

# Koncept urejanja prometa v Kamniški Bistrici

December 2010  
CIPRA Slovenija  
slovenija@cipra.org



## KAZALO

KAZALO .....	1
UVOD.....	2
PREGLED OBSTOJEČIH ŠTUDIJ .....	4
POPIS PROMETA IN PARKIRIŠČ Z ANALIZO .....	6
JAVNI PREVOZ V DOLINI KAMNIŠKE BISTRICE .....	18
INTERVJUJI CILJNIH SKUPIN .....	21
PRIMERI UREJANJA PROMETA V ALPAH.....	25
UVODNA DELAVNICA.....	29
SCENARIJI UREJANJA PROMETA.....	32
PREDLOG UREJANJA PROMETA V DOLINI KAMNIŠKE BISTRICE .....	44
LITERATURA.....	47
SEZNAM PREGLEDNIC IN GRAFOV.....	48

### Kolofon:

Naslov: Koncept urejanja prometa v Kamniški Bistrici

Avtorji: Dušan Prašnikar, univ. dipl. geogr., dr. Matej Ogrin, univ. dipl. geogr. in Matjaž Dovečar, abs. geogr.

Izdaja: 1.

Kraj in založba: Ljubljana, CIPRA Slovenija

Leto izida: 2010

Naslov knjižne zbirke:

Podatki o nosilcu/nosilcih avtorskih pravic: CIPRA Slovenija, Trubarjeva 50, 1000 Ljubljana

Podatek o nakladi (število natisnjenih izvodov): 6

Financer/naročnik: Center za razvoj Litija d.o.o., Kidričeva 1, 1270 Litija

Mednarodni identifikatorji (ISBN, ISMN, ISSN):

Maloprodajna cena publikacije:

Projektna naloga Koncept umirjanja prometa v Kamniški Bistrici z naborom ukrepov in finančnim ovrednotenjem se je izvedla v okviru projekta CO<sub>2</sub>NeuTrAlp. Projekt CO<sub>2</sub>NeuTrAlp se izvaja v okviru programa transnacionalnega sodelovanja Alpine space in je sofinanciran s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj.

## UVOD

Promet je tesno povezan z izvajanjem turističnih dejavnosti, saj omogoča dostopnost ljudi na določeno območje. Območja, privlačna za izvajanje prostočasnih dejavnosti, so soočena s povečanim obiskom. Povečan turistični obisk je s seboj prinesel tudi negativne posledice, gnečo, neurejena parkiranja, slabšo kakovost zraka. V konicah turistične sezone so zmogljivosti prometne infrastrukture marsikje precej manjše, kot pa je tedaj prometno povpraševanje. Urejanje prometa je izziv naprednih in turistično razvitih območij, kjer že imajo izkušnje s težavami ali pa so jih pravi čas zaslutili, in kjer se zavedajo, da je edino trajnostno urejen promet zagotovilo za kakovosten razvoj turizma tudi v prihodnje. Naj poudarimo, da pri urejanju prometa v turističnih območjih ne gre le za ohranjanje narava ali varovanje okolja, pač pa je to marsikje tudi pomemben atribut trajnostne turistične ponudbe, ki povečuje dodano vrednost turizmu.

Kamniška Bistrica je dolina v Kamniško-Savinjskih Alpah in ena od najbolj prepoznavnih alpskih dolin v Sloveniji. Dolina Kamniške Bistrice je izjemno ohranjena in ponuja vrhunsko doživetje neokrnjene narave gorskega sveta. Zaradi svojih lepote, bližine poselitvenih centrov in dobre dostopnosti je močno obiskana v poletni sezoni. Obisk doline je v največji meri pogojen z izletništvom, katerega največji magnet je izvir Kamniške Bistrice ter z izhodiščem za obisk visokogorja. Dolina predstavlja tudi izhodišče za obisk Velike planine.

Osnovna privlačnost Kamniške Bistrice je njena vizualno privlačna pokrajina, saj se nad dolino dvigajo slikoviti vrhovi Grintovcev. Izpred planinskega doma ali iz njegove bližine je mogoče videti skalnate vrhove, ki se vzpenjajo neposredno iz doline precej več kot 1000 metrov. Skuta (2532 m) se tako dviga skoraj dvatisoč metrov nad domom (601 m), še bližje pa so strma južna pobočja Brane (2251 m) ali pa severna pobočja Kompotele (1989 m).

Dodatno privlačnost predstavljajo številne naravne zanimivosti v bližnji in daljni okolici Doma v Kamniški Bistrici. Pollak (1995) jih navaja v območju Kamniške Bistrice 42, v seznamu naravnih vrednot pa je navedenih 11 takih lokacij, vendar gre v posameznih primerih za območja, ki vsebujejo več pomembnih znamenitosti. Zaradi značilnosti pokrajine je najpomembnejši dejavnik številčnosti obiska teh znamenitosti njihova dostopnost. Najbolj obiskan je zaradi tega izvir Kamniške Bistrice, ki leži le nekaj metrov od planinskega doma ter parkirišča ob njem. V bližini je še nekaj razmeroma lahko dostopnih zanimivosti (Predaselj, Plečnikov dvorec, spominski park, balvan Žagana peč), precej naravnih zanimivosti pa je bolj oddaljenih in tudi težje dostopnih. Le te igrajo manjšo vlogo pri številčnosti obiska, kar je pokazala tudi anketa leta 2003 z vprašanjem o poznavanju zanimivosti v dolini Kamniške Bistrice.

V zgornjem delu doline je segal v pleistocenu ledenik in jo preoblikoval, opazni pa so tudi drugi sledovi ledeniškega preoblikovanja (npr. veliki balvani, morenski nasipi). Dolino obdaja visok alpski svet z večino najvišjih gora v gorstvu. Pobočja so strma in v precejšnji meri porasla z gozdom, čeprav ne manjka tudi golega, skalnega in travnatega sveta.

Dolina je (in je bila tudi v preteklosti) zelo slabo poseljena. Po podatkih popisa iz leta 2002 je imelo naselje Kamniška Bistrica le 15 prebivalcev. Kamniška Bistrica je bila v zgodnjem času poselitve zanimiva predvsem zaradi izkoriščanja njenih gozdov, prva omemba imena Kamniška Bistrica pa seže že v leto 1496. Zaradi neugodnih reliefnih razmer je bila Kamniška Bistrica v preteklosti težje dostopna. Tako je pred letom 1932 do izvira vodila le



ozka kolovozna pot. V času kraljevine Jugoslavije je bila Kamniška Bistrica lovišče kralja Aleksandra. Po drugi svetovni vojni je lastništvo nad tem območjem prevzela država. Struktura lastništva in dejavnost državnega lastništva se je odražala v opuščanju razvoja tega območja. Tako razen v ceste in elektrifikacijo ni bilo v drugi polovici 20. stoletja nobenih drugih vlaganj v razvoj tega območja, z izjemo nihalke, ki pa je vezana na obisk Velike planine. Kljub temu je območje zaradi svojih naravnih lepote vseskozi pogojevalo visok obisk.

Z razširitvijo in asfaltiranjem ceste v 70-ih letih 20. stoletja je bil dostop močno izboljššan. Stekel je dobro organiziran javni avtobusni prevoz, ki pa se je v začetku devetdesetih letih močno okrnil. Z vse večjo uporabo osebnih avtomobilov se v dolini vseskozi povečuje avtomobilski motorni promet, ki je v zadnjih 10-15 letih v višku poletne sezone izredno visok in povzroča negativne posledice za okolje.

Glavna prometnica v dolini Kamniške Bistrice je asfaltirana državna cesta, ki je registrirana kot republiška turistična cesta z oznako RT 923 in poteka od Stahovice do Doma v Kamniški Bistrici v dolžini 6,1 km. Poleg te glavne prometnice so v dolini še tri ceste lokalnega reda – občinske ceste: ceste v Konec, ceste v dolini Korošice ter cesta v Brsnikih. Poleg teh so še dovozi z glavne ceste do objektov (zaselek Kopišče, Kraljev hrib, Pri Jurju). Te ceste so makadamske in v osnovi namenjene gospodarjenju z gozdom.

V dolini ni standardizirano urejenih javnih parkirišč za motorna vozila. Največji parkirišči sta pri spodnji postaji nihalke za Veliko planino, ter parkirišče pri izviru oz. Domu v Kamniški Bistrici (parkirišče pri Domu ter parkirišče pri avtobusnem postajališču). Vsa parkirišča so makadamska. Poleg teh so še parkirišča pri gostiščih v Kamniški Bistrici. Parkirišče ob avtobusnem postajališču pri izviru Kamniške Bistrice je v lasti občine, vsa ostala parkirišča pa so v privatni lasti.

Manjše makadamsko parkirišče je še pri spodnji postaji žičnice za Kokrsko sedlo ter pri mostu preko soteske Predaselj. Vsa ostala območja, kjer se parkira, so v naravnem okolju.

Zavedati se je potrebno, da je največja vrednost doline Kamniške Bistrice njena naravna ohranjenost. Kakovost okolja pa je hkrati osnova za privlačnost in množični obisk. Množični obisk lahko pomeni veliko obremenitev za okolje, v kolikor ni usmerjen in nadzorovan. Obisk v Kamniški Bistrici je v veliki meri prepuščen samim obiskovalcem, kar se kaže predvsem v anarhiji parkiranja po celotni dolini. Primeri iz nekaterih gorskih območij po drugi strani kažejo, da se z ureditvijo prometa lahko po eni strani zmanjša njihov vpliv na okolje, hkrati pa poveča kakovost doživljanja obiskovalcem in hkrati omogoča finančne koristi za lokalno prebivalstvo.

Namen projektne naloge je pripraviti koncept urejanja prometa v dolini Kamniška Bistrica, ki naj bi bil usmerjen v umirjanje in urejanje prometa.

Študija je del projekta CO<sub>2</sub>NeuTrAlp, v katerem je projektni partner Center za razvoj Litija, ki s projektnimi vsebinami vključuje tudi območje občine Kamnik.

## PREGLED OBSTOJEČIH ŠTUDIJ

Za prometno problematiko v dolini Kamniške Bistrice ni bilo opravljenih načrtnih raziskav in analiz. Kljub temu je bil prostor zanimiv za izdelavo nekaterih diplomskih oz. magistrskih nalog, ki se s svojimi vsebinami dotaknejo tudi prometne problematike. Tako se s prometom in obiskom posredno ukvarjajo štiri naloge, ki dajejo nekatere pomembne informacije glede stanja in nadaljnjega načrtovanja:

Homar-Veršnik, 1996: Pomen Kamniških Alp za rekreacijo Ljubljanske aglomeracije: diplomsko delo;

Cigale, 1998: Bližnja rekreacija prebivalstva malih mest in njeni pokrajinski učinki (na primeru Domžal) : magistrska naloga

Prašnikar, 2003: Nosilne sposobnosti okolja Kamniške Bistrice za njen nadaljnji razvoj: diplomsko delo;

Pečnik, 2005: Analiza razvojnih možnosti Kamniške Bistrice, poročilo: del magistrske naloge.

Poleg teh gradiv je bil v letu 2005 izveden projekt Promocija zapiranja alpske doline Kamniška Bistrica za promet v izvedbi CIPRE Slovenija z organiziranim dogodkom Sprehod po Kamniški Bistrici s promocijsko zaporo ceste ter okroglo mizo z naslovom Prihodnost Kamniške Bistrice.

Naloga Homar-Veršnikove obravnava pomen Kamniških Alp za rekreacijo Ljubljanske aglomeracije. Prometno problematiko obravnava s popisom prometa na določene izbrane dneve v letih 1982 in 1983 ter v letu 1994 in 1995. Naloga obsega tudi evidenco prepeljanih potnikov z nihalko na Veliko planino v letih 1984-1986 ter 1990-1994. Naloga ne daje posebnih komentarjev glede prometnih razmer.

Cigale v svoji študiji obravnava bližnjo rekreacijo prebivalstva malih mest in njenih pokrajinskih učinkov na primeru Domžal. V krajšem delu obravnava tudi Kamniško Bistrico kot območje izvajanja prostočasnih dejavnosti. V okviru tega so izvedeni popisi parkiranih vozil v zgornjem delu doline Kamniške Bistrice za posamezne izbrane dneve. Ta popis prikazuje prostor obremenitve in tudi značilnosti izvajanja posameznih prostočasnih dejavnosti.

Prašnikarjeva študija vsebuje popis prometa in parkiranih vozil v dolini Kamniške Bistrice na izbrani dan. Naloga vsebuje podatke o popisih iz nalog Homar-Veršnikove ter Cigaleta in jih primerja med seboj. Naloga vsebuje tudi anketni vprašalnik, ki se nanaša na obisk Kamniške Bistrice. Kljub temu, da je numerus anketirancev zgolj 50, daje nekatere trende, ki so značilni.

Pečnikova študija je bila narejena v okviru magistrskega študija na univerzi York v Veliki Britaniji in je napisana v angleškem jeziku. V slovenskem jeziku je bilo pripravljeno poročilo magistrske naloge z naslovom Analiza razvojnih možnosti Kamniške Bistrice. Namen naloge je ovrednotenje preferenc obiskovalcev o različnih možnostih razvoja doline Kamniške Bistrice. Na ta način bi bilo mogoče ugotoviti ekonomsko vrednost Kamniške Bistrice, kot tudi identificirati tiste dejavnike, ki obiskovalce pritegnejo in zaradi katerih se odločijo obiskati dolino in kateri so tisti faktorji, ki ljudi odbijajo. Do ekonomske vrednosti se je bilo moč dokopati z dvema pogosto uporabljenima metodama vrednotenja narave; kontingenčnim

vređnotenjem in eksperimentom izbire. Poleg analize je bil opravljen tudi popis prometa na izbran dan.

## POPIS PROMETA IN PARKIRIŠČ Z ANALIZO

V okviru naloge je bila izdelana analiza prometa. Analiza vključuje tako prometne tokove kot mirujoči promet. V preteklosti je bilo opravljenih nekaj štetij prometa in sicer v letih 1982, 1983, 1994, 1995, 2003 ter 2005. Kot primerjalne podatke s tokratnimi štetji smo uporabili le podatke iz štetij leta 2003 ter 2005. Za potrebe analize smo izvedli 8 novih štetij in sicer na sledeče dneve:

sobota, 8. avgust 2010,  
 praznik, 15. avgust 2010,  
 petek, 28. avgust 2010,  
 sredi, 23. september 2010,  
 nedelja, 27. september 2010,  
 sredi, 14. julij 2010,  
 nedelja, 1. avgust 2010,  
 praznik, 15. avgust 2010.

Dneve smo izbrali kot vremensko ugodne dneve za obisk gora in izletništvo (sončna napoved oz. kvečjemu možnost popoldanskih ploh). Namen je bil, da se preverijo razmere ob dnevih, ki so prometno bolj obremenjeni. Vsi dnevi so dejansko bili sončni, na dan 15.8.2010 pa je do približno 8. ure zjutraj deževalo, po 10. uri pa se je v dolini tudi zjasnilo, kar je pomenilo predvsem nizek obisk v dopoldanskem času. V že predhodnem dnevu štetja 6.8.2005 pa so bile popoldanske plohe, kar je prav tako pomenilo malo obiska v popoldanskem času.

Štetje prometa se je izvajalo na lokaciji pri avtobusnem postajališču pod parkirišču za spodnjo postajo nihalko za Veliko planino, pri razcepu ceste v dolino Korošice.

Popisi so zajemali vse vrste vozil, glavni del analize pa je namenjen avtomobilskemu prometu.

Preglednica 1: Prihodi avtomobilov v Kamniško Bistrico

datum/ura	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	skupaj
s,3.8.03	76	120	118	148	139	117	96	71	102	115	179	111	62	23	<b>1477</b>
n,6.8.05	120	89	81	128	114	88	72	47	72	53	69	26	18	0	<b>977</b>
s, 8.8.09	91	90	99	96	78	103	39	42	44	58	42	33	21	17	<b>853</b>
p,15.8.09	81	119	120	153	238	148	100	119	76	96	124	71	57	14	<b>1516</b>
t,28.8.09	18	44	21	37	35	31	32	48	26	37	28	28	20	12	<b>417</b>
t,23.9.09	21	46	19	20	18	13	21	15	9	23	14	15	12	10	<b>256</b>
n,27.9.09	25	35	42	75	98	113	76	64	68	67	42	30	9	4	<b>748</b>
t,14.7.10	13	22	27	28	25	23	24	6	27	16	24	32	33	19	<b>319</b>
n,1.8.10	75	113	118	161	124	141	91	101	137	121	112	50	34	6	<b>1386</b>
p,15.8.10	0	0	19	32	64	75	59	63	159	180	128	53	40	28	<b>906</b>

Legenda: s – sobota, n – nedelja, p – praznik, t - teden

Popisi prometa so pokazali, da lahko dneve preko poletja razdelimo v tri skupine:

- Izredni dnevi - praznik, izjemno lepo vreme (IZ);
- Vikendi z lepim vremenom (VI);
- Dnevi v tednu z lepim vremenom (TE);

V najbolj obiskanih dnevih se v poletju pripelje v dolino Kamniške Bistrice okoli 1.500 avtomobilov preko celotnega dne. To je vezano predvsem na praznik veliki šmaren, na kako nedeljo v avgustu ter na dan državnosti in prvega maja. To je za dolino zaprtega tipa izjemna obremenitev.

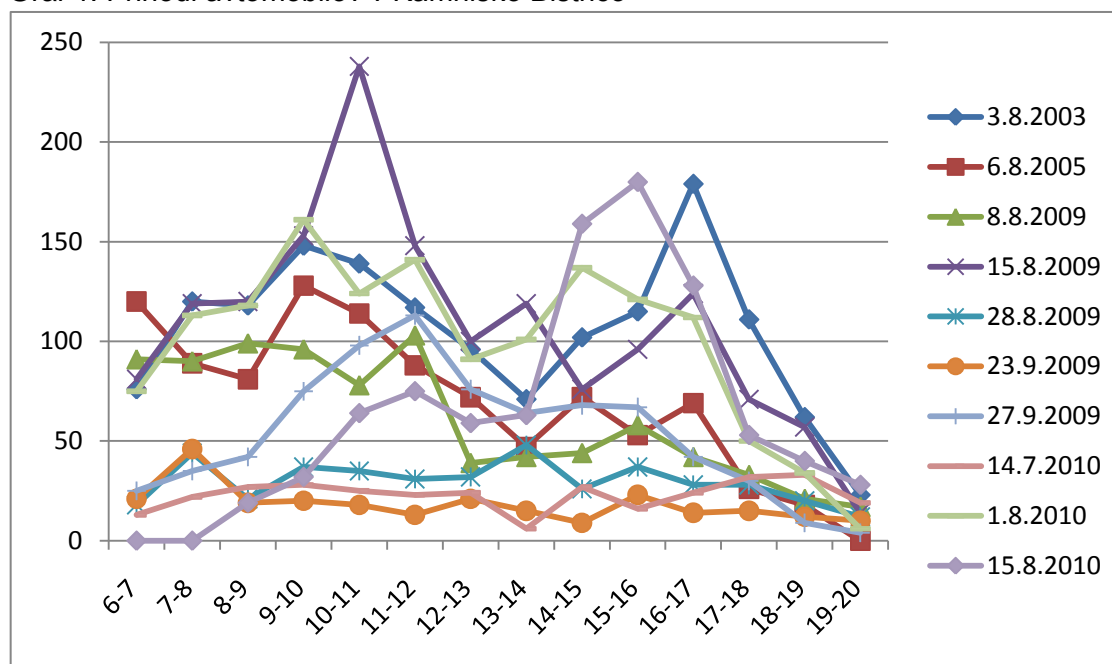
V drugi skupini dnevov so zaobjeti vsi sončni vikendi v juliju ter avgustu ter tudi vikendi v juniju in septembru, če gre za sicer vremensko stabilno vreme. V tej skupini dnevov prihaja v Kamniško Bistrico okoli 900 avtomobilov.

Tretjo skupino dnevov obsegajo sončni dnevi preko tedna, ko pride v dolino okoli 300 avtomobilov.

V vseh skupinah so odstopanja, še posebno v kolikor je napoved slaba in je dejansko vreme precej sončno in obratno, če je napoved sončna, a pride do padavin.

Obstoječe kapacitete parkirnih mest zadoščajo za situacije sončnih poletnih dnevov v tednu ter neidealnih vremenskih razmer med vikendi. **Med sončnimi vikendi v poletju je obseg avtomobilov v dolini močno povečan nad kapaciteto parkirnih mest, zato prihaja do množičnega parkiranja avtomobilov v naravnem okolju.**

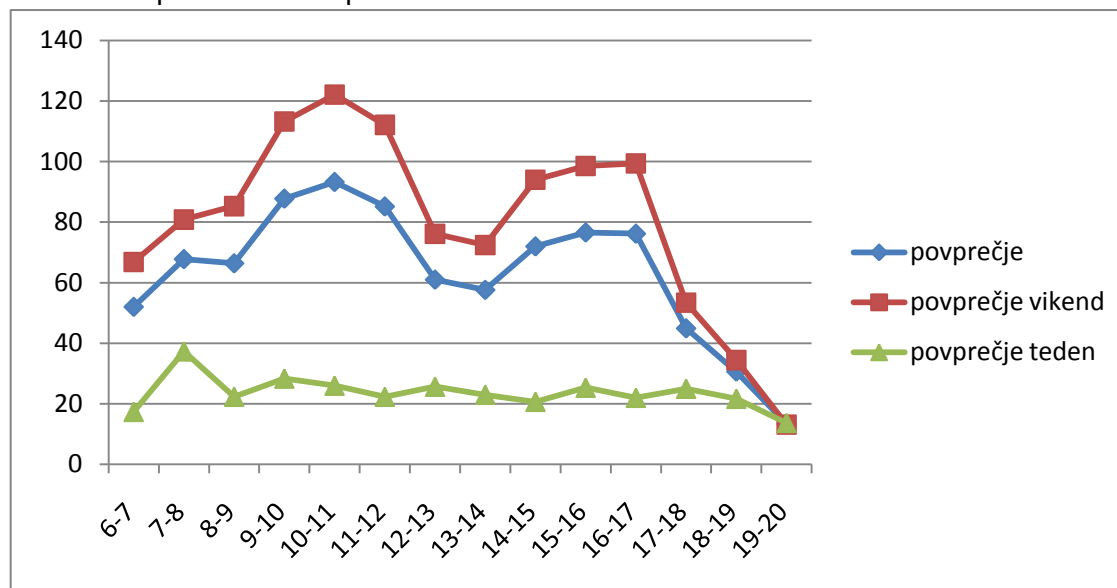
Graf 1: Prihodi avtomobilov v Kamniško Bistrico



Prihod avtomobilov v Kamniško Bistrico preko dneva nazorno prikazujeta grafa 1 in 2. Grafa prikazujeta veliko razliko med prihodi avtomobilov v dnevih preko tedna ter v dnevih preko vikendov. Tako znaša za popisne dneve število avtomobilov v povprečju v dneh preko tedna okoli 25 na uro ter v dneh preko vikenda okoli 80 na uro. Pri prihodih se kažeta dva viška in sicer dopoldanski, ki je večinsko vezan na planince ter obiskovalce Velike planine ter popoldanski, ki večinsko zajema izletnike. Prihodi med tednom so precej bolj enakomerni preko dneva, manjši višek je zaznan le v zgodnejših jutranjih urah zaradi prihoda planincev.



Graf 2: Povprečno število prihodov avtomobilov v Kamniško Bistrico



Preglednica 2: Odhodi avtomobilov iz Kamniške Bistrice

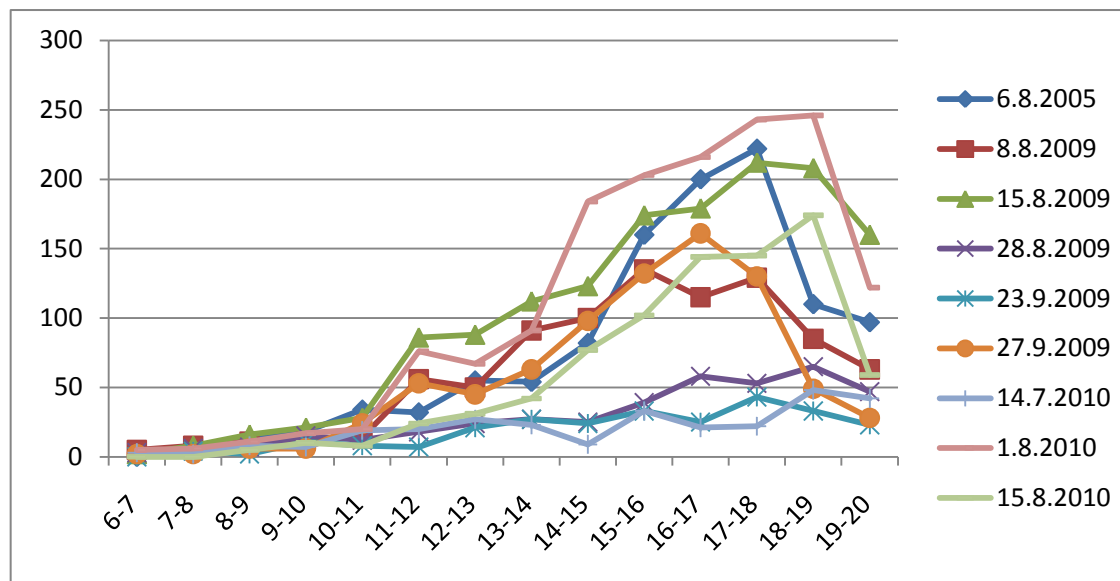
datum/ura	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	skupaj
6.8.2005	0	4	13	18	34	32	55	54	82	160	200	222	110	97	<b>1081</b>
8.8.2009	5	8	11	12	14	56	50	91	100	135	115	129	85	63	<b>874</b>
15.8.2009	2	8	16	21	28	86	88	112	123	174	179	212	208	160	<b>1417</b>
28.8.2009	3	6	7	15	12	18	24	27	25	39	58	53	65	47	<b>399</b>
23.9.2009	0	4	2	11	8	7	21	27	24	33	25	43	33	23	<b>261</b>
27.9.2009	2	2	6	6	24	53	45	63	98	132	161	130	49	28	<b>799</b>
14.7.2010	3	2	8	7	19	20	27	23	9	33	21	22	48	42	<b>284</b>
1.8.2010	5	6	11	17	20	76	67	91	184	203	216	243	246	122	<b>1507</b>
15.8.2010	0	0	5	10	8	24	31	42	77	102	144	145	174	59	<b>821</b>

Število popisanih odhodov avtomobilov se v večini primerov razlikuje od števila popisanih prihodov avtomobilov. Popisi so bili izvedeni v času od 6. do 20. ure. Razlika se tako nanaša na avtomobile, ki so se pred tem časom pripeljali v Kamniško Bistrico oz. se po tem času odpeljali. V precejšnji meri sem sodijo avtomobili, ki so bili v dolini parkirani preko noči – v predhodni ali naslednji noči glede na popisni dan.

Odhodi avtomobilov so močno skoncentrirani v popoldanskem času, z viškom med 17. in 18. uro, kar je še posebno nazorno prikazano na grafu 3.

Časovno se prihodi in odhodi avtomobilov nekoliko spremenijo glede na dolžino dneva, saj imamo konec septembra zaradi krajšega dneva kasnejši višek prihodov in zgodnejši višek odhodov vozil.

Graf 3: Odhodi avtomobilov iz Kamniške Bistrice

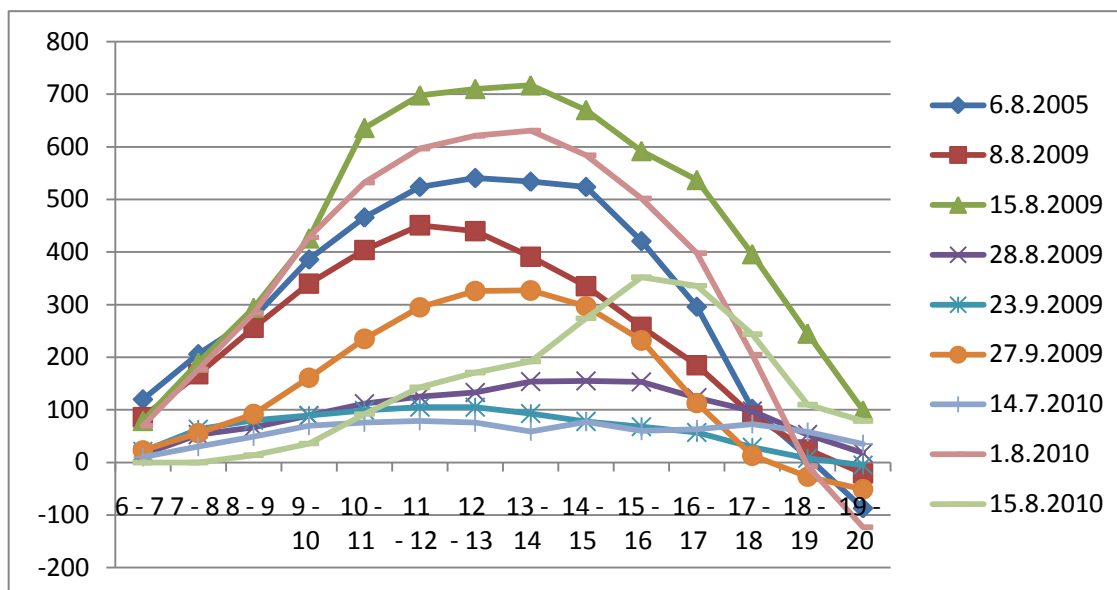


Preglednica 3: Skupno število avtomobilov hkrati v Kamniški Bistrici (na podlagi razlike med prihodi in odhodi)

datum/ura	6 - 7	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11- 12	12 - 13	13- 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20
6.8.2005	120	206	275	386	466	524	541	534	524	421	296	102	10	-87
8.8.2009	86	168	256	340	404	451	440	391	335	258	185	89	25	-21
15.8.2009	79	190	294	426	636	698	710	717	670	592	537	396	245	99
28.8.2009	15	53	67	89	112	125	133	154	155	153	123	98	53	18
23.9.2009	21	63	80	89	99	105	105	93	78	68	57	29	8	-5
27.9.2009	23	56	92	161	235	295	326	327	297	232	113	13	-27	-51
14.7.2010	10	30	49	70	76	79	76	59	77	60	63	73	58	35
1.8.2010	70	177	284	428	532	597	621	631	584	502	398	205	-7	-123
15.8.2010	0	0	14	36	92	143	171	192	274	352	336	244	110	79

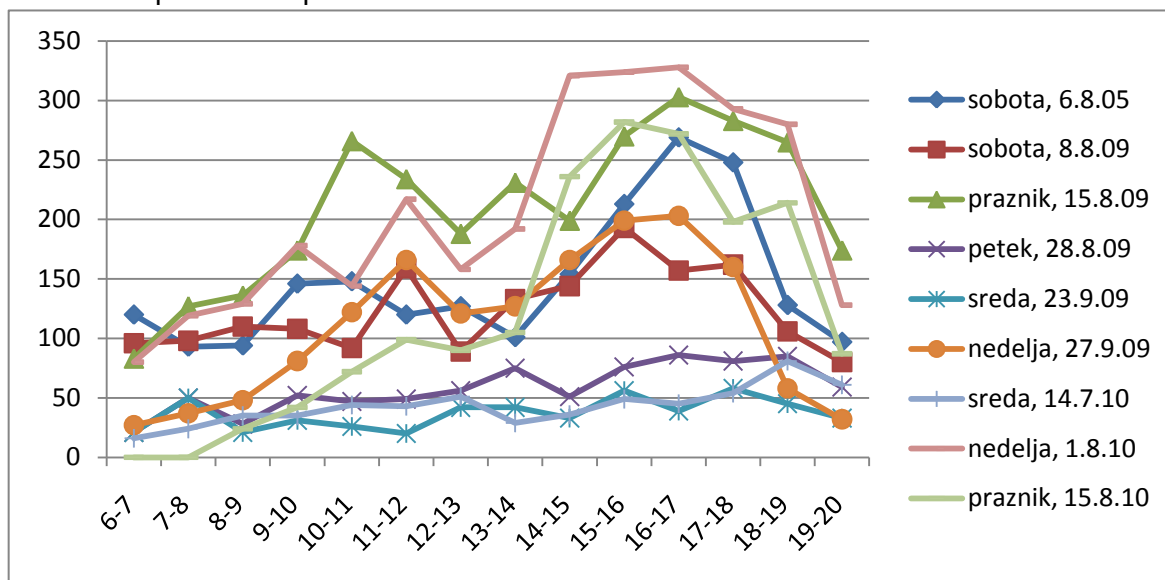
Zelo zanimiv in uporaben podatek dobimo pri razliki v številu prihodov in odhodov avtomobilov v Kamniško Bistrico preko dneva. Izračun temelji na razliki števila avtomobilov, ki jih je bilo do določene ure pripeljanih v dolino ter števila avtomobilov, ki jih je bilo do določene ure odpeljanih iz doline. Ta razlika namreč pove, koliko vozil se v določeni uri dneva nahaja v dolini. To je zelo pomembno za samo načrtovanje potreb po parkirnih mestih v in pred dolino.

Graf 4: Razlika v številu prihodov in odhodov avtomobilov v Kamniški Bistrici preko dneva



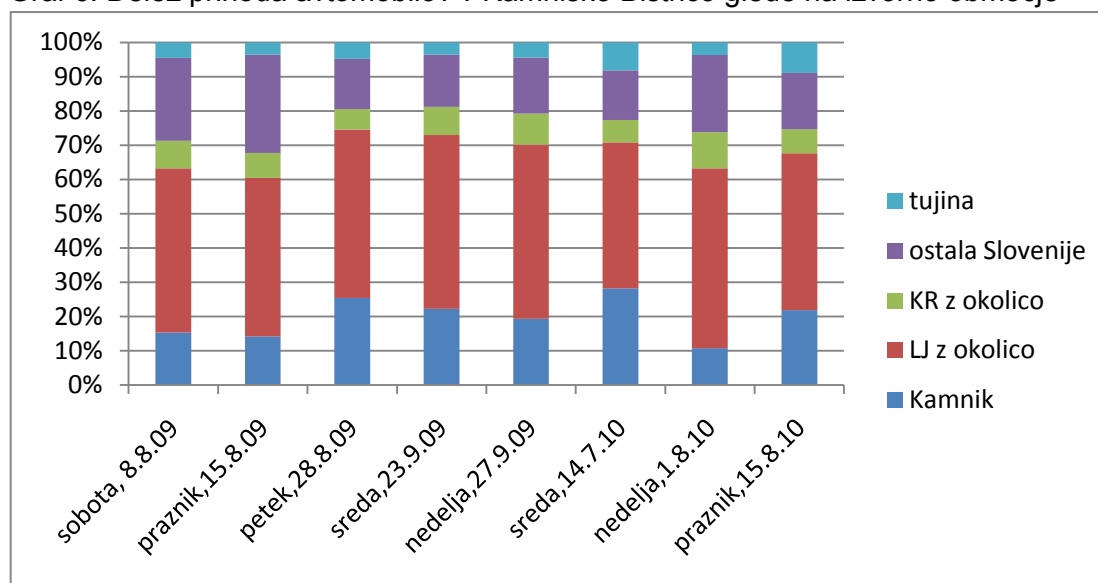
V izrednih dnevih (IZ) se tako v višku dneva nahaja hkrati od 550 do 700 avtomobilov v dolini. V skupini vikendov (VI) se v višku dneva nahaja hkrati med 300 in 450 avtomobilov, medtem ko za skupino dni med tednom (TE) znaša to število okoli 100 do 150 avtomobilov.

Graf 5: Skupno število prihodov in odhodov avtomobilov v Kamniški Bistrici



Graf 5 prikazuje dejansko obremenitev na glavni cesti v Kamniški Bistrici. V povprečju so glavne obremenitve v popoldanskem času med 15. in 18. uro, ko znaša frekvenca avtomobilov tudi preko 300 na uro, kar pomeni 5 avtomobilov vsako minuto. Zaradi velike pogostosti srečevanj različnih vrst vozil je varnost na cesti izredno nizka.

Graf 6: Delež prihoda avtomobilov v Kamniško Bistrico glede na izvorno območje



Popis izvornega območja avtomobilov je bil opravljen glede na oznake registrskih tablic avtomobilov. Ta podatek ne zagotavlja točnosti, saj lastniki avtomobilov ne prihajajo nujno iz območjih registracije vozil. Kljub temu ta podatek prikazuje zelo dober približek dejanskega stanja. Okoli 50 % obiskovalcev z avtomobili prihaja s širšega ljubljanskega območja. Od 15 do 25% delež predstavljajo obiskovalci z avtomobili z območja občine Kamnik kot tudi iz ostalega območja Slovenije (razen Gorenjske). Delež obiskovalcev z območja Kamnika je nekoliko večji med tednom, medtem ko je iz ostalega območja Slovenije večji med vikendi. Z območja Gorenjske pride v Kamniško Bistrico okoli 5 % obiskovalcev, kak odstotek manj pa obiskovalcev iz tujine.

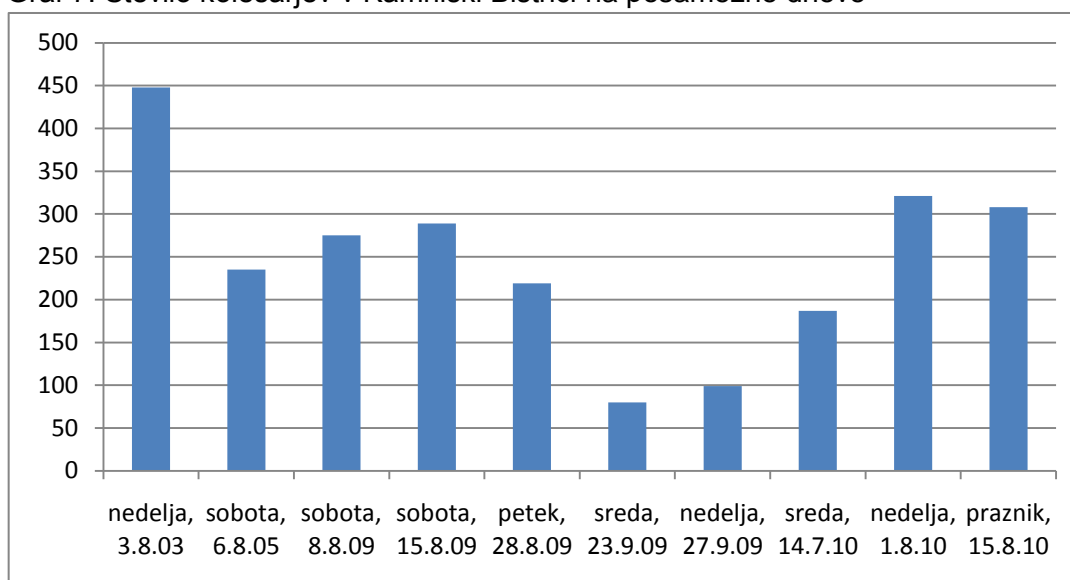
Preglednica 4: Število prihodov kolesarjev v Kamniško Bistrico

datum/ura	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	skupaj
praznik, 1.5.1983	5	70	54	55	30	8	10	13	10	12	11	5	3	1	<b>287</b>
sobota, 30.7.1994	16	35	40	43	18	5	4	3	4	19	13	9	7	5	<b>221</b>
nedelja, 3.8.03	1	7	30	69	103	59	9	12	6	11	37	35	42	27	<b>448</b>
sobota, 6.8.05	0	1	3	16	25	29	24	13	16	14	66	19	9	0	<b>235</b>
sobota, 8.8.09	0	5	7	33	41	27	17	30	6	18	15	28	37	11	<b>275</b>
sobota, 15.8.09	1	5	16	17	41	44	29	6	18	13	18	29	39	13	<b>289</b>
petek, 28.8.09	1	2	4	9	23	14	3	5	8	6	17	34	70	23	<b>219</b>
sreda, 23.9.09	0	0	0	0	2	4	3	4	3	9	16	26	12	1	<b>80</b>
nedelja, 27.9.09	0	1	6	4	7	15	14	9	13	5	10	13	2	0	<b>99</b>

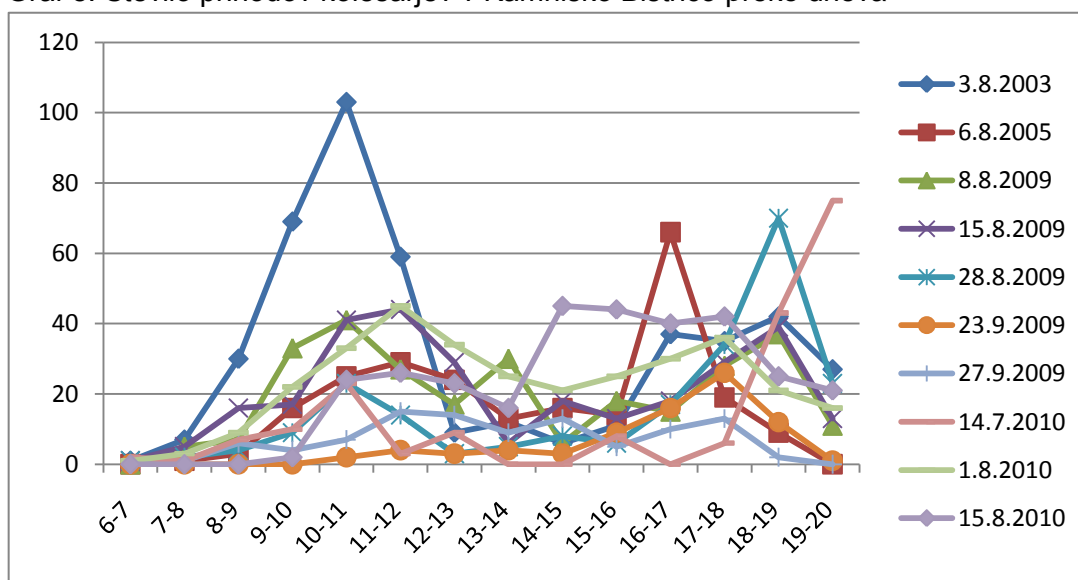
sreda, 14.7.10	2	1	7	10	23	3	9	0	0	8	0	6	43	75	<b>187</b>
nedelja, 1.8.10	1	3	9	22	33	45	34	25	21	25	30	36	21	16	<b>321</b>
praznik, 15.8.10	0	0	0	2	24	26	23	16	45	44	40	42	25	21	<b>308</b>

V času poletne sezone je število kolesarjev večinoma preko 200 vsak sončen dan, tudi med tednom. Število kolesarjev se zniža izven glavne sezone, tako je bilo konec septembra dnevno okoli 100 kolesarjev. Število kolesarjev se v večini dni giblje med 200 in 300 v izjemnih dnevih pa se približa tudi številki 500. Zanimiv je podatek, da je bilo že v preteklih desetletjih v Kamniški Bistrici preko 200 kolesarjev dnevno v izrednih dnevih (Homar-Vršnik, 1996).

Graf 7: Število kolesarjev v Kamniški Bistrici na posamezne dneve



Graf 8: Število prihodov kolesarjev v Kamniško Bistrico preko dneva





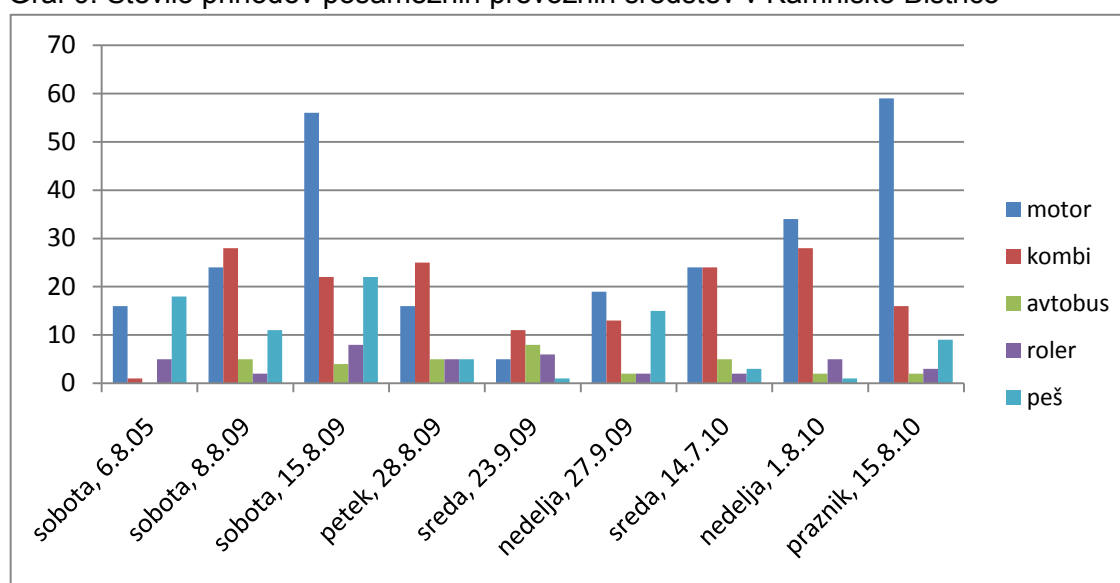
Pri prihodu kolesarjev se preko dneva kažeta dva viška. V splošnem je glavni višek v poznopopoldanskih urah, med 16. in 19. uro. Drugi višek pa je v poznodopoldanskih urah, med 10. in 12. uro. S stališča prometne varnosti na glavni cesti v Kamniški Bistrici je tako najbolj občutljiv čas v dnevu v popoldanskih urah, ko sovpada največja frekvenca osebnih vozil ter kolesarjev na cesti.

Preglednica 5: Število prihodov posameznih prevoznih sredstev v Kamniško Bistrico

dan/vrsta vozila	avto	kolo	motor	kombi	avtobus	roler	peš
sobota, 6.8.05	977	235	16	1	n	5	18
sobota, 8.8.09	853	275	24	28	5	2	11
sobota, 15.8.09	1516	289	56	22	4	8	22
petek, 28.8.09	417	219	16	25	5	5	5
sreda, 23.9.09	256	80	5	11	8	6	1
nedelja, 27.9.09	748	99	19	13	2	2	15
sreda, 14.7.10	319	187	24	24	5	2	3
nedelja, 1.8.10	1386	321	34	28	2	5	1
praznik, 15.8.10	906	308	59	16	2	3	9

n – ni podatka

Graf 9: Število prihodov posameznih prevoznih sredstev v Kamniško Bistrico



Poleg avtomobilov ter kolesarjev prihajajo v Kamniško Bistrico obiskovalci tudi z drugimi prevoznimi sredstvi. Število le-teh statistično ni zelo pomembno. Število motoristov v izjemnih dnevih je tako do 60, sicer pa tudi ob vikendih med 20 in 30. Število kombijev, ki so bili označeni kot svoja kategorija, je v bolj obremenjenih dneh okoli 25, v manj obremenjenih pa okoli 15.

Podatek za avtobuse vključuje tako avtobuse redne linije, kot ostale turistične avtobuse. Poleg avtobusov redne linije, v popisnih dnevih ob nedeljah oz. praznikih ni bilo nobenega dodatnega avtobusa. Le-ti so bili v povprečju po dva do trije ob tednih ter sobotah z eno izjemo v tednu konec septembra, ko jih je bilo pet. Ti avtobusi so pripeljali organizirane skupine obiskovalcev za Veliko planino.

Med štetji so bili vsakič zabeleženi tudi rolerji. Sicer jih je zelo malo, med 2 in največ 8. Obiskovalci so šli peš mimo števnega mesta predvsem ob dnevih zelo visokega obiska, ko se je parkiralo tudi ob cesti pred avtobusno postajo spodnje postaje nihalke za Veliko planino.

Preglednica 6: Število obiskovalcev glede na prevozno sredstvo

	avto	kolo	motor	kombi*1	bus -redna linija	bus - turistični*2	roler	peš	skupaj
so, 6.8.05	2203	235	16	3			5	18	2480
so, 8.8.09	1779	275	24	84	2	120	2	11	2297
so, 15.8.09	3578	289	56	66	7	80	8	22	4106
pe, 28.8.09	775	219	16	75	10	80	5	5	1185
sr, 23.9.09	445	80	5	33	1	200	6	1	771
ne, 27.9.09	1569	99	19	39	1	0	2	15	1744
sr, 14.7.10	577	187	24	72	5	120	2	3	990
ne, 1.8.10	3116	321	34	84	3	0	5	1	3564
pr, 15.8.10	1973	308	59	48	4	0	3	9	2404

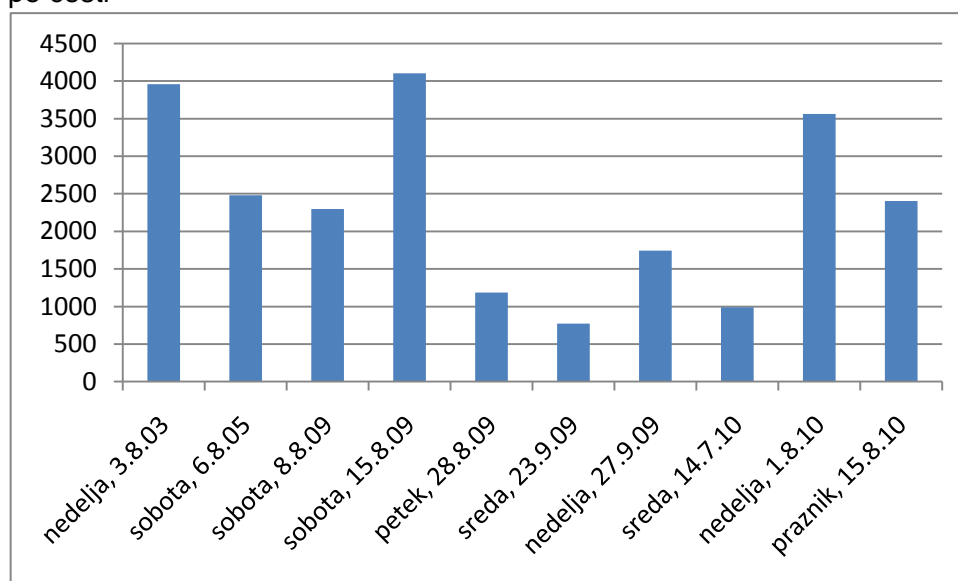
so – sobota, pe – petek, sr – sreda, ne – nedelja, pr - praznik

\*1 - za izračun skupnega števila se je vzelo povprečje 3 osebe na kombi, ker so bili vmes tudi tovorni kombiji

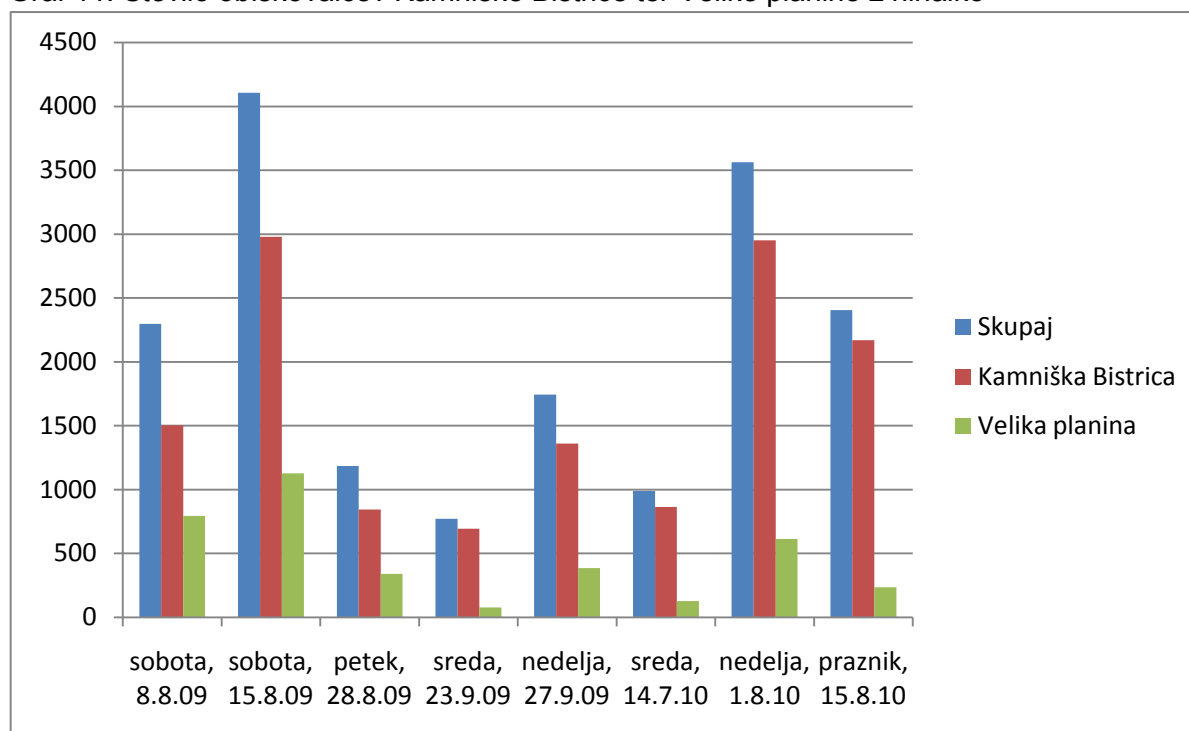
\*2 - pri turističnih avtobusih pa se je vzelo povprečno 40 oseb na avtobus

Ker je popis prometa vseboval tudi število ljudi v avtomobilih, smo lahko dokaj natančno ocenili število obiskovalcev v Kamniški Bistrici za posamezne dneve. Tako je v izrednih dnevih (IZ) znašalo število obiskovalcev med 3.500 in 4.100, število obiskovalcev med vikendi (VI) je bilo med 2000 in 2.500, medtem ko je med tednom (TE) število obiskovalcev znašalo med 800 in 1.200.

Graf 10: Število obiskovalcev v Kamniški Bistrici – oseb, ki pridejo v dolino Kamniške Bistrice po cesti



Graf 11: Število obiskovalcev Kamniške Bistrice ter Velike planine z nihalko



Graf 11 prikazuje razmerje med številom obiskovalcev, ki obišejo Veliko planino z nihalko ter vseh obiskovalcev, ki pridejo v Kamniško Bistrico. Razmerje kaže, da delež obiskovalcev na Veliko planino znaša do 1/3 vseh obiskovalcev, ki prispejo v Kamniško Bistrico, v povprečju pa je ta delež še manjši, okoli 25 %. To kaže, da okoli 75 % obiskovalcev, ki prispejo v Kamniško Bistrico ni uporabnikov nihalko. Bodisi pridejo na izlet ali pa jim Kamniška Bistrica predstavlja izhodišče za turo v visokogorje.

Preglednica 7: Popis parkiranih avtomobilov na določenih zaokroženih območjih v Kamniški Bistrici – popis je bil izveden v času med 13.30 in 14.30

območje/dan	ne, 3.8.2003	so, 15.8.09	pe, 28.8.09	sr, 23.9.09	ne, 27.9.09	sre, 14.7.10	ne, 1.8.10	praz, 15.8.10
Kamniška Bela - Mali izvirk	32	26	2	7	18	3	32	14
Pri Jurju	52	26	42	5	19	7	32	13
Avtobusna postaja pred Domom v Kamn. Bistrici	54	32	0	0	22	0	59	5
Dom v Kamniški Bistrici	76	67	16	17	63	19	67	51
Nad Domom v Kamniški Bistrici - Konec	186	169	59	46	65	6	223	18
Spodnja postaja nihalko	210	338	74	31	119	52	315	144
ostalo	15	67	2	0	24	1	35	9
<b>SKUPAJ</b>	<b>625</b>	<b>725</b>	<b>195</b>	<b>106</b>	<b>330</b>	<b>88</b>	<b>763</b>	<b>254</b>

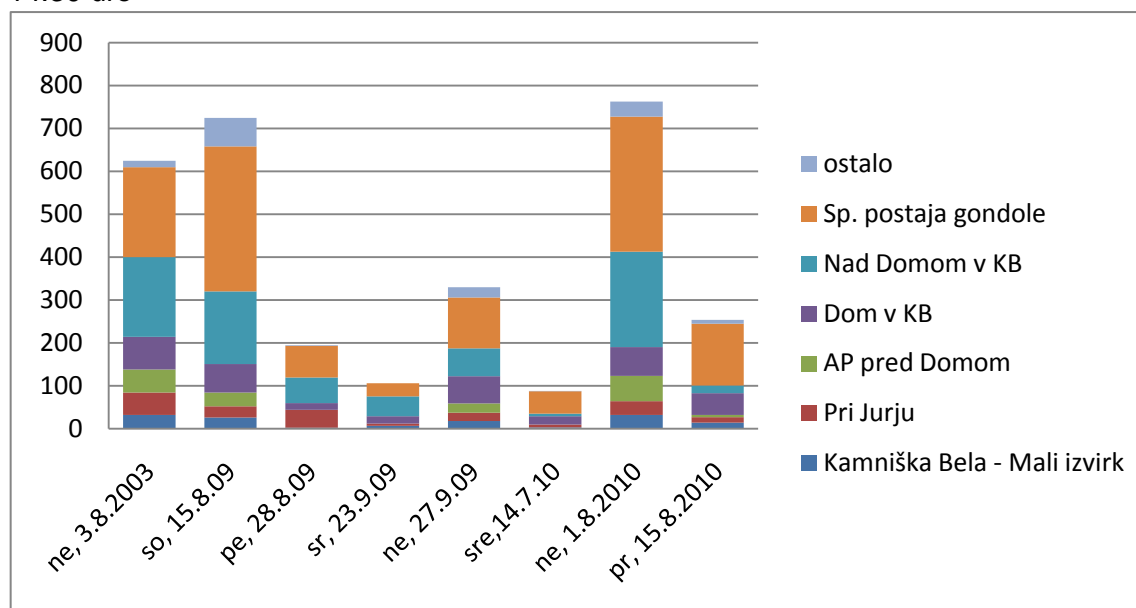
Opomba: Ob popisih je bilo zabeleženo 31 lokacij parkiranja avtomobilov. Ta Preglednica prikazuje zaokrožena območja parkiranja.

Preglednica 7 ter graf 12 prikazujeta mirujoči promet v Kamniški Bistrici. V dnevih popisa je bil izveden tudi popis vseh območij od spodnje postaje nihalko za Veliko planino navzgor,

kjer so bila parkirana vozila. Štetje mirujočega prometa se je izvajalo v večini primerov med 13.30 in 14.30 uro, ki predstavlja višek vozil v sami dolini.

Glede skupnega števila parkiranih vozil ti podatki dokaj dobro potrjujejo stanje, ki je razvidno tudi iz analize razlike med prihodom in odhodom avtomobilov v Kamniški Bistrici. V izrednih dnevih (IZ) je tako med 600 in 750 parkiranih avtomobilov v Kamniški Bistrici, med vikendi (VI) je 250 do 350 avtomobilov, med tednom (TE) pa je zabeleženo okoli 100 oz. do 200 avtomobilov.

Graf 12: Število parkiranih avtomobilov na posameznih zaokroženih območjih med 13.30 in 14.30 uro



Za samo načrtovanje je pomembna tudi lokacija parkiranj. Tako je na območju V Koncu v izrednih dnevih parkiranih tudi preko 200 vozil. Tudi v ostalih lepih vikendih število lahko preseže 150 vozil. Za praznik 15. 8. je bila slaba vremenska napoved, deževati je ponehalo okoli 8. ure, kasneje pa se je zjasnilo. Tako je bilo število parkiranih vozil v Koncu za praznik sredi dneva zgolj 18. V običajno lepih razmerah med tednom je število vozil v Koncu sredi dneva okoli 50, v manj obremenjenih dnevih pa je lahko tudi samo nekaj vozil, kot npr. v sredo 14. 7. 2010, ko je bilo zabeleženih zgolj 6 vozil.

V primeru načrtovanja zapore ceste od Doma v Kamniški Bistrici naprej V Konec je potrebno zagotoviti alternativo za obiskovalce, ki sedaj parkirajo na območju V Koncu. Alternativa je možna predvsem z izboljšanjem javnega prevoza ter z dodatnimi parkirišči v sami dolini Kamniške Bistrice ter pred njo.

Največje območje parkiranja vozil je spodnja postaja nihalka za Veliko planino. To območje parkiranja v večinskem delu koristijo obiskovalci Velike planine. V povprečju je v tem območju parkiranih od 1/3 do tudi preko 1/2 vseh vozil v Kamniški Bistrici. Razmeroma konstantno število je parkiranih vozil pred Domom v Kamniški Bistrici, ki sprejme do maksimalno 70 avtomobilov. Na območju avtobusnega postajališča pri izviru Kamniške Bistrice se parkira ob dnevih večjega obiska in dosega obseg do 60 vozil. V takih razmerah pomeni prometni kaos na tem območju. Ob vikendih je dokaj konstantno parkiranje vozil na izhodišču poti v dolino Kamniške Bele, ko je na tem območju, do vključno Malega izvirka,

parkiranih okoli 25 vozil. Glede na to, da na tem območju ni urejenih parkirnih mest, so vsa ta vozila parkirana v naravnem okolju. Parkirišče piknik centra Pri Jurju je zasebno parkirišče, ki ga zasedajo gostje, število pa niha predvsem glede na prireditve.



## JAVNI PREVOZ V DOLINI KAMNIŠKE BISTRICE

Javni prevoz je oblika trajnostno prilagojenega prometa. Vplivi na okolje in prostor so pri javnem prevozu mnogokrat manjši od enake količine prepeljanih potnikov pri individualnem motornem prometu.

Kamniška Bistrica je zaprta dolina, kjer se ob izviru reke konča državna cesta in z njo tudi domet javnega prevoza. Javni prevoz je tako namenjen izključno dostopnosti v dolino in iz nje ter se prilagaja izključno potrebam te dostopnosti.

V dolini Kamniške Bistrice je registriranih 5 avtobusnih postajališč. Delno urejeno je zgolj postajališče pri spodnji postaji nihanke za Veliko planino, kjer je postajališče asfaltirano ter z robnikom ločen del za čakanje potnikov. Postajališču manjka nadstrešek ter informacije o prevozih. Vsa ostala postajališča nimajo ne talnih označb ne prometnega znaka za postajališče.

Javni prevoz v Kamniško Bistrico izvaja avtobusno podjetje Kam Bus d.d., ki sicer izvaja javni avtobusni prevoz v celotni občini Kamnik ter občinah severno in vzhodno od Ljubljane. Prevozi v Kamniško Bistrico so prilagojeni na vozne rede podjetja Kam Bus. V sedanjem času ni posebnega avtobusa, ki bi peljal zgolj v Kamniško Bistrico, pač pa zaradi racionalizacije vozijo avtobusi, ki povezujejo Kamnik in Ljubljano, le da je dodana še vožnja do Kamniške Bistrice in obratno.

Preglednica 8: Vozni red avtobusa za Kamniško Bistrico

Proga	Vozni red
Kamnik - Kamniška Bistrica	teden: 7:00, 11:30, 16:52 sobota: 7:20, 16:45 nedelja: 7:50, 16:55
Kamniška Bistrica - Kamnik	teden: 7:35, 12:05, 17:15 sobota: 8:30, 17:20 nedelja: 8:30, 17:30

Med delavniki vozijo v oz. iz Kamniške Bistrice trije avtobusi, ob sobotah ter ob nedeljah in praznikih pa po dva avtobusa dnevno. Ure odhoda v in iz Kamniške Bistrice se razlikujejo med delavniki, sobotami in nedeljami, ravno zaradi navezave te proge na osnovno progo Kamnik – Ljubljana in obratno. Obstoječi vozni red je težko zapomljiv in ker ni enotnega voznega reda je za uporabnike manj prijazen. V primeru interesa po večji uporabi javnega prevoza bo potrebno vozne rede med tednom in vikendi uskladiti oziroma jih postaviti na enake termine.

Če pogledamo uporabo avtobusa na relaciji do ter od Kamniške Bistrice, kar prikazuje preglednica 9, vidimo da gre za porazne razmere. Skupno število potnikov v dolino Kamniške Bistrice je v letih 2008 in 2009 znašal 580 oz. 518 potnikov (za leto 2009 nista vključena november in december). Od tega približno polovico potnikov pride do postaje pri sp. postaji nihanke za Veliko planino, polovico pa do postaje pri Domu v Kamniški Bistrici. Še manj potnikov se odpelje iz Kamniške Bistrice, le slabih 300 potnikov preko celega leta.

Preglednica 9: Število potnikov na avtobusih v ter iz doline Kamniške Bistrice za leti 2008 in 2009

smer	leto	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	avg	sep	okt	nov	dec	skupaj	od tega P VP	od tega P KB
v dolino	2008	39	40	23	15	47	86	80	127	28	25	30	40	580	312	268
v dolino	2009	38	59	34	23	32	25	76	141	54	37	/	/	519	260	259
iz doline	2008	20	18	7	6	13	51	51	62	16	19	15	11	289	163	126
iz doline	2009	6	19	7	5	23	14	64	110	26	7	/	/	281	127	154

Vir podatkov Kam bus d.d.

P VP – postajališče pri spodnji postaji nihalke za Veliko planino

P KB – postajališče pri Domu v Kamniški Bistrici

Povprečno se preko celega leta dnevno peljeta manj kot dve osebi na dan v Kamniško Bistrico in manj kot ena oseba iz Kamniške Bistrice. Glede na to, da v oz. iz Kamniške Bistrice peljeta dva oz. trije avtobusi dnevno, to pomeni da se povprečno niti ena oseba ne pelje s posameznim avtobusom v oziroma iz doline Kamniške Bistrice.

Preglednica 10 prikazuje število potnikov, ki se iz posameznih izvornih območij pripeljejo in odpeljejo iz doline Kamniške Bistrice. V Kamniško Bistrico se največ potnikov, skoraj polovico, pripelje iz območja Kamnika. Zelo veliko je tudi potnikov iz območja Stahovice. Iz doline Kamniške Bistrice pa se odpelje največ potnikov v Ljubljano. Potnikov, ki se odpelje iz Kamniške Bistrice je precej manj kot potnikov, ki se pripelje, predvsem velja to za bližnja območja Stahovice in Kamnika. Razlog lahko najdemo v tem, da ti potniki bodisi v sami Kamniški Bistrici najdejo prevoz do doma, ali pa zaradi relativne bližine pridejo po te potnike z osebnimi vozili.

Preglednica 10: Število potnikov v oziroma iz doline Kamniške Bistrice glede na izvorno območje za leti 2008 in 2009

območje	št. potnikov do Kamniške Bistrice		št. potnikov iz Kamniške Bistrice	
	leto 2008	leto 2009	leto 2008	leto 2009
Stahovica	143	135	62	62
Kamnik	271	236	99	85
Ljubljana	122	130	112	119
Ostalo	44	18	16	15
SKUPAJ	580	519	289	281

V finančnem pogledu je popolnoma neracionalno, da omenjena avtobusna povezava v in iz Kamniške Bistrice sploh obstaja. Podjetje Kam Bus d.d. vzdržuje to avtobusno povezavo zaradi poseljenosti tega območja oziroma koncesije za obratovanje te proge. Podjetje Kam Bus je izrazilo pripravljenost, da bi se povečala frekvenca teh voženj, vendar nima nobenih finančnih sredstev, ki bi jih lahko usmerili za to, saj proga že tako prinaša finančno breme. Za morebitno povečanje frekvence avtobusnih prevozov so potrebna dodatna finančna sredstva.

Preglednica 11: Stroški in čas vožnje v Kamniško Bistrico

Relacija (enosmerno)	Vozovnica (€)	Čas vožnje (min)
Stahovica – Kamniška Bistrica	1,8	10
Kamnik – Kamniška Bistrica	2,3	20
Domžale – Kamniška Bistrica	3,1	45-51
Ljubljana – Kamniška Bistrica	4,7	69-75

Kot primerjavo smo pri preglednici 15 vključili še podatke o strošku vožnje v Kamniško Bistrico z avtobusom ter času vožnje glede posamezne karakteristične kraje.

## INTERVJUJI CILJNIH SKUPIN

Z namenom pridobitve predhodnih stališč o problematiki prometa v dolini Kamniške Bistrice so bili v avgustu in septembru 2010 izvedeni intervjuji s predstavniki ciljnih skupin. Izvedeno je bilo 15 intervjujev (predstavniki ciljnih skupin: občina Kamnik, Planinsko društvo Kamnik ter Planinsko društvo Ljubljana Matica, Zavod za gozdove – KE Kamnik, Zavod za gozdove – Kozorog, Krajevna skupnost Kamniška Bistrica, Dom v Kamniški Bistrici, gostišče Pri Gamsu, Piknik center Pri Jurju, Kamp Alpe, Velika planina d.o.o., Meščanska korporacija Kamnik, Agencija za razvoj turizma in podjetništva Kamnik, Kam Bus d.d., prebivalca Kamniške Bistrice).

Preglednica 12: Intervjuji ciljnih skupin ter povzetek odgovorov

<b>VPRAŠANJA</b>	<b>POVZETEK ODGOVOROV</b>
<i>Ali se (kot ustanove oz. fizične osebe, ki delujejo, živijo v dolini Kamniške Bistrice) soočate s prometnimi težavami v dolini Kamniške Bistrice? Če da, s katerimi?</i>	Večina vidi določene težave - a bolj posredno kot neposredno. Težave so ob vikendih v poletjih, ko je visok obisk, kar se odraža v zasedenosti parkirišč, parkiranju izven parkirišč ter problem varnosti na cesti (hitrost ter različna prevozna sredstva hkrati) in premalo regulacije.
<i>Ali se vam zdi dolina Kamniške Bistrice obremenjena s prometom?</i>	Večina meni, da je Kamniška Bistrica obremenjena s prometom. Vendar so obremenitve predvsem ob vikendih poletnih mesecev oziroma v konicah. Nekaj jih meni, da ni obremenitev s prometom.
<i>Ali menite, da prometne obremenitve iz leta v leto naraščajo?</i>	Nekateri so mnenja, da promet narašča, nekateri da ne oziroma, da je enako ali pa so nihanja.
<i>Ali menite, da promet predstavlja grožnjo za dolino Kamniške Bistrice? Če da, kje in kako?</i>	Promet je grožnja predvsem v očeh tistih, ki prihajajo v prostor. Ti vidijo grožnjo, če se nič ne naredi in se promet še poveča, grožnja za onesnaževanje, promet je kot grožnja dolgoročno, zasičenost s prometom. Za tiste, ki tam živijo oziroma delajo, promet niti ne predstavlja grožnje.
<i>Ali menite, da je potrebno v dolini Kamniške Bistrice omejevati število motornih vozil? Če da, kje in kako bi to storili?</i>	Večina meni, da je potrebno omejevati promet. Mnenja so, da se omejuje od Doma v Kamniški Bistrici naprej oziroma na stranskih cestah, obstajajo pa tudi predlogi da že na začetku doline oziroma pri spodnji postaji nihanke. Nekateri so tudi mnenja, da omejevati ni potrebno - naj se uredi javni promet, pristojne službe pa naj opravljajo svoje delo, predvsem v smislu nadzora.
<i>Ali se vam zdi, da so danes z avtomobilom dostopni tudi tisti predeli</i>	Skoraj vsi so mnenja, da so dostopni nekateri predeli, za katere to ni nujno. To so izrazili tudi

<p>doline Kamniške Bistrice, za katere to ni nujno potrebno niti to ni koristno? Bi katere od teh območij zaprli za motorni promet (razen za lastnike zemljišč, lovce, gozdarje ter intervencijo)?</p>	<p>tisti, ki menijo, da omejevanje vozil ni potrebno. Prevladujejo pa mnenja, da bi zaprli cesto od Doma v Kamniški Bistrici naprej ter tudi vse stranske poti, začetek Koželjeve poti, od spodnje postaje nihalke za Veliko planino naprej. Nekateri pa so mnenja, da zaenkrat to ni problem. Podan tudi predlog, da je od Doma v Kamniški Bistrici naprej možen dostop, vendar plačljiv.</p>
<p>Ste morda zaradi prometnih obremenitev že opazili negativne posledice v dolini Kamniške Bistrice?</p>	<p>Pol jih je mnenja, da ni negativnih posledic zaradi prometa, pol pa jih meni, da so. Posledice so smeti, zmanjšana varnost, uničevanje okolice ceste.</p>
<p>Ali menite, da so parkirišča v dolini Kamniške Bistrice urejena?</p>	<p>Večinoma jih meni, da parkirišča niso urejena ter da jih je premalo. Pri Domu v Kamniški Bistrici ter spodnji postaji nihalke sta delno urejeni, a ne po predpisih, na primer ni lovilcev olj. Nekaj jih meni, da parkirišča so urejena.</p>
<p>Katere skupine obiskovalcev doline Kamniške Bistrice po vašem mnenju povzročajo probleme povezane s prometnimi obremenitvami:        - planinci, - "nedeljski gostje" - kolesarji, motoristi, - organizirane skupine; - organizirane množične prireditve, - ljubitelji divje, nedovoljene vožnje v naravnem okolju, - drugo; - nihče,</p>	<p>Mnenja, katera skupina obiskovalcev povzroča problem, so zelo različna: planinci - predvsem zaradi parkiranja izven urejenih parkirišč; kolesarji - predvsem zaradi problema varnosti na cesti (kot tudi rolerji) ter tisti kolesarji, ki se vozijo po planinskih poteh; obiskovalci množičnih prireditev - parkirajo v naravi; terenske vožnje (za nekatere problem, drugi mnenja, da jih niti ni); nedeljski gostje (za nekatere problem, za nekatere ne).</p>
<p>Ali menite, da je v dolini Kamniške Bistrice potrebno upravljati s prometom šele, ko nastopijo hude prometne obremenitve ali je bolje postopoma uvajati ukrepe zmanjševanja prometnih obremenitev?</p>	<p>Večina so mnenja, da so smiselni postopni ukrepi. Nekaj jih meni, da je potrebno ukrepati takoj, nekaj pa, da ni potrebno, ker ni težav.</p>
<p>Ali se vam zdi uvedba plačljive vstopnine ob vstopu v dolino Kamniške Bistrice, ki bi bila namenjena urejanju infrastrukture v dolini, smiseln ukrep upravljanja s prometom?</p>	<p>Večina so mnenja, da je plačilo smiselno - vprašanje pa kje (za večji del smiselno od Doma v Kamniški Bistrici naprej) in kdo bi upravljal. Plačevanje da, če gre za urejanje infrastrukture in varnosti v dolini, samemu sebi pa plačevanje ne sme biti v namen. Nekateri tudi menijo, da plačevanje ni potrebno.</p>
<p>Ali morda poznate vozni red avtobusov v dolino Kamniške Bistrice?</p>	<p>Večina pozna vozni red avtobusa v Kamniško Bistrico, a ne vsi.</p>



<i>Ali se vam zdi dostopnost doline z javnim prometom (v dolini Kamniške Bistrice je to avtobus) primerna?</i>	Večina jih meni, da je avtobus potreben, da pa so potrebne izboljšave: večja frekvenca (predvsem poleti), manjši avtobusi in večkrat na dan, urejena postajališča. Nekateri tudi menijo, da če sedaj ni zaslužka, da bi bil morda zastoj ali za minimalno plačilo ali pa, da če ni zaslužka od avtobusa, da se ga ukine.
<i>Ali bi povečali število avtobusnih postaj v dolini Kamniške Bistrice?</i>	Več jih meni, da ni potrebno več postaj - predvsem je potrebno urediti obstoječe. Tisti, ki so mnenja, da je potrebnih več postaj, pa bi jih postavili na izhodiščih tur, predvsem za slap Orglice (Kamniška Bela).
<i>V povprečju je bilo v letu 2008 le 1,5 osebe na avtobusu. Zakaj menite, da ni večje uporabe avtobusa na progi v dolino Kamniške Bistrice?</i>	Razlogi za neuporabo avtobusa so v današnjih navadah ljudi - hitrost življenja, osebna svoboda in velika dostopnost do avtov. Nekateri so mnenja, da je tudi premalo frekvence, premalo promocije in ni stimulacije za vožnjo z avtobusom.
<i>Ali se vam zdi redna avtobusna proga pomembna pri upravljanju z obiskom? Če da, kakšna frekvenca avtobusov bi morala biti uvedena v dolini Kamniške Bistrice?</i>	Večina je mnenja, da je dobro, da javna avtobusna proga je. V poletni sezoni je potrebna večja frekvenca, smiselno manjši avtobusi (ali celo kombiji), dostopna cena. Obstajajo pa tudi mnenja, da višja frekvenca verjetno ne bi pripomogla k večji uporabi.
<i>Kdo naj bi bil nosilec nadaljnjih aktivnosti urejanja prometa v dolini Kamniške Bistrice?</i>	Več različnih mnenj, kdo naj bi bil nosilec urejanja prometa: krovna organizacija, občina (a ne nujno kot nosilec), skupni dogovor partnerjev, policija, če bo park, je smiselno, da je to upravitelj parka.
<i>Ali bi po vašem mnenju zavarovano območje prineslo boljše možnosti za upravljanje s prometom?</i>	Večji del so mnenja, da bi zavarovano območje lahko prineslo boljše možnosti za upravljanje s prometom, predvsem z regulativo in dvigom odnosa. Pojavilo se je tudi mnenja, da zavarovano območje ne bi prineslo sprememb.
<i>Ali menite, da bi morebitna ustanovitev zavarovanega območja pomenila priložnost ali grožnjo za dolino Kamniške Bistrice?</i>	Večina jih meni, da je zavarovano območje priložnost. Mnenja so tudi, da je lahko tako priložnost kot grožnja oz. ne eno ne drugo.
<i>Ali poznate kakšen primer upravljanja s prometom drugje v Alpah doma in v tujini? Če da, se vam zdi kateri primeren za prenos v dolino Kamniške</i>	Večina ve, da obstajajo dobri primeri v Alpah glede urejanja prometa, a težko določijo konkretne primere. V tujini poznajo primere zapor cest oziroma plačevanja cestnin/parkirnin v

<i>Bistrice?</i>	urejenih območjih (Veliki Klek, Heiligenblut, Zermatt, določena smučišča...). V Sloveniji največkrat omenjena Logarska dolina. Prisotno je bilo odobravanje nad dobrimi primeri.
<i>Ali ste, kot pomemben deležnik v dolini Kamniške Bistrice, pripravljeni sodelovati pri pripravi predloga urejanja in umirjanja prometa v dolini Kamniške Bistrice? (To bo potekalo v okviru skupnih delavnic in predstavitev.)</i>	Vsi so pripravljeni sodelovati.
<i>Dodatne opombe</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Čim prej pristopiti k osveščevanju.</li> <li>- Najbolj nujno za Kamniško Bistrico je, da se čim prej doreče status območja.</li> <li>- Problem diametralne rabe glavne ceste v Kamniško Bistrico (dostop, rekreacija,..).</li> <li>- Če se cesta od Doma v Kamniški Bistrici naprej zapre, lahko nastane problem zaradi pomanjkanja parkirnih mest.</li> <li>- Prometne obremenitve nihajo.</li> <li>- Potrebno je gledati celostno - kaj je oziroma bo cilj ureditve. Smiselna bi bila ureditev celotne doline s parkirišči, potmi, nujno pa bi potrebovali upravljavca območja.</li> <li>- Planinsko društvo bo prenavljalo planinski koči na sedlih, s čimer si obetajo višji obisk. Potrebno je dopustiti neomejen dostop, vendar ne na škodo narave.</li> <li>- Pomembna je osnova, kaj hočemo za prihodnost Kamniške Bistrice.</li> <li>- Problem obračanja avtobusa v Kamniški Bistrici je vse večji, ker obiskovalci ne upoštevajo prometnih znakov.</li> <li>- Javni prevoz je neučinkovit.</li> <li>- Potrebna je ureditev kolesarske steze.</li> <li>- Povečati je potrebno parkirišče in uvesti parkirnino.</li> <li>- Potrebno je prestaviti obračališče za avtobus na spodnjo postajo nihalke, naprej pa naj vozi manjši avtobus.</li> <li>- Potrebna ureditev sanitarij pri izviro Kamniške Bistrice.</li> </ul>

## PRIMERI UREJANJA PROMETA V ALPAH

Alpe veljajo za eno od najbolj priljubljenih turističnih območij ne samo v Evropi, ampak tudi na svetovni ravni. Izjemna priljubljenost za preživljanje prostega časa pogojuje tudi temu primeren visok obisk. Turistični obisk pa pogojuje prometne tokove. Alpe se že dlje časa soočajo s problemom prometnih obremenitev in njihovih negativnih vplivov na okolje. Promet je na območju Alp prepoznan celo za enega od največjih problemov, ki ogrožajo ta prostor, tako tranzitni promet, kot tudi regionalni in lokalni promet. To skrb med drugim kaže protokol o Prometu Alpske konvencije.

S problematiko prometa se ukvarja večina lokalnih skupnosti na območju Alp in tudi regije. Promet predstavlja pomembno področje dela okoljevarstvenih organizacij na območju Alp, prav tako je predmet obravnav različnih raziskovalnih ustanov. Med organizacijami so najbolj aktivne CIPRA International, Alparc – Zveza zavarovanih območij na območju Alp, Alpska pobuda (Alpeninitiative), Omrežje občin Povezanost v Alpah. V zadnjih letih potekajo na območju Alp številni simpoziji, seminarji, konference in delavnice na temo zmanjšanja prometnih obremenitev na okolje. Zadnjih 10 let potekajo tudi številni nacionalni, mednarodni pa tudi regionalni projekti na temo zmanjšanja vplivov prometnih tokov na okolje. Večina projektov je vezanih na izboljšanje stanja na lokalni ter regionalni ravni, nekateri pa poskušajo postaviti tudi metodološke okvirje za reševanje te problematike. V okviru teh projektov je tudi veliko primerov dobrih praks reševanja prometne problematike v Alpah.

Projekt CIPRE International Prihodnost v Alpah je za enega od šestih ciljnih vsebinskih sklopov identificiral tudi promet. Zbrani so bili nekateri primeri dobrih praks reševanja prometne problematike, izdelana analiza ter ugotovite glavnih značilnosti reševanja prometnih težav. Gradivo o projektu je na voljo na spletni strani: [www.cipra.org/sl/prihodnost-v-alpah](http://www.cipra.org/sl/prihodnost-v-alpah).

V nadaljevanju je na kratko predstavljenih nekaj primerov urejanja prometa v slovenskem in širše alpskem prostoru.

### Logarska dolina

Logarska dolina je ena zelo slikovitih ledeniških dolin v Sloveniji, ki jo odlikuje tudi izjemna kulturna pokrajina. Status zavarovanega območja je pridobila leta 1987, ko je bil ustanovljen krajinski park Logarska dolina. Zainteresirani domačini so leta 1992 ustanovili podjetje Logarska dolina d.o.o. in s strani občine pridobili koncesijo za upravljanje krajinskega parka.

Začetno delovanje parka je bilo usmerjeno v ekološko sanacijo okolja z odpravo posledic stihijskega razvoja turizma, ki je prinesel neurejena odlagališča odpadkov in neurejeno parkiranje, ter zagotovitvi osnovnih pogojev za trajnostni razvoj parka. Kot v številnih zavarovanih območjih, so se tudi v Logarski dolini soočili s problemom naraščajočega motornega prometa. Zaradi velikega števila obiskovalcev so se odločili, da bodo načrtno upravljali z obiskom. Med drugim so se odločili, da je potrebno izletniški motorni promet postopno nadomesti z drugimi oblikami mobilnosti ter v vasi Solčava razviti potrebno infrastrukturo s turistično ponudbo in s tem razbremeniti zavarovana območja.

Leta 1992 je občina Mozirje podjetju podelila koncesijo za upravljanje krajinskega parka. Cesta v parku je bila zaradi nejasnosti zakonodaje spremenjena v občinsko cesto. Podjetje denarja za upravljanje s cesto (in ostalih vsebin upravljanja s parkom) ni imelo, zato je bila

edina rešitev začetek zaračunavanja vstopnine za motorna vozila. Bili so prvi v Sloveniji, ki so uvedli vstopnino za motorna vozila v zavarovano območje in uredili sistem upravljanja z obiskom.

V prvi fazi so tako uredili vstopno cono parka s parkirišči in začeli zaračunavati vstopnino. Vstopnina je določena glede na negativne vplive na okolje. Znesek je v letu 2010 znašal za motorno kolo 4 €, osebno vozilo je 6 €, kombije 7 € ter za avtobuse 20 €. Vstop v dolino peš, s kolesom, drugim nemotoriziranim načinom ali javnim prevozom je brezplačen. Vstopnina za motorna vozila zajema parkirnino za ves čas bivanja v dolini, ogled urejenih naravnih in kulturnih zanimivosti, informacijske materiale in uporabo rekreacijskih prog. Druga faza umirjanja prometa je v okviru projekta PHARE CBC zajemala izgradnjo 3 večjih parkirišč pred dolino, ki obiskovalce preusmerja na hojo po naravno-etnografski poti. Parkirišča pred dolino so urejena tudi za avtodome, saj je z njimi prepovedano prenočevati v sami dolini. V sami dolini je sicer skupno 250 parkirnih mest. V anketah, ki jih izvaja podjetje, se kaže, da se 80 % obiskovalcev strinja z režimom plačevanja vstopa v dolino.

Za nadaljnjo fazo se ne predvideva gradnje novih parkirišč, saj želijo omejiti število vozil v dolini. Obiskovalce bi radi ustavili že v Solčavi, kjer se krepi turistična infrastruktura in ponudba. Želijo izboljšati javne prevoze med naseljem Solčava in Logarsko dolino do zgornjega dela. Hkrati spodbujajo tudi druge okolju prijazne oblike mobilnosti. Od leta 2009 je v Logarski dolini tudi točka za brezplačno polnjenje električnih vozil.

### **Mangrtska cesta**

Cesta na Mangrsko sedlo je najvišje speljana cesta v Sloveniji in je zato nekaj posebnega. Je državna cesta in edina, ki pripelje v visokogorje, njena funkcija pa je izključno turistična. Od njenega začetka do konca ni stalno poseljenih krajev in s tem ne povezuje nobenih naselij. Na Mangrskem sedlu, kjer se cesta konča, je planinska koč, ki je odprta le v poletni sezoni. Uporabniki so večinoma turisti in planinci, služi pastirjem, pod gozdno mejo pa tudi gozdarjem in lastnikom parcel.

Občina Bovec je že pred leti v dogovoru z DRSC uvedla sistem plačevanja parkirnine z ustavljanjem vozil pri Mangrski planini. S pobiranjem parkirnine upravlja Razvojna zadruga Log pod Mangrtom, cesto pa vzdržuje Cestno podjetje Nova Gorica.

### **Dolina Planice**

Primer urejanja oz. umirjanja prometa v alpskih dolinah je dolina Planice. Glede na značilnosti doline, ni primerljiva s Kamniško Bistrico, kljub temu pa način ukrepov daje določene iztočnice pri umirjanju prometa v alpskih dolinah. Dolina Planice je dolga ledeniška dolina, ki leži na zelo obiskanem območju Triglavskega narodnega parka. Po dolini poteka edina cesta, ki je od skakalnic naprej makadamska ter planinska pešpot. Predstavlja lahko dostopno izletniško točko ter izhodišče za okoliške gore. Dolina se je konec 90. let soočala z večanjem prometnih obremenitev, saj so se vozila lahko pripeljala do doma v Tamarju. Z zaporo ceste, ki je v občinski lasti, so v občini Kranjska Gora želeli zmanjšati škodljive vplive prometa, uveljaviti hojo in alternativne načine obiska doline (kolesarjenje, tek na smučeh itd.) in spoznavanja naravnih lepot parka, ki bo tako lažje služil svojemu namenu, oddihu in miru.

Z odlokom o prometni ureditvi je bil leta 1999 na relaciji Skakalnica – Planinski dom Tamar prepovedan promet za vsa vozila na motorni pogon, in sicer: v zimskem času od 1. 11. do 30. 4. velja na tem odseku popolna zapora vsak dan preko celega dneva. V letnem času od 1. 5. do 31. 10. velja popolna zapora vsak dan od 8:00 ure do 18:00 ure. Izjeme glede dostopa v dolino veljajo za lastnike zemljišč, inšpekcijske službe, javne gozdarske službe, vzdrževalce ceste in še nekatere (Odlok o prometni ureditvi občinske kategorizirane ceste javne poti Skakalnica – Planinski dom Tamar številka cesta 689101, 1999).

V času zapore je dovoljen prevoz od Doma v Tamarju proti Skakalnicam planincem in drugim obiskovalcem Tamarja, ki se vračajo iz doline v času med 12:00 uro in 14:00 uro. Vsi, ki se vračajo v času zapore, plačajo ob vrnitvi dvojno ceno parkiranja v Planici. Na območju Planice je zadostno število parkirnih mest, s katerimi upravlja Zavod Planica in v skladu s sklepom Občinskega sveta pobira parkirnino. Nadzor nad izvajanjem odloka o omejevanju prometa imajo redarji, občinski inšpektor in nadzorniki TNP v skladu s svojimi pooblastili ter redarji ob zapornici in na parkiriščih (Odlok, 1999).

Ukrep je najprej povzročil nejevoljo upravljavca planinskega doma Tamar, zaradi pričakovanega manjšega števila obiskovalcev in posledično manjšega zaslužka. Že kmalu po uvedbi ukrepa se je pokazalo ravno nasprotno. Obiskovalci, ki so prihajali do Tamarja peš, so v veliko večji meri naročali napitke in jedi v domu, s čimer se je promet celo povečal.

Kljub razmeroma uspešnemu izvajanju ukrepa, pa je leta 2008 prišlo do nesreče pri zapornici ob vstopu v dolino Tamar, zaradi česar se je občina Kranjska Gora odločila preklicati predhodni odlok in s tem zmanjšati pravno odgovornost. Odlok iz leta 2008 tako določa zgolj omejitev prometa na občinski cesti z znakom »Prepovedan promet za vsa motorna vozila«. Prometni znak se dopolni z dopolnilno tablo: Dovoljeno za lastnike zemljišč, intervencijska vozila, vozila JP Komunala, vozila TNP in vozila oskrbnika Doma v Tamarju. Glede nadzora določa: »Nadzor nad izvajanjem tega odloka opravlja Medobčinski inšpektorat in redarstvo občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica« ter »Udeleženec cestnega prometa, ki ravna v nasprotju s postavljeno prometno signalizacijo se kaznuje z globo 40€«.

### **Nacionalni park Adamello Brenta, Italija**

Nacionalni park Adamello Brenta lahko služi kot dober primer, ker se na območju parka nahajajo daljše alpske doline, podobne dolini Kamniške Bistrice. Nacionalni park Adamello Brenta v italijanski provinci Trentino se razteza na 620 km<sup>2</sup>. Dolina Genova, nekakšen sinonim za park Adamello Brenta, je podvržena močnim pritiskom velikega števila obiskovalcev. Bližina zimskošportnega središča Madonne di Campiglio pritiske le še potencira. Zato poskušajo v parku z inovativnim projektom promet v dolini usmeriti v trajnostne oblike mobilnosti. Prvi pozivi za zaprtje doline za promet segajo v leto 1978. Danes tradicionalni obliki mobilnosti ponujajo alternative; avtobusni prevoz, kolesarjenje ter tematske pešpoti.

Preko leta peljejo po dolini trije avtobusi, v poletnih mesecih, predvsem avgusta pa se njihovo število poveča večjim potrebam. Avtobusi vozijo poleti na vsakih 30 minut. Parkiranje avtomobila je ob uporabi avtobusa za vstop v dolino brezplačno. V dolini Genove sta dve izposojevalnici gorskih koles. Vz dolž doline vodi tematska pešpot "Pot slapov", ki jo obiše 23 % obiskovalcev, kar pomeni, da 23 % obiskovalcev dolino obiše peš. Na štirih

informacijskih točkah lahko obiskovalci dobijo vse informacije o možnih izletih in zanimivostih v parku. Na voljo so tudi vodeni obiski na temo ledenikov in flore.

Velik poudarek park namenja komunikaciji z obiskovalci, izdajajo številne brošure, plakate in članke. Propagirajo predvsem nove oblike obiska brez avtomobila. Med letoma 2003 in 2005 se je število avtomobilov zmanjšalo za 26 %, število kolesarjev je naraslo za 68 %, avtobusov pa za 49 %. Emisije CO<sub>2</sub> so se zmanjšale za 18 %.

Tudi v drugi dolini v parku, v dolini Tovel, so uvedli nov prometni režim. Parkiranje za osebni avto znaša 5 evrov. Z avtom se lahko med 9. in 10.30 uro lahko zapelje do jezera, med 10.40 ter 15.40 pa se cesta zapre za osebni promet, na voljo je brezplačni prevoz z avtobusom (3 avtobusi, vozijo na 20 minut). Med 16.30 in 18. uro je ponovno mogoč dostop z avtom ob plačilu 5 evrov. Med leti 2004 –2005 se je v Tovelski dolini število motorjev zmanjšalo za 26 %, naraslo je število avtomobov (+3,3 %) ter število ljudi v kampih (+ 86 %). 75 % vozil s 30 885 obiskovalci se je ustavilo na vhodu v dolino ter se vanjo pripeljalo z avtobusom. 20 % je bilo pešcev.

Ciljne skupine obiskovalcev so sedaj družine, ki v parku preživijo dalj časa. Javni promet pripada lokalnemu lastniku, 50 % stroškov zanj pokrije Park (Ferrari, 2005).



## UVODNA DELAVNICA

Uvodna delavnica je potekala 13. oktobra 2010 v Domu v Kamniški Bistrici. Zapisnik delavnice (kot tudi končne delavnice) je priloga temu dokumentu. Na tem mestu so predstavljena stališča udeležencev uvodne delavnice, ki so bila tudi poslana v pregled vsem udeležencem uvodne delavnice.

### Stališča udeležencev po posameznih vsebinskih sklopih

#### Problematika razvoja Kamniške Bistrice

- Kamniška Bistrica potrebuje prostorski in razvojni načrt, kar je osnova za nadaljnji razvoj območja. Moramo vedeti, zakaj nekaj urejamo in moramo imeti koncept, kaj želimo. Najprej morajo biti ustvarjeni osnovni pogoji, tudi za to, kako bomo posledično urejali promet.
- Potrebno je vedeti, kaj želimo v prostoru in s prostorom in se dogovoriti, kaj se bo delalo v Kamniški Bistrici – to je osnova za nadaljnje urejanje.
- Pri razvoju območja je potrebno gledati v prihodnost in določiti, katere dejavnosti se spodbuja in katere ne. Vse prevečkrat gledamo glede na preteklo stanje in ga krotimo s prepovedmi, a dokaj neuspešno.
- Najprej se je potrebno dogovoriti, kaj bo z regijskim parkom (zavarovanim območjem), od česar je tudi odvisno nadaljnje urejanje.
- Osnova za urejanje prostora in posledično prometa je rešeno lastništvo, kar v Kamniški Bistrici še ni. Lastniki zemljišč morajo biti vključeni v urejanje okolja ter parkirišč. Občina mora skrbeti za dobrobit lokalnega prebivalstva.
- Potrebno je izkoristiti evropska sredstva, s čimer bi lahko razvijali dolino Kamniške Bistrice. Problem pa je, ker je financiranje investicij (kot na primer infrastrukturni projekti) zaključeno, prihodnje obdobje bo usmerjeno v mehke ukrepe za doseg trajnostnega razvoja.
- Določitev strategije, tudi na občinski ravni, je problem, ker je veliko različnih interesov, a dolina Kamniške Bistrice je v prostorskem in razvojnem smislu občine Kamnik namenjena turističnim dejavnostim. Mogoč je razvoj malega gospodarstva, večjega gotovo ne.
- Trendi v turizmu so kakovostno doživljanje narave in temu je smiselno slediti tudi v Kamniški Bistrici. Smiselno je tržiti kakovost in ne kvantiteto.
- Glede turizma v občini Kamnik sta Velika planina in Kamniška Bistrica zelo močni destinaciji in bisera v evropskem pomenu – zagotoviti je potrebno kakovostno ponudbo, vključno z javnim prometom.
- Različna mnenja o kakovosti ponudbe prevoza na Veliko planino z nihalko (kar vpliva tudi na splošni promet v Kamniški Bistrici).

#### Problematika urejanja prometa

- Nujno je potrebno nekaj narediti glede urejanja prometa, kar se je pokazalo s smrtno žrtvijo kolesarja v letu 2010.
- Le sankcioniranje ni rešitev in ne prinese uspeha, bolj učinkovito je postopno osveščanje ljudi ter urejanje infrastrukture.
- Glede omejevanja oz. zapor cest so mnenja različna. Če že, potem je smiselno razmišljati o omejitvah na stranskih cestah (izven glavne državne ceste).

- Velike obremenitve so le nekaj poletnih vikendov, zato ni smiselno da režim velja preko celega leta. Namesto omejevanja prometa je bolj smiselno njegovo upravljanje ter umirjanje.
- Promet v Kamniški Bistrici je potrebno dopustiti oz. ga še povečati, da bodo delavci v turizmu in gostinstvu preživel. Vsak ponudnik si želi čim več prometa.
- Trenutno so postavljene opozorilne table za prisotnost kolesarjev na cesti, za prepovedano kopanje pri izviri Kamniški Bistrici, za prepoved vožnje od Doma naprej. Vendar to zaenkrat ni dovolj, potrebno je urediti infrastrukturo. Take table kažejo nemoč upravljavcev, ki več kot formalne prepovedi ne zmorejo udejanjiti.
- Velike težave z obiskovalci na rolerjih, ki zasedajo polovico cestišča ter s kolesarji, ki se ne držijo roba cestišča oz. vozijo vzporedno. Opozorilna tabla o prisotnosti kolesarjev na cesti je povzročila še slabše obnašanje kolesarjev na cesti, saj se počutijo bolj domače in zaščitene. S takim obnašanjem povzročajo še več slabe volje in manjšo prometno varnost.
- Trenutno stanje je tako, da se bo kaj premaknilo glede urejanja prometa šele z nesrečo vplivnejše osebe.
- Potrebno je zmanjšati hitrost na cesti v Kamniško Bistrico.
- Ureditev kolesarske poti, ki poteka od Domžal severno ob Kamniški Bistrici, bi bila zelo potrebna, vendar v dolini Kamniške Bistrice ni pravega prostora oz. niti ni sredstev za tako gradnjo. Rešitve bo potrebno iskati skupaj z državo.

### **Problematika parkirišč**

- Niso urejena oz. je premalo urejenih parkirišč v Kamniški Bistrici.
- So nujna in najprej potrebna v primeru nadaljnega urejanja prometa in morebitnega omejevanja prometa.
- Jih je potrebno predvideti in določiti v občinskem prostorskem planu.
- Smiselno bi bilo urediti parkirišča tudi ob vhodu v dolino, s čimer bi lahko povečali uporabo javnega prevoza.

### **Problematika javnega prometa**

- Nujno potrebno urediti avtobusna postajališča v Kamniški Bistrici. Dokler ne bo urejena ta osnovna infrastruktura, obiskovalci ne bodo uporabljali javnega prevoza. V okviru krajevne skupnosti so bili že pogovori o ureditvi postajališč, a do uresničitve po uradni poti ni prišlo.
- Avtobusna proga je v okviru državne koncesije, frekvenca pa se ne bo povečevala, če za to ne bo sredstev.

### **Problematika upravljanja prostora**

- Potrebno je narediti inventarizacijo stanja ter glede na stanje in pritiske narediti conacijo prostora. Jasen mora biti vzrok in posledično razmejitev uporabe prostora (kdo do kje lahko uporablja prostor, katere ceste so lahko na voljo vsem in katere ne).
- Zelo velik problem v Kamniški Bistrici so pikniki, divje kampiranje, dnevna in nočna zadrževanja ljudi z glasbo, smetenje, visoka hrupnost, pranje avtomobilov v delu Koželjeve poti severno od kamnoloma, kopanje v izviri Kamniške Bistrice, nočne dirke in razgrajaštvo. Policija deluje po načelu, da je potrebna uradna prijava. Prijave na policijo so bile dane, vendar zaenkrat ni bilo realizacije oz. sankcioniranja.
- Za kakovostno ponudbo je potrebna urejenost (infrastrukturalna urejenost kot osnova, urejena ponudba), za kar pa so potrebna sredstva. Kot smiseln vir je možna

parkirnina/vstopnina, ki mora biti namenjena vzdrževanju infrastrukture in urejanju prometa in okolja.

- Za državno cesto ter vodni svet v pasu 15 m od vodotoka je pristojna država, kjer občina ne more posegati s svojimi pristojnostmi. Odziv države tako pri samem urejanju kot sankcioniranju pa je minimalen ali nikakršen.
- V prostoru je potreben red, tega pa je najlažje vzpostaviti z upravljavcem območja.

## SCENARIJI UREJANJA PROMETA

Zelo velike prometne obremenitve so vezane na sončne vikende v poletni turistični sezoni ter praznika 1. maj in 15. avgust (v povprečju 13 dni na leto), od teh so v povprečju 3 dnevi izredne prometne obremenitve. V sončnih vikendih podaljšane poletne sezone, med tednom v poletju ter sončnih dnevih v višku zimske sezone so obremenitve zmerno velike (45 dni). Izven teh terminov ni večjih prometnih obremenitev.

Scenarij pomeni glavno usmeritev glede urejanja prometa v prihodnje.

- A. Scenarij odprte dostopnosti
- B. Scenarij delnega omejevanja prometa izven glavne ceste
- C. Scenarij omejevanja prometa izven glavne ceste
- D. Scenarij mehke mobilnosti
- E. Scenarij delne zapore - poudarjene rekreativne funkcije glavne prometnice

Osnovna obrazložitev scenarija:

### **A. Scenarij odprte dostopnosti**

V tem scenariju se ne posega v omejevanje vožnje na območju doline Kamniške Bistrice v strožjem režimu, kot je predviden že z obstoječo zakonodajo (predvsem Uredba o vožnji z motornimi vozili v naravnem okolju).

Potrebno je urediti avtobusna postajališča ter dvigniti kakovost prometno-informativne signalizacije.

### **B. Scenarij delnega omejevanja prometa izven glavne ceste**

Zmanjša se promet izven glavne prometnice (v Konec, v dolino Korošice), razen za določene ciljne skupine. Dostop v Konec je možen, vendar ker je nadstandarden, je plačljiv.

Uredi se glavna parkirišča.

### **C. Scenarij omejevanja prometa izven glavne ceste**

Omeji se promet izven glavne ceste. Uredi se glavna parkirišča. Parkiranje v okolici izvira Kamniške Bistrice je plačljivo. Poudarek tudi na povečanju uporabe javnega prevoza.

### **D. Scenarij mehke mobilnosti**

Omeji se promet izven glavne ceste. Zelo močan poudarek na javnem prevozu ter ureditvi kolesarjenja. Pomemben ukrep je ureditev parkiranja pred dolino.

### **E. Scenarij delne zapore (poudarjene rekreativne funkcije glavne ceste)**

Izvaja se delna zapora pri spodnji postaji nihanke, od koder je možen dostop naprej z avtobusi ter nemotornimi sredstvi.

## UKREPI

Ukrepi so razdeljeni po področjih in so tako splošni kot vezani le na določen scenarij.

### Parkirišča

### Stanje

Razpoložljivost parkirnih mest na parkiriščih v dolini

Dom v Kamniški Bistrici: 70

Postajališče pri izviru: 40

Spodnja postaja nihalke – notranje parkirišče: 70

Spodnja postaja nihalke – zunanje veliko parkirišče: 150

Spodnja postaja nihalke – zunanje spodnje parkirišče: 90

Parkirišča so delno urejena kot utrjene makadamske površine.

Parkirišče Postajališče pri izviru Kamniške Bistrice je v lasti Občine Kamnik, parkirišče pri Domu v Kamniški Bistrici v lasti Planinskega društva Ljubljana Matica, notranje ter veliko zunanje parkirišče pri nihalki sta v lasti podjetja Velika planina d.o.o., spodnje zunanje parkirišče pri nihalki pa je v zasebni lasti.

Privatna parkirišča ostalih gostincev (IPC Pri Jurju, apartmaji Bernik, gostišče Kraljev hrib, gostilna Pri Gamsu) so prav tako delno urejena, vendar so namenjena gostom gostišč. Delno urejeno (utrjen makadam) je tudi manjše parkirišče (10 vozil) pri spodnji postaji žičnice za Kokrsko sedlo ter prostor za približno 5 vozil pri soteski Predaselj.

Vsa ostala parkiranja se izvajajo v naravnem okolju ob robovih cest.

V območju od Doma v Kamniški Bistrici navzgor v Konec je bilo v času štetij zabeleženo hkrati največje število vozil 223.

Preglednica 13: Število avtomobilov v dolini Kamniške Bistrice

Termin	Št. prihodov vozil	Št. vozil hkrati v dolini	Od tega za Veliko planino	Potreba parkirnih mest za zgornji del doline <sup>1</sup>
PR - Izredni dnevi v poletju (praznik, izredno lepo vreme)	1300-1500	650-750	300-350	400
VI - Lepi vikendi v poletju (ter začetek jeseni)	800-1200	300-600	100-300	200-300
TE - Lepi dnevi med tednom poleti	250-500	90-200	40-100	60-100

<sup>1</sup> - Podatek velja v trenutnih razmerah za maksimalno število ob nespremenjenem režimu urejanja prometa

Na parkiriščih pri Domu in avtobusnem postajališču je približno 110 delno urejenih parkirnih mest za osebna vozila. V terminu TE ta kapaciteta zadošča za pričakovan obisk (tudi v primeru omejitve prometa od Doma proti Koncu). Kapacitete na teh dveh parkiriščih ne zadoščajo za vsa vozila, ki pridejo v Kamniško Bistrico (nad spodnjo postajo nihalke) v terminu VI ter PR.

V primeru omejitve vozil od Doma naprej, bi bilo potrebno za termin VI ter PR priskrbeti dodatni prostor za vsaj 100 vozil. V delni meri je ta prostor možno zagotoviti na zunanjem spodnjem parkirišču pri spodnji postaji nihalke, ki pa je v zasebni lasti. V najbolj obremenjenih delih se to parkirišče zasede z obiskovalci Velike planine in bi bilo potrebno dodatno zagotoviti preko 200 parkirnih mest med spodnjo postajo nihalke in Domom v Kamniški Bistrici. Ker je s prostorsko-okoljskega vidika to zelo težko izvedljivo, je potrebno ob omejitvi vozil od Doma naprej del obiskovalcev preusmeriti na javni prevoz.

## Ureditev parkirišč

V predlogu za novi Občinski prostorski načrt (OPN) je za obstoječa parkirišča v dolini Kamniške Bistrice predvidena zaokrožitev in prostorska ureditev območij, kjer sedaj prihaja do parkiranja. Obstaja še možnost dodatnega vložka predloga za razširitev katerega od obstoječih območij parkiranja. Problem se pojavlja predvsem v še nerazrešeni lastniški strukturi zaradi postopka denacionalizacije. Tudi če bo dana možnost za vložitev vloge za povečanje območij za parkiranje, pa se postavlja vprašanje, za koliko novih parkirnih mest je potrebno in smiselno urediti območje. Nove kapacitete običajno generirajo večjo zasedenost, ob neprometnem času pa ta območja ostajajo neizkoriščena. Določeno dodatno količino parkirnih mest je potrebno urediti za primer od scenarija B naprej, vendar ni smiselno, da je planirano na maksimalne potrebe, ampak na zadoščanje potreb ob običajnih vikendih. Razliko med maksimalno potrebo ter kapaciteto parkirišč je potrebno nadomestiti z javnim prevozom.

Ne glede na morebitne razširitve je smiselno in potrebno urediti in določiti javne parkirne površine. Ureditev v najožjem smislu s prometno signalizacijo, v širšem smislu pa z ustrezno preplastitvijo z urejenimi odtoki z lovilci olj in talnimi označitvami.

Potrebno je urediti območja parkiranja na določenih izhodiščih ob glavni cesti – to velja predvsem za izhodišče za dolino Kamniške Bele (in naprej na Predaselj). Ureditev v obliki utrjenega parkirišča z ustrezno signalizacijo.

Za scenarij D in E je potrebno urediti parkirišče pred vstopom v dolino Kamniške Bistrice na območju naselja Stahovica.

## **Parkirnina / Vstopnina (Renta)**

Ugotovitve študije, do katerih je prišel Pečnik (Pečnik, 2005):

- Pogosti obiskovalci bi plačali manj oz. ne bi plačali, redko prihajajoči obiskovalci so pripravljeni plačati več.
- Verjetnost, da bi obiskovalec plačal vstopnino se manjša z velikostjo vstopnine in starostjo osebe.
- Verjetnost plačila je manjša, ko je namen obiska visokogorje ali kolesarski izlet.
- Višina dohodka ne vpliva na odločitev o plačilu vstopnine.
- Z ekonomskega vidika je smiselno uvesti cenovno diskriminacijo obiskovalcev.
- Vstopnina služi kot orodje za financiranje upravljanja in vzdrževanja – ter tudi kot orodje dviga zavesti.

Možnosti glede plačevanja (eko) rente:

- Plačilo vstopa od Doma v Konec.
- Plačilo parkiranja na glavnih parkiriščih v dolini (pri Domu ter postajališču, spodnja postaja nihalke). Občina je lastnik dela teh parkirišč (postajališče pri Domu v Kamniški Bistrici ter posredno preko podjetja Velika planina večjega del parkirnih prostorov pri spodnji postaji nihalke), kar lahko pomeni določeno težavo za samo izvajanje.
- Plačilo rente oziroma vstopnine v dolino. Zapornica se uredi v spodnjem delu doline ali nad spodnjo postajo nihalke.



Preglednica 14: Možni načini plačila za motoriziran dostop v dolino Kamniške Bistrice

Način plačila	Opis
Plačilo vstopa od Doma v Konec	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lastnik in upravljavec je občina;</li> <li>- Umiritev prometa v zgornjem delu doline;</li> <li>- Plačilo nadstandarda – a vezano na obiskovalce gora in ne tudi na izletnike;</li> <li>- Zaradi možnega manjšega obsega avtov v Koncu večja obremenitev parkirišč v okolici izvira;</li> <li>- Prihodek od teh plačil ne zagotavlja vložka v ostale ukrepe urejanja prometa;</li> </ul> <p>Primerno za scenarij B</p>
Plačilo parkiranja na glavnih parkiriščih v dolini	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ta vrsta plačila smiselna ob hkratnem plačilu tudi za cesto nad Domom (v kolikor bi to dopustili) oz. zaporo dostopa v Konec.</li> <li>- Parkirišča, kjer je možna parkirnina: pri Domu v Kamniški Bistrici, avtobusnem postajališču, spodnja postaja nihalke;</li> <li>- Občina lastnik le avtobusnega postajališča ter posredno preko podjetja Velika planina večji del parkirnih prostorov pri spodnji postaji nihalke;</li> <li>- Potreben dogovor z lastnikoma največjih parkirišč podjetjem Velika planina in PD Ljubljana Matica;</li> <li>- Prihodek od teh plačil se nameni za izvajanje določenih ukrepov s poudarkom na javnem prevozu, ni pa dovolj za večja vlaganja v urejanje infrastrukture;</li> </ul> <p>Primerno za scenarij C, D</p>
Plačilo rente oziroma vstopnine v dolino.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Možna lokacija pobiranja vstopnine v spodnjem delu doline ali nad spodnjo postajo nihalke;</li> <li>- Potrebni dogovori z državo oziroma Direkcijo RS za ceste;</li> <li>- Verjetno je ta način možen in smislen le v primeru zavarovanega območja;</li> <li>- Prihodek od teh plačil se nameni za izvajanje ukrepov urejanja in umirjanja prometa s poudarkom na javnem prevozu.</li> </ul> <p>Primerno za scenarij E</p>

Ne glede na vrsto rente, mora izvajanje prevzeti neka pravna oseba. Vprašanje interesa na lokalni ravni. V primeru zavarovanega območja je možni pobiralec rente njegov upravljavec. Pri vsaki vrsti rente je potrebno natančno opredeliti porabo pridobljenih sredstev. Smiselno obdobje pobiranja rente je podaljšana poletna sezona (junij do vključno september ter eventuelno še vikendi v maju in oktobru). Možna je tudi t.i. ekotaksa zgolj v poletnem, najbolj obremenjenem času.

### Avtobusna postajališča

V dolini Kamniške Bistrice je delno urejeno le avtobusno postajališče pri spodnji postaji nihalke za Veliko planino (asfaltirano postajališče z robnikom). Postajališču manjka nadstrešek s klopjo ter tablo z informacijami o voznem redu (ter morebitne ostale informacije). Drugo glavno postajališče v dolini je pri Domu v Kamniški Bistrici. Stanje pri Kamniški Bistrici je v času povečanega prometa nevzdržno. Osnovna lokacija postajališča ni

urejena in zaradi anarhičnega parkiranja na tem prostoru se je na parkirišču pri Domu v Kamniški Bistrici ograbil prostor za parkiranje avtobusa. To je dobra začasna rešitev, vendar dolgoročno je potrebno urediti postajališče.

Ne glede na scenarij je nujno potrebno urediti avtobusna postajališča v Kamniški Bistrici. V najmanjši meri z nadstreškom, klopjo ter informativno tablo o voznih redih. Preplastitev s talno označitvijo mora biti srednjeročni cilj (skupaj z ureditvijo ostalega dela za parkiranje osebnih vozil). Urediti je potrebno tudi vsa ostala registrirana postajališča v dolini Kamniške Bistrice.

## Javni prevoz

Obstoječi prevoznik KAM BUS d.o.o., je izjavil, da povečanja javnih prevozov (JP) v prihodnosti ne more zagotoviti ter da je že obstoječe stanje glede na uporabo največ, kar lahko naredijo.

Vozni red med tednom, soboto ter nedeljo ni enak (različna ura prihoda in odhoda), kar je lahko težava pri močnejšem promoviranju javnega prometa. Vozni red je prilagojen na vozni red na relaciji Kamnik-Ljubljana-Kamnik, kar pa je težje predstavljati. Vendar da bi dosegli večjo uporabo javnega avtobusa, je potrebno poenotiti vozni red na iste termine.

V vsakem primeru je potrebna večja promocija uporabe javnega prevoza. Pri kakršnemkoli omejevanju vozil, je potrebno ponuditi alternativo, ki je praktično izvedljiva le z večjo uporabo javnega prometa. Na to se lahko veže splošna promocija v sklopu promocije Kamniške Bistrice, v občinskih glasilih, internetu. Za povečano uporabo javnega prometa obstaja več možnosti:

- V določenih terminih v poletnem času se priredi poseben dan (npr. dan brez avtomobila v Kamniški Bistrici z dostopom z javnim prometom za npr. simbolično ceno vozovnice ter določenim dogodkom).
- Občanom Kamnika se zagotovi letno vozovnico.
- Zagotovi se zastoj prevoz za prebivalce doline Kamniške Bistrice.
- Uredi se konzumacija od prodanih vozovnic za porabo v gostiščih v Kamniški Bistrici.

V začetni fazi je potrebno gledati z vidika, da je vse, kar zagotavlja več potnikov kot danes, pozitivno za Kamniško Bistrico.

Za scenarij D in E je potrebna močna aktiviranost javnega prometa – v času poletnih počitnic. Pri scenariju D bi bil potreben avtobus na vsaki 2 uri med Kamnikom in Kamniško Bistrico, pri scenariju E pa na vsako uro oz. vsake pol ure med spodnjo postajo nihalke za Veliko planino in Kamniško Bistrico. V scenariju D in E je smiselno uvajati električna vozila oz. avtobuse z nižjimi izpusti emisij.

Strošek dodatnih avtobusnih prevozov se delno pokrije s prihodkom od parkirnine oziroma ekološke takse.

## Ureditev kolesarjenja

Kolesarjenje v Kamniško Bistrico je zelo popularno in množično. Med kategorijo kolesarjev lahko uvrstimo tudi rolarje. Zaradi vse večje množičnosti in razposajenega obnašanja kolesarjev postaja cesta v Kamniški Bistrici zelo nevarna. Nevarnost povzročajo predvsem kolesarji, ker prepogosto uporabljajo za vožnjo celotno cestišče in ne zgolj skrajni rob cestišča. Za kolesarje ni urejena nobena posebna infrastruktura, razen stojal za kolesa na določenih počivališčih (pri izviru, pri IPC Pri Jurju). Trenutno je postavljena opozorilna tabla za voznike, da se na cesti pojavljajo kolesarji. S tem se je posredno kolesarjem dalo večje pravice pri uporabi ceste in pogosto se kolesarji vozijo vzporedno in ne v vrsti. Domačini vidijo v tem ukrepu prej negativne kot pozitivne posledice.

Možnosti za omilitev nevarnosti na cesti (predlogi po stopnjah):

- Splošna nižja omejitev hitrosti na cesti za vsa vozila (vsi scenariji).
- Opozorilne table tako za voznike motornih vozil (kar je že sedaj), kot tudi opozorilne table za kolesarje in rolarje. Hkrati s tem je potrebno striktno izvajanje nadzora policije na sami cesti (scenarij A).
- Označba prostora na cestišču, ki ga kolesarji smejo izkoriščati pri vožnji (scenarij C).
- Ureditev samostojne kolesarske steze po dolini. Na območju, kjer je cesta najbolj ovinkasta ter vdolana v strmo skalnato pobočje, bi bila speljana po vozišču, a kolesarski pas bi bil označen, signalizacija pa bi opozarjala na kolesarje (scenarij D).
- Ureditev kolesarske steze na celotni trasi doline Kamniške Bistrice, v navezavi z rekreacijsko osjo Kamniška Bistrica (scenarij E).

Če je strateška odločitev, da je območje doline Kamniške Bistrice močno poudarjeno turistično-rekreacijsko območje, je eden od možnih ukrepov tudi rekreacijska cesta. Ta ukrep daje večjo veljavo nemotoriziranim udeležencem v prometu. To pomeni, da imajo kolesarji, pešči, rolerji prednost pred avtomobili in motorji. V tem ukrepu se strogo izvaja omejitev hitrosti za vsa vozila v prometu.

S tem ukrepom:

- zmanjšamo hitrost na glavni cesti v KB,
- povečamo uporabo javnega prevoza,
- povečamo doživljajsko vrednost območja,
- stroškovno zelo nezahteven ukrep.

Največja nevarnost tega ukrepa je sama varnost na cesti, zaradi verjetnosti določenega odstotka agresivnih voznikov.

## Informacijska infrastruktura

Infrastruktura, ki informira obiskovalce o naravnih in kulturnih posebnostih Kamniške Bistrice ter jih usmerja, je nezadostna. Sicer se to neposredno ne nanaša na urejanje prometa, vendar je pomemben del upravljanja z obiskom. Ta infrastruktura ni vezana na različne scenarije, pač pa je potrebna ne glede na scenarij. Delo na teh vsebinah mora potekati v sodelovanju z občino Kamnik oziroma Agencijo za turizem, turističnim društvom, planinskimi društvi, ki urejajo poti ter ponudniki storitev v prostoru.

Potrebno je narediti popis stanja in predloge za uskladitev izgleda ter prenovno obstoječe ter izdelavo nove infrastrukture (z občutkom, da je te infrastrukture ravno prav – ne premalo in tudi ne preveč).

## Osveščanje obiskovalcev

Osveščanje obiskovalcev je pomemben ukrep za kakovostno doživljanje prostora. Osveščanje mora biti usmerjeno predvsem v večjo uporabo javnega prevoza, v razumevanje in s tem spoštovanje prostora, v upoštevanje zakonodaje. Osveščanje se izvaja preko medijev (lokalni in ostali časopisi, internet, radio), preko informativno-osveščevalnih publikacij in tabel ter preko dogodkov.

## Prostorsko-razvojni ukrepi

Na prvi delavnici je bilo izpostavljenih kar nekaj mnenj, da za prostor doline Kamniške Bistrice potrebujemo prostorski in razvojni načrt, da se moramo odločiti, kaj želimo v prostoru in da je tak koncept šele podlaga tudi za prometno urejanje. Samostojnega strateškega dokumenta za Kamniško Bistrico sicer nimamo, vendar pa je dejstvo, da v občinskem prostorskem načrtu za občino Kamnik v dolini Kamniške Bistrice ni prostora za industrijske dejavnosti, pač pa so dane možnosti za gostinske in turistične dejavnosti in tudi te so danes z različnimi zakonodajami delno omejene – v prostorskem smislu, da določenih dejavnosti ni možno početi kjerkoli.

Zavedati se je potrebno, kake naravne potenciale ima dolina Kamniška Bistrica ter da svetovni trend v turizmu vse bolj povprašuje ravno po ohranjenih naravnih območjih. V dolgoročnem smislu mora biti jasno, da je dolina namenjena turističnim in prostočasnim dejavnostim, kar tudi občina Kamnik podpira. Glede dolgoročne usmerjenosti razvoja v dolini Kamniške Bistrice tako verjetno ni težava v nedorečenosti ciljev. Delno pa ostaja odprto, v kakšni obliki in do katere mere dopustiti oziroma omogočiti razvoj turističnih dejavnosti. Ostaja še vedno odprto vprašanje lastništva v dolini ter delno posledično tudi vprašanje ustanovitve zavarovanega območja, s čimer bi lažje odgovorili na določena razvojna vprašanja.

**Namen koncepta urejanja s prometom v dolini Kamniške Bistrice ni dokument, ki bi dal točno določeno sosledje ukrepov splošnega nadaljnega razvoja v Kamniški Bistrici. Namen koncepta je pripraviti scenarije ter koncept urejanja prometa v dolini s poudarkom na umirjanju prometa.**

Preko intervjujev in prve delavnice je bilo izpostavljeno nekaj problemov, ki se ne vežejo na samo problematiko prometa, vendar so tudi pomembni pri urejanju same doline in jih je potrebno reševati. Glavni problem pri tem je nedovoljeno izvajanje piknik dejavnosti na območju severno od kamnoloma ob desnem bregu reke Kamniške Bistrice. Izvajanje teh piknikov ima več negativnih stranskih učinkov: smeti v naravnem okolju, onesnaževanje reke na vodovarstveno zelo občutljivem območju, zelo visoka hrupnost, uničevanje naravnega okolja. Na tem mestu zgolj poziv pristojnim organom, da je to problematiko potrebno rešiti.

Potrebno bi bilo izvesti inventarizacijo prostora, na podlagi katere bi lažje sprejeli odločitve glede umestitve določenih dejavnosti v prostor, ki pa se posredno navezujejo tudi na promet.

Preglednica 15: Predlagani Scenarij A prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice

	<b>Scenarij odprte dostopnosti (Scenarij A)</b>
Cilj	Dopustiti prosto dostopnost v skladu z obstoječo zakonodajo.
Opis	V tem scenariju se ne posega v omejevanje vožnje na območju doline Kamniške Bistrice v strožjem režimu, kot je predviden z že obstoječo zakonodajo (predvsem Uredba o vožnji z motornimi vozili v naravnem okolju). Potrebno je urediti avtobusna postajališča ter dvigniti kakovost prometno-informativne signalizacije.
Omejitev vozil	Se ne omejuje, razen z obstoječo signalizacijo.
Parkirišča	Ureditev signalizacije. Ureditev obstoječih parkirišč.
Avtobusna postajališča	Ureditev postajališč.
Javni prevoz	Deluje v obstoječem obsegu. Domačini Kamniške Bistrice imajo prevoz zastoj.
Plačilo parkirnine / vstopnine / eko taksa	Ne.
Kolesarjenje	Brez ukrepov.
Drugo	Omejitev hitrosti na glavni cesti ter povečan nadzor.
Upravljanje scenarijem	Ne potrebuje posebnega upravljavca.
Finančna konstrukcija	Minimalen obseg, brez posebnih prihodkov. Stroški predstavljajo ureditve avtobusnih postajališč ter ureditve obstoječih parkirišč.
Prednosti	Širši konsenz, je lahko izvedljiv, lahko pomeni začetek dolgoročnega urejanja prometa v dolini Kamniške Bistrice.
Slabosti	Ne loti se glavnih problemov, saj ne rešuje težav prometnih obremenitev v konicah, ne zagotavlja večjega uspeha, če ne bo nadgradnje tega scenarija. V ničemer ni poseben in ne zagotavlja dodane vrednosti turistične ponudbe. Problem kolesarjev ostaja.

Preglednica 16: Predlagani scenarij B prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice

	<b>Scenarij delnega omejevanja prometa izven glavne ceste (Scenarij B)</b>
Cilj	Zmanjšati obseg vozil nad Domom v Kamniški Bistrici.
Opis	Omeji se promet izven glavne ceste, razen za določene skupine. Dostop je možen, vendar je plačljiv, ker pomeni nadstandard. Izvaja se le v poletni sezoni.
Omejitev vozil	Delna omejitev od Doma v Kamniški Bistrici naprej v Konec. Dostop je možen, a proti plačilu, plačilo se pobira le v času konic. Popolna omejitev dostopa v dolino Korošice.
Parkirišča	Ureditev obstoječih parkirišč, dodatna ureditev parkirišč pri končni avtobusni postaji pri izviru Kamniške Bistrice v manjšem obsegu – cca 40 dodatnih mest.
Avtobusna postajališča	Ureditev postajališč.
Javni prevoz	Deluje v obstoječem obsegu. Promocija uporabe javnega prometa. Posebna ponudba za občane občine Kamnik za letno vozovnico. Domačini Kamniške Bistrice imajo prevoz zastoj.
Plačilo parkirnine / vstopnine / eko	Eko taksa v Konec.

taksa	
Kolesarjenje	V najbolj ovinkastem delu ceste označiti pas za kolesarje in opozoriti kolesarje na nevaren odsek.
Drugo	Omejitev hitrosti na glavni cesti ter povečati nadzor. Ureditev prometno informacijske table pri domu in pri nihalki ter zgibanke v TIC Kamnik, kjer so na voljo vse informacije o upravljanju mobilnosti v dolini. Informacije na različnih spletnih straneh.
Upravljanje scenarijem	s Občina Kamnik.
Finančna konstrukcija	Prihodek od takse za vožnjo v Konec se večji del porabi za delo pobiranja. Vložek za ureditev infrastrukture je potrebno pridobiti iz drugih virov.
Prednosti	Začetek rešitve problema mirujočega prometa v Koncu. Omogoči se nadzor in ureditev mirujočega prometa z nadzorom glavne ceste. Prične se z osveščanjem o pomembnosti prometne ureditve. Pričnejo se ukrepi za večjo uporabo javnega prometa.
Slabosti	Problem kolesarjev ostaja. Problem lastništva zemljišč za dodatna parkirišča. Le delno reši problem prometa v Koncu. Javni promet je nezadosten. Gorniki so edina skupina, ki morajo plačevati.

Preglednica 17: Predlagani scenarij C prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice

	<b>Scenarij omejevanja prometa izven glavne ceste (Scenarij C)</b>
Cilj	Omejiti se promet izven glavne ceste.
Opis	Omeji se promet izven glavne ceste, razen za določene skupine. Parkiranje v okolici izvira Kamniške Bistrice je plačljivo. Izvaja se le v poletni sezoni.
Omejitev vozil	Da, od doma v Kamniški Bistrici ter v dolino Korošice. Omejitev za vse obiskovalce razen lastnike, upravljavce ter intervencijo. Izvaja se v času letnih konic.
Parkirišča	Ureditev obstoječih parkirišč. Dodatna ureditev glavnih parkirišč, kar pomeni zagotoviti približno 100 parkirišč za vozila, ki bi sicer bila parkirana v Koncu.
Avtobusna postajališča	Ureditev postajališč.
Javni prevoz	Deluje v obstoječem obsegu. Promocija uporabe javnega prometa, posebna ponudba za občane občine Kamnik za letno vozovnico. Dodatni avtobusi ob vikendih julija in avgusta. Domačini Kamniške Bistrice imajo prevoz zastoj.
Plačilo parkirnine / vstopnine / eko taksa	Da, za parkiranje pri izvira Kamniške Bistrice. V ceni parkiranja je vključena konzumacija v Domu v Kamniški Bistrici.
Kolesarjenje	Označitev kolesarskega pasu na cestišču, še posebej je potrebno opozoriti s signalizacijo na nevaren odsek, kjer je cesta najbolj ovinkasta.
Drugo	Omejitev hitrosti na glavni cesti ter povečati nadzor. Ureditev prometno informacijske table pri domu, pri nihalki ter zgibanke v TIC Kamnik, kjer so na voljo vse informacije o upravljanju mobilnosti v dolini. Informacije na različnih spletnih straneh.
Upravljanje scenarijem	s Občina Kamnik.



Finančna konstrukcija	Prihodek od pobrane parkirnine se porabi za delo pobiranja, za konzumacijo v Domu v Kamniški Bistrici, za del stroška dodatnih avtobusov ob vikendih poleti ter ostali vložek v razvoj javnega prometa ter urejanja kolesarjenja. Vložek za ureditev infrastrukture je potrebno pridobiti iz drugih virov.
Prednosti	Reši se problem prometa v Koncu ter Korošici v času konic. Posveti se kolesarskemu prometu. Prične se z osveščanjem o pomembnosti prometne ureditve. Pričnejo se ukrepi za večjo uporabo javnega prometa.
Slabosti	Problem lastništva zemljišč za dodatna parkirišča. Problem pobiranja parkirnine. Zelo verjetno ni samozadosten in bi potreboval finančno podporo s strani upravljavca.

Preglednica 18: Predlagani scenarij D prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice

	<b>Scenarij mehke mobilnosti (Scenarij D)</b>
Cilj	Omejiti promet izven glavne ceste ter povečati dostopnost z javnim prevozom.
Opis	Omeji se promet izven glavne ceste. Poudarek na javnem prevozu ter ureditvi kolesarjenja. Pomemben ukrep je ureditev parkiranja pred dolino. Izvaja se le v poletni sezoni.
Omejitev vozil	Da. Od doma v Kamniški Bistrici naprej ter v dolino Korošice. Omejitev za vse obiskovalce razen lastnike, upravljavce ter intervencijo. Izvaja se v času letnih konic.
Parkirišča	Ureditev parkirišč v dolini in ureditev večjega parkirišča pred vstopom v dolino na območju Stahovice.
Avtobusna postajališča	Ureditev postajališč.
Javni prevoz	Okrepiti, zlasti na relaciji od parkirišča pred vstopom v dolino do doma v Kamniški Bistrici. V ceni vozovnice je vključena konzumacija v gostinskih objektih. Domačini Kamniške Bistrice imajo prevoz zastoj.
Plačilo parkirnine / vstopnine / eko taksa	Da, na vseh parkiriščih po dolini, parkirišče pred vstopom v dolino je zastoj.
kolesarjenje	Ureditev samostojne kolesarske steze po dolini, le na območju, kjer je cesta najbolj ovinkasta ter vdolana v strmo skalnato pobočje, bi bila speljana po vozišču, a kolesarski pas bi bil označen, signalizacija pa bi opozarjala na kolesarje. Druga možnost: glavna cesta ima močno rekreacijsko funkcijo – ne uredi se nobene posebne infrastrukture za kolesarje.
Drugo	Omejitev hitrosti na glavni cesti ter povečati nadzor. Ureditev prometno informacijske table pri domu, pri nihalki ter zgibanke v TIC Kamnik, kjer so na voljo vse informacije o upravljanju mobilnosti v dolini. Široka kampanja za nov prometni režim v času poletnih konic v dolini Kamniške Bistrice. Informacije na različnih spletnih straneh. Organizacija dneva brez avtomobila v Kamniški Bistrici.
Upravljanje scenarijem	s Občina Kamnik.
Finančna konstrukcija	Prihodek od pobrane parkirnine se porabi za delo pobiranja, za konzumacijo v gostiščih v Kamniški Bistrici (ter na Veliko planino), za kakovostno delovanje

	javnega prometa ter urejanje kolesarjenja. Vložek za ureditev infrastrukture je potrebno pridobiti iz drugih virov.
Prednosti	Reši problem prometa v Koncu ter dolini Korošica v času konic. Posveti se kolesarskemu prometu. Prične z osveščanjem o pomembnosti prometne ureditve. Vzpostavi se učinkovit javni promet, ki spodbuja uporabo z ugodnimi cenami.
Slabosti	Problem lastništva zemljišč za dodatna parkirišča. Večji finančni zalogaj. Problem pobiranja parkirnine. Zelo verjetno ni samozadosten in bi potreboval finančno podporo s strani upravljalca.

Preglednica 19: Predlagani scenarij E prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice

	<b>Scenarij delne zapore - poudarjene rekreativne funkcije glavne prometnice (Scenarij E)</b>
Cilj	Povečati rekreacijsko funkcijo glavne ceste ter doživetje v naravnem okolju.
Opis	Izvaja se delna zapora pri spodnji postaji nihalka, od koder je možen dostop naprej z javnim prometom ter nemotornimi sredstvi. V zgodnjih jutranjih urah je cesta do doma v Kamniški Bistrici odprta za planince. Izvaja se le v poletni sezoni. Scenarij je možen po razglasitvi regijskega parka Kamniško-Savinjske Alpe.
Omejitev vozil	Da, pri nihalki na Veliko Planino.
Parkirišča	Ureditev parkirišč v dolini in ureditev večjega parkirišča pred vstopom v dolino na območju Stahovice.
Avtobusna postajališča	Ureditev postajališč.
Javni prevoz	Urejen, vozi od parkirišča pred dolino. Vozovnica je vstopnica v park ter hkrati konzumacija za pijačo v gostinskih objektih v Kamniški Bistrici. Domačini Kamniške Bistrice imajo prevoz zastoj.
Plačilo parkirnine / vstopnine / eko taksa	Da. Plačilo za motoriziran vstop v dolino.
Kolesarjenje	Povsem urejena kolesarska steza poleg glavne ceste. Druga možnost: glavna cesta ima močno rekreacijsko funkcijo – ne uredi se nobene posebne infrastrukture za kolesarje.
Drugo	Omejitev hitrosti na glavni cesti ter povečati nadzor. Ureditev prometno informacijske table pred vstopom v dolino, pri nihalki ter zgibanke v TIC Kamnik, kjer so na voljo vse informacije o upravljanju mobilnosti v dolini. Široka kampanja za nov prometni režim v času poletnih konic v dolini Kamniške Bistrice. Informacije na različnih spletnih straneh. Organizacija dnevov brez avtomobila v Kamniški Bistrici.
Upravljanje scenarijem	Upravljalca Regijskega parka Kamniško-Savinjske Alpe.
Finančna konstrukcija	Prihodek od pobrane parkirnine se porabi za delo pobiranja, za del urejanja prometne infrastrukture v dolini, za kakovostno delovanje javnega prometa ter urejanje kolesarjenja. Vložek za ureditev infrastrukture je potrebno pridobiti iz drugih virov.
Prednosti	Reši problem prometa v Koncu ter dolini Korošica v času konic. Uredi se kolesarski promet. Prične se z osveščanjem o pomembnosti prometne ureditve. Regijski park dobi konkretno zadolžitev. Enoten način plačila ob vstopu v dolino.

	Urejen javni prevoz.
Slabosti	<p>Še nejasno stanje glede ustanovitve zavarovanega območja.</p> <p>Problem parkirišč pri nihalki, saj obstoječa ne bi zadoščala za izvajanje scenarija.</p> <p>Problem usklajevanja deležnikov glede izvajanja in spoštovanja režima.</p> <p>Težave pri koordinaciji z državo.</p> <p>Uskladitev glede dostopnosti do objektov nad nihalko.</p> <p>Zelo verjetno ni samozadosten in bi potreboval finančno podporo s strani upravljavca.</p>

## PREDLOG UREJANJA PROMETA V DOLINI KAMNIŠKE BISTRICE

Na končni delavnici, ki je potekala 8. decembra 2010, neposredno ni bil izbran noben scenarij, pač pa so bili oblikovani določeni sklepi, ki se nanašajo na posamezne najpomembnejše ukrepe urejanja prometa. Na podlagi sklepov ter že predhodnih delavnic, intervjujev ter analiz prometa smo oblikovali koncept urejanja prometa za dolino Kamniške Bistrice.

Glavni sklepi delavnice:

- **Kolesarska steza mora potekati ločeno od ceste, potrebno pa jo je opredeliti že v OPN.**
- **Ureditev parkirišč** (primerna kapaciteta parkirišč glede na ureditev prometa/dostopnosti, potrebno je narediti tudi prometno študijo).
- **Zapora ceste v Konec, vendar šele po ureditvi parkirišč, ki bodo prevzela mirujoči promet.**

Tem sklepom je potrebno dodati:

- Nujna je ureditev avtobusnih postajališč.
- Zapora ceste v Konec je mogoča tudi v časovnih intervalih.

Preglednica 20: Predlagan scenarij urejanja prometa v dolini Kamniške Bistrice

	Scenarij postopnega urejanja prometa (Scenarij F)
Cilj	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmanjšati obseg motornih vozil v dolini, še posebno v Koncu.</li> <li>• Povečati kakovost prometne infrastrukture in mobilnosti v dolini.</li> <li>• Povečati prometno varnost obiskovalcev doline.</li> <li>• Povečati kakovost doživljanja naravnega okolja.</li> </ul>
Opis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• V dolini se na podlagi posameznih ukrepov zmanjša obseg motornih vozil.</li> <li>• Uredi se prometno infrastrukturo v dolini – parkirišča, avtobusna postajališča, kolesarsko stezo ter sistem informiranja.</li> </ul>
Omejitev vozil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Da, od Doma v Kamniški Bistrici v Konec.</li> <li>• Predlog, da dokler niso zagotovljeni pogoji za parkiranje vozil pri Domu v Kamniški Bistrici ali pred njim, ki bi sicer dostopala v Konec, se omejitev vozil v Konec še ne izvaja. Pri tem gre predvsem za nova urejena parkirišča ter izboljšano kakovost javnega prevoza.</li> <li>• Srednjeročno: Ob uvedbi zapore v Konec naj bo dana možnost dostopa vozil ob določenih časovnih intervalih preko dneva (predlog zapore od 7. do 12. ure ter od 14. do 18 ure).</li> <li>• Dolgoročno: zapora ceste v Konec.</li> <li>• Omejitev vozil na glavni cesti zaenkrat ni cilj urejanja prometa v Kamniški Bistrici. Če bo ustanovljen regijski park, se lahko ponovno preveri možnosti ter smiselnost omejevanja na tej cesti. V vsakem primeru pa bodo morali biti predhodno že vzpostavljeni določeni ukrepi.</li> </ul>
Parkirišča	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev parkirišč v dolini in ureditev večjega parkirišča pred vstopom</li> </ul>

	<p>v dolino na območju Stahovice.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Za zaporo oziroma omejitev vozil v Konec je potrebno zagotoviti dodatno parkirišče za približno 100 vozil. Večji del parkirnih mest naj bi se zagotovil v zgornjem delu doline, ob glavni cesti.</li> <li>• Nujni pogoj je uvrstitev območij za ureditev parkirnih mest v občinski prostorski načrt (OPN).</li> <li>• V OPN je potrebno umestiti tudi območje ureditve parkirnih mest v spodnjem delu doline (na območju Stahovice oziroma pred zožitvijo doline).</li> <li>• Preveriti je potrebno tudi ureditve avtobusnih postajališč (ki so že sedaj registrirana) – ali je že sedaj usklajeno z OPN, ali pa je potrebno na novo vključiti ta mesta.</li> <li>• Vključitev tudi ostalih manjših parkirišč v OPN, na primer izhodišče za ture v dolini Kamniške Bele.</li> </ul>
Avtobusna postajališča	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nujna ureditev dveh glavnih postajališč v dolini: pri spodnji postaji nihanke ter pri izviru Kamniške Bistrice. Ureditev vključuje standardizirano ureditev za avtobusna postajališča.</li> <li>• Nujna ureditev tudi ostalih avtobusnih postajališč – vsaj v minimalnem obsegu s talnimi ter informacijskimi oznakami.</li> <li>• Glede na to, da je cesta državna, je država odgovorna za ureditev postajališč. Nujen je pritisk tako s strani občine kot s strani koncesionarja za avtobusne prevoze, da se glavni dve postajališči uredita prednostno.</li> </ul>
Javni prevoz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uvedba brezplačne uporabe javnega avtobusnega prevoza v območju doline Kamniške Bistrice za domačine.</li> <li>• Pogoj za večjo promocijo in uporabo avtobusnega prevoza je ureditev vsaj dveh glavnih postajališč.</li> <li>• Informiranje o obstoječi ponudbi javnega prevoza je smiselno že sedaj vključiti na različnih spletnih mestih.</li> <li>• Kam Bus d.d. naj dolgoročno uskladi vozne rede za Kamniško Bistrico na enake termine med tednom in vikendom.</li> <li>• V kolikor bodo na voljo določena sredstva (na primer preko projektov), je poleg ureditve postajališč drugo najpomembnejše, da se ob vikendih v poletnih mesecih okrepi frekvenca avtobusnih povezav v Kamniško Bistrico.</li> </ul>
Plačilo parkirnine / vstopnine / eko taksa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokler se ne uredi parkirišč v dolini, se parkirnina oziroma taksa ne zaračunava.</li> <li>• Z ureditvijo parkirišč je smiselno uvesti parkirnino, ki bo usmerjena vzdrževanju infrastrukture ter povečani ponudbi javnih prevozov.</li> </ul>
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Povsem urejena kolesarska steza. Traso je potrebno umestiti v OPN.</li> <li>• Glede na dolgoročnost projekta izgradnje kolesarske steze je potrebno v tem času povečati informativno-osveščevalno raven glede uporabe ceste v Kamniški Bistrici. Potrebno je informirati tako voznike motornih vozil kot kolesarje. Glede na obstoječe obnašanje kolesarjev je smiselno tudi povečati nadzor nad izvajanjem prometa (pravilna uporaba cestišča s strani kolesarjev).</li> </ul>
Drugo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omejitev hitrosti na glavni cesti ter povečati nadzor.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ureditev prometno informacijske table pred vstopov v dolino, pri nihalki ter zgibanke v TIC Kamnik, kjer so na voljo vse informacije o upravljanju mobilnosti v dolini.</li> <li>• Informacije na različnih spletnih straneh.</li> <li>• Organizacija dnevov brez avtomobila v Kamniški Bistrici.</li> </ul>
Upravljanje s scenarijem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Glavne ukrepe mora izvesti Občina Kamnik. Če bo prišlo do ustanovitve regijskega parka, je smiselno, da upravljavec v organizacijskem smislu prevzame izvajanje upravljanja s prometom, vendar bo kljub temu morala občina zagotoviti večinski del investicij.</li> </ul>
Finančna konstrukcija	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Za uresničitev scenarija sta potrebna dva večja sklopa finančnih vložkov. Srednjeročno strošek ureditve parkirišč ter avtobusnih postajališč v dolini ter izboljšanje javnega prevoza, dolgoročno pa ureditev kolesarske steze.</li> <li>• Direktni prihodki urejanja prometa so možni od pobiranja parkirnine, ki bo morala biti usmerjena v vzdrževanje prometno-turistične infrastrukture ter povečanje frekvence in kakovosti javnega prevoza ob vikendih v poletnem času. Sredstva za investicije bo morala občina pridobiti preko razpisov.</li> </ul>
Prednosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dolgoročno se uredi promet v Koncu.</li> <li>• Uredi se infrastruktura za mirujoči promet.</li> <li>• Uredi se avtobusna postajališča kot eno od osnov za varno in kakovostno uporabo javnega prevoza.</li> <li>• Vzpostavi se podlago za povečano frekvenco javnega prevoza v poletnih konicah.</li> <li>• Dolgoročno se uredi kolesarski promet.</li> </ul>
Slabosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt izgradnje kolesarske steze bo finančno in prostorsko-okoljsko zelo zahteven, gradnja pa lahko traja več let. Določene ukrepe glede kolesarjenja bo potrebno izvesti že pred tem.</li> <li>• Ureditev parkirišč je finančno srednje zahteven projekt. Okoljsko dopustne širitve za parkirišča še niso znane in so lahko manjše od potreb oziroma načrtovanja. Lahko nastanejo težave lastništva za ureditev dodatnih parkirišč.</li> </ul>

Izbrani scenarij zahteva postopnost urejanja prometa. Najpomembnejši ukrepi so znani, vendar pa je potrebna tudi postopnost pri uvajanju manjših ukrepov. Glede na dolgoročnost izgradnje kolesarske steze je nujno potrebno uvesti določene ukrepe glede varnosti na glavni cesti.



## LITERATURA

Cigale, 1998: Bližnja rekreacija prebivalstva malih mest in njeni pokrajinski učinki (na primeru Domžal) : magistrska naloga. Ljubljana, Filozofska fakulteta, 248 str.

Homar-Veršnik, 1996: Pomen Kamniških Alp za rekreacijo Ljubljanske aglomeracije: diplomsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta, 41 str.

Prašnikar, 2003: Nosilne sposobnosti okolja Kamniške Bistrice za njen nadaljnji razvoj: diplomsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta, 94 str.

Pečnik, 2005: Analiza razvojnih možnosti Kamniške Bistrice, poročilo: del magistrske naloge.

## SEZNAM PREGLEDNIC IN GRAFOV

Preglednica 1: Prihodi avtomobilov v Kamniško Bistrico  
Preglednica 2: Odhodi avtomobilov iz Kamniške Bistrice  
Preglednica 3: Skupno število avtomobilov hkrati v Kamniški Bistrici (na podlagi razlike med prihodi in odhodi)  
Preglednica 4: Število prihodov kolesarjev v Kamniško Bistrico  
Preglednica 5: Število prihodov posameznih prevoznih sredstev v Kamniško Bistrico  
Preglednica 6: Število obiskovalcev glede na prevozno sredstvo  
Preglednica 7: Popis parkiranih avtomobilov na določenih zaokroženih območjih v Kamniški Bistrici – popis je bil izveden v času med 13.30 in 14.30  
Preglednica 8: Vozni red avtobusa za Kamniško Bistrico  
Preglednica 9: Število potnikov na avtobusih v ter iz doline Kamniške Bistrice za leti 2008 in 2009  
Preglednica 10: Število potnikov v oziroma iz doline Kamniške Bistrice glede na izvorno območje za leti 2008 in 2009  
Preglednica 11: Stroški in čas vožnje v Kamniško Bistrico  
Preglednica 12: Intervjuji ciljnih skupin ter povzetek odgovorov  
Preglednica 13: Število avtomobilov v dolini Kamniške Bistrice  
Preglednica 14: Možni načini plačila za motoriziran dostop v dolino Kamniške Bistrice  
Preglednica 15: Predlagani Scenarij A prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice  
Preglednica 15: Predlagani Scenarij B prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice  
Preglednica 15: Predlagani Scenarij C prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice  
Preglednica 15: Predlagani Scenarij D prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice  
Preglednica 15: Predlagani Scenarij E prometne ureditve v dolini Kamniške Bistrice  
Preglednica 20: Predlagan scenarij urejanja prometa v dolini Kamniške Bistrice

Graf 1: Prihodi avtomobilov v Kamniško Bistrico  
Graf 2: Povprečno število prihodov avtomobilov v Kamniško Bistrico  
Graf 3: Odhodi avtomobilov iz Kamniške Bistrice  
Graf 4: Razlika v številu prihodov in odhodov avtomobilov v Kamniški Bistrici preko dneva  
Graf 5: Skupno število prihodov in odhodov avtomobilov v Kamniški Bistrici  
Graf 6: Delež prihoda avtomobilov v Kamniško Bistrico glede na izvorno območje  
Graf 7: Število kolesarjev v Kamniški Bistrici na posamezne dneve  
Graf 8: Število prihodov kolesarjev v Kamniško Bistrico preko dneva  
Graf 9: Število prihodov posameznih prevoznih sredstev v Kamniško Bistrico  
Graf 10: Število obiskovalcev v Kamniški Bistrici – oseb, ki pridejo v dolino Kamniške Bistrice po cesti  
Graf 11: Število obiskovalcev Kamniške Bistrice ter Velike planine z nihalko  
Graf 12: Število parkiranih avtomobilov na posameznih zaokroženih območjih med 13.30 in 14.30 uro