spodbujati ekološki način vožnje, ki s spremembo voznških navad zmanjšuje porabo energije, zlasti v avtoolah in z usposabljanjem profesionalnih voznikov. Elektronski sistemi za podporo vozniku bi lahko pomagali izboljšati voznške navade. Boljša infrastruktura in sistemi za upravljanje prometa bodo prav tako pomembno prispevali k temu.

3.6.3 Za inteligentnejši mestni promet

Evropska mesta se soočajo z neprestano rastjo tovornega in potniškega prometa. Vendar se razvoj potrebnih infrastruktur za soočanje s to rastjo srečuje z velikimi omejitvami, ki so vezane na pomanjkanje prostora in okoljske omejitve (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 11). Uporaba ITS (inteligentni transportni sistem) trenutno ni zadostna, da bi omogočila učinkovito upravljanje mobilnosti v mestih. Na osnovi zbranih prometnih in potovalnih podatkov lahko zagotovimo informacije, pomoč in dinamičen nadzor prometa za potnike, voznike, operaterje voznih parkov in upravljavce omrežij.

Eden izmed ključnih dejavnikov za uspeh mobilnosti v mestnih omrežjih je, da imajo potniki na voljo podatke, na podlagi katerih se lahko odločajo o načinu in času potovanja. To se opira na dostop do uporabniku prijaznih, ustreznih in interoperabilnih večmodalnih potovalnih informacijah za načrtovanje potovanja (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 12).

Inteligentni transportni sistemi omogočajo dinamično upravljanje obstoječih infrastruktur. Z učinkovitejšo uporabo cestnega prostora bi se lahko pridobilo dodatne zmogljivosti v višini 20-30 % ali več. To je zlasti pomembno, ker je v mestnih območjih navadno malo prostora za dodatna cestna območja. Aktivno upravljanje infrastruktur za mestni promet ima prav tako lahko pozitiven vpliv na varnost in okolje.

Učinkovitost mestnega tovornega prometa se lahko poveča tudi z uporabo ITS, zlasti z boljšim časovnim usklajevanjem izvajanja dejavnosti, višjimi faktorji nosilnosti in učinkovitejšo uporabo vozil. To zahteva integrirane sisteme s kombinacijo inteligentnega načrtovanja poti, sistemov za pomoč voznikom, inteligentnih vozil in povezave z infrastrukturo.

3.6.4 Za dostopnejši mestni promet

Dostopnost najprej zadeva fizične osebe z omejeno gibljivostjo, invalide, starejše, družine z majhnimi otroki in majhne otroke: tem osebam bi moral biti zagotovljen lahek dostop do infrastrukture mestnega prometa. Dostopnost se nanaša tudi na kakovost dostopa, ki ga imajo ljudje in podjetja do sistema mobilnosti v mestih, ki ga sestavljajo infrastruktura in storitve.

Poleg tega državljani pričakujejo tudi, da bo javni prevoz zagotovil izpolnitev njihovih potreb po kakovostnem, učinkovitem in dostopnem prevozu. Da bi bil javni prevoz privlačen, ni dovolj, da je samo dostopen, pač pa mora biti tudi pogost, hiter, zanesljiv in udoben (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 12-13).

Posveča se premalo pozornosti somodalnosti in pomanjkanju integriranih skupinskih prometnih rešitev, kot so železniški sistemi v predmestjih, sistemi vlakov in tramvajev ter dobro nameščene zmogljivosti »parkiraj in se pelji« ob terminalih za skupinski promet na obrobju mest.

Ena od možnosti boljšega dostopa v mestnem prometu je zamisel o skupinskem prometu (javni potniški promet). Državljani od skupinskega prometa pričakujejo, da bo v skladu z njihovimi potrebami po mobilnosti in bo zadovoljil njihove potrebe po dostopnosti. Potrebno je, da bo skupinski promet učinkovit glede trajanja potovanja in da bo postal konkurenčen osebnemu avtomobilu. Mestni promet mora biti tudi cenovno dostopen vsem ljudem z nizkimi prihodki.

3.6.5 Za varen mestni promet

Vsak državljan EU bi moral imeti možnost, da varno živi in se giblje v mestnih območjih. Hoja, kolesarjenje ter vožnja z avtomobilom ali tovornjakom bi morala biti mogoča ob najmanjšem možnem osebem tveganju. Za to je potrebna dobro zasnovana infrastruktura, posebno na križiščih. Državljani se vedno bolj zavedajo, da morajo z odgovornim ravnanjem varovati svoje življenje in življenja drugih.

Leta 2005 je na cestah v EU umrlo 41.600 ljudi. To je veliko več od skupnega cilja, ki je manj kot 25.000 smrtnih žrtev letno do leta 2010. Okoli dve tretjini nesreč na cestah in ena tretjina nesreč s smrtnim izidom se zgodi v mestnih območjih, žrtve pa so najbolj ranljivi udeleženci. Kolesarji in pešci imajo šestkrat več možnosti za prometno nesrečo na cesti s smrtnim izidom kot uporabniki avtomobilov. Žrtve so pogosto ženske, otroci in starejši (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 16).

3.6.5.1 Varnejše obnašanje

Dejavnosti izobraževanja in informiranja so prednostne naloge za boljše osveščanje državljanov glede njihovega vedenja v prometu. Organizirajo se lahko posebne kampanje o varnosti v cestnem prometu ter posebne pobude za usposabljanje mladih, eden od naslednjih evropskih dni varnosti v cestnem prometu pa je lahko posvečen mestnim območjem. Spodbuja se varno vedenje kolesarjev, na primer s spodbujanjem uporabe kolesarskih čelad po celotni Evropi ali s spodbujanjem raziskav o bolj ergonomsko oblikovanih čeladah. Prav tako je bistveno strogo uveljavljanje prometnih predpisov za voznike motornih koles, skuterjev in koles.

3.6.5.2 Varnejše infrastrukture

Izboljšanje občutka varnosti je odvisno od številnih ukrepov v mestnem okolju. K temu lahko pripomore visokokakovostna infrastruktura, vključno z dobro urejenimi pločniki za pešce in kolesarje. Izboljšanje vidljivosti, na primer z boljšo osvetlitvijo in bolj opazni organi pregona na ulicah lahko pripomorejo k večjemu občutku varnosti. Rešitve ITS prav tako lahko veliko prispevajo k zagotavljanju hitrih in ustreznih informacij ter k upravljanju prometa, ki bo temeljilo na varnosti.

3.6.5.3 Varnejša vozila

Varnejša vozila so zlasti velikega pomena v mestnih območjih, kjer si cesto delijo s pešci, dvokolesnimi vozili in vozili skupinskega prometa. Tehnologije, kot so naprave za vidljivost v temi, podporni zavorni sistem, sistemi za preprečevanje trčenja in opozorilni sistem za preprečevanje spanja za volanom, lahko povečajo varnost vseh udeležencev na cesti (Komisija evropskih skupnosti, 2007, 17).

3.7 Bela knjiga leta 2011 - Načrt za enotni evropski prometni prostor

Promet je postal bolj energetsko učinkovit, vendar nafta in naftni derivati še vedno pokrivajo 96 % potreb prometa po energiji v EU. Nafta bo v prihodnjih desetletjih vedno manj, oskrba z njo pa bo čedalje bolj negotova. Če bo svet manj uspešen pri zmanjševanju emisij ogljika, dražje bodo cene nafte. Leta 2010 je uvoz nafte v EU znašal približno 210 milijard EUR (Komisija evropskih skupnosti, 2011a, 3-4).

Prometni sistem še vedno ni trajnosten. Če pogledamo 40 let v prihodnost, je jasno, da se promet ne more razvijati v tej smeri. Če bomo nadaljevali kot doslej, bo odvisnost prometa od nafte še vedno malo pod 90 %.

Od Bele knjige o prometu iz leta 2001 je bilo doseženega veliko. V letalskem, cestnem in delno železniškem prometu je bilo opaziti nadaljnje odpiranje trga. Uspešno je bilo vzpostavljeno enotno evropsko nebo. Varnost vseh načinov prevoza se je povečala.

Sprejeti so bili novi predpisi glede delovnih pogojev in pravic potnikov. Vseevropska prometna omrežja (financirana s TEN-T, strukturnimi skladi in kohezijskim skladom) so prispevala k teritorialni koheziji in izgradnji hitrih železniških prog. Okrepljeni so bile mednarodne vezi in sodelovanje. Veliko je bilo storjenega tudi za izboljšanje okoljske učinkovitosti prometa (Komisija evropskih skupnosti, 2011a, 4).

3.7.1 Vizija za konkurenčen in trajnosten prometni sistem

3.7.1.1 Naraščanje prometa in podpiranje mobilnosti

Izziv predstavlja odpravo odvisnosti prometnega sistema od nafte, ne da bi se hkrati zmanjšali mobilnost in učinkovitost prometnega sistema. Glavni cilj evropske prometne politike je, da pomaga vzpostaviti sistem, ki podpira evropski gospodarski napredek, podpira konkurenčnost in ponuja visokokakovostne storitve mobilnosti ob učinkoviti uporabi virov, kar v praksi pomeni, da je treba v prometu uporabljati manj energije in da mora biti ta energija čistejša, da je potrebno bolje izkoristiti moderno infrastrukturo ter da je treba zmanjšati negativni učinek prometa na okolje in na osnovne naravne vire, kot so voda, zemlja in ekosistemi.

Pojaviti se morajo novi prometni modeli, po katerih se z najučinkovitejšimi načini prevoza ali kombinacijo le-teh skupno prevažajo večje količine tovora in večje število potnikov do njihovega namembnega kraja. Individualnemu prevozu se daje prednost v končnem delu poti in se izvaja s čistimi vozili. Informacijska tehnologija zagotavlja enostavnejše in zanesljivejše prestopanje. Uporabniki prometa plačajo polne stroške prevoza v zameno za manj zastojev, več informacij, boljše storitve in večjo varnost (Komisija evropskih skupnosti, 2011a, 6). Prihodnji razvoj mora temeljiti na več podlagah:

- izboljšanje energetske učinkovitosti vozil pri vseh načinih prevoza,
- boljše delovanje multimodalnih logističnih verig,
- učinkovitejša uporaba prometa in infrastrukture z uporabo izboljšanih sistemov za upravljanje prometa in informacijskih sistemov ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet (sistem pomorskega nadzora) in RIS (rečne informacijske storitve).

3.7.1.2 Učinkovito osrednje omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet

Pri srednjih razdaljah so nove tehnologije manj razvite in je na voljo manj različnih načinov prevoza kot v mestu. Zato je potrebno povečati uporabo avtobusov, železniškega in zračnega prometa za potnike in tovor, multimodalne rešitve, ki temeljijo na načinih prevoza na dolge razdalje po vodi in železniških progah. Boljše izbire načina prevoza bodo odvisne od večjega povezovanja modalnih omrežij: letališč, pristanišč, železniških postaj, postaj podzemne železnice in avtobusnih postaj, ki jih je treba čedalje bolj povezovati in preoblikovati v multimodalne povezovalne platforme za potnike.

Pošiljke tovora na kratke in srednje razdalje (pod približno 300 km) se bodo še vedno v veliki meri izvajale s tovornjaki. Zato je poleg spodbujanja alternativnih prometnih rešitev (železniški in vodni promet) treba izboljšati učinkovitost tovornjakov, in sicer z razvojem in uvedbo novih motorjev ter čistejših goriv, uporabo inteligentnih prometnih sistemov in nadaljnjimi ukrepi za okrepitev tržnih mehanizmov (Komisija evropskih skupnosti, 2011a, 6-7).

3.7.1.3 Enaki konkurenčni pogoji na svetovni ravni za potovanja na dolge razdalje

Pomorski in letalski sektor sta že po naravi globalna. V sektorju letalskega prometa je treba izboljšati učinkovitost zrakoplovov in upravljanja prometa. To bo zagotovilo konkurenčno prednost in zmanjšalo emisije. Letalske zmogljivosti je treba optimizirati in jih po potrebi povečati zaradi naraščajočega povpraševanja po potovanju v tretje države in na evropska območja, ki so drugače slabo povezana. Letalska industrija EU bi morala postati vodilna na področju uporabe goriva z nizko vsebnostjo ogljika, da bi bil dosežen cilj za leto 2050.

Pri pomorskem prometu obstaja enaka potreba po enakih konkurenčnih pogojih na svetovni ravni. EU bi si morala v sodelovanju z IMO (Mednarodna pomorska organizacija) in drugimi mednarodnimi organizacijami prizadevati za univerzalno uporabo in izvrševanje visokih standardov glede varnosti, zaščite okolja in delovnih pogojev ter za odpravljanje piratstva. Vpliv pomorskega prometa na okolje je treba izboljšati, in sicer s tehnologijo in boljšim gorivom ter upravljanjem (Komisija evropskih skupnosti, 2011a, 8).

3.7.1.4 Čistejši mestni promet in dnevna migracija

V mestih je prehod na čistejši promet olajšan z nižjimi zahtevami glede zmogljivosti avtomobila in višjo gostoto prebivalstva. Obstaja več možnosti javnega prometa kakor tudi možnost pešačenja in kolesarjenja. Mesta najbolj trpijo zaradi zastojev, slabe kakovosti zraka in izpostavljenosti hrupu. Mestni promet povzroči okoli četrtno emisij CO₂ iz prometa, 69 % nesreč na cestah pa se zgodi v mestih. Postopno odpravljanje vozil s konvencionalnim gorivom (nehidridni motor z notranjim izgorevanjem) iz mestnega okolja je velik prispevek k znatnemu zmanjšanju odvisnosti od nafte, emisij toplogrednih plinov ter onesnaževanja lokalnega zraka in onesnaževanja s hrupom. Dopolniti ga bo treba z razvojem ustrezne infrastrukture za oskrbo z gorivom/polnjenje, namenjene novim vozilom.

Treba je spodbujati uporabo manjših, lažjih in bolj specializiranih cestnih vozil za potnike. Veliki vozni parki mestnih avtobusov, taksijev in dostavnih vozil so posebej primerni za uvedbo alternativnih sistemov pogona in goriv. Ti sistemi bi lahko znatno prispevali k zmanjšanju intenzivnosti emisij ogljika v mestnem prometu, saj bi zagotavljali preizkušanje novih tehnologij in možnost za zgodnjo uvedbo na trgu. Cestnine in odprava nepravilnosti pri obdavčenju lahko tudi prispevajo k spodbujanju uporabe javnega prometa in postopni uvedbi alternativnih pogonov.

Učinkoviteje je treba organizirati povezavo med tovornim prometom na dolge razdalje in tovornim prometom v zadnjem delu poti. Cilj je omejiti individualne dostave, tj. najbolj »neučinkovit« del potovanja, na najkrajšo možno pot. Uporaba inteligentnih prometnih sistemov prispeva k upravljanju prometa v realnem času, zmanjšuje čas dostave in zastoje oziroma preobremenjenost distribucije v zadnjem delu poti. To je mogoče doseči z mestnimi tovornjaki z nizkimi emisijami. Uporaba električnih, vodikovih in hibridnih tehnologij ne bi samo zmanjšala emisij v zraku, ampak tudi hrup, kar bi omogočilo, da bi se večji del tovornega prometa v mestnih območjih odvijal ponoči. To bi olajšalo problem cestnih zastojev v jutranjih in popoldanskih prometnih konicah (Komisija evropskih skupnosti, 2011a, 8-9).

3.7.1.5 Deset ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem

»Razvoj in uporaba novih in trajnostnih goriv ter pogonskih sistemov:

1. Do leta 2030 prepoloviti uporabo avtomobilov s konvencionalnim gorivom v mestnem prometu, jih postopoma odpraviti v mestih do leta 2050, do leta 2030 v velikih mestnih središčih vzpostaviti mestno logistiko, ki bo skoraj brez CO₂.
2. Doseči, da bodo do leta 2050 trajnostna goriva z nizko vsebnostjo ogljika v letalskem prometu imela 40-odstotni delež in prav tako do leta 2050 za 40 % zmanjšati emisije CO₂ v EU, ki nastajajo zaradi goriv iz ladijskih rezervoarjev.

Čim boljše delovanje multimodalnih logističnih verig, vključno z večjo uporabo energetsko učinkovitejših načinov prevoza:

3. Do leta 2030 bi moralo 30 % cestnega tovornega prevoza nad 300 km preiti na druge načine prevoza, kot so železniški ali vodni promet, do leta 2050 pa za več kot 50 % prevoza, kar bi olajšali učinkoviti in zeleni koridorji za prevoz tovora. Za doseganje tega cilja bo treba razviti tudi ustrezno infrastrukturo.
4. Do leta 2050 zaključiti evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti. Potrojiti dolžino obstoječega železniškega omrežja za visoke hitrosti do leta 2030 in ohraniti gosto železniško mrežo v vseh državah članicah. Do leta 2050 bi morala večina potniškega prometa na srednje razdalje potekati po železnici.
5. V celoti funkcionalno in multimodalno »osrednje omrežje« TEN-T na ravni EU do leta 2030 z omrežjem visoke kakovosti in zmogljivosti do leta 2050 ter ustrezen sklop informacijskih storitev.
6. Do leta 2050 povezati vsa letališča iz osrednjega omrežja z železniškim omrežjem, če je mogoče visokohitrostnim, zagotoviti, da so vsa ključna pristanišča zadostno povezana z železniškim tovornim omrežjem in, kjer je mogoče, s sistemom celinskih plovnih poti.

Povečanje učinkovitosti prometa in uporabe infrastrukture z informacijskimi sistemi in tržnimi pobudami:

7. Vzpostavitev modernizirane infrastrukture za upravljanje zračnega prometa (SESAR) v Evropi do leta 2020 in dokončanje evropskega skupnega zračnega prostora. Vzpostavitev sistemov za upravljanje kopenskega in vodnega prometa (ERTMS, ITS, SSN in LRIT (sistem dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladij), RIS). Vzpostavitev evropskega globalnega navigacijskega satelitskega sistema (Galileo).
8. Do leta 2020 vzpostavitev okvira za evropski multimodalni prometni sistem za obveščanje, upravljanje in plačevanje.

9. Do leta 2050 število nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu zmanjšati na skoraj nič. V skladu s tem ciljem želi EU do leta 2020 prepoloviti število ponesrečenec v nesrečah na cesti. Zagotoviti, da ima EU vodilno svetovno vlogo na področju varnosti prometa pri vseh načinih prevoza.
10. Premik k polni uporabi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ ter udeležba zasebnega sektorja za odstranitev izkrivljanj, vključno s škodljivimi subvencijami, ustvarjanje dohodkov in zagotavljanje financiranja za prihodnje naložbe v promet (Komisija evropskih skupnosti, 2011a, 9-10).«

3.8 Promet 2050: Ambiciozen načrt za večjo mobilnost in zmanjšanje emisij

Ambiciozen načrt za večjo mobilnost in zmanjšanje emisij ter spodbujanje rasti in zaposlovanja bo mogoče doseči s spremembo sedanjega evropskega prometnega sistema. Glavni cilji do leta 2050 so:

- zagotoviti, da v mestih ne bo avtomobilov, ki uporabljajo klasična fosilna goriva,
- povečati delež trajnostnih goriv z nizko vsebnostjo ogljika v zračnem prometu na 40 % ter emisije ladij zmanjšati vsaj za 40 %,
- preusmeriti 50 % cestnega tovornega in potniškega prometa na srednje razdalje na železnice in vodne prometne poti,
- vse to bo do sredine stoletja prispevalo k 60-odstotnemu zmanjšanju emisij zaradi prometa.

»Načrt »Promet 2050« določa različne cilje za različne vrste potovanj:

1. Za medmestni promet: 50 % potniškega in tovornega prometa na srednje dolge razdalje je treba s cestnega preusmeriti na železniški in vodni promet:
 - Do leta 2050 se mora večina potniškega prometa na srednje dolge razdalje, tj. okoli 300 km in več, preusmeriti na železnico,
 - Do leta 2030 je treba 30 % (in do leta 2050 več kot 50 %) cestnega tovornega prometa na razdaljah nad 300 km preusmeriti na druge načine prevoza kot sta železniški ali vodni promet,
 - Do leta 2050 je treba vzpostaviti brezhibno delujoče in vseevropsko osrednje omrežje prometnih koridorjev, ki bo do leta 2030 omogočilo učinkovito prehajanje med načini prevoza (osrednje omrežje TEN-T), z visokokakovostnim in visokozmogljivim omrežjem ter pripadajočimi informacijskimi storitvami,
 - Do leta 2050 je treba vsa letališča osrednjega omrežja povezati z železniškim, po možnosti visokohitrostnim omrežjem; treba je zagotoviti, da so vsa osrednja morska pristanišča v zadostni meri povezana z železniškim tovornim omrežjem in tudi z notranjim sistemom vodnih poti, če je to možno,
 - Do leta 2020 je treba tako za potniški kot tovorni promet oblikovati okvir za evropski multimodalni prometni sistem informacij, upravljanja in plačevanja,
 - V celoti je treba uporabljati načeli »uporabnik plača« in »onesnaževalec plača« ter zavezo zasebnega sektorja k odpravi izkrivljanj, ustvarjanju prihodkov in zagotavljanju financiranja za prihodnje naložbe v promet.

2. Pri potovanjih na dolge razdalje in medcelinskem tovornem prometu bosta na prvem mestu ostala letalski in ladijski promet. Novi motorji, goriva in sistemi upravljanja prometa bodo povečali učinkovitost in zmanjšali emisije:
 - V letalskem prometu je treba zagotoviti, da bodo goriva z nizko vsebnostjo ogljika do leta 2050 predstavljala 40 %; prav tako je treba do leta 2050 v EU emisije CO₂, ki nastanejo zaradi ladijskih goriv, zmanjšati za 40 %,
 - Do leta 2020 je treba v celoti posodobiti evropski sistem kontrole zračnega prometa z oblikovanjem enotnega evropskega neba: potovanja z letalom bodo trajala manj časa in bodo varnejša, zmogljivosti bodo večje. Do leta 2020 je treba dokončno oblikovati skupni evropski zračni prostor z 58 državami in 1 milijardo prebivalcev,
 - Razviti bodo inteligentni sistemi upravljanja kopenskega in vodnega prometa (ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet in LRIT),
 - Unija bo sodelovala z mednarodnimi partnerji in organizacijami kot sta ICAO (Mednarodna organizacija civilnega letalstva) in IMO za promocijo evropske konkurenčnosti in podnebnih ciljev na globalni ravni.

3. Na področju mestnega prometa bo pomemben premik k čistejšim avtomobilom in gorivu. Cilj je do leta 2030 za 50 % zmanjšati število avtomobilov, ki uporabljajo »klasična« goriva ter do leta 2050 njihovo uporabo v mestih postopoma odpraviti:
 - Do leta 2030 je treba v mestnem prometu prepoloviti uporabo avtomobilov, ki uporabljajo klasična fosilna goriva in jih postopno odpraviti do leta 2050. Do leta 2030 naj prevoz blaga v velikih urbanih središčih skoraj ne bi povzročal emisij CO₂,
 - Do leta 2050 naj bi se približali cilju odprave smrtnih žrtev v cestnem prometu. V skladu s tem je cilj EU do leta 2020 prepoloviti prometne nesreče s smrtnim izidom. EU mora postati vodilna svetovna sila na tem področju (Komisija evropskih skupnosti, 2011b, 1-3).«

4 PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE SLOVENIJE

S prometno politiko RS (Republika Slovenija) so opredeljena osnovna načela, v okviru katerih je potrebno usklajevati ukrepe za doseg kakovostnega prometnega sistema v RS. Z vzpostavljanjem ravnotežja med interesi nacionalnega gospodarstva in smernicami Evropske komisije se ustvarja podlaga za oblikovanje osnovnih usmeritev prometne politike v Republiki Sloveniji. Razvoj prometa v EU je izhodišče prioritetnih ciljev slovenskega prometnega sektorja (MP, 2004, 6).

Slovensko prometno politiko v obdobju 2001-2006 lahko razdelimo na dve politiki, in sicer:

- Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2004 pod naslovom *Predvidljivo v skupno prihodnost* (MP, 2004) ter
- Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 pod naslovom *Intermodalnost: čas za sinergijo* (Resolucija o prometni..., 2006).

V nadaljevanju se bom osredotočil na aktualno resolucijo o prometni politiki iz leta 2006.

Živimo v času globalizacije, ko so razdalje med nami vse manjše in se mobilnost ljudi, blaga in kapitala povečuje, meje izginjajo in integracija je v razmahu. Bela knjiga Evropske unije o prometu (Evropska prometna politika za 2010: Čas za odločitev, 2001) odgovarja na zahteve časa z evropsko politiko modernizacije, liberalizacije in integracije obstoječih transportnih sistemov ter njihovih procesov v medsebojno povezano enotno delujočo celoto.

V prometni politiki Republike Slovenije je posebej izpostavljeno, da bodo odločitve, ki jih sprejmemo danes, določale pogoje poslovanja gospodarstva in življenja ljudi vsaj za nekaj desetletij. Pričakovani razvoj prometnih tokov je izziv, odgovornost in hkrati izjemna priložnost naše države. Vizija prometne politike Republike Slovenije je odgovarjati na te izzive in omogočiti sinergijsko delovanje različnih prometnih sistemov. Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo so dokončno dozorele razmere, ko je treba zagotoviti enotno delovanje vseh prometnih sistemov, kajti le tako bo na trgu potniškega in tovornega prometa mogoče ponuditi storitve, ki bodo za Slovenijo dolgoročno sprejemljive in vzdržne (MP, 2006, 1).

Slovenska prometna politika se mora izvajati sočasno s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije v smislu racionalnega in učinkovitega prostorskega razvoja. Razpršenost poselitve in proizvodnih zmogljivosti odločilno vpliva na povzročanje prometnih tokov, na njihov potek in posledično na skupne transportne stroške.

Promet je osnova za gospodarski razvoj države, zato je ena od temeljnih medresorskih komunikacij. Oblikovanje in razvoj prometne politike pomembno določata položaj in vlogo prometa v celotnem gospodarstvu. Izgradnja in vzdrževanje prometne infrastrukture zaposluje več kot 60 % zaposlenih v gradbeništvu. Prometni sektor ustvari 7,5 % prihodkov v BDP (bruto domači proizvod) in zaposluje desetino zaposlenih v državi (MP, 2006, 1).

4.1 Cilji prometne politike

»Splošni cilji prometne politike na nacionalni ravni so prioriteto razvrščeni takole:

1. internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet,
2. doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor,
3. povečanje prometne varnosti in varovanja,
4. učinkovita poraba energije in čisto okolje,
5. povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa,
6. prenos blaga v tranzitu na železnico,
7. usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema,
8. vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov,
9. ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti,
10. zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja,
11. zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu,
12. optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov,
13. vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva,
14. deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati,
15. natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi (MP, 2006,8).«

4.1.1 Področje potniškega prometa

Upoštevajoč cilje posameznih sistemov je z vidika prometne politike prioriteto doseganje mobilnosti uporabnikov storitev v celovit sistem javnega potniškega prometa, katerega cenovna atraktivnost in kakovost storitev bo spodbudila preusmeritev potnikov iz osebne v javni potniški promet (MP, 2006, 8). Javni potniški promet zahteva dober sistem in infrastrukturo javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa. Potrebno je spremeniti potovalne navade v mestih, spodbujati pešačenje, uporabo koles in javnega potniškega prometa. Eden od pomembnejših ciljev prometne politike je povezati kolesarske steze s postajališči javnega potniškega prometa in parkirnimi površinami za motorna vozila.

Pozitivni ukrepi prometne politike na področju potniškega prometa bodo novozgrajene neprekinjene kolesarske steze, povečanje števila uporabnikov javnega potniškega prometa, zmanjšanje onesnaženja zraka v mestnih središčih, povečanje števila telesno aktivnih pri potovalnih navadah in zmanjšanje števila kolesarskih prometnih nesreč.

Pomembno v razvoju turistične dejavnosti predstavljajo tudi tri marine. V obdobju od leta 1995 do leta 2000 se je v pomorskem javnem potniškem prometu letno prepeljalo nekaj manj kot 40.000 potnikov.

Promet po celinskih plovnih poteh (jezerih in rekah) se odvija na osnovi turistične ponudbe in povpraševanja.

Letalski potniški promet je v nenehnem porastu, z odpiranjem Slovenije v širši evropski prostor in ob čedalje večji konkurenci letalskih prevoznikov znotraj EU pa lahko pričakujemo nadaljevanje tega trenda. Zagotoviti je treba maksimalno varnost, optimalne pogoje za razvoj letalskega prometa in spremljajočih storitev, nadzirati pogoje prostega trga v civilnem letalskem prometu, ustvariti pogoje za naložbe v letalsko infrastrukturo in storitve, zagotoviti vodenje enotne prometne politike in usklajevanje intermodalnih tehnologij.

4.1.2 Področje tovarnega prometa

Cilj na področju storitev železniškega prevoza tovora je prevzem večinskega deleža prevoza tovora v mednarodnem in tranzitnem cestnem prometu, vključno s pristaniškim tranzitom, tako na področju klasičnih kot multimodalnih prevozov in prevoza nevarnega blaga (MP, 2006, 9).

Cilj na področju cestnega prometa je, da se uveljavi intermodalni transport, kjer blago prehaja iz ene transportne tehnologije na drugo in iz enega transportnega sistema na drugega z isto tehnologijo. Poleg tega se bodo oblikovali ukrepi za stabilen in trajnosten razvoj slovenskega cestnega tovarnega prometa, ki bodo poleg ostalega spodbujali podjetja k razvoju tovrstnih storitev in tehnologij ter njihovemu ustreznemu trženju ter prispevali k njihovi mednarodni konkurenčnosti.

Cilj prometne politike na področju zračnega prometa je konkurenčen trg zračnega tovarnega prometa, kjer bodo lahko uporabniki izbirali med čim večjim številom različnih ponudnikov z raznovrstno ponudbo. Cilj na področju storitev prevoza tovora v zračnem prometu je povečati ta prevoz na stopnjo, ki je dosežena v EU, zagotoviti maksimalno zanesljivost in ustrezne pogoje za njegov razvoj kot tudi razvoj letaliških storitev in infrastrukture slovenskih javnih letališčih.

4.2 Ukrepi prometne politike

Ključni ukrep prometne politike bo uvedba sistema plačevanja uporabe prometne infrastrukture po načelu mejnih družbenih stroškov, to je stroškov, ki jih uporabnik infrastrukture povzroči sebi, drugim uporabnikom infrastrukture in družbi kot celoti.

»Splošni ukrepi prometne politike so:

1. izdelava celovitega prometnega modela z ustreznim izračunom virov in intermodalnosti povezav in virov,
2. izdelava državnega razvojnega načrta o optimalni usklajenosti prometnega sistema ob spoštovanju mednarodnih obveznosti Slovenije,
3. razvoj prometne infrastrukture, ki je pogoj za enotno in sinhrono delovanje sistema,
4. vključevanje zasebnega kapitala v razvoj prometne infrastrukture in prevoznih storitev povsod tam, kjer je z zasebno pobudo mogoče doseči zelene rezultate in tako razbremeniti javne finance,
5. razvoj novih transportnih tehnik in tehnologij, ki bodo za okolje manj obremenjujoče,

6. vzgoja in izobraževanje, obveščanje in trženje, s čimer bi pri ljudeh vzbudili zavest o pomenu transportnega sistema, njegovem delovanju in optimalni uporabi transportne infrastrukture,
7. fiskalni ukrepi, s katerimi bo država spodbujala nastajanje celovitih logističnih rešitev in enotnega sistema javnega potniškega prometa,
8. predpisi in drugi akti, s katerimi je potrebno urediti predvsem pogoje za razvoj kakovostne tržne strukture ter podpreti celovite logistične storitve in enotno delovanje javnega potniškega prometa,
9. spodbujanje uporabe varčnejših in ekološko sprejemljivejših vozil.

Za zmanjšanje števila prometnih nesreč se bodo izvajali naslednji ukrepi:

1. odprava črnih točk in nevarnih odsekov,
2. umirjanje prometa v naseljih,
3. postavitve sistemov za vodenje prometa in opozarjanje voznikov,
4. izgradnja poligonov za trening varne vožnje.

Za uresničevanje ukrepov prometne politike bo potrebno zagotoviti sistematično vrednotenje podatkov in kakovosten informacijski sistem za identifikacijo stanja cest in prometne varnosti ter ustrezne službe za ugotavljanje, spremljanje in obveščanje. Zagotoviti bo potrebno prometno varnost na izpostavljenih mestih nivojskega križanja železnic s cestami ter dodatna vzdrževalna dela na železniških odsekih.

Za zagotovitev zgoraj navedenih ciljev je potrebno:

1. zagotoviti razvoj in vzdrževanje prog in vozil,
2. zmanjšati število nivojskih prehodov ceste in železnice in povečati število izvennivojskih prehodov,
3. izvajati stalno obveščanje uporabnikov in vzgojo ter izobraževanje vseh sodelujočih v železniškem prometu,
4. izboljšati delovanje inšpekcijskih služb, zagotoviti popolno organizacijsko neodvisnost vseh subjektov v železniškem prometu,
5. usposobiti železnice za konkurenčni nastop na trgu,
6. v predpise s področja varnosti železniškega prometa implementirati drugi železniški paket predpisov EU.

V zračnem prometu bo Slovenija sledila razvoju varnostnih zahtev, ki izhajajo iz obveznosti Slovenije kot članice mednarodnih letalskih združenj. Za zagotovitev varnosti v zračnem prometu je potrebno:

1. sprejeti ustrezne predpise, ki se nanašajo na varnostno tehnične pogoje, usposabljanje strokovnjake za učinkovito analizo letalskih nesreč in oblikovati učinkovite preventivne ukrepe,
2. združevanje managementa, ki bo upošteval interese uporabnikov in bo zagotavljal enotno storitev bolje organizirano in vodeno,
3. zgraditi ustrezno infrastrukturo (navigacijske naprave, postopke, kontrolni stolp in novi center območne kontrole letenja),
4. zagotoviti izvajanje upravnih in strokovnih nalog na letalskem področju v enovitem organu,
5. izvesti vključitev Slovenije v program razširitve in poenotenja evropskega neba.

Slovenija bo ohranjala visoko stopnjo varnosti v pomorskem prometu. Za varnost na področju pomorskega prometa je potrebno:

1. definirati pristojnosti in organizirati aktivnosti v službah, ki skrbijo za varnost pomorskega prometa,
2. izvajati stalno izobraževanje pomorščakov in vseh tistih, ki so udeleženci v pomorskem prometu,
3. organizirati aktivnosti obveščanja, za spremljanje meteorološkega stanja in drugih informacij v zvezi z obalno navigacijo.

Treba je zagotoviti tudi boljše pogoje za razvoj pomorstva in posledično povečanje števila slovenskih pomorščakov in s tem slovenskim pomorščakom in ladjarjem ustvariti pogoje za konkurenčen nastop na svetovnem trgu.

4.2.1 Ukrepi na področju potniškega prometa

Zadovoljivo stopnjo mobilnosti prebivalstva, ki mora temeljiti na uporabi v danih razmerah najbolj primernega transportnega sistema, bo Slovenija zagotavljala z naslednjimi ukrepi:

1. z učinkovitim in atraktivnim sistemom javnega potniškega prometa, ki bo zmanjševal potrebo po uporabi osebnih avtomobilov,
2. z intermodalnostjo javnega potniškega prometa, ki prek dostopnih intermodalnih terminalov potniškega prometa zagotavlja povezovanje različnih sistemov,
3. z ustrezno cenovno in fiskalno politiko, s katerima je z ekonomskega vidika mogoče zagotoviti sorazmerno enakopravne pogoje mobilnosti,
4. z zagotavljanjem zadovoljive stopnje varnosti prometa in varovanja okolja ter preprečevanja terorističnih aktivnosti,
5. z določanjem kakovosti z vidika koristnosti storitve za uporabnika in izvajanja kontrole kakovosti,
6. s povezovanjem storitev na vseh možnih ravneh (fizično, logistično, cenovno itd.),
7. z zagotavljanjem primernih poti za prevozna sredstva v javnem potniškem prometu,
8. z ustreznimi količinskimi in kakovostnimi standardi na področju potniškega prometa,
9. z izboljšano stroškovno učinkovitostjo, ki bo dosežena predvsem z vpeljavo postopka konkurenčnega razpisa za opravljanje storitev,
10. s povečano dostopnostjo in zanesljivostjo javnega prometnega omrežja - tako s primernim načrtovanjem smeri in obsega storitev kakor tudi z aktivnim informacijskim sistemom,
11. s povečano uporabo ITS,
12. z enotno vozovnico za celoten sistem javnega potniškega prometa,
13. z uvajanjem parkirišč, prostorov za vstopanje in izstopanje potnikov, izposojevalnic koles, taksi služb in storitev obveščanja potnikov na vozliščih sistema javnega potniškega prometa, s čimer bodo osebna vozila vključena v sistem javnega transporta,
14. z zagotavljanjem mobilnosti tudi socialno šibkim z ustrezno cenovno politiko transporta,
15. urediti dostopnost javnega potniškega prometa gibalno in senzorno oviranim invalidom, kar bo zmanjšalo potrebo po uporabi osebnih avtomobilov in zagotovilo večjo mobilnost ter enake možnosti za to skupino prebivalstva,
16. s povezovanjem izvajalcev storitev pri načrtovanju dnevnih aktivnosti (ustvarjanje skupnih podatkovnih baz in sistemov komuniciranja),

17. z izdelavo skupnih informacijskih dokumentov za osebje in uporabnike javnega potniškega prometa,
18. s ponudbo zanesljivih in stalnih informacij za uporabnike storitev potniškega prometa,
19. s celostnim pedagoškim in andragoškim izobraževanjem in vzgojo o prometu,
20. z integriranjem posebnih linijskih prevozov potnikov v enotni sistem javnega prevoza potnikov,
21. s spodbujanjem in razvijanjem ponudbe čezmejnega javnega potniškega prometa skozi razvojne in kohezijske sklade.

4.2.2 Ukrepi na področju tovarnega prometa

Ukrepi prometne politike na področju oskrbe gospodarstva se v prvi vrsti nanašajo na pospešeno posodabljanje prometne infrastrukture, notranjo prometno povezanost v državi in povezanost v mednarodne prometne tokove, še posebej v transevropsko omrežje. Pri tem je treba upoštevati tudi izgradnjo potrebnih priključkov na logistično distribucijske centre in terminale intermodalnega tovarnega prometa. Učinkovita oskrba gospodarstva se bo izvajala z naslednjimi ukrepi:

1. dosledna ureditev razmerij med državo in gospodarstvom na področju upravljanja javne infrastrukture,
2. z usposobitvijo železniškega prevoznika za kakovosten in agresiven nastop na transportnem trgu bomo dosegli učinkovito prestrukturiranje prometnega sektorja,
3. učinkovito izvajanje železniških prometnih storitev v pogojih liberaliziranega železniškega tovarnega prometa,
4. odpiranje domačega transportnega trga tujim prevoznikom (ob poostrenem nadzoru pogojev poslovanja in spoštovanju načela vzajemnosti),
5. zagotavljanje zadovoljive stopnje tehnične varnosti prometa in varovanja,
6. učinkovito povezovanje prometnega sektorja in spodbujanje kakovostnih storitev, s čimer bo mogoče zagotoviti učinkovito izvajanje skupnih ciljev za kakovostno oskrbo gospodarstva,
7. ukrepi fiskalne politike ter ostali ukrepi za spodbujanje intermodalnosti in usmerjanje prometnega sistema k sodobnim rešitvam v oskrbovalnih verigah, pri čemer morajo biti tovrstni državni ukrepi ekonomsko upravičeni,
8. spodbujanje razvoja logističnih centrov, pretovornih terminalov in intermodalnih vozlišč, kjer se bo s skupnimi vlaganji gospodarstva in države zagotavljala ponudba kakovostnih logističnih storitev in management oskrbnih verig,
9. oblikovanje modela vlaganja zasebnega kapitala za posodobitev in izgradnjo sodobnih pretovornih terminalov v pristaniščih in na letališčih v Sloveniji, s čimer bomo dosegli učinkovitejšo povezavo kopenskega prometa s pomorskim in zračnim prometom,
10. sistem medsebojno primerljivih uporabnin prometne infrastrukture, s čimer se zagotavlja učinkovita izraba celotne prometne infrastrukture ob upoštevanju mejnih družbenih stroškov, povzročenih s strani posameznega transportnega sistema in uporabnika,
11. dosledno spoštovanje in izvajanje mednarodnih sporazumov o prevozu nevarnih snovi v vseh prometnih sistemih, s čimer bo zaradi nadzora in urejanja prevoza nevarnih snovi zmanjšana nevarnost onesnaževanja okolja v tem segmentu tovarnega prometa,
12. zagotavljanje pogojev za konkurenco na transportnem trgu in spodbujanje celovitih logističnih storitev v smislu načrtovanja globalne zunanje logistike, sodelovanja industrije in prevoznikov ter managementu oskrbnih verig; s tem bo dosežena učinkovita oskrba gospodarstva, možnost

- zaposlovanja ljudi v transportnem sektorju in večja konkurenčnost slovenskega gospodarstva na svetovnem trgu,
13. spodbujanje raziskav in vpeljevanje inovativnih, okolju prijaznejših storitev pri oskrbi gospodarstva, s čimer bo dosežen prispevek transportnega sektorja pri implementaciji Kjotskega protokola,
 14. oblikovanje ustreznega pravnega reda, standardov in primerov dobre prakse, multilateralnega ali bilateralnega dogovarjanja in učinkovitega nadzora nad izvajanjem navedenega, kar bo zagotavljalo pogoje za učinkovito vključevanje slovenskih ponudnikov logističnih storitev na mednarodnem trgu,
 15. razvijanje ustreznega izobraževalnega sistema na področju prometa.

4.2.3 Ukrepi na področju prometne infrastrukture

Cilji na področju prometne infrastrukture bodo doseženi z naslednjimi ukrepi:

1. učinkovito prostorsko načrtovanje, ki dolgoročno zagotavlja učinkovito infrastrukturno povezanost med kraji,
2. usposobitev javne železniške infrastrukture, ki bo omogočala izvajanje kakovostnih, zanesljivih in cenovno ugodnih storitev prevoza potnikov tako v primestnem in medmestnem kot tudi mednarodnem potniškem prometu ter storitev klasičnega in multimodalnega transporta tovora,
3. dograjevanje in vzdrževanje avtocestnega sistema in drugih državnih cest kot razvojnih osi, s katerimi bodo slovenska razvojna središča ustrezno medsebojno povezana in navezana na avtocestni sistem,
4. gradnja in vzdrževanje letališke infrastrukture in spremljajočih objektov za potrebe spremljajočih aktivnosti,
5. gradnja in vzdrževanje ustrezne pristaniške infrastrukture,
6. ustrezno vzdrževanje in posodobitev obstoječe prometne infrastrukture ter razvoj novih prometnih povezav,
7. spodbujanje revitalizacije industrijskih železniških tirov povsod tam, kjer ekonomski in javni interes to opravičuje,
8. vlaganja v prometno infrastrukturo, ki zagotavljajo enakopravne pogoje za dostopnost začasno ali stalno telesno in senzorno oviranim osebam (invalidom, starejšim osebam, materam z otroki, nosečnicam ...),
9. izgradnja in vzdrževanje prometne infrastrukture za nemotorizirani promet, s katero se spodbujata uporaba koles in hoja na ustreznih relacijah,
10. zagotavljanje stalnega systemskega vira za financiranje tiste javne prometne infrastrukture, ki ji tržni poslovni učinki ne omogočajo zagotavljanja zelenega delovanja in sodobnega razvoja (železniška infrastruktura, državne ceste ...) (MP, 2006, 9-13).«

4.3 Kritike na prometno politiko Republike Slovenije

Kritike:

- Resolucija mora biti dolgoročna, to pomeni, da mora biti usklajena z Belo knjigo EU iz leta 2001, s Strategijo razvoja Slovenije, Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, Strategijo gospodarskega razvoja Slovenije, Državnim in regionalnimi razvojnimi programi, Odlokom o strategiji prostorskega razvoja Slovenije, Uredbo o prostorskem redu Slovenije, z Nacionalnim programom varstva okolja in drugimi predhodno sprejetimi dokumenti o bodočem razvoju Slovenije,
- Resoluciji manjkajo kvantifikacije in ocene bodočega razvoja dejavnosti, ki bi bile primerljive z Belo knjigo in z objavljenimi trendi Komisije do leta 2030,
- Resolucija ne podaja obrazložitve ali kritike treh možnosti razvoja prometnih tokov Bele knjige, niti ne omenja 60 specifičnih ukrepov, ki jih Komisija predlaga na evropski ravni v okviru skupne prometne politike,
- Resolucija ne omenja naloge projekta Marco Polo in satelitskega navigacijskega sistema Galileo,
- Resolucija se problematike eksternih stroškov dotika kot domače slovenske naloge, čeprav je to skupna naloga skupne prometne politike in se rešuje izključno na evropskem nivoju,
- Resolucija ne podaja konkretnih ukrepov in rokov za njihovo izvedbo,
- nekaterih aktualnih problemov se Resolucija očitno ne želi lotiti iz političnih razlogov,
- Resolucija ne definira minimalne dostopnosti javnega potniškega prometa, zlasti pa jo ne zanima mobilnost v redko naseljenih območjih,
- v Resoluciji je navedena samo vizija o zagotavljanju pogojev mobilnosti, niso pa definirane zahteve po skupnem načrtovanju in planiranju mobilnosti, zlasti ob večjih mestih,
- presenetljiva je ugotovitev, da je v sedanjem času zelo težko, na trenutke tudi nemogoče, zasnovati učinkovit sistem javnega potniškega prevoza in tudi tovornega prometa, torej Resolucija dvomi o možnem razvoju javnega prevoza potnikov,
- Resolucija ne govori o urbanističnem načrtovanju in o nujnih finančnih sredstvih, ki so potrebni za projekte,
- Resolucija ne loči lastništva avtomobila in njegovo uporabo, ne zahteva izdelavo normativov za parkirna mesta v posameznih vrstah sotesk, niti posodobljenih standardov za velikost parkirnih mest,
- Resolucija ne omenja za EU pomembnega vprašanja priobalnega pomorskega prevoza, za katerega bi morala biti Slovenija zaradi svoje tranzitne lege posebej zainteresirana,
- za zmanjšanje prometnih nesreč, je potrebno program aktivnosti za doseg tega cilja v Sloveniji postaviti bolj konkretno in obvezujoče,
- Resolucije izpolnitev obvez Kyotskega protokola ne zanima, prav tako je izpuščeno tudi vprašanje uporabe biogoriv,
- Resolucija ne obravnava izpolnjevanje mednarodnih konvencij o preprečevanju onesnaževanja morja, Sredozemlja in reševanja na morju.

5 PREDLOG PROMETNE POLITIKE OBČINE TRZIČ

5.1 Geografske značilnosti občine Trzič in mesta Trzič

Občina Trzič zavzema 155,4 km² ali 0,77 % ozemlja Slovenije. Na severu meji z Republiko Avstrijo, in sicer po gorskem grebenu osrednjih Karavank, na zahodu meji na občini Žirovnica in Radovljica, na vzhodu na Jezersko in Preddvor ter na jugu na občini Kranj in Naklo. Ozemlje skoraj v celoti pripada porečju Tržiške Bistrice, le manjši del pripada porečju Kokre. Najvišja nadmorska višina je 2.133 m na Košutnikovem turnu in najnižja na 434 m. Severni del občine zavzemajo osrednje Karavanke, proti jugu se pokrajina znižuje v hribovje, najjužnejši del občine pa predstavljajo uravnave, ki pripadajo severnemu delu Ljubljanske kotline in jih imenujemo Dobrave. Gorati del občine prekinjajo večje in manjše doline, med katerimi so tri največje: dolina Tržiške Bistrice, dolina Mošenika in dolina Lomščice.

Mesto Trzič leži ob glavni ljubeljski cesti, ki pelje iz Kranja čez Ljubelj v Avstrijo. Od Ljubljane je oddaljen 44 km, od Kranja 18 km, od priključka na avtocesto Ljubljana - Jesenice 7 km. Od mednarodnega letališča Jožeta Pučnika Ljubljana je Trzič oddaljen 21 km, avstrijska meja pa je oddaljena 12 km.

Mesto Trzič je stisnjeno med reki Mošenik in Tržiško Bistrico. Proti vzhodu se naslanja na Kriško goro, na zahodu z Zalim Rovtom, proti jugu se odpira na Kriško polje, v sredo mesta pa se zajedajo Pirmance z grajskim gričem. Geografska lega Trziča je pogojevala strnjeno naselitev ob bregovih Tržiške Bistrice in Mošenika (Strategija ureditve..., 2008,7).



Slika 1: Mesto Trzič

Vir: http://www.slovenian-alps.com/si/imagelib/magnify/default/vodnik_po_regiji/Trzic/trzic-panorama.jpg
(2.3.2012)

5.2 Prebivalci

Preglednica 1: Prebivalci v občini in mestu Tržič

Vir: Popis prebivalstva, gospodinjstev in stanovanj, 2002

Prebivalci v občini Tržič		Prebivalci v mestu Tržič	
Št. prebivalcev:	15.151	Št. prebivalcev:	3.920
Št. gospodinjstev:	5.239	Št. gospodinjstev:	1.462
Št. stanovanj:	5.643	Št. stanovanj:	cca 2.200
Št. kmečkih gospodarstev:	399	Št. kmečkih gospodarstev:	/
Povprečno št. članov gosp.:	2.9	Povprečno št. članov gosp.:	2.9
Delovno aktivnih prebivalcev:	7.435	Zaposlenih v občini:	3.501
Št. brezposelnih:	1.015	Št. brezposelnih:	/

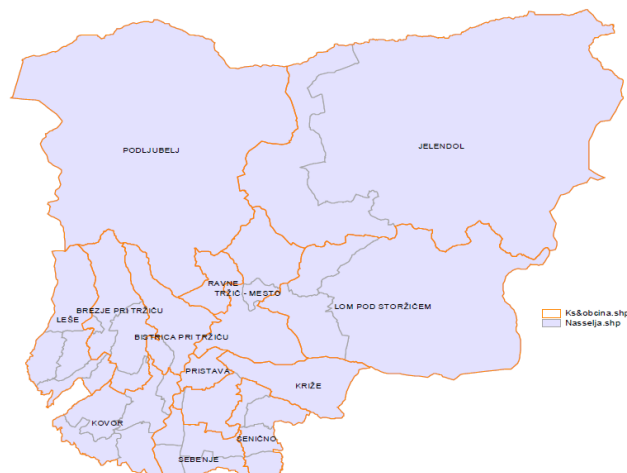
5.3 Upravno - administrativna členitev občine Tržič

V okviru upravno administrativne členitve Slovenije je Tržič ena izmed 210-ih občin. Površina občine Tržič predstavlja 0,77 % površine Republike Slovenije. S številom prebivalcev po podatkih Popisa prebivalstva 2002 predstavlja enak delež - to je 0,77 % prebivalstva Republike Slovenije. Občina Tržič sodi v statistično regijo Gorenjska, ki jo sestavljajo občine Bled, Bohinj, Cerklje na Gorenjskem, Gorenja vas - Poljane, Gorje, Jesenice, Jezersko, Kranj, Kranjska Gora, Naklo, Preddvor, Radovljica, Šenčur, Škofja Loka, Tržič, Železniki, Žirovnica in Žiri. Gorenjska statistična regija obsega 2.137 km² površine, od česar delež območja občine Tržič predstavlja 7,15 % površine. Prebivalci občine Tržič v Gorenjski statistični regiji predstavljajo 7,69 % prebivalcev (Strategija razvoja..., 2007b,1).

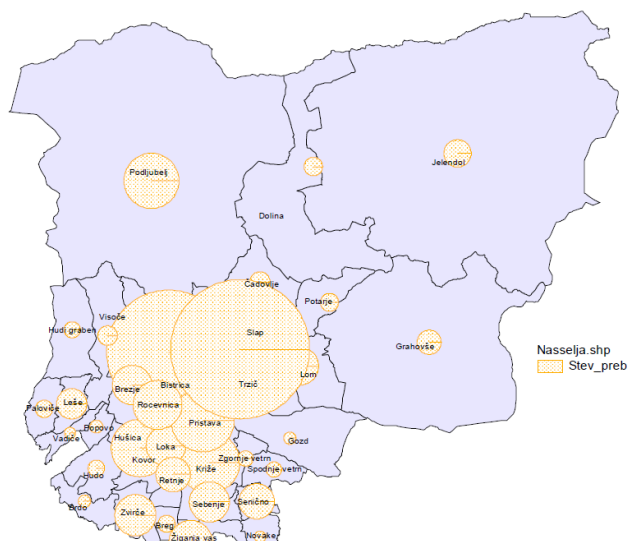


Slika 2: Občina Tržič v Republiki Sloveniji in Statistični regiji Gorenjska
Vir: Strategija razvoja..., 2007b (3.3.2012)

Občina Trzič je sicer lokalno administrativno središče za več kot 15.000 prebivalcev, členjena je na 13 krajevnih skupnosti in 35 naselij.



Slika 3: Krajevne skupnosti v občini
Vir: Strategija razvoja..., 2007b (3.3.2012)



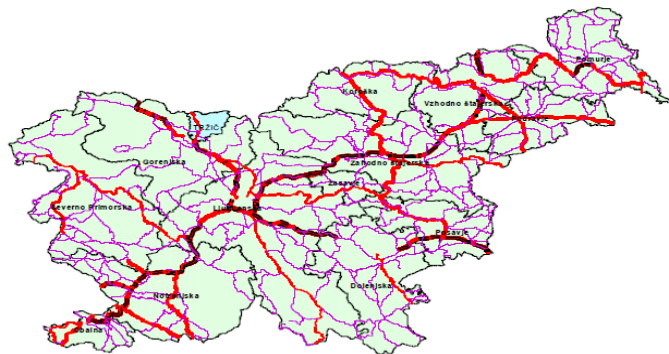
Slika 4: Naselja po številu prebivalcev
Vir: Strategija razvoja..., 2007b (3.3.2012)

V občini Trzič med mestna naselja statistično prištevamo Trzič-mesto, Bistrico pri Trziču ter Loko in Ročevnico, kjer živi skupno 8.033 prebivalcev, kar je 53 % celotnega trziškega prebivalstva. Skupaj s Pristavo in Slapom (ki skupaj štejeta 1.173 prebivalcev) pa to predstavlja 61 % vsega prebivalstva Trziča (Strategija razvoja..., 2007b,5).

5.4 Prometna infrastruktura

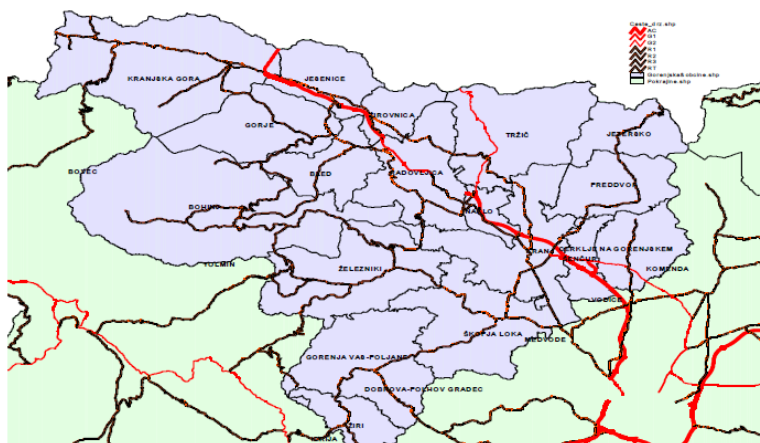
Glede na lastništvo javnih cest ločujemo v Sloveniji državne in občinske ceste, glede na pomen za promet in povezovalne funkcije v prostoru pa se državne ceste kategorizirajo na avtoceste, hitre ceste, glavne ceste ter regionalne ceste, občinske ceste pa na lokalne ceste in javne poti.

Na spodnji sliki je lepo razvidna prepletenost državne prometne mreže, kjer ima Tržič zaradi svoje neposredne bližine avtoceste dobre prometne povezave do središča Slovenije kot tudi v druge regije. Obenem pa je Tržič zaradi svoje geografske kotlinske lege primerno oddaljen od teh prometnih povezav, da ne vplivajo na kakovost življenja v občini.



Slika 5: Občina Tržič in državna prometna mreža
Vir: Strategija razvoja..., 2007b (3.3.2012)

Tudi iz vidika Gorenjske je lepo opazna povezanost z glavno prometnico v primerjavi z ostalimi gorenjskimi občinami. Ob tem velja opozoriti, da so nekatere občine tudi v boljšem položaju, saj avtocesta poteka skozi njih, kar jim omogoča tudi hitrejši razvoj gospodarskih dejavnosti (Strategija razvoja..., 2007b,11-12).



Slika 6: Tržič in prometna mreža Gorenjske
Vir: Strategija razvoja..., 2007b (3.3.2012)

5.5 Prometni sistem nekoč

Prometna pot čez gorski prelaz Ljubelj, ki je že v rimskih časih povezovala Emono in Virunum na Gosposvetskem polju, je vplivala na razvoj poselitve, obrtništva in s tranzitom povezanih dejavnosti v dolinah na obeh straneh tega dela Karavank.

Trgovanje in promet čez Ljubelj sta še posebej narasla, ko je leta 1382 Trst pripadel Avstriji. Ob zahtevni in za konjsko vprego naporni poti čez gorski prelaz Ljubelj so se na obeh straneh razvile "podporne" dejavnosti: furmani, hospici - zavetišča, gostišča s prenočišči, pošta, popravljavnice vozov,

vzdrževalci ceste, mitničarji, čuvajnice, prekladalnice blaga itd. Čez Ljubelj pa so trgovali in med seboj bili konkurenčni boj tržiški in koroški obrtniki vse do pojava železnice.

Prva izgubljena priložnost za Tržič in Borovlje je bila zavrnitev izgradnje železniškega predora pod ljubeljskim prelazom kot je to načrtoval že Valvasor in odprtje gorenjske železniške proge, ki je leta 1870 ves tovorni promet s Koroške preusmerila čez Trbiž v Ljubljano. Kazalo je, da z vzpostavitvijo državne meje na Karavankah leta 1920 načrtov o ljubeljskem predoru ne bo več možno uresničiti.

Kraji in storitvene dejavnosti ob cesti so za nekaj desetletij izgubili dohodke od tranzitnega prometa. Z nastankom jugoslovanske države in vzpostavitvijo državne meje so Karavanke, nekdanj zgolj naravna ovira, postale še politična pregrada, zlasti v očeh prebivalcev avstrijske Koroške, ki se niso strinjali z drugačno politično ureditvijo na jugu in so jo zavračali. Kljub temu je ideja o predoru ostala, uresničevati pa se je začela z nacističnimi načrti izgradnje Jadranske ceste.

Med drugo svetovno vojno sta tako obe ljubeljski dolini postali tragično gradbišče, kjer so taboriščniki podružnic Mauthausna na obeh straneh gradili predor in ga leta 1944 tudi prebili. Vendar pa je promet še vse do leta 1963 potekal čez stari prelaz Ljubelj, ker do predora ni bila zgrajena priključna cesta, nova država pa se z Avstrijo do leta 1961 ni sporazumela glede dograditve in obratovanja predora.

Razmah motornega tranzitnega prometa skozi ljubeljski predor proti Jadranu je v sedemdesetih letih v Podljubeljski dolini spodbudil gradnjo novih turističnih objektov (menjalnica, hotel, restavracije, kasneje tudi brezcarinske prodajalne...). Trgovini na avstrijski strani pa so pomembne dohodke, poleg tranzitnih, prinašali tudi slovenski potrošniki.

Mesto je prometno vlogo izgubilo z odprtjem karavanškega predora, čeprav je še vedno pomembna povezava na relaciji Celovec - Ljubljana. To dokazujejo tudi časovno nizke in glede na razdaljo kratke povezave do mest sosednje Avstrije. Leta 1990 je MMP (Mednarodni mejni prehod) Ljubelj prečkalo skoraj 8.000.000 potnikov. V naslednjem letu, to je 1991, pa le še nekaj več kot 4.000.000 potnikov. Razlog za skoraj 50 % upad gre pripisati predvsem odprtju predora Karavanke, drugi razlog pa lahko iščemo tudi v razpadu Jugoslavije ter začetku vojne v njenih nekdanjih republikah (Strategija razvoja..., 2007b,10).

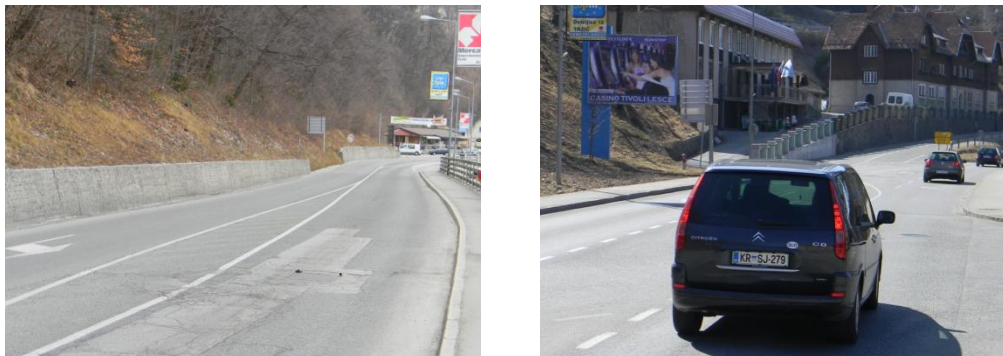
5.6 Obstoječi prometni sistem - leto 2011

Povezanost posameznih mestnih predelov in mesta s svojim okoljem je danes mogoča le preko cestnega omrežja, ki je sedaj edini nosilec prometnih tokov. Nekdaj je bil Tržič s Kranjem povezan še z železniško progo, ki pa je bila v letih po drugi svetovni vojni ukinjena in odstranjena (Guzelj, »in sod.«, 1994). Morebitna ponovna vzpostavitev te proge je predvsem stvar prometne politike Slovenije, vendar je potrebno tudi zadostno povpraševanje, da se proga ponovno uveljavi. Trenutno v mestu Tržič ni zadostnih industrijskih objektov, ki bi izdelke ali pridelane surovine tovorili po železnici.

Cestno omrežje kot osnovni in edini nosilec prometnih tokov se je, tako kot mesto v celoti, razvijalo v skladu z naravnimi danostmi. Značilna je longitudinalna zasnova cestnega omrežja, vzdolž katerega se je razvilo mestno jedro, v kasnejšem obdobju pa tudi industrija na njegovem južnem delu (Guzelj, »in sod.«, 1994). V zadnjem času spremljamo velik porast trgovskih objektov, kot so: Spar, Hofer, Mercator, Lidl in druge neživilske trgovine.

5.6.1 Motorni mešani promet

Glavne prometne obremenitve prevzameta Cesta St. Marie aux Mines in Predilniška cesta, ki se razcepi na Cankarjevo cesto in Trg svobode in naprej na Koroško cesto.



Slika 7: Cesta St. Marie aux Mines in Predilniška cesta
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 8: Cankarjeva cesta in cesta Trg svobode
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Magistralna cesta, ki povezuje mejni prehod Ljubelj in gorenjsko avtocesto ter poteka po zahodnem robu mesta, že danes prevzema ves daljinski tranzitni promet, tako da samo mesto ni obremenjeno z njim.

Kljub temu pa je dokaj problematičen prometni potek skozi mestno jedro, katerega osnovno hrbtenico predstavljata Trg svobode in Koroška cesta. Po njej poleg ciljnega prometa poteka tudi lokalni tranzit iz območja Raven proti južnemu delu mesta in dalje proti Bistrici, Kranju in Radovljici.

Prečno na to os se navezujejo javne poti: Muzejska ulica, Čevljarska ulica, Usnjarska ulica, Partizanska ulica (enosmerna ulica), Blejska cesta in Balos. Za vse prečne ulice in tudi za Koroško cesto je značilna utesnjenost, tako da se dva avtomobila lahko srečata le na določenih, nekoliko širših mestih.



Slika 9: Muzejska ulica
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 10: Čevljarjska ulica
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 11: Usnjarska ulica
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 12: Partizanska ulica - enosmerna
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 13: Blejska cesta in Balos
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

5.6.1.1 Kategorizacija občinskih cest

Po odloku o kategorizaciji občinskih javnih cest v občini Tržič, ki je bil sprejet leta 2009, se občinske ceste kategorizirajo na lokalne ceste in javne poti. Lokalne ceste v mestu Tržič in drugih naseljih občine z uvedenim uličnim sistemom se razvrstijo v naslednjo podkategorijo, in sicer v lokalne zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste.

Lokalne ceste so:

- ceste med naselji v občini Tržič in ceste med naselji v občini Tržič in naselji v sosednjih občinah,
- ceste v mestu Tržič in drugih naseljih občine z uvedenim uličnim sistemom, razvrščene v podkategorije.

Skupna dolžina cest v občini Tržič:

- lokalnih cest znaša 63.144 m (63,144 km),
- lokalnih zbirnih mestnih ali zbirnih krajevnih cest znaša 1.805 m (1,805 km),
- javnih poti znaša 73.312 m (73,312 km).

5.6.1.2 Križišča

Kot je znano, v mestih prepustnost cestne mreže določajo kapacitete križišč. Križišča v mestu Tržič so klasična nesemaforzirana, kar predstavlja določene težave pri vključevanju vozil iz neprednostnih krakov križišča. Primer takšnega stanja so križišča:

- pred bazenom: križišče regionalne ceste R2-410/1133 Bistrica-Tržič, ki preide v lokalno cesto za smer Tržič in regionalne ceste R2-410/1134 Golnik-Tržič, neprednostni krak: iz smeri Golnika proti Bistrici pri Tržiču,
- križišče Ceste St. Marie aux Mines in neprednostnega kraka, ki vodi do trgovine Spar in Hofer,
- pred tovarno Peko in Mercatorjem: pet krako križišče lokalne ceste St. Marie aux Mines in ceste Spodnja Bistrica.



Slika 14: Križišče pred bazenom
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

5.6.1.3 Avtobusne povezave

Za prevoz potnikov v rednem linijskem prometu skrbita družbi Integral AP Tržič in Alpetour Kranj. Družba Integral AP Tržič se je poleg prevoza potnikov začela ukvarjati tudi s turistično dejavnostjo, odprla je svojo turistično agencijo in med prvimi tudi dobila ustrezno licenco organizatorja in posrednika turističnih aranžmajev. Nudi tudi posebne prevoze s turističnimi avtobusi ali pa pripravi organizacijo celotnega potovanja po Sloveniji ali tujini.

Mesto Tržič nima površin namenjenih parkiranju turističnih avtobusov in avtomotov. Najbližje urejeno parkirišče se nahaja na Mlaki, kjer ima družba Integral AP Tržič svoj vozni park.



Slika 15: Avtobusni vozni park na Mlaki
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Trenutno obstajajo štiri različni vozni redi avtobusa (Integral AP Tržič):

- vozi v času šolskega pouka od ponedeljka do petka,
- vozi v času šolskih počitnic od ponedeljka do petka,
- vozi ob nedeljah in praznikih,
- vozi ob sobotah.

Vozi v času šolskega pouka od ponedeljka do petka na relacijah:

- v oklepaju število odhodov iz Tržiča,
- Regijske linije javnega prevoza:
 - o Tržič-Ljubljana:
 - Tržič-Kovor-Ljubljana (9)
 - Tržič-Duplje-Ljubljana (10)

- Tržič-Kranj:
 - Tržič-Kovor-Kranj (17)
 - Tržič-Duplje-Kranj (24)
 - Tržič-Podbrezje-Labore (3)
 - Tržič-Kovor-Radovljica (4)
 - Tržič-Kovor-Labore (4)
 - Tržič-Golnik (1)
 - Tržič-Podbrezje-Kranj (4)
 - Tržič-Begunje-Radovljica (3)
 - Tržič-Kovor-Škofja Loka (1)
 - Tržič-Duplje-Škofja Loka (1)
 - Tržič-Podtabor (2)
- Lokalne linije javnega prevoza:
- Tržič-Leše (2)
 - Tržič-Slap-Lom (1)
 - Tržič-Podljubelj (1)
 - Tržič-Jelendol (1)

Vozi v času šolskih počitnic od ponedeljka do petka:

- v oklepaju število odhodov iz Tržiča,
- Regijske linije javnega prevoza:
 - Tržič-Ljubljana:
 - Tržič-Kovor-Ljubljana (3)
 - Tržič-Duplje-Ljubljana (3)
 - Tržič-Kranj:
 - Tržič-Kovor-Kranj (14)
 - Tržič-Duplje-Kranj (15)
 - Tržič-Podbrezje-Labore (3)
 - Tržič-Podbrezje-Kranj (5)
 - Tržič-Begunje-Radovljica (2)
- Lokalne linije javnega prevoza:
 - Tržič-Leše (1)
 - Tržič-Slap-Lom (1)
 - Tržič-Podljubelj (1)
 - Tržič-Jelendol (1)
 - Tržič-Zvirče (1)

Vozi ob nedeljah in praznikih:

- v oklepaju število odhodov iz Tržiča,
- Regijske linije javnega prevoza:
 - Tržič-Ljubljana:
 - Tržič-Kovor-Ljubljana (3)
 - Tržič-Duplje-Ljubljana (2)
 - Tržič-Kranj:
 - Tržič-Kovor-Kranj (4)
 - Tržič-Duplje-Kranj (3)
 - Tržič-Podbrezje-Kranj (3)
 - Tržič-Podbrezje-Ljubljana (2)

Vozi ob sobotah:

- v oklepaju število odhodov iz Tržiča,
- Regijske linije javnega prevoza:
 - o Tržič-Ljubljana:
 - Tržič-Kovor-Ljubljana (2)
 - Tržič-Duplje-Ljubljana (2)
 - o Tržič-Kranj:
 - Tržič-Kovor-Kranj (4)
 - Tržič-Duplje-Kranj (9)

Seznam postajališč po relacijah:

- preko Dupelj: Tržič, Preska pri Tržiču, Pristava, Križe, Sebenje in Žiganja vas
- preko Kovorja: Tržič, Tržič Peko, Bistrica pri Tržiču, Bistrica pri Tržiču bloki, Loka, Kovor in Zvirče

5.6.1.4 Kolesarske površine

Kolesarskih površin na območju mesta Tržič ni. Prav tako na celotnem območju občine Tržič. Kolesarski promet se odvija na cestah skupaj s motornim mešanim prometom, kar pa je zelo nevarno za kolesarje. Trenutno v mestu Tržič ni na voljo nobene varne, pokrite s streho kolesarnice, stojala namenjena kolesarjem pa so na voljo le pred trgovinami pa še to v majhnem številu.



Slika 16: Cesta St. Marie aux Mines in Predilniška cesta brez kolesarskega pasu
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

5.6.1.5 Prometne površine za pešce, varne poti, pešpoti

Na območju občine Tržič je dobro poskrbljeno za pešce. V zadnjih nekaj letih se je zaradi prenov celotne Cankarjeve in Predilniške ceste ter Trga svobode skupaj s Koroško cesto pridobilo ogromno novih površin namenjenih pešcem.

V naselju Mlaka pri Tržiču je bila zgrajena nova varna pešpot, s čimer so uredili prometno zelo nevaren odsek. Pešpot je asfaltirana, zavarovana z jekleno ograjo, izveden je tudi osvetljen prehod za pešce.



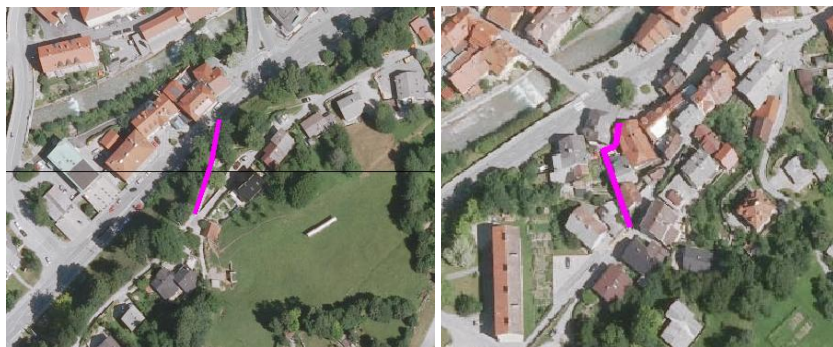
Slika 17: Nova varna pešpot v naselju Mlaka pri Tržiču
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Ohranilo se je veliko pešpoti, ki povezujejo Tržič z okolico. Vendar so te pešpoti zelo strme in ker jih nihče ni vzdrževal, so nekatere v slabem stanju. Že normalen človek mora paziti kam stopi, kaj šele starejši ljudje in otroci.



Slika 18: Pešpot Preska - Tržič in pešpot Bistrica pri Tržiču - Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Iz slik vidimo, da so pešpoti v slabem stanju. Hoja je primerna le ob dobri svetlobi, kajti javne razsvetljave ni. Posamezne stopnice so različno visoke, kar povzroča bolečine v nogah pri hoji navzdol.



Slika 19: Pešpot roza: Virje - Tržič, roza: Virje - Kurnikova hiša
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 20: Pešpoti: modra: Slap - Koroška cesta - Partizanska ulica, rdeča: Tržiški muzej - Koroška cesta, zelena: Za Mošenikom - Ravne
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 21: Pešpoti: zelena: Zali Rovt - Zdravstveni dom, oranžna: Bistrica pri Tržiču - Tržič, oranžna: Pešpot Preska - Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

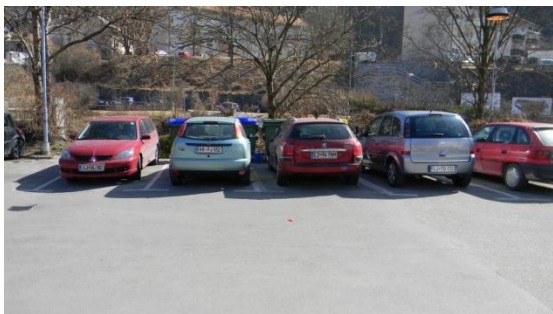
5.6.2 Mirujoči promet

Pregled javnih parkirišč v osrednjem delu mesta Tržič:

1. Parkirišče pri občini Tržič

Parkirišče pri občini Tržič je osrednje parkirišče v mestu Tržič. Na njem je 67 javnih parkirišč, 2 parkirišči rezervirani za invalide, 7 parkirišč modre cone in 10 rezerviranih parkirišč. Na parkirišču, ki je označeno kot modra cona, je dovoljeno parkiranje do 60 minut z uporabo parkirne ure od ponedeljka do petka od 8. - 18. ure. Na rezerviranih parkiriščih pa je dovoljeno parkiranje le z dovolilnico občine Tržič.





Slika 22: Javno parkirišče pri Občini Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Dostop na parkirišče je preko mostu, ki je dovolj široko za vožnjo v eni smeri. Parkirišče za lastnike bližnjih stanovanj je locirano tako, da je možno fizično ločiti od javnega parkirišča.



Slika 23: Dostop preko mostu in parkirišče za lastnike stanovanj
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

2. Šola z okolico

Parkirišča pri osnovni šoli Tržič so namenjena uporabnikom osnovne šole in športne dvorane Tržič. Skupaj je 69 parkirnih mest, od tega 61 za uporabnike osnovne šole in športne dvorane, 2 parkirni mesti rezervirani za invalide, eno parkirišče namenjeno za parkiranje šolskega avtobusa in 5 neurejenih parkirišč.



Slika 24: Parkirišče pred osnovno šolo in športno dvorano Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 25: Neurejeno parkirišče ob plinski postaji
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

3. Predilniška cesta

Parkirišča na Predilniški cesti so bila obnovljena leta 2006, ko se je obnavljal celotni odsek Predilniške in Cankarjeve ceste. Predvsem so to bočna parkirišča vzdolž Predilniške ceste in vzdolž Blejske ceste. Skupaj je 20 parkirišč, ki so namenjena obiskovalcem Tržiča in pošte Tržič. Od tega je 12 parkirišč, kjer ni nobenih pogojev uporabe parkiranja ter 8 parkirišč označenih kot modra cona, kjer je dovoljeno parkiranje do 60 minut z uporabo parkirne ure od ponedeljka do petka od 8. - 18. ure.



Slika 26: Parkirišča vzdolž Predilniške in Blejske ceste
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

4. Zdravstveni dom

Okoli zdravstvenega doma je na voljo 76 parkirišč, od tega je 52 javnih parkirišč, dovoljenih za obiskovalce zdravstvenega doma Tržič do 120 minut z obvezno uporabo parkirne ure in 5 javnih parkirnih mest pred mostom v Paradiž. Ostala parkirišča so varovana z zapornico, ki so rezervirana za službena vozila in reševalna vozila.



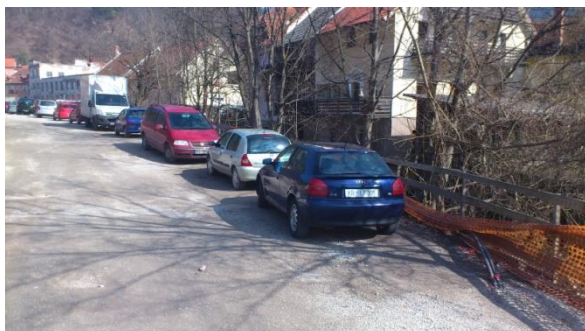
Slika 27: Javna in rezervirana parkirna mesta pri Zdravstvenemu domu Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Ko se bo gradila obvoznica, bo 30 parkirnih mest manj.



Slika 28: Parkirišča na predvideni obvoznici
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Na trasi predvidene obvoznice vozniki že puščajo svoja vozila, saj ni dovolj parkirnih mest na območju stanovanjskih objektov.



Slika 29: Parkiranje na trasi predvidene obvoznice
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

5. Za Mošenikom

Po prenovi ulice Za Mošenikom, je na ozemlju bivšega objekta Peko - PUR nastalo sodobno javno parkirišče s 57 parkirnimi mesti. Na parkirišču so v večini parkirana vozila stanovalcev.



Slika 30: Javna parkirišča Za Mošenikom
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

6. Parkirišče BPT

Na parkirišču pred bivšo tovarno BPT je zarisanih 60 parkirnih mest, brez omejitev parkiranja. Na tem parkirišču ni označenih parkirnih mest rezerviranih za invalide.



Slika 31: Parkirišče BPT
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

7. Cankarjeva cesta

Mestni del Cankarjeve ceste sega od uvoza k osnovni šoli pa vse do avtobusne postaje Tržič. Leta 2006 je bila Cankarjeva cesta v celoti prenovljena. Ob cesti so urejena javna bočna parkirna mesta. Parkirišča uporabljajo predvsem obiskovalci mesta Tržič, kupci Mercatorja, del parkirišča ob stolpnici pa je rezerviran za stanovalce Cankarjeve 1. Parkirišče nasproti Kulturnega centra Tržič se uporablja na lastno odgovornost.



Slika 32: Parkirišče nasproti Kulturnega centra Tržič in nedovoljeno parkiranje pred Kurnikovo hišo
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



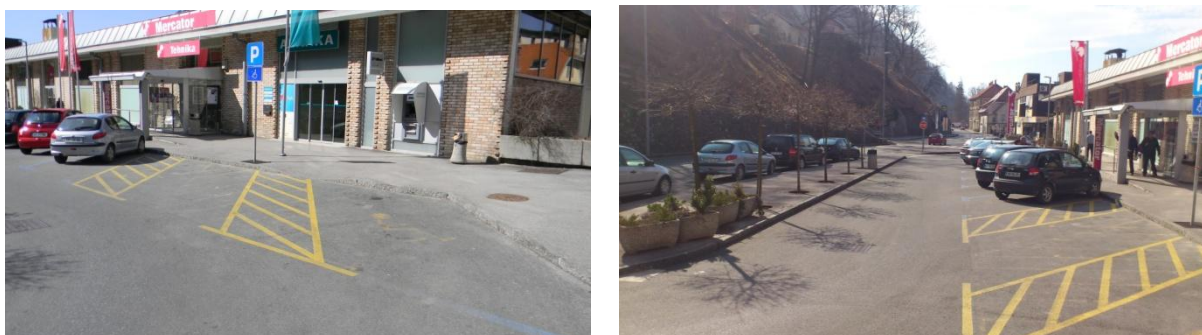
Slika 33: Parkirišče od Kurnikove hiše do stolpnice
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Parkirišče od Kurnikove hiše do stolpnice je označeno kot modra cona, na kateri je dovoljeno parkiranje do 60 minut z uporabo parkirne ure od ponedeljka do petka od 8. - 18. ure, razen za stanovalce Cankarjeve 1 (stolpnice).

Enaka pravila veljajo tudi za parkirišče ob stolpnici. Uporaba parkirišča pred stolpnico pa je brez pogojev.



Slika 34: Parkirna mesta pred stolpnico in ob stolpnici
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 35: Parkirna mesta pred Mercatorjem in Abanko
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Uporaba parkirnih mest pred Mercatorjem in Abanko je obiskovalcem dovoljena 60 minut z uporabo parkirne ure od ponedeljka do petka od 8. - 18. ure.



Slika 36: Javna parkirna mesta pred Mercatorjem in neurejeno parkirišče za avtobusno postajo
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

8. Balos



Slika 37: Parkirna mesta za knjižnico dr. Toneta Pretnarja in parkirna mesta ob stanovanjskem objektu
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 38: Parkirna mesta za stranke Gorenjske banke in javna parkirna mesta ob trgovini Melom
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

9. Koroška cesta

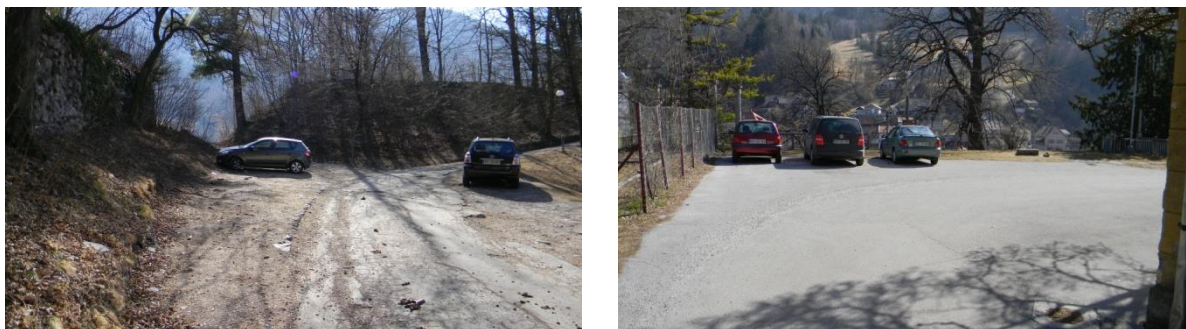
Na Koroški cesti ni urejenih parkirišč. Nekaj stanovalcev ima lastna parkirišča, ostali pa parkirajo ob cesti. Del vozišča, ki je označen za pešce in kot varna šolska pot, je navadno zaparkiran.



Slika 39: Primer nedovoljenega parkiranja na Koroški cesti
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

10. Grad Neuhaus

Ob cesti na grad dnevno parkirajo stanovalci Koroške ceste. Število neurejenih parkirnih mest je za 10 vozil. Na gradu, kjer je ogromno asfaltirano parkirišče, je na voljo 20 parkirnih mest.



Slika 40: Parkirna mesta ob cesti na grad in veliko asfaltirano parkirišče pri gradu
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

11. Šolska ulica

V Šolski ulici za glasbeno šolo je na voljo 15 javnih parkirnih mest, predvsem za stanovalce in obiskovalce glasbene šole.



Slika 41: Parkirna mesta na Šolski ulici
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

12. Trg svobode



Slika 42: Primer nedovoljenega parkiranja na cesti Trg svobode, dovoljeno parkiranje le za dostavo ali z dovolilnico občine Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

5.6.2.1 Parkirišča v osrednjem delu mesta Tržič

Preglednica 2: Javna parkirišča v mestu Tržič 1

Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

		JAVNO PARKIRIŠČE					NEDOVOLJENO PARKIRANJE	POGOJI UPORABE
		urejeno	invalidi	rezervirano	neurejene površine	motoristi		
SKUPAJ		159	4	11	5	0	0	
Občina	SKUPAJ	74	2	10	0	0	0	
	javno	7						modra cona - dovoljeno do 60 minut z uporabo parkirne ure od pon. do petka od 8. -18. ure
	javno	67	2					ni režima parkiranja
	rezervirano			10				dovoljeno z dovolilnico občine Tržič
šola z okolico	SKUPAJ	61	2	1	5	0	0	
	šola	61	2	1				dovoljeno za uporabnike šole in športne dvorane
	plin. postaja				5			ni režima parkiranja
Predilniška cesta	SKUPAJ	24	0	0	0	0	0	
	križišče-pošta	12						ni režima parkiranja
	križišče-pošta	12						modra cona - dovoljeno do 60 minut z uporabo parkirne ure od pon. do petka od 8. -18. ure

Preglednica 3: Javna parkirišča v mestu Tržič 2

Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

		JAVNO PARKIRIŠČE					NEDOVOLJENO PARKIRANJE	POGOJI UPORABE
		urejeno	invalidi	rezervirano	neurejene površine	motoristi		
SKUPAJ		169	4	13	35	2	0	
Zdravstveni dom	SKUPAJ	52	4	13	35	2	0	
	javno	52						dovoljeno za obiskovalce ZD Tržič do 120 minut - obvezna uporaba parkirne ure
	rezervirano		4	13		2		varovano z zapornico
	parkirišče pri mostu v Paradiž				5			neurejeno parkiranje brez omejitev
	parkiranje na predvideni obvoznici				30			neurejeno parkiranje brez omejitev
Za Mošenikom	SKUPAJ	57	0	0	0	0	0	
	PUR	57						ni režima parkiranja
parkirišče BPT	SKUPAJ	60	0	0	0	0	0	
	javno	60						ni režima parkiranja

Preglednica 4: Javna parkirišča v mestu Tržič 3

Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

		JAVNO PARKIRIŠČE					NEDOVOLJENO	
		urejeno	invalidi	rezervirano	neurejene površine	motoristi	PARKIRANJE	
								POGOJI UPORABE
SKUPAJ		49	3	0	0	0	0	
Cankarjeva cesta	SKUPAJ	49	3	0	0	0	0	
	nasproti kulturnega centra Tržič	4						parkiranje na lastno odgovornost
	Kurnikova hiša - stolpnica	9						modra cona - dovoljeno do 60 minut u uporabo parkirne ure od pon. do petka od 8. -18. ure - RAZEN ZA STANOVALCE CANKARJEVE 1
	stolpnica parkirišče	12						ni režima parkiranja
	parkirišče stolpnica ob cesti	10	1					modra cona - dovoljeno do 60 minut u uporabo parkirne ure od pon. do petka od 8. -18. ure - RAZEN ZA STANOVALCE CANKARJEVE 1
	Mercator - Abanka (modra cona)	10	2					modra cona - dovoljeno do 60 minut z uporabo parkirne ure od pon. do petka od 8. -18. ure
	Mercator - Abanka (javno)	4						ni režima parkiranja

Preglednica 5: Javna parkirišča v mestu Tržič 4

Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

		JAVNO PARKIRIŠČE					NEDOVOLJENO	
		urejeno	invalidi	rezervirano	neurejene površine	motoristi	PARKIRANJE	
								POGOJI UPORABE
SKUPAJ		47	0	0	20	0	34	
Balos	SKUPAJ	29	0	0	0	0	0	
	Balos 4	18						ni režima parkiranja
	Balos javno	5						ni režima parkiranja
	Gorenjska banka	6						parkirišče namenjeno strankam Gorenjske banke
Koroška cesta	SKUPAJ	0	0	0	0	0	24	
	od picerije do vrha klanca						20	ni režima parkiranja
	pri piceriji Pod gradom						4	ni režima parkiranja
Grad	SKUPAJ	0	0	0	20	0	10	
	cesta na grad parkirišče pri gradu				20		10	neurejeno parkiranje ni režima parkiranja
Šolska ulica	SKUPAJ	18	0	0	0	0	0	
	ob glasbeni šoli	3						ni režima parkiranja
	za glasbeno šolo	15						ni režima parkiranja

Preglednica 6: Skupna javna parkirišča v mestu Tržič

Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

	JAVNO PARKIRIŠČE					NEDOVOLJENO PARKIRANJE	VSA PARKIRIŠČA
	urejeno	invalidi	rezervirano	neurejene površine	motoristi		
SKUPAJ	424	11	24	60	2	34	555

Komentar:

Glede na to, da v mestu Tržič živi 3.920 prebivalcev in ob podatku, da je število avtomobilov na 1.000 prebivalcev 480, to pomeni, da je v mestu Tržič okoli 2.000 avtomobilov. Zraven moramo šteti tudi avtomobile obiskovalcev in zaposlenih v Tržiču. Če predpostavimo, da ima polovica živečih v mestu Tržič svoje zasebno parkirišče in pri štetju parkirnih mest upoštevamo samo javna parkirišča v osrednjem delu mesta Tržič, pridemo do zaključka, da v mestu Tržič primankluje število parkirnih mest.

5.7 Prometni sistem prihodnosti - leto 2025

Prometni sistem prihodnosti bo na osnovi obstoječega prometnega sistema in na osnovi ciljev ter ukrepov nove prometne politike občine Tržič.

5.7.1 Stara in nova prometna miselnost

Še vedno velja, da vsak od nas zase odloča o tem na kakšen način se bo pripeljal od začetne do končne točke in nazaj. Izbira načina prevoza velja kot pravica do svobodne izbire, do svobodnega gibanja. Ljudje se odločajo racionalno, glede na lastne prednostne izbire. Izbira vožnje z avtomobilom je na prvi pogled racionalna: ponuja udobje, zasebnost, hitrost in nenazadnje tudi prilagodljivost pri izbiri cilja. Širimo prometno infrastrukturo, da zagotovimo večjo prometno prepustnost, gradimo nove prometne infrastrukture, s tem povezujemo različne kraje med seboj.

Vendar, če bomo tako nadaljevali, bo število avtomobilov močno naraslo, promet bo prevladal nad mestom, pojavile se bodo številne nezaželene posledice prometa.

nezaželeni stranski učinki prometa	
nesreče	→ ekonomska škoda → zdravstvene težave
zastoji	→ izguba časa → ovira za nekatere vrste transporta (npr. avtobus) → stres → ekonomska škoda → nemobilnost → povečani pritiski na okolje
hrup	→ zdravstveni problemi → stres → neudobno okolje za življenje
izpušni plini	→ onesnaženje zraka → spreminjanje podnebja → zdravstveni problemi
infrastruktura	→ uničenje okolja → škodljiv vpliv na biološko pestrost → odrezane lokalne skupnosti, ki jim avtoceste prinašajo le nezaželene stranske učinke → vizualna in socialna degradacija mestnih površin

Slika 43: Nezaželeni stranski učinki prometa

Vir: http://www.focus.si/files/tezeKTPP_2010_1.pdf (12.3.2012)

Zato moramo razmišljati v drugačni smeri. Potrebno je zmanjšati negativne vplive na okolje, izpušne pline vozil in hrupa, ki nastanejo zaradi povečanega prometa vozil. Odpraviti moramo odvisnost od fosilnih goriv, ne da bi pri tem zmanjšali učinkovitost in mobilnost ter učinkovito uporabo alternativnih sistemov pogona in goriv. Izbirati moramo takšne vrste prevoza, da bomo dosegli najmanjše vplive na okolje in nudili kasnejši generaciji zdravo okolje.

Promet je potrebno urediti tako, da damo prednost kolesarjem in pešcem, spodbujati pa je potrebno učinkovit in udoben javni prevoz, ki bo nadomestil prevoze z avtomobili. Zmanjšati je potrebno število avtomobilov v mestnih jedrih, s tem pa nuditi bogato izbiro različnih oblik mobilnosti.

5.7.2 Vizija prometnega razvoja občine Tržič

Tržič se bo gradil kot dinamično razvijajoča se skupnost v osrčju Karavank. Mesto Tržič bo dobro povezano z okoliškimi naselji in manj prometa skozi mestno jedro, katerega osnovno hrbtenico predstavljata Trg svobode in Koroška cesta, bo zagotovljeno z izgradnjo severnega priključka na magistralno cesto Tržič - Ljubelj. S tem se bo zmanjšal lokalni tranzit iz območja Raven proti mestu Tržič in obratno. Z zaprtjem Čevljarske in Usnjarske ulice za osebni promet ter izgradnja obvoznice, ki bo izboljšala dostop do javnih parkirišč, bo nastalo območje umirjenega prometa, kjer bodo pešci in otroci imeli prednost pred drugimi udeleženci cestnega prometa. Prebivalci območja bodo imeli boljši način življenja zaradi zmanjšanja števila avtomobilov v mestnem jedru občine Tržič, ki je glavni povzročitelj izpusta CO₂ v okolico in nastanka hrupa, ki ljudem povzroča stres in zdravstvene težave. Poleg tega bo mesto Tržič postalo bolj zeleno, predvsem z nasadi dreves in s širjenjem zelenih površin ter z uporabo alternativnih sistemov pogona in goriv.

Prebivalci Tržiča bodo imeli na razpolago veliko izbiro predvsem nemotoriziranih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje ter javni prevoz. Tržič bo nudil svojim prebivalcem mestni javni potniški promet in povezal okoliška naselja s prevozi kombija, ki bodo vozili na eno uro. Boljši in cenejši bodo tudi prevozi do ostalih regijskih središč (Naklo, Golnik, Kranj, Radovljica in Ljubljana).

Ljudi bo potrebno spodbujati k uporabi javnega prevoza in k zdravemu načinu življenja z nekaj dnevno urno hojo in h kolesarjenju. Pešcem bodo zagotovljene varne poti do vsakega pomembnega objekta, do šol, vrtcev, trgov in parkov ter postajališč javnega prevoza, kolesarjem pa kolesarski pasovi na obstoječih cestah ter ureditev križišč in odsekov cest tako, da bodo varna pešcem in kolesarjem.

Trajnostni razvoj mesta Tržič pa bo predvsem privabljal ljudi, ki si želijo živeti v zdravem, zelenem, ustvarjalnem in vsem generacijam prijaznem mestu.

5.7.3 Cilji in ukrepi prometne politike občine Tržič

V nadaljevanju bodo prikazani vsi cilji in ukrepi, tako tehnični ukrepi kot tudi ukrepi prometne politike. Cilji in ukrepi so ločeni glede na obliko prevoza. Glavni cilji prometne politike občine Tržič so:

- povečanje mobilnosti,
- zmanjšati potovalne čase in čase namenjene iskanju parkirnih mest,
- povečanje osebne in prometne varnosti,
- zmanjšati negativne vplive na okolje,

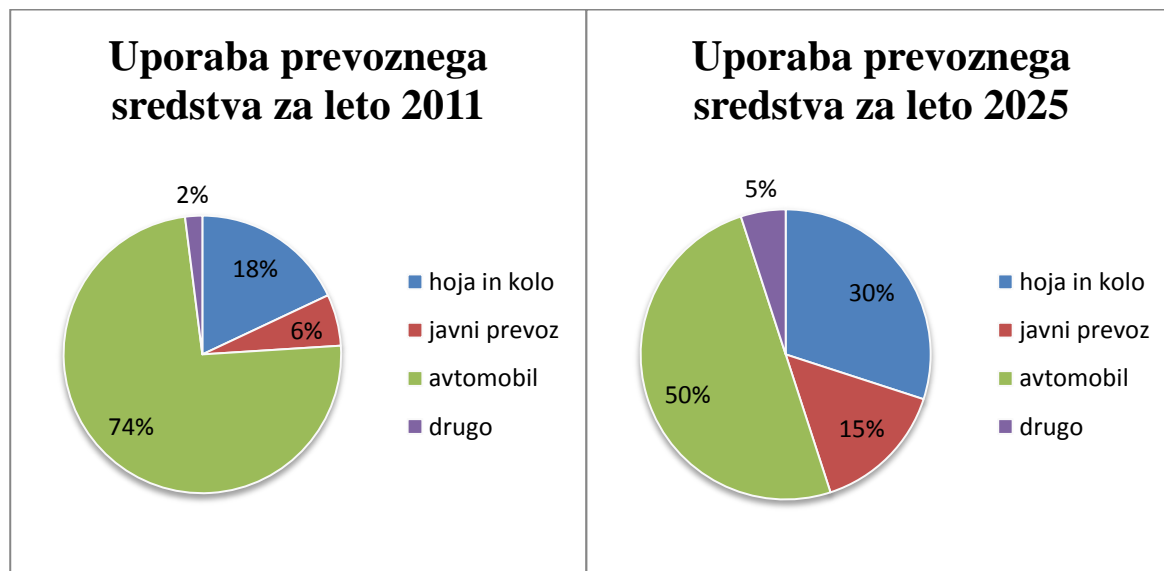
- sprememba deleža uporabe različnih prometnih sredstev.

Anketirance na območju občine Tržič smo spraševali, če se strinjajo z določenim ukrepom, ki smo jih podali v predlogu prometne politike občine Tržič. Anketirali smo prebivalce na območju celotne občine Tržič. Rezultati 60 anket so prikazani v prilogi B. Anketa vsebuje 12 vprašanj: eno vprašanje o splošni uporabi prevoznega sredstva za prevoz v mesto Tržič, tri vprašanja, ki se navezujejo na izboljšanje cestnega omrežja, tri vprašanja, ki se navezujejo na negativne vplive na okolje, eno vprašanje o prometni varnosti, sledi po eno vprašanje iz vsakega posameznega prometnega sistema: javni potniški promet, mirujoči promet, kolesarski promet in peš promet.

Uporabo različnega prevoznega sredstva za dejansko leto 2011 smo pridobili na osnovi anketnega vprašanja: Katero prevozno sredstvo najpogosteje uporabljate za prevoz v mesto Tržič?

- kolo
- hoja
- avtomobil
- javni prevoz: avtobus
- drugo

Rezultati ankete so pokazali, da 3 % anketirancev uporablja kolo, 15 % anketirancev hodi, 74 % anketirancev uporablja osebni avtomobil, 6 % anketirancev uporablja javni prevoz in 2 % anketirancev uporablja drugo prevozno sredstvo. Cilj za prihodnost je, da bo 6 % anketirancev uporabljalo kolo, 24 % anketirancev bo hodilo, 50 % anketirancev bo uporabljalo osebni avtomobil in 15 % anketirancev bo uporabljalo javni prevoz ter 5 % anketirancev bo uporabljalo druga prevozna sredstva.



Grafikon 1: Uporaba prevoznega sredstva za leto 2011 in leto 2025

Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

5.7.3.1 Motorni osebni in tovorni promet

5.7.3.1.1 Izboljšanje cestnega omrežja

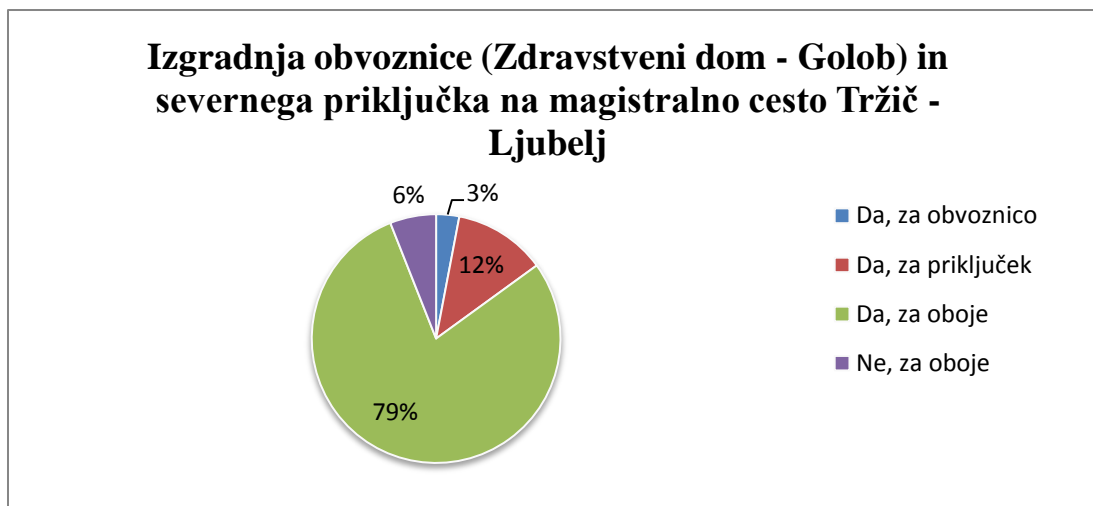
Cilji:

- zagotoviti dobro povezanost mesta z okolico,
- razbremenitev prometa skozi mesto (Trg svobode, Koroška cesta) in mestne ulice,
- zmanjšanje ranljivosti cestnega omrežja, predvsem na območju Raven,
- omogočiti prevoznost ob različnih prireditvah,
- zmanjšanje poškodb vozišča zaradi tovornih vozil,
- zmanjšanje potovalnih časov.

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o severni nivojski priključek na magistralno cesto, ki bi razbremenil Koroško cesto in Trg svobode, poleg tega pa še Predilniško cesto in Cesto St. Marie aux Mines,
 - o tržiška obvoznica, na odseku od križišča z Blejsko cesto do Goloba, ki bi izboljšala dostop do javnih parkirnih mest Za Mošenikom,
 - o ob pogoju, da bo zgrajena obvoznica, zaprtje Čevljarske in Usnjarske ulice za motorni osebni promet (kontrola dostopa s fizičnimi ovirami - dovolilnica za stanovalce teh dveh ulic),
 - o sanacija obstoječih občinskih cest (preplastitev vozišča),
 - o obnova mostov na Blejski cesti in Kovaški ulici, most na Kovaški ulici spremenjen v brv za pešce,
 - o semaforizacija treh križišč:
 - pred bazenom: križišče regionalne ceste R2-410/1133 Bistrica-Tržič, ki preide v lokalno cesto za smer Tržič in regionalne ceste R2-410/1134 Golnik-Tržič,
 - križišče pred trgovinama Spar in Hofer,
 - pred tovarno Peko in Mercatorjem: pet krako križišče lokalne ceste St. Marie aux Mines in ceste Spodnja Bistrica.
 - o dodatni prometni znaki za prepovedi in omejitve (II-22 in II-23), predvsem na lokalnih cestah proti Lomu in Dolini.
- Ukrepi prometne politike:
 - o spodbujanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja in peš hoje.

Anketirance smo spraševali, če se strinjajo z izgradnjo obvoznice od Zdravstvenega doma do Goloba in severnega nivojskega priključka (Za jezom) na magistralno cesto Tržič - Ljubelj, ki bi razbremenil Koroško cesto in Trg svobode.



Grafikon 2: Izgradnja obvoznice in severnega priključka na magistralno cesto Tržič-Ljubelj
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Tako z izgradnjo obvoznice kot tudi z izgradnjo severnega priključka, se strinja 79 % anketirancev, 12 % anketirancev se strinja z izgradnjo severnega priključka, 3 % anketirancev se strinja z izgradnjo obvoznice ter 6 % anketirancev se ne strinja z izgradnjo severnega priključka in obvoznice.

Tisti, ki so odgovorili: Da, za obvoznico in Da, za oboje, so odgovarjali na dodatno vprašanje, če se strinjajo, da se zapreta Čevljarska in Usnjarska ulica za osebni motorni promet in da se most na Kovaški ulici spremeni v brv za pešce.



Grafikon 3: Zaprtje Čevljarske in usnjarske ulice za osebni promet
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Z zgoraj zastavljenim vprašanjem se strinja 88 % vprašanih anketirancev, ostalih 12 % se ne strinja, da bi se Čevljarsko in Usnjarsko ulico zaprlo za osebni promet.

Nadaljnje vprašanje je bilo, če se anketiranci strinjajo, da se uredi semaforizacija določenih križišč ali posameznega križišča na območju občine Tržič (prometno odvisni semaforji; pred bazenom: križišče regionalne ceste R2-410/1133 Bistrica-Tržič, ki preide v lokalno cesto za smer Tržič in regionalne ceste R2-410/1134 Golnik-Tržič, križišče pred trgovinama Spar in Hofer, pred tovarno Peko in Mercatorjem: pet krako križišče lokalne ceste St. Marie aux Mines in ceste Spodnja Bistrica).



Grafikon 4: Semaforizacija določenih križišč ali posameznega križišča v občini Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

S semaforizacijo določenih križišč ali posameznega križišča se strinja 60 % vprašanih anketirancev, ostalih 40 % anketirancev se ne strinja, da se semaforizirajo določena križišča v občini Tržič. Tisti, ki so odgovorili, da se ne strinjajo s semaforizacijo križišč, so napisali komentar, da bi bilo krožno križišče boljša rešitev. Vendar se s to rešitvijo osebno ne moremo strinjati, ker ni zadostnega prostora za umestitev krožnega križišča, ki bi v celoti funkcioniral in bi bil dimenzioniran po trenutnih predpisih.

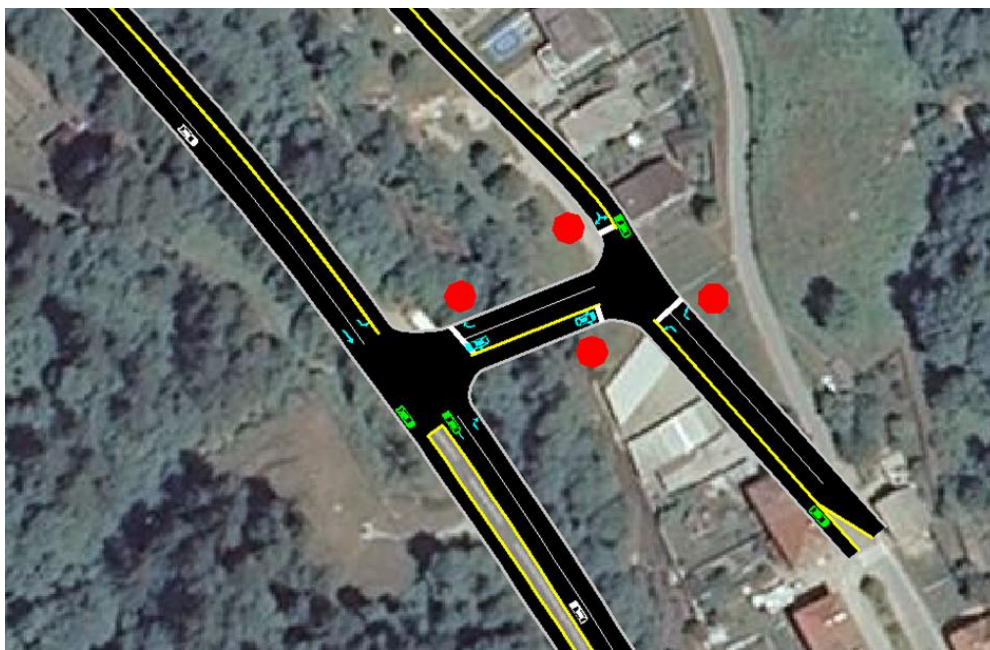
Načrti ukrepov:

- severni nivojski priključek

Zaradi razgibane konfiguracije terena in položaja obstoječe magistralne ceste Tržič - Ljubelj, je omogočeno lociranje nivojskega priključka ob severnem robu naselja Za jezom na oddaljenosti približno 3 km od sedanjega cestnega priključka Tržič v Bistrici pri Tržiču.

Približna oblika priključka je prikazana na spodnjih dveh slikah. Smer iz Ljubelja proti Tržiču bo imela pas za leve zavijalce z zaviralnim pasom in z zaporno površino, prav tako bo smer iz Tržiča proti Ljubelju imela pas za desne zavijalce, tako da bo vozilo varno z zmanjšano hitrostjo pripeljalo v priključek.

Smer iz naselja Za jezom na predvideni priključek bo imela ločeni pas za desne in leve zavijalce. Za desne zavijalce proti Ljubelju bo potrebno urediti pospeševalni pas tolikšne dolžine, da se bo vozilo varno vključilo v promet. Cesto preko potoka Mošenik bo premoščal premostitveni armiranobetonski most.



Slika 44: Prikaz severnega nivojskega priključka na magistralno cesto Tržič - Ljubelj in ureditev križišča z lokalno cesto Za jezom
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

- predvidena obvoznica

Potek predvidene obvoznice bi potekal od križišča z Blejsko cesto in končal pri Golobu (hiša ob poslovnem objektu). Cesta od križišča bo potekala med Zdravstvenim domom Tržič (na levi strani) in dvema stanovanjskima hišama (na desni strani), preko že zgrajenega asfaltiranega parkirišča, naprej po makadamski poti do zidu, ki meji z Golobom. Na levi strani naprej od Zdravstvenega doma naj bi bil prostor za dvonivojsko parkirno hišo s 120 parkirnimi mesti. Obvoznica se bo zaključila z obračališčem za osebna vozila. Obračališče bo imelo nalogo omogočanja obračanja vozil in dostop do zgornjega nivoja parkirne hiše.

- obnova mostov

Zaradi dotrajanosti nosilne betonske konstrukcije je predvidena obnova dveh mostov, to je mostu na Blejski cesti in na Kovaški ulici. Most na Kovaški ulici bo spremenjen v brv, namenjeno pešcem.

- zaprtje ulic za promet

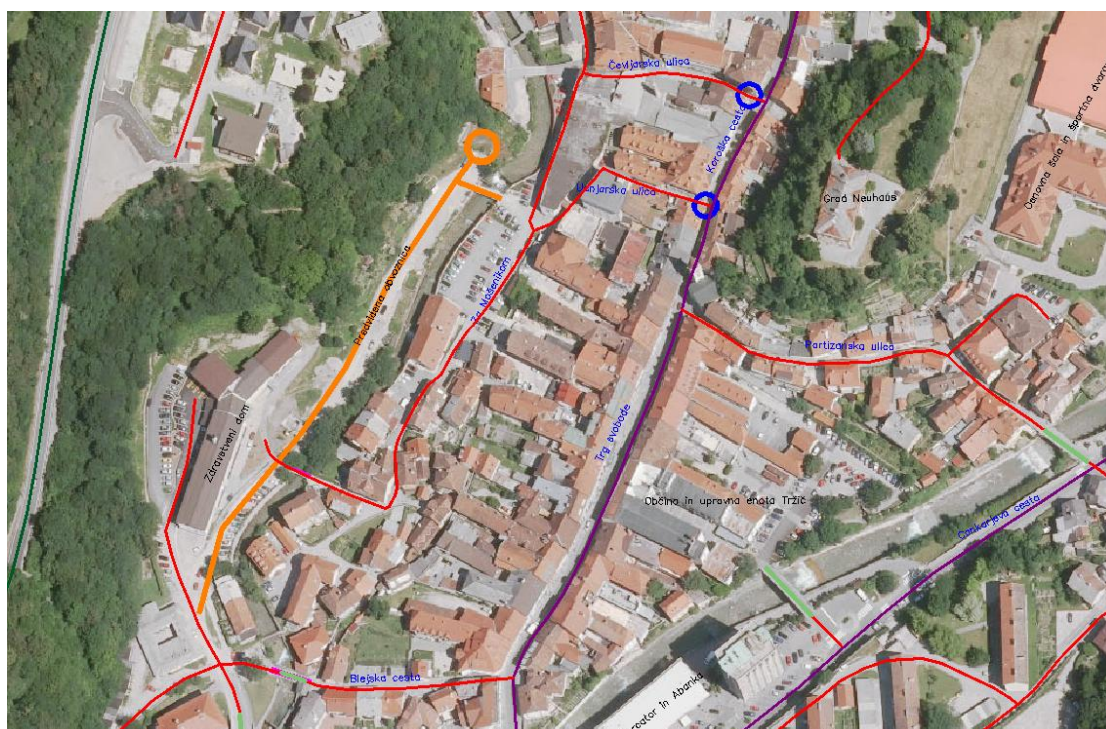
Ob pogoju, da bo obvoznica zgrajena, se bosta Čevljarska in Usnjarska ulica zaprli za osebni in tovorni promet, s tako imenovano kontrolo dostopa s fizično zaporo.

Kontrola dostopa je orodje za upravljanje prometa v okviru prometne politike, s katerim kontroliramo in omejujemo dostop določenim vozilom v določeno območje v določenem časovnem obdobju. Kontrola dostopa so ukrepi, s katerimi onemogočimo ali omejimo dostop cestnemu prometu na specifična varovana območja v mestu. Najpreprostejši ukrep za omejitev vozil na cesti je ročno ali avtomatsko upravljana fizična zapora. Fizične zapore lahko podpremo z orodji ITS, ki omogočajo kontroliran dostop izbranim vozilom (vozilom z dovoljenjem) brez nepotrebne ustavljanja ob zapori (Žura, M., »in sod.«, 2005, 110-111).

Lastnikom in stanovalcem objektov na teh dveh ulicah bo izdana dovolilnica, ki bo omogočala dostop. Prav tako bo omogočen dostop mestnemu javnemu prevozu.



Slika 45: Avtomatski dvizni stebriček - fizična vrata, krmilnik za upravljanje stebrička
Vir: Žura, M., »in sod.«, 2005, 112 (5.3.2012)



Slika 46: Predvideni ukrepi v mestu Trzič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

- ureditev križišč

Glavne prometne obremenitve bo prevzela Cesta St. Marie aux Mines, ki je edina prometna povezava med magistralno cesto in mestom Trzič. Iz podatkov štetja prometa iz leta 2009 lahko razberemo, da vsakodnevno okoli 9.200 vozil vozi po tej cesti, zato na neprednostnih krakih v križiščih prihaja do zastojev in zamud (Jovanović, G., Eler, I. 2009).

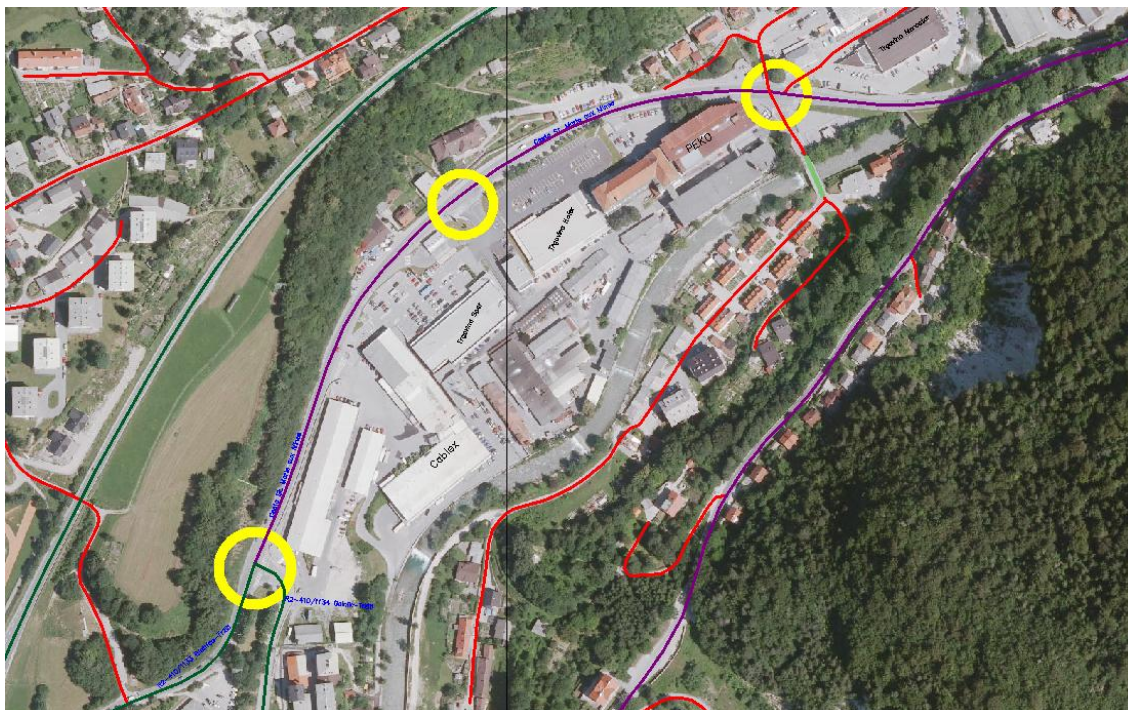
Takšna križišča so:

- pred bazenom: križišče regionalne ceste R2-410/1133 Bistrica-Tržič, ki preide v lokalno cesto za smer Tržič in regionalne ceste R2-410/1134 Golnik-Tržič, neprednostni krak: iz smeri Golnika proti Bistrici pri Tržiču,
- križišče Ceste St. Marie aux Mines in neprednostnega kraka, ki vodi do trgovine Spar in Hofer,
- pred tovarno Peko in Mercatorjem: pet krako križišče lokalne ceste St. Marie aux Mines in ceste Spodnja Bistrica.

Križišča bo potrebno urediti na takšen način, da se bo izboljšala prepustnost na neprednostnih krakih v omenjenih križiščih. Tak ukrep je semaforizacija križišč. Promet bo potrebno krmiliti tako, da bodo križišča zaporedno medsebojno povezana (odprta semaforna mreža) in prometno odvisno krmiljenje.





Pri prometno odvisnem krmiljenju se s pomočjo določene opreme avtomatsko določa trajanje ciklusa in trajanje faz, glede na zaznan promet na različnih pristopih. Največja zahteva pri tem je, da se nastavi pravilne časovne vrednosti za vsako funkcijo, npr. minimalno in maksimalno vrednost določenih intervalov (Maher, T. 2012,19).






Poleg tega pa bo potrebno urediti križišča tako, da bodo varna za kolesarje in pešce.



Slika 47: Ureditev križišč
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Legenda:

Obstoječe omrežje občinskih in državnih cest	
	Lokalna cesta
	Lokalna zbirna cesta
	Javna pot
	Državne ceste

Tehnični ukrepi	
	Tržiška obvoznica
	Severni nivojski priključek na magistralno cesto
	Ureditev dveh obstoječih križišč
	Obnova obstoječih mostov
	Lokacija dviznih stebričkov

5.7.3.1.2 Negativni vplivi na okolje - osebna vozila

Cilji:

- zmanjšanje vplivov na okolje, emisij CO₂ in hrupa,
- učinkovita poraba energije in čisto okolje, manjša poraba fosilnih goriv in uporaba alternativnih sistemov pogona in goriv, izboljšanje energetske učinkovitosti osebnih vozil,

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o izgradnja ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih vozil (lokacije: pred trgovino Spar in Hofer, pred parkirno hišo za občino),
 - o na najbolj izpostavljenih predelih postavitve protihrupnih ograj, v kombinaciji s protihrupnimi okni in vrati,
 - o zelene površine in nasad dreves,
- Ukrepi prometne politike:
 - o spodbujanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja in peš hoje,
 - o spodbujanje uporabe manjših, lažjih in bolj specializiranih cestnih vozil,
 - o obvezno izobraževanje o učinkoviti vožnji v avtošolah,
 - o zmanjšanje cen električnih, vodikovih in hibridnih vozil, subvencija pri nakupu vozila,
 - o princip onesnaževalec plača,
 - o davek na motorna vozila, glede na izpust CO₂,
 - o vključiti eksterne stroške, ki jih povzročata cestni promet,
 - o diferenciacija davkov na vozila - tista vozila, ki porabijo manj goriva, bi lahko imela nižje davke kot vozila, ki porabijo primerljivo več goriva,
 - o na mestih, kjer ni dobrega dostopa do javnega prevoza, bi bilo potrebno povračilo pogojevati z uporabo avtomobila za več oseb hkrati,
 - o deljenje vozila ali car pooling.

5.7.3.1.3 Negativni vplivi na okolje - tovorna vozila

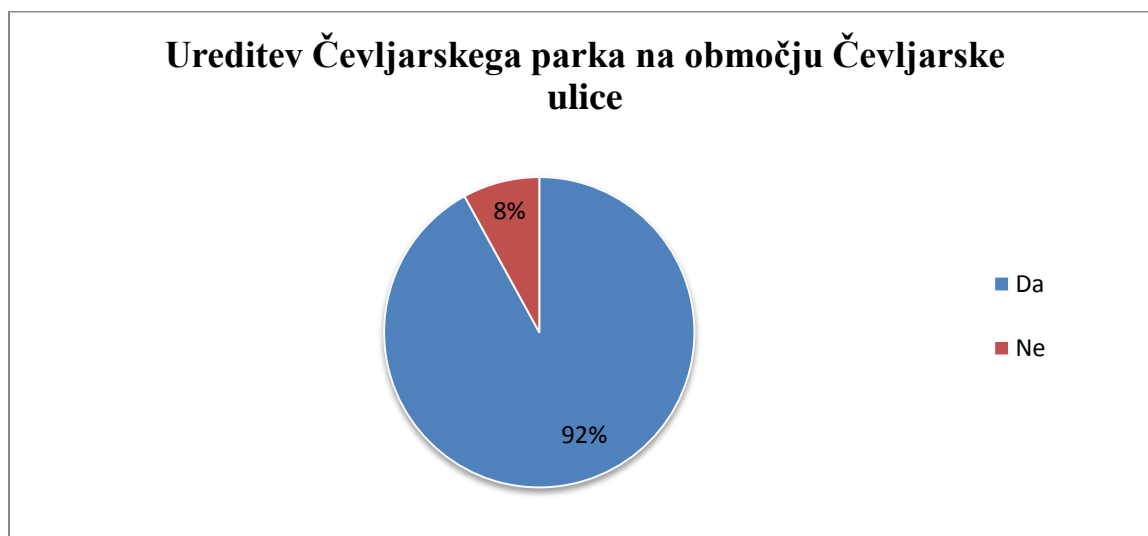
Cilji:

- zmanjšanje vplivov na okolje, emisij CO₂ in hrupa,
- učinkovita poraba energije in čisto okolje, manjša poraba fosilnih goriv in uporaba alternativnih sistemov pogona in goriv, izboljšanje energetske učinkovitosti tovornih vozil,
- omejiti individualne dostave tovornih vozil,

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o izgradnja ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih vozil,
 - o na najbolj izpostavljenih predelih postavitev protihrupnih ograj, v kombinaciji s protihrupnimi okni in vrati,
- Ukrepi prometne politike:
 - o uporaba inteligentnih sistemov za upravljanje prometa v realnem času, zmanjšuje čas dostave in zastoje oziroma preobremenjenost distribucije v zadnjem delu poti,
 - o dostava naj se odvija ponoči,
 - o spodbujanje uporabe manjših, lažjih in bolj specializiranih cestnih vozil,
 - o princip onesnaževalec plača,
 - o boljše delovanje multimodalnih logističnih verig,
 - o uveljavitev standarda Euro 6, ki prinaša strožje omejitve za izpuste ogljikovega monoksida (CO), dušikovih oksidov (NOx) in trdnih delcev v izpuhih tovornih vozil in avtobusov nad 2,6 tone.

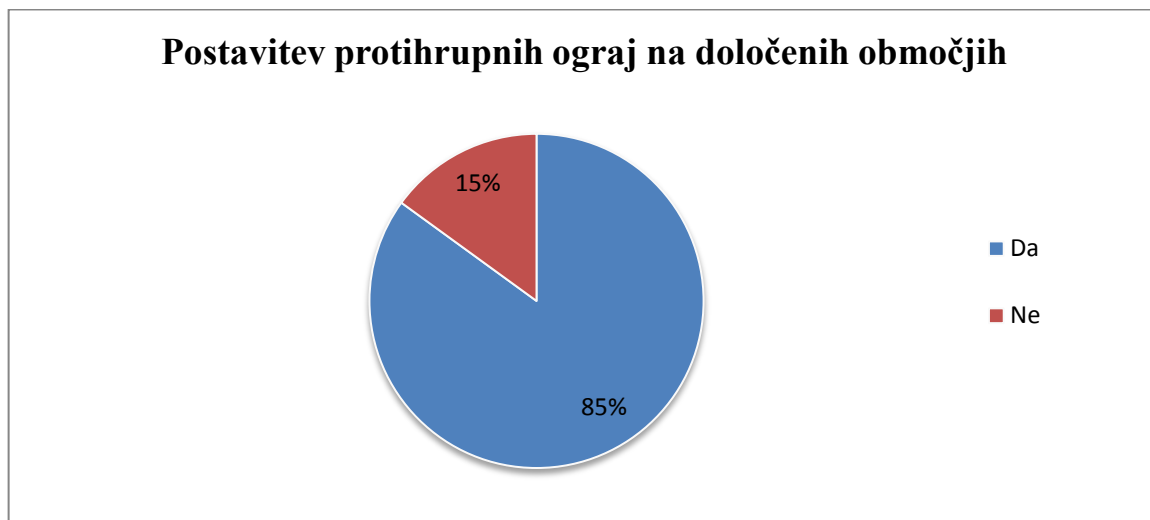
Anketirance smo tudi spraševali, če se strinjajo, da se na območju Čevljarske ulice uredi Čevljarski park, s sprehajalnimi potmi, klopcami in z nasadom različnih rož in dreves ter uredi novi drevored na območju predvidene obvoznice.



Grafikon 5: Ureditev Čevljarskega parka
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Z ureditvijo Čevljarskega parka na območju Čevljarske ulice se strinja 92 % vprašanih anketirancev, ostalih 8 % anketirancev se s tem ne strinja.

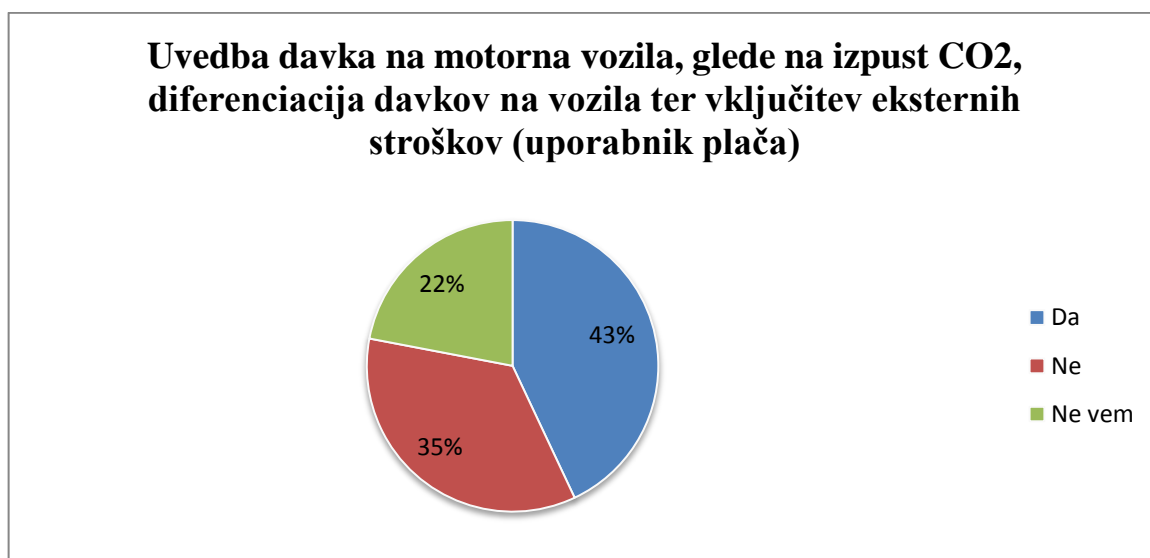
Naslednje vprašanje je bilo, če se anketiranci strinjajo s postavitvijo protihrupnih ograj na nujno določenih območjih, kjer hrup povzroča mnoge zdravstvene težave in stres.



Grafikon 6: Postavitev protihrupnih ograj na določenih območjih
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

S postavitvijo protihrupnih ograj na določenih območjih se strinja 85 % vprašanih anketirancev, ostalih 15 % anketirancev se s postavitvijo protihrupnih ograj ne strinja.

Zadnje vprašanje iz tega področja je bilo, če se anketiranci strinjajo, da se uvede davek na motorna vozila, glede na izpust CO₂, diferenciacija davkov na vozila - tista vozila, ki porabijo manj goriva, bi imela nižje davke kot vozila, ki porabijo primerljivo več goriva ter vključitev eksternih stroškov, ki jih povzročamo vozniki sami (uporabnik plača).



Grafikon 7: Uvedba davka na motorna vozila, diferenciacija davkov ter vključitev eksternih stroškov
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Z uvedbo davka na motorna vozila, glede na izpust CO₂, z diferenciacijo davkov na vozila ter z vključitvijo eksternih stroškov (uporabnik plača) se strinja 43 % vprašanih anketirancev, medtem ko se 35 % anketirancev s tem ne strinja. 22 % anketirancev pa je bilo neopredeljenih.

Načrti ukrepov:

- zelene površine in nasad drevja

Občina Tržič je več kot 70% pokrita z gozdom, kjer med drevesnimi vrstami prevladuje smreka. Iz slike so razvidna drevesa in zelene travnate površine. Nov nasad drevoreda in park sredi mesta Tržič bo omilil škodljive vplive motornega prometa.



Slika 48: Rjava: lokacija protihrupnih ograj, zelena: drevored in Čevljarski park in polnilnica za električna vozila
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

- protihrupne ograje in polnilnice za električna vozila

Protihrupne ograje bodo postavljene na odseku magistralne ceste Tržič - Ljubelj, tam kjer hrup povzroča določene težave prebivalcem Tržiča.

Polnilnice bodo namenjene lastnikom električnih vozil. Polnjenje bo v začetku brezplačno, potem pa plačljivo glede na povpraševanje.



Slika 49: Rjava: lokacija protihrupnih ograj, zelena: lokaciji polnilnic za električna vozila
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

5.7.3.1.4 Prometna in osebna varnost vseh udeležencev v prometu

Cilji (vsa prometna sredstva):

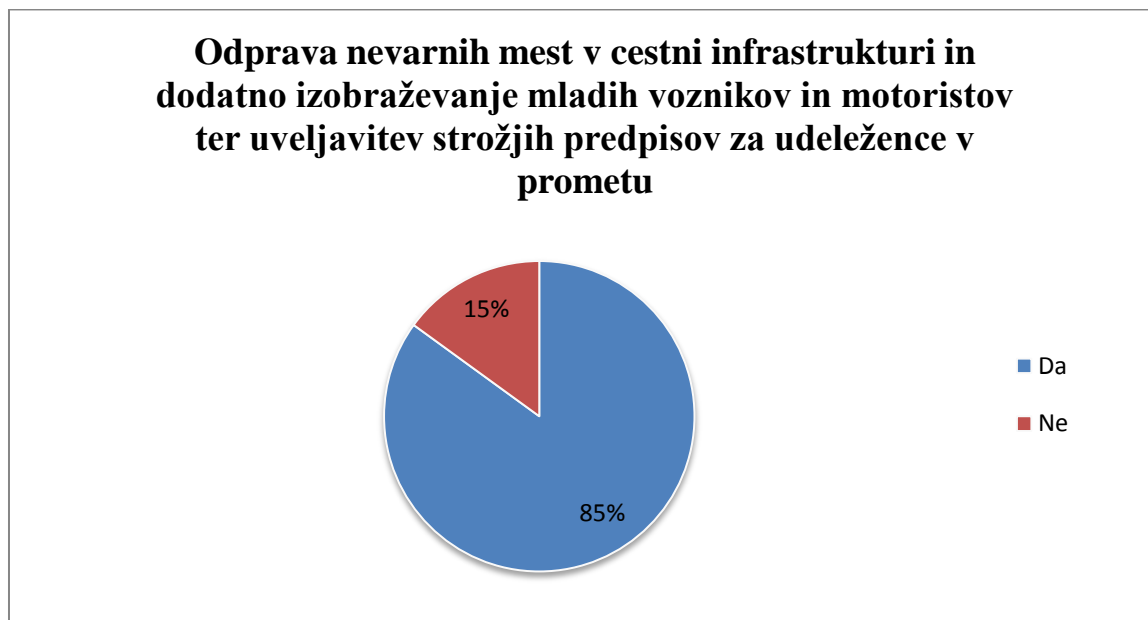
- povečati prometno in osebno varnost vseh udeležencev v prometu,
- zmanjšati število mrtvih v prometnih nesrečah,
- zmanjšati smrtnost divjadi,
- varna pot do šol, vrtcev, trgov in parkov ter postajališč,
- spremeniti kulturo voznikov.

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o poligon varne vožnje na Gorenjskem,
 - o ureditev križišč, da bodo bolj varna za pešce in kolesarje,
 - o izgradnja površin za pešce in kolesarje,
 - o izgradnja pločnikov za pešce in kolesarje v naseljih in zmanjšanje hitrosti na 30 km/h,
 - o e-varnost,
 - o nov, strožji zakon o prometnih predpisih in višje kazni,
 - o zaščitne ograje, s katerimi preprečimo velikim in srednje velikim sesalcem dostop do ceste,
 - o nove statične opozorilne table - silhete na območju magistralne ceste od priključka na avtocesto do priključka Bistrica pri Tržiču,

- opozorilni znaki + opozorilni sistemi s toplotnimi senzorji: senzorji sprožijo svetlobne opozorilne znake, ki so kombinirani s svetlobnimi znaki za omejitev hitrosti (omejitev hitrosti na 70 km/h).
- Ukrepi prometne politike:
 - odprava nevarnih mest v cestni infrastrukturi,
 - s posebnimi dodatki v vozilih zmanjšati posledice prometnih nesreč,
 - izobraževanje mladih voznikov in motoristov,
 - preučiti ustreznost nekaterih rešitev v zvezi s cestno signalizacijo (ustreznost določenih označb in prometnih znakov na cestah),
 - spodbujanje varnega vedenja kolesarjev, uporabe kolesarske čelade,
 - strožji predpisi za voznike motornih koles, skuterjev in koles.

Anketirance smo spraševali, če se strinjajo, da se odpravi nevarna mesta v cestni infrastrukturi in dodatno izobražuje mlade voznike in motoriste ter da se uveljavijo strožji predpisi za voznike motornih koles, skuterjev in koles.



Grafikon 8: Odprava nevarnih mest v cestni infrastrukturi in dodatno izobraževanje mladih voznikov in motoristov ter uveljavitev strožjih predpisov

Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Z zgoraj navedenimi trditvami se strinja 85 % vprašanih anketirancev, ostalih 15 % anketirancev se s tem ne strinja.

5.7.3.1.5 Trajnostna mobilnost

Cilj (vsa prometna sredstva):

- povečanje mobilnosti,
- zmanjševanje nepotrebnih kratkih voženj,

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o informacije na reklamnih panojih,
 - o brošure in letaki,
- Ukrepi prometne politike:
 - o spodbujanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja in peš hoje,
 - o izobraževalni programi za mobilnost za osnovne šole in srednje šole,
 - o izobraževalni program za avto šole ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost.

5.7.3.2 Javni potniški promet (avtobus, mestni kombi)

Zakaj javni potniški promet:

- ker je okolju prijaznejši

Danes proizvedeni avtobusi in vlaki so energetske izredno učinkoviti, še posebno, če upoštevamo število ljudi, ki jih lahko prepeljejo. Uporaba javnega potniškega prometa lahko pomembno vpliva na zmanjšanje izpustov ter zmanjša pritisk na okolje in zdravje.

- zmanjšuje prometne zastoje, nesreče in stres

Z uporabo javnega potniškega prevoza pridemo na delovno mesto pravočasno, svoje misli lahko med potjo zaposlimo s prijetnejšimi stvarmi od prometnega kaosa, naš dan se tako začne brez nepotrebnega stresa, kar pozitivno vpliva na našo storilnost v službi in splošno počutje ter zdravje.

- ker je varen

Statistika kaže, da je uporaba javnega potniškega prevoza do 7x bolj varna kot uporaba avtomobila.

- ker nam vrača ulice

Javni prevoz zmanjšuje potrebo po novih parkiriščih in vedno širših cestah, ki požirajo otroška igrišča, parke, drevesa, pločnike, kolesarske steze, prostore za druženje. Tako se vrvež z ulice umika avtomobilom, ki si bodo kmalu prilastili še zadnji košček zelenice. Javni potniški promet vrača ulice prebivalcem, vrednost bivalnega okolja pa se tako zviša, saj to postane varnejše, manj hrupno in omogoča kakovostnejše socialno življenje.

- ker je dostopen vsem

50 % prebivalcev Slovenije zaradi različnih vzrokov (starosti, bolezni, ekonomske šibkosti ...) ne more voziti avtomobila oz. si ga ne more privoščiti, zato je njihova mobilnost odvisna od javnega prevoza. Z vidika mobilnosti so v sistemu, ki favorizira prevoz z osebnim vozilom, diskriminirani, kar dodatno povečuje ekonomske in družbene razlike med prebivalci. Zato dostopnost javnega prevoza preprečuje mobilnostno diskriminacijo.

- ker je uporabniku prijazen

Sistemi informiranja potnikov se hitro izboljšujejo, tako da je organizacija naših potovanj z javnim prevozom vedno bolj enostavna. Fleksibilnost, zanesljivost, kvaliteta in udobnost so glavni aduti javnega prevoza. Moderni nizkopodni avtobusi omogočajo enostaven dostop tudi mamicam z vozički in ljudem, ki so gibalno ovirani. Čas, ki ga preživimo na avtobusu ali vlaku, lahko s pridom izkoristimo - med vožnjo lahko beremo, se družimo, počivamo, pišemo domačo nalogo, dokončamo delo, ki bi ga v nasprotnem primeru nesli domov. Ko prispemo na cilj pa lahko pozabimo na stresno iskanje parkirnega prostora.

- ker je cenovno dostopen

Če upoštevamo vse stroške, ki jih imamo, če se na pot odpravimo z avtomobilom. Če seštejemo vse stroške: strošek nakupa avtomobila, strošek letnega zavarovanja in registracije, letni strošek menjave pnevmatik, vinjeta, servisi, parkirnine, kazni in strošek goriva, pridemo do dejstva, da je uporaba javnega potniškega prevoza cenejša (Mobiliziraj se..., 2011).

Cilji:

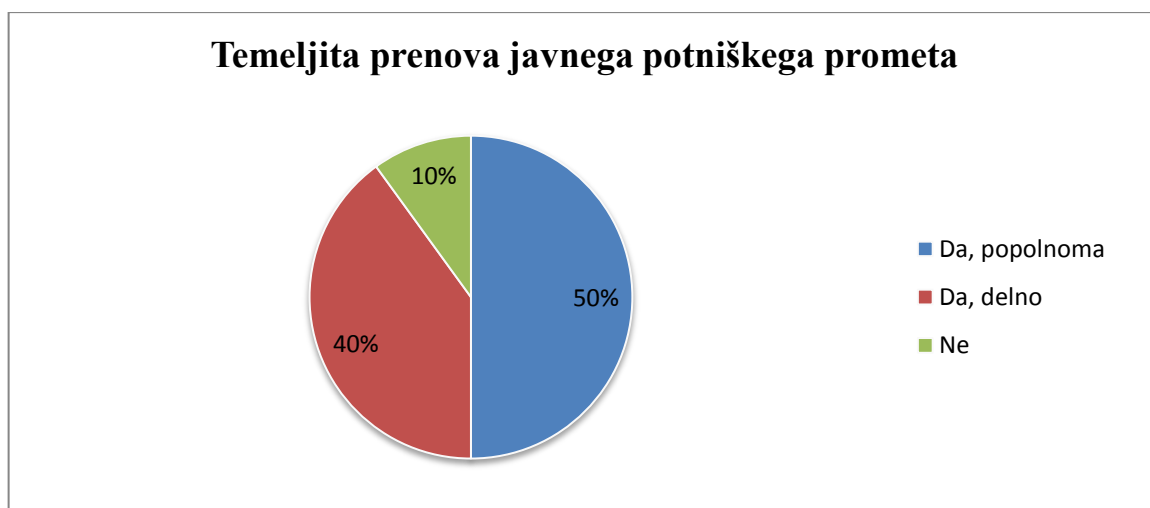
- manjša poraba fosilnih goriv in uporaba alternativnih sistemov pogona in goriv (električna, vozila na metan),
- temeljita prenova javnega potniškega prometa,
- povezovanje manjših naselij (Lom, Jelendol, Dolina, Podljubelj, Leše) in mesta Tržič s kombijem ali minibusom (interval: ena ura),
- uskladiti prevoze s kombijem ali minibusom s prevozi lokalnega javnega potniškega prometa (Integral Tržič, Alpetour Kranj),
- mestni javni potniški promet (znotraj mesta Tržič),
- boljše in cenejše povezovanje z ostalimi regijskimi središči (Naklo, Golnik, Kranj, Radovljica, Ljubljana),
- izboljšati prevoze osnovnošolcev iz šole na dom,

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o obnova obstoječih in izgradnja novih postajališč, tako mestnega kot lokalnega javnega prevoza,
 - o nabava ustreznih kombijev in minibusov,
 - o umestitev vseh horizontalnih in vertikalnih signalnih označb,
 - o informacijske table na glavnih postajališčih, na drugih postajališčih pa vozni redi,

- Ukrepi prometne politike:
 - o spodbujanje uporabe javnega prevoza in povečanje potniških kilometrov,
 - o izboljšati linije javnega potniškega prevoza, povečati frekvence, udobnost in dostopnost do postajališč, intermodalnost,
 - o znižanje cen vozovnic, subvencije,
 - o enotna vozovnica,
 - o osnovnošolcem zagotoviti brezplačni prevoz,
 - o uskladiti vozni red vseh javnih prevozov,
 - o sistem upravljanja z javnim prometom Talktrack.

Anketirance smo spraševali, če se strinjajo, da se temeljito prenovi javni potniški promet, s tem da se poveže manjša naselja (Lom, Jelendol, Dolina, Podljubelj, Leše) z mestom Tržič, da se uskladijo vsi prevozi s kombijem ali minibusom s prevozi lokalnega javnega potniškega prometa (Integral Tržič in Alpetour Kranj) in da se vzpostavi mestni javni prevoz, kjer bo linija prevoza zajemala pomembnejše kulturne in zgodovinske predele mesta Tržič, tako da bodo turisti in prebivalci Tržiča bolje spoznali staro mestno jedro, obenem pa bo mestni javni prevoz nadomestil prevoze z avtomobilom na kratke razdalje.



Grafikon 9: Temeljita prenova javnega potniškega prometa

Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

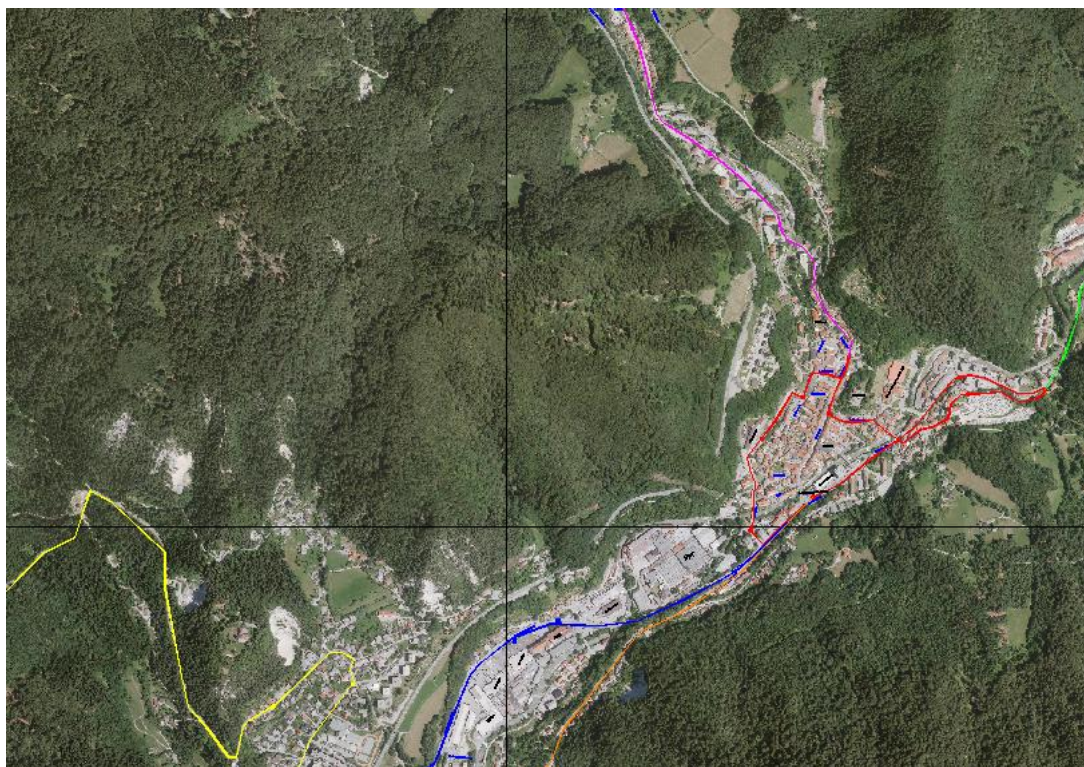
S temeljito prenovijo javnega potniškega prometa se popolnoma strinja 50 % vprašanih anketirancev, delno se strinja 40 % anketirancev, medtem ko se ostalih 10% anketirancev s temeljito prenovijo javnega potniškega prometa ne strinja.

Načrti ukrepov:

- javni potniški promet








Glavno pri javnem potniškem prometu je, da bodo vozni redi vseh javnih prevozov med seboj usklajeni. Vsa nova postajališča bodo ustrezno označena z vertikalnimi signalnimi označbami. Vsi prevozi za smer Lom, Jelendol, Dolina, Podljubelj, Ravne bodo vozili od glavne avtobusne postaje do določenega mesta v naselju.

Prevozi do naselij Lom, Dolina, Jelendol, Ravne, Podljubelj, Leše bodo vozili na določeni interval glede na povpraševanje po prevozu. Sprva bodo prevozi brezplačni, kasneje plačljivi.



Slika 50: Shema vseh javnih prevozov
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Legenda:

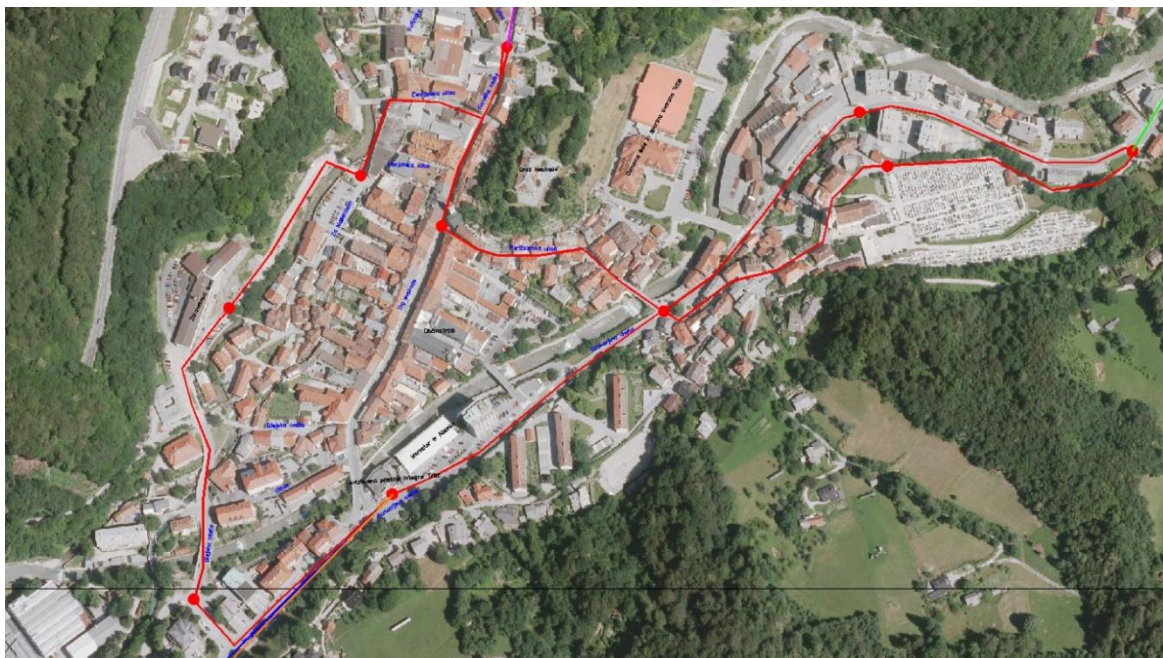
Linije javnega prevoza	
	Smer Leše – kombi
	Mestni javni prevoz – kombi
	Smer Lom, Dolina, Jelendol – kombi
	Lokalni javni prevoz preko Dupelj
	Lokalni javni prevoz preko Kovorja
	Smer Ravne, Podljubelj – kombi
	Postajališča

- mestni potniški promet

Linija mestnega javnega prevoza bo zajemala pomembnejše kulturne in zgodovinske predele mesta Tržič, tako da bodo turisti in prebivalci Tržiča bolje spoznali staro mestno jedro. Za prebivalce mesta Tržič bo mestni javni prevoz nadomestil prevoze z avtomobilom na kratke razdalje.

Mestni javni prevoz bo potekal po naslednjih ulicah:

- prva varianta:
 - od avtobusne postaje Tržič po Predilniški cesti do pošte, po Blejski cesti mimo Zdravstvenega doma po trasi nove obvoznice, mimo Čevljarskega parka do picerije Pod gradom, kjer bo obračališče za kombi, sledi vožnja po Koroški cesti do cerkve sv. Andreja, po Partizanski ulici mimo Glasbene šole, po Cerkvni ulici do pokopališča in nazaj po Cankarjevi cesti do avtobusne postaje,
 - postajališča: avtobusna postaja Tržič, parkirišče BPT, Zdravstveni dom Tržič, parkirišče Za Mošenikom, obračališče pri piceriji Pod gradom, pri cerkvi sv. Andreja, pri Kurnikovi hiši, pokopališče Tržič, dve postajališči na Cankarjevi cesti.
- druga varianta:
 - od avtobusne postaje Tržič po Predilniški cesti do pošte, po Blejski cesti mimo Zdravstvenega doma po trasi nove obvoznice, mimo Čevljarskega parka do naselja Ravne, kjer bo obračališče za kombi, sledi vožnja po Koroški cesti do cerkve sv. Andreja, po Partizanski ulici mimo Glasbene šole, po Cerkvni ulici do pokopališča in nazaj po Cankarjevi cesti do avtobusne postaje,
 - postajališča: avtobusna postaja Tržič, parkirišče BPT, Zdravstveni dom Tržič, parkirišče Za Mošenikom, obračališče na Ravnah, pri cerkvi sv. Andreja, pri Kurnikovi hiši, pokopališče Tržič, dve postajališči na Cankarjevi cesti.



Slika 51: Mestni javni potniški promet
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

5.7.3.3 Mirujoči promet

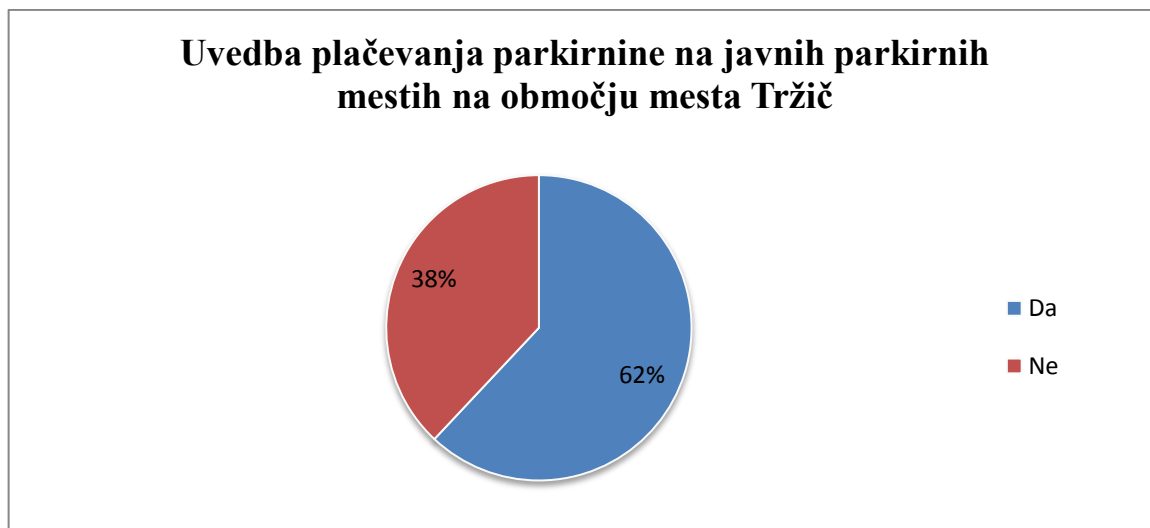
Cilji:

- zagotoviti primerno število parkirnih mest,
- zagotoviti parkirno mesto obiskovalcu mesta Tržič,
- zmanjšati število avtomobilov v mestnem jedru mesta Tržič.

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o izgradnja parkirne hiše na občinskem parkirišču 200 PM (parkirnih mest) in ob predvideni obvoznici 120 PM,
 - o ureditev novih parkirišč na območju Šolske ulice 4,
 - o na določena parkirišča namestiti sistem za vodenje mirujočega prometa (sistem PGI),
 - o informacijske table, ki voznika informirajo o številu prostih mest po posameznih etažah,
 - o sistemi za pobiranje parkirnine:
 - parkirni avtomati, ki bodo locirani tako, da do njega z nobenega parkirnega mesta ni dalj kot 30 metrov,
 - parkirni sistem z avtomatsko blagajno, ročno blagajno, uvozno in izvozno postajo in parkirni semafor, ki je povezan s sistemsko centralo,
 - kontrola dostopa s fizičnimi ovirami (avtomatski dvizni stebriček in krmilnik za upravljanje stebrička),
 - o uvedba plačilne kartice in dovolilnice za posebne primere,
- Ukrepi prometne politike:
 - o uvedba plačevanja parkirišč, kjer se parkirišča delijo v tri kategorije:
 - parkirišča, kjer bo dovoljeno omejeno trajanje parkiranja,
 - parkirišča, kjer se plača parkirna,
 - parkirišča, kjer ni omejitev.
 - o urediti nadzor nad izvajanjem predpisanega reda z ustreznim številom redarjev,
 - o plačevanje parkirnih mest, ki so bližje mestnemu jedru in nuditi brezplačna parkirna mesta na obrobju mesta Tržič.

Anketirance smo spraševali, če se strinjajo, da se uvede plačevanje parkirnine na javnih parkirnih mestih, ki so bližje mestnemu jedru (parkirna mesta za Občino Tržič, ob Cankarjevi cesti, pred in ob stolpnici, ob Predilniški in Blejski cesti, pred trgovino Mercator in Abanko), obenem pa nuditi brezplačna parkirna mesta na obrobju mesta Tržič (parkirišče pri BPT, nova parkirna mesta na lokaciji BPT objektov, na Balosu).



Grafikon 10: Uvedba plačevanja parkirnine na javnih parkirnih mestih
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Z uvedbo plačevanja parkirnine na javnih parkirnih mestih se strinja 62 % vprašanih anketirancev, medtem ko se ostalih 38 % anketirancev s tem ne strinja.

Načrti ukrepov:

- nova parkirišča in parkirne hiše

V mestu Tržič primanjkuje površin namenjenih mirujočemu prometu, zato je potrebno zgraditi dodatna parkirna mesta in parkirne hiše.

Ob predvideni obvoznici, kjer je dovolj prostora za dvonivojsko parkirno hišo in na obstoječem parkirišču za Občino Tržič, kjer bi z rušitvijo treh objektov pridobili zadosten prostor za izgradnjo dvonivojske parkirne hiše z ločenim vhodom.

Parkirna hiša ob obvoznici bo imela 50 parkirnih mest spodaj in 70 parkirnih mest zgoraj, od tega 6 parkirnih mest za invalide.

Parkirna hiša za Občino Tržič bo imela 80 parkirnih mest spodaj in 120 parkirnih mest zgoraj, od tega 10 parkirnih mest za invalide. Za stanovalce bodo posebne dovolilnice s določenim popustom na plačevanje parkirnine.

Parkirna mesta v teh dveh parkirnih hišah bodo plačljiva, možno bo zakupiti tedenske in mesečne abonmaje.

- režim plačevanja parkirišč

Vsa obstoječa javna parkirišča so brezplačna, vendar bo potrebno spremeniti režim parkiranja. Parkirna mesta, ki so bližja mestnemu jedru bodo dražja, tista parkirišča, ki so na obrobju mesta Tržič bodo brezplačna.

Seznam parkirišč, ki bodo najdražja, so označena z rumeno barvo:

- parkirna mesta in parkirna hiša za Občino Tržič,
- parkirna mesta ob Cankarjevi cesti,
- parkirna mesta pred trgovino Mercator in Abanko,
- parkirna mesta pred in ob stolpnici,
- parkirna mesta ob Predilniški in Blejski cesti.

Posebne pogoje bodo imeli prebivalci Cankarjeve 1, ker bodo lahko svoja vozila pustili parkirana po nižji ceni kot ostali obiskovalci Tržiča.

Seznam parkirišč, ki bodo cenejša, so označena z rdečo, roza, zeleno in oranžno barvo:

- parkirna mesta ob cesti in na gradu Neuhaus, ki bodo namenjena stanovalcem Koroške ceste,
- parkirna hiša ob obvoznici,
- parkirna mesta Za Mošenikom,
- parkirna mesta pod Zdravstvenim domom.

Seznam parkirišč, ki bodo brezplačna, so označena z modro in črno barvo:

- parkirna mesta na parkirišču BPT,
- nova parkirna mesta in mesto za določene prireditve na lokaciji BPT objektov,
- parkirna mesta na Balosu.

Na lokaciji BPT objektov bo 120 novih parkirnih mest, ki bodo brezplačna. Prostor bo služil tudi kot mesto za razne prireditve.

Parkirna se bo pobirala na naslednje načine:

- avtomatski dvižni stebriček - fizična vrata in krmilnik za upravljanje stebrička,
- parkirni avtomati, ki bodo locirani tako, da do njega z nobenega parkirnega mesta ni dalj kot 30 metrov,
- parkirni sistem z avtomatsko blagajno, ročno blagajno, uvozno in izvozno postajo in parkirni semafor, ki je povezan s sistemsko centralo.



Slika 52: Parkirni sistem

Vir: <http://www.kolenc->

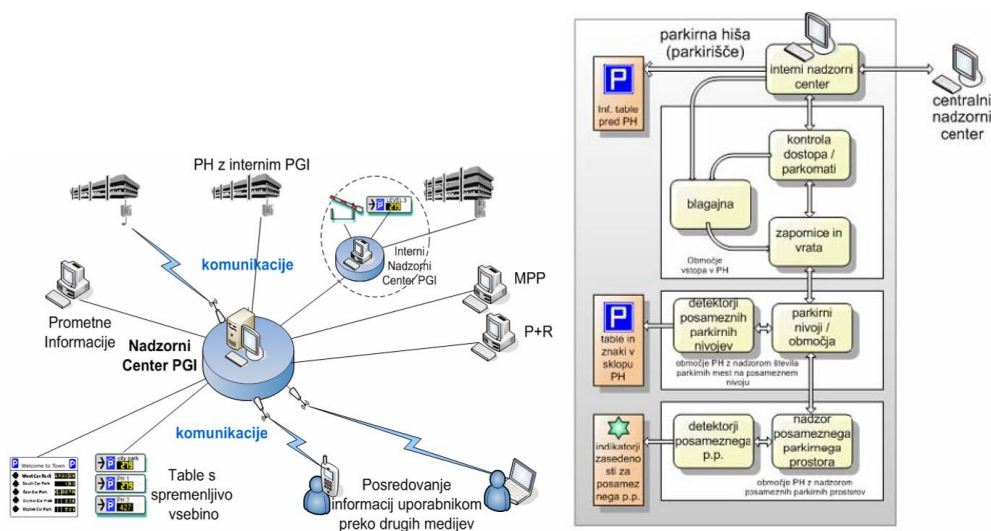
[elektronika.si/14%20PARKIRNI%20SISTEMI/14%20PARKIRNI%20SISTEMI%20str01.htm](http://www.kolenc-elektronika.si/14%20PARKIRNI%20SISTEMI/14%20PARKIRNI%20SISTEMI%20str01.htm)

- sistem informiranja voznikov

Naslednji velik problem v zvezi z mirujočim prometom je problem iskanja prostih parkirnih površin. Z namenom posredovanja informacij o lokacijah in številu prostih parkirnih mest voznikom oziroma vodenja voznikov do ustreznih parkirnih lokacij so bili razviti sistemi vodenja mirujočega prometa PGI (Parking Guidance and Information systems). Bistvena prednost PGI pred konvencionalnimi usmerjevalnimi tablami in znaki je, da se informacije neprestano dinamično prilagajajo trenutni prometni situaciji mirujočega prometa.

PGI sistem je v osnovi zasnovan kot modularna struktura. Glede na funkcijo ga sestavlja pet glavnih komponent:

- naprave za zbiranje podatkov (nadzor),
- naprave za komunikacijo oziroma prenos podatkov (kabelska ali brezžična komunikacija),
- nadzorni center za obdelavo podatkov,
- mediji za predstavitev informacij uporabnikom (osnovni medij so informacijske table, obstaja pa še cel kup drugih možnosti, ki se nenehno razvijajo) - glej poglavje Posredovanje prometnih informacij,
- avtomatske zapornice in parkirne avtomate povezane v sistem PGI.



Slika 53: Sistem PGI in delovanje sistema
Vir: Žura, M., »in sod.«, 2005, 104-105 str. (5.3.2012)

Informacije o trenutni zasedenosti posameznih parkirišč in parkirnih hiš na določenem območju se pošiljajo v nadzorni center PGI. V centru se vsi ti podatki zajemajo, obdelajo in se potem pošiljajo naprej končnim uporabnikom, t.j. voznikom.

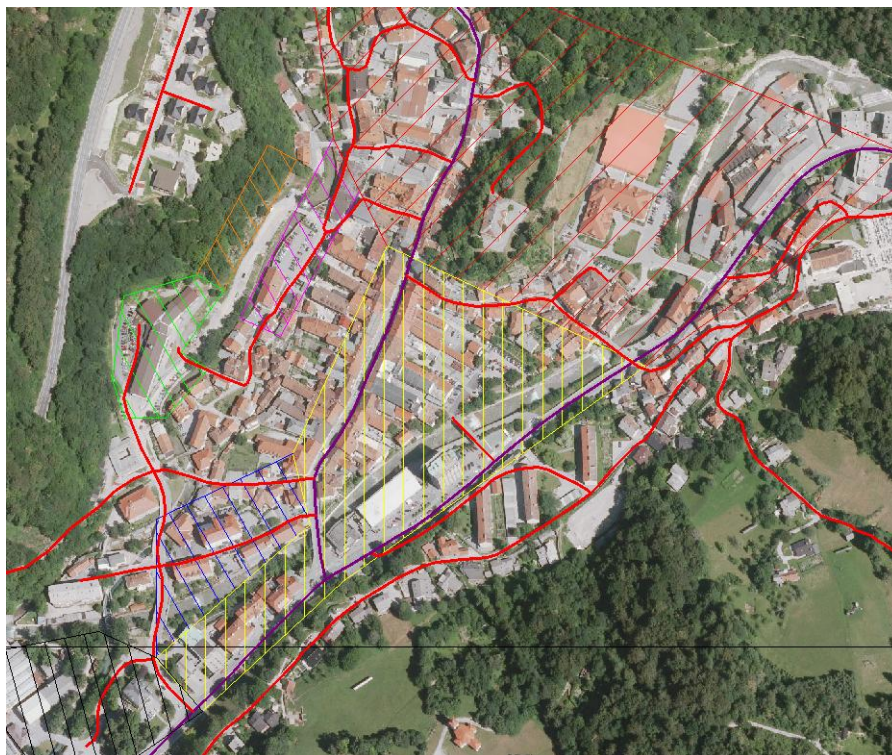
Trenutno število prostih mest v parkirni hiši zaznavajo detektorji, ki so nameščeni na vseh vhodih in vseh izhodih iz parkirne hiše in na dostopih do posameznih nivojev, npr. parkirne hiše (garaže). Podatki iz detektorjev se zbirajo v preprostih krmilnih enotah. Te krmilne enote so lahko neposredno ali pa preko računalnika v internem nadzornem centru povezane z informacijskimi tablami v sklopu parkirne hiše.

Najprej voznike pri vходу v parkirno hišo pričaka tabla, ki voznika informira o številu prostih mest po posameznih etažah (Žura, M., »in sod.«, 2005, 103-106).

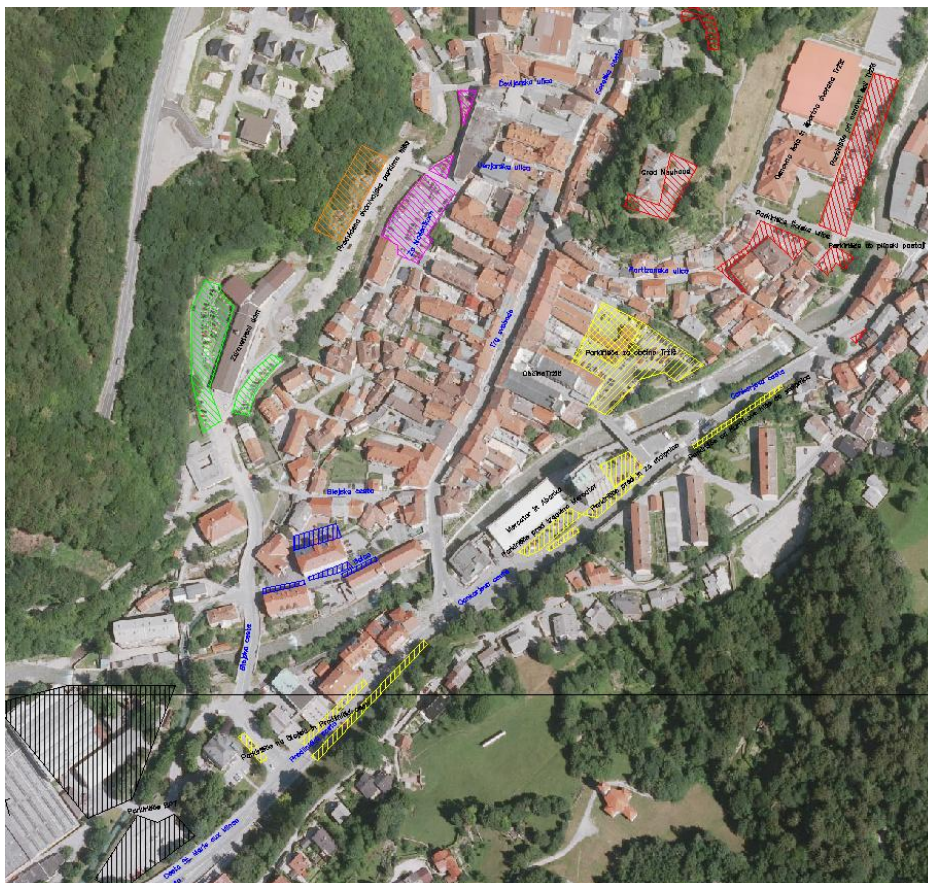


Slika 54: Informativna tabla pred parkirno hišo
Vir: Žura, M., »in sod.«, 2005, 106 str. (5.3.2012)

Lokacija parkirnih con v mestu Tržič:










Slika 55: Parkirne cone v mestu Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 56: Površine namenjene mirujočemu prometu
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Legenda:

-  Mestno jedro
-  Širše mestno jedro – severni del
-  Balos
-  Zdravstveni dom
-  Za Mošenikom – PUR
-  Predvidena parkirna hiša
-  Širše mestno jedro – južni del

5.7.3.4 Kolesarski promet

Kolo je optimalno prevozno sredstvo za premagovanje kratkih in daljših relacij. Ne povzroča emisij in zahteva mnogo manj prostora v primerjavi z drugimi prevoznimi sredstvi. Kolo je velikokrat tudi edino prevozno sredstvo za tiste, ki ne posedujejo avtomobila. Boljša kolesarska infrastruktura in dodatne spodbude za kolesarjenje lahko izboljšajo mobilnost starejših, žensk, otrok, skupin z nižjimi prihodki in invalidov.

Približno v 50% primerov se vozila uporabljajo za poti, ki so krajše od 5 km. To razdaljo zlahka prekolesarimo. Potrebno je le izbrskati svoje kolo in se usedi nanj. To ima lahko več koristi:

- ekonomske: nižji stroški za prevoz, manj zastojev in z njimi povezanih ekonomskih stroškov, zmanjšanje stroškov za zdravstvo,
- družbene: večja neodvisnost in dostopnost za mlade in stare, bogate ali revne, demokratizacija mobilnosti, omogočanje mobilnosti nešoferjem, zmanjševanje socialne izključenosti,
- okoljske: manj emisij in hrupa, nižja poraba neobnovljivih naravnih virov, boljša izraba prostora,
- osebne: redna rekreacija, srečevanje prijateljev, boljše zdravstveno stanje,
- politične: manjša odvisnost od uvožene energije (Trajnostna mobilnost, 2004,6).

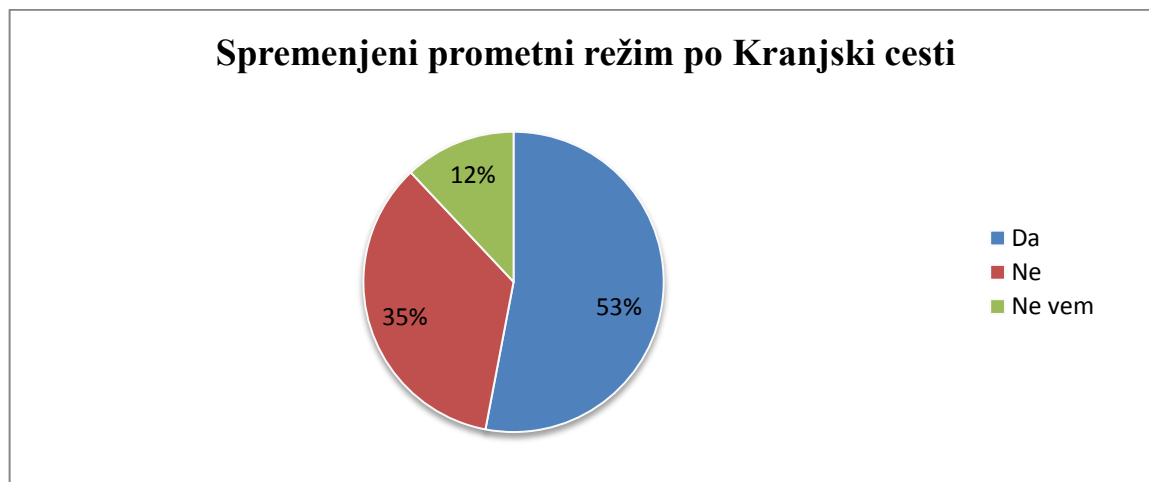
Cilji:

- zagotoviti varnost kolesarjem,
- prebivalci bodo uporabljali kolesa za prevoz na delo,
- boljša povezanost naselij (Bistrica pri Tržiču, Podljubelj, Pristava, Križe) z mestom,

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o izgradnja kolesarskih pasov,
 - o vzdrževanje kolesarskih pasov pozimi,
 - o izgradnja s streho pokritih kolesarnic,
 - o zunanja stojala za kolesa,
 - o nove prometne table za označevanje skupnega prometnega prostora,
 - o enosmerna cesta, vključno s kolesarskim pasom in pločnikom (Kranjska cesta),
 - o posodobitev kolesarskih poti in stez na straneh svetovnega spleta,
- Ukrepi prometne politike:
 - o promocija mestnega kolesarjenja,
 - o brošure varnega kolesarjenja po mestu Tržič,
 - o plačljiva parkirišča v okolici izobraževalnih ustanov, trgovin in ostalih objektov,
 - o izposojanje koles,
 - o varovanje koles pred krajo,
 - o ureditev križišč, tako da so varna kolesarjem in pešcem.

Anketirance smo spraševali, če se strinjajo, da se po Kranjski cesti spremeni prometni režim, tako da bo dovoljen prevoz za motorna osebna vozila in dostavo v smeri proti Pristavi, drugo polovico vozišča pa se spremeni v kolesarski pas in pločnik ter fizično loči od prometnega pasu za vozila ter označi ceste kot skupni prometni prostor, tj. skupna prometna površina za vse udeležence v prometu.



Grafikon 11: Spremenjeni prometni režim po Kranjski cesti
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

S spremembo prometnega režima po Kranjski cesti se strinja 53 % vprašanih anketirancev, medtem ko se ostalih 35 % anketirancev s spremembo omenjenega režima ne strinja. 12% anketirancev pa je neopredeljenih.

Načrti ukrepov:

- kolesarski promet po cestah
 - skupni prometni prostor:
 - Cankarjeva cesta, Koroška cesta, Trg svobode, Predilniška cesta, Cesta St. Marie aux Mines, Blejska cesta, državni cesti R2-410/1133 Bistrica-Tržič, R2-410/1134 Golnik-Tržič, del Kranjske ceste, Begunjska cesta, Kovorska cesta,
 - skupni prometni prostor z manj motornega prometa:
 - Pristavška cesta, Hladnikova cesta, Cesta na Loko, cesta skozi staro Bistrico, Virje, Cerkevna ulica, Partizanska ulica, Čevljarska ulica, Usnjarska ulica, Balos, Za Mošenikom, Ravne, Zelenica ter ostale mestne ulice in ulice v naseljih.

Potrebno bo označiti skupne prometne površine z ustreznimi prometnimi znaki in dodatno opozarjati voznike, da niso sami na cesti. Po domovih bo potrebno pošiljati razne brošure in letake varnega kolesarjenja po cestah v občini Tržič.

- ločeni kolesarski pas:
 - Kranjska cesta,

Po Kranjski cesti spremeniti prometni režim, tako da bo dovoljen prevoz za motorna osebna vozila in dostavo v smeri proti Pristavi. Druga polovica vozišča spremenjena v kolesarski pas in pločnik ter fizično ločena od prometnega pasu za vozila.

- pot namenjena kolesarjem in pešcem:
 - Pot na polje,

Uporaba poti na polje je dovoljena pešcem in kolesarjem ter lastnikom kmetijskih parcel ob poti.

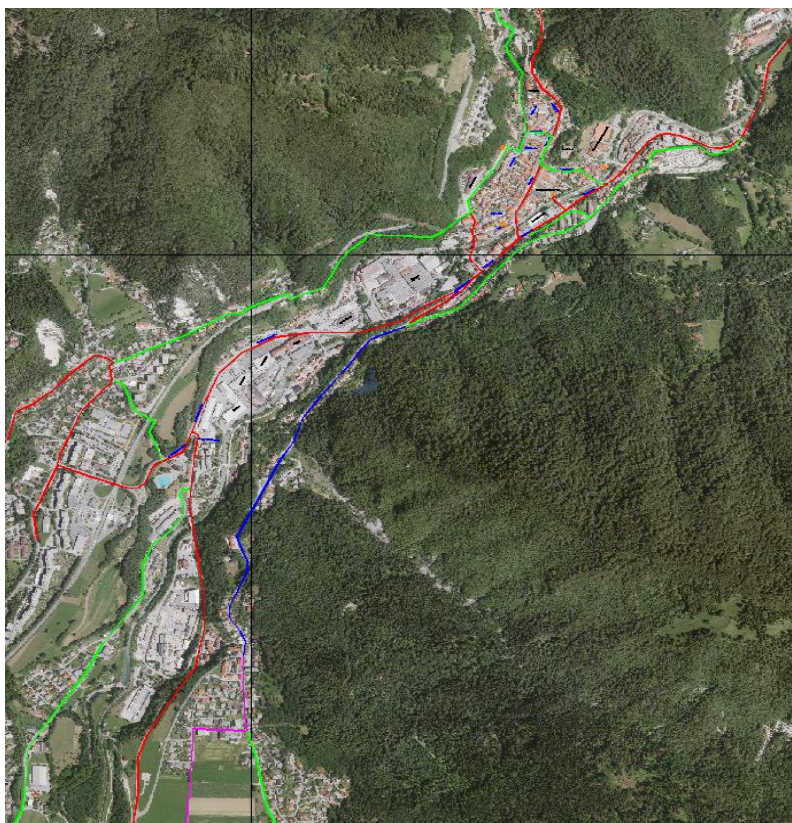
- kolesarnica in zunanja stojala za kolesa

Potrebno bo postaviti varne, s streho pokrite kolesarnice, ki bodo omogočale varno shranjevanje koles vsem kolesarjem.

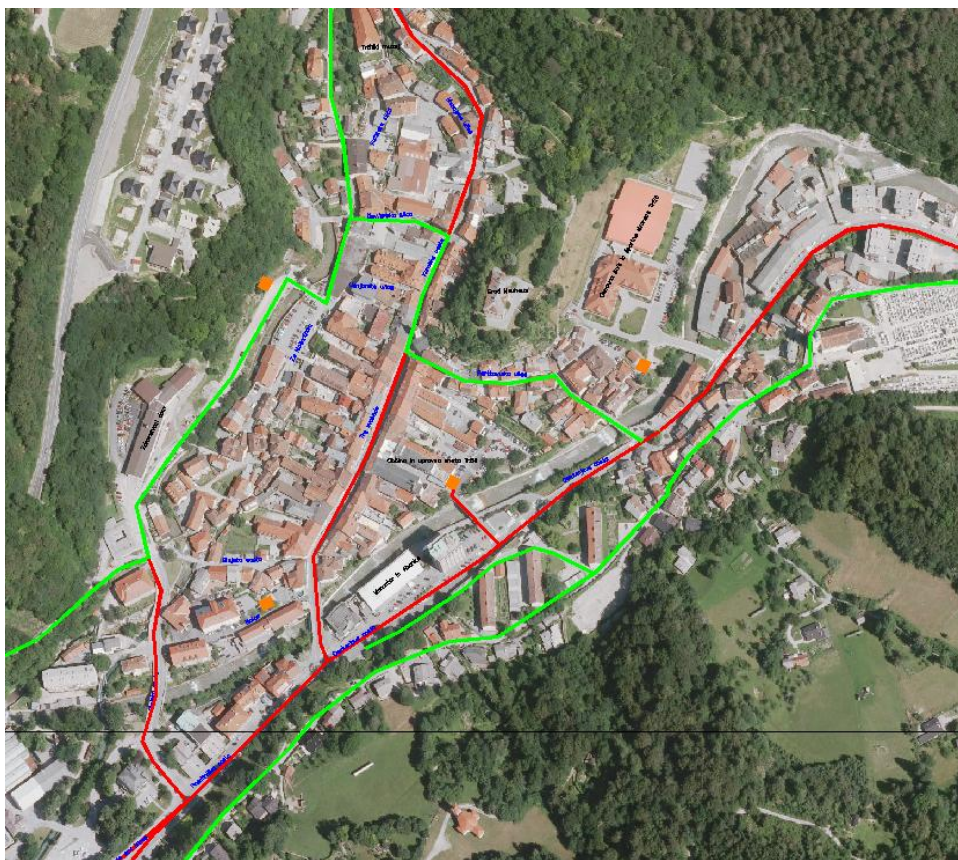
Lokacija kolesarnic:

- pred parkirno hišo za Občino Tržič,
- pred predvideno parkirno hišo ob predvideni obvoznici Za Mošenikom,
- pred knjižnico Toneta Pretnarja,
- pred osnovno šolo in športno dvorano Tržič.

Stojala za kolesa bo potrebno postaviti pred vsemi pomembnimi objekti.









Slika 57: Kolesarski promet po občini Tržič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)



Slika 58: Kolesarski promet po mestu Trzič
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Legenda:

	Kolesarski promet po cestah
	Skupni prometni prostor
	Ločeni kolesarski pas
	Skupni prometni prostor z manj motornega prometa
	Pot namenjena kolesarjem in pešcem
	Kolesarnice

5.7.3.5 Peš promet

Pešci uporabljajo lastno energijo, zavzemajo pri hoji najmanj prostora in ne povzročajo nobenih posledic v okolju. Pešci na javnih prostorih ustvarjajo živahne in varne mestne ulice (Predlog prometne..., 2011).

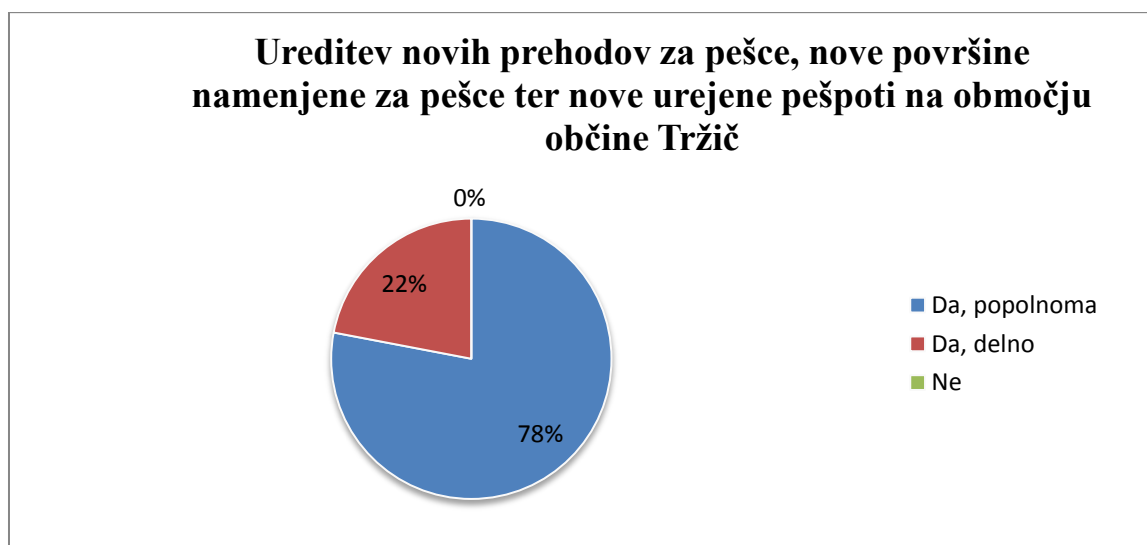
Cilji:

- zagotoviti varnost pešcem,
- varna pot do šol, vrtcev, trgov in parkov ter postajališč,
- pešcem prijazna mreža ulic do mestnih znamenitosti in pomembnih ustanov,

Ukrepi:

- Tehnični ukrepi:
 - o obnova obstoječih pešpoti,
 - o izgradnja novih pločnikov,
 - o širitev obstoječih pločnikov,
 - o enosmerna cesta, vključno s kolesarskim pasom in pločnikom (Kranjska cesta),
 - o peš cone,
 - o potek varne poti,
 - o novi prehodi za pešce,
 - o izgradnja ali obnova površin namenjenih pešcem v naseljih,
- Ukrepi prometne politike:
 - o širitev 30 km/h con,
 - o širitev območij umirjenega prometa 10 km/h okoli šol, vrtcev, trgovin, s fizičnimi ukrepi umirjanja prometa (grbine),
 - o ureditev križišč, tako da so varna za kolesarje in pešce,
 - o kaznovanje lastnikov vozil, ki so parkirali na mestu, kjer je varna pot za pešce.

Anketirance smo spraševali, če se strinjajo, da se uredijo novi prehodi za pešce na območju mesta Tržič, nove površine namenjene za pešce (Predilniška cesta - Kranjska cesta do Pristavške ceste, od naselja Kovor do naselja Loka), nove urejene pešpoti na območju občine Tržič (krožna pešpot od naselja Slap do naselja Preska, pešpot, ki je hkrati šolska pot, speljana skozi vas Križe od osnovne šole do konca naselja Snakovo v smeri proti Seničnem).



Grafikon 12: Ureditev novih prehodov za pešce, nove površine za pešce ter nove urejene pešpoti
Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Z ureditvijo novih prehodov za pešce, novih površin za pešce ter novih urejenih pešpoti se popolnoma strinja 78 % anketirancev, medtem ko se delno strinja 22% anketirancev.

Načrti ukrepov:

- novi prehodi za pešce (rdeča barva):
 - o Koroška cesta - Muzejska cesta pri piceriji Pod gradom,
 - o Cankarjeva cesta - blok hišna št. 15,
 - o Zdravstveni dom Tržič - Kovaška ulica, brv za pešce,
 - o Cankarjeva cesta - Trg svobode, pri avtobusni postaji,
 - o Blejska cesta, pod pošto Tržič,
 - o Cesta St. Marie aux Mines - vrtec Tržič,
 - o Kranjska cesta - pred hišno št. 20,
 - o prehodi na R2-410/1134 Golnik-Tržič, skozi naselje Križe in Snakovo,
- nove površine namenjene za pešce (modra in roza barva):
 - o Predilniška cesta - Kranjska cesta do Pristavške ceste,
 - o od naselja Kovor do naselja Loka,
- nove urejene pešpoti na območju občine Tržič (oranžna barva):
 - o krožna pešpot od naselja Slap do naselja Preska,
 - o pešpot, ki je hkrati šolska pot, speljana skozi vas Križe od osnovne šole do konca naselja Snakovo v smeri proti Seničnem.

Poti bo potrebno obnoviti, popraviti zgornjo pohodno konstrukcijo, preveriti nosilnost varnostne ograje, napeljati razsvetljavo, tako da bo varno za vse pešce.

- cona 30 km/h

Cono 30 km/h bo potrebno urediti na območju celotnega mestnega jedra, tako kot prikazuje zgornja slika (zeleno barva).





Slika 59: Ureditev površin namenjenih pešcem
 Vir: Jaka Kavčič (10.3.2012)

Legenda:

	Ureditev površin namenjenim pešcem
	Prehod za pešce
	Urejena pešpot
	Novi pločnik
	Pot namenjena kolesarjem in pešcem
	Cona 30 km/h

6 ZAKLJUČEK

S tehničnimi ukrepi in ukrepi prometne politike smo dosegli vse pričakovane cilje predloga prometne politike občine Tržič. Tudi rezultati ankete kažejo na to, da se večina anketirancev strinja s predlogi tehničnih ukrepov in ukrepov prometne politike za vsak posamezni prometni sistem.

Glavni cilji prometne politike so:

- povečanje mobilnosti,
- zmanjšati potovalne čase in čase namenjene iskanju parkirnih mest,
- povečanje osebne in prometne varnosti,
- zmanjšati negativne vplive na okolje,
- povečanje ekonomske učinkovitosti,
- sprememba deleža uporabe različnih prometnih sredstev.

Glavni cilji so usklajeni s cilji skupne prometne politike na nivoju Evropske unije. Evropska unija si prizadeva, da bi vzpostavila sistem, ki podpira evropski gospodarski napredek, podpira konkurenčnost in ponuja visokokakovostne storitve mobilnosti ob učinkoviti uporabi virov, kar v praksi pomeni, da je treba v prometu uporabljati manj energije in da mora biti ta energija čistejša, da je potrebno bolje izkoriščati moderno infrastrukturo ter da je treba zmanjšati negativni učinek prometa na okolje in na osnovne naravne vire, kot so voda, zemlja in ekosistemi.

Zato mora Slovenija kot država slediti Evropski uniji ter na področju prometa uveljaviti dolgoročno prometno politiko, ki bo obvezujoča za vse udeležence v prometu.

Glede na obstoječi prometni sistem v občini Tržič, bi lahko z nekaterimi ukrepi izboljšali trenutni prometni sistem. Najbolj nujni ukrepi so:

- za izboljšanje cestnega omrežja:
 - o izgradnja severnega nivojskega priključka na magistralno cesto, ki bi razbremenil Koroško cesto in Trg svobode, poleg tega pa še Predilniško cesto in Cesto St. Marie aux Mines,
 - o sanacija obstoječih občinskih cest (preplastitev vozišča),
 - o semaforizacija križišča pred bazenom: križišče regionalne ceste R2-410/1133 Bistrica-Tržič, ki preide v lokalno cesto za smer Tržič in regionalne ceste R2-410/1134 Golnik-Tržič,
 - o dodatni prometni znaki za prepovedi in omejitve (II-22 in II-23), predvsem na lokalnih cestah proti Lomu in Dolini, s tem bi preprečili nadaljnje poškodbe na vozišču zaradi prekomernih obremenitev.
- za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje:
 - o na najbolj izpostavljenih predelih postavitve protihrupnih ograj v kombinaciji s protihrupnimi okni in vrati.

- za povečanje prometne in osebne varnosti udeležencev v prometu:
 - zaščitne ograje, s katerimi preprečimo velikim in srednje velikim sesalcem dostop do ceste,
 - nove statične opozorilne table – silhete na območju magistralne ceste od priključka na avtocesto do priključka Bistrica pri Tržiču,
 - odprava nevarnih mest v cestni infrastrukturi.

- na področju javnega potniškega prometa:
 - izboljšati linije javnega potniškega prevoza, povečati frekvence, udobnost in dostopnost do postajališč, intermodalnost,
 - znižanje cen vozovnic, subvencije,
 - enotna vozovnica,
 - osnovnošolcem zagotoviti brezplačni prevoz.

- na področju mirujočega prometa:
 - uvedba plačevanja parkirišč, kjer se parkirišča deli v tri kategorije:
 - parkirišča, kjer bo dovoljeno omejeno trajanje parkiranja,
 - parkirišča, kjer se plača parkirmina,
 - parkirišča, kjer ni omejitev.
 - urediti nadzor nad izvajanjem predpisanega reda z ustreznim številom redarjev.

- na področju kolesarskega prometa:
 - izgradnja kolesarskih pasov,
 - vzdrževanje kolesarskih pasov pozimi,
 - izgradnja s streho pokritih kolesarnic,
 - zunanja stojala za kolesa,
 - nove prometne table za označevanje skupnega prometnega prostora.

- na področju peš prometa:
 - obnova obstoječih pešpoti,
 - izgradnja novih pločnikov,
 - širitev obstoječih pločnikov.

Financiranje infrastrukturnih projektov postaja vse večji problem, ki ga ne moremo rešiti le z javnim financiranjem, kajti občinski proračun ni dovolj velik za vse projekte. Potrebna bo kombinacija javnega in zasebnega financiranja.

VIRI

Guzelj, T., Atelšek, I., Dalla Valle, S., Lovrečič, D., Magdevski, Z., Repež, J., idr. 1994. Prometna študija mesta Tržič. Ljubljana, SCT Projekt nizke zgradbe, Urbanistični inštitut RS: loč.pag.

Integral AP Tržič.2012.

<http://www.integral-ap.si/index.php?page=static&item=50> (Pridobljeno 10.3.2012.)

Jovanović, G., Eler, I. 2009. Elaborat AP001-09-E – Prometna študija. Ureditev semaforizacije križišča regionalne ceste R2-410/1133 Bistrica-Tržič v km 0+320 (= km 0+000 regionalne ceste R2-410/1134 Tržič-Golnik). Tehnično poročilo. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za ceste: Priloge 1-16 str.

Kleindinst, Z. 2008. Strategija prometne ureditve v mestu Tržič. Tržič, MDM –PIRAMIDA: 6-7 str.

Komisija evropskih skupnosti. 2001. Bela knjiga-Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitve. Bruselj.

www.fpp.uni-lj.si/mma_bin.php?id=2010040614120262 (Slovenska verzija) (Pridobljeno 6.4.2012)

http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

(Pridobljeno 6.4.2012.)

Komisija evropskih skupnosti. 2006. Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001: Naj Evropa ostane v gibanju - Trajnostna mobilnost za našo celino. Bruselj.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:SL:PDF>

(Pridobljeno 10.4.2012.)

Komisija evropskih skupnosti. 2007. Zelena knjiga leta 2007 – Za novo kulturo mobilnosti v mestih. Bruselj.

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sl/com/2007/com2007_0551sl01.pdf (Pridobljeno 14.4.2012.)

Komisija evropskih skupnosti. 2011a. Bela knjiga leta 2011 – Načrt za enotni evropski prometni prostor. Bruselj.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF>

(Pridobljeno 17.4.2012.)

Komisija evropskih skupnosti. 2011b. Promet 2050: Ambiciozen načrt za večjo mobilnost in zmanjšanje emisij. Bruselj.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/372&format=HTML&aged=0&language=sl> (Pridobljeno 17.4.2012.)

Lipar, P., Strah, B., Kostanjšek, J., Juvanc, A., Žura, M. 2002. Prometne politika Republike Slovenije. Upravičena pričakovanja. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut: 3-6 str.

http://www.pti.fgg.uni-lj.si/images/naloge/strokovne/Koncno_porocilo_PrPo_Update10.pdf

(Pridobljeno 2.4.2012.)

Maher, T. 2012. Dinamična koordinacija križišč – skripta narejena na osnovi diplomske naloge Dinamična koordinacija križišč, ki jo je izdelala Uršula Sušnik, FGG september 2002, številka 595. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo.

Mobiliziraj se - javni prevoz za vse!. 2011. Ljubljana, Fokus društvo za sonaraven razvoj.
http://www.focus.si/files/Publikacije/mobiliziraj_se_JPP_.brošura_tisk.pdf (Pridobljeno 20.3.2012.)

MP – Ministrstvo za promet. 2004. Ljubljana. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Predvidljivo v skupno prihodnost).
http://nfp-si.eionet.europa.eu:8980/Public/irc/eionet-circle/javna/library?l=/cooperation_easodelovan/razmiljajmo_19-2052005/krovni_dokumenti&vm=compact&sb=Title (Pridobljeno 22.3.2012.)

Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Tržič. Uradni list RS št. 34-1624/2009:4868.

Pavliha, M. 2006. Ali je slovenska politika trajnostna?. Ljubljana, Državni zbor Republike Slovenije:1-2 str.
<http://imss.dz-rs.si/imis/55b2c2f15df66724f384.pdf> (Pridobljeno 27.3.2012.)

Popis prebivalstva, gospodinjstev in stanovanj. 2002. Statistične informacije 2003. Ljubljana, Statistični urad Republike Slovenije: 6, 36, 39, 48 str.

Predlog prometne politike Mestne občine Ljubljana. 2011.
<http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura> (Pridobljeno 15.3.2012.)

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo). Uradni list RS št. 58-2426/2006: 6249.

Soave, P. 2011. Prometna politika: splošno. Bruselj, Evropski parlament.
http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/sl/FTU_4.6.1.pdf (Pridobljeno 2.4.2012.)

Strategija razvoja občine Tržič. 2007a. Tržič, Občina Tržič.
<http://www.trzic.si/dokumenti/srot/SRTokt07.pdf> (Pridobljeno 3.3.2012.)

Strategija razvoja občine Tržič. Priloga 1: Analiza stanja po posameznih vsebinskih področjih v obdobju 1996 – 2005. 2007b. Tržič, Občina Tržič.
<http://www.trzic.si/dokumenti/srot/analiza1.pdf> (Pridobljeno 3.3.2012.)

Trajnostna mobilnost . 2004. Zreče, Fokus društvo za sonaraven razvoj.
http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna_mobilnost.pdf (Pridobljeno 15.3.2012.)

Zupančič, S. 2006. Portorož. 8. Slovenski kongres o cestah in prometu. DRC, Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije.
<http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T3-Zupancic.pdf> (Pridobljeno 20.4.2012.)

Žura, M., Maher, T., Rijavec, R., Strah, B., Kostanjšek, J., Marsetič, R., Logar, D. 2005. SITSA-C. Slovenska ITS Arhitektura – modul Ceste. Aktualni razvoj inteligentnih transportnih sistemov in storitev (ITS). Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut: 43-156 str.

http://www.pti.fgg.uni-lj.si/SITSA/dokumenti/02_SITSA_Aktualni_razvoj.pdf (Pridobljeno 5.3.2012.)

SEZNAM PRILOG

**PRILOGA A: ANKETA NA TEMO DIPLOMSKE NALOGE: PREDLOG PROMETNE POLITIKE
OBČINE TRŽIČ**

PRILOGA B: PRIKAZ 60 IZPOLNJENIH ANKET PO VPRAŠANJIH

PRILOGA A: ANKETA NA TEMO DIPLOMSKE NALOGE: PREDLOG PROMETNE POLITIKE OBČINE TRŽIČ

1. Katero prevozno sredstvo najpogostejše uporabljate za prevoz v mesto Tržič?
 - kolo
 - hoja
 - avtomobil
 - javni prevoz: avtobus, kombi
 - drugo: skiro, rolerji, motorno kolo

2. Ali se strinjate z izgradnjo obvoznice (Zdravstveni dom – Golob) in severnega nivojskega priključka (Za jezom) na magistralno cesto Tržič – Ljubelj, ki bo razbremenil Koroško cesto in Trg svobode?
 - Da, za obvoznico
 - Da, za priključek
 - Da, za oboje
 - Ne, za obvoznico
 - Ne, za priključek
 - Ne, za oboje
 - Ne vem

3. Tisti, ki ste obkrožili: Da, za obvoznico in Da, za oboje. Ali se strinjate, da se zapreta Čevljarska ulica in Usnjarska ulica za osebni promet in da se most na Kovaški ulici spremeni v brv za pešce?
 - Da
 - Ne

4. Ali se strinjate, da se uredi semaforizacija določenih križišč ali posameznega križišča na območju občine Tržič (prometno odvisni semaforji; pred bazenom: križišče regionalne ceste R2-410/1133 Bistrica-Tržič, ki preide v lokalno cesto za smer Tržič in regionalne ceste R2-410/1134 Golnik-Tržič, križišče pred trgovinama Spar in Hofer, pred tovarno Peko in Mercatorjem: pet krako križišče lokalne ceste St. Marie aux Mines in ceste Spodnja Bistrica)?
 - Da
 - Ne

5. Ali se strinjate, da se na območju Čevljarske ulice uredi Čevljarski park, s sprehajalnimi potmi, klopami in z nasadom različnih rož in dreves ter uredi novi drevored na območju predvidene obvoznice?
 - Da
 - Ne

6. Ali bi podprli postavitev protihrupnih ograj na nujno določenih območjih, kjer hrup povzroča mnoge zdravstvene težave in stres?
 - Da
 - Ne

7. Ali se strinjate, da se uvede davek na motorna vozila, glede na izpust CO₂, diferenciacija davkov na vozila – tista vozila, ki porabijo manj goriva, bi imela nižje davke kot vozila, ki porabijo primerljivo več goriva ter vključitev eksternih stroškov, ki jih povzročamo vozniki sami (uporabnik plača)?
 - Da
 - Ne
 - Ne vem

8. Ali se strinjate, da se odpravi nevarna mesta v cestni infrastrukturi in dodatno izobražuje mlade voznike in motoriste ter uveljavitev strožjih predpisov za voznike motornih koles, skuterjev in koles?
 - Da
 - Ne

9. Ali se strinjate, da se temeljito prenovi javni potniški promet, s tem da se poveže manjša naselja (Lom, Jelendol, Dolina, Podljubelj, Leše) z mestom Tržič, da se uskladijo vsi prevozi s kombijem ali minibusom s prevozi lokalnega javnega potniškega prometa (Integral Tržič in Alpetour Kranj) in da se vzpostavi mestni javni prevoz, kjer bo linija prevoza zajemala pomembnejše kulturne in zgodovinske predele mesta Tržič, tako da bodo turisti in prebivalci Tržiča boljše spoznali staro mestno jedro, obenem pa bo mestni javni prevoz nadomestil prevoze z avtomobilom na kratke razdalje?
 - Da, popolnoma (3)
 - Da, delno (1-2)
 - Ne

10. Ali se strinjate, da se uvede plačevanje parkirnine na javnih parkirnih mestih, ki so bližje mestnemu jedru (parkirna mesta za občino, ob Cankarjevi cesti, pred in ob stolpnici, ob Predilniški in Blejski cesti, pred trgovino Mercator in Abanko) obenem pa nuditi brezplačna parkirna mesta na obrobju mesta Tržič (parkirišče pri BPT, nova parkirna mesta na lokaciji BPT objektov, na Balosu)?
 - Da
 - Ne

11. Ali se strinjate, da se po Kranjski cesti spremeni prometni režim, tako da bo dovoljen prevoz za motorna osebna vozila in dostavo v smeri proti Pristavi, drugo polovico vozišča pa se spremeni v kolesarski pas in pločnik ter fizično loči od prometnega pasu za vozila?

- Da
- Ne
- Ne vem

12. Ali se strinjate, da se uredijo novi prehodi za pešce na območju mesta Tržič, nove površine namenjene za pešce (Predilniška cesta – Kranjska cesta do Pristavške ceste, od naselja Kovor do naselja Loka), nove urejene pešpoti na območju občine Tržič (krožna pešpot od naselja Slap do naselja Preska, pešpot, ki je hkrati šolska pot, speljana skozi vas Križe od osnovne šole do konca naselja Snakovo v smeri proti Seničnem)?

- Da, popolnoma
- Da, delno
- Ne

