

Javni potniški promet v Bohinju

Poročilo o rezultatih ankete

Matej Gabrovec, Matjaž Geršič

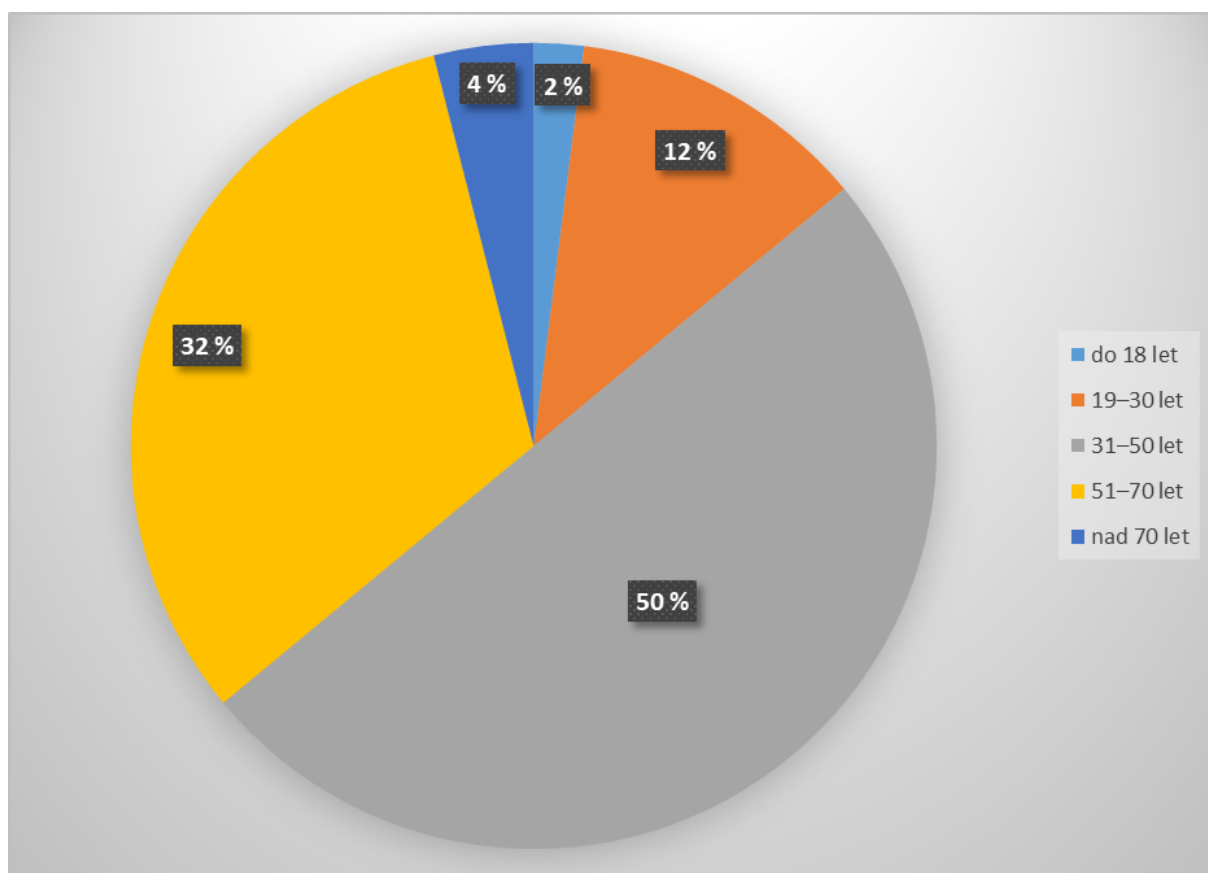
V okviru projekta Samba smo sodelavci Geografskega inštituta Antona Melika ZRC SAZU v sodelovanju z Občino Bohinj pripravili spletno anketo o javnem potniškem prometu v občini Bohinj. Želeli smo pridobiti mnenje njenih prebivalcev o kakovosti javnega prometa, njihove predloge za izboljšave, zanimala pa nas je tudi njihova trenutna uporaba te storitve. Izpolnjevanje ankete je bilo možno od 16. 3. do 8. 4. 2020. Prebivalci so bili povabljeni k izpolnjevanju s strani Občine Bohinj na krajevno običajen način.

1 Podatki o številu in sestavi anketirancev

Na nagovor ob anketi je kliknilo 327 oseb, izpolnjevala jo je 201 oseba, 41 jih je izpolnilo anketo le delno, 160 pa jih je anketo izpolnilo v celoti. Da bi lahko ocenili reprezentativnost odgovorov, smo anketirancem zastavili tudi vprašanja o njihovem statusu, starosti ter kraju bivanja in dela oziroma šolanja.

1.1 Starost anketirancev

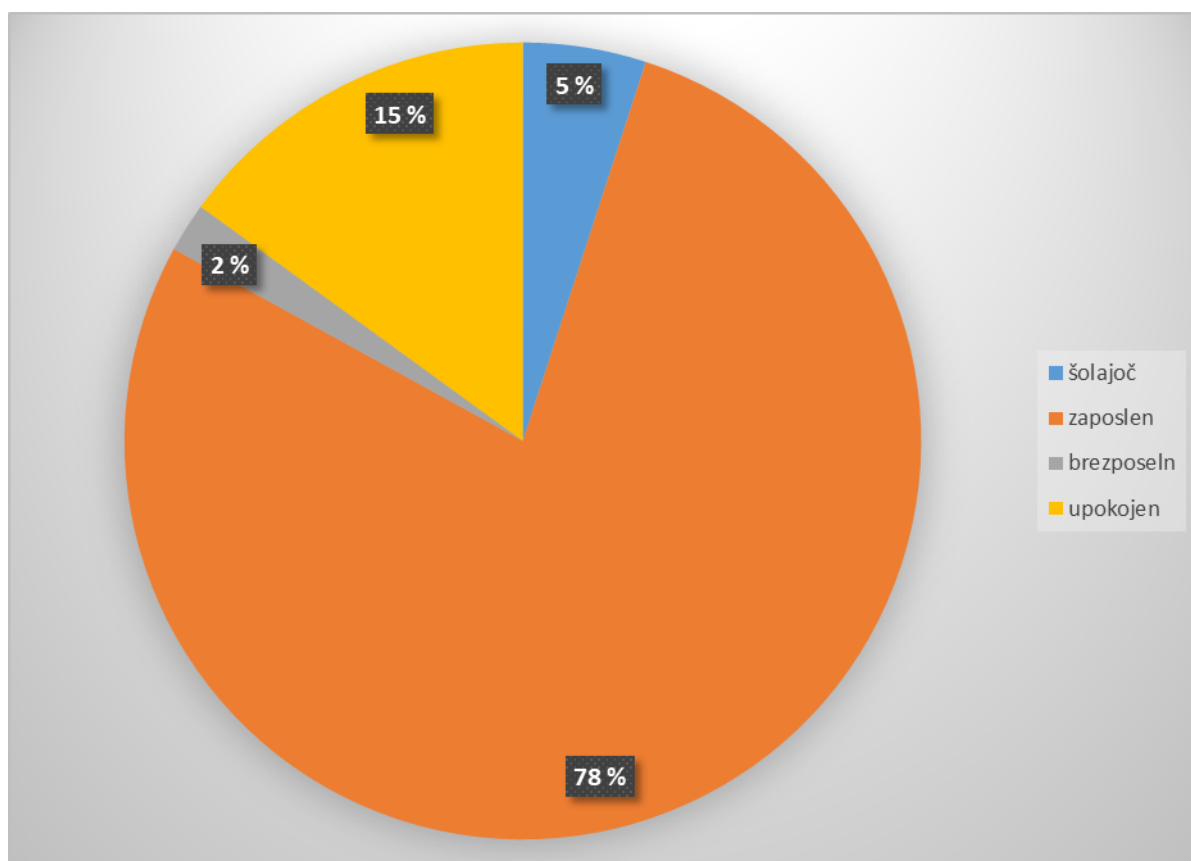
Med anketiranci jih je kar polovica v starostni skupini 31 do 50 let, kar je dvakrat več od dejanskega deleža te starostne skupine v občini Bohinj. Slabše glede na dejanski delež so zastopani najmlajši in najstarejši prebivalci. Največ odgovorov smo torej dobili od tiste skupine prebivalcev, ki javni promet najmanj uporablja. To je pomembno pri interpretaciji rezultatov, kajti ti anketiranci lahko kakovost javnega prometa ocenijo le na podlagi preteklih izkušenj ali pa glede na pripovedovanje svojih sorodnikov in znancev. Po drugi strani pa so prav odgovori ne-uporabnikov zelo pomembni, če želimo zvedeti, ob kakšnih izboljšavah bi ta skupina ljudi morda ponovno uporabila javni potniški promet oziroma s kakšnimi ukrepi jih lahko pritegnemo.



Slika 1: Starostna sestava anketirancev.

1.2 Status anketirancev

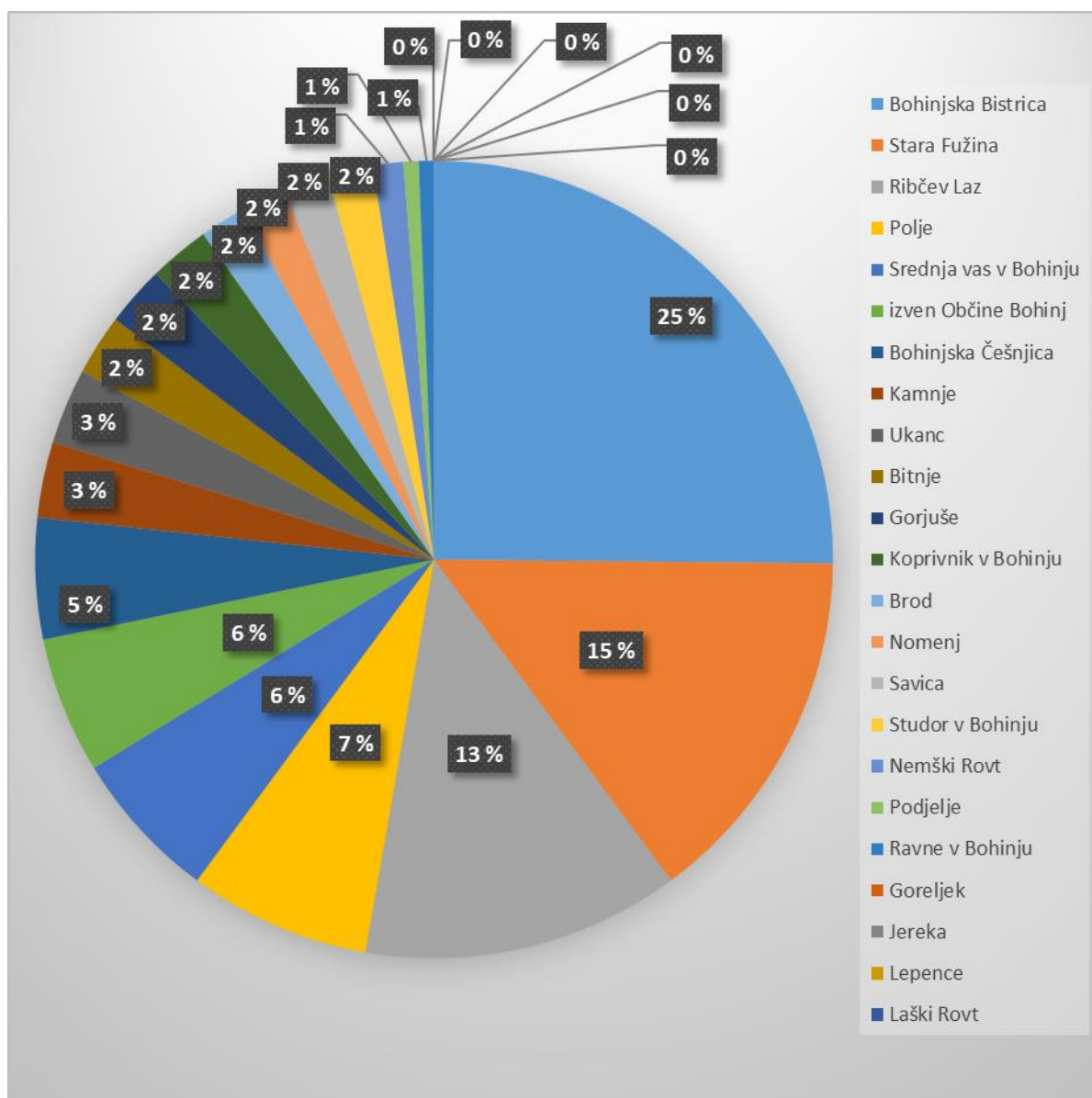
Med anketiranci je dobre tre četrtine zaposlenih, kar je skladno s starostno sestavo, ki smo jo opisali zgoraj. Kot omenjeno zgoraj, je to sestavo treba upoštevati pri interpretaciji rezultatov.



Slika 2: Status anketirancev.

1.3 Kraj bivanja anketirancev

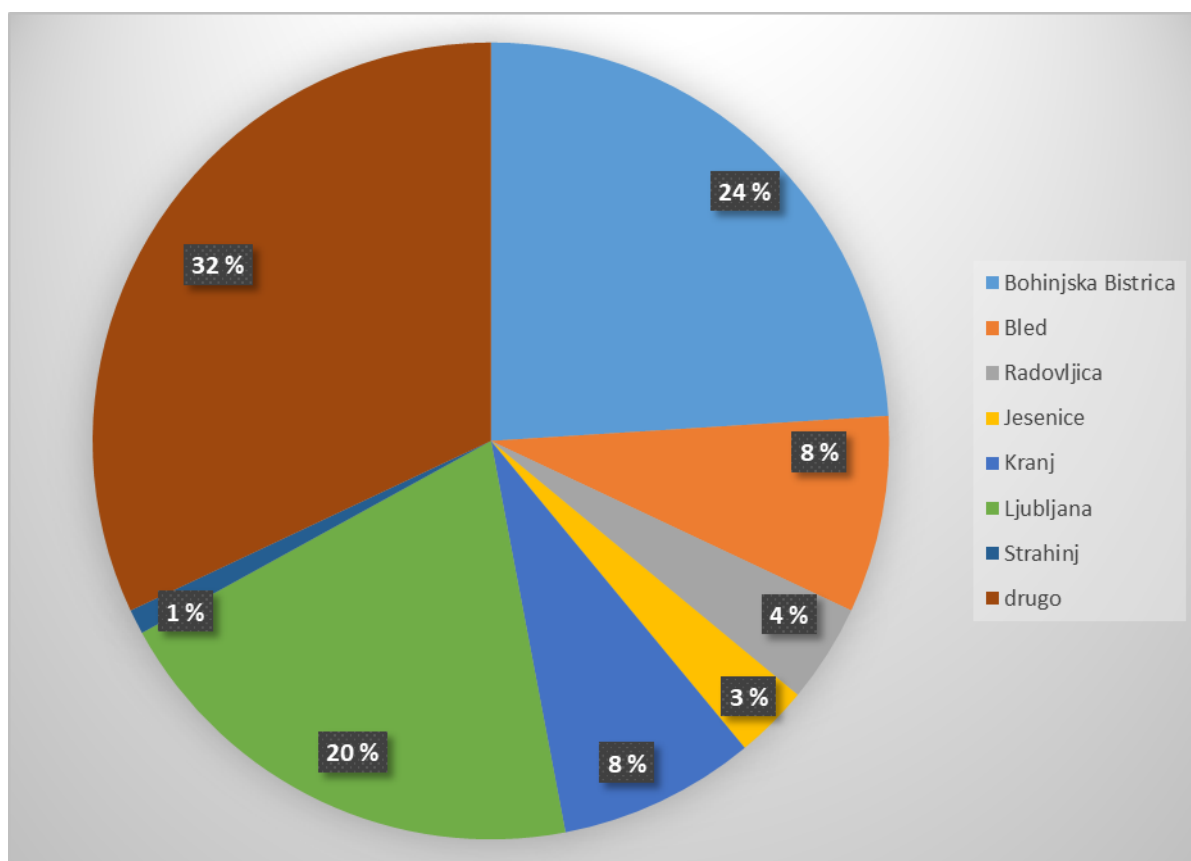
Izpolnjevalci ankete so lepo razporejeni po naseljih Občine Bohinj, med naselji z več kot 100 prebivalcev ni nobenega anketiranca samo iz Jereke. Iz Bohinjske Bistrice je anketirancev sicer nekaj manj kot je delež tamkajšnjih prebivalcev v občini, iz Stare Fužine pa nasprotno nekaj več. Glede na ustrezno zastopanost vseh območij občine nam je analiza v nadaljevanju omogočila ločen prikaz po posameznih območjih občine.



Slika 3: Kraj bivanja anketirancev.

1.4 Kraj dela oziroma šolanja anketirancev

Tudi v primeru kraja dela oziroma šolanja so z dovolj velikim številom zastopani tako tisti, ki delajo v Bohinju kot tudi tisti, ki delajo oziroma se šolajo izven občine Bohinj. Tako smo pridobili mnenja občanov, ki potujejo na vseh ključnih smereh.

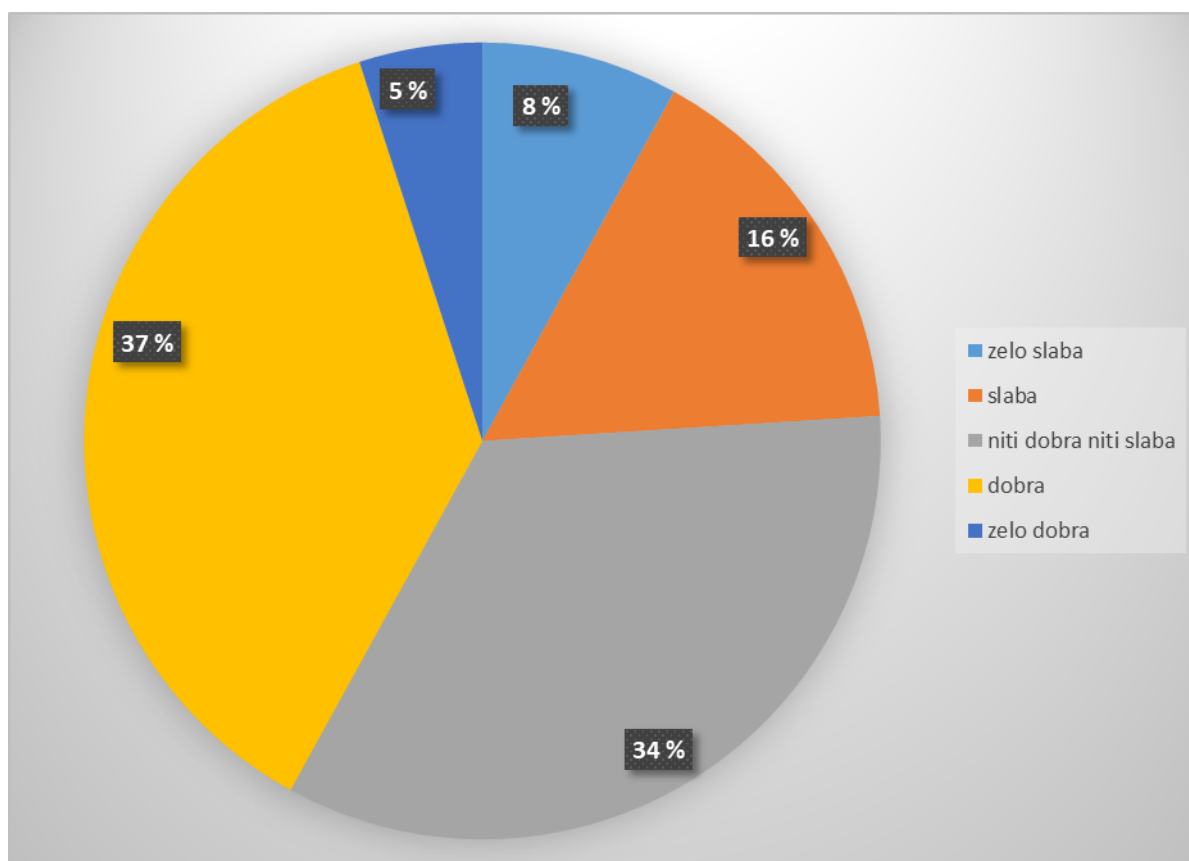


Slika 4: Kraj dela oziroma šolanja anketirancev.

2 Javni potniški promet: ocena kakovosti, njegova uporaba in odnos do predlogov

2.1 Ocena kakovosti

Anketiranci kakovost večinsko ocenjujejo kot dobro oziroma kot niti dobro niti slabo, zelo malo pa je zelo slabih in zelo dobrih ocen. Glede na to, da je ponudba v Bohinju nadpovprečna za slovenske razmere, ki pa so slabše od primerljivo razvitih evropskih držav, lahko to oceno razumemo kot zelo realno.

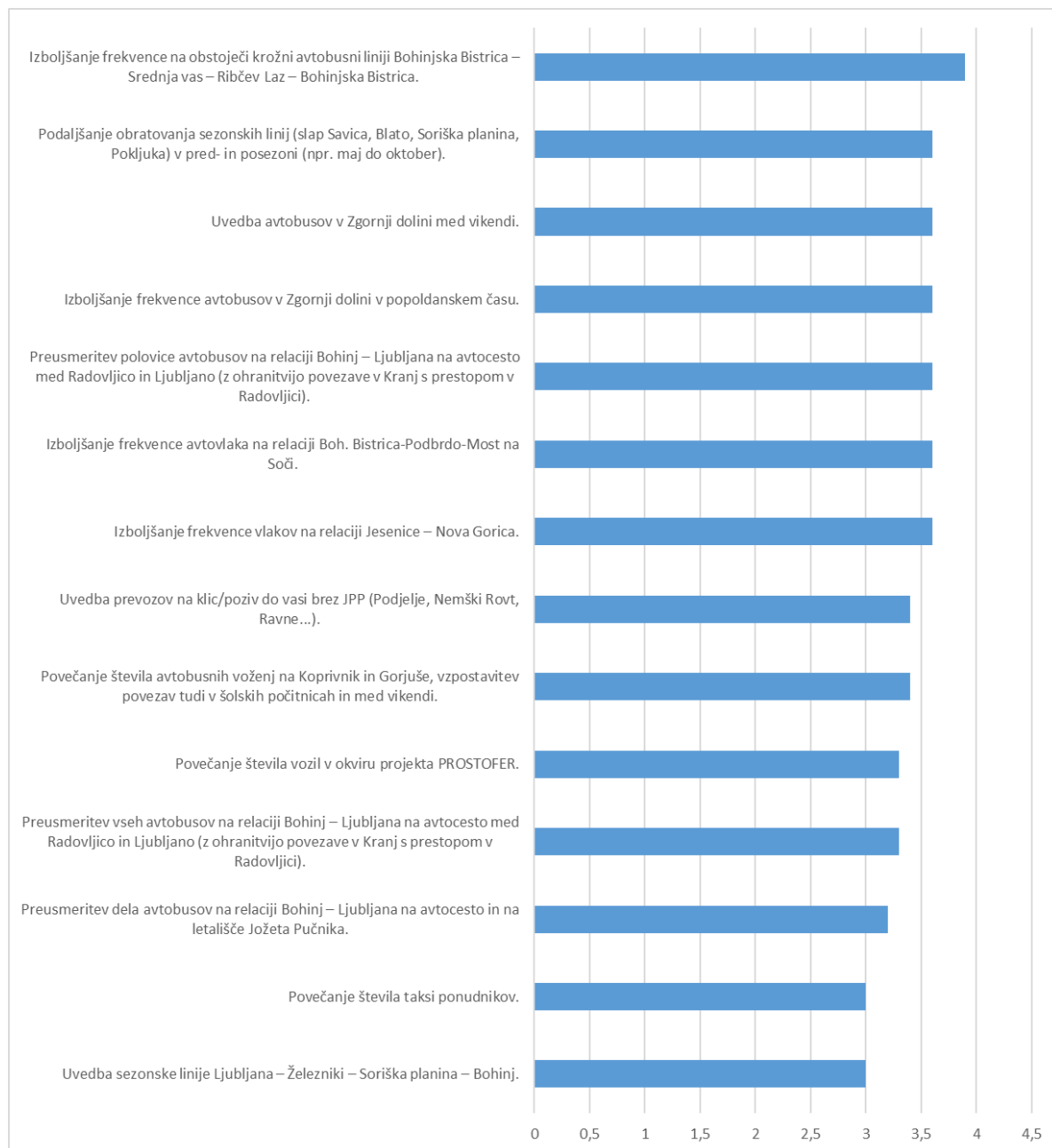


Slika 5: Ocena kakovosti javnega potniškega prometa v Bohinju.

2.2 Ocena predlaganih ukrepov

Pripravili smo nabor 14 predlogov ukrepov. Le-ta je bil pripravljen glede na razpravo na delavnici, ki je bila v okviru projekta Samba 3. marca v Bohinjski Bistrici, del ukrepov pa smo predlagali tudi pripravljavci ankete na podlagi analize ponudbe javnega prometa. Večina pripravljenih predlogov je bila takih, da se med seboj ne izključujejo oziroma se dopolnjujejo. Izjemo smo naredili le pri predlogih sprememb izvajanja avtobusne linije med Bohinjem in Ljubljano. V tem primeru smo namenoma pripravili tri različne predloge, da bi videli, kateremu bodo anketiranci dali prednost. Anketiranci so ukrepom pripisali oceno med 1 in 5, pri čemer je 1 pomenilo, da ukrep ni smiseln, 5 pa da je nujen. V povprečju so anketiranci vse predloge ocenili med oceno 3 in 4, torej nobenega niso večinsko zavrgli kot nesmiselnega niti niso ne izpostavili kot nujnega. Vendarle pa je pri posameznih ukrepih nadpovprečen delež odgovorov, da je ukrep zelo potreben ali nujen, tako da je na podlagi odgovorov možno postaviti določene prioritete. Med vsemi predlogi je najvišjo oceno dobil predlog izboljšanje frekvenca na obstoječi krožni liniji po Bohinju, visoko oceno pa sta dobila tudi temu komplementarna predloga izboljšanje frekvenca v Zgornji dolini ob popoldnevih in med vikendi. Poleg navedenih sta bila v vrhu med prvimi tremi izboljšana frekvenca avtovlaka in preusmeritev polovice avtobusov v Ljubljano od Radovljice naprej na avtocesto. Trije najslabše ocenjeni predlogi so bili povečanje števila taksi ponudnikov, preusmeritev dela avtobusov v Ljubljano preko brniškega letališča in uvedba sezonske linije Ljubljana – Železniki – Soriška planina – Bohinj (glej sliko 6). Nasploš so anketiranci dali prednost storitvam, ki so namenjene mobilnosti domačinom pred tistimi, ki so namenjene prvenstveno

turistom. Očitno pa je tudi na prvem mestu izboljšava lokalnega prometa po Bohinju, zlasti po Zgornji dolini.



Slika 6: Pomembnost predlaganih ukrepov izboljšav v javnem potniškem prometu.

Ker je anketno vprašanje o predlaganih ukrepih najpomembnejše za pripravo predlogov izboljšav, smo odgovore analizirali podrobneje. Povezali smo jih s podatkom o bivališču anketirancev. Prebivalce občine smo razdelili v 5 skupin: tiste, ki živijo v središču občine v Bohinjski Bistrici, ostale prebivalce Spodnje doline brez Bohinjske Bistrice, prebivalce Zgornje doline ter prebivalce Koprivnika in Gorjuš. V peto skupino sodijo prebivalci ostalih vasi, ki jih spet lahko razdelimo v dve podskupini: v prvi so prebivalci v vaseh brez javnega prometa, v drugi pa prebivalci v vaseh med Bohinjsko Bistrico in Sotesko. Žal je bilo iz zadnje skupine premalo izpolnjenih anket, da bi na njihovi podlagi lahko zanesljivo ugotovili želje oziroma potrebe prebivalcev (glej preglednico 1).

		Bohinjska Bistrica	Zgornja dolina	Koprivnik in Gorjuše	Spodnja dolina
ŽELEZNIŠKI PROMET					
Izboljšanje frekvence vlakov na relaciji Jesenice – Nova Gorica.	1 - ni smiseln	0	0	0	0
	2 - manj pomemben	3	4	0	9
	3 - pomemben	17	19	4	18
	4 - zelo pomemben	14	13	4	18
	5 - nujen	7	9	0	4
Izboljšanje frekvence avtovlaka na relaciji Boh. Bistrica-Podbrdo-Most na Soči.	1 - ni smiseln	0	0	0	0
	2 - manj pomemben	4	4	0	4
	3 - pomemben	14	16	4	22
	4 - zelo pomemben	12	16	3	17
	5 - nujen	11	9	1	6
AVTOBUSNI PROMET					
Preusmeritev vseh avtobusov na relaciji Bohinj – Ljubljana na avtocesto med Radovljico in Ljubljano (z ohranitvijo povezave v Kranj s prestopom v Radovljici).	1 - ni smiseln	4	4	0	4
	2 - manj pomemben	10	8	0	7
	3 - pomemben	9	17	4	13
	4 - zelo pomemben	9	8	2	14
	5 - nujen	9	8	2	11
Preusmeritev polovice avtobusov na relaciji Bohinj – Ljubljana na avtocesto med Radovljico in Ljubljano (z ohranitvijo povezave v Kranj s prestopom v Radovljici).	1 - ni smiseln	1	5	0	2
	2 - manj pomemben	3	5	0	5
	3 - pomemben	8	13	5	13
	4 - zelo pomemben	19	15	2	12
	5 - nujen	10	7	1	17
Preusmeritev dela avtobusov na relaciji Bohinj – Ljubljana na avtocesto in na letališče Jožeta Pučnika.	1 - ni smiseln	2	5	0	5
	2 - manj pomemben	7	8	0	10
	3 - pomemben	16	13	7	12
	4 - zelo pomemben	9	11	1	11
	5 - nujen	7	8	0	11
Izboljšanje frekvence na obstoječi krožni avtobusni liniji Bohinjska Bistrica – Srednja vas – Ribčev Laz – Bohinjska Bistrica.	1 - ni smiseln	0	0	0	1
	2 - manj pomemben	2	1	0	6
	3 - pomemben	13	10	3	11
	4 - zelo pomemben	13	14	4	19
	5 - nujen	13	20	1	12
Izboljšanje frekvence avtobusov v Zgornji dolini v popoldanskem času.	1 - ni smiseln	0	0	0	3
	2 - manj pomemben	5	5	0	7
	3 - pomemben	19	8	2	20
	4 - zelo pomemben	9	12	3	13
	5 - nujen	8	20	3	6
Uvedba avtobusov v Zgornji dolini med vikendi.	1 - ni smiseln	0	0	0	2
	2 - manj pomemben	8	7	0	10
	3 - pomemben	16	14	4	14
	4 - zelo pomemben	9	10	0	16
	5 - nujen	8	14	4	7
	1 - ni smiseln	0	2	0	4

Povečanje števila avtobusnih voženj na Koprivnik in Gorjuše, vzpostavitev povezav tudi v šolskih počitnicah in med vikendi.	2 - manj pomemben	9	2	0	8
	3 - pomemben	18	19	2	15
	4 - zelo pomemben	7	16	1	18
	5 - nujen	7	6	5	4
Podaljšanje obratovanja sezonskih linij (slap Savica, Blato, Soriška planina, Pokljuka) v pred- in posezoni (npr. maj do oktober).	1 - ni smiselno	1	3	0	5
	2 - manj pomemben	6	5	1	2
	3 - pomemben	10	14	2	16
	4 - zelo pomemben	18	13	4	19
	5 - nujen	6	10	1	7
Uvedba sezonske linije Ljubljana – Železniki – Soriška planina – Bohinj.	1 - ni smiselno	3	1	0	5
	2 - manj pomemben	13	10	4	10
	3 - pomemben	10	19	2	23
	4 - zelo pomemben	9	11	2	9
	5 - nujen	6	4	0	2
ALTERNATIVNE OBLIKE JAVNEGA PREVOZA					
Uvedba prevozov na klic/poziv do vasi brez JPP (Podjelje, Nemški Rovt, Ravne ...).	1 - ni smiselno	2	2	0	3
	2 - manj pomemben	10	6	1	9
	3 - pomemben	12	14	2	21
	4 - zelo pomemben	11	11	3	6
	5 - nujen	6	12	2	10
Povečanje števila vozil v okviru projekta PROSTOFER.	1 - ni smiselno	2	2	0	3
	2 - manj pomemben	8	3	0	10
	3 - pomemben	18	21	3	20
	4 - zelo pomemben	11	8	3	9
	5 - nujen	2	11	2	7
Povečanje števila taksi ponudnikov.	1 - ni smiselno	3	5	0	6
	2 - manj pomemben	13	9	1	13
	3 - pomemben	13	18	4	14
	4 - zelo pomemben	9	9	2	9
	5 - nujen	3	4	1	7

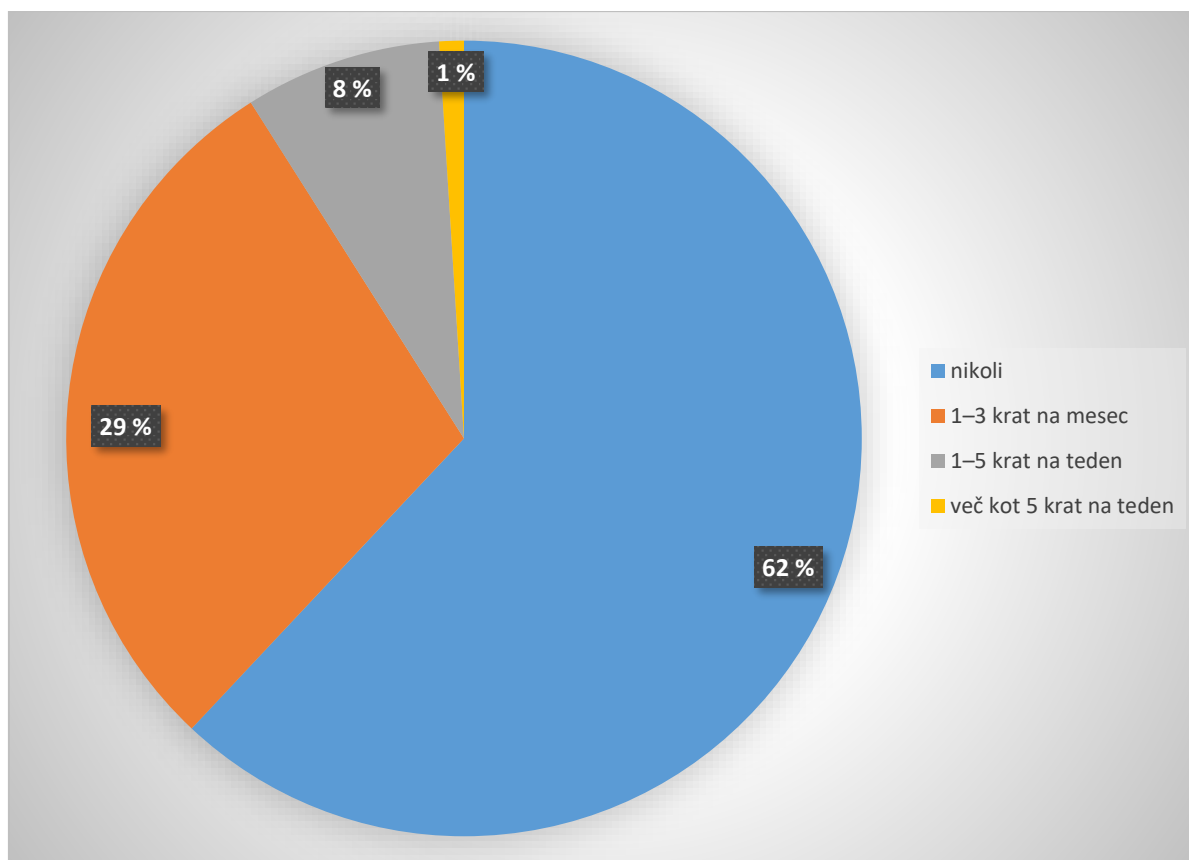
Preglednica 1: Pomembnost predlaganih ukrepov po izbranih območjih občine Bohinj.

Kot najbolj relevantne predloge smo izločili tiste, ki so jih prebivalci posamezne skupine naselij v največjem deležu označili kot nujne ali zelo pomembne (v preglednici so označeni z rdečo). Med prebivalci Bohinjske Bistrice je bil na prvem mestu ukrep preusmeritve polovice ljubljanskih avtobusov na avtocesto med Radovljico in Ljubljano. Ta ukrep je tudi največ prebivalcev Spodnje doline označilo kot nujen. Zanimivo je, da je slabšo oceno dobil ukrep preusmeritve vseh ljubljanskih avtobusov na avtocesto, očitno anketiranci ne želijo izgubiti direktne avtobusne povezave s Kranjem. Odgovore na vprašanje o preusmeritvi ljubljanskih avtobusov na avtocesto smo posebej preverili še pri tistih anketirancih, ki delajo oziroma se šolajo v Ljubljani. Ti bi ukrep preusmeritve izvedli bolj radikalno. 16 od 31 anketirancev je preusmeritev vseh avtobusov označilo kot zelo pomembno ali nujno, medtem ko jih je bilo le 10 za preusmeritev le polovice avtobusov. Tako pri prebivalcih Zgornje kot Spodnje doline je pri seštevku zelo pomembnih in nujnih ukrepov v vrhu izboljšanje frekvence za obstoječi krožni liniji. Prebivalci poključskih vasi razumljivo postavljajo v ospredje izboljšanje povezav na Gorjuše, pa tudi frekvenco prevozov v Zgornji dolini.

V okviru tega vprašanja so anketiranci lahko napisali tudi dodatne predloge. Med najpogostejšimi je bil predlog uvedbe manjših avtobusov, ki bi vozili z večjo frekvenco. Dva anketiranca sta tudi predlagal preusmeritev dela ljubljanskih avtobusov skozi Zgornjo dolino.

2.3 Uporaba javnega prometa

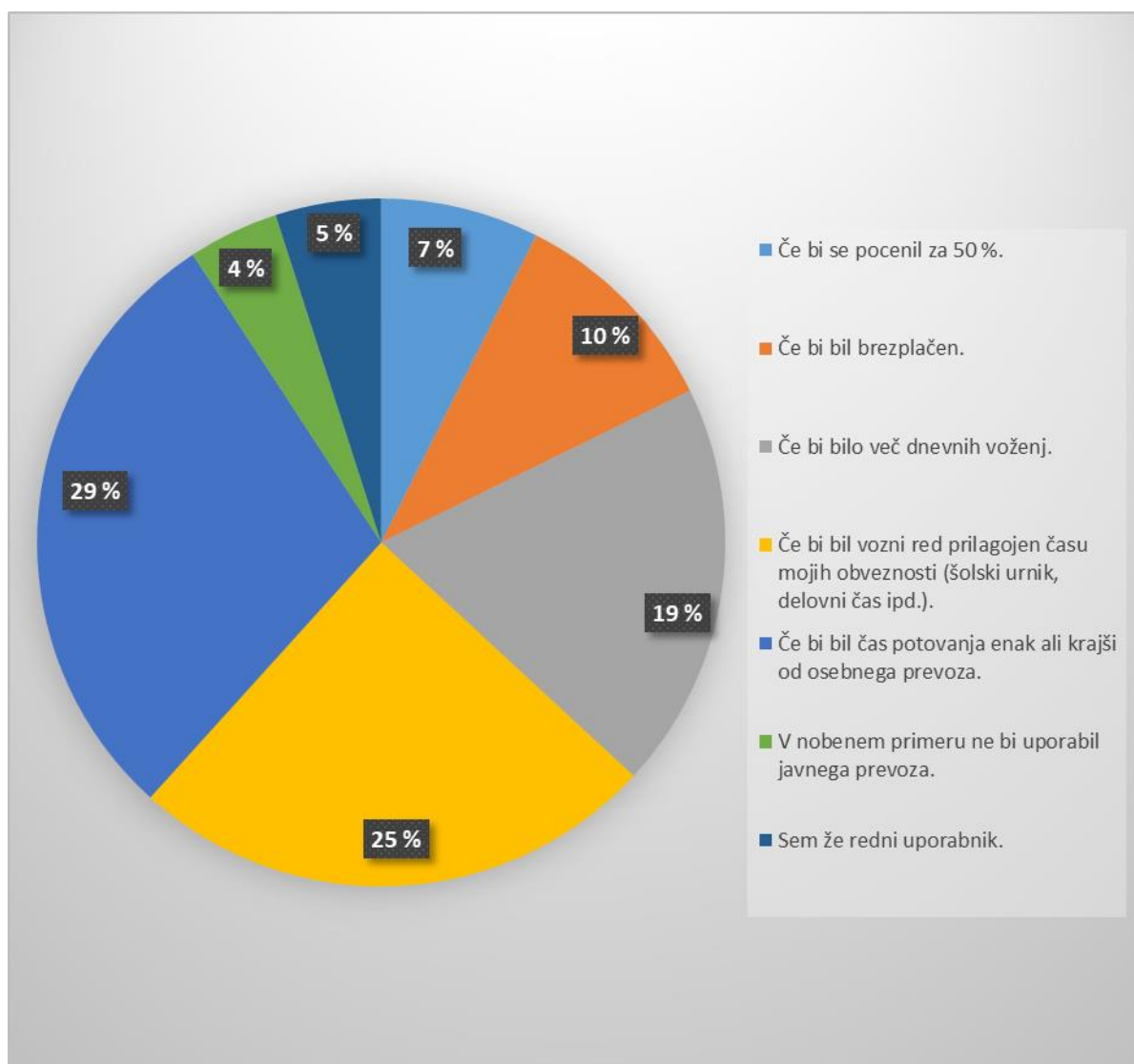
Anketiranci so odgovarjali o uporabi javnega prometa v mesecu pred anketiranjem, to je v februarju. Le 9 % je takih, ki so javni promet uporabili vsaj enkrat tedensko, preostali ga niso uporabili nikoli oziroma največ trikrat v februarju. Tako nizka uporaba je tudi posledica strukture anketirancev, kajti v anketi so bili slabše zastopani srednješolci. Kot smo omenili že zgoraj pa tako nizka uporaba med anketiranci pomeni, da le-ti kakovosti in ukrepov niso ocenjevali glede na trenutne neposredne izkušnje uporabe javnega prometa.



Slika 7: Uporaba javnega potniškega prometa med anketiranci v februarju

2.4 Pogoji za morebitno uporabo javnega prometa

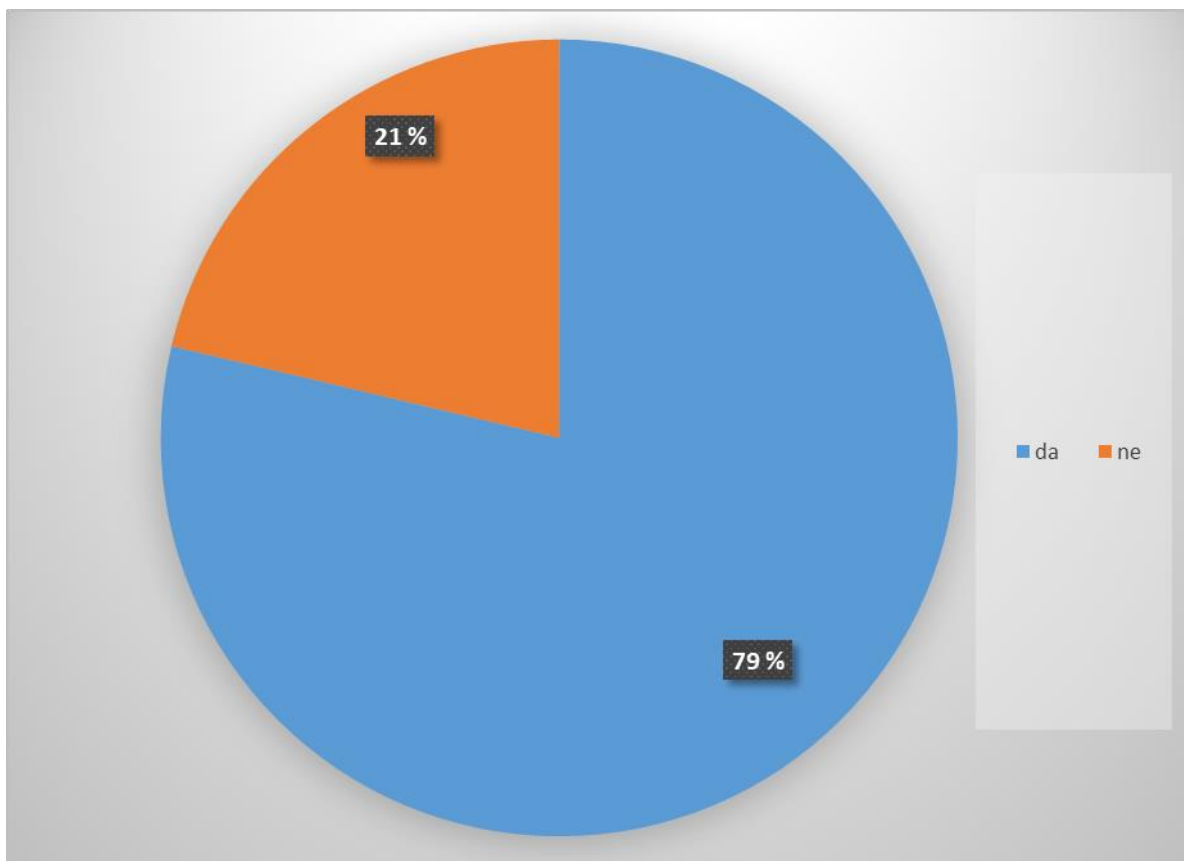
Zanimalo nas je, v kakšnem primeru bi se sedanji ne-uporabniki javnega prometa odločili za uporabo. Ta podatek je ključen pri pripravi ukrepov, ki imajo za cilj pritegnitev večjega števila potnikov. Le 5 % anketirancev se je opredelilo za redne uporabnike, ostali so dali prednost višji kakovosti storitve pred njeno ceno. 29 % je izpostavilo hitrost, četrtnina boljše prilagoditev voznih redov njihovim obveznostim, 19 % pa večjo frekvenco. Le manjši del je izpostavil ceno. Rezultat je podoben kot v številnih podobnih anketah, za uporabo je ključen porabljen čas, ki pa seveda vključuje tudi prestopni čas oziroma morebiten prezgoden prihod na cilj zaradi slabe frekvence oziroma neprilagojenega voznega reda. Pri načrtovanju ukrepov pa se moramo zavedati, da je dejanska uporaba vedno manjša od tovrstnih anketnih izjav.



Slika 8: Pogoji za morebitno uporabo javnega prometa.

2.5 Učinek uvedbe brezplačnega javnega prometa

Na vprašanje, ali bi več uporabljali javni prevoz znotraj Bohinja, če bi bil brezplačen, je velika večina (71 %) odgovorila z da. Ta odgovor je v nasprotju z odgovorom na prejšnje vprašanje, pri katerem je le 19 % izpostavilo ceno. Analize v primerih, ko je dejansko bil uveden brezplačen ali bistveno cenejši javni prevoz kažejo, da je tak ukrep v le majhni meri pritegnil voznike osebnih vozil. Praviloma je bilo največ novih uporabnikov med tistimi, ki so bili prej sopotniki ali pa so potovali s kolesom ali peš. Ne trdimo pa, da cena ni pomembna. Prva je kakovost, ob ustrezni kakovosti pa bodo potniki izbrali javni prevoz le, če bo cenovno konkurenčen. Pri ocenjevanju časovne konkurenčnosti pa lastniki osebnih vozil navadno ne računajo celotnega stroška prevoza z avtomobilom, ampak le strošek goriva.



Slika 9: Potencialna uporaba javnega prometa v primeru brezplačnosti.

3 Zaključek

Število izpolnjenih anket omogoča dovolj kakovostno sliko o pogledih prebivalcev Občine Bohinj na razvoj javnega potniškega prometa. Glede na starostno sestavo so bili sicer nadpovprečno zastopani tisti v kategoriji 31 do 50 let, ki so sicer redki uporabniki javnega prometa. Tako rezultati ankete bolj kažejo na pogled ne-uporabnikov kot uporabnikov. Taka sestava anketirancev nam daje dober vpogled v možne ukrepe, kako pridobiti nove uporabnike. Že sama pripravljenost za izpolnjevanje ankete kaže na zanimanje in aktualnost problema in na večji potencial pridobitve novih potnikov.

Kot prva prioriteta se je nedvomno pokazala izboljšava obstoječe krožne linije po Bohinju, sledi pa uvedba časovno konkurenčnejšega prevoza v Ljubljano in izboljšanje frekvence avtovlaka.