



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

PREDLOG ZA SONARAVNO MESTO BLED

Mentor: mag. Branko Lotrič,

Kandidat: Gašper Ahačič

Lektorica: Tanja Janjoš, dipl. slov. in dipl. lit. komp. (UN)

Kranj, november 2015

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju gospodu mag. Branku Lotriču za nasvete in strokovno pomoč pri izdelavi diplomske naloge.

Hvala g. Matjažu Berčonu, direktorju občinske uprave Bled za nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Tanji Janjoš, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

IZJAVA

»Študent Gašper Ahačič izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom Branka Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Zaradi hitrega razvoja tehnologije se je dandanašnji tempo bistveno spremenil. Živimo v novodobnem svetu, v katerem za razliko od preteklosti, lovimo korak s časom, ki je hitrejši in napornejši. Vse te novitete, ki jih prinaša tretje tisočletje, so dobrodošle, vendar pa hiter način življenja za seboj potegne tudi veliko količino stresa, zato ljudje potrebujejo kotičke, kjer se lahko v miru sprostijo in vsaj za kratek čas pozabijo na vse probleme. Nekateri se zato zatekajo v naravo, ki nam ponuja neko vrsto sprostitve. Ker pa je turizem ena najpomembnejših panog v vseh državah sveta, je potrebno ljudem ponuditi tudi sprostitvev v harmoniji z naravo (sonaravni turizem). Če želimo nuditi tako vrsto turizma potrebujemo naravo, ki nam to lahko omogoči. Naše predstavitevno mesto Bled je obdano s čudovitimi naravnimi danostmi, kar je opaženo tudi po svetu, saj smo velikokrat omenjeni v raznovrstnih člankih kot turistično atraktivna in edinstvena točka. Da bi obdržali in privabljali nove turiste, ki bi se lahko sprostiti in zadihali v neokrnjeni naravi, moramo strmeti k temu, da Bled postane eno vodilnih sonaravnih mest. Vendar pa je pot do tja je še dolga, zato bom v tej diplomski nalogi opisal, na kakšen način bi lahko stopali proti tej poti na več različnih načinov in končno dosegli cilj – Bled, sonaravno mesto.

KLJUČNE BESEDE

- Sonaravno mesto,
- logistika prometa,
- reorganizacija prometa,
- EKO turizem.

ABSTRACT

The life we live today is because of technology so much faster than in the past. This fast way of life in negative direction affect on people, who are under stress. Luckily, in the world are a lot of unique and small places where everyone can relax and find their own peace. Most pure place for people to relax is nature. However, because tourism is an important industry of almost every country in the world, it is necessary to offer people relaxation in harmony with nature. This tourism is named sustainable tourism. Sustainable tourism is hand by hand with nature – we cannot offer that kind of tourism without nature. In Slovenia we have beautiful city called Bled, who is surrounded with breathtaking nature. This can be confirmed by various articles worldwide in order to retain and attract new tourist, with only one wish: to relax from everyday problems and enjoy in pure nature. Above this facts we have to strive for Bled to become one of the leading sustainable cities. But the way until the fulfilment of wishes is still long and there are a lot of goals.

KEYWORDS

- Sustainable city,
- transport logistics,
- reorganisation of traffic,
- ECO tourism.

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge	1
1.3	Predstavitev okolja	1
1.4	Predpostavke in omejitve	2
1.5	Metode dela	2
2	BLED	3
2.1	Splošno	3
2.1.1	Kratka zgodovina mesta	3
2.1.2	Zgodovina turizma.....	4
2.1.3	Turistične znamenitosti Bleda.....	6
2.2	Blejska razbremenilna cesta.....	9
2.2.1	Severna razbremenilna cesta	9
2.2.2	Južna razbremenilna cesta	12
2.3	Onesnaževanje Bleda	14
3	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S TRENDI.....	15
3.1	Demografija.....	16
3.2	Turistična gibanja	17
3.3	Povprečna letna prometna obremenitev regionalnih cest na območju razbremenilne ceste	18
3.4	Potrebe po razbremenilnih cestah glede na ciljne skupine	20
4	VIZIJA BLED 2020	22
4.1	Prednostne usmeritve razvoja s cilji, programi in ukrepi	23
5	OCENA BLEDA KOT SONARAVNEGA MESTA	26
5.1	Promet skozi Bled	27
5.2	Parkirišča	28
5.3	Javni prevoz potnikov.....	28
5.4	EKO turizem Bled.....	28
6	EKO BLED PRIHODNOSTI.....	29
6.1	EKO promet	29
6.2	Parkirišča	36
6.3	Javni prevoz potnikov in alternativne oblike prevoza	39
6.3.1	Turistični vlakec	40
6.3.2	Izposoja raznih prevoznih sredstev	41
6.4	EKO turizem.....	45
7	ZAKLJUČEK	46
	VIRI IN LITERATURA	47

KAZALO SLIK

Slika 1: Blejski otok in pletne	7
Slika 2: Vintgar pozimi	8
Slika 3: Severna razbremenilna cesta	10
Slika 4: Južna razbremenilna cesta	13
Slika 5: Onesnaževanje Blejskega jezera	15
Slika 6: Razdelitev Bleda na dva dela	30
Slika 7: Severni del Bleda	30
Slika 8: Zaprtje ceste – opcija 1.1	31
Slika 9: Zaprtje ceste – opcija 1.2	31
Slika 10: Južni del Bleda	32
Slika 11: Zaprtje južnega dela –opcija 1	33
Slika 12: Zapora na Cesti Svobode	33
Slika 13: Južni del pri hotel Krim	34
Slika 14: Premik zapore iz Ljubljanske ceste 7 na Ljubljansko cesto 4	35
Slika 15: Zapora cest – najboljša opcija	35
Slika 16: Parkirišča	36
Slika 17: Parkirišče Seliše	37
Slika 18: Parkirišče pri železniški postaji	38
Slika 19: Turistični vlakec	40
Slika 20: Potek trase vlakca	41
Slika 21: Znak in začetek vzpona	45

KAZALO TABEL

Tabela 1: Gibanje števila prebivalcev 2011–2015	16
Tabela 2: Število turistov	17
Tabela 3: Povprečna letna obremenitev regionalnih cest	18
Tabela 4: Potrebe po razbremenilnih cestah po ciljnih skupinah	21
Tabela 5: Tradicionalno in sonaravno načrtovanje	27

KRATICE IN AKRONIMI

CO ₂ :	ogljikov dioksid
km:	kilometer
EKO:	ekološko
TNC:	trgovski nakupovalni center
TPC:	trgovsko-poslovni center
SRC:	severna razbremenilna cesta
JRC:	južna razbremenilna cesta

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Zaradi porasta prometa na cestah, zlasti v poletnih mesecih, smo v zadnjih letih priča vedno večjim cestnim zastojem. Trenutna prometna ureditev marsikje po Sloveniji ne zadošča za normalen pretok vozil, zato prihaja do zastojev, kar negativno vpliva na ljudi in na gospodarstvo. Za ponazoritev - povprečno se skozi Bled pelje 20 tisoč vozil, ob vikendih tudi 30 tisoč vozil na dan. Glavna cesta (Ljubljanska cesta) skozi Bled je edina cesta, ki poteka iz smeri Ljubljane in zaradi vseh teh vozil v poletnih mesecih nastajajo kolone tudi do tri kilometre oddaljenih Lesc. To poleg slabe volje ljudi, ki so ostali v zastojih, negativno vpliva tudi na okolje. Največji okoljski problem je izpust ogljikovega dioksida, ki nastane kot produkt pri izgorevanju goriva v vozilih, ne zanemarimo pa nepotrebnih časovnih izgub in negativnih vplivov prometa na bivanjski in turistični standard.

Zaradi povečanja prometa ob obali jezera (kjer je glavna cesta v smeri Bohinja), je vsako leto bolj onesnaženo tudi Blejsko jezero, ki predstavlja bivališče mnogim živalim. Promet povzroča preglavice tudi domačinom. Ti namreč vsako leto opažajo gostejši promet skozi mesto Bled in ker je Bled vedno bolj obiskan s strani turistov (tujih in domačih) so temu primerni tudi zastoji. Tukaj pa niso problem samo zastoji, ampak onesnaževanje, ki ga v takem mestu, obdanem z naravo, ne bi smelo biti v tolikšni meri. Turisti pridejo pogledati naše naravne znamenitosti in tudi uživati v neokrnjeni naravi, ki pa je vsako leto v slabšem stanju. Zato bi bilo potrebno mesto spremeniti v bolj sonaravno mesto in tako turistom ponuditi novo obliko oddiha v sožitju z naravo.

1.2 CILJI NALOGE

Cilje naloge je raziskovati in podati predlog, kako bi mesto Bled postalo bolj sonaravno in tako izkoristilo polni potencial, ki ga ima v turizmu. Največji poudarek v diplomski nalogi je rekonstrukcija prometa v mestu, saj se bo tako onesnaževanje občutno zmanjšalo. Na tak način se lahko uresniči načelo sonaravnega urbanega in turističnega razvoja, se pravi - urbani razvoj v okviru zmogljivosti okolja in naravnih virov.

1.3 PREDSTAVITEV OKOLJA

Bled je naselje ob Blejskem jezeru, spada med starejše in najlepše turistične kraje v Sloveniji. Leži na nadmorski višini 507,7 metrov, sredi razgibane, ledeniško preoblikovane pokrajine, na prehodu iz Radovljiške kotline v vzhodno vznožje Julijskih Alp (wikipedija 2015).

1.4 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Za uresničitev realizacije Bleda kot sonaravnega mesta, moramo najprej urediti prometno problematiko in tako preusmeriti promet na obrobje mesta. To je predpostavka, ki pogojuje to, da Bled lahko postane naslednje mesto z sonaravnim turizmom. Čeprav se število turistov vsako leto zvišuje, to ne pomeni, da ni potrebno spremeniti ponudbe turizma, saj lahko prekomerno onesnaževanje pripelje do katastrofalnih posledic za Blejski turizem, ki se ga trenutno še oglašuje kot »zeleni turizem«.

Kot smo omenili v prejšnjem odstavku, moramo najprej spremeniti prometno ureditev. Najpomembnejši ureditvi sta izgradnja severne in južne razbremenilne ceste. Ker pa sta ti dve cesti v fazi (začetka) gradnje, sem se pri nalogi bolj osredotočil na predloge, kako urediti promet, ko bosta obe razbremenilni cesti zgrajeni. Zato bom pri nalogi predpostavljajal, da sta severna in južna razbremenilna cesta že zgrajeni in kakšen je naslednji korak za zmanjšanje onesnaževanja, ki ga povzroča promet.

1.5 METODE DELA

V teoretičnem delu za predstavitev mesta Bled in pa severno ter južno razbremenilno cesto bom uporabil opisno metodo, saj smo besedilo povzeli od drugih avtorjev.

V praktičnem (raziskovalnem) delu pa bom uporabil analitično metodo, s katero bom analiziral več načinov spremembe prometa in predstavil več možnosti, kako rešiti problem. Sledi primerjalna metoda, pri kateri se bom osredotočil na dobre primere, kako so se z omenjeno problematiko spopadla druga mesta in to poskušal projicirati na mesto Bled.

2 BLED

2.1 SPLOŠNO

2.1.1 Kratka zgodovina mesta

Začetki Bleda

Rodovitna zemlja, varno zavetje grajskega hriba in otoka so vabili naseljence v Blejski kot. Prvi, še redki sledovi človeka na Bledu so iz kamene dobe. V železni dobi, ko so v alpskih krajih pričeli pridobivati železo, je bila naselitev gostejša. Pod plastjo slovanske nekropole na Pristavi pod Gradom so arheologi odkrili 80 žganih grobov iz starejše železne dobe (800 do 600 pred našim štetjem), keltske in rimske najdbe pa so skromnejše. Bled so gosteje naselili šele Slovani, in sicer v dveh valovih. Najbrž so bila slovanska naselja prav tam, kjer so v poznejšem srednjem veku zrasle objezerske vasi Mlino, Želeče, Zagorice, Grad in Rečica. Znanih je več grobišč: Žale - današnje pokopališče (arheološka izkopavanja leta 1894), park sedanje Vile Bled (1929), nekropola v Želečah (1937), velika nekropola na Pristavi pod gradom (1948 do 1951), grobišče na sedanjem parkirnem prostoru pod vhodom na Grad (1960, 1968), nekropola na Blejskem otoku (1962–1966).

Naselitev Slovanov

Prvi val slovanske naselitve na Bledu sega v 7. stoletje, drugi pa je zajel blejsko kotlino med 9. in 10. stoletjem. Najdbe iz prve naselitve ilustrirajo kulturo slovanske državne tvorbe kralja Sama (632-658) in poznoantične tradicije v teh krajih. Najdbe iz druge naselitve, kot so pridatki v grobovih (uhani v obliki polmeseca z emajlom in gravuro, obsenčni obročki, okrogle broše in železni noži), pa kažejo na zgodovinski razvoj Bleda do 10. stoletja (del jih je razstavljen v muzeju na gradu).

Briksenški škofje

Po slovanskih državnih tvorbah so prišli naši kraji najprej pod frankovsko (Karel Veliki, 782) in nato pod nemško oblast. Leta 1004 je cesar Henrik II. podaril briksenškemu škofu Albuinu Bled z ozemljem med obema Savama, leta 1011 pa še Blejski grad (fotokopija originalne darilne listine je v muzejski zbirki na gradu). Dogodek je velika prelomnica v blejski zgodovini. V imenu škofov so upravljali to gospodarstvo najprej škofovi ministeriali, nato pa tudi podložni vitezi, ki so uveljavljali fevdalno oblast. Nastale so velike spremembe v oblikovanju posesti in poselitvi tega ozemlja. Sredi 14. stoletja so briksenški škofje opustili neposredno upravo blejske lastnine in jo dali v zakup dotedanjim upraviteljem von Kreighom. Zaradi kratenja pravic in grobega ravnanja s tlačani so se kmetje leta 1515 pridružili boju za "staro pravdo" v vseslovenskem punktu. Leta 1558 je Blejski grad prevzel v zakup zaščitnik protestantizma Herbert VII. Turjaški (Auersperg). Do sredine 18. st. so bili zakupniki le

plemiči, kasneje pa tudi meščani, ki so na gradu le redko bivali. Po 800 letih briksenške oblasti je Bled postal z ukazom dunajske dvorne komisije leta 1803 državna last.

V letih od 1803 do 1813 je bil v sklopu Ilirskih provinc pod Napoleonovim cesarstvom, nato pa je prišel spet v roke avstrijskega cesarja. Ta je leta 1838 poslednjič vrnil Bled briksenškemu škofu. Deset let kasneje je tamkajšnje gospodarstvo z odpravo podložništva izgubilo značaj fevdalne gospodarske in družbene enote.

V drugi polovici 19. st. se je Bled močno spremenil. Značilne gorenjske vasi, od srednjega veka zaprte enote, so se združile, dohodki so se zmanjšali in Briksen je leta 1858 prodal blejsko posest Viktorju Ruardu, lastniku jeseniške železarne. Ta je obdržal grad, jezero in gradbena zemljišča okoli njega, drugo pa je prodal Kranjski industrijski družbi. Leta 1882 je Ruard prodal posest dunajskemu veletrgovcu Adolfu Muhru, leta 1919 pa je kupil grad z jezerom blejski hotelir Ivan Kenda, torej sta prešla v slovenske roke. Leta 1937 ju je prevzela Zadružna gospodarska banka in končno odkupila Dravska banovina. Med drugo svetovno vojno je bil na Bledu sedež vojaške in civilne uprave nemškega okupatorja, leta 1960 pa je kraj pridobil status mesta. Današnje mestno naselje Bled je nastalo iz več manjših vasi, razporejenih okoli jezerske kotanje. Vasi Grad, Mlino, Rečica, Želeče in Zagorice so nastale v zgodnjem srednjem veku. Te vasi so se šele zadnjih sto in nekaj let zaradi gospodarstva in turizma tako povezale, da je nastalo enotno naselje (Bled 2013).

2.1.2 Zgodovina turizma

Začetki turizma

Med prve obiskovalce Bleda lahko štejemo romarje, ki so iz Kranjske, Koroške, Štajerske, Primorske, Furlanije in Avstrije romali k Mariji na otoku. Poleg pobožnih opravil so občudovali tudi lepote kraja in s pripovedovanjem o doživetjih privabljali vedno več romarjev. Ob teh preprostih ljudeh je na Bled prihajala tudi gospoda. Janez Vajkard Valvasor, domači plemič in polihistor Kranjske, je leta 1689 napisal knjigo *Slava vojvodine Kranjske*, v kateri med drugim poroča tudi o blejskih termalnih vrelih. Grajski skrbnik Weidmann je zaradi velikega navala zdravja potrebnih ljudi, ki jim je moral izkazovati pozornost, želel razdreti in zasuti zajetja vrelecev, vendar mu niso dovolili. Ljudje so še vedno prihajali, se kopali in Valvasor pravi, da tudi ozdraveli. Velika nevarnost za preprečitev razvoja blejskega zdraviliškega in turističnega razvoja je bil poleg Weidmanna tudi kasnejši grajski oskrbnik Ignac Novak. V letih od 1782 do 1787 je večkrat predlagal, da bi jezero osušili in pridobili rodovitno polje ter ilovico z jezerskega dna kot surovino za opekarno. Kranjski deželni zbor je Novakov predlog odklonil. Leta 1822 so prekrili vrelce z leseno lopo. Ker niso bili posebno topli (23 °C), so vse bolj prihajali na Bled tudi obiskovalci, ki jim zdravnih vrelecev ni bilo mar, pač pa so občudovali idilično lepoto kraja in pokrajine.

Sloviti angleški naravoslovec sir Humphray Davy je ta kraj imenoval "najlepši, kar jih je videl v Evropi". V času prebujanja narodne zavesti so prihajali mladi in stari ter v

nacionalnem navdušenju za skladnimi obrisi otoške cerkve iskali hram slovanske boginje Žive in senco lepe Bogomile, njene svečenice.

Zdravstveni turizem in Arnold Rikli

Začetki intenzivnega razvoja turizma segajo v leto 1855, ko je švicarski hidropat Arnold Rikli med prvimi spoznal vrednost in prednost podnebnih danosti in ugodnega položaja Bleda za dolgo kopalno sezono. Ustanovil je Naravni zdravilni zavod in pričel uveljavljati svojo metodo zdravljenja.

Če je hotel privabiti goste, je potreboval kopališča, urejene sprehajalne in izletniške poti ter namestitvene zmogljivosti.

Rikli je leta 1895 nasproti sedanjega hotela Park (današnja Kazina) dal postaviti preprosto leseno kopališče v švicarskem slogu in Zdravstveni zavod, kjer je imel svojo "ordinacijo", kuhinjo, jedilnico in upravne prostore. Za nastanitev pacientov je pod kostanjevim parkom postavil ute, značilne za njegovo metodo zdravljenja. Zaradi vse večjega zanimanja je bilo leta 1899 zgrajeno novo, večje kopališče. Sestavni del Riklijevega zdravljenja so bile kopeli, in sicer v jezeru in kopališču. Za kopanje so uporabljali dva hladna vrelna z 10 °C in 15,6 °C. Poleg tega je priporočal tople in parne kopeli. Obvezno je bilo še sončenje na galerijah v kopališču. V svoj zdravilni program je uvrstil tudi sprehode. Izbral si je več izletniških točk v okolici Bleda, jih razdelil po težavnostnih stopnjah, ločeno za moške in ženske. Na teh točkah je postavil igrišča za balinanje in kegljanje. Pri Riklijevem zdravljenju je veljal strog dnevni red, ki so se ga morali držati vsi pacienti. Zgodnjemu vstajanju med 5. in 6. uro so sledili sprehodi in gibanje na zraku, pri čemer so jemali zajtrk kar s seboj.

Za boljšo prekrvavitev so se po rosni travi sprehajali bos. Po vmesni uri počitka je bilo približno ob 10. uri na vrsti sončenje in kopanje. Med opoldanskim odmorom, ki je trajal do druge ure, so imeli skromno kosilo, popoldne pa so nadaljevali s kopanjem, sončenjem in sprehodi. Ob pol šestih je bil glavni dnevni obrok in šele potem so bili prosti. Prehrana je bila vegetarijanska, meso je bilo na jedilniku le izjemoma oziroma ga je bilo treba posebej plačati. Rikli je prebil na Bledu polnih 52 let. V tem času je bil, kot poudarja dr. Mirko Kalin, eden najbolj znanih naravnih zdravnikov za atmosferske kure. Njegovo zdravljenje je po mnenju dr. Kalina pomagalo proti mnogim boleznim, na primer proti revmatizmu, migreni, nespečnosti, histeriji, slabokrvnosti, slabi prekrvavitvi in debelosti. Poleg Riklijevih pacientov je Bled privabljal vse več tistih, ki so hoteli preživeti počitnice v zdravem, predvsem pa lepem okolju. Po letu 1870, ko je z dograditvijo železniške proge Trbiž–Ljubljana kraj dobil svojo železniško postajo v Lescah, na kateri so se ustavljali mnogi osebni in brzovlaki, je število blejskih obiskovalcev neprestano raslo. Že leta 1903 je prejel Bled na veliki mednarodni razstavi zdraviliških krajev na Dunaju zlato medaljo, leta 1906 pa so ga uradno prišteli med pomembne turistične kraje cesarske Avstrije.

Med obema vojnoma je ostal Bled najbolj svetovljansko letovišče v Jugoslaviji in poletna rezidenca Karađorđevićev. Obiskovali so ga mnogi domači in tuji gostje.

Postal je središče političnega in diplomatskega življenja v poletnih mesecih. Po drugi svetovni vojni so tod nadaljevali s turistično tradicijo ter prevzeli in prenovili večino gostinskih in turistično-rekreacijskih objektov, ki so prešli v slovenske roke. Zaradi Titove rezidence v Vili so obiskali Bled mnogi državniki, politiki in kulturni delavci iz domovine in tujine. Vila Bled je danes preurejena v hotel najvišje kategorije in lahko sprejme tudi najzahtevnejše goste. Arnold Rikli pa ni pozabljen. Oboževalci so mu ob njegovi 50-letnici delovanja postavili spomenik na Straži, viden je še danes, izdali pa so tudi spominsko plaketo.

Turistično društvo Bled mu je ob 125-letnici delovanja v Zdraviliškem parku postavilo spomenik. Njegove metode, združene s sodobno terapijo, pa nadaljujejo danes v hotelu Golf v mediko-regenerativnih programih z Riklijevim izročilom (Turizem Bled 2013).

2.1.3 Turistične znamenitosti Bleda

Kaj so prve asociacije, ko pomislite na mesto Bled? Blejska rezina (kremšnita), Blejski otok, Blejski grad, pletne, narava. Vsi ti odgovori so seveda pravilni, saj Bled nima samo ene znamenitosti, ampak se ponaša z raznoliko ponudbo za turiste. Ker je ta seznam ponudbe zelo dolg, sem se odločil, da bom predstavil samo pet največjih znamenitosti.

Največja (po velikosti) znamenitost je Blejsko jezero z otokom. Najprej je bila na tem mestu tektonska kotanja, ki jo je izklesal bohinjski ledenik. Na poti bohinjskega ledenika je bila ogromna skala, ki jo je ledenik brusil skozi čas, a so ga prehiteli toplejše temperature, zato se je ledenik stopil. Nekaj skal je še ostalo in to danes vidimo kot otok, kjer je sedaj postavljena cerkev z zvonom želja. Blejsko jezero je dolgo 2,12 kilometrov in 1,30 kilometrov široko; njegov obseg je približno 6 kilometrov in največja globina 30,6 metrov. Jezero v poletnih mesecih množično obiskujejo turisti, ki se v njem kopajo ali pa si gredo ogledat otok.

Ko se pripeljete na Bled, v vodi zagledate nekakšne čolne, na katerem sedi do dvajset potnikov, eden izmed njih pa stoji in vesla. Ti čolni imajo pisano platneno streho, zato jih res ni težko zgrešiti. Ti čolni se imenujejo pletne in so tradicionalna prevozna sredstva po Blejskem jezeru.

Pletna je 7 metrov dolg in okoli 2 metra širok lesen čoln, ki ga krmar (pletnar) stoje poganja z vesli. Ta vrsta plovila je zanimivost Blejskega jezera, njegova zgodovina pa naj bi segala že v 12. stoletje, ko so kmetje za zaslužek oziroma kompenzacijo davka prevažali potnike in romarje na Blejski otok (pletne 2015).



Slika 1: Blejski otok in pletne
(Vir: Lasten)

Si želite videti panoramo Bleda? Potem se povzpnete na Blejski grad. Blejski grad je grad na strmi pečini, ki se dviga 139 m nad gladino Blejskega jezera pri Bledu. Dolga stoletja je bil sedež velike gorenjske posesti briksenske škofije, zdaj pa je ena največjih kulturnih in turističnih znamenitosti Slovenije. V zgodovinsko obdobje je Bled vstopil leta 1004 z listino nemškega cesarja Henrika II., ki je posestvo Bled podaril briksenski škofiji, škofu Albuinu. Leta 1011 je Henrik II. podaril nasledniku škofa Albiuna, škofu Adalberonu. Briksenski škofje so na Bled prihajali redko, zato so gospodstva sprva upravljali in varovali škofovi ministeriali, do leta 1349 vitezi Blejski. Sredi 14. stoletja so škofje opustili neposredno upravo gospodstva in ga dali kot jamstvo za posojeni denar v zakup dotedanjemu upravitelju Konradu von Kreighu. Rodbina Kreigh je gospodarila na Bledu skoraj 200 let (1368–1558). Glavarji so bili do srede 18. stoletja plemiči, kasneje so jih zamenjali meščani.

V času Ilirskih provinc (1809–1813) je bilo gospodstvo last francoske države, dohodke pa je užival generalni guverner, maršal Auguste Marmont. Ruard je leta 1871 obsežne gozdove prodal Kranjski industrijski družbi, obdržal je grad, jezero in gradbena zemljišča okrog jezera. Leta 1882 je ta posest prišla v roke veletrgovca Adolfa Muhra, leta 1918 pa je grad z jezerom in otokom kupil hotelir Ivan Kenda. Grad je leta 1937 prevzela Zadružna gospodarska banka, nato pa Dravska banovina. Sedaj je v lasti države. Upravlja ga Zavod za pospeševanje in razvoj turizma Bled. Grad sta prizadela dva potresa, leta 1511, po katerem ga je prezidaval Herbard Auersperg, in leta 1690, ko so ga popravljali Gallenfelsi (Blejski grad 2015).

Naslednja naravna znamenitost je velikokrat zaradi njene lege (stran od središča Bleda) velikokrat prezrta, a zadnja leta se tudi to popravlja – Soteska Vintgar je 1,6 km dolga soteska Vintgar je zarezana med veličastnimi navpičnimi stenami hribov Homa in

Boršta, krasi pa jo reka Radovna s slapovi, tolmunji in brzicami. Čez sotesko je po lesenih mostovih in Žumrovih galerijah speljana učna pešpot, ki se zaključi z mogočnim 13 m visokim rečnim slapom Šum.

V Vintgarju sta tudi dve zanimivosti, ki jih je zgradila človeška roka. Kamnit enoločni most bohinjske železnice, zgrajene leta 1906, ki 33,5 m nad potjo preči sotesko, in jez, od koder je voda speljana do male hidroelektrarne Vintgar pod Šumom (soteska Vintgar 2013).



Slika 2: Vintgar pozimi
(Vir: Lasten)

Po vsem tem raziskovanju se je pa treba obvezno ustaviti na najbolj znani Blejski sladici – kremšniti (kremni rezini). Zlato zapečena podloga iz listnatega testa, narejenega z maslom, slastna vanilijeva krema, ravno prav gosta, da se ob rezanju ne razleže, stepena sladka smetana, z vanilijevo kremo, in ponovno hrustljivo listnato testo potreseno s sladkorjem v prahu. V zadnjih 60. letih so jih na Bledu naredili kar 12 milijonov (Bled 2015).

2.2 BLEJSKA RAZBREMENILNA CESTA

»**razbremenilen** -lna -o prid. (ī) ki razbremeni, razbremenjuje: razbremenilna opora / razbremenilna priča / razbremenilna izjava / razbremenilne okoliščine / razbremenilna cesta *cesta, na katero se preusmeri del prometa s kake zelo prometne ceste* ◇ grad. razbremenilni kanal *kanal za dodatno odvajanje vode ob velikih pretokih*; jur. razbremenilni dokaz ♪« (SSKJ 2 2015).

Za Bled sta predvideni dve razbremenilni cesti. Prva je severna razbremenilna cesta, ki bi potekala med Ljubljansko in Rečiško ceste. Cesta bi nadomestila obstoječo regionalno cesto, ki poteka skozi središče Bleda proti Zgornjim Gorjam in naprej proti Pokljuki. Južna razbremenilna cesta bi potekala med Ljubljansko cesto in se končala s križiščem na Cesti svobode, kjer poteka pot naprej proti Bohinju. Ti dve cesti bi mestu Bled in njenemu središču prinesli občutno zmanjšanje prometa (zastojev) in pa zmanjšanje onesnaževanja Blejske okolice z jezerom.

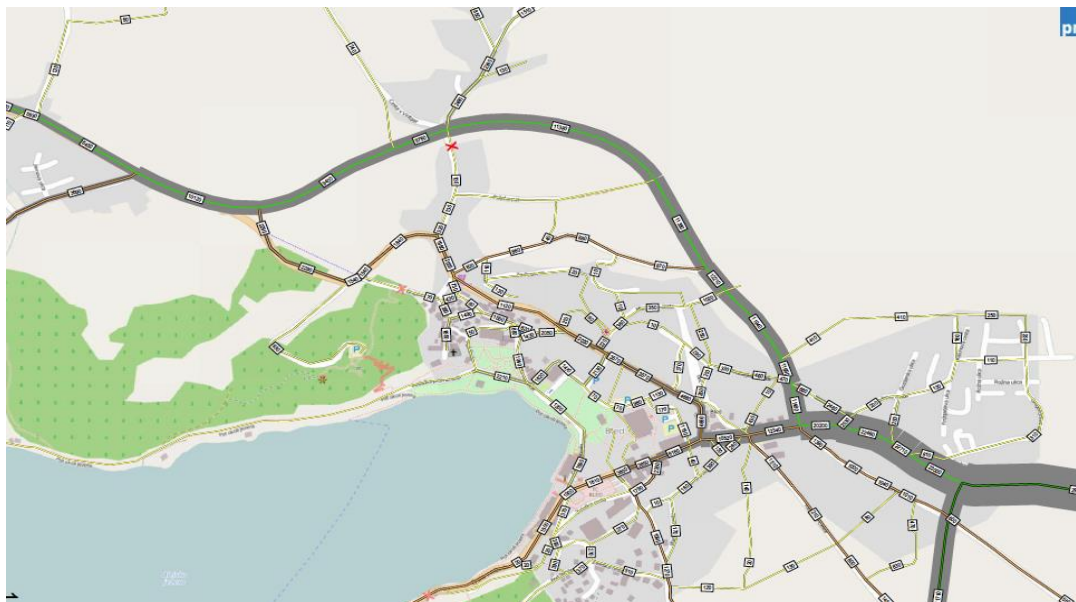
Cilji investicije v razbremenilne ceste so:

- Prometna razbremenitev turističnega središča Bleda in jezerske sklede tranzitnega prometa z odpravo ozkih grl,
- izboljšati dostopnost in povezljivost naselij, območij delovnih mest in turistično zanimivih območij občin Bleda, Gorij in Jesenic,
- umirjati promet skozi naselja,
- povečanje varnosti za pešce, kolesarje, motorna vozila ter druge udeležence v prometu,
- učinkovitejše vodenje prometa in znižanje obratovalnih stroškov,
- izboljšanje stanja okolja v turistični destinaciji, vključno z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov v prometu,
- prispevati k večji konkurenčnosti gospodarstva (Poslovna cona na Rečici) in omogočiti uvajanje trajnostnih konceptov turizma in mobilnosti na Bledu in regiji,
- zmanjšanje prometne obremenjenosti enot kulturne dediščine znotraj naselja Bled in vplivnega območja Blejskega gradu (K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o 2014).

2.2.1 Severna razbremenilna cesta

Severna razbremenilna cesta, ki bo potekala med Ljubljansko in Rečiško cesto bo nadomestila obstoječo regionalno cesto, ki poteka skozi središče Bleda proti Zgornjim Gorjam in naprej proti Pokljuki. Ker se je izgradnja severne razbremenilne ceste v času pisanja diplomske naloge začela s prvo fazo, smo se odločil, da jo predstavimo bolj podrobno kot južno razbremenilno cesto.

Namen investicije je novogradnja severne razbremenilne ceste na Bledu z rekonstrukcijo dela Ljubljanske in Rečiške ceste. Severna razbremenilna cesta bo nadomestila obstoječo regionalno cesto R3-634/1094, ki poteka skozi središče Bleda proti Zgornjim Gorjam.



Slika 3: Severna razbremenilna cesta
(Vir: PNZ)

Predmet obdelave predinvesticijske zasnove je proučitev naložbe v severno razbremenilno cesto na Bledu, ki jo obravnavamo v naslednjih ekonomsko-funkcionalno zaokroženih delih:

- Ureditev dela Ljubljanske ceste z vstopnim križiščem na severno razbremenilno cesto,
- ureditev od vstopnega križišča do križišča s Seliško cesto,
- ureditev od križišča s Seliško cesto do križišča s Partizansko cesto,
- ureditev podaljška: od križišča s Partizansko cesto do Zg. Gorij z navezavo na Rečiško cesto v 3 variantah različnih dolžin in potekov (K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o 2014).

Cilji izgradnje razbremenilne ceste smo opisali pri prejšnji točki in se nanaša na obe razbremenilni cesti. Če na kratko povzamemo, je največji namen izgradnje severne razbremenilne ceste razbremenitev glavne ceste skozi Bled in pa ohranjanje naravne dediščine, ki jo prizadeva vedno večje onesnaževanje z izpusti avtomobilskih plinov.

Dolžina severne razbremenilne ceste od Ljubljanske ceste do naselja Rečice je 2.532 metrov z že všteti mostovi, ki jih bomo opisali v nadaljevanju.

S krožnega križišča premera 33 m in z Ljubljanske ceste se severna razbremenilna cesta odcepi s potekom v kratki premi in nato pred priključkom Črtomirove ulice preide v levo krožno krivino polmera 550 m vse do območja parkirišča pred vrtcem na Seliški cesti. Pred križiščem oziroma odcepom proti šoli trasni potek preide v nasprotnosmerno desno krivino, sledi kratek potek v premi po trasi današnje poti in nato pred prečkanjem potoka Rečica potek v levi krivini polmera 350 m, s katerim preide trasa z desnega na levi breg potoka Rečica. Sledi potek po levem bregu potoka Rečica v sestavljeni košarasti krivini polmerov 700 m in 450 m, s katero cesta sledi strugi potoka v smeri proti križišču s Partizansko cesto. Izza križišča po kratkem poteku vzdolž potoka Rečica v levi krožni krivini polmera 500 m se trasni potek usmeri v desno krivino polmera 300 m in naveže na koridor Rečiške ceste z istosmerno krivino polmera 750 m (K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o 2014).

Zaradi razgibanosti terena na Bledu, bo potrebno na 2.532 metrih severne razbremenilne ceste zgraditi tudi mostove in podpornike. Na tem delu razbremenilne ceste bo potrebno zgraditi štiri mostove, dva prepusta za regulacijo potoka Rečica in pa sedem križišč (in krožišče).

Predvideni mostovi, prepusti in podporniki:

- MOST 5-2 (km. 0,90+00), ki bo služil premoščanju potoka Rečica v profilu P19,
- MOST 5-3 (na Partizanski cesti, km. RC 1,4+85), kjer se ohranja že obstoječi most,
- MOST 5-4 (km. 1,5+80), ki bo služil premoščanju trase preko pritoka regulacije Rečice med profilom P32 in P33,
- MOST 5-5 (km. Ceste v Vintgar, 0,0 + 70) namenjen premoščanju ceste v Vintgar preko pritoka regulacije Rečice.

- Prepust 3-1 (km. Rečiške ceste 0,0 + 20), ki služi premoščanju Rečiške ceste preko regulacije Rečice,
- Prepust 3-2 (km. 2,1 + 15) namenjen premoščanju glavne trase ceste preko regulacije Rečice.

- 1 podporni zid na Ljubljanski cesti.

- 5 opornih zidov: na Gregorčičevi (2), Ljubljanski ob parkirišču hotela Union in na Ljubljanski.

Poleg mostov, prepustov in podpornih stebrov pa so predvidena gradnja križišč, krožišča in priključkov. Gradnja enega krožišča in šest trikrakih križišč:

- štirikrako krožišče z Ljubljansko cesto s premerom 33 m, širino pasu 6,50 m, notranjim otokom premera 20 m in 1,00 m širokim povoznim delom znotraj omenjenega prometnega otoka;

- trikrako križišče s Cesto na Dobe s pasom za levo zavijanje na SRC,
 - trikrako križišče s Seliško cesto s pasom za levo zavijanje na SRC,
 - trikrako križišče s Partizansko cesto s pasom za levo zavijanje na SRC,
 - trikrako križišče s Cesto v Vintgar s pasom za levo zavijanje na SRC,
 - trikrako križišče z Rečiško cesto s pasom za levo zavijanje na SRC,
 - trikrako križišče s Kolodvorsko cesto s pasom za levo zavijanje na SRC,
-
- obojestranski priključek – avtobusna postaja (izvoz) in GG,
 - obojestranski priključek – policijska postaja in GG,
 - obojestranski priključek – Črtomirova ulica in bencinski servis (uvoz),
 - enostranski priključek – parkirišča pred vrtcem,
 - obojestranski priključek – Mladinska cesta,
 - obojestranski priključek – objekt Seliška cesta 4a in poljska pot,
 - obojestranski priključek – objekti Seliška cesta,
 - enostranski priključek – poljska pot,
 - enostranski priključek – objekti Rečiška cesta,
 - enostranski priključek – objekt Rečiška cesta 31,
 - enostranski priključek – poljska pot,
 - enostranski priključek – Cesta v Vintgar,
 - enostranski priključek – objekt Cesta v Vintgar 22,
 - enostranski priključek – objekt Cesta v Vintgar 24,
 - enostranski priključek – objekti Rečiške ceste,
 - enostranski priključek – objekt Rečiške ceste 3 (K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o 2014).

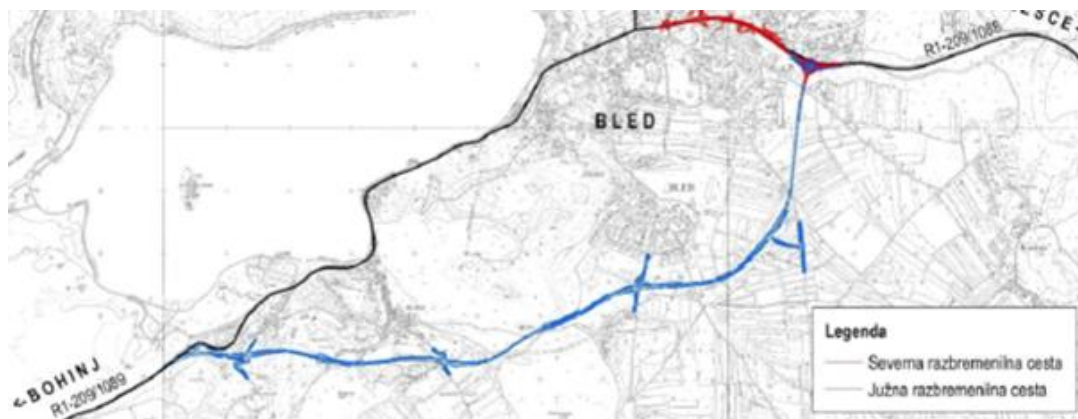
2.2.2 Južna razbremenilna cesta

Južna razbremenilna cesta bo potekala med Ljubljansko cesto in se končala s križiščem na Cesti svobode, kjer poteka cesta naprej proti Bohinju. Ta razbremenilna cesta je pri občini Bled v drugem planu, a moje mnenje je, da bi bilo potrebno najprej zgraditi južno cesto, saj je tukaj več prometa (zastojev) in onesnaževanja. Če v situaciji, v kateri smo sedaj, želimo priti do Bohinja, moramo namreč prevoziti ves Bled.

Namen investicije je novogradnja južne razbremenilne ceste na Bledu z rekonstrukcijo dela Ljubljanske ceste in Ceste svobode. Južna razbremenilna cesta bo nadomestila obstoječo regionalno cesto R3-634/1094, ki poteka skozi središče Bleda proti Bohinju.

Cilje izgradnje razbremenilne ceste sem opisal pri prejšnji točki in se nanaša na obe razbremenilni cesti. Če na kratko še enkrat povzamem, je največji namen izgradnje južne razbremenilne ceste razbremenitev glavne ceste skozi Bled in pa ohranjanje naravne dediščine, ki jo prizadeva vedno večje onesnaževanje z izpusti avtomobilskih plinov.

Dolžina južne razbremenilne ceste od Ljubljanske ceste do Ceste svobode je 3.300 metrov z že všteti mostovi, priključki in križišči, ki jih bomo opisali v nadaljevanju.



Slika 4: Južna razbremenilna cesta
(Vir: PNZ)

Na odcepu s krožnega križišča z Ljubljansko cesto je južna razbremenilna cesta s kratkim potekom v premi usmerjena v pokriti vkop dolžine 468,00 m. Iz pokritega vkopa izstopi v višini Ribenske ceste in se po terenu nadaljuje vzdolž južnega roba nižje ležeče terase pri Dindolu do križišča z deviacijo Ribenske ceste. Za križiščem poteka ob robu spodnje terase v smeri proti zahodu in prečka Cankarjevo cesto neposredno ob transformatorski postaji. Trasa se nadaljuje proti Selski cesti, ki jo prečka ter v nadaljevanju obide počitniško naselje Na jasi. Od tu se usmeri proti ozki dolini med pobočjema Straže in Dobre gore, kjer vstopi v 283,00 m dolg predor Megre. Iz predora izstopi na Mlinskem polju ter se za križiščem z Mlinsko cesto usmeri ob vznožje grebena Kozarca v smeri proti vzhodu. Na tem delu je cesta vkopana za nekaj metrov v teren. Od obstoječe gozdne poti je usmerjena proti globeli Jezernice, ki jo prečka v premi z 108,00 m dolgim viaduktom ter preide na sosednjo ravninsko teraso pri naselju Zazer. Za križiščem s Savsko cesto se vzpne po pobočju proti obstoječi cesti in konča v križišču s Cesto svobode (Janez Fajfar 2012).

Zaradi razgibanosti terena na Bledu, bo potrebno na 3300 metrih južne razbremenilne ceste zgraditi tudi most in viadukt. Na tem delu razbremenilne ceste bo potrebno zgraditi en most in viadukt:

- MOST Rečica preko potoka Rečica, kolesarske steze in pešpoti v območju krožnega spiralnega krožnega križišča, dolžine 72,50 m,
- VIADUKT Jezernica preko globeli Jezernice, dolžine 107,60 m.

2.3 ONESNAŽEVANJE BLEDA

Poleg razvoja tehnologije smo ljudje vedno bolj ozaveščeni in se v vedno večji meri poslužujemo t. i. EKO pristopa. Najbolj ekološka stvar, ki jo navadni državljani lahko konzumiramo, je ekološko predelana hrana. Gre za živila z oznako EKO, kar pomeni, da je hrana pridelana in predelana na naraven način; brez uporabe pesticidov, konzervansov, umetnih arom, barvil in gensko spremenjenih organizmov. Rastline rastejo na zdravih tleh, ki niso izčrpana zaradi intenzivne pridelave ter niso onesnažena s pesticidi in umetnimi gnojili.

ekološki -a -o prid. (ô) biol. nanašajoč se na okolje, v katerem živi organizem: ekološke razmere; združba rastlin z istimi ekološkimi zahtevami; ekološko skladje v naravi / ekološka amplituda; pren., publ. ekološka struktura komune (SSKJ 2 2015).
--

Nekaj podobnega se dogaja tudi na področju mest in prometa. Ker število vozil v Sloveniji in tudi drugje po svetu strmo narašča, lahko govorimo o vedno večjem onesnaževanju. Poleg vseh tovarn in odpadkov so tu še različna vozila, ki prav tako onesnažujejo okolje. Zaradi intenzivnega onesnaževanja se naš planet vedno bolj spreminja. Nastajajo luknje v ozonu, ozračje se segreva, vedno več je ekstremnih vremenskih pojavov. Če bomo želeli še dolgo živeti na našem planetu, bomo morali spremeniti naše navade.

To se v prvi fazi kaže pri izdelavi vozil. Izdelovalci vozil strmijo k temu, da bi izdelovali vozila, ki so okolju prijazna. Veliko denarja investirajo v razvoj ekoloških vozil, saj novejša vozila izpuščajo manjšo količino emisij v ozračje kot vozila starejših letnikov. Ker so izpušni plini eden izmed največjih onesnaževalcev okolja, uporaba ekoloških vozil z manjšim izpustom pripomore k manj onesnaženemu okolju.

To ne pomeni, da je bo kriteriju naravi prijaznega življenja zadoščeno samo z uporabo ekoloških vozil, temveč je potrebno zagotoviti tudi bolj ekonomično število vozil v prometu, kar pomeni manj zastojev med vožnjo. Potrebna je tudi boljša izraba naravnih virov in pa navsezadnje tudi sama pripravljenost mest, ki se morajo prilagoditi novemu sistemu.

Že pri nas v Sloveniji opažamo, da je zrak v mestnih središčih, kjer je največ prometa, zelo onesnažen. Zato je potrebno, da se mesta začno zavedati, da bodo tudi njih doletele spremembe. Vedno več mest po Sloveniji se odloča za približek t.i. ekološkemu mestu (sonaravnemu mestu).

Sonaravno mesto je zasnovano z upoštevanjem vplivov na *okolje*, kjer živijo ljudje, namenjeno zmanjševanju potrebnih vložkov energije, vode in hrane ter zmanjševanju odpadkov proizvodnje toplote, onesnaženega zraka – ogljikovega dioksida, *metana* in onesnažene vode. (sonaravna mesta 2014)

Kot smo že omenili, je onesnaževanje velik problem v mestih. Ker tudi v našem raziskovalnem mestu Bled opažamo, da je zrak najbolj onesnažen zaradi povečanega prometa, bom raziskal, kaj vse se lahko še stori, da bi zmanjšali onesnaževanje. Ker cesta skozi Bled predstavlja pretočno cesto proti Bohinju, ki je predvsem v sezoni (in izven sezone) najbolj obremenjena, je blejsko okolje v konstantnem stiku z izpušnimi plini in naravi škodljivimi emisijami.

Onesnaževanje najbolj prizadene našo največjo turistično atrakcijo, Blejsko jezero z otokom. Ta se zaradi onesnaževanja občutno spreminja. Največja sprememba je vidna tudi našim očem; gre za barvo vode. V jezero so se naselile rastline tujih vrst (zebraste školjke), ki še dodatno onesnažujejo vodo.



*Slika 5: Onesnaževanje Blejskega jezera
(Vir: ZaVest, 2014)*

3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S TRENDI

Če želimo razmišljati o gradnji obvoznice oziroma razbremenilne ceste, moramo opraviti obstoječo analizo stanja. Najbolj nas zanima, ali je gradnja ceste sploh upravičena glede na število ljudi, ki živi na tem območju. Zato sem najprej raziskal »gibanje« prebivalstva v Sloveniji na splošno, kasneje pa še za občini Bled in Gorje, ki sta predmet našega raziskovanja o razbremenilni cesti. V nadaljevanju nas zanima tudi, kakšno vlogo imajo turisti, ki so udeleženci cestnega prometa, ko se odločijo za obisk Bleda. Če Bled ne bi bil turistično mesto, ideje o izgradnji razbremenilnih cest ne bi obstajale, saj ne bi prihajalo do zastojev, za katere so v večini »krivi« prav turisti. Zato smo v naslednji tabeli pridobili podatke o povprečni letni obremenitvi regionalnih cest, kjer bi želeli urediti preusmeritev prometa na razbremenilni cesti.

3.1 DEMOGRAFIJA

Občina/ leto	Popis 2000	2011	2012	2013	2014	2015
Slovenija	1964036	2050189	2055496	2058821	2061085	2062874
Občina Bled	8043	8118	8129	8113	8141	8191
Občina Gorje	2856	2935	2908	2846	2846	2815
Skupaj Bled in Gorje	10899	11057	11085	11045	11038	10942

Tabela 1: Gibanje števila prebivalcev 2011–2015

Podatke v tabeli sem pridobil na spletni strani Statističnega urada Slovenije, kjer se število prebivalcev nanaša na prvo polletje. Če primerjam podatke od leta 2011 do 2015, opazimo, da se je v Sloveniji število prebivalcev povečalo za 12685. Kot zanimivost naj povemo še, da smo imeli leta 2013 v Sloveniji 212 občin (stat.si), kar pomeni, da se je povprečno število ljudi na občino od leta 2011 do 2015, povečalo za 59,8 prebivalcev. Na drugi strani, če pogledamo statistiko za naši obravnavani občini (Bled, Gorje), hitro opazimo, da sta občini močno pod povprečjem statistične ugotovitve, ki smo jo predstavili v prejšnjem stavku. V občini Bled se je število prebivalcev povečalo za 5 (pet), kar predstavlja 0,6 % povečanje. Drugačna zgodba je pri občini Gorje, kjer so od leta 2011 do 2015 zabeležili padec prebivalstva za kar 120 prebivalcev. To pomeni, da se je število prebivalstva v občini Gorje v obravnavanem času zmanjšalo za 4 %.

Ker pa nas je zanimalo, zaradi česa prihaja do takega zmanjšanja, smo na statističnem uradu Slovenije preveril še podatke novorojenih in umrlih v letih 2011 do 2014¹. V obeh občinah je naravni prirastek pozitiven, npr. Gorje ima 30 več novorojenčkov kakor umrlih in to pomeni, da je razlog za negativen trend prebivalcev nekje drugje. Menimo, da je glavni razlog za odseljevanje prebivalstva iz vasi v večja mesta zaradi služb in drugačnih pogojev življenja (študij). Zato smo se odločili raziskati tudi to in na spletni strani statističnega urada Slovenije dobili podatke, da se je v občini Gorje od 2011 do 2014 približno 10 % več prebivalstva odselilo, kot pa priselilo v občino, zato lahko sklepamo, zakaj prihaja do negativnih rezultatov. Ampak ta podatek sam še ne indicira, da gradnja razbremenilne ceste ni upravičena, saj je potrebno upoštevati tudi druge podatke, ki se nanašajo na gibanje populacije in jih bomo predstavili v naslednjih tabelah.

¹ V času pisanja diplomske naloge še ni bilo podatkov za leto 2015.

3.2 TURISTIČNA GIBANJA

Območje / občina		Prihodi turistov 2013	Prenočitve turistov 2013	Povprečna letna rast - turisti 2008-2013	Povprečna letna rast - nočitve 2008-2013
Slovenija	SKUPAJ	3384491	9579033	1,02	1,01
	DOMAČI	1125921	3616782		
	TUJI	2258570	5962251		
Bled	SKUPAJ	269175	628491	1,05	1,03
	DOMAČI	18876	37955		
	TUJI	250299	590536		
Gorje	SKUPAJ	4307	12347	1,08	1,06
	DOMAČI	2437	7105		
	TUJI	1870	5242		
Bled + Gorje					
	DOMAČI	21313	45060		
	TUJI	252169	595778		
	SKUPAJ Bled in Gorje	273482	640838	1,05	1,03

Tabela 2: Število turistov

Podatki, ki jih bom analiziral, se nanašajo na turistična gibanja. V času pisanja diplomske naloge so bili na voljo podatki le iz leta 2013, zato v nadalje operiramo z že omenjenimi. Razvoj turizma je v današnjem času zelo pomemben, saj prinaša državi in občini ob uspešnem trženju veliko potrebnega prihodka. Kot vidimo iz tabele, ki implicira vso Slovenijo, se je število turistov in nočitev od leta 2008 do 2013 povečalo za 2 % oziroma 1 % pri nočitvah. Če te podatke primerjamo z občino Bled, ugotavljamo, da se je število prihodov turistov povečalo za 5 % in pa nočitev za 3 %, kar je nadpovprečno v primerjavi z povprečnimi podatki Slovenije. Občina Gorje pa je bila na tem področju še bolj uspešna, saj je zabeležila kar za 8 % več prihodov turistov in pa za 6 % povečanja nočitev v primerjavi z leti 2008 do 2013.

K tem podatkom je potrebno prišteti tudi od 5000 do 8000 dnevni turistov (v lepem vremenu), ki obiščejo Bled samo za nekaj ur oziroma so t.i. dnevni turisti. Upoštevajoč tudi te podatke, lahko govorimo o še večjem porastu turistov.

Ni zanemarljivo, da se skozi Bled vozijo turisti tudi v smeri Bohinja in Pokljuke, število le-teh sega tudi do 10 000 in več vozil.

Razlog za povečanje turistov na navedenih lokacijah je tudi zaradi spodbujanja pohodništva, alternativnih oblik prevoza (kolo, javni prevoz ...) in s tem približevanju drugim alpskim turističnim destinacijam v Sloveniji in tujini.

3.3 POVPREČNA LETNA PROMETNA OBREMENITEV REGIONALNIH CEST NA OBMOČJU RAZBREMENILNE CESTE

Leto	Ime št. mesta	Vsa vozila		Motorji		Osebna vozila		Avtobusi		Lah. tov. < 3,5t	
		Št.	Veržni indeks rasti	Št.	Veržni indeks rasti	Številno	Veržni indeks rasti	Št.	Veržni indeks rasti	Št.	Veržni indeks rasti
Odsek Lesce - Bled (Ljubljanska cesta)											
2008	Bled	20.089		137		18.479		193		931	
2009	Bled	20.122	100,16	144	105,1	18.525	100,2	185	95,9	935	100,4
2010	Bled	19.732	98,06	174	120,8	17.984	97,1	186	100,5	1.088	116,4
2011	Bled	19.852	100,61	210	120,7	18.003	100,1	194	104,3	1.166	107,2
2012	Bled	19.232	96,88	195	92,9	17.419	96,8	195	100,5	1.174	100,7
2013	Bled	18.837	97,95	198	101,5	17.017	97,7	203	104,1	1.172	99,8
Odsek Bled - Pristava											
2008	Bled jez.	7.051		122		6.167		102		401	
2009	Bled jez.	6.933	98,3	127	104,1	6.134	99,5	92	90,2	343	85,5
2010	Bled jez.	6.870	99,1	123	96,9	6.090	99,3	95	103,3	341	99,4
2011	Bled jez.	7.130	103,8	147	119,5	6.309	103,6	106	111,6	353	103,5
2012	Bled jez.	6.864	96,3	141	95,9	6.081	96,4	106	100,0	340	96,3
2013	Bled jez.	6.701	97,6	142	100,7	5.795	95,3	110	103,8	448	131,8
Odsek Gorje - Bled											
2008	Sp. Gorje	4.549		58		4.098		59		193	
2009	Sp. Gorje	4.532	99,6	62	106,9	4.055	99,0	61	103,4	205	106,2
2010	Sp. Gorje	4.730	104,4	60	96,8	4.263	105,1	59	96,7	215	104,9
2011	Sp. Gorje	4.390	92,8	64	106,7	3.950	92,7	62	105,1	199	92,6
2012	Sp. Gorje	4.565	104,0	65	101,6	4.117	104,2	61	98,4	207	104,0
2013	Sp. Gorje	4.173	91,4	60	92,3	3.755	91,2	61	100,0	189	91,3

Tabela 3: Povprečna letna obremenitev regionalnih cest

Vir: (K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o 2014)

Povprečna letna prometna obremenitev regionalnih cest na območju razbremenilne ceste 2008 – 2013. (Vsa vozila, motorji, osebna vozila, ostala vozila z verižnim indeksom rasti) Tabela za Bled, Bled-jezero (Pristava) in pa Sp. Gorje.

Tabela (zgoraj) prikazuje povprečno letno obremenitev treh regionalnih cest na območju gradnje razbremenilne ceste. Meritve so potekale od leta 2008 do 2013. Prvotna tabela je vsebovala tudi podatke srednjih tovornih vozil (3,5- 7t), težkih tovornih vozil (nad 7t) in vlačilcev. Ker pa je število vozil, ki se peljejo skozi katerokoli meritveno mesto, zelo majhno (povprečno manj kot eno tako vozilo na dan), smo se odločili, da zanemarimo te podatke in se raje osredotočimo na tista, ki so največji krivci za zastoje na Bledu in njegovi okolici. Pod stolpcem »vsa vozila« pa so všteta tudi ostala vozila.

Najprej se ustavimo pri najbolj prometnem odseku: Bled – Lesce. Glavna cesta, ki vodi iz smeri Lesc na Bled, je Ljubljanska cesta. Je najbolj obremenjena cesta v občini, saj se največ prometa giblje iz avtoceste preko te ceste naprej proti Gorjam ali Bohinju in zato na tej točki ob letnih sezonah nastajajo dolgi zastoji. Iz načrta razberemo, da bi se obe razbremenilni cesti začeli prav na tej cesti - Ljubljanski cesti. Od leta 2008 do 2013 so največji upad doživela osebna vozila, saj se je njihov delež zmanjšal za največ 3 %, po drugi strani se je povečalo število motorjev, avtobusov in lahkih tovornih vozil. Prav povečanje avtobusov pa lahko vzamemo tudi kot indikator povečanja števila turistov, saj avtobus prepelje večje število potnikov naenkrat kakor osebni avtomobil. Kljub povečanju vseh ostalih obravnavanih prevoznih sredstev je upad osebnih vozil tolikšen, da se število vseh vozil zmanjšuje.

To pa ne pomeni, da v današnjem času ni več zastojev, saj govorimo o povprečnih letnih obremenitvah, kar pomeni, da je v poletnih mesecih (ko je turizem na vrhuncu) še večja gostota vozil.

Maksimalni dnevni promet na delovni dan je leta 2004 na četrtek, dne 19.8.2004, znašal 25.052 vozil, na nedelovni dan pa je bil maksimalni dnevni promet zabeležen v nedeljo, 18. 7. 2004, ko je bilo registriranih 24.820 vozil na dan. Največjo količino prometa na dan leta 2010 (avtomatski števec 109 Bled) je zabeležil 25.791 vozil na dan, **leta 2009 pa 25.876 vozil/dan** (K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o 2014).

Pomemben je odsek Bled–Pristava, ki je vzrok za prizadevanje občine, da bi zgradila južno razbremenilno cesto. Odsek se nahaja pri Pristavi, kjer se pot nadaljuje proti Bohinju. Tukaj je gostota vseh vozil razumljivo manjša, saj se skoraj polovica vseh vozil ustavi na Bledu in ne nadaljujejo poti proti Bohinju. Tudi tukaj se število vozil zmanjšuje, predvsem osebnih vozil. Po drugi strani pa je največji skok oziroma porast pri lahkih tovornih vozilih do 3,5 tone. Kot pri prvem odseku, se je tudi tukaj povečalo število avtobusov in pa malo tudi motorjev. Ker je tukaj povprečna gostota vozil večja kot pri prejšnjem odseku (Bled–Gorje), menimo, da bi bilo potrebno najprej začeti z delom na južni razbremenilni cesti in tako vsaj malo zmanjšati zastoje, ki jih povzročajo turisti.

Kot zadnji odsek bomo predstavili odsek Gorje–Bled. Števno mesto je bilo v Spodnjih Gorjah in je beležilo število vozil, ki se peljejo proti Bledu. Ta odsek je od vseh treh, kjer so potekale meritve, najmanj obremenjen. Povprečno se na dan skozi to območje pelje okoli 4500 vozil, kar je manjša obremenitev kot pri Pristavi (približno 6800 vozil/dan). Enako kot zgornje dva odseka, se tudi tukaj promet zmanjšuje, s to razliko, da je vmes malo narasel, nato pa leta 2013 strmo padel (največji padec od vseh treh raziskovanih odsekih). Leta 2013 v primerjavi z 2012 nismo zabeležili nobenega dviga gostote vozil, samo avtobusi so ostali na isti povprečni dnevni obremenitvi.

Kljub porastu turistov v zadnjih letih se število vozil na meritvenih mestih zmanjšuje. Prevladuje mnenje, da so vzroki za to povezani z gospodarsko krizo, bolj množično uporabo javnih prevoznih sredstev in nemotoriziranih sredstev (kolo, hoja).

3.4 POTREBE PO RAZBREMENILNIH CESTAH GLEDE NA CILJNE SKUPINE

Ciljna skupina	Potrebe
Prebivalci turističnega središča Bleda	<ul style="list-style-type: none"> - Večja varnost vseh udeležencev v prometu v središču Bleda, - boljša dostopnost do stanovanjskih in storitvenih objektov v središču Bleda prek Prešernove in Rečiške ulice, - zmanjšanje obremenitev hrupa, emisij v zrak, ... - večja kakovost življenja v mestnem središču, - večja pretočnost prometa – brez zastojev, - ukinitvev tovornega prometa skozi mestno središče, - večja varnost avtobusnega prometa.
Prebivalci Rečice, naselij severnega dela občine Bled in občine Gorje	<ul style="list-style-type: none"> - Večja varnost vseh udeležencev v prometu, - umiritev prometa skozi naselje Rečica, - boljša dostopnost krajev severnega dela občine in občine Gorje, - krajši čas potovanja do avtoceste, - večja pretočnost prometa – brez zastojev, - dvig kakovosti življenja na podeželskem območju, - večja varnost avtobusnega prometa.

<p>Turistični ponudniki (hoteli, penzioni, gostilne in drugi ponudniki)</p> <p>in</p> <p>turisti</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Večja kakovost bivanja turistov v središču Bleda (zmanjšanje hrupa, emisij,..), - večja varnost za pešce in kolesarje, - večje območje za varne sprehode in varnejši, dostop peš in s kolesi do turističnih atrakcij na obrobju in izven mestnega središča (pr. Vintgar, Blejski grad, sprehajalne poti proti Rečici, Zasipu, ...), - večja pretočnost prometa – brez zastojev, - boljša dostopnost do železniške postaje Bled, veslaškega centra, turistične destinacije Pokljuka.
<p>Gospodarstvo v občini Bled in Gorje</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Izboljšana možnost dostopa tovornih vozil do poslovnih lokacij v poslovni coni Lip Bled, Rečica in poslovnih lokacij v občini Gorje, - večja varnost in učinkovitost tovarnega prometa, - krajša pot – prihranki v gorivu in času potovanja.
<p>Obiskovalci in uporabniki Pokljuke: lastniki gozdov, rekreativci, ljubitelji narave</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hitrejša in varnejša dostopnost do turistične destinacije Pokljuka, - večja pretočnost prometa – brez zastojev, - izboljšana možnost dostopa tovornih vozil do Pokljuke.

Tabela 4: Potrebe po razbremenilnih cestah po ciljnih skupinah

Vir: (K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o 2014)

4 VIZIJA BLED 2020

Ob tisočletnici Bleda je Bled kot slogan oživil Prešernove verze, ki jih prebivalci občutimo kot dejstvo vse do danes (tudi podzavestno): »z okolšno ta podoba raja« - »Imago Paradisi«. Verzi so široko sprejeti in na kratko sporočajo tudi današnje vrednote, poslanstvo in bodočo zeleno podobo Bleda.

- »Okolšna« : Bled kot stičišče in pobudnik povezovanja

»Okolšna« je prostor Bleda, ki se dopolnjuje z ambientom in vsebino bližnje in malo bolj oddaljene okolice. Z razvojnega vidika »okolšna« simbolizira ambicijo Bleda po prevzemanju povezovalne vloge v destinaciji, regiji in h krepitvi njegove mednarodne dimenzije. Bled bo postal stičišče dogajanj. Prihodnje delovanje gre v smer aktivnejše vloge občine in njenih institucij pri povezovanju znotraj in zunaj občine. To pomeni prevzemanje nosilne vloge v nekaterih medobčinskih projektih, še posebej turističnih ter interesno sodelovanje s sosednjimi občinami, znotraj Gorenjske regije, Julijskih Alp in tudi širšem v mednarodnem prostoru (Alpe Jadran: Bled–Portorož, Bled–Vrbsko jezero, Bled–Dubrovnik, Bled– alpski turistični centri,...).

- »Okolšna« : skrb za ljudi in vitalno občino

»Okolšna« tudi notranje združuje občane, različne dejavnosti, mesto in podeželje, turistično ponudbo v dejavno in ambiciozno skupnost. V skladu s postavljeno vizijo bo Bled v naslednjih letih krepil vitalnost svojega socialnega, kulturnega in gospodarskega življenja. Občina je tu zaradi občanov. Lokalno prebivalstvo daje dušo, identiteto in utrip kraju, zato morajo biti s pogoji življenja na Bledu v prvi vrsti zadovoljni domačini. Ob kakovosti življenja pa Bled nudi izjemne priložnosti za »preživljanje«, zato bomo v prihodnje načrtneje razvijali Bled kot okolje v katerem na enem mestu (doma) z užitek bivamo, se učimo, spoznavamo, poslušamo in ustvarjamo.

- »Raj«: vrhunsko okolje

»Raj« je od nekdanj sinonim za visoke cilje. Naša skupna vizija je, da presežemo povprečje, da smo boljši od drugih, torej večji perfekcionisti v končno zadovoljstvo nas samih in naših gostov. S pojmom »vrhunski« poudarjamo naravnost h kakovosti in nadpovprečnosti na vseh področjih delovanja občine. Vrhunskosti ne želimo omejevati zgolj na turizem in dogodke, temveč je potrebno nadstandardno kakovost zagotavljati tudi na področju infrastrukture, javnih služb in javnih storitev.

- »Raj«: trajnostni razvoj

Po drugi strani izjemnost prostora, izjemnost »raja«, v katerem in od katerega živimo, terja, da z njim ravnamo skrbno in odgovorno. Naravna danost je naša najpomembnejša prednost in vrednost Bleda. Zaradi lepega okolja k nam prihajajo turisti. Vrednot narave, krajine, zgodovine in tradicije se zavedamo, zato jih bomo ohranjali in varovali za bodoče generacije (načelo trajnosti). Ob opredelitvi trajnostnega razvoja kot uravnoteženega gospodarskega in socialnega razvoja ter varstva okolja, ki ne more temeljiti na izčrpavanju naravnih virov, onesnaževanju okolja in uničevanju biološke raznovrstnosti (saj bi to ogrozilo možnosti kraja v prihodnosti in prihodnjih rodov), bo lokalna skupnost naredila vse potrebno za ohranjanje zdravega življenjskega okolja v našem prostoru za našega občana ter kot osnovni pogoj za nadaljnje razvijanje kvalitetne turistične ponudbe. (Zupan 2012)

4.1 PREDNOSTNE USMERITVE RAZVOJA S CILJI, PROGRAMI IN UKREPI

Za uresničitev vizije Občina Bled postavlja tri vertikalne in eno horizontalno prednostno usmeritev svojega bodočega delovanja in sicer:

- Horizontalna usmeritev: Učinkovito upravljanje
- Prednostna usmeritev 1: Zelena alpska občina
- Prednostna usmeritev 2: Vrhunska turistična destinacija
- Prednostna usmeritev 3: Vitalna občina (Zupan 2012).

- Horizontalna usmeritev: Učinkovito upravljanje

V viziji Bled 2020 je kot prva usmeritev izpostavljeno učinkovito upravljanje in vodenje. Brez te horizontalne usmerjenosti in spremembe na tem področju bi prišlo do zmešnjave, zato vizija opredeljuje:

1. Reorganizacija občinske uprave, javnih podjetij in ustanov
2. Medobčinsko in mednarodno sodelovanje
3. Upravljanje z javnimi financami in premoženjem
4. Skupna usposabljanja

Prva prednostna usmeritev je **zelena alpska občina**. Kasneje bom opisali tudi predloge z intenco, da bi se čim bolj približali »zelenemu Bledu«. Če želimo pripeljati nove turiste, ki bi k nam prišli za dlje časa, ne tako kot sedaj, ko trend nočitev vsako leto upada, bomo potrebovali vizijo zelene alpske občine. Sonaravnost je danes pri turistih zelo popularna, saj ponuja stik z naravo, česar si turisti tudi želijo (mir, prelepa narava, razgledi) in zato prihajajo v take turistične kraje kot je Bled, ki je oaza miru. Tukaj bi občina morala čim prej in čim bolje začeti delati v tej smeri.

Spodaj so predstavljene usmeritve v viziji 2020:

1. Varovanje jezera in jezerske sklede
2. Trajnostno usmerjena prometna politika
3. Kakovostno upravljanje s prostorom in varovanje okolja

Prva usmeritev in hkrati ena izmed najpomembnejših je varovanje jezera. Tukaj ni problem samo onesnaženje, ampak tudi dotoki voda v jezero, zato bi bilo potrebno najprej urediti kanalizacijo, urediti (prestaviti) ribogojnico na Veslaški promenadi in pa urediti izpust meteornih voda (trenutno se iztekajo direktno v jezero). Ker opažamo, da se v zadnjih letih »rojevajo« nova divja kopališča neposredno ob sprehajalni cesti, bi bilo potrebno postaviti smernice oziroma pravila o omejitvah kopanja in prav tako smernice o omejitvi ribarjenja na nekaterih predelih.

Naslednja stvar, ki bi ji bilo potrebno urediti, je promet (cestni, kolo,...). Prva rešitev, kot že zapisano, je seveda izgraditev nove razbremenilne ceste (severne in južne) in posledično preusmerjanje tranzitnega prometa izven središča Bleda. Drugi problem, s katerim se soočamo, pa postajajo vedno bolj uničene ceste. Nekatere so namreč že zelo uničene in jih bi bilo potrebno obnoviti ali na novo zgraditi (primer Koritenske ceste). Problematične so tudi kolesarske poti, saj jih je na Bledu zelo malo (urejenih); še najmanj ob jezeru. Z obzirom na to, da vožnja s kolesom postaja vedno bolj priljubljena tako pri turistih kot pri domačinih, bi bilo smiselno, da občina poskrbi tudi za to področje. Naloga občine je tudi boljša promocija javnega prometa (avtobus, taksi, vlak), za to pa je potrebna boljša uskladitev med avtobusnim in železniškim prevozom in pa izgraditev novih parkirnih prostorov izven središča Bleda, ki jih bomo tudi kasneje opisali.

Omembe vredno je tudi vodilo zelene alpske občine, ki predvideva »kakovostno upravljanje s prostorom in varovanje okolja«, ki je povzetek prejšnjih dveh predpostavk. Največja razlika se kaže v pojmovanju občinskega prostorskega načrta, s katerim občina predlaga sanacijo divjih odlagališč, regijski center za ravnanje z odpadki in deponija, ki bi bila nujna.

Ko bi definirali in realizirali koncept »zelene občine«, pa se je potrebno obrniti na drugo prednostno usmeritev – vrhunska turistična destinacija. Na Bledu turizem predstavlja približno 30 % delovnih mest. To kaže na to, kako pomemben je turizem za Bled in njihove (okoliške) prebivalce. Po mnenju občinskega sveta Bleda bi bilo za zagotovitev vrhunske turistične destinacije do leta 2020 potrebno narediti:

1. Izkoriščanje naravnih in kulturno etnoloških danosti
2. Razvoj športnih, rekreativnih in sprostitvenih programov
3. Razvoj konferenčnih, prireditvenih in razvedrilnih programov

Zakaj je Bled za turiste tako privlačen? Predvsem zaradi njegovih bogatih naravnih in kulturnih dediščin. Bled je tukaj v veliki prednosti, saj je obdan s prelepo naravo in tudi

z nekaj zgodovinskimi objekti. Bled zelo dobro izkorišča eno izmed najbolj obiskanih stavb v mestu – grad, saj poleg muzeja na njem potekajo tudi kulturne prireditve, festivali in celo poroke; prav zato bi bilo v prihodnje več kot dobrodošlo investiranje in še boljša promocija gradu kot takega (dobrodošla je tudi obnova gradu, ki je potekala v letu 2015). Ker imamo grad, imamo tudi vaška jedra, ki dajejo pridih zgodovine. Smotrno bi bilo prelepa vaška jedra (Bohinjska Bela, Mlino, Bodešče, Rečica, Koritno, Selo) oživeti in pozornost v sezoni premestiti na njih v smislu kakšnih kulturnih dogodkov, festivalov, ipd.

Poleg kulturnih znamenitosti pa ne smemo pozabiti tudi na razvoj športa na Bledu. Bled je že gostil svetovno prvenstvo v veslanju (2011) in v ta namen zgradil in uredil veslaški center, prav tako regatno areno in v primeru, da želimo ostati primerni kandidati za gostovanje, bi bilo potrebno sprotno urejanje teh objektov, sicer bodo propadli. Na Bledu pa nimamo samo veslanja, ampak tudi hokej (s hokejsko dvorano), smučanje (Straža) in športni park, se pravi objekte, ki zahtevajo precej pozornosti in oskrbe.

Zadnja usmeritev, ki jo opredeljuje vizija Bled 2020, je vitalna občina. Le-ta ni neposredno vezana na turizem, ampak je vezana na domače prebivalce. Brez zagotovitve vitalne občine bodo prebivalci domačega kraja počasi začeli zapuščati mesto oziroma se začeli posluževati storitev drugih občin.

1. Zagotavljanje dostopa in kakovosti storitev potrebnih mladim, družinam in starejšim
2. Ustvarjanje pogojev za investiranje v mesto tvorne dejavnosti
3. Spodbujanje podjetništva

Prvi predlog – sanacija vrtca se je že uresničila, saj so ga leta 2015 obnovili in zagotovili energetske učinkovit vrtec. Potrebno bi bilo obnoviti še osnovno šolo prof. dr. Josipa Plemija Bled, ki je prav tako stara in potrebna obnove (zadnja večja obnova oz. izgradnja dodatnega nadstropja je bila leta 1989). Ker pa se prebivalstvo na Bledu (tako kot drugje po Sloveniji) stara, ne smemo zanemariti starejših, kjer bi trenutno najbolj potrebovali dom za starejše občane, ki ga na Bledu sploh ni (imamo samo Društvo upokojujencev Bled), najbližjega najdemo v Radovljici (Dom dr. Janka Benedika Radovljica).

5 OCENA BLEDA KOT SONARAVNEGA MESTA

Osnovna sonaravna načela:

- Minimalna raba neobnovljivih naravnih virov in njihovo nadomeščanje z obnovljivimi viri,
- raba obnovljivih virov v okviru zmogljivosti obnavljanja,
- organizacija materialnih dejavnosti v okviru zmogljivosti okolja.

Predmet raziskovanja je urbano mesto Bled, v okviru katerega nas zanimajo cilji sonaravnega urbanega razvoja. Poznamo dve obliki: sonaravni urbani razvoj in trajnostni sonaravni urbani razvoj. Že sama beseda »trajnostni« implicira, da si ta oblika razvoja prizadeva za dosežek sonaravnega razvoja tudi za mnogo blejskih generacij v prihodnosti.

Sonaravni urbani razvoj:

- Urbani razvoj v okviru zmogljivosti okolja in naravnih virov,
- prepoznavanje mesta kot fizičnega,
- visoka stopnja mestne in regionalne samooskrbe (bioregija) na vseh ravneh,
- trajnostno sonaravni urbani razvoj.

Trajnostni sonaravni urbani razvoj:

- urbani razvoj, ki prinaša trajnost izboljšanja gospodarskega, socialnega in okoljskega blagostanja, brez lokalnega, regionalnega in/ali globalnega izčrpavanja okoljskega kapitala,
- razvoj poselitvenih sestavin na razvoj poselitvenih sestavin na način, ki ne ogroža okoljskih, ekonomskih in socialnih potreb prihodnjih generacij,
- preprečevanje uničevanja urbanega okolja, ohranjanje ambientalnih vrednost in višanje življenjske ravni številnih socialnih skupin (uirs 2013).

Ključne razlike med tradicionalnim in sonaravnim načrtovanjem mestnega razvoja

Tradicionalno načrtovanje	Sonaravno načrtovanje
Osredotočenje na ekonomske in tehnične kriterije, cilje	Osredotočenje na ekološko povezanost in potrebe
Kvantitativna rast	Kvalitativna rast
Mesto = sistem za opravljanje funkcij	Mesto = organizem spreminjajočih se življenjskih funkcij
Vzdrževanje delovanja mesta s pomočjo primerne rabe zemljišč	Dinamični in decentralizirani razvoj
Ločenost območij na dele bivanja in organizem	Funkcijska mešanost in preživljanje prostega časa
	Povezanost z bližnjo okolico in podeželjem

Tabela 5: Tradicionalno in sonaravno načrtovanje

Vir: (uirs 2013)

5.1 PROMET SKOZI BLEED

Blejska prometna ureditev je definitivno področje potrebno prestrukturiranja in rekonstrukcije. Stanja v poletnih mesecih je katastrofalno in vsako leto dobiva hujše razsežnosti. Ker pa prihaja do zastojev na glavni cesti mesta (Ljubljanska cesta), se nekateri domačini (kot tudi turisti) poslužujejo stranskih poti, ki vodijo v mesto. Problem nastane, ko po omenjenih cestah začno voziti tudi turisti in močno obremenijo notranjo cestno infrastrukturo. Največji porast prometa opazamo skozi vas Bodešče, kjer turisti že v Radovljici ali Lescah zavijejo proti Lancovem in nato nadaljujejo pot desno, ob Savi Bohinjki, kjer je makadamska cesta, po kateri se poleg avtomobilov vozi veliko kolesarjev. Ker pa je ta cesta ozka, prihaja do oviranja kolesarjev in pešcev. Središčni problem je ravno skozi vas Bodešče, kjer je cesta speljana v hrib in je tako ozka, da se dva avtomobila ne moreta srečati, zato tukaj prihaja do manjših zastojev, kar dodatno obremenjuje vozno mobilnost prebivalcev te vasi. To pa ni edina vas, ki se sooča z porastom prometa. Popularna cesta, ki se je na veliko poslužuje tudi turisti, teče skozi vas Koritno (pri Pension-u Pibernik), kjer je bila cesta pred kratkim obnovljena, a je še vedno preozka za srečanje dveh vozil hkrati. Iz smeri Bohinja pa domačini uporabljajo (zaenkrat še) dokaj nepoznano pot skozi vas Selo in naprej proti Ribnem. Vse vasi, ki se uporabljajo kot nekakšne »obvoznice zastojev«, imajo še stara mestna jedra in staro tehniko gradnje, zato so hiše sezidane zelo skupaj in ceste so zelo ozke. Ko bo promet po glavni cesti skozi Bled urejen, se bo zmanjšalo število vozil na stranskih poteh skozi vasi; kako bi to rešili, pa predstavimo v nadaljevanju diplomske naloge.

5.2 PARKIRIŠČA

Bled se lahko pohvali z zadostno kapaciteto parkirišč, saj ima kar 17 plačljivih parkirišč, a še vedno premalo, sploh ob predpostavki, da se na Bledu vsako leto povečuje število turistov. Večina parkirišč je neposredno ob jezeru in s tem je turistom omogočeno, da lahko takoj ob izstopu iz avta že občudujejo razgled na jezero.

Cene parkiranja niso pretirano drage, sploh za turistično mesto, ki je zelo popularno in znano po celem svetu. Svoje avtomobile parkiramo lahko že za 50 centov na uro (pri osnovni šoli, vrtcu) do 2 €/uro direktno pred jezerom. Opcijsko lahko izberemo tarife dnevnega parkiranja, ki znašajo od 3 € do 10 € na dan.

Ker pa je veliko parkirišč neposredno ob jezeru, nastaja velika gneča, saj je poleg množice avtomobilov, ki se vozijo v bližini parkirišč, tudi veliko sprehajalcev. Vse to privede do veliko hrupa kot tudi onesnaževanja, zato bi bilo potrebno nekatera parkirišča zapreti oziroma premakniti na obrobje mesta.

5.3 JAVNI PREVOZ POTNIKOV

V večjih mestih po Evropi in tudi po svetu se spodbuja pri prebivalcih uporaba javnega prevoza, saj prihaja na svetu do onesnaževanja, vzporedno pa se število avtomobilov na cestah zelo povečuje. Na tem področju je Slovenija zelo šibka in zaostaja za novodobno Evropo, saj so povezave javnega prevoza po Sloveniji slabe, drage ali pa je uporaba javnega prevoza počasnejša kot prevoz z avtomobilom. Vendar pa se na tem področju stanje izboljšuje, predvsem v največjih mestih, kjer imajo dobro organiziran mestni javni promet. Bled po velikosti in prebivalcih ne spada med večja mesta, zato je javni promet temu primeren. Generalno gledano so povezave ostalih mest z Bledom dobre. Na Bled lahko pridemo z avtobusom, vlakom, taksijem,... Z vlakom direktno na Bled lahko pridemo iz smeri Bohinja in Jesenic. Možna pa je tudi uporaba kombiniranega prevoza (vlak, avtobus), ker je nedaleč stran železniška postaja Lesce-Bled, kjer poteka glavna linija med Avstrijo in Ljubljano.

Na Bledu imamo tudi alternativne vrste prevoza in temu primerno izbiro ponudnikov: »fjakarji« (kočijaži), pletnarji (po jezeru do otoka), turistični vlakec (okoli jezera).

5.4 EKO TURIZEM BLED

Po vzoru drugih Evropskih in svetovnih mest je tudi Bled začel s promocijo in uporabo EKO turizma. Že sama tendenca uporabnikov teži k neokrnjenemu stiku z naravo, relaksaciji, iskanju svojega notranjega glasu in mesta po svetu poskušajo uslišati to željo s tem, da se trudijo vzpostaviti koncept sonaravnih mest. Temu je intenzivno prilagojeno trženje sonaravnega (EKO) turizma, ki je trend in tržna niša turističnih ustanov. Turizem tudi v Sloveniji postaja vedno večji vir zaslužka, zato so naša mesta

sledijo trendu in s tem namenom so začela raziskovat, na kakšen način bi privabili čim večje število turistov z uporabo sonaravnega turizma.

Največji problemi blejskega in slovenskega turizma je v nepovezani, razpršeni in pa tudi v nezanimivi ponudbi. Ti problemi nastajajo zaradi nesodelovanja turističnih delavcev med seboj (povezanost različnih lokalov,...); posledica pa je slaba odzivnost na spremembe (manjka novih idej, kako bi popestrili ponudbe). Individualizem turističnih delavcev je pripeljal tako daleč, da trpi slovenska promocija turizma. Omenjeno nepovezovanje vodi namreč v nekonkurenčnost z drugimi mesti po svetu, kjer se različni ponudniki povezujejo med sabo in predstavljajo turistično ponudbo nekega mesta.

6 EKO BLED PRIHODNOSTI

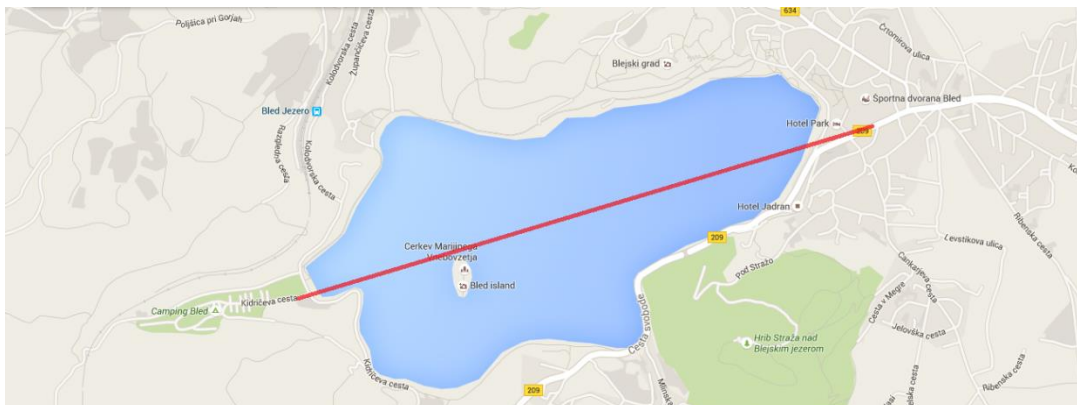
6.1 EKO PROMET

Najbolj racionalna odločitev, kako ohraniti neokrnjeno naravo pred nevarnim onesnaževanjem, je zaprtje Bleda za promet (tovorni in osebni). To bi lahko dosegli, ko bi zgradili obe obvoznici (razbremenilni cesti) in na ta način bi lahko promet nemoteno potekal do Bohinja oziroma do Pokljuke. Povprečno se skozi Bled pelje od 4000 do 5000 vozil in zaprtje mestnega središča za promet bi pomenilo bistveno manjše emisijske izpuste, za katere je kriv zgoščen mestni promet. Sicer to ni edini vir onesnaževanja, ampak do tega pridemo kasneje.

Kaj bi to pomenilo za prebivalce Bleda? Do okoljskih vasi bi prebivalci še zmeraj lahko normalno dostopali, saj jih zaprtje ne bi prizadelo. Problem so prebivalci mesta.

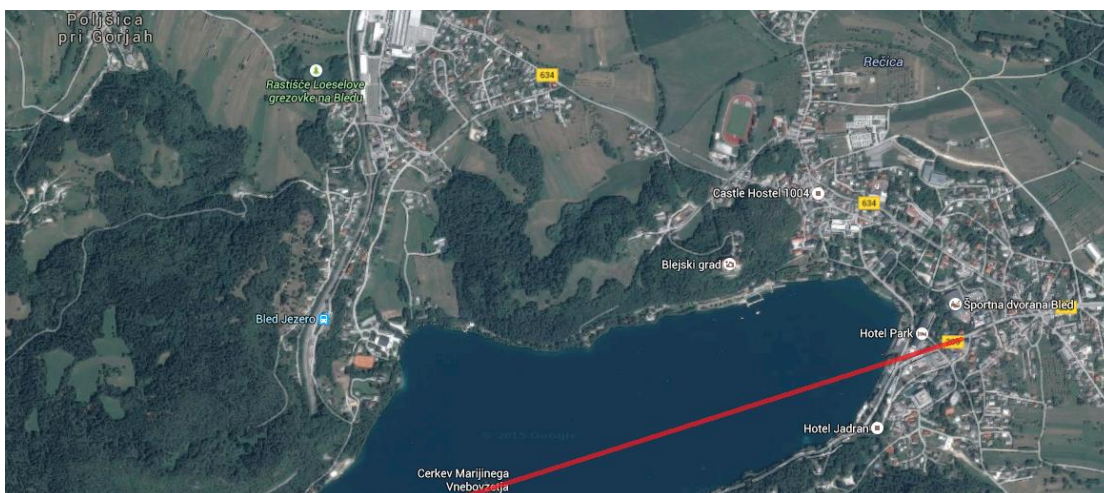
Za Bled je značilna gosta poselitev površin že ob vstopu v mesto. Ker bi bilo potrebno zgraditi nov odsek ceste že na začetku Bleda (iz smeri Lesce), bi bilo bolj racionalno, da bi zaprtje ceste premaknili nekaj metrov po križišču s semaforjem na Ljubljanski cesti navzdol. S tem bi omogočili normalni pretok prometa za prebivalce naselja »Dobe«, ki se nahaja na začetku mesta na desni strani iz smeri Lesce (Kajuhova, Gregorčičeva, Finžgarjeva, Rožna cesta in ostale ulice, ki so v bližini). Poselitvi smo priča tudi na drugi strani ceste; tam je cesta, ki vodi na Koritno in ob kateri so locirani bloki in hiše, ki bi imeli normalen cestni prehod iz Bleda. Ostala naselja v mestu pa so neposredno ob razbremenilni cestah, zato dodatnih cest ne bi bilo potrebno graditi, saj so le-te že v načrtu.

Za podrobnejšo predstavitev, kako bi zapora za promet lahko potekala, je v nadaljevanju mesto razdeljeno na severni in južni del. Tako bomo lažje za vsak del Bleda posebej predstavili, katere ceste bi zaprli promet. Narisali smo tudi navidezno črto in tako ločili dva dela Bleda.



Slika 6: Razdelitev Bleda na dva dela
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

Najprej se bomo ustavili ob severnem delu. Spodnja slika prikazuje, kateri del smo določili za severno analizo. Za lažje razumevanje, meja poteka po Ljubljanski cesti.

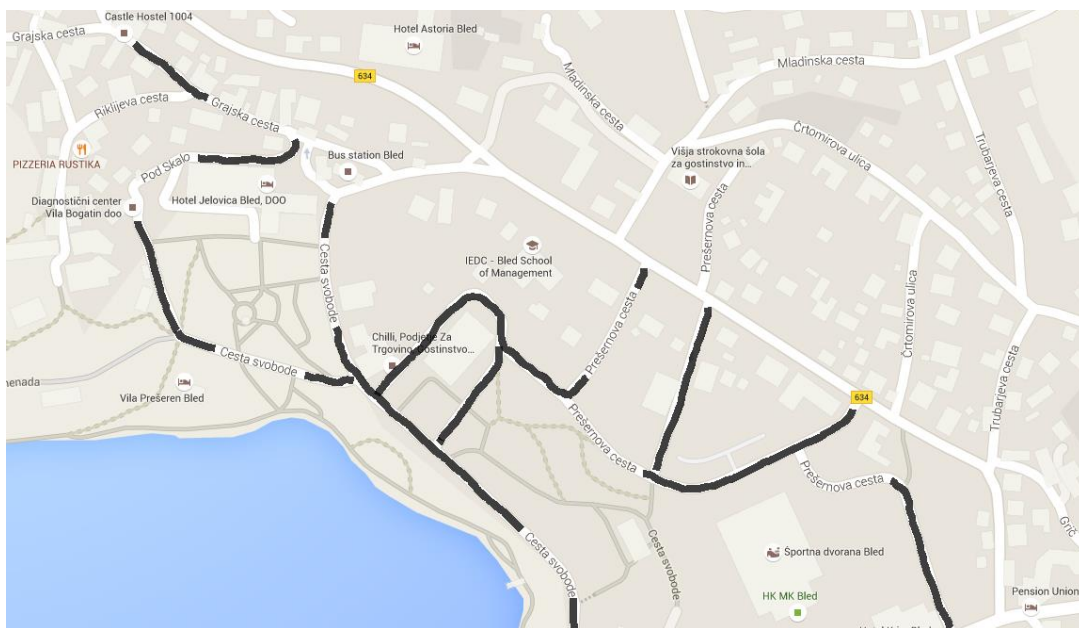


Slika 7: Severni del Bleda
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

Za lažjo predstavo se bomo provizorično »peljali« kar po cesti in sproti določali, katere ceste bi zaprli.

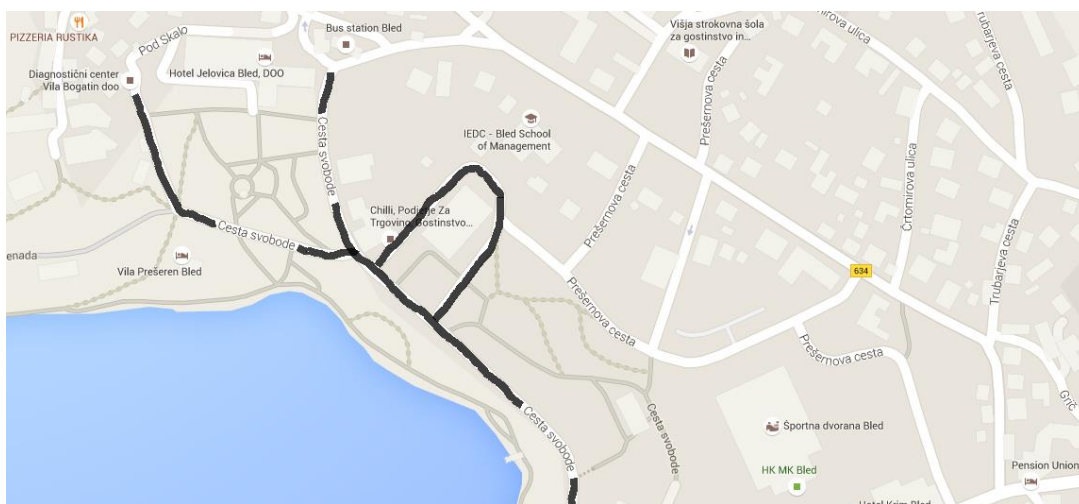
OPCIJA 1: Ko bi zavili iz Ljubljanske ceste desno na Prešernovo cesto in se peljali proti naselju Rečica, bi zaprli vse priključke južneje od glavne Prešernove ceste. To pomeni, da bi bile zaprte tudi Cesta Svobode, Grajska cesta in Riklijeva cesta. Južneje od glavne Prešernove ceste se nahajajo večinoma objekti, ki niso rezidenčni (Festivalna dvorana, Ledena dvorana, razne trgovine). Na Cesti Svobode je tudi glavna avtobusna postaja Bled, ta priključek na Prešernovo cesto bi pustili odprt, saj je potrebno spodbujati javni promet. Odprto ostaja pa vprašanje, kako bi to vplivalo na prebivalce v središču mesta in na nastanitvene objekte neposredno ob jezeru (apartmaji, hoteli).

Najboljša rešitev bi bila uvedba dovolilnic po zgledu večjih slovenskih mest. To bi realizirali z uvedbo zapornic, kjer bi lahko s posebno kartico dostopali do zelenega cilja.



Slika 8: Zaprtje ceste – opcija 1.1
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

OPCIJA 2: Zapre se samo cesta Svobode neposredno ob jezeru (tam so večinoma parkirišča). To bi pomenilo, da bi dovolilnice potrebovali samo objekti neposredno ob jezeru, do ostalih cest (Grajska cesta, Riklijeva cesta) pa bi dostopali neovirano.



Slika 9: Zaprtje ceste – opcija 1.2
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

Menimo, da bi bila realizacija druge opcije najbolj racionalna, s tem predlogom bi imela občina najmanj stroškov, po drugi strani pa zaprtje ceste v večji meri ne bi vplivalo na prebivalce, ki živijo v bližini jezera.

Večji problem bi bila ureditev »južnega« dela Bleda z zaporo, saj je na južnem delu več hiš in več ljudi, ki se ukvarja s turizmom. Za južni del se smatra vse kar je južneje od naše navidezne črte.



Slika 10: Južni del Bleda
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

Zapora je še vedno prisotna pri Hotelu Krim (Ljubljanska cesta 7), s tem se zapre glavna Cesta Svobode, ki poteka neposredno ob jezeru in se nadaljuje proti Bohinju. Ta del ceste je najbolj kritičen, saj tukaj vozi največ avtomobilov dnevno, zato prihaja do zastojev in tudi do velikega onesnaževanja Blejskega jezera.



Slika 11: Zaprtje južnega dela – opcija 1
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

Ko bi se južna obvoznica zgradila, bi Cesto Svobode zaprli do križišča Y med Kidričevo cesto in Prešernovo cesto (kot je razvidno na spodnji sliki). Zaprli bi jo lahko zato, ker je južna razbremenilna cesta predvidena do ceste Svobode.



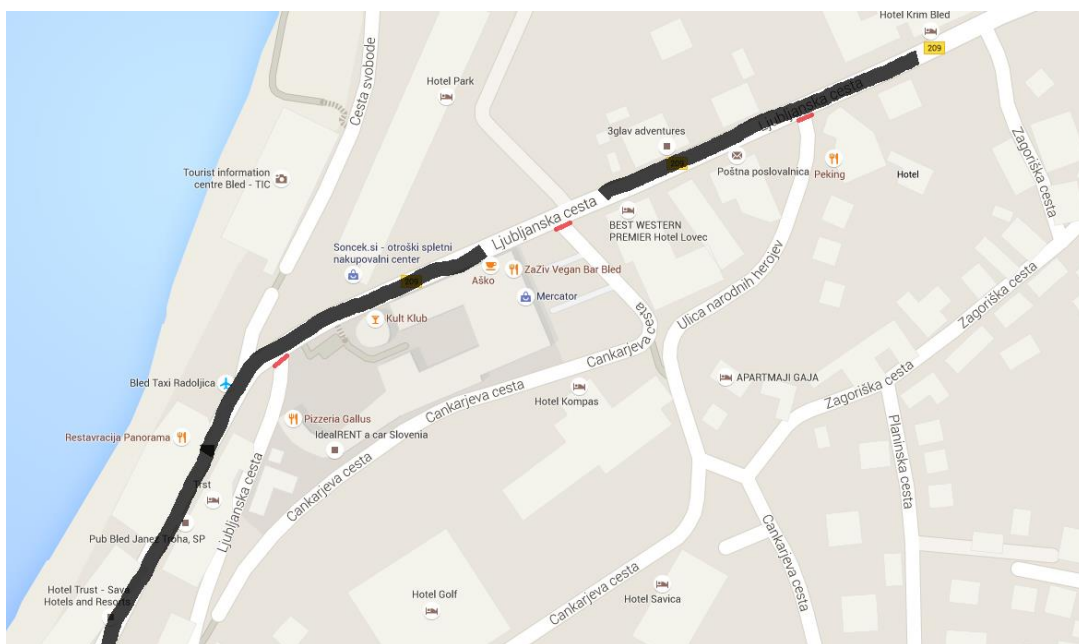
Slika 12: Zapora na Cesti Svobode
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

S tem bi dosegli, da bi lahko turisti neovirano dostopali do Camp-a Bled, ki je v smeri Kidričeve ceste. Zapora bi vplivala tudi na sam promet. Vozila bi zaradi zapore prevozila približno 1,3 kilometra (www.google.com/maps), namesto 3,4 kilometra (www.google.com/maps) neposredno ob jezeru, kar pomeni, da bi za 61,77% zmanjšali

dolžino poti neposredno ob jezeru na Cesti Svobode, kar bi se izjemno poznalo pri onesnaževanju ozračja in jezera. Seveda pa ne bi popolnoma zaprli ceste Svobode, saj se od zapornice dalje nahaja naselje Mlino, ki zajema Savsko cesto, cesto Gorenjskega odreda in pa Mlinsko cesto. Popolno zaporo bi uvedli na križišču med cesto Svobode in Mlinsko cesto, zato da bi prebivalci lahko nemoteno dostopali do svojih bivališč z dovolilnico.

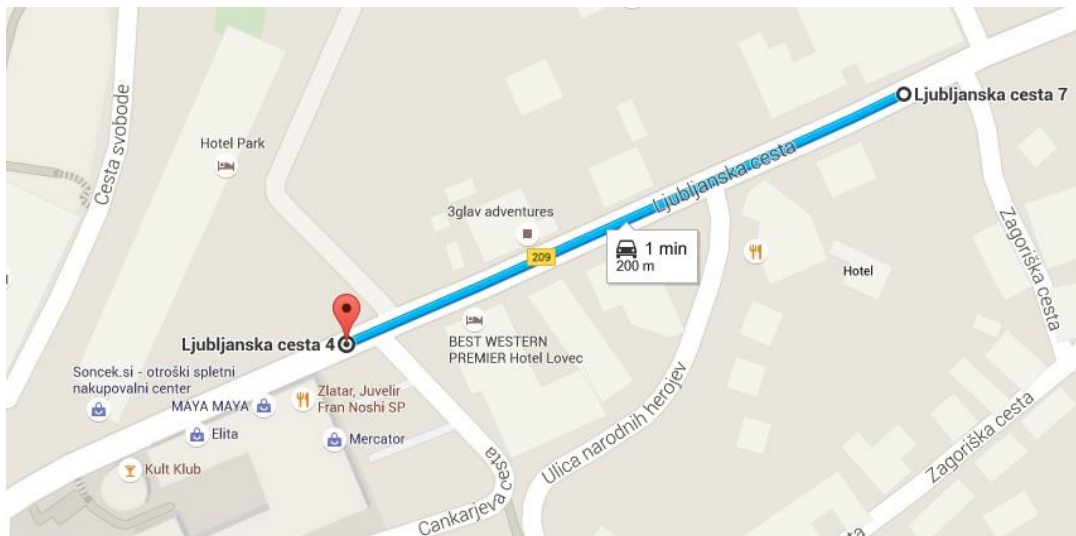
Kaj pa južni del pri hotelu Krim?

OPCIJA 1 (zapore cest s črno črto): V bližini hotela vodi na Ljubljansko cesto kar nekaj cest in ulic (Zagoriška cesta, Cankarjeva cesta, Planinska cesta in Ulica narodnih herojev). Ker je Zagoriška cesta pred hotelom Krim, bi ostala odprta, kar bi pomenilo, da bi zaradi razvejanosti Zagoriške ceste lahko normalno dostopali do Planinske ceste in pa do Ulice narodnih herojev, čeprav bi priključek iz Ulice narodnih herojev na Ljubljansko cesto zaprli za ves promet. Problem pa ostaja Cankarjeva cesta ob TNC Bled, saj nima nobenega priključka na Ulico narodnih herojev. Tukaj menimo, da bi bilo potrebno zgraditi priključek in tako ti dve cesti povezati, vendar bi bil na ta del ceste mogoč dostop samo z dovolilnicami in dostavo.



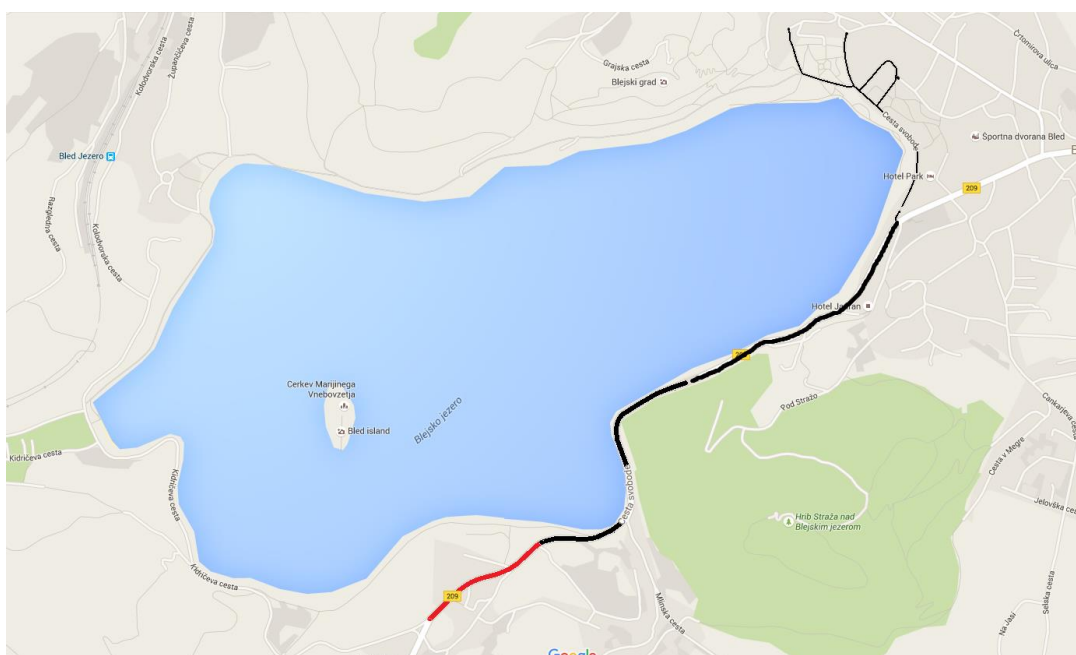
Slika 13: Južni del pri hotelu Krim
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

OPCIJA 2: Druga racionalna možnost je tudi, da se celotna zapora ceste premakne 200 metrov nižje (modra črta), do križišča s Cankarjevo cesto pri TNC Bled. S tem bi se izognili gradnji priključka na Ulico narodnih herojev, neoviran dostop bi s tem omogočili do Park hotela na Cesti svobode, hotela Lovec in hotela Krim. Glavnina vsega prometa bi se še vedno vozila po severni in južni razbremenilni cesti.



Slika 14: Premik zapore iz Ljubljanske ceste 7 na Ljubljansko cesto 4
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

Organizacija prometa na Bledu bi lahko v prihodnosti izgledala približno tako:



Slika 15: Zapora cest – najboljša opcija
(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

Slika prikazuje, kako bi optimalno uredili promet na Bledu. Zapora ceste je označena s črno barvo in dostop z dovolilnico je označen z rdečo barvo. Trenutno poteka približno 3,4 kilometra ceste neposredno ob jezeru in z našim predlogom bi to cesto za najmanj (opcija 2) 1,3 kilometra skrajšali in s tem naredili korenite spremembe.

Ne sliši se veliko, vendar moramo upoštevati, da trenutno po tej cesti poteka zelo veliko prometa (do 7000 vozil/dan), zato bi ta kilometer in tristo metrov veliko pripomogel k vsaj delni zaustavitvi onesnaževanja jezera. In pa dodatnih 600 metrov (<https://www.google.com/maps>) bi bilo možno prevoziti samo z dovolilnico, to skupno pomeni skoraj dva kilometra manj izpostavljenosti onesnaževanju jezera. Preostali del jezera pa so že pred leti zaprli za promet in je do njega možno dostopati samo z dovolilnico. Edini del, ki še ni zaprt in niti ni smiselno, da bi ga zaprli, je Kolodvorska cesta, ki pelje do Campa Bled.

6.2 PARKIRIŠČA

Trenutno stanje na področju parkirišč na Bledu kaže na to, da se vsaj velika večina parkirišč nahaja neposredno ob jezeru.

Lokacija parkirišča - kratkotrajno parkiranje (modra cona)	Cena
Cesta svobode	2 € / 1 h, največ 2 uri
Zdraviliški park	2 € / 1 h, največ 2 uri
Parkirišča pod hotelom Krim in ob športni dvorani	2 € / 1 h, največ 4 ure
Pod hotelom Jelovica	2 € / 1 h, 1. ura brezplačno, največ 2 uri
Grajska cesta	2 € / 1 h, 1. ura brezplačno, največ 2 uri
TPC Bled I. in II. plato	2 € / 1 h, 1. ura brezplačno, največ 2 uri
Lokacija parkirišča - časovno neomejeno parkiranje	Cena
Makadamsko parkirišče pri TVD Partizan	parkiranje dovoljeno samo z letno dovolilnico Občine Bled za občane
Pristava	3 € / 1 dan
Parkirišče pri Zdravstvenem domu Bled	10 € cel dan
Parkirišča za avtobuse pod hotelom Krim	5 € / 1 h
Parkirišče pri Ribenski cesti - nasproti trgovine Mercator	0,5 € / 1 h, 3 € za 6 ali več ur
Seliška cesta - pri pokopališču in osnovni šoli	0,5 € / 1 h
Seliška cesta - pri Vrtcu Bled	0,5 € / 1 h
Seliše - Vezanine	5 € / 24h (avtodom 10 € / 24 ur)
Mala Zaka	2 € / 1 h
Velika Zaka	10 € / 1 dan; po 15. uri 5 €

Slika 16: Parkirišča
(Vir: bled.si)

V tabeli so naštetna parkirišča, ki so namenjena turistom. Neposredno ob jezeru so sledeča parkirišča:

- Cesta svobode,
- zdraviliški park,
- pod hotelom Jelovica,
- Mala Zaka,
- Velika Zaka,
- TPC Bled (100 m od jezera).

To pomeni, da je skoraj 50 % vseh parkirišč ob jezeru in to zelo vpliva na onesnaževanje okolja. Naš predlog je, da bi zaprli parkirišče na Cesti svobode,

Zdraviliškim parkom in pa TPC Bled. Če se vrnemo na prejšnjo točko, ko smo pisali o zapori cest, bi ugotovili, da smo v skladu s planom te ceste zaprli. Ostanje nam še naslednja parkirišča – pod hotelom Jelovica (bi ga pustili zaradi delovanja hotela) in pa Mala in Velika Zaka. Eno parkirišče od obeh bi zaprli. Najboljša rešitev bi bila zaprtje parkirišča pri Mali Zaki in preusmeritev prometa k Veliki Zaki. Parkirišče Mala Zaka je zelo popularno zaradi neposredne bližine divjega kopališča v veslaškem centru. Ker pa je parkirišče v Veliki Zaki oddaljeno 10 minut hoje od veslaškega centra, mislim, da kljub zaprtju parkirišča v Mali Zaki ne bi prišlo do upada prometa gostinskim lokalom, ki delujejo v Mali Zaki.

Zaprtje vseh teh parkirišč bi seveda pomenilo velik upad števila parkirišč. To bi nadomestili z izgradnjo novih parkirišč na obrobju mesta, stran od jezera. Prvo takšno parkirišče so na začetku pisanja naše diplomske naloge že zgradili in sicer na začetku Bleda – Kajuhova cesta 1A. Na tem mestu je prej stala tovarna Vezenine Bled, ki pa je bila že veliko let zaprta. Konec lanskega leta so to razpadajočo tovarno podrli, saj so mislili zgraditi nakupovalni center, stanovanja in parkirišče. Kasneje so (iz nam) neznanega razloga zgradili samo parkirišče Seliše – Vezenine, kjer lahko turisti parkirajo 24 ur na dan, sedem dni v tednu. Parkirišče je varovano s kamero ima avtomate za plačilo parkirnine.



Slika 17: Parkirišče Seliše
(Vir: Lasten)

Parkirišče Seliše je od jezera oddaljeno približno en kilometer, zato lahko brez skrbi pustimo avto na parkirišču in se peš odpravimo proti jezeru. Obstaja več poti do jezera; pri vseh je poskrbljeno za varnost (pločniki, prehodi za pešce). Iz parkirišča se lahko sprehodimo tudi po mirnih ulicah Bleda, kamor je dostop omogočen samo z dovolilnico.

Ampak zgraditi eno parkirišče še ne pomeni, da smo problem v celoti odpravili. Predlagamo, da bi se zgradilo še eno večje parkirišče in sicer na drugi strani jezera, pri naselju Rečica. Najbolj smiselna bi bila ureditev in dokončanje parkirišča pri železniški postaji Bled jezero na Kolodvorski cesti.

Kakšne so prednosti tega parkirišča? Parkirišče tam že stoji, a je namenjeno samo uporabnikom storitev železniškega prometa. Zato z izgraditvijo parkirišča ne bi imeli veliko problemov, potrebno bi ga bilo samo še malo razširiti in podaljšati vzdolž železniške proge.

Parkirišče prednjači tudi v tem, da je od Male in Velike Zake oddaljeno približno en kilometer, zato bi bila tudi ob zaprtju parkirišča v Mali Zaki sama kilometrinska sprehoda iz Velike Zake ali parkirišča ob železnici približno enaka (le da se teren razlikuje). To parkirišče ni neposredno ob jezeru, ni pa blazno oddaljeno, zato menimo, da bi bila gradnja tega parkirišča upravičena.



*Slika 18: Parkirišče pri železniški postaji
(Vir: Lasten)*

Z izgradnjo obeh parkirišč bi lahko nadomestili »izgubo« vseh parkirišč, ki so sedaj neposredno ob jezeru in s tem zmanjšali onesnaževanje jezera, kar je glavni razlog za zaprtje in ureditev novih parkirišč na obrobju mesta. Parkirišči sta neposredno ob obeh razbremenilnih cestah, zato bi bil dostop do njih neoviran. Seveda bi ti parkirišči omogočili tudi neposredno izbiro, kateri del Bleda bi si najprej želeli ogledati, saj je Seliše na začetku Bleda, parkirišče ob železnici pa na koncu mesta Bled.

Vsako leto se na Bled pripelje več avtobusov različnih turistov, zato je potrebno poskrbeti za parkirišča, ki so namenjena avtobusom. Glavni avtobusni parkirišči sta

pod hotelom Krim in na glavni avtobusni postaji Bled. Če upoštevamo naš predlog o zaprtju cest, je še vedno mogoče dostopati do teh dveh parkirišč, zato ju ne bi zaprli. Ker pa še število avtobusov vsako leto povečuje, bi bilo potrebno razmisliti tudi o alternativnih prostorih namenjenih izključno avtobusom. Za začetek bi lahko preoblikovali glavni novi parkirišči. V primeru, da razširitev ne bi bila mogoča, bi nekaj parkirnih mest namenjenih osebnim avtomobilom »spremenili« v večja parkirišča za avtobuse. V ta namen bi bilo pri železniški postaji najprej potrebno pospraviti vse hlode, šele takrat bi lahko govorili o velikem parkirišču.

6.3 JAVNI PREVOZ POTNIKOV IN ALTERNATIVNE OBLIKE PREVOZA

Čeprav se na prvi pogled mogoče zdi, da Bled nima dobrih povezav z ostalimi deli Slovenije, to ne bo držalo. Do Bleda je mogoče dostopati po treh glavnih cestah:

1. Iz smeri Lesce (ki ima proti Ljubljani in Jesenicam zgrajeno avtocesto),
2. iz smeri Bohinja (kjer imajo najkrajšo pot Primorci),
3. iz smeri Gorij (kjer je možno priti iz Jesenic čez Kočno).

Čeprav imamo le tri glavne ceste, pa se vsak dan pripelje po teh cestah do 20 tisoč avtomobilov.

A nimamo samo cest, imamo tudi lastno železniško postajo, ki je na relaciji Nova Gorica–Jesenice (ni elektrificirana) in pa v bližini Bleda, natančneje v Lescah, kjer je železniška postaja Lesce-Bled, ki stoji na glavni poti iz Avstrije proti Balkanu. Železniški promet je torej urejen in tudi železniška postaja Bled jezero stoji na hribu nad jezerom in je od samega centra oddaljena približno en kilometer. Dejstvo pa je, da se več ljudi poslužuje železniškega prevoza, ki ustavlja na železniški postaji Lesce - Bled.

Kako te potnike najučinkoviteje pripeljati na Bled? Seveda z avtobusom. Čeprav je na Bledu 7 avtobusnih postaj (brez naselij) in avtobus iz Lesc pelje na približno vsake 50 min, se sploh domači turisti ne odločajo za koriščenje javnega potniškega prometa. Če bi iskali razloge zakaj, bi jih verjetno našli v ceni, hitrosti in udobnosti prevoza; kot tudi to, da se avtobus in železniški vozni red ne dopolnjujeta (na tem področju je bilo v zadnjih let kar nekaj sprememb).

Če vzamemo za primer turista iz Ljutomera, ki si želi na Bled in se bo za dosego tega cilja posluževal javnega prevoza, ugotovimo naslednje. Kot primer smo vzeli datum 6. 6. 2015 (sobota). Na spletni strani slovenskih železnic piše, da bi za pot iz Ljutomera do železniške postaje Lesce - Bled potreboval 4 ure in 39 min, stroški pa bi bili 16,57 € (www.slo-zeleznice.si). Ko bi prišel v Lesce (ob 10.39), bi moral čakati na avtobus proti Bledu še dodatnih 26 minut. Za avtobus bi plačal še dodatnih 1,3 €; skupaj 17,87 €. Na koncu bi za malo manj kot 5 ur vožnje zapravil skoraj 18 €. Po drugi strani bi pa z avtom naredil približno 220 km in pot bi trajala manj kot tri ure. Stroški bi bili približno

enaki kot pri javnem prometu, vendar pa se v primeru več potnikov v avtu stroški vožnje razdelijo, kar pomeni da bi bilo bolje iti z lastnim prevozom.

Dokler javni prevoz ne bo konkurenčen zasebnemu, se bo več ljudi raje vozilo z lastnim prevozom. Iz zgornjega primera je vidno, da je največja slabost potovanja z javnim prevozom čas, ki ga preživimo na poti in pa cena. Naše mnenje je, da bi najprej morala avtobusna podjetja in slovenske železnice stopiti skupaj in uskladiti vozne rede, morali bi se prilagoditi potovalnim navadam potnikov, skrajšati potovalni čas in pa prilagoditi cene. Skupaj bi lahko ponudili neke vrste popust ob uporabi obeh oblik prevoza. Dokler javni prevoz ne bo konkurenčen zasebnemu prevozu, ne moremo pričakovati, da se bo delež javnega prevoza višal. Kako bi uredili prevoz po Bledu, pa razložimo v naslednji točki.

6.3.1 Turistični vlakec

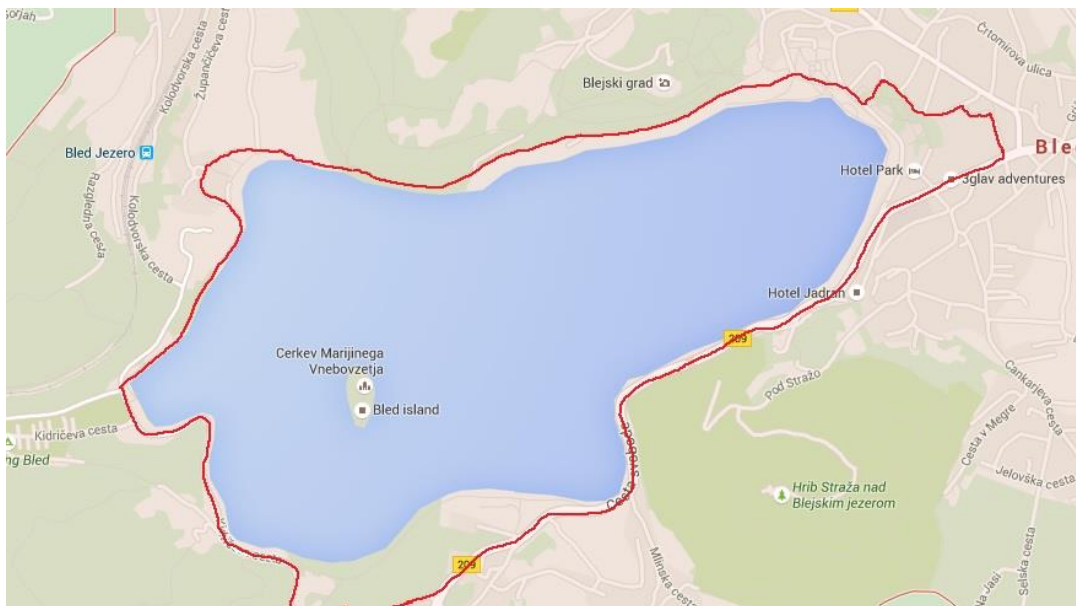
Če ste se v poletnih mesecih kdaj sprehajali ob Blejskem jezeru, ste zagotovo videli turistični vlakec, ki je pridno nabiral kroge okoli jezera. Vozilo je oblikovano kot lokomotiva (pomanjšana), zadaj priklopljene prikolice so namenjene sedenju v vagonih.



*Slika 19: Turistični vlakec.
(Vir: Lasten)*

Čeprav na prvi pogled turistični vlakec ne zglada nič posebnega, pa opažamo, da je vedno bolj popularen. Uporabljajo ga vse generacije, njegovo poslanstvo je, da vas počasi prepelje okoli jezera. Tako lahko brezskrbno opazujete okolico in se sproščate. Trenutno se po Bledu vozi en turistični vlakec. Zakaj ne bi razširili ponudbe in ponudili še kakšnega? Če bi po našem predlogu zaprli cesto ob jezeru in parkirišča preusmerili na obrobja mesta, bi bilo na nek način potrebno pripeljati do mesta vse te turiste, ki so želeli parkirati neposredno ob jezeru in nimajo želje po enokilometrskem sprehodu do jezera. Najboljša rešitev bi bili turistični vlakci. To bi pomenilo nakup dodatnih vozil za prevoz. Seveda pa bi imeli vsi turistični vlakci dovolilnico za vožnjo po cestah, ki smo jih v našem predlogu zaprli.

Naš primer: mi bi kupili še dva vlakca. Trenutni vlakec bi še vedno vozil po isti trasi – okoli jezera.



Slika 20: Potek trase vlakca

(Vir: Google map, Bled, priredil avtor)

Temu turističnemu vlakcu pa bi se pridružila še dva. En vlakec bi vozil s parkirišča Bled Jezero, drugi vlakec pa iz Seliš.

Ker pa je pot relativno kratka (1 kilometer), bi lahko turistični vlakec uporabili še za vožnjo do soteske Vintgar, ki je prav tako svetovno znana atrakcija. Iz parkirišča do soteske je približno 5 kilometrov in ob predpostavki, da je severna razbremenilna cesta že zgrajena, na tej cesti ne bi bilo zastojev, zato bi lahko turistični vlakec naredil krog iz parkirišča do Male Zake, tam bi v krožnem križišču obrnil nazaj po hribu navzgor in pot nadaljeval po naselju Rečica in skozi Spodnje Gorje do soteske in nazaj proti parkirišču. Ker menimo, da bi bilo parkirišče Seliše bolj zasedeno zaradi lege (začetek Bleda), bi turistični vlakec vozil samo od parkirišča do Festivalne dvorane (cesta Svobode).

6.3.2 Izposoja raznih prevoznih sredstev

Zelo učinkovit način kako zmanjšati izpust emisij pri premikanju iz točke A v točko B je kolo.

Dvokolo (tudi **kolo** ali **bicikel**) je prevozno sredstvo brez lastnega pogona. Sestavljeno je iz dveh koles, zadnje je (največkrat) preko verige in zobnikov povezano s pedaloma in gonilkama, preko katerih *človek* poganja kolo (dvokolo 2014).

Če ste bili kdaj v Ljubljani, potem ste zagotovo opazili sistem koles, ki jih mestna občina Ljubljana ponuja v izposajo – sistem Bicikelj. Sploh v Ljubljani delež kolesarjev vsako leto narašča, saj predstavlja ugodno, zdravo in hitro varianto prevoza. Če pogledamo zadnje podatke, ki so dostopni na uradni spletni strani bicikeLJ, razberemo sledeče:

BicikeLJ – 12.5.2014

- Število letnih uporabnikov: 54.721,
- število vseh izposoj: 1.941.745 (od tega je 99% takih, ki niso presegli več kot 1 brezplačne ure),
- rekorden datum izposoj/dan: 3.10.2012 s skupnimi premiki 4.547 oz. samo uporabniki 4.113,
- povprečen čas izposoje: 14 min/vožnjo,
- najbolj oblegane postaje so Cankarjeva ul. – Nama, Prešernov trg,
- Petkovškovo nabrežje in Trg OF – Kolodvorska ulica (Bicikelj 2014).

Vedno več mest se odloča za podoben model mrež izposoje koles in s tem pripomorejo k manjši onesnaženosti mest.

Kot je razvidno iz zgornjih podatkov, je sistem bicikeLJ v Ljubljani zelo popularen, kar je logično, če upoštevamo, kakšne prednosti ima uporaba kolesa za nas in za okolje. Kolo je odlično sredstvo za »kurjenje« maščob; po nekaterih mestih je vožnja s kolesom hitrejša oblika prevoza kakor pa avtomobil. Poudarek, ki ga izpostavljam tekom celotne diplomske naloge pa je skrb za okolje. Če bi se v službo, ki je oddaljena približno tri kilometre, vsak dan odpeljali s kolesom, bi lahko prihranili kar do 240 kg CO₂ letno.

To pomeni, da vsak ki redno uporablja kolo kot prevozno sredstvo, prihrani veliko količino dodatnega izpusta CO₂ na leto, zato bi mogli na Bledu resno razmisliti o načinih in predlogih, ki bi spodbujali uporabo kolesa. V ta namen bi bila potrebna, po vzoru Ljubljanec, vzpostavitev mreže koles, ki bi bila namenjena izposoji in bi tako lahko dodatno zmanjšali obremenjevanje našega okolja. Zaprtje središča za motorni promet bi bila odlična rešitev za turiste, ki bi po eni strani nekaj naredili za svoje telo, po drugi strani pa bi na hiter in zabaven način prišli na ciljno mesto. Ker je mesto Bled po površini kar štirikrat manjše kot Ljubljana, bi potrebovali veliko manj koles in pa postajališč.

Kot možna postajališča bi predlagali:

- Parkirišče Seliše
Pragmatična odločitev bi bila postavitev postajališč ob zgoraj omenjenem parkirišču, saj bi ljudje na tem parkirišču parkirali svoje avtomobile in bili v

neposredni bližini z izposojevalnico koles, kar je zelo praktično in prijazno uporabniku.

- Parkirišče ob železniški postaji

Ker gre za drugo največje parkirišče, bi bila zelo priporočljiva izgradnja postajališč. Če uporabnik ne bi želel narediti dolge relacije s kolesom, bi se lahko zapeljal samo dol po hribu in se ustavil v Mali Zaki. A problem je potem vožnja navzgor v hrib. S tem smo pokrili največji parkirišči, kjer si lahko turisti (ali domačini) sposedijo kolo in se z njim zapeljejo po celem Bledu ali do naslednje postaje, kjer bi jih postavili.

- Velika in Mala Zaka

Ko se turisti odločijo za izlet na Bled, ki vključuje kopanje, se največkrat situirajo v Veliki ali Mali Zaki. Zraven kopališča Velika Zala je Camp Bled, zato bi bila ta lokacija primerna za postavitve postajališča. V Malo Zako pa v večini zahaja mlajša generacija, saj to ni ciljno kopališče za starejše turiste ali domačine.

- Penzion Mlino

Pri Penzionu Mlin je že vrsto let divje kopališče, ki se ga največkrat poslužujejo domačini z Bleda. V zadnjih letih pa je to kopališče vedno bolj obiskano tudi s strani turistov, saj je le-to veliko bolj mirno in priljudno (Mala, Velika Zaka; Grajsko kopališče), obkroženo z naravo, kjer se lahko sprehodiš; malce naprej pa so tudi površine poraščene s travo, primerne za poležavanje in sončenje. Zaradi pospešene popularizacije predlagamo tudi ob tem kopališču manjše postajališče za kolesa.

- Pri Park Hotelu Bled

Lokacija je neposredno ob jezeru, kar pomeni, da gre za zbirno mesto turistov. Tukaj bi bila upravičena uporaba postajališča za uporabnike koles, ki bi se želeli zapeljati samo iz parkirišča Seliše do jezera in nato nadaljevati peš.

- Pri gradu Bled

Zakaj tukaj? Letno grad obišče tudi do 250 000 obiskovalcev. Čeprav je pot s kolesom precej strma in fizično naporna, lahko pri gradu vidimo parkiranih kar nekaj koles. To postajališče je možno dodati naknadno, saj je izven lokacijskega loka (nad jezerom).

Predstavljam sem torej šest predlogov, kje vse bi lahko postavili postajališča za kolesa; en izmed omenjenih je opcijskih. Ko smo to poglavje obdelali, se lahko lotimo naslednjega problema.

Kje in kako kupiti karte?

V Ljubljani za sistem BicikeLJ potrebujete posebno kartico, ki jo naročite preko spleta. Na isti način bi problem lahko rešili na Bledu, kjer bi ponujali različne opcije – mesečna,

letna kartica. Kartica bi bila vezana na naše osebne podatke, kar pomeni, da bi bil vsak uporabnik odgovoren za svojo kartico.

Za turiste bi bilo to sprejemljivo, če bi že prej naročili kartico. Še lažje pa bi bilo, da bi turistične agencije oziroma hoteli v naprej kupili prenosljive kartice, ki bi jih ponudili njihovim gostom za uporabo pri izposoji koles. Za dnevne turiste (največ jih prihaja iz Slovenije) pa bi lahko postavili avtomate, kjer bi kupili dnevne karte za izposajo koles. Da kartic ne bi zmanjkalo, bi ob vsakem nakupu teh kartic plačali kavcijo (npr. 5 evrov), ki bi jo ob vrnitvi kartice dobili nazaj.

Problematika na Bledu

Največji problem za kolesarje predstavlja trasa oziroma kolesarska steza, ki je speljana okoli blejskega jezera. Imamo pa veliko kolesarskih poti izven mesta, kjer lahko obiščete in uživate v naravi in naravnih znamenitostih na Bledu in njegovi okolici. Za navdušene kolesarje so na občini pripravili letak oziroma zemljevid vseh kolesarskih poti (največkrat vodijo v gore). Tako lahko izbiramo med vožnjo v hrib (Talež) in vožnjo po ravnem (ob obrobju Bleda). Vendar pa se pri vožnji okoli jezera zalomi. Vožnja s kolesom okoli jezera je dovoljena po cesti, kjer se sprehajajo tudi pešci, problem nastane pa pri Mlinem. Neposredno ob jezeru je narejena pot, a samo za sprehajalce, na kar kaže tudi znak ob vstopu na sprehajalno pot. Ta sprehajalna pot je dolga 950 metrov (maps.google.com) in je zelo popularna pri sprehajalcih, sploh v večernih urah, ko je sprehajalna pot obsijana s svetilkami in je tako priljubljena predvsem pri mladih, ki se sprehajajo z roko v roki.

Kljub temu, da je ta pot namenjena samo sprehajalcem, pa je tukaj tudi zelo veliko kolesarjev, ki namerno/nenamerno prezrejo znak o prepovedi vožnje s kolesi po že omenjeni sprehajalni poti. Odgovor na vprašanje zakaj do tega prihaja, je dokaj preprost. Alternativna oziroma »prava« (po pravilih predpisana) pot za kolesarje se v obeh smeri začne s kar strmim vzponom in pa tudi daljšo potjo (za sto metrov), kar nekaterim kolesarjem predstavlja velik problem. V izogib temu se odločijo za kolesarjenje po sprehajalni poti, s tem pa ogrožajo sprehajalce in motijo red in mir.



Slika 21: Znak in začetek vzpona
(Vir: Lasten)

Za turiste bi bila zanimiva tudi uporaba Segway-a (električno skiro). Segway sicer ni novost, saj se je uveljavil že leta 2001, ampak zadnje čase zelo pridobiva na popularnosti, saj je enostavno dvokolesno vozilo, kjer stopiš na skiro in se enostavno popelješ cilju nasproti. Čeprav sta kolesi vzporedni, ni potrebno loviti ravnotežja (brez uporabe mišične moči), saj za to skrbijo mikroprocesorji v skiroju in avtomatično nagibajo skiro v smer, ki uporabniku pomaga ohranjati ravnotežje. Najboljša stvar pri tem pa je, da ne onesnažuje okolja in tako ugotovimo, da je prevozno sredstvo primerno za sonaravna mesta. Dobra ideja bi torej bila postavitve izposojevalnic ob jezeru, s čimer bi spodbujali ohranjanje okolja. Podobno bi lahko izposodili tudi električna kolesa, pri katerih so stroški vzdrževanja in polnitev baterij dokaj nizki.

6.4 EKO TURIZEM

Na Bledu in v njegovi okolici imamo kar 14 hotelov, ki so večinoma neposredno ob jezeru in relativno blizu drug drugega. Če se želimo posluževati statusa sonaravnega mesta, bi bilo potrebno ponuditi drugačen tip prenočišč, povezanih z naravo. To ne pomeni, da je potrebno vse hotele zapreti oz. zapreti samo tiste z manj zvezdicami. Poleg vseh hotelov Bled ponuja tudi apartmaje in hostle, kar pomeni, da ima dovolj bivalnih površin in dovolj kapacitet za turiste.

Na Bledu imamo dva tipa prenočišč, ki spominjata na sonaravni način – »glamping« na eni strani, ki izhaja iz besed glamur in kempiranje na drugi strani. Pri nas je to nova oblika prenočevanja, medtem ko v tujini tak način poznajo že kar nekaj let. Njen namen je turistom približati naravo, v osrčju katere se bo posameznik sprostil in umiril. Seveda pa ne moremo mimo besede glamur. Na Bledu imamo dve ponudbi glampinga, enega

v Campu Bled in drugega v Garden Villageu, ki pa sta zaradi visokega cenovnega razreda namenjena predvsem premožnejšim turistom. »Glamping« je še vedno luksuzna oblika počitnikovanja, zato bi bilo v prihodnosti smiselno, da turizem z roko v roki z naravo, lahko približamo tudi manj premožnejšim.

7 ZAKLJUČEK

V diplomski nalogi smo predstavili, kako bi Bled lahko razvil svoj polni potencial, ki ga ima v turizmu in začel dihati z naravo. V kolikor bi upoštevali naše predloge, bi veliko pripomogli k ohranjanju naravnega blejskega okoliša, saj bi zmanjšali količino izpušnih plinov, ki so nevarni okolju in prebivalcem; po drugi strani pa bi lahko prebivalci mesta Bled in turisti še vedno nemoteno uporabljali svoje avtomobile s predpostavko, da bi bil prometni režim reorganiziran.

Cilj diplomske naloge je bil predstaviti ideje in predloge, na kakšen način bi mesto Bled lahko postalo sonaravno in v kakšni relaciji je sonaravnost s turizmom. Osredotočili smo se predvsem na rekonstrukcijo prometa v mestu, saj bi se na ta način onesnaževanje občutno zmanjšalo, s tem pa bi lahko uresničili načelo sonaravnega urbanega in turističnega razvoja, ki zapoveduje – »urbani razvoj v okviru zmogljivosti okolja in naravnih virov«.

Glavni poudarek je na omejitvi in kasneje selitvi prometa iz osrčja mesta na obrobje; v ta namen bi na obrobju mesta postavili nova parkirišča za avtomobile in avtobuse, izposojevalnice koles, segway-ev, razširili pa bi tudi prvotne trase turističnih vlakcev. Sledeč današnjemu trendu, bi se omenjene storitve plačevale, denar pa bi namenili vzdrževanju in promoviranju uporabe »obrobne« prevozne alternative. Načrt za prihodnost pa bi lahko vključeval tudi parkirno hišo, kjer bi tako turisti kot domačini svoj avto varno pustili za streho.

Kot kažejo raziskave v svetu, se vedno več razvitih in turistično kompetentnih držav odloča za sonaravni turizem in s tem ščiti okolje pred prihajajočo ekološko katastrofo. Če se Slovenci želimo šteti med ekološko ozaveščene in napredne, moramo slediti predlogom, ki sem jih predstavil v diplomski nalogi, saj je moto novodobnega sveta znan; če želimo naravo obdržati v neokrnjeni obliki, bomo morali začeti živeti z njo.

VIRI IN LITERATURA

- Bled Skozi čas (2013). Bled. Pridobljeno 2.11.2015 z naslova: <http://www.bled.si/si/o-bledu/bled-skozi-cas>.
- K&Z, Svetovanje za razvoj d.o.o. Severna razbremenilna cesta na Bledu. Bled, 20. december 2014.
- Kremna rezina (2013). Bled. Pridobljeno 6.8.2015 z naslova: <http://www.bled.si/si/kaj-videti/posebnosti-kraja/kremna-rezina>.
- Plut. D. Mesta in sonaravni razvoj. Pridobljeno 2.9.2015 z naslova: http://www.uirs.si/Portals/default/predavanja/071120_UI_predavanje_Dusan_Plut_Mesta_in_sonaravni_razvoj.pdf.
- Soteska Vintgar (2013). Bled. Pridobljeno 5.8.2015 z naslova: <http://www.bled.si/si/kaj-videti/naravne-znamenitosti/soteska-vintgar>.
- Uradni list (2012). Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za južno razbremenilno cesto na Bledu (R1-209/1089 Bled–Soteska). Pridobljeno 10.8.2015 z naslova: <http://www.uradni-list.si/1/content?id=108159>.
- Wikipedia (2015). Bled. Pridobljeno 2.9.2015 z naslova: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Bled>.
- Wikipedia (2015). Blejski grad. Pridobljeno 5.8.2015 z naslova: https://sl.wikipedia.org/wiki/Blejski_grad.
- Wikipedia (2015). Dvokolo. Pridobljeno 10.9.2015 z naslova: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Dvokolo>.
- Wikipedia (2015). Pletna. Pridobljeno 3.8.2015 z naslova: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Pletna>.
- Wikipedia (2015). Sonaravna mesta. Pridobljeno z naslova: http://sl.wikipedia.org/wiki/Sonaravna_mesta.
- Zgodovina turizma (2013). Bled. Pridobljeno 2.9.2015 z naslova: <http://www.bled.si/si/o-bledu/zgodovina-turizma>.
- ZRC SAZU. SSKJ Ekološki. Pridobljeno 17. 8. 2015 z naslova: http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=ekolo%C5%A1ki&hs=1.

- Zupan, Slavka. Razvojni program občine Bled 2009–2020. Bled, april–november 2012.