

Celostna prometna strategija občine Bohinj

Kazalo

1	VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE.....	2
1.1	Izhodišče	3
1.2	Namen in cilj celostne prometne strategije	4
1.3	Metodologija	5
2	PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA	6
3	KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI	7
4	KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI	10
5	VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V BOHINJU	11
5.1	Vizija.....	11
5.2	Strateški cilji.....	12
6	PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	13
7	PRVI STEBER: Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov	13
7.1	Izzivi	13
7.2	Dosežki.....	14
7.3	Cilji	15
7.4	Ukrepi	16
7.5	Akcijski načrt.....	20
8	DRUGI STEBER: Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj.....	21
8.1	Izzivi	21
8.2	Dosežki.....	23
8.3	Cilji	24
8.4	Ukrepi	25
8.5	Akcijski načrt.....	26
9	TRETJI STEBER: Vzpostavitev boljše infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje.....	27
9.1	Izzivi	27
9.2	Dosežki.....	28
9.3	Cilji	28
9.4	Ukrepi	29
9.5	Akcijski načrt.....	31
10	ČETRTI STEBER: Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa.....	32
10.1	Izzivi	32
10.2	Dosežki.....	33
10.3	Cilji	34
10.4	Ukrepi	35
10.5	Akcijski načrt.....	37
11	PETI STEBER: Sprememba navad uporabnikov motornega prometa	39
11.1	Izzivi	39
11.2	Dosežki.....	40
11.3	Cilji	41
11.4	Ukrepi	42
11.5	Akcijski načrt.....	44

1 VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Bohinj je staro poselitveno območje, ki obsega Zgornjo in Spodnjo Bohinjsko dolino ter jezersko skledo (Bohinjsko jezero) na jugovzhodnem delu Julijskih Alp. K Bohinju spada tudi nekaj višje ležečih naselij, kot so Koprivnik, Gorjuše in Nemški Rovt, s pripadajočimi gorami in planinami. Naseljen je bil že v bronasti dobi, zametki bohinjskih vasi pa so se oblikovali med železno dobo, ki hkrati pomeni začetek bohinjskega železarstva, ki je trajalo več kot 2500 let in poleg planšarstva in sirarstva omogočalo preživetje številnim rodovom. Danes je Bohinj priljubljena turistična destinacija, v veliki meri zaradi osrednje naravne znamenitosti, Bohinjskega jezera, ki je največje stalno in naravno jezero v Sloveniji. Kot eno najlepših alpskih letovišč, je Bohinj tudi član združenja Alpine Pearls, ki si med drugim prizadeva za okolju prijazen razvoj turizma in uvajanje mehkih oblik mobilnosti.

Pretežni del Bohinja, njegov visokogorski svet pa v celoti, je zaščiten s posebnim zakonom, saj spada v Triglavski narodni park (TNP). Robno območje TNP zajema območje kulturne krajine, kjer že stoletja gospodari človek. Varstveni ukrepi so prilagojeni prvinskemu gospodarstvu in razvoju stalnega prebivalstva, zato je tu manj omejitev. Osrednje območje ali jedro TNP zajema zgornje dele nekaterih dolin in celotno visokogorje. V njem je človekova dejavnost podrejena naravovarstvenim interesom, zato je uzakonjeno strogo varstvo.



Slika 1: Pogled na Bohinjsko jezero (vir: getbybus.com)

V občini Bohinj je iz leta v leto več turistov. To po eni strani prinaša veliko pozitivnih učinkov za lokalno skupnost in širše, po drugi pa zaradi vse večjih obremenitev prihaja do težav, ki zahtevajo smiselne rešitve in upravljanje. Med njimi posebej izstopajo težave, povezane s prometom in dostopnostjo. Območje občine Bohinj je precej zaprto alpsko območje, katerega doline in višje lege so dostopne le z ene strani. Poleg tega do Bohinja vodijo cestne in železniške povezave s precej omejeno kapaciteto, omejene pa so tudi parkirne površine. V prometno najbolj obremenjenih obdobjih (zlasti poleti) je zato težavna že dostopnost do Bohinja, na najbolj obiskanih točkah pa se občina sooča tudi s pritiski na površine za mirujoč promet. To povzroča zastoje, nepravilno parkiranje, zmanjšuje prometno varnost, negativno vpliva na okolje, prostor in podobo krajine ter vzbuja nezadovoljstvo med obiskovalci in občani.

Občina Bohinj je v zadnjih letih že izvedla vrsto pozitivnih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti in sprejela/pripravila številne strokovne podlage npr. Mobilnostni načrt Bohinja v visoki turistični sezoni (PNZ, april 2018). Da bi z ustreznimi ukrepi dosegla kar najboljše rezultate, se je Občina Bohinj odločila za pripravo Celostne prometne strategije za Bohinj (CPS). Pri tem sodeluje s strokovnjaki s področja prometa in javnostjo. V CPS si prizadevajo za trajnostni in bolj uravnotežen razvoj vseh oblik prometa. Vsem občanom želijo omogočiti primerno dostopnost do različnih oblik javnega prevoza. Z vlaganjem v ustrezno javno infrastrukturo bodo spodbujali uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in povečali varnost šibkejših udeležencev v prometu.

Pri oblikovanju in načrtovanju CPS so poudarjeni t. i. **mehki ukrepi**, ki brez gradnje in ob vključevanju prebivalcev prispevajo k spreminjanju njihovih navad in izboljšanju javnih prostorov. Prav **vključevanje javnosti** v postopek priprave CPS predstavlja glavno novost pri načrtovanju. Za uspešnost ukrepov CPS je namreč pomembno, da jih prebivalci in ostali deležniki sooblikujejo in sprejmejo za svoje. Prav zato izdelovalci CPS aktivno sodelujejo pri obveščanju javnosti in posvetovanjih o vsebini dokumenta z ukrepi.

Tradicionalno načrtovanje prometa je pri sprejemanju odločitev o pomembnih projektih še do nedavnega dajalo prednost hitrosti in učinkovitosti, pri čemer sta se izgubljala transparentnost in vključevanje ključnih skupin deležnikov. Osrednji predmet obravnave sta bili cestna infrastruktura in osredotočenost na avtomobile.

Sodobni pristop priprave CPS torej ne pomeni le priprave in sprejetja strateškega prometnega dokumenta Občine Bohinj, temveč začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem gradnja ni več prvi korak reševanja izzivov v prometu. Zdajšnje načrtovalske prakse nadgrajuje s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja, strateškimi cilji in stebri, ki celovito vključujejo področja dolgoročnega ukrepanja, kot so trajnostno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.



Slika 2: Bohinj – e-rikša (vir: deloindom.si)

S takšnim pristopom skupaj prispevamo k bolj vključujočemu in okolju prijaznemu razvoju prometa, ki bo v Bohinju omogočil še višjo kakovost bivanja in poslovanja, dobro počutje in vsestranska doživetja.

1.1 Izhodišče

V Sloveniji je v lanskem letu strateško načrtovanje prometa sicer dobilo zagon, a se motorizirani promet še vedno povečuje. Do postopnega zmanjševanja motorizacije in izboljševanja kakovosti bivanja v posameznih naseljih in nasploh, bo prišlo v prihodnjih letih, z zamikom. Zdajšnji strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) promet vse pogostejše obravnavajo trajnostno, pri čemer se manj osredotočajo na cestno infrastrukturo. Vse več je strategij, ki omogočajo ukrepe na podlagi celovite presoje in obravnavajo tudi posamezne

elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itd. Tudi postopki sprejemanja odločitev postajajo bolj transparentni, še vedno pa je na nekaterih področjih mogoče zaznati pomanjkanje usposobljenega kadra.



Slika 3: Oblika trajnostne mobilnosti: parkiraj in se pelji – brezplačni prevoz (avtor: Mitja Sodja)

Občina Bohinj se je Celostno prometno strategijo za Bohinj odločila pripraviti z lastnimi sredstvi. Celostno prometno načrtovanje je nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na najsodobnejših metodah načrtovanja z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja, katerih cilj je izpolniti potrebe po boljši kakovosti bivanja za današnje in prihodnje generacije.

1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

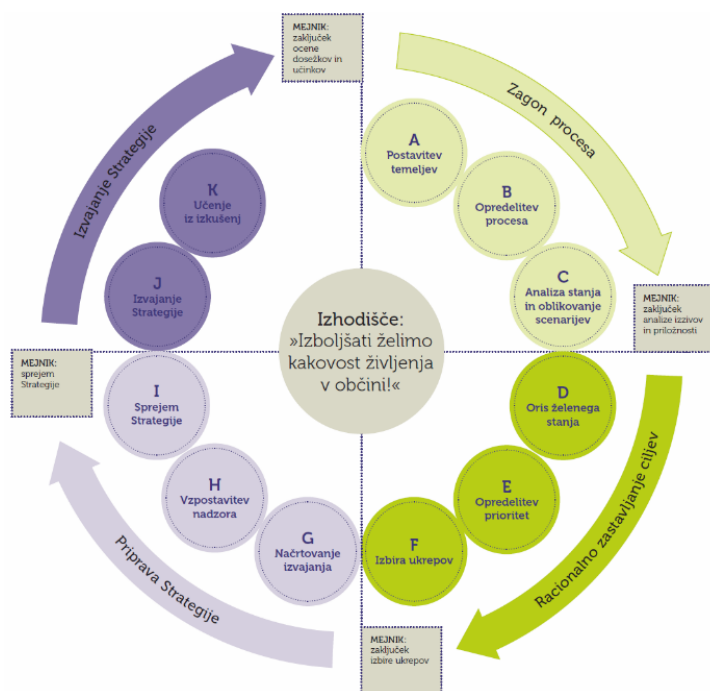
Namen celostne prometne strategije je torej prispevanje k razvoju mobilnosti in pomoč pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s katero Občina Bohinj stremi k:

- izboljšanju kakovosti zraka,
- zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov in porabe energije,
- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v naseljih,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšanju povezanosti med naselji,
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- zmanjšanju stroškov za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju prometne varnosti,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanju stroškov potniškega in tovornega prevoza.

Cilj strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so opredeljeni v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej osnovi se bo Občina Bohinj lahko potegovala za razpoložljiva sredstva v okviru nadaljnjih razpisov.

1.3 Metodologija

Izdelava celostne prometne strategije skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 2012) obsega štiri faze in enajst sklopov aktivnosti, upošteva minimalne standarde, kot so bili določeni v razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo, oktober 2015), na katerega so se sicer lahko prijavljale le občine z mestnim značajem.



Slika 4: Smernice za pripravo CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

Transparentnost

Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta v njeno sooblikovanje, kot novost, poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Javnost je o dogodkih in aktivnostih obveščena s promocijskimi gradivi, vabili, prek spleta, družbenih omrežij in tiska. Aktivno sodelovanje javnosti na delavnicah, v javnih razpravah in javnomnenjskih raziskavah med oblikovanjem strategije doprinese k celovitejšemu vpogledu in še dodatno podpira strokovne ugotovitve, ki slonijo na uvodni analizi stanja s pregledom zdajšnjih strategij in politik. Na podlagi analize stanja se izoblikuje končni nabor ukrepov. Izbira teh pomeni kritični del priprave celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopni pri Občini Bohinj.

Območje obdelave

Celostna prometna strategija Občine Bohinj se osredotoča na prometni sistem prostora celotne občine. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev občine Bohinj, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Bohinja, strategija upošteva tudi regionalne prometne tokove.

Čas obdelave

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala približno pol leta, pri čemer so se aktivnosti začele izvajati novembra 2018 in končale z obravnavo in sprejetjem Celostne prometne strategije na seji občinskega sveta junija 2019. Ta dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene v fazah zagona procesa, racionalnega zastavljanja ciljev in priprave strategije. Zadnja, četrta faza, izvajanje strategije, sledi po sprejemu na seji občinskega sveta Občine Bohinj in pomeni spremljanje izvajanja CPS v skladu z akcijskim načrtom in v CPS določenimi kazalniki.

V analizi stanja so upoštevani podatki izvedenih prometnih študij, štetja prometa in prometnih tokov v letu 2018 in v preteklih letih.

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije od leta sprejetja, tj. od leta 2020 do leta 2025.

2 PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Celostno načrtovanje prometa je nov način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in sodelovalni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega omogoča pridobitev pregleda nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi ter uporablja metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Odločitev Občine Bohinj za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo v občini doseči:

- ravnovesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja,
- upoštevanje prakse in politike več sektorjev, ravni oblasti in sosednjih upravnih območij,
- vključevanje raznovrstne javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi ter
- večjo strokovnost.

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi konkretnije omogočili:

- boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov in podobno,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic ter
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,

- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.



Slika 5: Obratna prometna piramida

3 KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se kljub velikemu napredku v zadnjih letih Bohinj spoprijema s številnimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.

Demografska podoba je negativna

V občini Bohinj zadnja leta beležimo trend minimalnega upadanja števila prebivalcev. V letih od 2011 do konca 2018 se je število prebivalcev z 0,4-odstotno povprečno letno stopnjo zmanjšalo za skupaj dva odstotka, s 5223 na 5103. Bolj zaskrbljujoč je podatek o negativnem prirastu prebivalstva, ki je bil med leti 2010 in 2017 v povprečju – 4,1 ‰ in –5,3 ‰ v letu 2017 (v Sloveniji 1,2 ‰ in 0,5 ‰). Tudi delež starejše populacije se počasi veča; v občini Bohinj je bilo v letu 2018 7,3 ‰ prebivalcev starejših od 80 let (v Sloveniji 5,3 ‰).

Starostna sestava prebivalstva je pomemben kazalnik demografskega stanja v občini in usmerjevalec prostorskega razvoja. S staranjem se spreminjajo potrebe in interesi lokalnega prebivalstva, ki se mu občina, ob poznavanju teh demografskih sprememb, lahko ustrezno prilagaja. Tako bi bilo ob pričakovanju povečanja deleža mladega prebivalstva treba dopolnjevati mrežo šol, izboljševati ponudbo dejavnosti za mladino in mlade družine, organizirati prostor za druženje, zabavo, igro, športne in rekreativne aktivnosti, s staranjem prebivalstva pa se povečujejo potrebe po zagotavljanju zdravniške oskrbe in drugih socialnovarstvenih organizacij, kot so domovi za starejše, pomoč na domu in podobno.

Delovne migracije v druge občine

Statistični podatki kažejo, da se je indeks delovne migracije v letih od 2010 do konca 2017 neznatno povečal, rahlo povečan pa je tudi delež delovnih migrantov v sami občini. Leta 2017 je 48 odstotkov delovno aktivnih prebivalcev občine Bohinj delalo v drugih slovenskih občinah, največ v Ljubljani (27 ‰), na Bledu (19 ‰), v Radovljici (14 ‰) ter v Kranju in na Jesenicah (po 12 ‰). Iz statističnih podatkov sicer ne moremo razbrati, koliko izmed omenjenih prebivalcev se dejansko vozi na delo, lahko pa predpostavljamo, da večina. Glede na podatke SURS je v letu 2017 v drugih občinah delalo približno trikrat več delavcev, kot jih je prihajalo na delo v Bohinj iz drugih občin (988 proti 323). Delovne migracije s seboj prinašajo negativne gospodarske in okoljske posledice. Zaposleni namreč opravljajo daljše poti, zaradi katerih z vozili povzročijo več izpustov, hkrati pa se ustvarjajo časovne izgube. V strateškem interesu občine je, da spodbuja gospodinjstva k uporabi trajnejših načinov prevoza in ustvarja pogoje za povečanje lokalnega zaposlovanja. S tem bi se spodbudili gospodarska rast občine in lokalna potrošnja, ki ju delovne migracije sicer zmanjšujejo.

Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti

Naraščanje potovalnih razdalj in stopnje motorizacije ter nekonkurenčnost javnega potniškega prometa, so sčasoma privedli do tega, da prebivalci za večino poti uporabljajo avtomobil. Hkrati velika razpršenost poselitve predstavlja oviro pri vzpostavljanju učinkovitega javnega potniškega prometa. V anketi je bilo potrjeno, da je avtomobil najpogostejši način potovanja občanov. Na primer, 67 odstotkov vprašanih uporablja avtomobil za prevoz na delo, 22 odstotkov za v šolo, 75 odstotkov za po opravkih, 66 odstotkov za na druženje in 49 odstotkov za na rekreacijo. S takšnimi trendi se krepijo negativni vplivi prometa na kakovost življenja, ob tem pa tisti, ki ne vozijo, nimajo zagotovljenih enakovrednih pogojev za mobilnost.

Trditev o prepogosti izbiri avtomobila kot prevoznega sredstva na prvi pogled nazorno potrjuje dejstvo, da ima 5 od 12 intervjuvancev, ki predstavljajo različne institucije oz. podjetja, do službe manj kot kilometer, pa se jih vseeno kar 9 na delo vozi z avtomobilom. Vzorec intervjuvancev je vendarle specifičen, saj gre večinoma za vodje institucij, kar povečuje verjetnost, da ista vozila uporabljajo tudi v delovnem času, za službene namene. Po drugi strani se tudi ostali zaposleni na delo v glavnem vozijo z avtomobili, celo še pogosteje, a zanje ne vemo, kako daleč imajo do službe. Hkrati imajo pri večini ustanov, ki jih zastopajo intervjuvanci, na voljo brezplačna parkirna mesta za svoje zaposlene in obiskovalce, imajo pa večinoma tudi parkirišča za kolesa, največkrat pokrita. Za razliko od urejenih pešpoti oz. pločnikov, do večine ustanov ne vodijo urejene kolesarske steze, kar je gotovo bistvena ovira za kolesarjenje na delo. V bližini velike večine obravnavanih ustanov so postajališča JPP. Intervjuji tako kažejo na to, da trditev iz naslova drži, je pa to deloma tudi posledica stanja infrastrukture. Polovica intervjuvanih pravi, da njihova organizacija spodbuja uporabo bolj trajnostnih načinov prevoza – to razmerje je gotovo mogoče izboljšati.

Prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ prevozu z avtomobilom. Po občini, razen šolskih avtobusov, vozijo avtobusi na treh pomembnejših linijah rednega medkrajevnega avtobusnega prometa, ki so odvisne od sezone (čas šole, čas počitnic) ter dneva (delovnik, sobota, nedelja), in sicer:

- linija Ljubljana–Bohinj Zlatorog, ki vozi skozi Bohinjsko Bistrico in Ribčev Laz po Spodnji Bohinjski dolini do Ukanca (z občasnim podaljškom do Slapa Savica v turistični sezoni in z večernimi avtobusi, ki vozijo samo do/od jezera) in ne ustavlja na železniški postaji,
- linija Bohinjska Bistrica ŽP–Slap Savica, ki vozi samo v času počitnic po Zgornji Bohinjski dolini do Ukanca in Slapa Savica in ustavlja na železniški postaji (ne pa tudi v Bohinjski Bistrici) ter
- krožna linija Bohinjska Bistrica ŽP–Ribčev Laz–Srednja vas–Bohinjska Bistrica ŽP v obeh smereh, ki vozi med delovniki v obeh sezonah po Spodnji Bohinjski dolini in Zgornji Bohinjski dolini (oziroma obratno) in se ustavlja tako na železniški postaji kot v Bohinjski Bistrici.

Poleg teh je še nekaj linij s po enim avtobusom na dan (ne nujno v obe smeri), ki prav tako večinoma vozijo v času poletne počitniške sezone, v poletni sezoni še avtobus Hop-on Hop-off, pri katerem število potnikov sicer raste, a je še vedno zelo majhno in Ski Bus, ki kot pove že ime, v glavnem prevažja smučarje med zimsko turistično sezono. Statistike o prodanih vozovnicah kažejo, da je v času poletnih počitnic tudi do devetkrat več prometa z avtobusi, kot sicer (najmanj jih je pozimi). V poletni turistični sezoni s parkirišč P+R oz. obratno vozi še brezplačni kombi/minibus. V Bohinju ni vzpostavljenega rednega lokalnega javnega prevoza.

Tudi železniški promet (postaji sta v Bohinjski Bistrici in v Nomenju) za prebivalce Bohinja ni najbolj privlačen, uporabljajo ga večinoma turisti, pa tudi vozni redi so le v manjši meri usklajeni z avtobusnimi.

Po jezeru med Ribčevim Lazom in Ukancem vozi še panoramska ladjica, a za domačine njena uporaba za vsakodnevna potovanja ni ekonomična (časovno, finančno). Na Vogel pa vozi kabinska žičnica.

V splošnem, zlasti pa izven poletne sezone, so prebivalci Bohinja večinoma odvisni od lastnih prevoznih sredstev.

Glavni omejitveni dejavnik za hitrejši razvoj kolesarjenja v vsakodnevnom življenju je pomanjkljiva, mestoma nevarna infrastruktura, ki onemogoča hitro in varno kolesarjenje. Manjka povezav na osrednje kolesarsko omrežje, skupaj z ustreznimi premostitvami in kolesarska steza do Bleda. Kolesarske poti ponekod uporabljajo tudi težja motorna vozila, kar je nesprejemljivo. Podobno velja tudi za hojo.

Kakovost življenja lahko še izboljšamo

Občina Bohinj ima zelo privlačno življenjsko okolje z razvitim turizmom in s kakovostjo bivanja razmeroma zadovoljnimi občani, ki pa pogosto menijo, da je v občini bolje poskrbljeno za turiste kot za domačine.

Okrog Bohinjskega jezera in v bližini izhodišč za visokogorje je velika koncentracija motornega prometa, ki povzroča povečanje hrupa in večje izpuste škodljivih plinov. Poleg tega avtomobili zasedajo glavno javnih površin, zato so ostali udeleženci v prometu velikokrat v podrejenem položaju. Potovalne navade, pretirano vezane na osebne avtomobile, so eden izmed elementov čedalje bolj sedečega življenjskega sloga, ki pripomore k večjemu tveganju za pojav raznih bolezni. V občini tako beležimo nadpovprečno število srčnih kapi glede na slovensko povprečje. Uporaba bolj trajnostnih oblik mobilnosti ima pomembno vlogo pri izboljšanju javnega zdravja, tako s povečano telesno aktivnostjo kot zmanjšanjem zunanjih negativnih vplivov prometa.



Slika 6: Prikaz nekaterih mogočih ukrepov za izboljšanje kakovosti življenja v Bohinjski Bistrici

V občini je, v primerjavi s slovenskim povprečjem, tako več poškodovanih v prometnih nesrečah, kot tudi prometnih nezgod z alkoholiziranimi povzročitelji. Zagotavljanje varnost pešcev in kolesarjev je eden ključnih izzivov celostne prometne strategije. Posebno veliko možnosti je v prilagoditvi infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo.

Prometno načrtovanje ni celostno

Prometno načrtovanje je bilo doslej v občini še vedno prepogosto podrejeno osebnim avtomobilom, kljub trajnostnim vodilom v ključnih strateških dokumentih. Načrtovanje prometa je pomanjkljivo integrirano tako z drugimi sektorji na občinski ravni kot s preostalimi subjekti na področju proučevanja prostora. To še posebej velja za prostorsko politiko, v kateri niso izkoriščene možnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Izkoriščene niso niti možnosti upravljanja mobilnosti, rezerve pa so tudi pri spremljanju in vrednotenju potovalnih navad in učinkov ukrepov. V zadnjem času se vendarle bolj zavedamo pomena prometa za izboljšanje javnega zdravja in kakovosti življenja ter posledičnih vplivov na razvoj občine, kar že ugotavljajo tudi pri intervjuvani predstavniki institucij in skupin občanov (starejši, gibalno ovirani ...).



Slika 7: Sprehod oz. kolesarjenje skozi Ribčev Laz znata biti prav lepa, ne pa tudi čisto varna. Z rekonstrukcijo, ki je v teku, se bo izboljšala tudi varnost. (vir: Google)

4 KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

Občina Bohinj je že pred leti stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zavedamo pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznavamo, da obstaja še veliko priložnosti za temeljito izboljšanje prometnega sistema in s tem večjo kakovost bivanja v občini.

Nadgradnja javnega potniškega prometa

Na osnovi analize stanja ter opravljenih anket in intervjujev, javni potniški promet (JPP) v občini nima izkoriščenega vsega potenciala. Res je sicer, da kot je bilo omenjeno, razpršenost poselitve predstavlja realno težavo, a vseeno obstajajo možnosti za nadgradnjo, predvsem v optimizaciji prog in voznih redov, integraciji javnega potniškega prometa v šolske prevoze, nadgradnji informacijskega sistema in sistema za izdajanje vozovnic, razširitvi storitve in voznega parka, prenovi avtobusnih postajališč ter izboljšanju poslovnega modela. Velika priložnost je tudi v večmodalnosti (prepletanju različnih oblik prevoza) in boljši integraciji oblik javnega potniškega prometa s preostalimi prevoznimi načini (npr. danes ni dobro poskrbljeno za potnike, ki želijo na avtobus ali vlak vstopati s kolesom).

Občina še nima uvedenega javnega potniškega prometa, ki bi bil primeren predvsem za zagotavljanje notranjega tranzita v občini. Obstaja tudi potencial za boljše povezovanje z bližnjimi središči, npr. Bledom, Lescami, in med železniškimi postajami.

Racionalnejša poraba sredstev za promet

V zadnjih desetletjih smo veliko sredstev namenili motornemu prometu, kar je, razumljivo, vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in odvisnosti od njega. Priložnost vidimo v spremembi načrtovalskih prednosti, ki bi več poudarka dajale trajnostnim oblikam mobilnosti.

Dostop do evropskih sredstev in znanja

Občina Bohinj si v prihodnje želi boljše izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in primerov dobre prakse iz tujega okolja. Sprejetje strategije nam bo te možnosti še povečalo.

Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti možnosti regijskega sodelovanja (RAGOR – Razvojna agencija Zgornje Gorenjske, BSC – Regionalna razvojna agencija Gorenjske, LAS Gorenjska košarica) in sodelovati s soslednjimi občinami ter v okviru skupnosti Julijske Alpe.

Treba je vzpostaviti komunikacijo in sodelovanje z deležniki na področju javnega potniškega prometa in razvoja daljinskih kolesarskih povezav.



Slika 8: Delavnica v sklopu izdelave CPS Bohinj (31. 1. 2019)

Raznovrstna ponudba prevozov za turiste

Bohinj kot izrazito turistično usmerjena občina nudi v času turistične sezone široko ponudbo oblik javnih prevozov. Od aprila pa do začetka novembra po jezeru med Ribčevim Lazom in Ukancem po ustaljenem voznem redu pluje ladja, za obisk znamenitosti po gorenjskih občinah je poleti organiziran prevoz s turističnim avtobusom Hop-on Hop-off, ki vozi tudi npr. na Pokljuko. S parkirišč parkiraj in se pelji Srednja vas (Senožeta), Ribčev Laz ter Bohinjska Bistrica (Danica in Kobla) in nazaj med poletno sezono vozi brezplačni minibus. V letu 2019 je načrtovana uvedba nove linije na Soriško planino. Gostje lahko skozi celo leto najamejo tudi treking kolesa. Med majem in novembrom vozi parni muzejski vlak, pozimi pa smučarski vlak. V prihodnosti načrtujemo razširitev ponudbe predvsem z okolju prijaznimi prevoznimi sredstvi.

5 VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V BOHINJU

5.1 Vizija

Vizija Občine Bohinj glede celostne ureditve prometa je temelj za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine, razširjene delovne skupine in zainteresirana javnost), s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Vizija Občine Bohinj je naslednja:

»Bohinj je kraj, kjer radi živimo, delamo, ustvarjamo in kamor obiskovalci radi prihajajo.

S kakovostno dostopnostjo za vse, s trajnostnimi potovalnimi navadami in s povezanostjo vseh delov občine, živimo sodobno in zadovoljno, aktivno, zdravo in varno, spoštujemo tradicije in smo v pristnem odnosu z naravo, kulturo in obiskovalci. Podpiramo sonaravni razvoj turizma in krepimo lokalno gospodarstvo.

Bohinj je referenčna občina za trajnostno mobilnost v alpskem prostoru, oaza pristnih in sproščujočih presenečenj.«

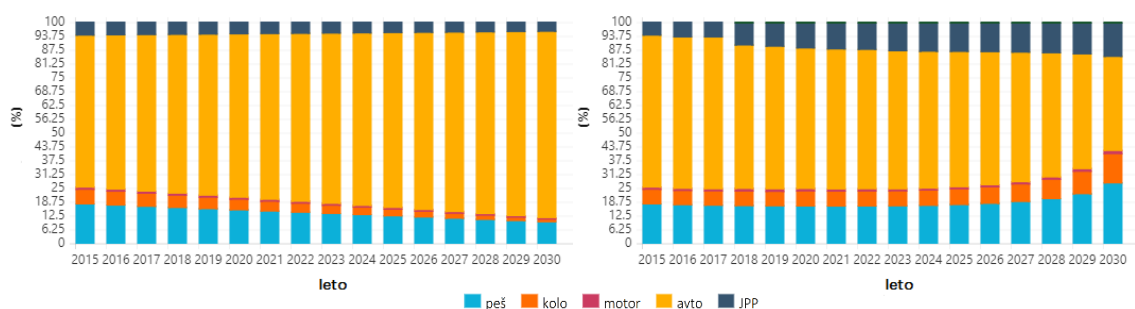


Slika 9: Bohinjsko jezero (vir: Potovanja.Over.Net)

5.2 Strateški cilji

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi vključevanja javnosti zastavili naslednje strateške cilje:

1. **Zagotavljati kakovostno dostopnost** za vse prebivalce in obiskovalce občine znotraj občine in do občine, zlasti za tiste z omejeno mobilnostjo – mladostnike, starejše in gibalno ovirane.
2. **Izboljšati varnost v prometu**, še posebej najbolj ranljivih udeležencev pešcev in kolesarjev, med njimi otrok in starostnikov.
S celostno urejenim prometom in dostopnostjo **podpirati zeleno, okolju prijazno gospodarstvo v občini.**
3. **Izboljšati življenjski prostor in zmanjšati negativne vplive na zdravje** z bolj zdravimi potovalnimi navadami, ki povečujejo fizično aktivnost, zmanjšujejo hrup in izpuste onesnaževal zraka.
4. **Uravnotežiti prometno načrtovanje v občini** z enakopravno obravnavo vseh prevoznih načinov ter uravnoteženostjo prometnih investicij in ukrepov.
5. **Spodbujati trajnostni turizem** na način, ki povečuje privlačnost občine z dobro dostopnostjo turističnih destinacij, hkrati pa ne povzroča dodatnih negativnih prometnih vplivov na občino.



Slika 10: Scenarij nadaljevanja trendov in scenarij uravnoteženega trajnostnega prometa

6 PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

Celostna prometna strategija Občine Bohinj predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničitve vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo. Skupaj tvorijo smiselno celoto, ki omogoča doseganje strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja ključne izzive in priložnosti ter določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer dogodkov v prihodnosti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, temveč nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber ima poleg ciljev določene tudi ukrepe za doseg začetnih ciljev. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so razvidni iz preglednice 1.

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

1	2	3	4	5
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE IN OZAVEŠČANJE	HOJA	KOLESARJENJE	JAVNI POTNIŠKI PROMET	MOTORNI PROMET
Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov	Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj	Vzpostavitev boljše infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje	Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motornega prometa

7 PRVI STEBER: Zagotavljanje celostnega prometnega načrtovanja in ozaveščanja uporabnikov

Občina Bohinj je znana kot turistična občina, kjer je trajnostni razvoj, zlasti z vidika okolja, eden najpomembnejših dejavnikov lokalne politike, prebivalci pa so okoljsko razmeroma dobro ozaveščeni. Trajnosten razvoj je vodilo ključnih strateških dokumentov, pozitivne spremembe tudi na področju prometa so že zaznavne. Hkrati se zavedamo, da se promet ne razvija vedno v skladu z zastavljenimi cilji in načeli. S skladnim in celostnim prometnim načrtovanjem bomo strateške usmeritve dosledno tudi izvajali.

7.1 Izzivi

Za celosten pristop k načrtovanju prometa bodo v prihodnje nujna usklajevanja vseh politik in ciljev, ki jih občina zasleduje. V procesu načrtovanja bo treba upoštevati vse ključne deležnike in zainteresirano javnost, kar je bilo do zdaj prej izjema kot pravilo. Več bo tudi medobčinskega sodelovanja, saj številni projekti vplivajo na širšo regijo, z medsebojnim usklajevanjem pa bo mogoče izvajati tudi nekatere regionalne projekte, za katere država nima interesa in finančnih sredstev. Na področju prometa se bodo ukrepi usklajevali z upravljavci cest (ostale občine, DRSI) in železnic (SŽ).

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. S celostnim pristopom bo namreč potrebno bistveno večje usklajevanje in posvetovanje z ostalimi oddelki, ki se ne ukvarjajo neposredno z infrastrukturo in prometom. Več pomena bo treba dati gospodarskemu, družbenemu in predvsem zdravstvenemu vidiku. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj,

še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

7.2 Dosežki

Občina je že izdelala nekaj strateških dokumentov, ki so v ospredje postavili trajnostni razvoj prometa v občini in naseljih ali pa vsaj sodelovala pri njihovem nastanku.

Mobilnostni načrt Bohinja v visoki turistični sezoni (april 2018) je dokument, s katerim je Občina Bohinj predvidela vrsto učinkovitih ukrepov za upravljanje prometnega povpraševanja v glavni turistični sezoni (junij, julij, avgust, september) z osnovnim namenom zmanjšanja negativnih vplivov prometa na okolje. Gre za dolgoročno strategijo upravljanja mobilnosti na ravni individualne organizacije ali lokacije, ki zasleduje cilje trajnostne mobilnosti z izbiro ukrepov in sistematičnim spremljanjem in vrednotenjem. Glavni cilj je zmanjšati uporabo avtomobilov s samo enim potnikom, kar ima veliko prednosti z vidika zmanjšanja stroškov, negativnih vplivov na okolje, zagotavljanja dostopnosti, ugleda itd. z mehкими ukrepi upravljanja mobilnosti, prilagojenimi specifičnim značilnostim okolja.

Sprejet je **Akcijski načrt urejanja prometa v Bohinju** (februar 2018), ki določa ukrepe na področju hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa, motoriziranega prometa in trajnostnega prometnega načrtovanja do leta 2022.

Junija 2017 je Občina Bohinj sprejela **Strategijo trajnostnega razvoja Občine Bohinj 2025+**. Njen namen je bil s prebivalci, glavnimi deležniki in organi občine načrtovati smer nadaljnjega razvoja, skupne cilje in strateške projekte Občine Bohinj do leta 2025. Med 10 pglavlnitnimi razvojnlmi izzivi je tudi upravljanje prometa. Strategija predvideva večje spremembe na področju zmanjševanja motoriziranega prometa, boljšega upravljanja prometnih tokov v poletnih mesecih, uvajanja novih rešitev prevoza za hribovska območja in prehod v mehko mobilnost. Vzoredno ostaja izziv zagotovitve boljše povezanosti do avtoceste in sosednjih krajev, tako za motorni kot za kolesarski in železniški promet.

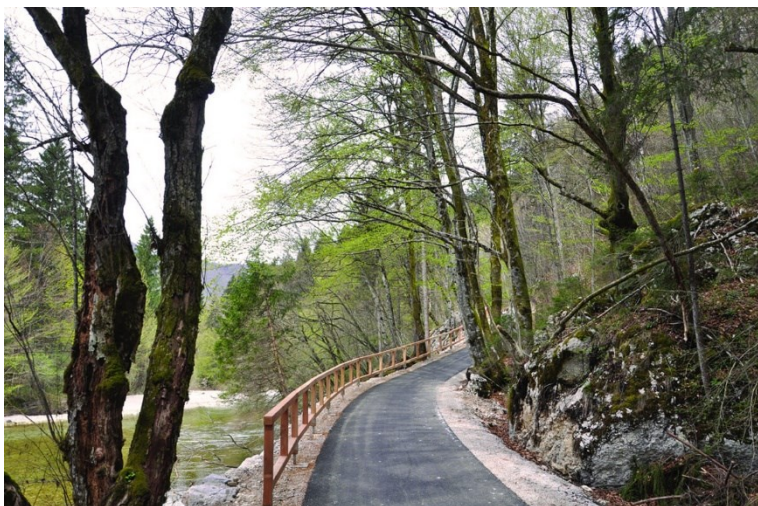
Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025 iz leta 2016 določa cilje in naloge za celotno programsko obdobje, ki temeljijo na viziji narodnega parka za obdobje do leta 2030. Narodni park obsega tudi v CPS obravnavano območje Bohinja. Načrt se posebej dotika prometa v poletnih mesecih, ko se ta tudi do trikrat poveča glede na ostali del leta. Cilj je, da je cestna infrastruktura do parkovnih naselij s stalno poselitvijo primerno urejena, varna in prevozna vse leto, javni prevoz dostopen in prilagojen potrebam lokalnega prebivalstva in obiskovalcev, dosežena umiritev prometa, prednostno v najbolj obremenjenih delih narodnega parka.

Razvojni načrt UNESCO MAB območja Julijske Alpe kot turistične destinacije je leta 2015 nastal zaradi potrebe po (ponovnem) tesnejšem razvojnem, turistično-tržnjenskem in organizacijskem povezovanju na širšem območju biosfernega območja UNESCO MAB Julijske Alpe. Načrt prednostno obravnava trajnostni turizem z elementi trajnostne mobilnosti. Med predvidenimi ukrepi, ki so pomembni za območje Bohinja so izboljšanje javnih prevozov ter njihovo spodbujanje in pospeševanje, izboljšanje transferov in alternativnih oblik mobilnosti, informiranja in promocije zelene mobilnosti, vzpostavitev prometnih režimov, parkiranja in infrastrukture za umirjanje in upravljanje prometa ter razvoj oz. izgradnja nove infrastrukture za kolesarje.

Leta 2015 je bil za uresničevanje vizije »Gorenjska, tu želim živeti, delati in se igrati« sprejet **Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020**. Ta med petimi razvojnimi področji obravnava tudi okolje, prostor in infrastrukturo s ciljem »povečati delež potnikov v javnem prevozu«. Poleg tega je med investicijskimi ukrepi nekaj takih, ki zadevajo promet: aktivno in kakovostno življenje, javna infrastruktura, okolje, prostorski razvoj, varčna uporaba energije in uporaba obnovljivih virov.

Že leta 2010 je bila narejena tudi **Študija možnosti zapor v Triglavskem narodnem parku**. Gre za prometno študijo Bohinja, kot osnovo za vzpostavitev zapore posameznih delov dostopnih poti do naravnih in kulturnih vrednost v območju TNP in na njegovih robovih. Namen naloge je bil poiskati prometno rešitev, ki bi omogočila ustrezno dostopnost, hkrati pa ne bi bila moteča za okolje. Predlog prometne ureditve je bil narejen za cestno omrežje, parkirno ureditev, javni, kolesarski in peš promet.

Dosedanji strateški dokumenti ne obravnavajo dovolj podrobno mobilnostnih navad občanov. Ni določenega načina za spremljanje načinov potovanja in njihovih deležev. Za ukrepe, ki so sprejeti na področju vlaganj v prometno infrastrukturo, ni definiranih načinov merjenja učinkov sprejetih ukrepov. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje načrtovati nove smernice in določiti prednostne naloge na področju načrtovanja prometa.



Slika 11: Kolesarska pot Bohinj (vir: Atelje Ostan Pavlin d.o.o.)

7.3 Cilji

Preglednica 2: Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje

Prometni steber	Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje	Vzpostaviti sistemske pogoje za celostno načrtovanje prometa.	Zagnati CPS še letos, ga revidirati vsaki dve leti in prenoviti vsakih pet let.	Sprejem, revizija in prenova CPS.
	Spremeniti načrtovalske prednostne naloge.	Do leta 2021 sprejeti takšne občinske proračune, ki bodo uravnotežili sredstva med prometnimi sistemi.	Izvajanje ukrepov CPS.
		Od leta 2019 redna vključenost v regionalne in evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti.	Število regionalnih in evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti.
		Sprejeti takšne OPN in OPPN, ki bodo spodbujali trajnostno mobilnost.	Delež ukrepov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost v OPN, OPP in ZN.
	Sistematično spremljati področja mobilnosti.	Spremljanje potovalnih navad in učinkov naložb ter ukrepov na dve leti.	Rezultati anket o potovalnih navadah in podatki iz štetja prometa (pešci, kolesarji, motorni promet).
		Do leta 2021 izdelati register nevarnih točk za vse prometne načine.	Register nevarnih točk.
	Zagotoviti transparentnost odločanja v vseh fazah celostnega načrtovanja prometa.	Od leta 2019 za vse večje naložbe v ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.	Delež večjih prometnih naložb, pri katerih je bilo zagotovljeno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov.
	Okrepiti vlogo mehkih ukrepov pri	Od leta 2019 vsako leto izvajati ozaveševalne akcije na temo trajnostne mobilnosti.	Število ozaveševalnih akcij na temo trajnostne mobilnosti na leto.

Prometni steber	Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
	spreminjanju potovalnih navad.	Spodbuditi šole in druge večje ustvarjalce prometa, ki še nimajo mobilnostnih načrtov, da jih do leta 2021 sprejmejo in začnejo uporabljati.	Število šol in drugih večjih ustvarjalcev prometa s sprejetim mobilnostnim načrtom.

7.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Bohinj predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa naslednje ukrepe:

1. Sprejem, zagon, revizije in prenova celostne prometne strategije

Izdelava in sprejem CPS Bohinj v letu 2019 pomeni nadaljevanje dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa. Sledilo mu bo spremljanje kazalnikov in revizija strategije na vsaki dve leti (2021 in 2023) ter prenova vsakih pet let (2024). Dokument za občino ne bo obvezujoč, bo pa predstavljal osnovo za razvoj ukrepov.

2. Spremljanje kazalnikov na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo (anketa, štetje ...)

V sklopu revizije bomo na vsaki dve leti (2021 in 2023) spremljali in vrednotili ključne kvalitativne in kvantitativne kazalnike mobilnosti v občini (npr. potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, izpusti CO₂ ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje.

3. Imenovanje koordinatorskega za trajnostno mobilnost

Na Občini Bohinj bomo določili koordinatorskega za trajnostno mobilnost, ki bo koordiniral izvajanje posameznih ukrepov strategije.

4. Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom (delavnice – 1-krat na leto)

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava Občine Bohinj izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja uprave ter drugih ključnih deležnikov, ki se ukvarjajo s prometom. Izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti bodo potekala v okviru delavnic, seminarjev, kongresov ipd.

5. Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad (kot npr. teden mobilnosti ...)

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju pešačenja, kolesarjenja, javnega potniškega prometa ter racionalnejše uporabe motornih vozil so najuspešnejše v kombinaciji z akcijami za spodbujanje trajnostnih prometnih načinov, te pa v kombinaciji z izboljšanimi pogoji za uporabo teh prometnih načinov. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, izobraževanj v šolah in vrtcih, aplikacij, razstav, tekmovanj in spodbujanja delodajalcev. Ozaveščanje bomo izvajali tudi s slogani za promocijo trajnostne mobilnosti.

6. Mobilnostni načrti za ključne deležnike, ki ustvarjajo večji promet (izdelava enega dokumenta na leto, pobude, promocija ...)

Občina Bohinj bo spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za tiste, ki ustvarjajo večji promet (občina, javni zavodi, šole, gospodarstvo ...). Cilj je izdelati en mobilnostni načrt na leto.

7. Zagotovitev financiranja ukrepov v občinskem proračunu in z drugimi viri

Občina Bohinj bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju mobilnosti uravnotežena glede na vse prevozne načine. Povečale se bodo naložbe za zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP. Poleg tega bo občina zagotavljala financiranje ukrepov tudi z drugimi viri.

8. Preveritev in po potrebi prilagoditev občinskih prostorskih dokumentov po konceptu trajnostnega prometnega načrtovanja (priprava strokovnih podlag)

V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, še posebej za tiste, ki ustvarjajo večji promet. S celovitimi presojami vplivov novogradenj na promet se lahko zmanjšujejo mobilnostne težave, ki jih objekti povzročajo.

9. Sistem vključevanja javnosti

Eden izmed ključnih ukrepov CPS je vzpostavitev sistema vključevanja javnosti, ki bo lahko s pobudami sodelovala pri reševanju skupnih prometnih vprašanj. Prebivalstvo bo aktivno vključeno tudi z anketami, delavnicami, javnimi razpravami, izobraževanji in promocijami.



Slika 12: Javna razprava z delavnico v sklopu izdelave CPS Bohinj (27. 2. 2019)

10. Sodelovanje pri regionalnih in evropskih projektih na temo trajnostne mobilnosti

Občina bo aktivno sodelovala pri regionalnih in evropskih projektih na temo vseh vrst trajnostne mobilnosti. Redno se bomo prijavljali na razpise za pridobitev nepovratnih sredstev.

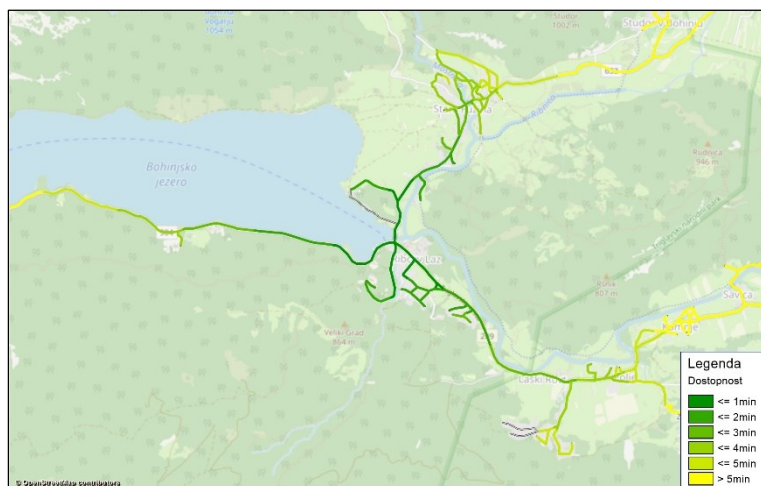
11. Povezovanje s sosodnjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav

Gre za projekte oziroma ukrepe, ki se nameravajo izvajati in imajo vpliv prek meja občine Bohinj. Prihodnost je predvsem v širjenju kolesarske mreže in drugih zdajšnjih sistemov.

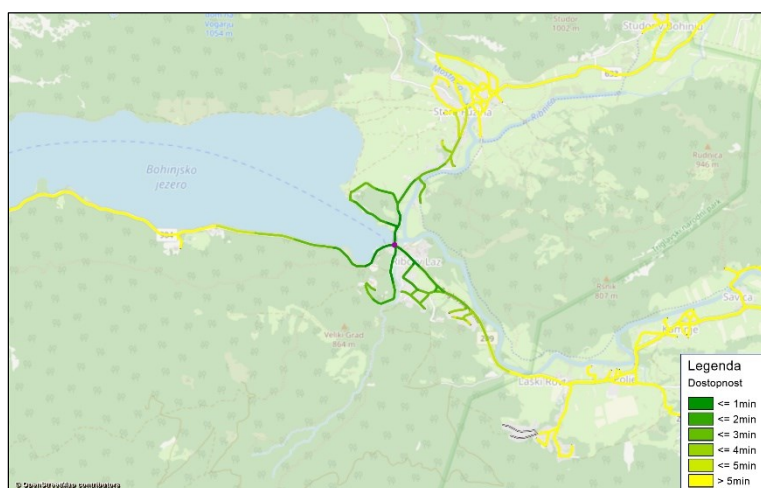
12. Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk

Vzpostavili bomo register nevarnih točk, s katerim bomo sanirali kritična mesta, da bodo primerna za vse vrste uporabnikov – za otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, za uporabnike na prevoznih sredstvih z manjšimi

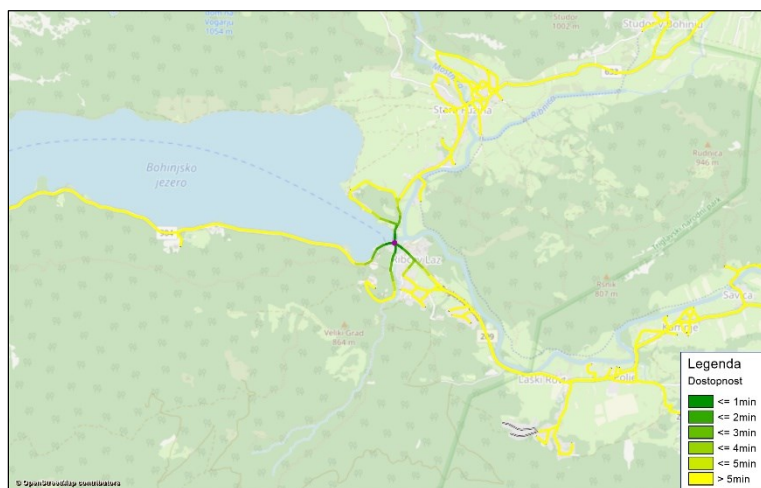
kolesci, za kolesarje, za uporabnike invalidskih vozičkov, za vožnjo otroških vozičkov ipd.



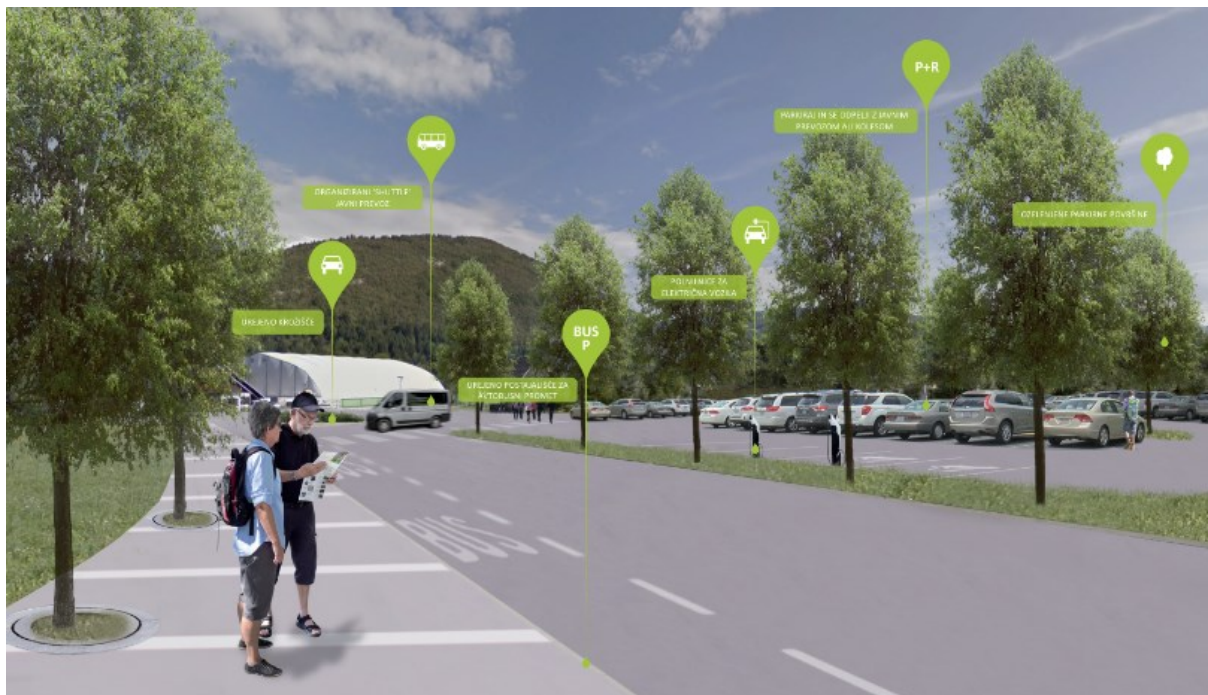
Slika 13: Dostopnost Ribčevega Laza z avtomobilom v petih minutah



Slika 14: Dostopnost Ribčevega Laza s kolesom v petih minutah



Slika 15: Dostopnost Ribčevega Laza peš v petih minutah



Slika 16: Vizija: vzpostavitev in ureditev parkirišča »parkiraj in se odpelji/odkolesari« v Danici v Bohinjski Bistrici

7.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
1.1	Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova celostne prometne strategije	5.000 € za vrednotenja na dve leti, 10.000 € za prenovu na pet let	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
1.2	Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	brez	nizka	Občina Bohinj					
1.3	Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom (delavnice – 1-krat na leto)	2.500 €	nizka	Občina Bohinj					
1.4	Upoštevanje smernic za načrtovanje in posodobitev Kataloga urbane opreme	2.500 €	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
1.5	Redno prijavljanje na projekte povezane s trajnostno mobilnostjo	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Bohinj					
1.6	Povečanje transparentnosti odločanja z vključevanjem prebivalstva	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Bohinj					
1.7	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja	brez, v okviru priprave prostorskih aktov	srednja	Občina Bohinj					
1.8	Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj, sosednje občine, DRI, DRSI, SŽ ...					
1.9	Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti	redna sredstva v proračunu	nizka	Občina Bohinj					
1.10	Sofinanciranje mobilnostnih načrtov za ključne deležnike, ki ustvarjajo večji promet (izdelava enega dokumenta na leto, pobude, promocija ...)	6.000 €	srednja	Občina Bohinj, javni zavodi, gospodarstvo, zunanji izvajalec					
1.11	Izdelava mobilnostnega načrta za Ukanc ter slap Savico	10.000 €	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
1.12	Izdelava mobilnostnega načrta za območje Pokljuke	20.000 €	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
1.13	Spremljanje kazalnikov na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo (anketa, štetje ...)	2.000 EUR na 2 leti (štetje), 1.000 EUR na 2 leti (anketa)	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
1.14	Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad (kot npr. teden mobilnosti ...)	10.000 €	srednja	Občina Bohinj, SPV, Turizem Bohinj, šole, vrtci					
1.15	Zagotovitev financiranja ukrepov v občinskem proračunu in z drugimi viri	brez	nizka	Občina Bohinj					

8 DRUGI STEBER: Uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje. Primerna je za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od ali do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v naseljih. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi bilo mogoče premagati peš, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

8.1 Izzivi

Pešačenje je obravnavano že v dosedanjih dokumentih in strategijah, vendar so tako cilji kot ukrepi pogosto predvideni v manjši meri, posredno in manj prednostno kot motorni promet. Pešci so najšibkejša skupina udeležencev v prometu, zato bi jih morali v prihodnje, v fazi načrtovanja, upoštevati z največjo prednostjo.

V naseljih in med njimi so pogoji za pešačenje omejeni. Pogosto ni pločnikov, ponekod manjka tudi javna razsvetljava. Vozila v manjših krajih velikokrat dosegajo previsoke hitrosti, saj ni izvedenih ukrepov za umirjanje. Problematična je nesklenjenost pločnikov, kjer morajo pešci sestopati na vozišče in so zato bolj izpostavljeni motornemu prometu. Obstajajo sicer poti, namenjene predvsem rekreacijskemu pešačenju in kolesarjenju ter kmetijski mehanizaciji, a na njih prihaja do konfliktov med uporabniki, saj niso ustrezno označene.



Slika 17: Pešcem neprijazno in nevarno



Slika 18: Sicer krasna in lepo, a pomanjkljivo, označena Kolesarska pot Bohinj, ki ni namenjena zgolj kolesarjem, ampak tudi pešcem, kmetijski mehanizaciji in lokalnemu dovozu z motornimi vozili

Manjka tudi varnih prehodov za pešce in križišč, ki bi umirjala promet in povečevala prometno varnost vseh udeležencev. Najbolj problematična so križišča na prometnih cestah, ki potekajo skozi gosteje poseljena območja, saj je tu interakcija med pešci in vozili pogosta.



Slika 19: Pešcem neprijazno in nevarno prehajanje ceste zaradi neustrezne infrastrukture



Slika 20: Kam pa vodi ta prehod za pešce?

Hoja ni med glavnimi načini potovanja. Glede na izide ankete hodi na delo 12 % (N = 207), v šolo pa 15 % (N = 85) sodelujočih prebivalcev, saj še vedno močno prevladuje uporaba osebnega vozila. V prihodnje bo tako potrebnih tudi več aktivnosti s področja ozaveščanja ljudi o pomenu hoje.

Za senzorično in gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov omejena, celo do pisarne njihovega društva, saj je njim namenjena prometna infrastruktura in infrastruktura ob in v javnih objektih, velikokrat pomanjkljiva ali neustrezno izvedena. Na tem področju bo v prihodnje treba več pozornosti nameniti podrobnostim izvedbe, ki jih pogosto opazijo šele uporabniki, ne pa tudi načrtovalci.

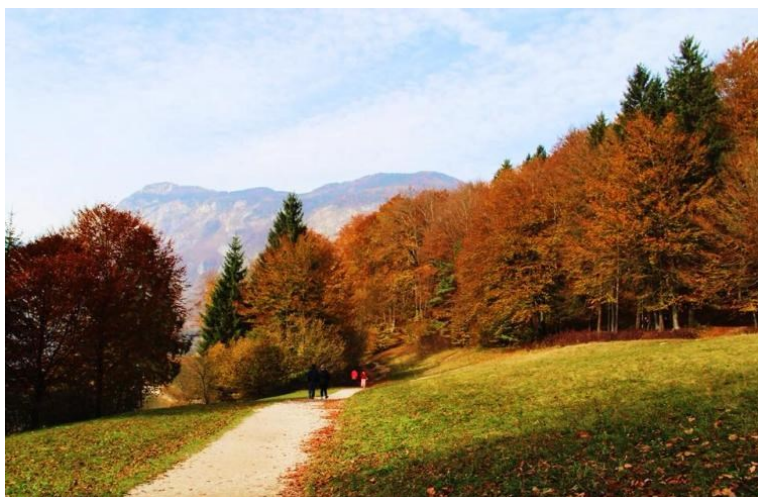
8.2 Dosežki

V Bohinju je več urejenih sprehajalnih poti oz. poti namenjenih hoji, za katere skrbi Turizem Bohinj. Takih je kar 20, med bolj znanimi je npr. lepo urejena sprehajalna pot ob Bohinjskem jezeru, ki omogočajo tudi pešačenje po naravi, stran od motornega prometa. Te poti, označene z lesenimi usmerjevalnimi tablicami in rumeno-belimi markacijami, so zelo priljubljene med obiskovalci in vsakodnevnimi rekreativci. Ob nekaterih so klopi in mize ter informacijske table. Te poti so med drugim opisane in v merilu 1:25.000 prikazane na Karti pohodniških poti po Bohinju.

Z izvajanjem te celostne prometne strategije bomo izboljšali stanje na področju pešačenja v naslednjih petih letih. Za doseganje ciljev se bodo izvajali tako infrastrukturni ukrepi za izboljšanje pogojev za pešačenje kot različne akcije za ozaveščanje prebivalcev o pomenu hoje.



Slika 21: Pogled na urejeno pešpot ob jezeru (vir: drustvo-utrip.si)



Slika 22: ... in še en (vir: lepote-slovenije.si)

8.3 Cilji

Preglednica 3: Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Hoja

Prometni steber	Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Hoja	Povečati delež hoje.	Do leta 2023 povečati delež hoje na delo in v šolo s 13 % na 17 %.	Delež hoje na delo in v šolo glede na analizo stanja (anketa).
		Do leta 2023 povečati delež hoje po opravkih s 17 % na 22 %.	Delež hoje po opravkih glede na analizo stanja (anketa).
	Zagotoviti infrastrukturo in druge pogoje za hojo.	Do leta 2023 urediti vsaj 1 prehod za pešce letno.	Število na novo urejenih prehodov za pešce na leto.
		Do leta 2023 zagotoviti vsaj 50 m novih ali preurejenih površin za pešce letno.	Dolžina novih ali preurejenih peš povezav.
		Do leta 2023 rekonstrukcija in odstranitev arhitektonskih ovir za ranljivejše skupine ob vseh javnih ustanovah in pomembnejših turističnih točkah.	Število lokacij in povezav s prilagojeno infrastrukturo.

Prometni steber	Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
	Povečati prometno varnost pešcev.	Do leta 2023 izničiti število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah.	Število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP): povprečno 1 pešec letno med 2015–2018, v občini Bohinj.)

8.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Bohinj predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

1. Razvoj površin za pešce in odpravljanje nevarnih točk

Občina Bohinj bo izdelala potrebne načrte in pridobila ustrezno dokumentacijo za vzdrževanje in rekonstrukcijo obstoječih ter gradnjo novih površin za pešce. Infrastrukturo v naseljih bomo prilagodili osebam z zmanjšano mobilnostjo. Postopno bomo zgradili manjkajoče pločnike v naseljih ob glavni cesti ter razširili ostala omrežja pešpoti. Na posameznih odsekih bomo postopoma umirili motorni promet. Uredili in izboljšali bomo povezave med naselji oz. poselitvenimi območji. Gre npr. za pešpot med Bohinjsko Bistrico in Nomenjem (pešpot za Savo), ureditev površin za pešce v Češnjici, ureditev manjkajočih rečnih prehodov oz. mostov (Ribčev Laz ...) ipd. Za namen izboljšanja varnosti pešcev in drugih udeležencev v prometu, bomo preverili, prilagodili in dogradili javno razsvetljavo, npr. na nekaterih neosvetljenih ulicah v Bohinjski Bistrici, na Goričici in Pri Cenglet. Prehode za pešce na območjih z dosti prometa bomo uredili v skladu z varnostnimi standardi (talna osvetljava in drugi ukrepi za izboljšanje varnosti).

2. Odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju

Obstoječe pešpoti bomo z rednim vzdrževanjem stalno izboljševali in nadgrajevali, da bodo, odvisno od vrste in namena posamezne poti, primerne za različne uporabnike – otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, uporabnike na rolerjih, za vožnjo otroških vozičkov in z invalidskimi vozički ipd. V vaseh v Zgornji in Spodnji dolini bomo uredili površine za pešce ali možnost obhoda glavne ceste oz. umirili in količinsko omejili motorni promet.

3. Vzpostavljane šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe, vključno z mobilno aplikacijo

V Bohinju še ni sistema urejenih šolskih poti, zato jih bomo uredili, ustrezno označili in spodbujali njihovo uporabo. Izvajali bomo izobraževanja za ravnatelje in učitelje, večji poudarek bomo namenili izvajanju načrtov, tudi v smislu spodbud za šole. Nadgradnja varnih poti v šolo se bo izvajala vsako leto. V vrtcih, šolah in sicer bomo z različnimi aktivnostmi promovirali hojo.

4. Načrtovanje in označevanje poti za pešce s smerokazi ter postavitve druge urbane opreme, povečanje privlačnosti poti za pešce

Poleg vzpostavljanja novih, bomo obnavljali dotrajane pešpoti in pločnike, zamenjali in dodajali bomo urbano opremo, kot so klopce, koši za smeti in pasje iztrebke (v skladu s Katalogom urbane opreme za območje občine Bohinj), namestili nove dinamične svetilke ter poskrbeli za pešcem uporabno in privlačno (prometno) signalizacijo. Skrbeli bomo za urejenost parkovnih površin in poti v parkih, zasajali drevesa in grmovnice in na ta način povečali privlačnost poti za pešce. Celovito bomo uredili ožja središča naselij, uredili okolice šol in vrtcev, uredili pešpoti v naseljih. Da bi povečali privlačnost in prepoznavnost pešačenja, bomo poskrbeli za ustrezne talne oznake in vzpostavili oznake časov potovanja do posameznih delov naselij (npr. do šole: 15 minut ipd.). Oznacbe bodo usklajene z oznakami za kolesarje. Izboljšana bo vidnost oznak, kar velja tudi za rekreacijske, turistične in tematske pešpoti, večnamenske poti pa bomo označili za vse uporabnike enakovredno.

8.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
2.1	študije/načrti ureditev peš površin za posamezna naselja	5.000 €/naselje	srednja	Občina Bohinj					
2.2	Stara Fužina: rekonstrukcija ceste skozi vas z ureditvijo površin za pešce, javne razsvetljave	240.000 € (+ DRSI 860.000 €)	visoka	Občina Bohinj, DRSI					
2.3	Ribčev Laz: rekonstrukcija ceste z izgradnjo pločnika ter otoki za umirjanje prometa	500.000 € (+ DRSI 1.050.00 €)	visoka	Občina Bohinj, DRSI					
2.4	Bohinjska Bistrica: rekonstrukcija ceste od krožišča do kampa Danica, izgradnja brvi ter manjkajočih pločnikov	375.000 € (+ DRSI 525.000 €)	visoka	Občina Bohinj, DRSI					
2.5	Bohinjska Češnjica: rekonstrukcija ceste z ureditvijo površin za pešce	650.000 EUR	visoka	Občina Bohinj, DRSI					
2.6	Izgradnja pločnika skozi naselje Kamnje in Polje	500.000 EUR	visoka	Občina Bohinj, DRSI					
2.7	Izgradnja pločnika med naseljema Polje in Laški Rovt	stroška ne moremo oceniti	visoka	Občina Bohinj, DRSI					
2.8	Izgradnja pešpoti Bohinjska Češnjica–Srednja vas	150.000 € (sofinanciranje DRSI)	srednja	Občina Bohinj, DRSI					
2.9	Vzpostavitev oz. nadgradnja varnih šolskih poti in spodbujanje njihove uporabe	10.000 €	srednja	Občina Bohinj, SPV, šola					
3.0	Pregled obstoječih pešpoti, vzpostavitev registra nevarnih točk in njihovo odpravljanje (preglednost, prehodi ...)	10.000 €	visoka	Občina Bohinj, DRSI					
3.1	Urejanje in enotno označevanje turističnih, rekreacijskih in tematskih poti in pešpoti, urejanje zelenih površin ob pešpoteh	25.000 €	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj					
3.2	Vzpostavitev con za pešce (npr. v Bohinjski Bistrici)	350.000 €/cono	visoka	Občina Bohinj					
3.3	Odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju	50.000 €	visoka	Občina Bohinj					
3.4	Promocijske aktivnosti v šolah in vrtcih, delavnice, seminarji, sejmi ...	5.000 €/leto	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj, partnerji					

9 TRETJI STEBER: Vzpostavitev boljše infrastrukture in drugih pogojev za kolesarjenje

Kolesarjenje je, razen zdravega načina rekreacije, tudi potovalni način, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V naseljih omogoča celo najhitrejšo premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih gospodarskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov, se kolesarjenje znova vključuje v prometni sistem, pri čemer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva vse večjo vlogo in pomen.

9.1 Izzivi

Občina Bohinj ima nekaj urejenih kolesarskih poti in mešanih površin, kolesariti pa je mogoče še po lokalnih cestah, kjer pa kolesarjenje ni varno, te prometne površine pa tudi niso ustrezno označene in urejene. Za ureditev kolesarskih poti ob medkrajevnih cestah, bi bila potrebna veliko večja vlaganja in zahteve po umeščanju poti v prostor, ki običajno zahtevajo tudi odkup zemljišč.

Največ kolesarjenja je v času turistične sezone, hkrati pa je takrat na cestah tudi največ prometa, zato je varnost kolesarjev velikokrat ogrožena. Najneugodnejši pogoji za kolesarje so na glavni cesti med Bledom in Bohinjsko Bistrico ter naprej do Ribčevega Laza, kjer poteka intenziven motorni promet in po vaseh, kjer ceste med hišami potekajo v ozkih koridorjih. 30 odstotkov vprašanih (N = 208) ocenjuje varnost kolesarjenja kot slabo ali zelo slabo.

Mnogi prebivalci si želijo več površin za kolesarjenje, tudi z vzpostavitvijo enosmernega prometa (npr. na Zoisovi ulici v Bohinjski Bistrici), želijo si tudi več kolesarskih površin po vaseh in ustrezno ureditev za varno kolesarjenje ob glavni cesti ter rečne premostitve. Hkrati je večina prebivalcev, ki se itak vozijo z osebnimi avtomobili, kar zadovoljnih z obstoječim stanjem kolesarske infrastrukture.



Slika 23: Tipična vaška cesta, ne ravno idealna za kolesarjenje

V okolici pomembnejših ustanov primanjkuje kolesarskih parkirišč in ustreznih naslonov. Ob tem opozarjamo, da sicer estetska stojala za kolesa, ki jih predpisuje obstoječi Katalog urbane opreme za območje občine Bohinj (predvidena je njegova posodobitev), niso primerna, saj ne omogočajo varnega parkiranja in priklepanja koles. Naslon za kolo morajo biti takšni, da je nanj kolo mogoče stabilno prisloniti in z ustrezno ključavnico (ali dvema) prikleniti tako okvir kot sprednje in/ali zadnje kolo. To bo torej treba urediti tako v Katalogu urbane opreme kot na terenu. Kolesarji pogosto nimajo primernih pogojev za shranjevanje koles, zato se nekateri ne odločajo za vožnjo z njimi. Pomembno je, da se v prihodnje zagotovijo prostori za kolesa na vseh pomembnejših prestopnih točkah, kot so avtobusna in železniška postajališča oz. postaje ter parkirišča, saj bomo le tako zagotovili pogoje za ustrezno večmodalnost.



Slika 24: Marsikje so stojala za kolesa, a žal niso ustrezna

Na območju Bohinja tudi še ni vzpostavljenega sistema za avtomatizirano izposojlo koles. Z uvedbo sistema za izposojlo bi lahko h kolesarjenju privabili nov krog uporabnikov. Primer so vozniki, ki se zdaj v Bohinj pripeljejo z avtomobilom in nimajo možnosti uporabe kolesa za krajša potovanja po območju, ali pa obiskovalci Bohinja, ki izstopijo na štiri železniški postaji, ki ob tem niti nima urejenega dostopa do kolesarske steze. Pri vzpostavitvi sistema bo potrebno tudi usklajevanje z ostalimi občinami v skupnosti Julijske Alpe, saj bo tako lahko sistem postal uporaben tudi za daljša potovanja s kolesom.

Kolesarjenje zunaj naselij je velikokrat nevarno, pogosto pa ga otežuje tudi razgibanost terena, zato prebivalci perifernih vasi nimajo primernih možnosti za dostopanje do osrednjih delov Bohinja s kolesom. Gradnja dolgih kolesarskih odsekov do manjših naselij je tudi zunaj finančnih zmožnosti Občine Bohinj. Za izboljšanje možnosti za uporabo koles, bi lahko vlake, ki peljejo v Bohinj, opremili z dodatnimi kolesarskimi vagoni.

9.2 Dosežki

Rekreativno kolesarjenje tako med občani kot med turisti v zadnjih letih postaja bolj priljubljeno. K temu pripomore tudi obstoječa Kolesarska pot Bohinj, ki si jo sicer kolesarji delijo z drugimi uporabniki, in naravne danosti, ki ustvarjajo privlačne pogoje za kolesarjenje.

Trenutno sicer na območju občine Bohinj primanjkuje tako rekreativnih kolesarskih poti, kot kolesarskih stez namenjenih varnemu kolesarjenju po vaseh in med njimi, česar se Občina zaveda in že načrtuje in gradi nove povezave. Trenutno je najaktualnejša državna kolesarska pot med Bledom in Bohinjsko Bistrico, ki jo Občina Bohinj gradi skupaj z Občino Bled in DRSI.

9.3 Cilji

Preglednica 4: Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

Prometni steber	Cilji	Ciljni vrednosti	Kazalniki
Kolesarjenje	Povečati delež kolesarjenja.	Do leta 2023 povečati delež kolesarjenja na delo in v šolo s 4 % na 8 %.	Delež kolesarjenja v šolo glede na analizo stanja (anketa).
		Do leta 2023 povečati delež kolesarjenja po opravkih s 4 % na 10 %.	Delež kolesarjenja po opravkih glede na analizo stanja (anketa).
	Zagotoviti infrastrukturo in	Dopolniti in označiti ključne kolesarske povezave v občini (med pomembnejšimi ustvarjalci prometa).	Dolžina novih sklenjenih kolesarskih povezav.

Prometni steber	Cilji	Ciljni vrednosti	Kazalniki
	druge pogoje za kolesarjenje.	Do leta 2023 vzpostaviti vsaj dve kolesarski povezavi z zaledjem.	Število novih kolesarskih povezav z zaledjem.
		Do leta 2023 zagotoviti kakovostna kolesarska parkirišča ob vseh javnih zgradbah ter pomembnih turističnih točkah.	Delež javnih zgradb in turističnih točk s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči.
	Povečati prometno varnost kolesarjev.	Do leta 2023 izničiti število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah.	Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah. (AVP: povprečno 6 kolesarjev letno med 2015–2018, v občini Bohinj.)

9.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Bohinj predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

1. Razvoj površin za kolesarjenje in odpravljanje nevarnih točk

Cilj tega ukrepa je gradnja manjkajočih delov površin za kolesarje in odprava pomanjkljivosti na obstoječem omrežju. Omrežje bo sestavljeno iz primarnih in sekundarnih povezav, ki bodo omogočale dostop do glavnih ciljev v Bohinju. Primarne povezave, od prometa ločene kolesarske površine, bodo osnova omrežja. Te pa bodo dopolnjevale sekundarne povezave, ki bodo potekale po cestah z nižjimi hitrostmi in manjšim obsegom prometa. Urejene bodo ustrezne rečne premostitve. Preučili bomo možnosti uvedbe enosmernih ulic (npr. Zoisove) za zagotavljanje več površin za pešce in kolesarje. Na posameznih odsekih bomo postopoma umirili motorni promet. Za izboljšanje varnosti kolesarskih površin bomo preverili, prilagodili in dogradili javno razsvetljavo, ki pa bo povzročala kar najmanj svetlobnega onesnaženja. Prav tako bomo v skladu z varnostnimi standardi (talna razsvetljava in drugi ukrepi za izboljšanje varnosti) uredili prehode za kolesarje na območjih z gostim prometom. Sodelovali bomo tudi pri aktivnostih za spremembo zakonodaje, ki obravnava kolesarjenje v naravnem okolju in v tem smislu preučili možnost rabe nekaterih planinskih poti za gorsko kolesarjenje. Vzpostavili bomo register črnih točk, da jih bomo nato lažje odpravljali.

2. Načrtovanje in označevanje poti za kolesarje s smerokazi in postavitve druge urbane opreme, povečanje privlačnosti poti za kolesarje ter spodbujanje kulture kolesarjenja

Za kolesarsko omrežje ne zadošča le, da je varno, udobno, povezano in neposredno vodeno, temveč mora biti tudi privlačno. V ta namen bomo na izbranih lokacijah ob primarnih kolesarskih povezavah postavili servisna stojala, zasadili več zelenja in izboljšali ulično razsvetljavo. Poskrbeli bomo za postavitve ustrezne urbane opreme, vključno s postajališči za kolesarje. Ta bodo opremljena s klopami, koši za smeti, pitniki ... Sestavni del kolesarskega omrežja bodo tudi smerokazi, ki bodo označevali primarne kolesarske povezave skozi osrednje bohinjske vasi in v zaledju ter časovno dostopnost pomembnih lokacij (npr. do železniške postaje: 15 minut ipd.). Ta ukrep bo kolesarjem olajšal orientacijo, hkrati pa bo promoviral kolesarjenje in povečal njegovo opaznost v občini. Za spodbujanje kolesarjenja bomo postavili tudi kolesarske števce, ki bodo povečali opaznost kolesarjev in omogočili redno spremljanje njihovega števila. Aktivno bomo spodbujali tudi kolesarjenje v povezavi z različnimi dogodki, organizirali kolesarske izlete ipd.

3. Vzpostavitev izposojevalnice koles in parkirnih mest za kolesarje

Občina bo vzpostavila sistem avtomatizirane izposoje koles. V ta namen bomo pripravili študijo za optimalno upravljanje sistema, ki bi moral biti združljiv z blejskim oz. s sistemom, ki naj bi bil vzpostavljen v skupnosti Julijske Alpe. Postaje bi bile v ustreznem rastru razporejene ob pomembnejših točkah, vključno z večjimi avtobusnimi in železniškimi postajališči, ob jezeru in drugih turističnih točkah, v bližini hotelov, na parkiriščih P + R idr. Smiselna bi bila tudi nadgradnja z e-sistemom, kar bi olajšalo premagovanje razdalj in vzponov, seveda ob urejeni varni

kolesarski infrastrukturi. Uporabniško kartico bi povezali tudi z drugimi storitvami v občini (avtobus, vlak, parkirišča, turistična ladja ipd.), kar bi pripomoglo k integraciji prometnih načinov in olajšalo prehajanje med njimi.

Mesta za varno in udobno parkiranje koles so pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, v praksi pa so pogosto zanemarjena. Za potrebe kratkotrajnega parkiranja bomo zagotovili ustrezne naslone za kolesa, ki omogočajo njihovo priklepanje spredaj in zadaj ter ne uničujejo kolesnih obročev. Za zaposlene in šolarje ter ob postajah javnega potniškega prometa bomo zagotovili še varnejša parkirišča z boljšo zaščito pred vremenskimi vplivi, ki bodo omogočala tudi dolgotrajnejše parkiranje koles.



Slika 25: Primer ustreznih stojal za kolesa (vir: ekikranj.com)

9.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
3.1	Izdelava strategije razvoja kolesarjenja z zasnovo kolesarskega omrežja	10.000 €	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj					
3.2	Izgradnja povezave Bohinjska Češnjica–Senožeta–Brod	300.000 €	visoka	Občina Bohinj					
3.3	Izgradnja kolesarskega mostu z navezavo na kolesarsko pot med naseljema Kamnje in Polje	500.000 €	visoka	Občina Bohinj					
3.4	Izdelava načrtov in razširitev obstoječe pešpoti s kolesarsko stezo Ribčev Laz–Ukanc	projektna dokumentacija 50.000 €, izvedba 1.000.000 (sofinanciranje DRSI)€	visoka	Občina Bohinj					
3.5	Izdelava načrtov ter izgradnja kolesarske in peš povezave Stara Fužina–Ribčev Laz	projektna dokumentacija – izdelan PZI, izvedba 500.000 € (sofinanciranje DRSI)	srednja	Občina Bohinj, DRSI					
3.6	Povezava Ribčevega Laza s kolesarsko stezo, kolesarski most na lokaciji čistilne naprave	500.000 €	visoka	Občina Bohinj					
3.7	Izgradnja regionalne kolesarske povezave Bled–Bohinj (Bled–Soteska–Bohinjska Bistrica)	6.000.000 €, od tega občina Bohinj 800.000 €	visoka	Občina Bohinj, Občina Bled, DRSI					
3.8	Sodelovanje pri aktivnostih za spremembo zakonodaje o vožnji v naravnem okolju; preučitev možnosti dvonamenske rabe planinskih poti, zanimivih za gorske kolesarje in njihova označitev	brez	visoka	Občina Bohinj, planinska društva					
3.9	Pregled obstoječih kolesarskih poti, vzpostavitev registra nevarnih točk in njihovo odpravljanje	pregled 1.000 €/leto, odpravljanje 10.000 €/leto	visoka	Občina Bohinj					
3.10	Enotna označitev kolesarskih poti	5.000 €	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj					
3.11	Postavitev kolesarskih števcov, kolesarskih servisnih točk, označb, naslonov za kolesa ipd.	2.000 €/leto	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj					
3.12	Vzpostavitev parkirišč za kolesa in polnilnih postaj za e-kolesa	5.000 €/leto za parkirišča, 2.000 €/leto za polnilne postaje	srednja	Občina Bohinj					
3.13	Študija in vzpostavitev sistema za izposajo koles, začeni s postajami na ŽP v Bohinjski Bistrici, v Ukancu, na Ribčevem Lazu in v Senožeti, kompatibilnega s sistemom, ki bo vzpostavljen v skupnosti Julijskih Alp	60.000 €	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
3.14	Promocijske aktivnosti v šolah in vrtcih, delavnice, seminarji, sejmi ...	5.000 €/leto	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj, partnerji					

10 ČETRTI STEBER: Razvoj učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa

Javni potniški promet povečuje izkoristek transporta kot celote ter zmanjšuje prometne zastoje in težave s parkiranjem. Je okolju prijaznejši od osebnih avtomobilov. Igra pomembno in koristno družbeno vlogo, saj omogoča mobilnost tudi prebivalcem, ki ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega vozila). Njegov namen je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovosten avtobusni in železniški sistem mora, da je zanimiv za potencialne potnike, izpolnjevati merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve.

10.1 Izzivi

Delež prebivalcev, ki dnevno uporabljajo JPP, je zelo majhen. Z avtobusom se vsaj 5-krat tedensko vozi 6 odstotkov (N = 216), z vlakom pa nihče (N = 214) od prebivalcev, ki so sodelovali v anketi. Prebivalci občine Bohinj JPP ne želijo uporabljati zaradi časovne nekonkurenčnosti, hkrati pa je med večino še vedno prisotna vozniška kultura in želja po lastništvu avtomobila. Javne prevoze uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci in upokojenci. Določeni vozni redi se zato prilagajajo šolskim urnikom, ki v popoldanskem času niso primerni za ostale potencialne uporabnike.

Železniške prevoze na Bohinjski progi lokalno prebivalstvo le redko uporablja. Z vlakom se na delo ali v šolo ne vozi nihče od sodelujočih v anketi. Težava je predvsem nizka pogostnost prihodov, časovna nekonkurenčnost cestnemu prevozu, pomanjkljive železniške povezave in v zastarele vlakovne kompozicije. Vlaki nimajo dovolj mest za kolesa, vtičnic za prenosnike in omrežja Wi-Fi. Za turistične obiskovalce je vožnja z vlakom, zaradi pestre zgodovine proge, nekoliko privlačnejša.

Do železniških postaj Bohinjska Bistrica in Nomenj ni vzpostavljenega lokalnega avtobusnega prevoza oz. minibusov, razen avtobusne linije ŽP Bohinjska Bistrica–Slap Savica v poletnem času. Dobrodošla bi bila boljša povezanost železnice z lokalnimi avtobusi. Uvedba rednih lokalnih linij je tudi pogoj za delovanje sistemov P + R.

Avtobusi so na nekaterih linijah slabo zasedeni oz. velikost vozil ni primerna številu uporabnikov. Prevelika vozila imajo tudi težave z vožnjo po številnih ozkih lokalnih cestah, zaradi česar so potovalni časi še daljši. Poleg tega avtobusi niso prilagojeni gibalno in senzorično oviranim. Vozni park bi morali ponudniki bolje prilagoditi lokalnim potrebam, okolju, prevozu koles in osebam z omejeno mobilnostjo. Smiselno bi bilo, da bi linijski avtobusi vozili do Bohinjske Bistrice, naprej po Bohinju pa bi javne prevoze opravljali minibusi. Prebivalci tudi menijo, da so, v nasprotju z železniškimi, novi avtobusni vozni redi nepregledni.

Hribovska naselja so slabo povezana z avtobusnimi prevozi, kjer razen šolskih avtobusov ni javnega prometa, zato prebivalci o avtobusu niti ne razmišljajo kot o možnem načinu prevoza. Zanje bodo avtobusni prevozniki morali razmisliti o prilagoditvi prevozov z uvedbo prevozov na poziv oz. prevozov z minibusi in kombiji.

Bohinj nima prave avtobusne postaje pa tudi mnoga postajališča niso urejena, nekatera niso niti označena.



Slika 26: Neurejeno avtobusno postajališče na Poljah

10.2 Dosežki

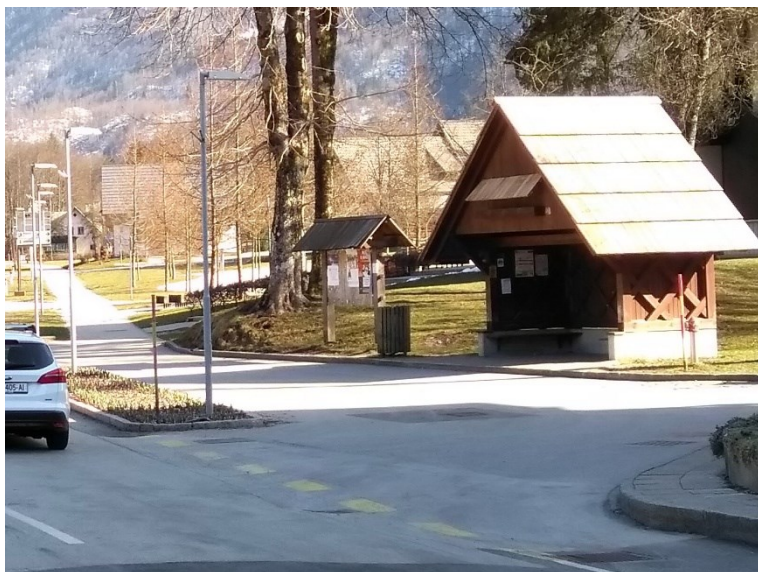
Kartica Julijske Alpe: Bohinj od 1. aprila do 31. oktobra omogoča obiskovalcem, ki so nastanjeni pri partnerskih ponudnikih Turizma Bohinj in vsaj dvakrat prenočijo v Bohinju, brezplačne avtobusne prevoze po Bohinju in 50 % popusta na avtobusne vozovnice na relaciji Bohinj–Ljubljana (če je vstopna ali izstopna postaja na območju občine Bohinj), brezplačni poletni Hop-on Hop-off avtobus na Pokljuko, brezplačne vozovnice za vlak iz Bohinjske Bistrice do vseh postajališč do Nove Gorice oz. Ljubljane, brezplačno vožnjo s panoramsko ladjo in še vrsto drugih ugodnosti, kar je dober način spodbujanja javnih prevozov in trajnostne mobilnosti. Podobno velja za SKI BUS Bohinj, ki je brezplačen za obiskovalce z Zimsko kartico mobilnosti (BASIC ali PREMIUM). Prav tako je brezplačen za vse potnike, ki na smučanje prispejo z vlakom (pokažejo vozovnico) in za vse, ki kupijo paket BohinjSKI vlak.

Tudi sicer so vse leto ali v času poletne oz. zimske sezone v večji ali manjši meri na voljo vse navedene oblike javnih prevozov.

Urejeni so tudi prevozi šoloobveznih otrok, ki zaradi oddaljenosti ali neustreznih varnostnih pogojev ne morejo drugače dostopati do šole.

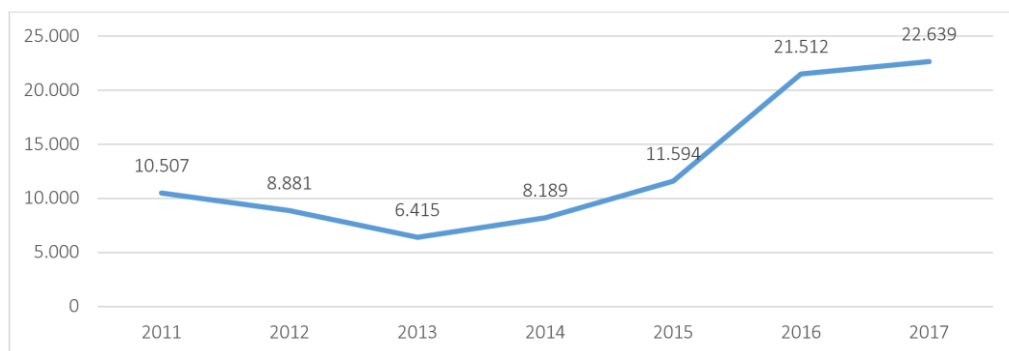
Prav tako imajo upokoјenci in invalidi v okviru svojih društev organizirane prevoze, ki jih opravljajo prostovoljci (Občina jim povrne kilometrino).

Tudi nekatera avtobusna postajališča so že primerno urejena.



Slika 27: Lepo urejeno avtobusno postajališče v Ribčevem Lazu (žal ne tudi za invalide), ki se z rekonstrukcijo ceste prestavlja na drugo lokacijo

Javni potniški promet dopolnjuje ladja Bohinj, ki med aprilom in novembrom zagotavlja javni prevoz po Bohinjskem jezeru. Panoramska vožnja je, ob ekološkem načinu (deluje na elektriko) prevoza potnikov med Ribčevim Lazom in Ukancom, tudi poučna dogodivščina. Za imetnike Kartice mobilnosti Bohinja je vožnja brezplačna.



Slika 28: Prikaz števila potnikov na turistični ladji Bohinj od leta 2011 do leta 2017

10.3 Cilji

Preglednica 5: Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

Prometni steber	Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Javni potniški promet	Povečati uporabo javnega potniškega prometa.	Do leta 2023 povečati število prepeljanih potnikov z avtobusom za 5 % letno	Število prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu na leto (podatki prevoznika).
		Do leta 2023 povečati število potnikov na ŽP Bohinjska Bistrica za 8 % letno.	Število prodanih kart v železniškem prometu na leto (podatki SŽ). (V obdobju 2012–2016 je bila 14-odstotna letna rast prodanih vozovnic.)
		Do leta 2023 povečati delež uporabe JPP za pot na delo in v šolo za 8 % na 13 %.	Delež uporabe avtobusa in vlaka (anketa).

Prometni steber	Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
	Zagotoviti infrastrukturo in druge pogoje za izboljšanje kakovost ponudbe JPP.	Do leta 2023 doseči 100-odstotni delež ponudnikov JPP, vključenih v sistem enotne vozovnice.	Delež ponudnikov JPP, vključenih v sistem enotne vozovnice.
		Povečati frekvenco ponudnikov JPP.	Časovni interval voženj v konici na ključnih linijah.
		Do leta 2020 izboljšati dostopnost železniške postaje Bohinjska Bistrica z različnimi oblikami JPP.	Frekvenca različnih oblik JPP.
		Do leta 2023 doseči 100-odstotni delež vozil in postajališč, ki so prilagojena ranljivejšim skupinam.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim.
		Do leta 2023 urediti parkirišča za vse oblike JPP.	Delež urejenih parkirišč za vse oblike JPP (avtobus, taksi idr.).
		V občini povečati pestrost ponudbe JPP, prilagojene za različne situacije in skupine potnikov.	Število oblik JPP v občini.

10.4 Ukrepi

Za javni potniški promet Celostna prometna strategija Občine Bohinj predvideva naslednje ukrepe:

1. Urejanje avtobusnih postajališč in navezovanje na ostalo infrastrukturo, vključno z gradnjo osrednje avtobusne postaje

Mnoga avtobusna postajališča v občini niso urejena, so nepokrita in ne zadoščajo tehničnim standardom za vzpostavitev avtobusnih postajališč. Avtobusna postajališča tudi niso prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam. Nameravamo jih urediti. Ker želimo, da je bohinjski javni potniški promet dostopen vsem, se bomo potrudili, da bodo informacije prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne, dodane bodo klančine in taktilne oznake. Opreмили jih bomo tudi s parkirišči za kolesa. Prenovo bomo izvajali fazno, glede na število potnikov in možnost raznih oblik omejene mobilnosti na posameznih postajališčih. V Bohinjski Bistrici bomo zgradili centralno avtobusno postajo.

2. Povečanje dostopnosti, integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP in uvedba dopolnilnih prevozov na poziv

V občini so z javnim potniškim prometom najslabše pokrita odročnejša območja z manjšo gostoto poselitve. Zato bomo preučili možnost vzpostavitve javnega prevoza na poziv, ki bo omogočal dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso na voljo. V sklopu priprav na objavo novega javnega razpisa za opravljanje šolskih prevozov, bomo preučili možnosti integracije šolskih prevozov z rednimi linijami JPP.

3. Spodbujanje nakupov vozil JPP na električni pogon

V občini si želimo čistih in tihih avtobusov, ki bodo kar najmanj onesnaževali okolje. Ker želimo, da je bohinjski javni potniški promet dostopen vsem, bomo stremeli k temu, da bo vozni park okolju prijazen, vozila pa primerna številu uporabnikov in ozkim voziščem.

4. Uskladitev voznih redov in zagotavljanje večmodalnosti

Izvesti želimo študijo optimizacije medkrajevnega avtobusnega prometa in njegove povezave z vlakom in lokalnim potniškim prevozom, ki ga bomo vzpostavili za razširitev pokritosti območij z avtobusnim omrežjem. V sklopu optimizacije bomo uskladili časovne intervale voženj in poteke linij, da uporabnikom zagotovimo najboljšo možno

storitev. Predvsem želimo izboljšati povezave okoliških vasi z osrednjimi deli Bohinja v času prometnih in turističnih konic, ki so trenutno problematične. Za doseganje večmodalnosti bomo spodbujali prevoznike, da vzpostavijo sistem za prevoz koles na vlakih in avtobusih (medkrajevni avtobusi, avtobus Hop-on Hop-off).

5. Pobude za izboljšavo železniškega prometa

V okviru izvajanja strategije bomo aktivno sodelovali pri izboljšanju železniškega prometa. Zavzemali se bomo za ureditev postaj s parkirišči za kolesa, uvedbo prikazovalnikov prihodov vlakov, osvežitev voznega parka s prostorom za kolesa na vlaku, Wi-Fi na vlaku ipd. Sodelovali bomo tudi pri ustanovitvi podjetja Julian Alps Railway d.o.o., katerega namen bo nadgradnja že vzpostavljenih železniških povezav, v prvi fazi proge Bohinjska Bistrica–Podbrdo, v nadaljevanju pa razširitev proti Jesenicam in na Primorsko.

6. Uvedba enotne vozovnice in promoviranje javnega potniškega prometa

Po zgledu dobrih slovenskih in tujih praks želimo bolj povezati prometne sisteme v enega, kar bo uporabnikom olajšalo dostop do storitev. Enotna vozovnica bo vključevala avtomatizirani sistem za izposajo koles, parkiranje na plačljivih območjih, lokalni avtobusni prevoz, prevoz s panoramsko ladjo ipd. Cilj je, da uporabniki uporabljajo samo eno kartico, s katero lahko dostopajo do vseh storitev. Preučili bomo tudi možnost vključitve drugih, neprometnih storitev, na primer knjižnice, javna stranišča idr. Vse to bo že samo po sebi pripomoglo k popularizaciji javnega potniškega prometa, ki pa ga bomo promovirali in spodbujali njegovo rabo tudi aktivno.

10.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
4.1	Vzpostavitev rednih minibusov (z možnostjo prevoza koles in invalidov) s parkirišč P+R do najpogostejših ciljev obiskovalcev Bohinja in nazaj – skozi vse leto; predhodna izdelava študije, če je treba	100.000 €/leto	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
4.2	Vzpostavitev minibusov (z možnostjo prevoza koles in invalidov) v poletni turistični sezoni iz Bohinjske Bistrice in parkirišča nasproti hotela Kristal do jezera ter od Senožete do planine Blato	najmanj 140.000 €/leto	srednja	Občina Bohinj, Turizem Bohinj, krajevne skupnosti					
4.3	Preučitev možnosti za uvedbo krožne avtobusne linije po Bohinju (minibus)	5.000 €	nizka	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
4.4	Uskladitev vozniških redov in zagotavljanje večmodalnosti	brez	srednja	Občina Bohinj					
4.5	Preučitev možnosti vzpostavitve postajališča v Soteski z informacijsko točko o trajnostni mobilnosti	brez	srednja	Občina Bohinj, Slovenske železnice, DRSI					
4.6	Pobude Slovenskim železnicam za izboljšanje železniškega prometa in posodobitev vlakov (novejše kompozicije, vagoni za kolesa ...)	brez	nizka	Občina Bohinj					
4.7	Sodelovanje pri ustanovitvi Julian Alps Railway d.o.o. in ostalih aktivnostih pri preučevanju in izvedbi novih železniških povezav	delež Občine Bohinj pri projektni dokumentaciji 20.000 €	visoka	Skupnost Julijske Alpe, SŽ, DRSI, TNP, Občina Bohinj					
4.8	Preučitev in uvedba storitve "prevozov na klic"	projektna dokumentacija in zagon 10.000 € tekoči stroški za sofinanciranje 350 €/mesec/avtomobil	srednja	Občina Bohinj					
4.9	Pobude za prilagoditev voznega parka tudi za prevoz koles in invalidov ter za uvedbo okolju prijaznejših vozil (električnih ...)	brez	srednja	Občina Bohinj, prevozniki					
4.10	Projekt in postavitve manjkajočih čakalnic na postajališčih, ureditev s sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo + parkirišča za kolesa	projektna dokumentacija 2.000 €, izvedba 15.000 €/postajališče	srednja	Občina Bohinj					
4.11	Vzpostavitev točke trajnostne mobilnosti na železniški postaji Bohinjska Bistrica (nadstrešnica, vozni red, klopi, parkirišča za kolesa)	10.000	srednja	Občina Bohinj, Turizem Bohinj, Slovenske železnice					
4.12	Izgradnja avtobusnega postajališča pod Studorjem	172.000 € strošek OB, 115.000 € (sofinanciranje DRSI)	visoka	DRSI					
4.13	Oblikovanje preglednih in dvojezičnih voznih redov (slovenskih in angleških) na avtobusnih in železniških postajah	1.000 €	nizka	Občina Bohinj, prevozniki, zunanji izvajalec					

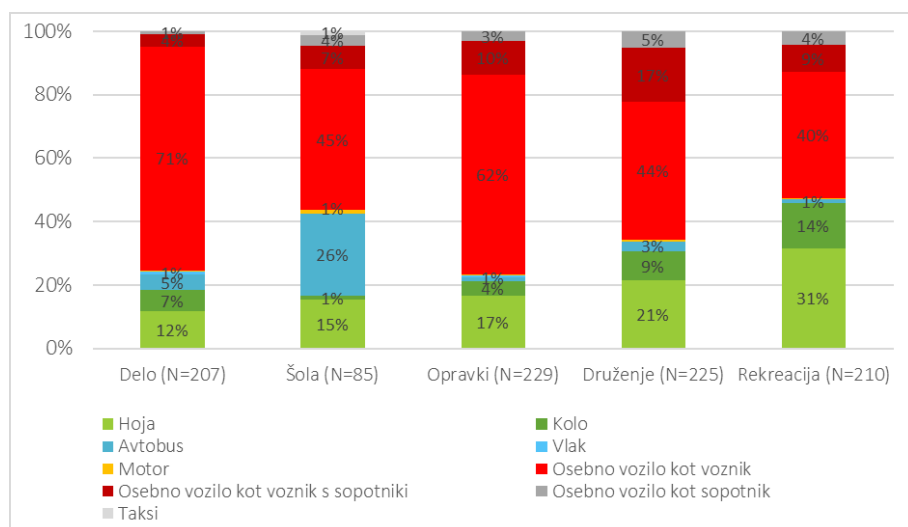
Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
4.14	Preučitev možnosti za izgradnjo osrednje avtobusne postaje v Bohinjski Bistrici	5.000 €	nizka	Občina Bohinj					
4.15	Integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP	brez	nizka	Občina Bohinj, prevozniki					
4.16	Promocijske aktivnosti in spodbude za večjo rabo JPP	5.000 €/leto	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj					
4.17	Uvedba enotne vozovnice	vzpostavitev 30.000,00 €, vzdrževanje 5.000,00 €	visoka	Občina Bohinj, SŽ, avtobusni prevozniki, zunanji izvajalec					
4.18	Analiza nosilne zmogljivosti jezera	20.000 €	nizka	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
4.19	Sprejem OPPN za čolnarno in njena vzpostavitev	izdelava OPPN 30.000 € izvedba 300.000 €	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					

11 PETI STEBER: Sprememba navad uporabnikov motornega prometa

Zaradi razpršene poseljenosti so prebivalci Bohinja odvisni predvsem od lastnega prevoza, zato je raba osebnega avtomobila nad slovenskim povprečjem. Na območju Bohinja se skoraj tri četrtine potovanj opravi z osebnim avtomobilom, peš pa približno petina. Z veliko rabo osebnih avtomobilov se krepijo negativni vplivi motornega prometa na družbo in povečujejo pritiski mirujočega prometa na prostor. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti, vendar še vedno opravimo zelo veliko poti, zlasti krajših, ki bi jih lahko premagali z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil, ko je to smiselno, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja v občini.

11.1 Izzivi

Z anketo je bilo ugotovljeno, da med prebivalci prevladuje kultura prevažanja z osebnimi avtomobili. Kar 57 odstotkov vprašanih (N = 226) je odgovorilo, da uporabljajo avto 5 do 7-krat na teden kot voznik, 11 odstotkov (N = 215) pa kot sopotnik, 24 odstotkov vprašanih uporablja osebni avto kot voznik 2 do 4-krat tedensko in 29 odstotkov kot sopotnik. Vprašani uporabljajo avtomobil za vse namene potovanj. 76 odstotkov tistih, ki potujejo na delo (N = 207), to opravi z avtomobilom (75 % kot voznik), po opravkih skupaj 75 odstotkov (N = 229), tudi večina študentov se do izobraževalnih ustanov vozi z avtomobili. Avto je najpogostejše sredstvo za poti skoraj kamorkoli. Vse to kaže, da med prebivalci trajnostno razmišljanje ni najbolj razširjeno, sploh glede na to, da se več kot polovica vprašanih v avtu vozi sama. Uporabniki si praktično ne delijo prevozov, s čimer bi zmanjšali stroške.



Slika 29: Prikaz (na-)vezanosti Bohinjcev na potovanja z osebnimi avtomobili

Tudi stopnja motorizacije se povečuje. Medtem, ko je bilo leta 2011 na območju Občine Bohinj 500 osebnih vozil na 1.000 prebivalcev, jih je bilo leta 2017 že 523, kar je malo nad slovenskim povprečjem (513).

V času turistične sezone se promet v občini močno poveča, zaradi česar so prometne razmere za lokalne prebivalce velikokrat neugodne. Potrebni bodo ukrepi za omejevanje dostopa z osebnimi avtomobili in sodelovanje s turističnimi ponudniki pri zagotavljanju alternativnih načinov dostopanja do atrakcij. S stalnim povečevanjem števila turistov se namreč povečujejo tudi potrebe po vlaganjih v cestno infrastrukturo.

Bohinj nima razbremenilnih cest, ki bi osrednja naselja razbremenile motornega, zlasti tovornega, prometa. Tu gre zlasti za Bohinjsko Bistrico in preobremenjen most sv. Janeza v Ribčevem Lazu.

V sodelovanju z večjimi ponudniki prenočitvenih oz. hotelskih storitev bo treba uskladiti parkirne režime tako, da bodo za njihove goste zagotovljene ustrezne parkirne zmogljivosti, hkrati pa s parkirnimi mesti ne bodo zasedene

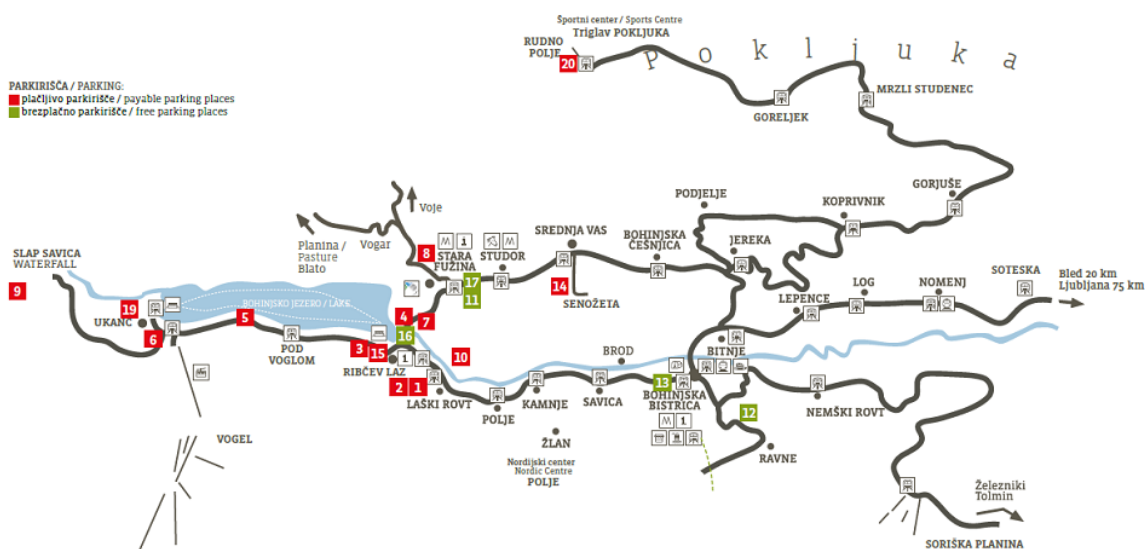
površine, namenjene drugim dejavnostim. Z izdelavo mobilnostnih načrtov bomo spodbujali tudi zaposlene k alternativnim oblikam mobilnosti.

Želja večine občanov je, da se do nekaterih delov Bohinja omeji dostop z osebnimi avtomobili. Omeji naj se tudi parkiranje, zlasti okrog jezera.

Štiri polnilnice električnih vozil s po dvema vtičnicama trenutno še zadoščajo, a se bo kmalu pokazalo, da jih bo treba več. Občina bo v sodelovanju s turističnimi ponudniki spodbujala uporabo okolju prijaznih vozil, pri čemer ima vzpostavitev ustrezne polnilne infrastrukture ključno vlogo.

11.2 Dosežki

Občina ima že zdaj vzpostavljeno parkirno politiko, ki v času od začetka aprila do konca oktobra zmanjšuje pritisk motornih vozil proti jezeru in drugim turistično zelo obiskanim točkam. Parkirne tarife so namreč določene tako, da s časovnimi omejitvami in ceno parkirin v teh delih Bohinja spodbujajo zgolj kratkotrajno parkiranje, dolgotrajnejše pa na oddaljenejših brezplačnih parkiriščih. Parkiranje je dovoljeno le na označenih parkiriščih, avtodomi pa čez noč lahko parkirajo le na dveh namenskih parkiriščih (ŽP Bohinjska Bistrica in Senožeta v Srednji vasi) ter v kampih Danica in Zlatorog. Avtobusi lahko parkirajo za hotelom Jezero v Ribčevem Lazu in na parkirišču Pod Voglom v Ukanju.



Slika 30: Plačljiva (brezplačna med 1. novembrom in 31. marcem) in brezplačna parkirišča v Bohinju (vir: bohinj.si)

Med poletno sezono od konca junija do sredine septembra delujejo tudi parkirišča vrste P + R (Park & Ride – Parkiraj in se pelji). V letu 2018 so kot P + R delovala parkirišča v Bohinjski Bistrici pri Danici (brezplačno), v Srednji vasi pri smučišču Senožeta (2 €/dan) in v Ribčevem Lazu nasproti hotela Kristal (5 €/dan). V letu 2019 je planirana aktivacija še enega P + R parkirišča, in sicer Koble v Bohinjski Bistrici.

Na vseh parkiriščih s parkomati je mogoče plačevati tudi s telefonom – z mobilno aplikacijo ali s SMS-om, nekatera parkirišča pa so že opremljena tudi s prikazovalniki števila prostih parkirnih mest.

V Bohinju so trenutno na voljo štiri polnilnice električnih vozil s po dvema vtičnicama oz. polnilnima mestoma (dve pri jezeru, v Ribčevem Lazu in v Stari Fužini, eno pri Kampu Danica in eno pri Kulturnem domu Joža Ažmana), a bo, kot smo že omenili, že kmalu treba dodati nove.



Slika 31: Električna polnilnica (dve parkirni mesti) in parkirišča za invalide v Ribčevem Lazu

11.3 Cilji

Preglednica 6: Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet

Prometni steber	Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalniki
Motorni promet	Zmanjšati odvisnost prebivalcev od avtomobila.	Do leta 2023 zmanjšati stopnjo motorizacije na slovensko povprečje.	Stopnja motorizacije v občini. (SURs 2017: 523 vozil/1000 prebivalcev v občini Bohinj in 523 vozil/1000 prebivalcev v Sloveniji)
	Omejevanje motornega prometa v mestnih jedrih za motorni promet.	Do leta 2023 omejitev motornega prometa (npr. center Bohinjske Bistrice, okoli jezera, Planina Blato ...), najmanj v času poletne turistične sezone.	Število območij z omejitvami motornega prometa.
	Izboljšati parkirne razmere.	Do leta 2020 nadgraditi trajnostno parkirno politiko.	Delež dolgotrajnih in plačljivih parkirnih na območju jezerske sklade.
		Do leta 2023 zmanjšati število parkirnih mest okrog jezera za vsaj 20 % parkirnih mest.	Število odstranjenih parkirnih mest na območju jezerske sklade.
		Do leta 2023 uvedba vsaj še enega parkirišča P + R ali P + B.	Število parkirišč P + R, P + B.
	Povečati prometno varnost v motornem prometu.	Do leta 2023 izničiti število prometnih nesreč z osebnim avtomobilom.	Število prometnih nesreč. (AVP: povprečno 31 avtomobilov letno med 2015–2018, v občini Bohinj.)

11.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Bohinj predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

1. Načrtovanje in optimizacija parkirnih površin s poudarkom na P + R

Nova parkirna politika bo spodbujala nadaljevanje nadzorovanega parkiranja. Parkirne tarife bodo še naprej določene tako, da bodo s časovnimi omejitvami in ceno parkirin v osrednem delu Bohinja in v bližini drugih turističnih atrakcij zmanjševale privlačnost parkiranja in, obratno, spodbujale dolgotrajno parkiranje na manj občutljivih lokacijah. Postopno se bodo parkirna mesta z območij ob jezeru in drugih zanimivih predelov Bohinja selila na zanje primernejša zemljišča.

Razširili bomo sistem parkirišč P + R (Park & Ride – Parkiraj in se pelji; Park & Bike – Parkiraj in se pelji s kolesom; Park & Walk – Parkiraj in hodi) in vzpostavili njihovo celoletno delovanje. Gre za obliko integracije prometnih načinov, ki omogoča uporabnikom osebnih motornih vozil (in koles) parkiranje na parkirišču, od koder nadaljujejo pot z javnim potniškim prometom, s kolesom ali peš.

Zelo velika težava v zvezi z mirujočim prometom je iskanje prostih parkirnih površin, kar največkrat povezujemo s pomanjkanjem parkirnih površin, vendar ni vedno tako. Da bi se izognili zastojem in zmanjšani varnosti udeležencev v prometu, bomo vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa. Voznikom bodo prek informacijskih tabel in mobilne aplikacije dostopne informacije o lokacijah in številu prostih parkirnih mest na prostem.

Kjer je potrebno, bomo razširili nekatera obstoječa parkirišča in vzpostavili nekaj novih, zlasti manjših po vaseh. Preučili bomo potrebo po gradnji parkirnih hiš v Bohinjski Bistrici.

2. Zmanjšanje tranzitnega prometa, umiritev prometa, izboljšanje prometne varnosti in vzpostavitev mešanih prometnih območij s prednostjo za nemotoriziran promet

Za zmanjšanje količine motornega prometa, zlasti tovornega, in njegovih negativnih vplivov, je v prihodnosti predvidena izgradnja razbremenilnih cest mimo Bohinjske Bistrice in v Ribčevem Lazu, za razbremenitev mostu sv. Janeza. Predvideno je tudi umirjanje (zmanjšanje količine in hitrosti) motornega prometa za izboljšanje prometne varnosti in kakovosti okolja v preurejenih območjih, hkrati s spodbujanjem hoje in kolesarjenja. Ustrezne ukrepe (hitrostni otoki, šikane, deljeni prostor idr.) bomo postopoma uvedli v vseh naseljih od Bitenj do Bohinjske Bistrice in od začetka Ribčevega Laza do Ukanca. Še posebej se bomo posvetili omejevanju dostopa z osebnimi vozili v okolici jezera, pri osnovnih šolah in na Pokljuki. K izboljšanju prometne varnosti bodo pripomogle tudi nadaljnje rekonstrukcije cest in izgradnja pločnikov.

3. Širitev mreže električnih polnilnic in spodbujanje nakupa vozil na električni pogon, uvajanje prevozov na klic in spodbujanje deljenja vozil

Podpora večji uporabi okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka in zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. Občina Bohinj bo postopoma širila omrežje električnih polnilnic, s tem lajšala uporabo električnih vozil in tako prispevala k povečevanju njihovega deleža. Hkrati se v Občini zavedamo, da se v Bohinj s takšnimi vozili pripelje vse več obiskovalcev. Pozabili ne bomo niti na polnilnice za električna kolesa, ki so primerna za kolesarjenje na daljše razdalje in po bolj razgibanem terenu. V zavodih, katerih ustanoviteljica je Občina Bohinj, bomo spodbujali nakup vozil na električni pogon in koles. Še naprej bomo podpirali obstoječe prevoze na klic, ki jih za svoje člane organizirata upokojsko in invalidsko društvo, hkrati pa bomo uvedli tovrsten servis kot dopolnitev javnega potniškega prometa za prebivalce oddaljenih krajev. Spodbujali bomo tudi deljenje vozil, v organizacijah in na splošno.



Slika 32: Vizija ureditve mešane prometne površine in zagotovitve intermodalnosti ob jezeru v Ribčevem Lazu

11.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
5.1	Načrtovanje in optimizacija parkirnih površin s poudarkom na sistemu P+R (in P+B)	projektna dokumentacija 25.000 €/parkirišče izvedba 500.000 €/parkirišče	visoka	Občina Bohinj, zunanji izvajalec, Slovenske železnice					
5.2	Načrtovanje in izvedba parkirnih površin v Bohinjski Bistrici	projektna dokumentacija 20.000 €, izvedba – stroška ne moremo oceniti	visoka	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
5.3	Izgradnja parkirišča pred pokopališčem v Bohinjski Bistrici	PZI pripravljen izvedba 350.000 €	visoka	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
5.4	Rekonstrukcije cest in izgradnja pločnikov oz. ureditev peš površin, ureditev javne razsvetljave in druge potrebne infrastrukture skozi Ribčev Laz, Staro Fužino, od Danice do središča Bohinjske Bistrice, skozi naselje Bohinjska Češnjica ...	brez (strošek v sklopu ukrepov zajetih pri stebrih Hoja in Kolesarjenje)	visoka	Občina Bohinj, DRSI					
5.5	Vzpostavitev zapore za motorni promet na cesti Voje–Vogar–Blato	strošek prevozov z minibusom	visoka	Občina Bohinj, KS, ZGS					
5.6	Izdelava projektne dokumentacije in vzpostavitev trga (območje deljene rabe) v Ribčevem Lazu	25.000 €	srednja	Občina Bohinj, DRSI					
5.7	Omejevanje dostopa in bistveno zmanjšanje (tudi mirujočega) prometa osebnih vozil pri OŠ, ob Bohinjskem jezeru s širšo okolico in na Pokljuki, umirjanje prometa v skladu s cilji	redna sredstva v proračunu + strošek mobilnostnih načrtov (OŠ, Pokljuka)	nizka	Občina Bohinj					
5.8	Reševanje prometne situacije na Pokljuki – izdelava mobilnostnega načrta	30.000 €	nizka	Občina Bohinj, zunanji izvajalec					
5.9	Preučitev, izdelava dokumentacije in izgradnja obvoznih cest okoli Bohinjske Bistrice (tovorni promet, tranzit) in v Ribčevem Lazu oz. v Zgornji dolini (razbremenitev mostu sv. Janeza)	projektna dokumentacija 40.000 €/obvoznico, izgradnja – stroška ne moremo oceniti	visoka	Občina Bohinj, DRSI, zunanji izvajalci					
5.10	Širitev mreže električnih polnilnic in spodbujanje rabe vozil na električni pogon	6.000 € na polnilnico	nizka	Občina Bohinj					
5.11	Nadgradnja ITS (pridobivanje natančnejših podatkov o zasedenosti parkirišč, možnost povezovanja z drugimi prevoznimi sredstvi, preučitev in postavitve prikazovalnikov zasedenosti parkirišč pred Bohinjsko Bistrico, v Soteski in pred Ribčevim Lazom, mobilna aplikacija za JPP in mirujoči promet s prikazom informacij v realnem času)	nadgradnja ITS 10.000 €, prik. zased. parkirišč 10.000 €/kos, mobilna aplikacija 10.000 €	srednja	Občina Bohinj, zunanji izvajalci					

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2019	2020	2021	2022	2023
5.12	Spletna stran promet.bohinj.si	izdelava 7.500 €	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj					
5.13	Umirjanje prometa s preventivnimi radarskimi tablam	2.500 €/leto	nizka	Občina Bohinj					
5.14	Ozaveščanje in promocija	5.000 €	nizka	Občina Bohinj, Turizem Bohinj					
5.15	Preučitev in morebitna izgradnja garažnih hiš v Ribčevem Lazu in v Bohinjski Bistrici (pod Koblo, na železniški, v centru Bohinjske Bistrice idr.)	preučitev 5.000 €, izgradnja – stroška ne moremo oceniti (cca. 7 mio € pod Koblo)	visoka	Občina Bohinj, zunanji izvajalci					
5.16	Zapora ceste za individualni motorni promet in uvedba javnega prevoza do Ukanca in do Slapa Savice (promocijski dnevi)	10.000 €/promocijski dan	srednja	Občina Bohinj, prevozniki, JZ, TNP, Turizem Bohinj					