



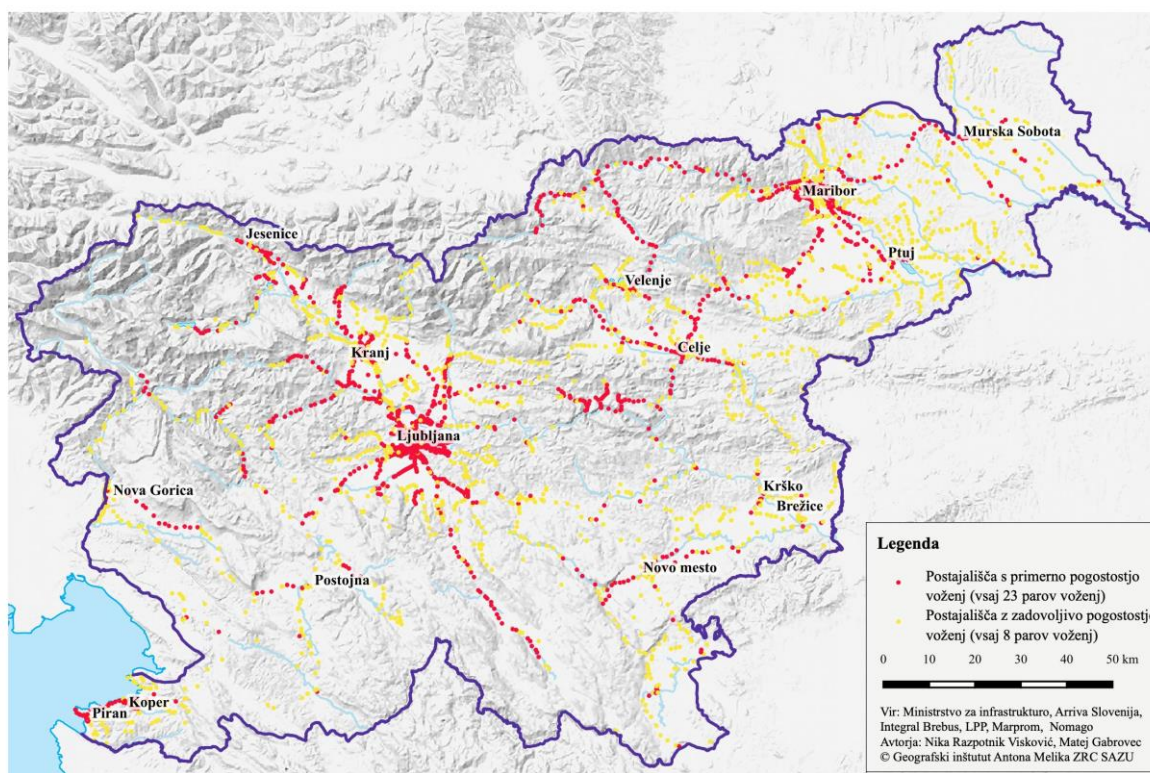
## **Javni potniški promet v Bohinju**

### **Predlog izboljšav**

Matej Gabrovec, Matjaž Geršič

## 1 Uvod

V dokumentu je predstavljen predlog optimizacije javnega potniškega prometa v Bohinju. Javni potniški promet je lahko učinkovit le v primeru, da je organiziran v obliki omrežja, ki omogoča udobno in osebnemu prometu časovno konkurenčno potovanje med poljubnimi točkami v omrežju. Nujno je usklajeno upravljanje, usklajenost voznih redov ter enovit tarifni sistem. Poleg tega morajo biti urejene ustrezne prestopne točke med javnim in osebnim prometom ter urejen dostop do postajališč javnega prometa s kolesom ali peš. Za Občino Bohinj je značilna nadstandardna ponudba javnega potniškega prometa glede na slovenske razmere, kar je razvidno iz slike 1. Na njej je uporabljena metodologija Gabrovca in Boleta (2006). Ločili smo med zadovoljivo in primerno pogostostjo. Prva predstavlja najmanj osem parov voženj s posameznega postajališča na dan. To pomeni, da ima potencialni potnik na voljo vsaj dve ali tri vožnje v vsako smer v jutranji in popoldanski konici, poleg tega pa tudi vsaj po eno vožnjo zunaj konic dopoldne, popoldne in zvečer. Taka ponudba omogoča potovanje na delo in v šolo ter deloma tudi za druge namene, seveda pa ni konkurenčna osebnemu prevozu. Kot primerno ponudbo pa smo določili 23 parov dnevnih voženj, kar pomeni polurni interval v času dnevnih konic in enourni zunaj njih.

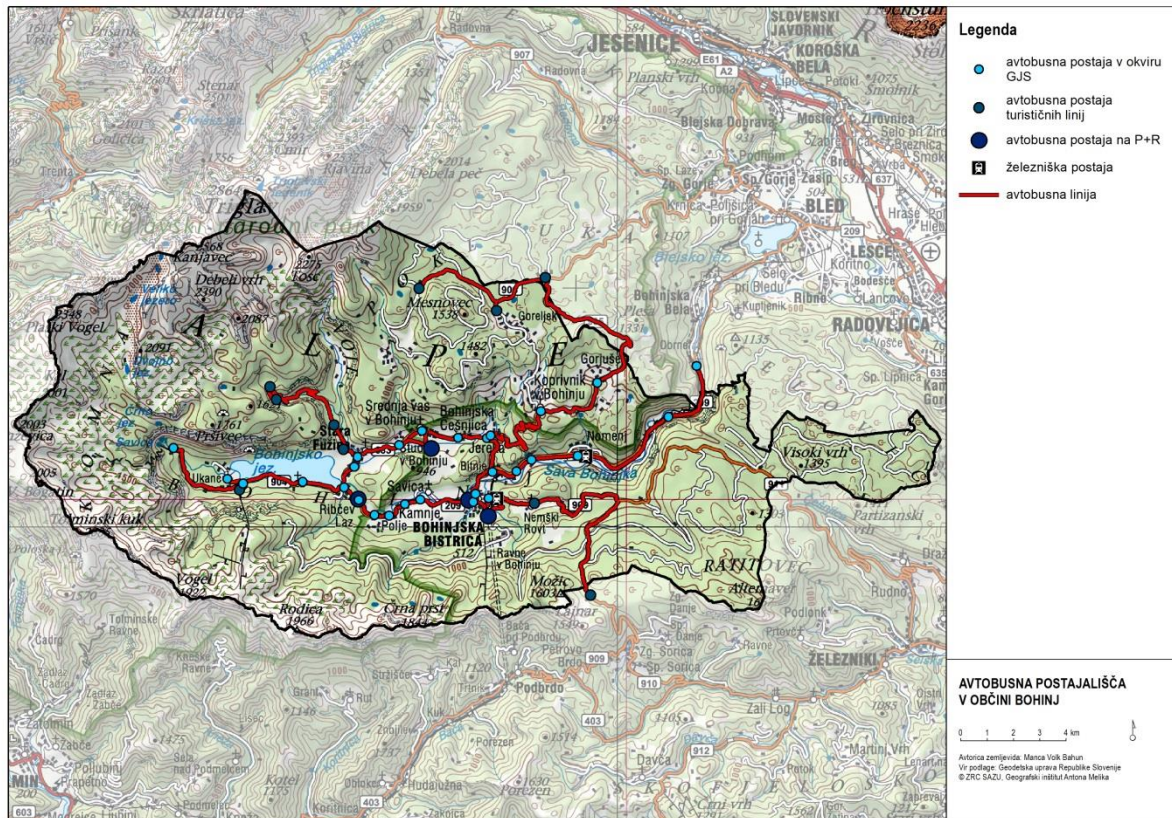


Slika 1: Postajališča glede na število voženj ob delavnikih v času šolskega pouka leta 2019 (Vir: Gabrovec s sodelavci 2019).

Šibka točka javnega prometa v Bohinju je usklajenost med različnimi oblikami javnega potniškega prometa, predvsem z vidika možnosti pridobitve celovitih informacij o ponudbi. V nadaljevanju je zato poudarek predvsem na povezovanju različnih oblik prometa.

## 2 Avtobusni promet

Avtobusni promet obravnavamo na prvem mestu, ker je njegova ponudba tudi na primeru povezave Bohinja z gorenjskimi mesti in Ljubljano po potovalnem času konkurenčna železnici. Povezave znotraj občine so deloma v okviru državne gospodarske javne službe deloma pa v organizaciji Občine Bohinj, omrežje je prikazano na sliki 2.



Slika 2: Omrežje javnega potniškega prometa v Bohinju.

### 2.1 Povezava Bohinja z Bledom, Kranjem in Ljubljano

#### 2.1.1 Analiza obstoječih povezav

Glede na število dnevniških voženj je ponudba zelo dobra. Uveljavljen je taktni vozni red z enournim intervalom. Žal taktni vozni red ni povsem dosleden, zlasti ob koncih tedna ob nekaterih urah ni povezave, nekateri odhodi pa so za nekaj minut zamaknjeni. Slabost pa je nekonkurenčen potovalni čas, saj večina voženj poteka po avtocesti le med Naklim in Črnicem, dodatno izgubo časa pa predstavlja ovinek do avtobusne postaje na Bledu in vožnja po lokalni cesti skozi Bohinjsko Belo. Običajni potovalni čas med Ljubljano in Bohinjsko Bistrico je tako 1 ura in 49 minut, kar je 80 % več kot z osebnim vozilom. Povezava po avtocesti med Ljubljano in Črnicem je na voljo le enkrat dnevno, a tudi v tem primeru je potovalni čas še vedno uro in pol. Prevoze opravljajo trije prevozniki, njihova ponudba je prikazana v preglednici 1.

Preglednica 1: Avtobusne linije iz Bohinja v smeri Ljubljane (Vir: AVRIS 2020).

prevoznik	registrska številka	linija	število voženj
Arriva Alpetour	PRA194103	Bohinjska Bistrica - Ljubljana	1
Arriva Dolenjska in Primorska	PRA017013	Bohinjska Bistrica - Ljubljana	1
Arriva Alpetour	PRA194108	Bohinjska Češnjica - Škofja Loka	1
Arriva Alpetour	PRA194101	Bohinjska Češnjica - Ljubljana	5
Arriva Dolenjska in Primorska	PRA017009	Ukanc - Ljubljana	21
Arriva Alpetour	PRA194100	Ukanc - Ljubljana	63
Arriva Dolenjska in Primorska	PRA017031	Ukanc - Ljubljana	5
Nomago	PRA181023	Ukanc - Ljubljana	2
Arriva Alpetour	PRA194475	Bled - Slap Savica	2
Arriva Alpetour	PRA194106	Strahinj - Bohinjsko jezero	1
Arriva Dolenjska in Primorska	PRA017014	Ljubljana - Bohinjsko jezero	1
Arriva Alpetour	PRA194107	Škofja Loka - Bohinjska Češnjica	1
Arriva Alpetour	PRA194105	Ukanc - Ljubljana	2
Arriva Alpetour	PRA194102	Ljubljana - Ukanc	1

*Opomba: Posamezne vožnje ne potekajo od začetne do končne postaje linije, ampak le po krajšem odseku, nekateri od njih niso na območju občine Bohinj. Dejansko število voženj v Bohinj je zato manjše.*

Razmeroma veliko število registriranih linij je posledica različnih itinerarjev in prevoznikov, vznoredna ureditev je zato za uporabnika manj pregledna.

*Preglednica 2: Frekvenca avtobusnih povezav v letu 2020 (Vir: AVRIS 2020).*

izhodišče	cilj	šolski dan	delavnik - poletne počitnice	nedelja v času šole	nedelja - poletne počitnice
Ljubljana	Bohinjska Bistrica	16	17	9	10
Kranj	Bohinjska Bistrica	17	15	9	10
Bled	Bohinjska Bistrica	18	18	9	11
Ljubljana	Bohinjska Češnjica	1	1	1	1
Ljubljana	Ukanc	9	13	7	8

### 2.1.2 Standard dostopnosti

V okviru projekta Uvedba integriranega javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji so bili pripravljene minimalni standardni dostopnosti, ki določajo minimalno število povezav med posameznimi naselji, ki naj bi jih država zagotavljala v okviru gospodarske javne službe (Kranjec s sodelavci 2016). Ta standard v nekoliko prilagojeni obliki povzema vladna Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (2019). Za glavne medregijske povezave, med katere sodi tudi povezava Bohinja z Ljubljano, je predviden tako imenovani standard »G«, kar pomeni 12 povezav ob delavnikih in 7 ob

sobotah in nedeljah. Standard je torej nižji od obstoječe ponudbe, v takih primerih naj bi se tudi v prihodnje obdržalo obstoječi standard.

### 2.1.3 Predlog novega voznega reda

Pri predlogu optimizacije smo izhajali iz naslednjih izhodišč:

- taktni vozni red;
- vsak drugi avtobus naj bi vozil po avtocesti (večinsko mnenje v anketi);
- boljša povezava (zveza s prestopanjem na postajališču Bohinjsko jezero) Zgornje doline (tudi predlog ankete).

Predlagamo torej 2 liniji, ki vozita v dvournem intervalu:

1. Ljubljana – Radovljica – Bled – Bohinjska Bistrica – Ukanc – Slap Savica (Zgornja dolina).
  - Vozi vsak dan.
  - Na relaciji Ukanc – Slap Savica vozi v poletni sezoni (julij in avgust vsak dan, junij in september ob vikendih).
  - Odhodi iz Ljubljane: 6.20 do 22.20 (ob vikendih od 1. 10. do 31. 5. od 8.20). Avtobus ob 20.20 od Bohinjskega jezera nadaljuje vožnjo po Zgornji dolini, zadnji ob 22.20 pa zaključi pri Bohinjskem jezeru.
  - Odhodi iz Ukanca: 6.45 do 20.40 (ob vikendih od 1. 10. do 31. 5. od 6.45). Prvi jutranji avtobus ne začne vožnje v Ukancu, pač pa ob 4.32 v Bohinjski Bistrici, od koder vozi po Zgornji dolini do Ribčevega Laza in naprej v Ljubljano.
  - Ker je s preusmeritvijo na avtocesto izgubljena povezava na relaciji Radovljica – Kranj – Ljubljana, je treba na tej relaciji vzpostaviti linijo Bled – Kranj – Ljubljana (možnost prestopa). Na račun bohinjske linije po avtocesti pa se lahko ukine (del) sedanjih linij iz Bleda v Ljubljano po avtocesti.
  - Predlagamo, da ta linija ne poteka skozi Bohinjsko Belo, zato je treba najti za Bohinjsko Belo alternativno rešitev.
  - Predlagamo, da se pri žičnici na Vogel avtobusno postajališče uvede neposredno pred spodnjo postajo žičnice. Z vidika spodbujanja JPP je ključno, da so avtobusna postajališča bližje cilju kot parkirišča osebnih vozil.
2. Ljubljana – Kranj – Bled – Bohinjska Bistrica – Bohinjsko jezero – Ukanc (Zgornja dolina).
  - Prebivalci so v anketi izrazili željo, da bi del avtobusov iz Ljubljane vozil po Zgornji dolini. Direktno povezavo Zgornje doline preko Ribčevega Laza smo predlagali pri prvih jutranjih in zadnjih večernih avtobusih, sicer pa smo pri približno polovici povezav z Ljubljano predlagali povezavo s prestopanjem.
  - Odhodi iz Ljubljane od 7.00 do 21.00 vsaki 2 uri (ob vikendih in praznikih samo od 25. 6. do 30. 9.). Avtobus ob 21.00 od Bohinjskega jezera nadaljuje vožnjo po Zgornji dolini.
  - Odhodi iz Ukanca od 7.45 do 19.45 vsaki 2 uri (ob vikendih in praznikih samo od 25. 6 do 30. 9.). Prvi jutranji avtobus ne začne vožnje v Ukancu, pač pa ob 5.32 v Bohinjski Bistrici, od koder vozi po Zgornji dolini do Ribčevega Laza in naprej v Ljubljano.

3. Poleg navedenih dveh linij predlagamo ohranitev obstoječe linije Bohinjska Češnjica – Škofja Loka v dneh šolskega pouka, ki pa se jo podaljša do Bohinjske Bistrice.
4. Pri vožnjah, ki že sedaj služijo za prevoz šolskih otrok iz Nomenja in okoliških vas, se vključi tudi postajališče pred osnovno šolo, ki ga je v ta namen treba vpisati v daljinar pri Ministrstvu za infrastrukturo. V ta namen je treba priložiti odločbo, ki jo je izdal župan skladno z 18. členom Zakona o cestah.

## 2.2 Zgornja dolina

### 2.2.1 Analiza obstoječih povezav

V nasprotju s Spodnjo dolino, po kateri potekajo linije med Ljubljano in Ukancem v enournem intervalu, je Zgornja dolina z javnim potniškim prometom bistveno slabše povezana. Ta slaba povezanost je bila tudi jasno izražena v anketi, ki je bila izvedena v okviru projekta Samba pomladi 2020. Poleg 2 parov voženj iz Bohinjske Češnjice proti Ljubljani oziroma Škofji Loki poteka skozi Zgornjo dolino lokalna krožna linija in poletna turistična linija iz Bohinjske Bistrice proti slapu Savica (glej preglednico 3).

*Preglednica 3: Lokalne avtobusne linije v Zgornjo dolino (Vir: AVRIS 2020).*

prevoznik	registrska številka	linija	število voženj
Arriva Alpetour	PRA194470	Bohinjska Bistrica - Srednja vas - Bohinjska Bistrica	20
Arriva Alpetour	PRA194472	Bohinjska Bistrica - Slap Savica	10

Večina avtobusnih voženj poteka krožno po Zgornji in Spodnji dolini, posamezne vožnje pa povezujejo samo Bohinjsko Bistrico z Bohinjskim jezerom po Spodnji ali Zgornji dolini. Ponudba je omejena le na jutranjo in opoldansko konico, v okviru tega časa je po ena krožna vožnja na uro, v času šolskega pouka po ena v vsako smer. Z izjemo turistične sezone ni niti popoldanskih povezav niti povezav med vikendi. V okviru ankete so prebivalci izpostavili predvsem potrebo po popoldanskih povezavah. Povezave niso zadovoljive in ne omogočajo vseh mobilnostnih potreb prebivalcev (preglednica 4). Šolski prevozi so deloma (s približno polovico voženj) integrirani v javni promet.

*Preglednica 4: Frekvenca avtobusnih povezav v letu 2020 (Vir: AVRIS 2020).*

izhodišče	cilj	šolski dan	delavnik - poletne počitnice	nedelja v času šole	nedelja - poletne počitnice
Bohinjska Bistrica	Bohinjska Češnjica	6	6	0	4
Bohinjska Bistrica	Bohinjska Češnjica (mimo Bohinjskega jezera)	7	6	1	1
Bohinjska Bistrica	Gorjuše	5	0	0	0

### **2.2.2 Standard dostopnosti**

Skladno z veljavnimi standardi dostopnosti (glej 2.1.2) je za naselja med 500 in 1000 prebivalci, ki niso občinska središča, predviden standard »E«, ki predvideva 6 povezav ob delavnikih v času šolskega pouka oziroma 3 ob delavnikih v času šolskih počitnic. Število povezav torej ustreza temu državnemu, sicer zelo nizkemu, minimalnemu standardu, ki dejansko omogoča le potovanja na delo in šolo, pa še to ne v vseh primerih. Glede na to, da ima Zgornja dolina skupaj več kot 1000 prebivalcev, bi bilo možno uveljaviti standard »D«, ki predvideva 9 povezav ob delavnikih v času šolskega pouka oziroma 8 ob delavnikih v času šolskih počitnic. Tak standard bi lahko ocenili kot zadovoljiv, v tem primeru je možno za silo zadovoljiti večino potreb z javnim prometom. Če pa želimo, da je javni promet resna alternativa osebnemu, potem morajo biti povezave v času konic najmanj vsake pol ure, izven njih pa vsako uro. Vendar pa bi bila taka storitev glede na navedeno državno uredbo nadstandardna, zato jo mora občina v tem primeru skladno s 3. odstavkom 52. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2) sofinancirati. Skladno z Zakonom o spremembah in dopolnitvah ZPCP-2 (ZPCP-2G) minister predpiše metodologijo za sofinanciranje takih linij. Ta metodologija bi morala biti izdana do 14. 5. 2020.

### **2.2.3 Predlog novega voznega reda**

Skladno z navedbo v prejšnjem odstavku predlagamo izboljšanje frekvence povezav tako, da bi bile v delavniških konicah 2 vožnji na uro, izven konic pa po ena vožnja na uro. Izven konic bi avtobusi vozili le na relaciji Bohinjska Bistrica – Srednja vas – Ribčev Laz, tako bi lahko en avtobus opravil eno povratno vožnjo na uro. Predlagamo uskladitev voznih redov s prihodi in odhodi vseh vlakov v Bohinjski Bistrici ter z ljubljanskimi avtobusi na postajališču Bohinjsko jezero. Predlagamo tudi integracijo šolskih prevozov v JPP, ki pa mora biti povezana z ustreznim dogovorom z upravljavcem JPP glede cene osnovnošolskih mesečnih vozovnic.

- V jutranji in opoldanski konici prilagojen obstoječi vozni red krožne linije, ki je prilagojen urniku šole ter voznemu redu vlakov ter delovnemu času tovarne LIP.
- Avtobusi proti Ljubljani zjutraj in iz Ljubljane zvečer (glej 2.1.3).
- Dopoldne, popoldne in zvečer vožnje na relaciji Bohinjska Bistrica – Bohinjska Češnjica – Bohinjsko jezero. Vozni red je usklajen z odhodi in prihodi vseh vlakov, ob urah, ko ni vlakov, je na postajališču Bohinjsko jezero omogočen prestop proti Ljubljani.
- V času poletne sezone (julij in avgust vsak dan, septembra ob delavnikih) pet avtobusov nadaljuje vožnjo od Bohinjskega jezera do Slapa Savica. Vzpostavljena je predvsem povezava z vlaki iz Nove Gorice.

V daljinar je treba vpisati manjkajoča postajališča pred šolo v Bohinjski Bistrici ter pred Apartmaji Triglav. Predlagamo tudi novo postajališče v bližini nekdanje gostilne Črna prst oziroma hotela Sunrose 7, ki bo služilo hotelskim gostom in delavcem tovarne LIP.

Pri sezonski liniji iz Zgornje doline proti slapu Savice je zaradi prestavitve postajnih točk postajališča Bohinjsko jezero v letu 2020 onemogočena njihova uporaba. Zato je treba za to povezavo urediti novo postajno točko. Poleg stroškov in morebitnih dolgotrajnih postopkov za to ureditev je slabost tudi v tem, da vsi avtobusi proti slapu Savica oziroma Zgornji dolini ne odpeljejo z iste točke, zato je treba posvetiti posebno pozornost informiranju potnikov.

Predlagamo ureditev postajne točke pri cerkvi svetega Janeza. Na območju mostu in cerkve bi bilo sočasno smiselno urediti tudi cono umirjenega prometa.

## **2.3 Spodnja dolina**

### **2.3.1 Analiza obstoječih povezav**

Spodnja dolina je trenutno povezana neposredno z Ljubljano (glej 2.1.) ter s krožno linijo po Bohinju (glej 2.2). Obstoječe povezave ocenjujemo kot primerne, manjše spremembe so predvidene v točkah 2.1 in 2.2.

V času poletne sezone občina Bohinj organizira dodatne brezplačne prevoze, ki povezujejo P+R parkirišča v Bohinjski Bistrici in Ribčevem Lazu z Bohinjskim jezerom in Ukancem.

### **2.3.2 Predlog sprememb voznega reda P+R linij**

V poletni sezoni 2019 sta obratovali dve liniji, ena iz Bohinjske Bistrice do jezera, druga iz Ribčevega Laza (Kristal) do Ukanca. Predlagamo združitev obeh linij v eno linijo med Bohinjsko Bistrico in Ukancem. Ta naj ustavlja na vseh postajališčih in pobira seveda tudi potnike pri Kristalu. Predlagamo, da linija obratuje od 25. 6. do 31. 8., ob delavnikih v enournem intervalu med Bohinjsko Bistrico in Bohinjskim jezerom, ob sobotah in nedeljah pa v polurnem intervalu do Bohinjskega jezera, vsak drugi avtobus pa naj podaljša vožnjo do Ukanca.

Ker je do parkirišča pri Kristalu, ki je le kilometer oddaljeno od jezera, na poti ob državni cesti urejen pločnik, predlagamo, da uporabnike tega parkirišča spodbujamo k peš hoji do jezera. Glede na to menimo, da tega parkirišča nima smisla obravnavati kot P+R. Seveda pa imajo njegovi uporabniki tudi možnost uporabe avtobusov, ki pripeljejo iz Bohinjske Bistrice.

Predlagamo vključitev te linije v okvir gospodarske javne službe (to je tudi edina rešitev, ki je skladna z ZPCP-2). Seveda mora občina v tem primeru skladno s 3. odstavkom 52. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2) to linijo sofinancirati skladno z metodologijo, ki jo bo (bi jo že moral, glej 2.2.2) predpisal minister, pristojen za promet. V daljinar je v tem primeru tudi treba vpisati obe postajališči na P+R parkiriščih v Bohinjski Bistrici (Kobla in Danica).

## **2.4 Pokljuka**

### **2.4.1 Analiza obstoječih povezav**

V dneh šolskega pouka obratuje linija Gorjuše – Bohinjska Bistrica s 5 pari povezav. Med vikendi in počitnicami ni povezav v okviru gospodarske javne službe. Obstoječi vozni red je prilagojen šoloobveznim otrokom in dijakom, za zaposlene je le pogojno uporabna. V ponudbi ni nobenih izvenkoničnih povezav.

Od 2. 6. do 15. 9. vozi 3-krat dnevno brezplačen hop on – hop off avtobus v organizaciji Občine Bohinj na relaciji Bohinjska Bistrica – Bohinjsko jezero – Gorjuše – Rudno polje.

### **2.4.2 Standard dostopnosti**



Skladno z veljavnimi standardi dostopnosti (glej 2.1.2) je za naselja med 250 in 500 prebivalci, ki niso občinska središča, predviden standard »F«, ki predvideva 3 povezave ob delavnikih v času šolskega pouka oziroma 2 ob delavnikih v času šolskih počitnic. Obstoječa ponudba torej presega ta zelo nizek minimalni standard v šolskih dneh, ga pa ne dosega v dneh šolskih počitnic, ko ni povezav v okviru gospodarske javne službe.

Za povezavo turistične destinacije z občinskimi središči je predviden standard »I«, ki predvideva 3 pare dnevnih povezav. Glede na to bi bila sedanja hop on – hop off linija lahko vključena v gospodarsko javno službo

### **2.4.3 Predlog sprememb voznega reda**

Glede na standard dostopnosti predlagamo uvedbo dodatnega para voženj na relaciji Bohinjska Bistrica – Gorjuše v jutranji konici dneh šolskih počitnic, s čimer bo vsaj deloma omogočena uporaba JPP tudi za pot na delo.

Pri avtobusu na Pokljuko predlagamo nekaj manjših sprememb zaradi boljše uskladitve z železniškim voznim redom, poleg tega pa predlagamo še dodatno poznopopoldansko oziroma večerno vožnjo, ki naj bo usklajena z odhodom vlaka proti Novi Gorici.

V izvenkoničnem času, ko ni ponudbe JPP, predlagamo uvedbo prevozov na klic (glej poglavje 2.7).

Predlagamo vključitev obstoječega turističnega avtobusa v gospodarsko javno službo. V ta namen je treba v daljinar vpisati postajališča Mrzli studenec, Šport hotel in Pokljuka. V Goreljku naj bo postajališče pri Šport hotelu, ne pri križišču.

## **2.5 Soriška planina**

V letu 2019 je v organizaciji Občine Bohinj obratovala brezplačna sezonska poletna linija ob vikendih na relaciji Bohinjska Bistrica – Soriška planina, v letu 2020 ta linija obratuje ob torkih in petkih. S 25. 6. Arriva Alpetour uvaja sezonsko linijo ob vikendih na relaciji Škofja Loka – Soriška planina – Ukanc. Obratujeta dva para voženj, s tem da je vožnja ob 9. uri iz Bohinja predvidena le do Soriške planine. Predlagamo, da se ta vožnja nadaljuje do Škofje Loke ter uvede dodaten par voženj v zgodnjem popoldnevu. S tem bi turistom in prebivalcem Bohinja omogočili enodnevni izlet v Selško dolino ali Škofjo Loko. Prav tako predlagamo uvedbo povezave med Ljubljano in Škofjo Loko ob nedeljah zjutraj ali pa podaljšanje voženj do škofjeloške železniške postaje in uskladitev z železniškim voznim redom. Pri večini voženj je prestop proti Ljubljani v Škofji Loki že omogočen.

Opozarjamo na slabo informiranost prebivalcev in turistov v Bohinju o novi avtobusni liniji proti Škofji Loki. Podatkov o tej liniji ni niti na voznih redih na postajališčih niti na letakih Občine Bohinj.

V daljinar je treba vpisati postajališči Nemški Rovt in Soriška planina.

## **2.6 Planina Blato**

V organizaciji občine Bohinj obratuje brezplačna linija na relacije Srednja vas – planina Blato v poletni sezoni s 5 do 8 odhodi dnevno.

Ta zelo dobra ponudba ima zaradi izhodišča v Srednji vasi slabšo povezavo z omrežjem drugih linij javnega potniškega prometa, poleg tega pa je manj uporabna za turiste, ki bivajo v Spodnji dolini. Zato v nasprotju z Mobilnostnim načrtom Bohinja (Miklič, Ružič in Pretnar 2018) in Celostno prometno strategijo (Miklič s sodelavci 2019) predlagamo preusmeritev linije do parkirišča P+R Kristal v Ribčevem Lazu, vozni red pa je treba uskladiti z ljubljanskimi avtobusi in/ali avtobusi po Zgornji dolini.

Predlagamo, da linija ne vozi le do križišča za Vogar, ampak do izhodišča planinske poti proti Planini pri Jezeru pri planini Blato. Zagovarjamo stališče, da mora biti postajališče JPP bliže cilju kot parkirišče osebnih vozil. Zavedamo se, da je to povezano z omejitvijo osebnega prometa, kar pa je skladno s cilji trajnostne mobilnosti.

Tudi v tem primeru zagovarjamo vključitev linije v gospodarsko javno službo, za kar je potreben vpis postajališč v daljinar.

## **2.7 Prevozi na klic**

V Občini Bohinj so naselja Nemški Rovt, Podjelje in Ravne v Bohinju brez postajališča javnega prometa. Poleg navedenih velja to še Žlan, ki pa ima postajališče v oddaljenost slabega kilometra.

V navedena naselja glede na njihovo lego in velikost ni racionalno organizirati klasičnega javnega prometa, racionalni so le prevozi na klic. Predlagamo obliko, ko je vnaprej določen okvirni itinerar in vozni red, vozilo pa obratuje le v primeru, če se v določenem času pred odhodom potnik najavi. Prevoze na klic je smiselno organizirati tudi na Gorjuše in Koprivnik v času, ko ni na voljo rednih linij javnega prevoza.

V občini Bohinj sicer obstaja ponudba prevozov v okviru projekta PROSTOFER, vendar pa so njihove storitve namenjene le starejšim, ki »ne zmorejo uporabljati javnih in plačljivih prevozov«. Brez možnosti prevoza zato ostajajo prebivalci, ki nimajo možnosti uporabe osebnega prevoza, bi pa glede na svoje zdravstveno stanje lahko uporabljali javni prevoz.

Za organizacijo takih prevozov bi bilo potrebno eno kombinirano vozilo ter 1 do 2 voznika.

## **3 Železniški promet**

Skladno s 6. členom Zakona o železniškem prometu »prevoz potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu zagotavlja država kot javno dobro z obvezno gospodarsko javno službo v obsegu, ki jo določa prometna politika na področju javnega potniškega prometa«. 3. odstavek navedenega člena pa navaja: »Če so potrebe prebivalcev določenega območja večje od ponudbe prevoza, ki je zagotovljen s službo iz prejšnjega odstavka, jih skladno s svojimi potrebami in možnostmi lahko zagotavlja tudi lokalna skupnost tako, da za povečan obseg storitev zagotovi sredstva, ki jih sicer za storitve iz prvega odstavka tega člena zagotavlja država«. Skladno z navedenim je vpliv lokalne skupnosti razmeroma majhen oziroma ob morebitni zahtevi za povečan obseg storitve povezan z

znatnimi stroški. V večji meri lahko lokalna skupnost poskrbi za uskladitev železniškega in avtobusnega prometa, izgradnjo P+R parkirišč ob železniških postajah in podobno.

Kot uvodoma navedeno, železnica ne more ponuditi časovno konkurenčne povezave z osrednjo Slovenijo, vsaj ne za dnevne vozače na delo in v šolo. Predstavlja pa časovno konkurenčno povezavo z Jesenicami in Novo Gorico, neizkoriščen potencial je nadaljnja povezava iz Jesenic proti Avstriji in iz Nove Gorice proti Italiji. Zanimivost železnice bi se še povečala z izboljšavo avtobusnih povezav do železniških postaj. Dobra praksa v tem pogledu je povezava postaje s Tolminom, žal pa so pomanjkljive nadaljnje povezave Tolmina s Kobaridom in Bovcem. Pri pripravi predlogov avtobusnih vozniških redov smo zato povezave uskladili prvenstveno z vlaki iz Nove Gorice, ki imajo predvsem velik turistični potencial, vlaki proti Jesenicam so zanimivi predvsem za dijake in zaposlene na Jesenicah, manj pa so konkurenčni za potovanja proti Kranju in Ljubljani.

## **4 Tarifni sistem**

### **4.1 Analiza obstoječega stanja**

V občini Bohinj je trenutno v veljavi dvojen sistem. Na avtobusnih in železniških linijah, ki obratujejo v okviru državne gospodarske javne službe, velja skladno z Uredbo o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice, enotna vozovnica integriranega javnega potniškega prometa (v nadaljevanju IJPP). Prevoznina oziroma tarifna lestvica je določena v prilogi navedene uredbe. Cena je odvisna od prevožene razdalje, ki je določena po 5 km razredih, določene so tudi cene dnevnih, tedenskih, mesečnih in letnih vozovnic. Od 1. 7. 2020 so za upokojence in nekatere druge upravičence na voljo brezplačne IJPP vozovnice.

V železniškem prometu so poleg enotnih vozovnic v prodaji tudi vozovnice po železniški tarifi, ki je nekoliko nižja od enotnih IJPP vozovnic. Vse avtobusne linije, ki jih je Občina Bohinj uvedla v okviru sistema *Parkiraj in se pelji* so za potnike brezplačne. Poleg tega so za imetnike kartice *Julijske Alpe: Bohinj* brezplačni prevozi tudi na linijah znotraj občine Bohinj pri prevozniku Arriva Alpetour.

Slabost obstoječega sistema je, da so na istih relacijah nekateri prevozi brezplačni, drugi pa plačljivi glede na to, ali gre za prevoz v okviru državne gospodarske javne službe ali za P+R prevoz v organizaciji Občine Bohinj. Tudi imetniki kartice *Julijske Alpe: Bohinj* morajo plačati prevoz v primeru, da prevoznik ni Arriva Alpetour. Tudi informacije o vozniških redih plačljivih in brezplačnih prevozov so na postajališčih in na spletu na različnih lokacijah, kar je za potnike precej nepregledno.

### **4.2 Predlog tarifne integracije**

Glede na navedeno predlagamo tarifno integracijo vseh javnih prevozov na območju Občine Bohinj. Kot smo že navedli v poglavju 2.3.2, predlagamo vključitev vseh občinskih P+R linij v okvir gospodarske javne službe (to je tudi edina rešitev, ki je skladna z ZPCP-2). Seveda mora občina v tem primeru skladno s 3. odstavkom 52. člena Zakona o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-2) in s 74. členom Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o

ureditvi sistema enotne vozovnice to linijo sofinancirati. V tem primeru morajo skleniti ustrežno pogodbo sofinancer (Občina Bohinj), Ministrstvo za infrastrukturo in koncesionarji, v okviru te pogodbe pa so lahko določene tudi nižje ali brezplačne tarife za določene skupine potnikov. Organ JPP (kar je trenutno Ministrstvo za infrastrukturo) ima skladno s priložo 3 zgoraj navedene Uredbe možnost uvedbe posebnih tarif za spodbujanje JPP ob vikendih, šolskih počitnicah in podobno. V okviru te možnosti predlagamo uvedbo poceni dnevni vozovnic za območje občine Bohinj v času poletne in/ali zimske sezone za izletnike, pa tudi brezplačne vozovnice za imetnike kartice *Julijske Alpe: Bohinj*. Ob takem dogovoru bi imeli vsi potniki v sezoni možnost uporabe enotne vozovnice, ki bi bila poceni in bi veljala na vseh linijah javnega potniškega prometa v Bohinju, ne le na tistih, ki jih organizira Občina Bohinj (Podobne poceni dnevne vozovnice bi bilo smiselno uvesti tudi za celotno območje Julijskih Alp ali celotne Slovenije, a to ni predmet tega elaborata). Nismo zagovorniki brezplačnih vozovnic, pač pa poceni dnevni vozovnic, na primer 2 EUR na dan za območje občine. Imetniki enotnih vozovnic IJPP pa bi imeli cenejše ali brezplačno parkiranje in morebitne druge ugodnosti v občini. Financiranje brezplačnih vozovnic s strani Občine Bohinj je manj smiselno tudi zato, ker imajo upokojniki in nekatere druge skupine prebivalcev na voljo brezplačne IJPP vozovnice, zato ni smiselno, da bi njihove prevoze financirala Občina Bohinj.

## 5 Sklepne misli

Za večjo uporabo javnega potniškega prometa je poleg potovalnega časa, konkurenčne cene in udobnosti ključna povezanost celotnega omrežja z urejenimi prestopnimi točkami, ki omogočajo potovanje med poljubnimi točkami v omrežju. Skladno z načeli trajnostne mobilnosti je smiselno čim večji del osebnih vozil ustaviti že ob prihodu v Občino Bohinj v Bohinjski Bistrici, še bolje pa je, da se že od doma pripeljejo v Bohinj z javnim prometom. Prav slednje kaže najbolj spodbujati in jim nuditi ustrezne ugodnosti, uvedba kartice za uporabnike javnega prevoza korak v pravo smer. Ključna pa je integracija vseh mobilnostnih storitev, ki seveda vključuje tudi celovite informacije na enem mestu. Navedeni cilji so tudi skladni s Celostno prometno strategijo (Miklič s sodelavci 2019), ki je bila sprejeta v letu 2019.

## 6 Viri in literatura

AVRIS, Avtobusni vozno redni informacijski sistem. Register za julij 2020. Ministrstvo za infrastrukturo. Medmrežje: <ftp://avris@ftp.ijpp.si>

Gabrovec, M., Bole, D. 2006: Dostopnost do avtobusnih postajališč. *Geografski vestnik* 78-2.

Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N., Bole, D., Hrvatin, M., Repolusk, P., Tiran, J., Volk Bahun, M. 2019: Analiza dostopnosti javnega potniškega prometa s prepoznavanjem glavnih vrzeli v njegovi ponudbi. Medmrežje:

<https://www.care4climate.si/sl/knjiznica?pidPagerArticles=2>

Kranjec, P., Ključevšek, T., Fridrih Praznik, M., Gostič, K., Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N., Repolusk, P., Bole, D., Kozina, J., Tiran, J. 2006: Uvedba integriranega javnega potniškega prometa v RS. Delovni sklop 1, Organizacija in delo upravljavca : D\_DS1.6 : standard dostopnosti : (predlog sprememb obstoječega standarda). Ljubljana.

Miklič, K., Nose, M., Rikato Ružič, L., Blaž, M., Trošt, D., Pretnar, G., Benkovič, U. 2019: Celostna prometna strategija Občine Bohinj. Ljubljana.

Miklič, K., Ružič, L., Pretnar, G. 2018: Moblinostni načrt Bohinja v visoki sezoni. Ljubljana.

Smukavec, U., Maraž Kikelj, D. 2019: Poročilo o organiziranih prevozih v poletni sezoni 2019. Bohinjska Bistrica.

Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice. Uradni list Republike Slovenije 29/2019. Ljubljana.

Zakon o cestah. Uradni list Republike Slovenije 09/10, 48/12, 36/14, 46/15 in 10/18. Ljubljana.

Zakon o prevozih v cestnem prometu. Uradni list Republike Slovenije 6/16 in 67/19. Ljubljana.

Zakon o železniškem prometu. Uradni list Republike Slovenije 99/15 in 30/18. Ljubljana.