



Občina Bohinj

PROMETNA ŠTUDIJA BOHINJSKA BISTRICA

Ljubljana, december 2021





PROMETNA ŠTUDIJA BOHINJSKA BISTRICA





Naročnik:

Občina Bohinj
4264 Bohinjska Bistrica, Triglavska cesta 35

Izvajalec:

PNZ svetovanje projektiranje d. o. o.
1000 Ljubljana, Vojkova cesta 65

Delovna skupina:

Katja Miklič, univ. dipl. inž. grad.
Milena Božić, dipl. inž. grad.
mag. Gregor Pretnar, univ. dipl. inž. grad.
Andraž Naglič

Številka pogodbe:

21_958

Datum:

december 2021





KAZALO VSEBINE

1	UVOD	7
1.1	Namen in cilj	7
1.2	Območje obdelave	7
1.3	Izhodišča relevantnih dokumentov	8
1.3.1	Celostna prometna strategija Občine Bohinj (2019).....	8
1.3.2	Mobilnostni načrt Bohinja v visoki turistični sezoni (2018).....	10
1.3.3	Strategija trajnostnega razvoja Občine Bohinj 2025+ (2017)	11
1.3.4	Občinski prostorski načrt občine Bohinj (2017)	12
1.3.5	Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025 (2016)	13
1.3.6	Urbanistični načrt Bohinjska Bistrica (2013)	13
1.3.7	Akcijski načrt urejanja prometa v Bohinju (2018)	13
1.3.8	Študija možnosti zapor v Triglavskem narodnem parku (2010).....	13
1.3.9	Zaključek.....	14
2	ANALIZA STANJA.....	16
2.1	Socio-demografski podatki.....	16
2.2	Prometno omrežje	16
2.2.1	Cestno omrežje.....	16
2.2.2	Železniško omrežje	20
2.2.3	Kolesarsko omrežje.....	21
2.2.4	Mreža pešpoti.....	22
2.3	Prometne obremenitve.....	23
2.4	Parkirišča.....	25
2.5	Javni prevoz.....	27
2.6	Število gostov v občini.....	28
2.7	Hitrostne meritve.....	29
2.8	Prometne nesreče.....	31
2.9	Prostor	33
2.10	Zaključki analize stanja	33
3	NAČRT PROMETNE UREDITVE	35
3.1	Faza 1: Rešitve brez večjih investicij.....	37
3.1.1	Hitrostne omejitve	37
3.1.2	Tlakovanje.....	37
3.1.3	Grbine in ploščadi	38
3.1.4	Otok za umirjanje prometa.....	38
3.1.5	Enosmerne ceste	39
3.1.6	Kolesarske steze	47
3.1.7	Časovna omejitev tovarnega prometa	49
3.1.8	Parkirni režim.....	49
3.1.9	Drugo.....	50
3.1.10	Učinki.....	50
3.2	Faza 2: Rešitve s povečanjem kapacitet javnih parkirišč	50
3.3	Faza 3: Rešitve po izgradnji obvoznic	50
3.3.1	Potek obvoznic.....	56
3.3.2	Hitrostne omejitve.....	57



3.3.3	Učinki	58
3.4	Prometne obremenitve	58
3.5	Dostopnosti	63
3.6	Vrednotenje faz	66
4	PREDLAGANE REŠITVE	67
4.1	Prometni režim	67
4.2	Normalni prečni profili	69
4.3	Prometna signalizacija	73
4.4	Ukrepi za povečanje privlačnosti prostora	74



1 UVOD

1.1 Namen in cilj

Občina Bohinj namerava središče naselja Bohinjska Bistrica čim bolj razbremeniti motornega prometa, sočasno zagotoviti varne in povezovalne površine za pešce in kolesarje, urediti problem parkiranja na obravnavanem območju ter težave ozkih ulic (preozka cestišča za dvosmerni promet, ozka grla), zlasti na območju vaških jeder.

Cilji naloge so:

- vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema,
- povečanje prometne varnosti za vse udeležence in
- izboljšanje kvalitete bivanja.

Ker ni možno vseh ciljev doseči sočasno, je potrebno predvideti faznost izvedbe posameznih ukrepov. Nekatere cilje je možno doseči z manjšimi in cenovno ugodnimi ukrepi, drugi pa so odvisni od obsežnejših rešitev in projektov, ki so časovno bolj oddaljeni (npr. izgradnja obvoznic).

Namen je določiti ukrepe, ki bi se izvajali postopno z različnimi prometnimi režimi:

Faza 1: Rešitve brez večjih investicij

Faza 2: Rešitve s povečanjem kapacitet javnih parkirišč

Faza 3: Rešitve po izgradnji obvoznice

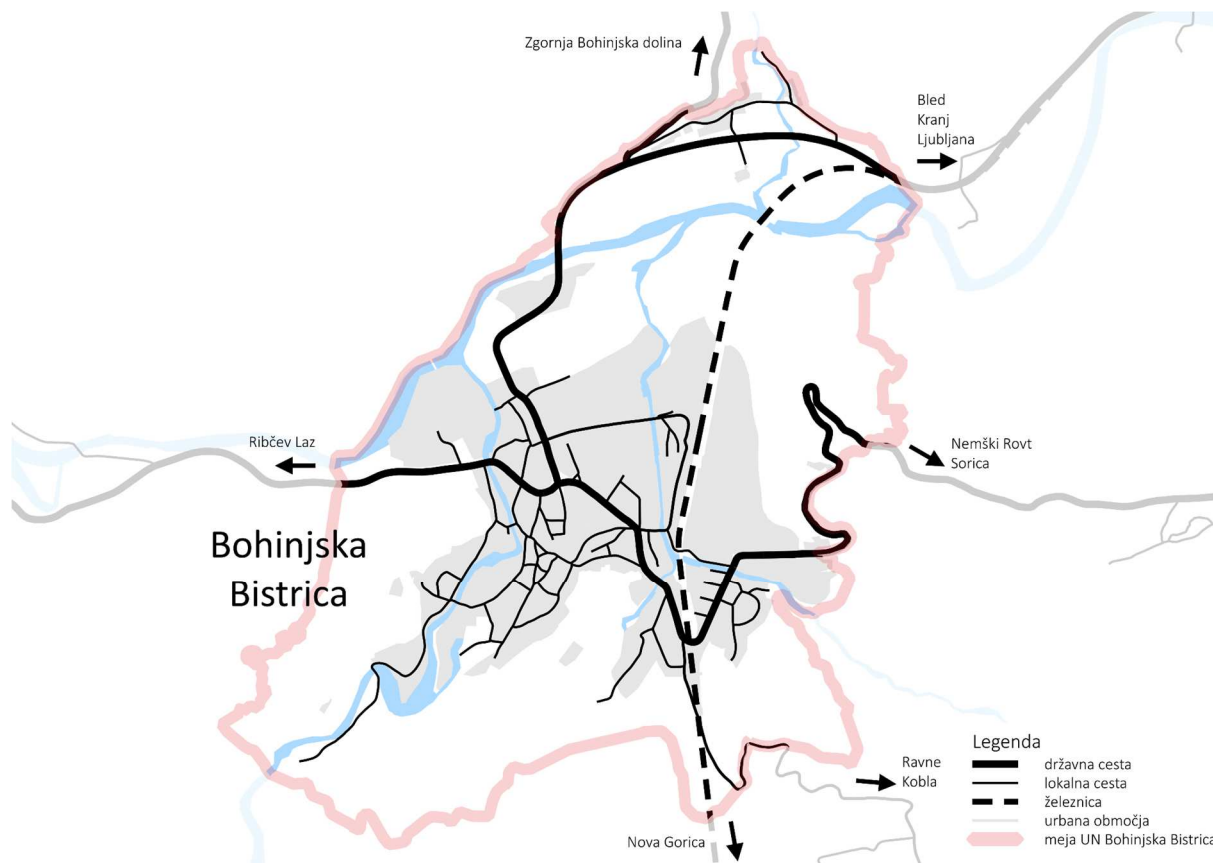
V sklopu priprave prometne študije je bila 9. junija 2021 izvedena delavnica z naslovom »Naša Bistrica, naš prostor« na temo urejanje prometa v Bohinjski Bistrici, ki je bila namenjena zainteresirani javnosti. Predstavitvi osnutka študije je sledila razprava. Izsledki delavnice so bili smiselno upoštevani v prometni študiji.

1.2 Območje obdelave

Območje obdelave prometne študije je znotraj meja Urbanističnega načrta Bohinjske Bistrice, ki zajema urbani del naselij Bohinjska Bistrica in Bitnje.

Skozi naselje potekata glavna prometna povezava v občini Lesce–Bled–Bohinjska Bistrica–Jezero (R1-209) in povezava proti Sorici (RT-909). Na glavno cesto se navezuje lokalno omrežje z različno stopnjo urejenosti. Dostopnost povečuje železniška proga Jesenice–Nova Gorica.

Naselje Bohinjska Bistrica je dobro prometno dostopno. Z uresničevanjem širše prometne strategije oz. sprememb prometnega režima v občini Bohinj predstavlja Bohinjska Bistrica pomembno prometno vozlišče, ki bo v naselju zadržalo glavnino osebnih vozil in turističnih avtobusov, kar bo razbremenilo jezersko obalo.



Slika 1: Območje obdelave

1.3 Izhodišča relevantnih dokumentov

Občina ima izdelanih že nekaj dokumentov, ki v ospredje postavlja trajnostni razvoj prometa tako v občini kot posameznih naseljih.

Med ostalim je bila za Bohinjsko Bistrico predlagana ureditev trga z umirjanjem prometa [GP1] v krajevnem jedru pred pošto ter izločanje tranzitnega prometa z izgradnjo vzhodne in zahodne obvoznice v središču naselja.

1.3.1 Celostna prometna strategija Občine Bohinj (2019)

V Celostni prometni strategiji (CPS) Občine Bohinj so, za namen uresničevanja vizije občine, oblikovani naslednji strateški cilji:

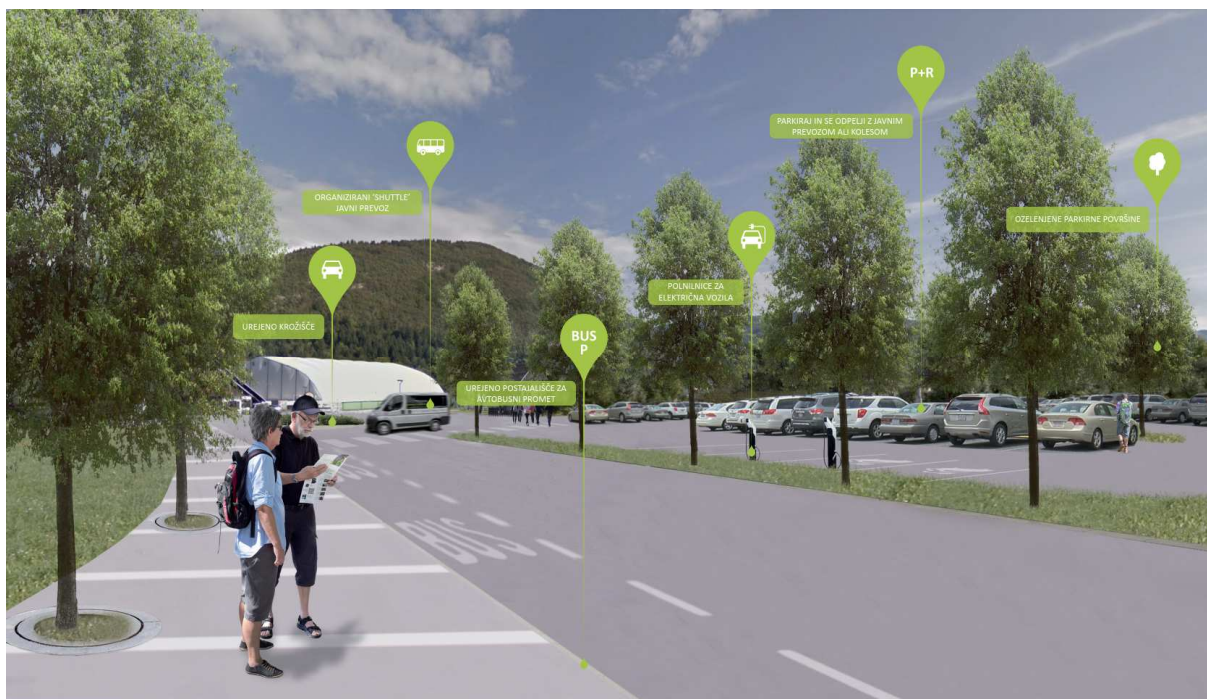
1. **Zagotavljati kakovostno dostopnost** za vse prebivalce in obiskovalce občine znotraj občine in do občine, zlasti za tiste z omejeno mobilnostjo – mladostnike, starejše in gibalno ovirane.
2. **Izboljšati varnost v prometu**, še posebej najbolj ranljivih udeležencev pešcev in kolesarjev, med njimi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



6. **Spodbujati trajnostni turizem** na način, ki povečuje privlačnost občine z dobro dostopnostjo turističnih destinacij, hkrati pa ne povzroča dodatnih negativnih prometnih vplivov na občino.

CPS določa tudi pomembne ukrepe na območju naselja Bohinjska Bistrica, in sicer za različna prometna področja:

- motorni promet:
 - o rekonstrukcija ceste od krožišča do kampa Danica,
 - o umirjanje motornega prometa (zmanjšanje količine in hitrosti),
 - o omejevanje dostopa z osebnimi vozili (npr. pri osnovni šoli),
 - o vzpostavitev in ureditev parkirišč P+R (pri kampu Danica, ob Kobli in železniški postaji) z nadgradnjo ITS,
 - o umaknitev parkirnih površin,
 - o izgradnja parkirišča pred pokopališčem,
 - o preučitev izgradnje parkirne hiše,
 - o preučitev, izdelava dokumentacije in izgradnja razbremenilnih cest (obvoznic),
 - o širitev mreže električnih polnilnic,
- peš promet:
 - o vzpostavitev cone za pešce (trg),
 - o urbana oprema,
 - o ozelenitev,
 - o izgradnja brvi,
 - o izgradnja manjkajočih pločnikov,
- kolesarski promet:
 - o izgradnja regionalne kolesarske povezave Bled–Soteska–Bohinjska Bistrica,
 - o študija in vzpostavitev sistema za izposajo koles,
- javni potniški promet:
 - o vzpostavitev minibusov (z možnostjo prevoza koles in invalidov) v poletni turistični sezoni,
 - o izgradnja centralne avtobusne postaje,
 - o nadgradnja železniške povezave Bohinjska Bistrica–Podbrdo,
 - o širitev železniške povezave proti Jesenicam in na Primorsko,
- drugo:
 - o ureditev javne razsvetljave,
 - o vzpostavitev točke trajnostne mobilnosti na železniški postaji Bohinjska Bistrica,
 - o ozaveščanje in promocijske aktivnosti na temo trajnostne mobilnosti.



Slika 2: Vizija: vzpostavitev in ureditev parkirišča P+R s pripadajočo infrastrukturo v Bohinjski Bistrici pri kampu Danica



Slika 3: Vizija: predlog ureditve območja brez avtomobila med tržnico, pošto in banko v Bohinjski Bistrici

1.3.2 Mobilnostni načrt Bohinja v visoki turistični sezoni (2018)

Z mobilnostnim načrtom želi Občina Bohinj začrtati niz učinkovitih ukrepov za upravljanje prometnega povpraševanja v najvišji turistični sezoni (tj. junij, julij, avgust, september) z osnovnim namenom zmanjšanja negativnih vplivov prometa na okolje.

Ukrepi so razdeljeni v štiri poglavitne tematske sklope:



1. mirujoč promet (tj. parkiranje), ki obsega ureditev parkirišč in parkirni režim,
2. javni potniški promet, ki obsega sistem P+R, redne avtobusne prevoze in turistični avtobus Hop-on Hop-off,
3. informacijski ukrepi, ki obsegajo ukrepe za povečanje informiranosti obiskovalcev in prebivalcev občine,
4. promocijski ukrepi, ki obsegajo ukrepe za povečanje prepoznavnosti ostalih ukrepov.

1.3.3 Strategija trajnostnega razvoja Občine Bohinj 2025+ (2017)

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.

Strategija trajnostnega razvoja Občine Bohinj 2025+ izpostavlja štiri prednostna področja in štiri strateške cilje. Za vsako področje so opredeljeni operativni cilji, pričakovane spremembe (rezultati), kazalniki za merjenje rezultatov in nabor ukrepov.

Prednostna tematska področja ukrepanja so:

- **T1: Ohranjen Bohinj / Bohinj**, okoljsko napredna gorska občina
Strateški cilj 1: Izboljšati trajnostno upravljanje s prometom, naravnimi viri in prostorom
- **TP2: Ustvarjalen Bohinj / Bohinj**, kjer ustvarjamo doživetja in izdelke s poreklom
Strateški cilj 2: Krepiti vzdržnost, inovativnost in raznolikost delovnih mest v lokalnih podjetniško-tehnoloških, turističnih in kmetijskih dejavnostih
- **TP3: Vitalen Bohinj / Bohinj**, skupnost po meri mladih in družin
Strateški cilj 3: Izboljšati dolgoročno demografsko vitalnost občine
- **TP4: Povezan in učinkovit Bohinj / Bohinj**, kjer sodelujemo za razvoj in pametno upravljamo občino
Strateški cilj 4: Zagotoviti sodobno, odprto in učinkovito upravljanje občine

Prvo tematsko področje (TP1: Ohranjen Bohinj) ima med drugim dva operativna cilja, ki sta neposredno povezana s prometom:

- 1.1. Zmanjšati motorni promet, izpuste in hrup,
- 1.2. Izboljšati povezljivost in prometno varnost,

ter dva kazalnika rezultatov 2025:

- K.1.1 Število izvedenih ukrepov mehke mobilnosti: 5,
- K.1.2 Dolžina kolesarskih poti: +25 km).

Med 10 pglavitnimi razvojnimi izzivi se pojavlja tudi upravljanje prometa, kar je povezano z visoko obremenjenostjo cest in parkirnih površin v turističnih konicah, slabi izkoriščenosti železniškega in avtobusnega prevoza ter odvisnosti lokalnega prebivalstva od osebnega motornega 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. Vzporedno ostaja izziv zagotovitve boljše povezave.



1.3.4 Občinski prostorski načrt občine Bohinj (2017)

Občinski prostorski načrt (OPN) občine Bohinj v strateškem delu ugotavlja, da prometni režim v osrednjem delu občine ni skladen s spremenjenimi potovalnimi navadami prebivalcev in obiskovalcev, z naraščajočim številom potnikov v osebnih vozilih ter aktualnimi mednarodnimi, nacionalnimi in občinskimi usmeritvami za razvoj prometa. Slabosti prometnega režima in infrastrukture se kažejo v **slabi opremljenosti prostora za pešce in kolesarje, slabi kakovosti tlakov in prometne opreme na voziščih, parkiriščih in drugih površinah**. Posledice so ob Bohinjskem jezeru in na drugih pogosto obiskanih točkah vidne kot **degradacija naravnega in urbanega okolja, ki zmanjšuje privlačnost prostora ter izničuje njegove gospodarske in družbene potenciale**. Vlaganja v ureditev javnega prostora v naseljih v občini bodo v bodoče vse bolj pomembna tudi z vidika razvoja prepoznavne turistične ponudbe.[GP2]

Prvi od devetih **strateških prostorskih ciljev OPN** je zato **vzpostavitev trajnostne prometne ureditve**.

OPN določa, da bo prometna razbremenitev varovanih območij (predvsem na območju obale jezera in Pokljuke) učinkovita zgolj s prometnimi ukrepi, ki vključujejo **omejitev osebnega motornega prometa** med Bohinjsko Bistrico in Ribčevim Lazom, ob jezeru in na Pokljuki (npr. **ureditev javnih parkirišč** v Bohinjski Bistrici, **izboljšanje kakovosti, dostopnosti in zanesljivosti sistemov javnega prometa, izgradnja daljinske kolesarske povezave** Ukanc–Bled, ponovna vzpostavitev pomembnosti celotne železniške proge Transalpina ter ohranitev avtovlaka).

Drugi strateški cilj OPN je **krepitev Bohinjske Bistrice kot živahnega občinskega središča**.

Znotraj občine je Bohinjska Bistrica prostor z največ možnostmi za zaposlitev in najboljšo dostopnostjo do kulturnih, izobraževalnih, zdravstvenih in oskrbnih storitev. Strateške funkcije naselja je zato treba krepiti z **razvojem prometnega terminala**, športno-rekreacijskega območja Kobla, družbenih, storitvenih in proizvodnih dejavnosti ter **ureditvami za pešce in kolesarje v naselju in njegovem širšem zaledju**.

V infrastrukturnih prioritetah je zapisano, da se bo prometna infrastruktura razvijala v smeri **spremenjenih prometnih navad in prometnega režima, ki bo podpiral koncept trajnostne mobilnosti**. S tem se bo dosegalo izboljšanje bivalnega in delovnega okolja ter zmanjšanje vplivov prometa na bivalno in naravno okolje. Prednostne naloge se nanašajo na **izgradnjo in posodobitev prometne infrastrukture** v Bohinjski Bistrici, **uvajanje sistemov umirjanja in urejanja prometa** na celotnem območju občine ter **povečanje učinkovitosti in privlačnosti javnega potniškega prometa, ki bo integriran z osebnim cestnim in železniškim prometom ter zaokroženim sistemom peš in kolesarskih poti**. Razvijalo se bo žičnice za zimske in poletne oblike športa in rekreacije.

Z OPN občine Bohinj je predvidena ureditev cestnega prometa v Bohinjski Bistrici, vključno z izvedbo načrtovane vzhodne obvoznice. **Vzhodna obvoznica Bohinjske Bistrice** se načrtuje med Bitnjami in Bohinjsko Bistrico ob železnici, nato ob vzhodni strani gospodarske cone ter se na njenem jugu priključi na obstoječo cesto R3-909 Bohinjska Bistrica–Vresje–Sorica–Petrovo Brdo. Z vzhodno obvoznico se izboljša dostopnost do gospodarske cone LIP Bohinj in smučišča Kobla nad Bohinjsko Bistrico ter se z izjemo notranjega tovornega prometa preusmeri večji del tovornega prometa izven centra naselja. Severno od železniške postaje je načrtovana gradnja večetažnega prometnega terminala, v katerem se združijo železniške manipulativne površine, javna parkirna hiša za osebni in tovorni promet ter nova osrednja avtobusna postaja. Na območju med objektom Filbo in strugo Belce je načrtovana povezovalna cesta med obvoznico in Ajdovsko cesto.

Vzpostavi se zaokroženo omrežje peš povezav med naselji in zaselki ter izboljša kakovost površin za pešce. V vseh naseljih se javni prostor ureja tako, da ureditve dajejo prednost pešcem in kolesarjem. V



naselijh se ob državnih in lokalnih cestah ter javnih poteh z večjimi obremenitvami ureja samostojne peš poti in hodnike, kjer prostor to omogoča.

1.3.5 Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025 (2016)

Načrt se posebej dotika prometa v poletnih mesecih, ko se ta poveča tudi do trikrat 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 ter dosežena umiritev prometa, prednostno v najbolj obremenjenih delih narodnega parka.

1.3.6 Urbanistični načrt Bohinjska Bistrica (2013)

V Urbanističnem načrtu (UN) je določeno, da glavno obvezo prostorskega razvoja v prihodnosti v občini Bohinj predstavlja zagotavljanje trajnostnih rešitev, katerih prednostna naloga je visoka kakovost bivanja v naseljih.

Med strateškimi cilji sta:

- vzpostavitev trajnostne prometne ureditve in
- krepitev Bohinjske Bistrice kot živahnega občinskega središča.

Med cilji prostorskega razvoja so:

- ureditev središča naselja, javnih odprtih prostorov in zelenih površin,
- izboljšanje prometne infrastrukture ter ureditev povezav za pešce in kolesarje,
- ureditev prometne dostopnosti območja gospodarske cone LIP.

Poleg tega je v UN Bohinjske Bistrice v konceptu prometnega omrežja in javnega potniškega prometa določeno, da se bo prometna infrastruktura razvijala v smeri trajnostnega razvoja prometa. Za to je potrebna sprememba prometno potovalnih navad in prometnega režima. S tem se bo zmanjšal vpliv prometa ter izboljšalo bivalno in naravno okolje. Glavni poudarki temeljijo na spremembah in posodobitvah prometne infrastrukture za kolesarski in motorni promet, uvajanju območij umirjanja prometa, ureditvi parkirne politike in povečanju privlačnosti in učinkovitosti javnega potniškega prometa. Koncept umirjanja prometa v Bohinju je obdelan v Študiji možnosti zapor v Triglavskem narodnem parku (2010).

1.3.7 Akcijski načrt urejanja prometa v Bohinju (2018)

Akcijski načrt urejanja prometa v Bohinju določa ukrepe na področju hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa, motoriziranega prometa in trajnostnega prometnega načrtovanja do leta 2022.

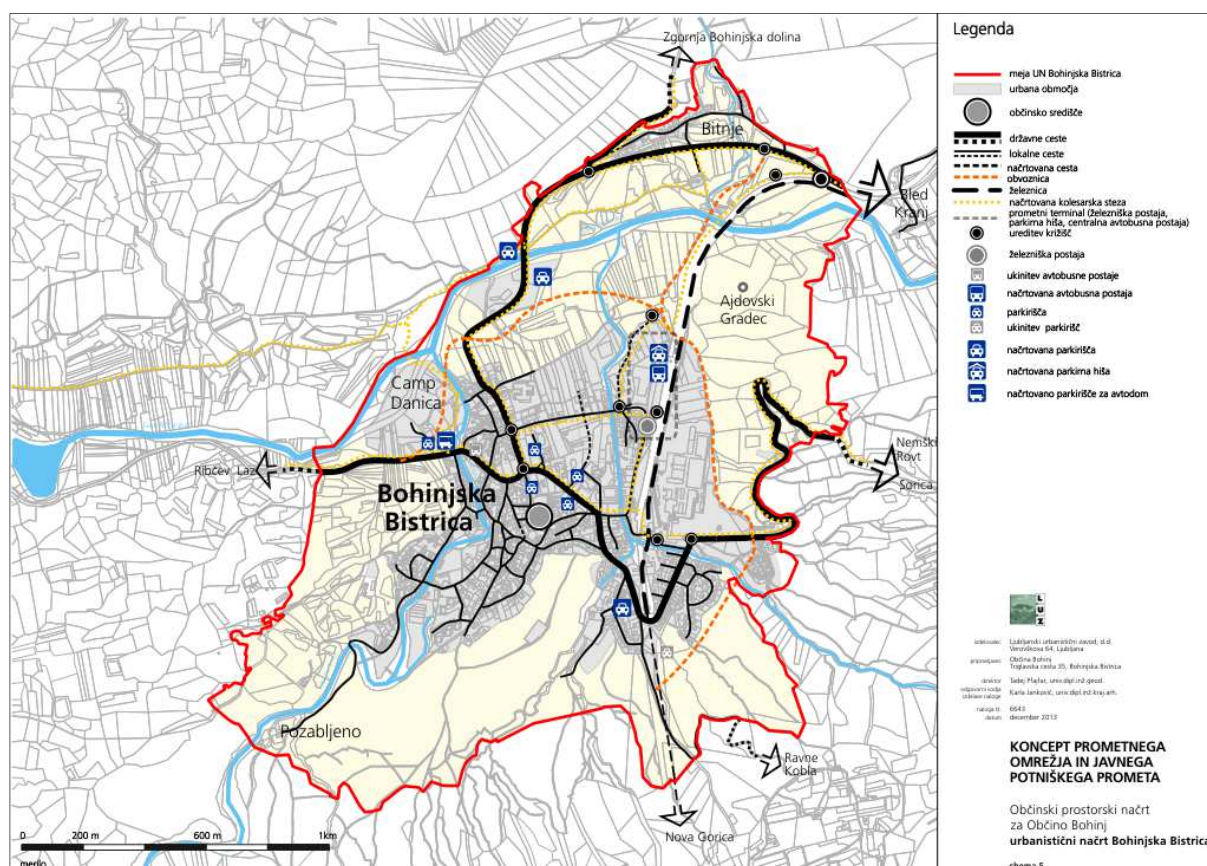
1.3.8 Študija možnosti zapor v Triglavskem narodnem parku (2010)

Gre za prometno študijo Bohinja kot osnovo in možnost vzpostavitve zapore posameznih delov dostopnih poti do naravnih in kulturnih vrednost v območju TNP in na njegovih robovih.



Predlog prometne ureditve je bil izdelan za cestno omrežje, parkirno ureditev, javni, kolesarski in peš promet. V dokumentu je bilo predlaganih sedem ukrepov:

1. V turistični sezoni bo območje osrednjega TNP prosto vozil na motor z notranjim izgorevanjem, tu bodo tedaj vozila samo električna vozila.
2. V turistični sezoni in zunaj nje se na celotnem območju občine Bohinj uvede mehka mobilnost.
3. V osrednjem delu TNP se število parkirnih mest zmanjša za 45 do 60 %, robnem območju TNP in območju zunaj TNP se število parkirnih mest bistveno poveča.
4. V Bohinjski Bistrici in Stari Fužini se iz krajevnega jedra izloči tranzitni promet.
5. V naseljih se motorni promet umiri in cestno površino preuredi (tlakovanje).
6. Uvede se sistem kolesarskih poti in uredi pešpoti.
7. Uvede se ITS (inteligentni transportni sistem).



Slika 4: Koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa (UN, 2013)

1.3.9 Zaključek

Na osnovi pregledanih izhodiščnih usmeritev (OPN, CPS, Mobilnostni načrt, Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka (TPN), Študija možnosti zapor v TNP idr.) je jasna **splošna usmeritev po trajnostnem razvoju prometa, razbremenitvi in umikanju motornega prometa z najbolj ranljivega območja TNP, spodbujanju trajnostne mobilnosti ter s tem izboljšanju kakovosti bivanja in okolja**. To bi se doseglo z ukinitvijo parkirišč ob sami jezerski obali, večanju parkirnih kapacitet na območju naselij ter izboljšanju pogojev za pešačenje, kolesarjenje in javni potniški promet. Ureditve bi potekale fazno.



Predlagane rešitve za umik vozil na motor z notranjim izgorevanjem z območja TNP so tudi na račun večanja parkirnih mest zunaj območja TNP. Z gradnjo parkirnih hiš v naselju Bohinjska Bistrica se sicer uvaja mehka mobilnost na območju jezera in TNP, se pa ne zmanjšuje obremenitev naselja Bohinjska Bistrica s tranzitnim prometom, kajti ves tranzitni potek poteka skozi naselje. S tem namenom je bila predlagana **zahodna obvoznica**¹. [GP3]

Vzhodna obvoznica je bila predlagana predvsem z razlogom razbremenitve naselja Bohinjska Bistrica s tovrnim prometom. Poleg boljše dostopnosti do gospodarske cone se izboljša dostopnost tudi do predvidenega prometnega terminala ob železniški postaji, avtobusne postaje in parkirišč P+R na železniški postaji in pod smučiščem Kobla. Različni poteki vzhodnih obvoznic so predstavljeni v poglavju 3.3 Faza 3: Rešitve po izgradnji obvoznic.

V sklopu predlagane vzhodne obvoznice je načrtovana tudi **povezovalna cesta**, ki povezuje obvoznico z Ajdovsko cesto.

V vseh naseljih se javni prostor ureja tako, da **ureditve dajejo prednost pešcem in kolesarjem**. Vzpostavi se zaokroženo omrežje peš povezav med naselji in zaselki ter izboljša kakovost površin za pešce. Ob bolj obremenjenih cestah in kjer prostor to omogoča se ureja samostojne pešpoti.

¹ Študija možnosti zapor v triglavskem narodnem parku, PNZ d.o.o., avgust 2010



2 ANALIZA STANJA

2.1 Socio-demografski podatki

Na obravnavanem območju UN Bohinjska Bistrica je leta 2020 živel 1.818 prebivalcev, od tega 1.619 stalno in 199 začasno prijavljenih. To predstavlja 31-odstotni delež vseh prebivalcev Bohinja (podatki iz Centralnega registra prebivalcev, oktober 2020).

Skozi obravnavano območje potujejo prebivalci naselij Spodnje doline Bohinja (Ukanc, Ribčev Laz, Laški Rovt, Polje, Žlan, Kamnje, Savica in Brod) kot tudi prebivalci Zgornje doline (npr. naselja Stara Fužina), saj je cesta skozi Spodnjo dolino širša in posledično privlačnejša za vožnjo.

Po podatkih Statističnega urada RS za leto 2020 54 % delovno aktivnih prebivalcev dela zunaj občine Bohinj. Največ (472 oseb) se jih vozi na delo v Ljubljano, sledijo občine Bled, Radovljica, Jesenice in Kranj. 76 % delovnih mest v občini zasedajo sami prebivalci Bohinja, ostalih 24 % zaposlenih pa se pripelje na delo iz drugih občin. Največ z Radovljice, Jesenic, Bleda in Ljubljane.

Preglednica 1: Število delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) Bohinja po občinah delovnega mesta (vir: Statistični urad RS, 2020)

(delo)	Bohinj	Ljubljana	Bled	Radovljica	Jesenice	Kranj
Bohinj (prebivališče)	1.103	472	168	143	126	106

Preglednica 2: Število delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) Slovenije, ki imajo delovno mesto v občini Bohinj (vir: Statistični urad RS, 2020)

(prebivališče)	Bohinj	Ljubljana	Bled	Radovljica	Jesenice	Kranj
Bohinj (delo)	1.103	28	50	72	70	11

2.2 Prometno omrežje

2.2.1 Cestno omrežje

Glavne cestne prometne povezave na državnem nivoju v obravnavanem območju so:

- R1-209 Soteska–Bitnje–Boh. Bistrica–Jezero,
- R3-633 Bitnje–Jereka,
- RT-909 Bohinjska Bistrica–Vresje.

Znotraj naselja Bohinjska Bistrica med pomembnejše ceste spadajo:

- R1-209/1091 Bitnje–Boh. Bistrica (Savska cesta),
- RT-909/1125 Bohinjska Bistrica–Vresje (Triglavska cesta, vzhodno od krožišča),
- R1-209/1092 Boh. Bistrica–Jezero (Triglavska cesta, zahodno od krožišča),
- Ajdovska cesta (LC 014011),
- Grajska ulica (JP 514401),
- Majhnova ulica (JP 514351),
- Mencingerjeva cesta (JP 514551, JP 514571),
- Trg svobode (JP 514491),

- Vodnikova ulica (JP 514301),
- Zoisova ulica (JP 514411),
- idr.



Slika 5: Cestno omrežje

Skozi jedro naselja potekata cesti R1-209 Bitnje–Boh. Bistrica (Savska cesta), ki povezuje območje Bohinja z Bledom in gorenjsko avtocesto (A2) ter turistična cesta RT-909 Bohinj Bistrica–Vrtojba (Triglavski in nato v nadaljevanju Jelovška cesta), ki povezuje naselje s Soriško planino. Regionalna cesta R1-209 Boh. Bistrica–Jezero (Triglavski avtocesta) pa naselje povezuje z jezerom.

Ob železniški progi, na vzhodni strani naselja je območje lesno-predelovalnega obrata LIP Bohinj d.o.o., ki za naselje predstavlja generator tovarnega prometa. Povečan prometni tok na južni strani naselja se predvsem v zimskem času pričakuje ob morebitni ponovni vzpostavitvi smučišča Kobla. [NF4] Povečan tranzitni promet pa je tudi v smeri Bohinjskega jezera, ki je najbolj izrazit v poletnih mesecih. Celoten tranzit poteka skozi jedro naselja ter zmanjšuje kvaliteto bivanja kot tudi funkcioniranje naselja.

Glede na obstoječi potek odseka regionalne ceste skozi naselje, velja omejitev hitrosti 50 km/h. Glede na Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1 in 36/18) je najmanjša potrebna širina voznega pasu 2,5 m.

Po uredbi o merilih za kategorizacijo javnih cest (Uradni list RS, št. 49/97, 113/09 in 109/10 – ZCes-1) so regionalne ceste I. reda, s skrajšano oznako R1, namenjene prometnemu povezovanju pomembnejših središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije. Regionalne ceste III. reda, s skrajšano oznako R3, so namenjene prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti, za državo pomembnih turističnih (turistične ceste, s skrajšano oznako RT) in

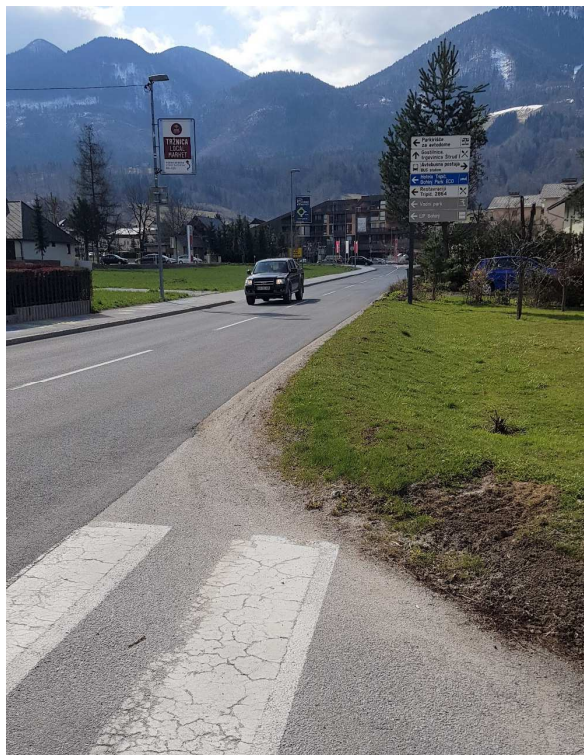


obmejnih območij ter mejnih prehodov z državnimi cestami enake ali višje kategorije, kadar po predpisanih merilih za kategorizacijo ne dosežejo višje kategorije.

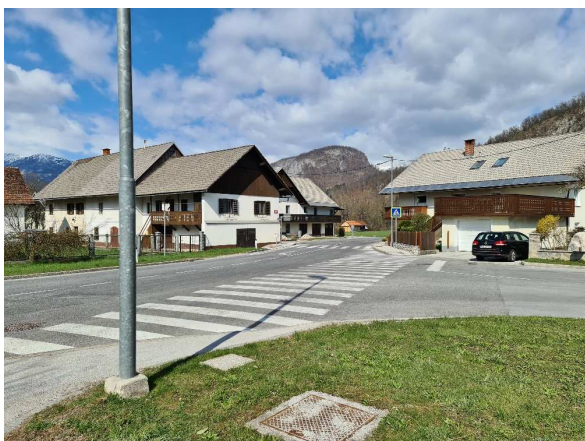
Iz smeri Bleda v Bohinjsko Bistrico vodi Savska cesta vse do krožišča, za katerega lahko rečemo, da je locirano v centru naselja. Širina Savske ceste znaša cca 6 m ter ima na odseku od šole do krožišča urejene enostranske površine za pešce.



Slika 6: Savska cesta na začetku naselja – brez pločnika



Slika 7: Savska cesta – priključek za šolo – enostranski pločnik



Slika 8: Savska cesta – priključek za šolo

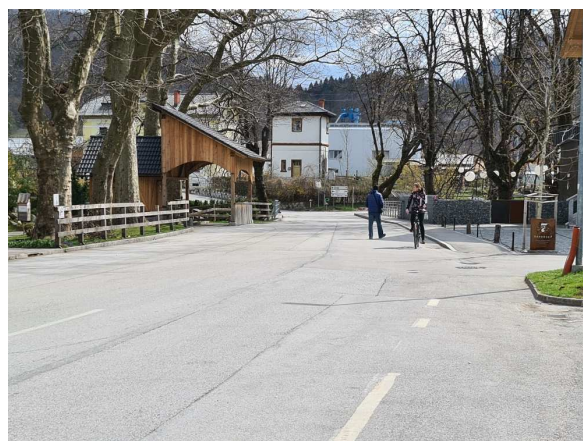


Slika 9: Savska cesta – pločnik ob šoli

Vzhodno od krožišča poteka skozi naselje Triglavska cesta z urejenim enostranskim pločnikom (RT-909/1125). Do odcepa z Vodnikovo cesto je širina Triglavske ceste cca 5,5–6,0 m. Cesta se nato nadaljuje mimo Ceconijevega parka, čez most čez Belco ter proti železniški postaji. Ta odsek Triglavske ceste je kategoriziran kot lokalna cesta (LC 014011), ki se nadaljuje mimo železniške postaje, od koder je v nadaljevanju označen kot Ajdovska cesta. Omenjeni odsek je ožji, cca 4,0–5,0 m, kar ustreza nižji kategoriji ceste.



Slika 10: Pločnik ob Triglavski cesti – proti železniški postaji



Slika 11: Triglavska cesta – most čez Belco z enostranskim pločnikom



Slika 12: Ajdovska cesta pri železniški postaji, souporaba voznega pasu (sharrow)



Slika 13: Ajdovska cesta pri cerkvi, souporaba voznega pasu (sharrow)

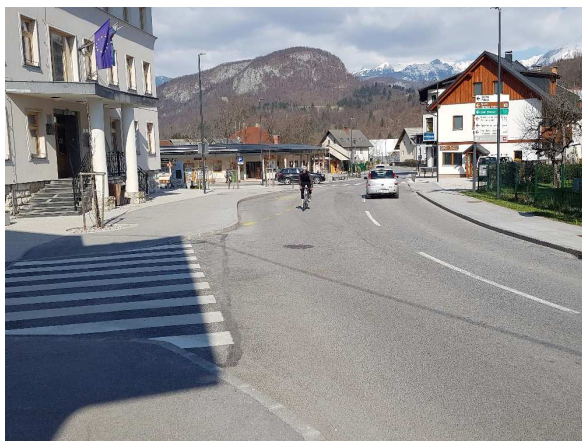
Nadaljevanje ceste RT-909/1125 od priključka z Vodnikovo cesto je označeno kot Jelovška cesta, katere širina znaša cca 5,0–6,0 m ter ima urejen enostranski pločnik do parkirišča pri LIP Bohinj, d.o.o. Administrativni zaključek naselja še sledi, se pa konča strnjen del naselja.

Triglavska cesta se nadaljuje tudi zahodno od krožišča. Odsek do kampa Danica je bil leta 2019 rekonstruiran, in sicer urejeno je 6,0 m široko vozišče z obojestranskimi površinami za pešce do pekarnice. Najmanjša širina pločnika znaša 1,8 m. Od pekarnice do kampa Danica je urejen enostranski pločnik. V nadaljevanju je za priključkom za kamp s prometnim znakom označen konec naselja.

Od vseh omenjenih občinskih cest skozi jedro naselja je le odsek Triglavske ceste, ki se v nadaljevanju za železniško postajo preimenuje v Ajdovsko cesto, kategoriziran kot lokalna cesta. Kar pomeni, da združuje promet z javnih poti s ciljem združevanja in neprekinjenega vodenja do cest enake ali višje kategorije.



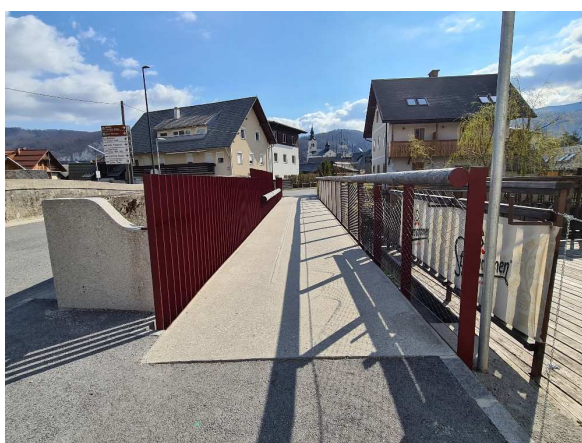
Slika 14: Triglavska cesta – zahodno od krožišča, obojestransko urejen pločnik



Slika 15: Triglavska cesta proti kampu - obojestransko urejen pločnik, kolesar na vozišču



Slika 16: Triglavska cesta proti kampu – površine za pešce in vzdolžna parkirišča



Slika 17: Brv za pešce čez Bistrico na Triglavski cesti

V skladu z Odlokom o kategorizaciji občinskih javnih cest in kolesarskih poti v Občini Bohinj lokalne ceste povezujejo naselja v občini kot tudi naselja sosednjih občin. Javne poti pa so namenjene povezovanju naselij in delov naselij v občini.

2.2.2 Železniško omrežje

Glavna železniška povezava v občini je železniška proga št. 70 Jesenice–Nova Gorica–Sežana, z železniško postajo na vzhodni strani naselja Bohinjska Bistrica. Po Bohinjski progi vozi tudi avtovlak, ki povezuje Gorenjsko in Primorsko. Vlak omogoča prevoz koles [NF5][KZ6], pred železniško postajo je tudi avtobusno postajališče.



Slika 18: Železniška postaja Bohinjska Bistrica [GP7] (spredaj)



Slika 19: Železniška postaja Bohinjska Bistrica [GP8] (zadaj)



Slika 20: Avtovlak



Slika 21: Prevoz koles na vlaku

2.2.3 Kolesarsko omrežje

Skupaj s sosednjimi občinami in z upoštevanjem državnega omrežja se razvija temeljne medobčinske in občinske kolesarske poti, katerih koncept je navezovanje na postajališča železniškega prometa.

Tik pred začetkom gradnje je kolesarska steza med Bledom in Bohinjem, ki bo zelo pripomogla k trajnostni mobilnosti, saj bo omogočala varno in prijetno kolesarjenje med obema krajema.

Lokalna kolesarska povezava vodi skozi naselje po Ajdovski, kjer je označena cona 30 ter je prometni pas namenjen mešanemu prometu.

Souporaba voznega pasu (sharrow) je sistem za vodenje kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer so kolesarji enakovredni motornemu prometu. S talnimi označbami (piktogrami) je označena Mencingerjeva ulica (javna pot), ki s severne strani povezuje kolesarsko pot mimo kampa Danica in navezavo proti Ajdovski cesti ter nato na železniško postajo Bohinjska Bistrica. Železniška postaja trenutno predstavlja konec oziroma tudi začetek kolesarske poti, kar pa bo kmalu spremenila izgradnja kolesarske povezave proti Bledu.



Slika 16: Mencingerjeva ulica, souporaba voznega pasu (sharrow)



Slika 22: Ajdovska cesta, souporaba voznega pasu (sharrow)



Slika 23: Kolesarska pot mimo kampa Danica



Slika 24: Kažipot za kolesarje na Mencingerjevi ulici

Po glavni prometni arteriji skozi naselje, tj. po Triglavski in Savski cesti, kolesarji nimajo ločenih površin in vozijo po vozišču.

2.2.4 Mreža pešpoti

Pločniki so urejeni na Savski in Triglavski cesti. Na Savski cesti je urejen pločnik na strani, kjer se nahaja osnovna šola dr. Janeza Mencingerja. Smiselna bi bila ureditev pločnika tudi na drugi strani ceste, kar je izvedljivo z manjšimi prilagoditvami.

Na Triglavski cesti, zahodno od krožišča, je skoraj po celotni dolžini urejen obojestranski pločnik, vzhodno od krožišča pa enostranski. Smiselna bi bila izvedba manjkajočega pločnika tudi na drugi strani ceste.

Delež površin namenjenih za pešce je tudi v delu centralnih dejavnosti ter ob dostopnih poteh do večstanovanjskih objektov.



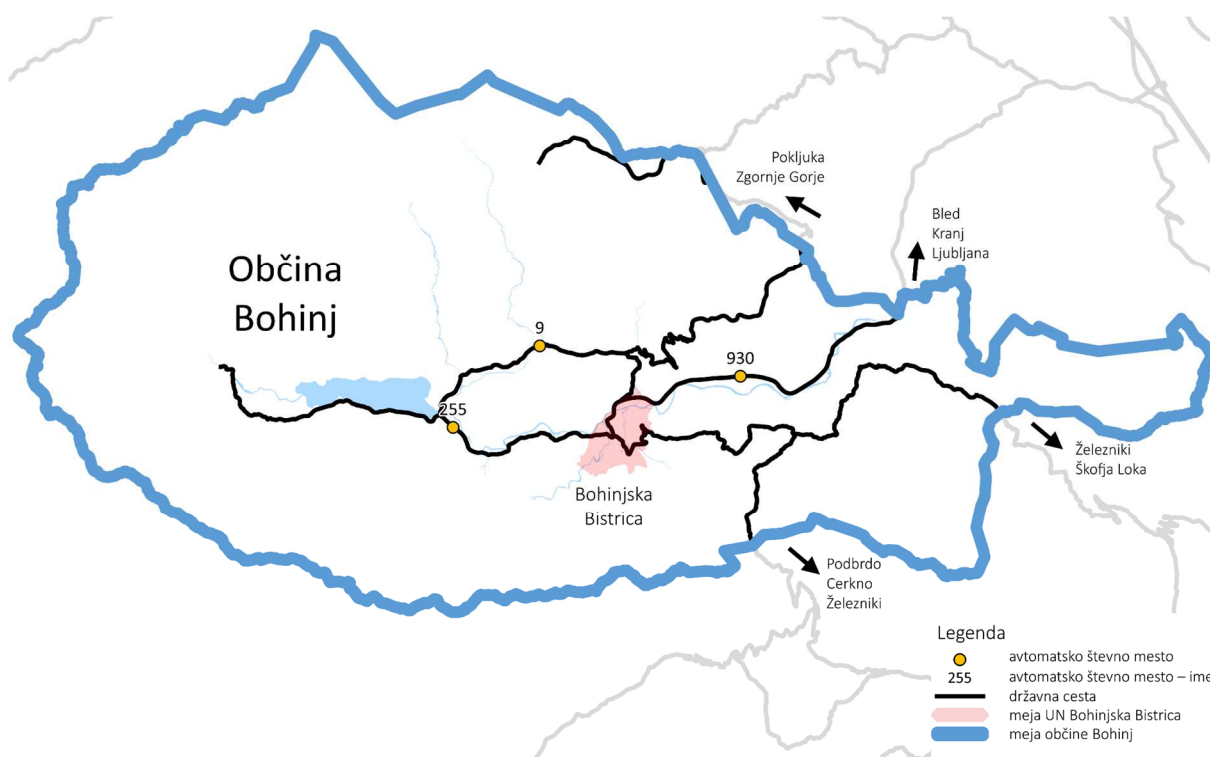
Slika 16: Pešpot z Vodnikove ceste



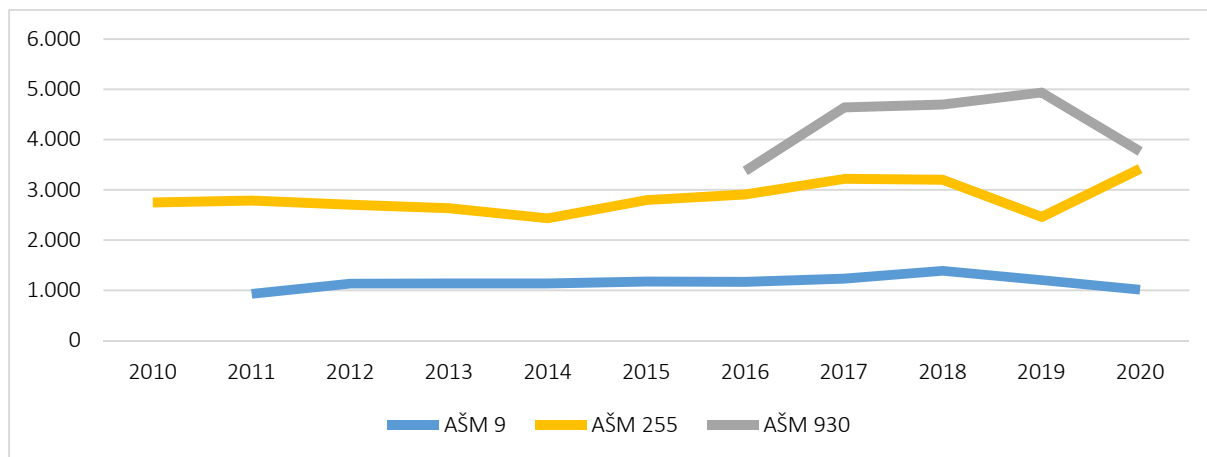
Slika 25: Pločnik ob Prečni ulici

2.3 Prometne obremenitve

V občini so skozi celo leto aktivni trije avtomatski števeci prometa [NF9][DMK10][DMK11][GP12]. Najbolj reprezentativni sta števeni mesti 9 Srednja vas v Bohinju in 255 Ribčev Laz, od leta 2016 dalje pa tudi nov števec 930 Nomenj.



Slika 26: Avtomatska števna mesta



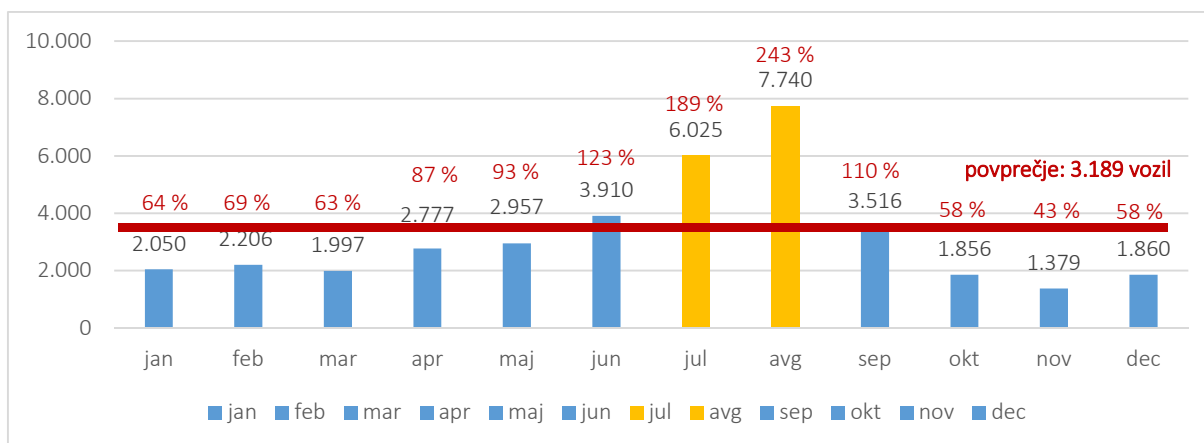
Grafikon 1: PLDP (AŠM 9, 255² in 930) med leti 2010 in 2020

Grafikon prikazuje povprečni letni dnevni promet (PLDP) v Srednji vasi, na Ribčevem Lazu in v Nomnju med leti 2010 in 2020. Podatki dajejo informacijo o količini prometa v obe smeri. Kažejo, da PLDP v zadnjih letih narašča zlasti v vstopu v občino, kjer je bil PLDP leta 2020 za 12 % višji kot leta 2016. V zadnjih dveh se je zaradi rekonstrukcij na cesti in s tem povezanih zapor ter preusmeritev prometa količina prometa skozi Zgornjo dolino zmanjšala, skozi Spodnjo dolino pa povečala. Če [NF13]seštejemo vsa vozila na avtomatskih števnih mestih 9 in 255 vidimo, da se je skupen PLDP med leti 2016 in 2020 povečal za 9 %.

Obseg motornega prometa skozi Bohinjsko Bistrico najboljše pokaže podatek o povprečnem številu vozil zabeleženih na regionalni cesti v Ribčevem Lazu. Po podatkih Ministrstva za infrastrukturo, Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) je bilo na števnem mestu 255 Ribčev Laz v letu 2020 v povprečju zabeleženih 3.427 vozil na dan (3.201 leta 2018 [NF14]). Povečan promet leta 2020 gre tudi na račun cestnih zapor v Zgornji dolini. V avgustu 2020 je bilo še enkrat več vozil, in sicer 6.629 (7.740 leta 2018 [NF15]). Razlog za zmanjšanje števila vozil leta 2020 je kombinacija manjšega števila parkirnih mest v neposredni bližini jezera, uvedbe shuttle prevozov s parkirišč P+R v Bohinjski Bistrici ter deloma tudi posledic pandemije zaradi novega koronavirusa. Leta 2020 je na povprečno soboto v mesecu avgustu skozi Ribčev Laz v povprečju prepeljalo 8.729 motornih vozil, skozi Srednjo vas pa 2.331 vozil (v obe smeri [NF16]).

Spodnji grafikon kaže, da je bilo leta 2018 v povprečju 3.189 vozil/mesec. Prometne obremenitve so bile najvišje v poletnih mesecih, julija 89 % in avgusta 143 % nad mesečnim povprečjem.

² Avtomatsko števno mesto 255 Ribčev Laz ni delovalo od 31. 5. 2019 do 30. 6. 2020.



Grafikon 2: Prometne obremenitve (total) na AŠM 255 leta 2018

Industrijska cona na vzhodnem delu Bohinjske Bistrice povzroča, da morajo tovorna vozila voziti skozi središče naselja. Po podatkih DRSI je skozi avtomatski števec 9 Nomenj leta 2018 v povprečju peljalo 192 tovornih vozil nad 3,5 t/ na mesec. Najbolj obremenjen mesec je bil september (257 vozil). Leta 2019 je bilo povprečno 212 težkih tovornih vozil na mesec (septembra 261), leta 2020 pa povprečno 151 vozil (septembra 202).

Delež tovornih vozil glede na celoten PLDP je 4-odstoten. Leta 2020 je bilo v povprečju 151 težkih tovornih vozil na mesec (212 leta 2019 in 192 leta 2018). Septembra, ki je najbolj obremenjen mesec sta bili 202 tovorni vozili (261 leta 2019 in 257 leta 2018). S preračunom dobimo za september leta 2019 (najbolj obremenjen mesec v zadnjih treh letih) povprečno 8,7 težkih tovornih vozil na dan, kar je približno 0,75 vozil v 12-ih urah. [NF17] Največ težkih tovornih vozil je v dopoldanskem času (dostave ipd.), kar znese približno 2 vozila na uro.

Ob tem je treba poudariti, da gre tu zgolj za podatke pridobljene iz avtomatskih števnih mest. Za natančnejšo analizo vseh prevozov tovornih vozil znotraj naselja Bohinjska Bistrica bi bilo treba izvesti ročna štetja prometa. S tem bi zajeli vsa tovorna vozila različnih podjetij (LIP Bohinj, GG Bled, LIP Pohišto, Filbo, Resman & Co, Trisa ...), ki vozijo les in gradbeni material ter tudi traktorje, ki vozijo seno idr. preko Zoisove ulice in drugje.

2.4 Parkirišča

Na obravnavanem območju Bohinjske Bistrice je več večjih parkirišč. [NF18] Za enodnevne goste pridejo v poštev predvsem brezplačna parkirišča P+R ob kampu Danica, železniški postaji Bohinjska Bistrica in smučišču Kobla. Z omenjenih parkirišč je v času poletne turistične sezone organiziran tudi brezplačen javni prevoz (več v poglavju 2.5 Javni prevoz). Prebivalci in obiskovalci parkirajo svoja vozila tudi na drugih javnih parkiriščih (npr. ob KD Joža Ažmana in nekaterih drugih manjših parkiriščih) ter parkiriščih, ki so v zasebni lasti (Mercator, Spar, Bohinj ECO Hotel idr.).



Slika 27: Parkirišče Danica – brezplačno parkirišče, čas obratovanja med 6.00 in 21.00



Slika 28: Parkirišče Koba – brezplačno in časovno neomejeno



Slika 29: Parkirišče Železniška postaja – brezplačno in časovno neomejeno [NF19][DMK20]

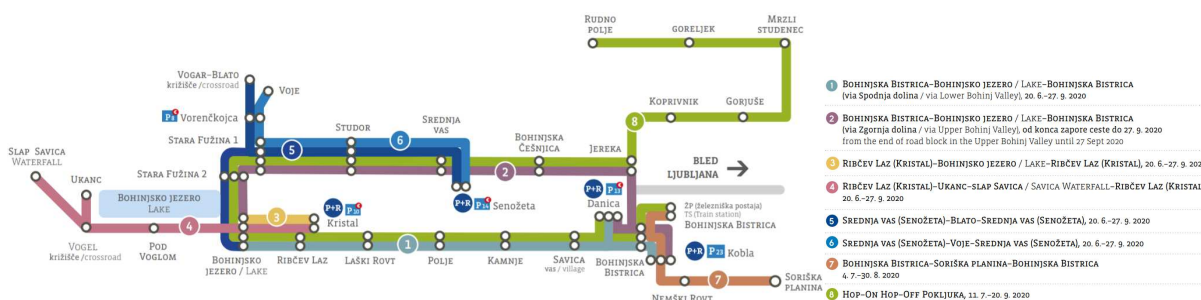
V OPN je kot usmeritev za urejanje prometa v občini zapisano: »Cilj urejanja mirujočega prometa v povezavi z zmanjševanjem osebnega motornega prometa in uvajanjem javnega prometa je postopno zmanjšanje kapacitete parkirišč ob Bohinjskem jezeru, v Ukancu ter na planinah Voje, Blato in Vogar. Postopno zmanjševanje je možno ob ureditvi ustreznih površin za mirujoči promet v neposredni navezavi na dostope z glavnih cest in na javna prevozna sredstva v območjih pred jezerom, v Nomenjski kotlini, predvsem pa v Bohinjski Bistrici (načrtovanje obvoznice in prometnega terminala s centralno avtobusno postajo ob železniški postaji ter urejanje površin za mirujoči promet v kampu Danica, ob smučišču Bohinjska Bistrica, v okviru javnih parkirišč in parkirnih hiš v sklopu hotelskih kompleksov).«

2.5 Javni prevoz [NF21]

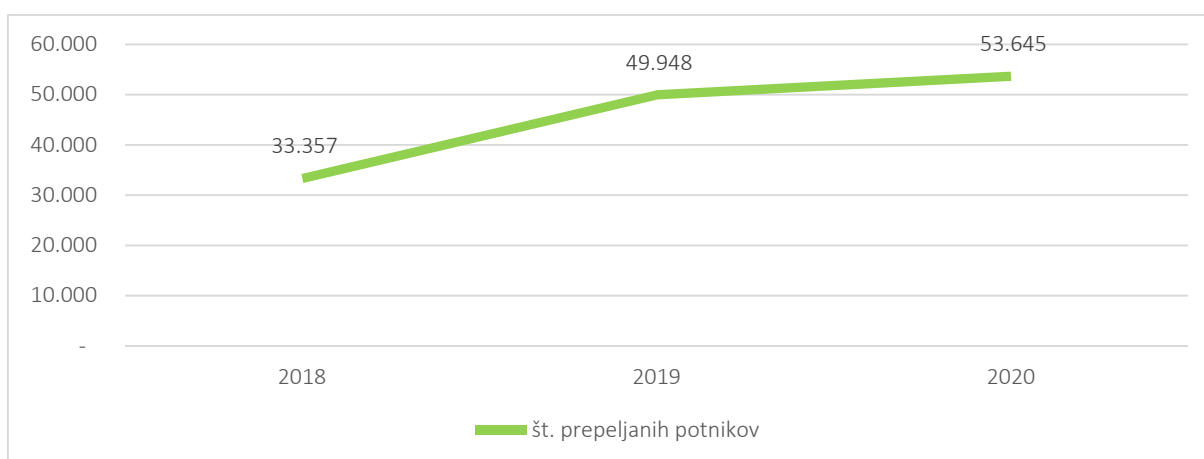
Kakovosten javni potniški promet igra pomembno in koristno vlogo družbeno vlogo, saj omogoča mobilnost tudi prebivalcem, ki ne morejo uporabljati drugih oblik prevoza (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega vozila). Njegov namen je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovosten avtobusni in železniški sistem mora biti zanimiv za potencialne potnike in izpolnjevati merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost (tudi za osebe z omejeno mobilnostjo), dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve.

V času poletne turistične sezone (od junija do septembra) na območju celotne občine Bohinj vozijo številni avtobusni prevozi. Na sedmih linijah vozijo t. i. shuttle prevozi, ki pripeljejo obiskovalce a parkirišč do turističnih destinacij, ter turistični avtobus Hop-on Hop-off, ki vozi na relaciji Bohinjska Bistrica–Pokljuka. Vozovnica ja za vse brezplačna. Plačljiva so le nekatera parkirišča.

V naselju Bohinjska Bistrica ustavljajo štiri linije. Linija 1: Bohinjska Bistrica–Bohinjsko jezero (via Spodnja dolina), linija 2: Bohinjska Bistrica–Bohinjsko jezero (via Zgornja dolina), linija 7: Bohinjska Bistrica–Soriška planina–Bohinjska Bistrica in linija 8: Hop-on Hop-off Pokljuka.



Slika 30: Linije avtobusnih prevozov v poletni turistični sezoni (Vir: www.promet.bohinj.si)



Grafikon 3: Skupno število potnikov na organiziranih prevozi v poletni sezoni

Število linij organiziranih prevozov v poletni sezoni se vsako leto povečuje, rezultat je tudi povečanje števila prepeljanih potnikov. Leta 2020 je bilo na vseh osmih linijah prepeljanih skupaj 53.645 potnikov. 32 % oziroma 17.265 potnikov se je prepeljano na liniji 1 (via Spodnja dolina), 5 % oz. 2.541 potnikov na liniji 2 (via Zgornja dolina), 1 % oz. 301 potnik na liniji 7 (smer Soriška planina) in 8 % oz. 4.526 potnikov na liniji 8 (Hop-on Hop-off Pokljuka). Povprečno je te štiri linije uporabilo 345 potnikov/dan (leta 2019 380 potnikov/dan).



Z ureditvijo parkirišč P+R na železniški postaji, Kobli in Danici v Bohinjski Bistrici, umaknitvijo parkirišč ob jezeru ter omejitvijo motornega prometa na cesti do Savice bo uporaba avtobusnega prevoza doživela svoj potencial.

V nadaljevanju so prikazani podatki tudi za železniški potniški in tovorni promet na progi št. 70 Jesenice–Sežana. Analiza števila vlakov odseka Jesenice–Bohinjska Bistrica in Bohinjska Bistrica–Podbrdo kaže, da se število potniških vlakov v letih med 2015 in 2019 ni bistveno spreminjalo (povprečno 0,3-odstotna letna rast na odseku Bohinjska Bistrica–Podbrdo in 0,1-odstotna letna rast na odseku Jesenice–Bohinjska Bistrica). Je pa bistvena razlika v številu tovornih vlakov, to se je v 4 letih zmanjšalo na zgolj 25 % vrednosti iz leta 2015.

Preglednica 3: Število vlakov na progi št. 70 v obdobju 2015–2018

Ime odseka	Vrsta vlaka	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Jesenice–Bohinjska Bistrica	tovorni	681	534	322	282	162	137
	potniški	4.736	4.757	4.819	4.828	4.795	3.444
	lokomotivski, prazne garniture	53	80	37	72	46	43
Bohinjska Bistrica–Podbrdo	tovorni	550	413	316	249	137	138
	potniški	8.138	8.115	8.193	8.231	8.183	5.716
	lokomotivski, prazne garniture	134	154	43	78	75	38

Med leti 2015–2019 je bila 8-odstotna letna rast števila prepeljanih potnikov, kar pomeni povečanje za 37 % v 4 letih.

Preglednica 4: Število odpravljenih potnikov v obdobju 2015–2018

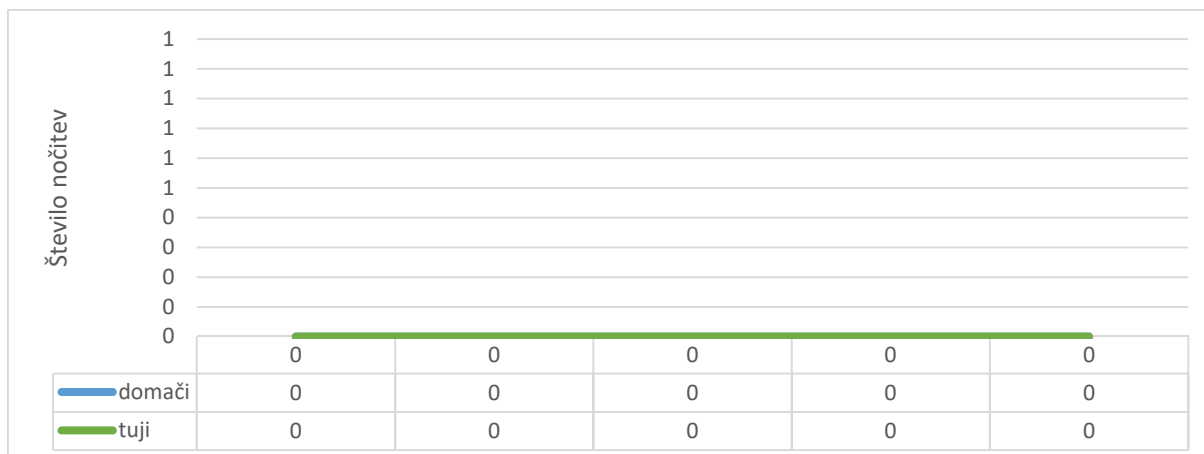
Ime postaje	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bohinjska Bistrica	61.602	64.515	77.813	81.948	84.402	48.106

Zaradi pandemije novega koronavirusa podatki za leto 2020 niso primerni za statistično analizo. V tem letu je se je obseg gospodarstva zelo zmanjšal, prav tako javni potniški promet ni obratoval skozi celo leto.

Podatkov za medkrajevni avtobus žal ni na voljo.

2.6 Število gostov v občini

V Strategiji trajnostnega razvoja območja Bohinjskega jezera (Turizem Bohinj, 2021) je ocenjeno, da se na območju Bohinjske jezerske sklade v visoki sezoni poleg 775 lokalnih prebivalcev ob konicah dnevno zadržuje več kot 10.000 obiskovalcev, od tega 70 % dnevnih gostov. Podatki kažejo, da se je v celotni destinaciji Bohinj število prenočitev v zadnjih desetih letih več kot podvojilo. Število nočitev v letu 2020 je zaradi ukrepov povezanih s pandemijo Covid-19 upadlo za dobro tretjino.



Grafikon 4: Število nočitev v Bohinj, 2016–2020 (vir: SURS)

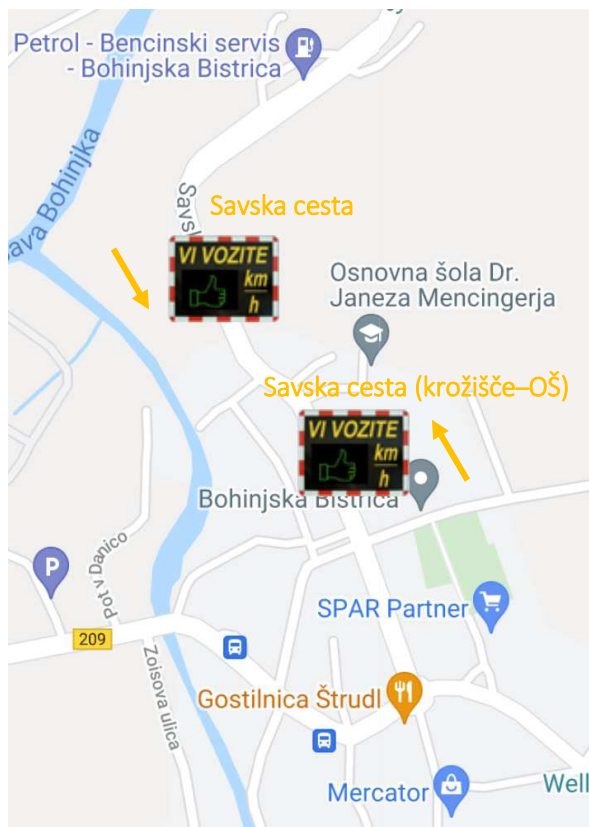
2.7 Hitrostne meritve

Neprilagojena hitrost je najbolj pogost vzrok za nastanek prometnih nesreč. V zadnjem desetletju je delež nesreč zaradi neprilagojene hitrosti približno 17-odstoten. Zgolj 10 km/h nad omejitvijo hitrosti (50 km/h) pomeni, da se naša pot ustavljanja podaljša kar za 12 m, kar pa je lahko znotraj naselja usodno. Zato je za doseganje večje varnosti v cestnem prometu pomembno, da znotraj naselij in na regionalnih cestah znižamo povprečne hitrosti. Z znižanjem povprečnih hitrosti za samo 1 km/h bi znotraj naselja število prometnih nesreč padlo za 4 %, izven naselja pa za 2 % (rezultati tujih raziskav). Na to, da je počasneje tudi zares varneje, kaže tudi podatek, da je verjetnost smrti pešca ob trku pri hitrosti 50 km/h kar 85-odstotna, pri hitrosti 30 km/h pa se verjetnost, da bo pešec zaradi trka umrl, zmanjša na manj kot 10-odstotkov.

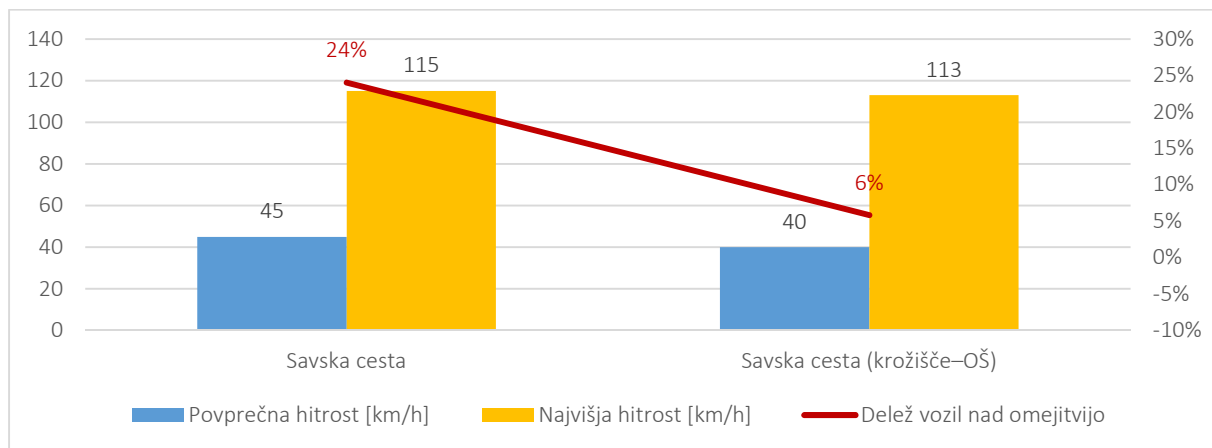
Hitrost je ključen dejavnik tveganja za najbolj ranljive skupine udeležencev (pešce, kolesarje, starejše in otroke), pomembna pa je tudi pri teži posledic voznikov in potnikov v vozilih. ³[GP22]

V občini so zato postavljene številne preventivne radarske table »Vi vozite«, ki so namenjene umirjanju motornega prometa. Leta 2020 so bile postavljene na šest lokacijah, od tega dve znotraj naselja Bohinjska Bistrica (tj. ob vstopu v naselje in v bližini osnovne šole). Analiza rezultatov izbranih meritev je pokazala, da se vozniki zavedajo problematike hitrosti in v večini primerov upoštevajo hitrostne omejitve. Povprečne hitrosti na dveh izbranih merilnih mestih znotraj naselja so bile od 5 do 10 km/h nižje od predpisanih. Še vedno pa nekateri vozniki vožnje ne prilagodijo, delež vozil, ki so prekršila predpisane hitrosti je znašal je med 6 in 24 %. Najvišja izmerjena hitrost na tem območju v letu 2020 je znašala 115 km/h v smeri vstopa v naselje Bohinjska Bistrica (Savska cesta) in 113 km/h v smer iz naselja (Savska cesta (krožišče–OŠ)).

³ Vir podatkov je Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa <http://nesrece.avp-rs.si/>

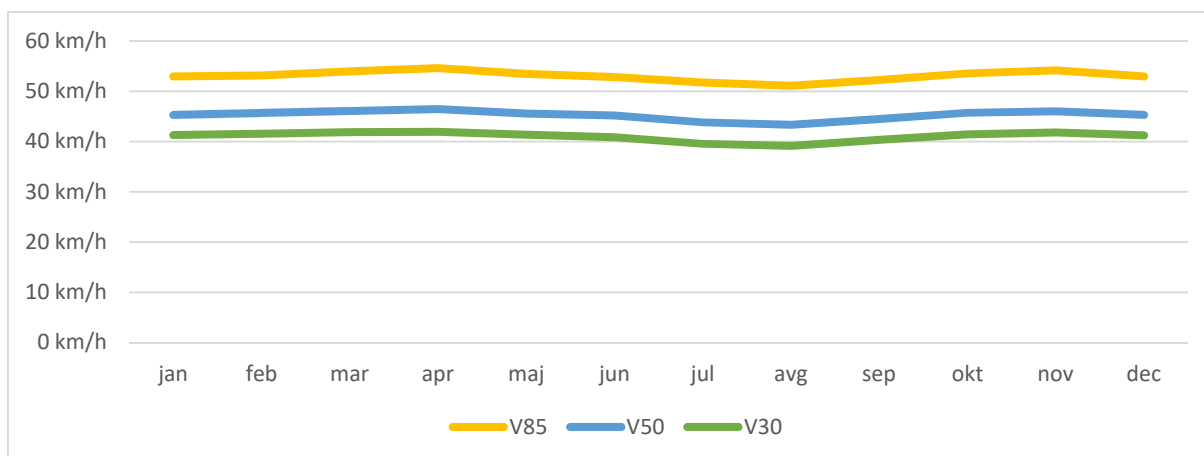


Slika 31: Zemljevid prikazovalnikov »Vi vozite«



Grafikon 5: Prikaz povprečnih hitrosti in največjih hitrosti v naselju Bohinjska Bistrica, leto 2020

Analiza hitrosti vozil ob vstopu v naselje (lokacija Savska) po mesecih kaže, da se povprečne hitrosti do katere je vozil določen odstotek vozil v poletnih mesecih znižajo za do 4 %. To je posledica večje gostote prometa in s tem manjše pretočnosti vozil na cesti.



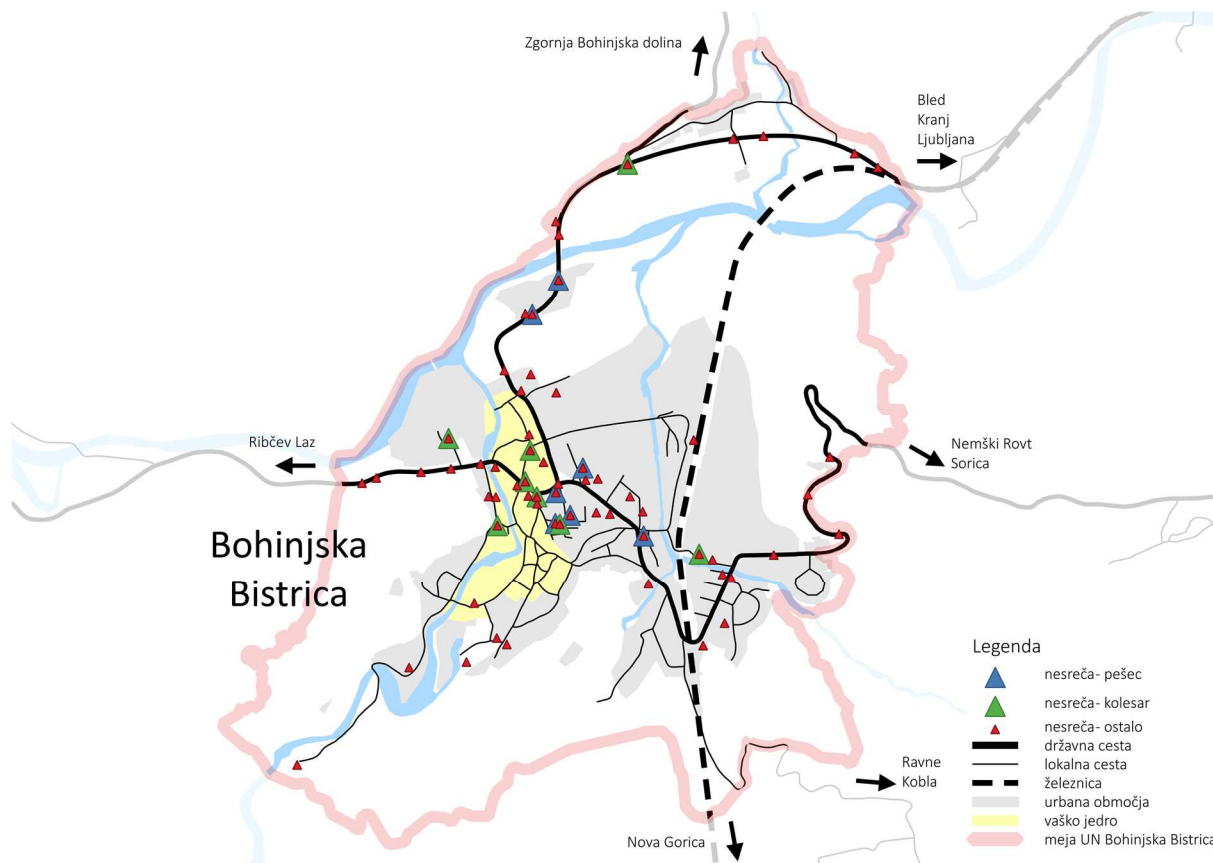
Grafikon 6: Hitrost do katere je vozil določen odstotek vozil, Savska, leto 2020

2.8 Prometne nesreče

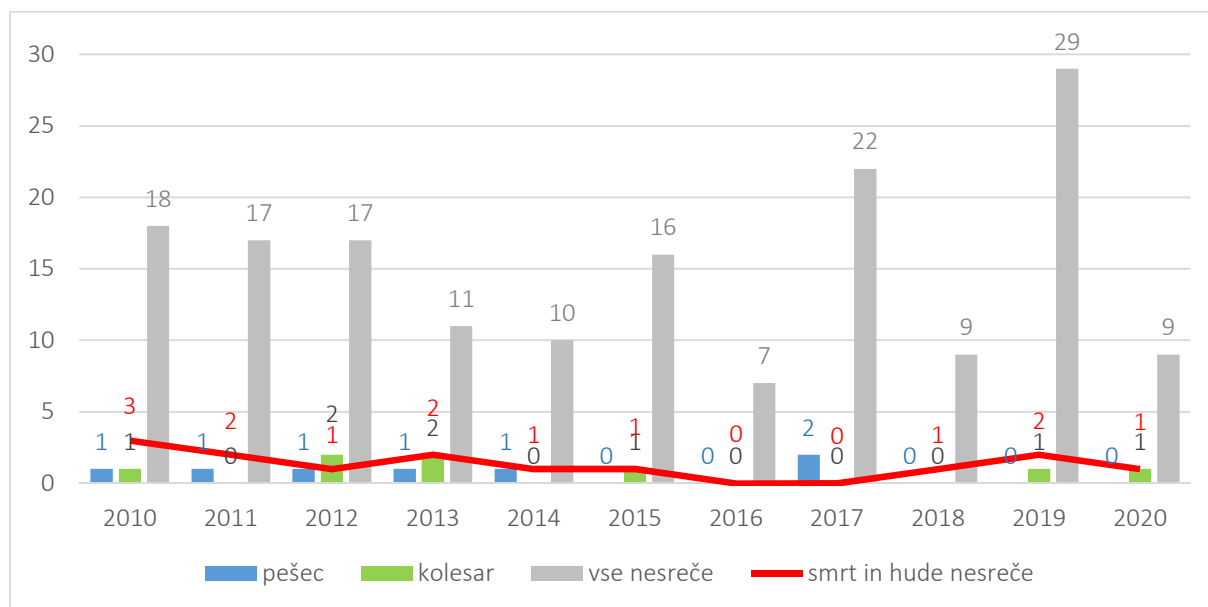
Na obravnavanem območju UN Bohinjska Bistrica se [NF23]je v obdobju 2010–2020⁴ zgodilo 85 prometnih nesreč s 165 udeleženci. Od tega je bilo vpletenih 7 pešcev (1 nesreča s hudimi telesnimi poškodbami, ostale z lažjim) in 8 kolesarjev (1 nesreča s smrtnim izidom, 3 s hudimi telesnimi poškodbami, ostale brez ali z lažjimi poškodbami). Največ prometnih nesreč (66 %) se je zgodilo na cestah znotraj naselja, ostale pa na državnih cestah R1-209, R3-633 in RT-909. Dobra tretjina prometnih nesreč (36 %) se je zgodila v poletnem obdobju med junijem in avgustom (22 % spomladi in pozimi ter 19 % jeseni). Večje število nesreč poleti sovpada tudi s povečanim obsegom prometa in večje verjetnosti konfliktov med prometnimi udeleženci.

Iz statistike je razvidno, da se prometna varnost zadnja leta zopet slabša. Pozitivno je le, da se število udeleženih pešcev in kolesarjev, ki so najbolj ranljivi udeleženci, zmanjšuje. To je posledica izgradnje infrastrukture namenjene njim (pločniki, kolesarske steze itd.).

⁴ Vir podatkov je Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa <https://www.avp-rs.si/varnost-v-prometu/hitrost-2/>



Slika 32: Lokacije prometnih nesreč v obdobju 2010–2020



Grafikon 7: Število prometnih nesreč v obdobju 2010–2020



2.9 Prostor

V OPN je zapisano, da predstavlja naselje Bohinjska Bistrica s posameznimi funkcijami regionalnega ter funkcijami občinskega središča najkompleksnejše območje razvoja. Znotraj občine je Bohinjska Bistrica prostor z največ možnostmi za zaposlitev in najboljšo dostopnostjo do kulturnih, izobraževalnih, zdravstvenih in oskrbnih storitev. Strateške funkcije naselja bo občina krepila z razvojem prometnega terminala, športno-rekreacijskega območja Kobla, družbenih, storitvenih in proizvodnih dejavnosti ter ureditvami za pešce in kolesarje v naselju in njegovem širšem zaledju.

Prostorski razvoj v občini bo med drugim podpiral izvajanje projektov na področju spodbujanja trajnostne mobilnosti z urejenim javnim prometom, ureditvami zaokroženih omrežij za pešce in kolesarje, dobre prometne dostopnosti naselij ter zagotavljanje visoke kakovosti grajenega okolja s kakovostno arhitekturo, urejenimi ulicami in drugimi javnimi prostori.

Za naselje Bohinjska Bistrica je bistvenega pomena, da se v nadaljnjem prostorskem razvoju varuje, ohranja in vzdržuje naravna in kulturna dediščina, ki predstavlja najbolj prepoznavne značilnosti naselja, ki predstavljajo temeljne strukture (območja naravnih znamenitosti, arhitekturnih posebnosti in krajinskih ureditev, starega vaškega jedra Bohinjske Bistrice, območij stanovanj, proizvodnih obratov in drugo).

Občina želi ohranjati ločenost obeh delov vaškega jedra (Zgornja vas in Spodnja vas) ter ju z načrtovanjem urejanja javnih površin povezati tako, da bo vmesni prostor nevtralen in odprt, brez bistvenih gradenj, ki bi generirale nove prometne potrebe. Javne površine v obeh jedrih bi bile tudi likovno obdelane in oblikovalsko povezane z oblikovanjem vmesnega prostora.

2.10 Zaključki analize stanja

Bohinjska Bistrica s svojo prometno dostopnostjo predstavlja pomembno prometno vozlišče. Kot največje naselje v občini predstavlja tako gospodarsko kot tudi turistično središče. Skozi naselje poteka glavna cestna povezava Lesce–Bled–Bohinjska Bistrica–Jezero in povezava proti Sorici. Prometno dostopnost povečuje železniška proga Jesenice–Nova Gorica. Železniška postaja se nahaja na vzhodni strani naselja, med industrijskim obratom LIP Bohinj in naseljem.

Iz statistike prometnih obremenitev je razbrati, da količina prometa na državnem omrežju skozi naselje izven turistične sezone ni problematična. Obnova cestne infrastrukture je v preteklem obdobju pripomogla k zmanjšanju števila nesreč, vendar še vedno ne gre zanemariti povečanje števila nesreč v turistični sezoni.

Dostop do gospodarske cone v Bohinjski Bistrici je urejen dvosmerno po cesti z dovolj širokim voziščem. Čeprav je po skoraj celotni trasi urejen pločnik, pešci in kolesarji še vedno nimajo občutka udobja in varnosti. Prav tako uporabnike in stanovalce okoliških stavb moti hrup, ki ga povzročajo težka tovorna vozila.

Peš površine z leti pridobivajo večjo vlogo, kar je potrebno nadaljevati s povezovanjem manjkajočih odsekov ter z jasnimi označbami skozi celotno naselje.



Podobno velja za površine namenjene kolesarjem. Izgradnji rekreativnih kolesarskih poti in njihovim označevanjem z rdečimi tablicami so sledile talne označbe z znakom za souporabo prometnega pasu (ang. sharrow), trenutno na Mencingerjevi in Ajdovski cesti. Za krepitev trajnostne mobilnosti in pristopa k mobilnosti so potrebne zvezne ter predvsem označene kolesarske poti skozi naselje.

Koncept urejanja parkirnih površin v Bohinju predvideva zmanjšanje površin za mirujoči promet [NF24] iz območja naravnih vrednot ter blag prometni režim za del širšega okolja, kamor sodi naselje Bohinjska Bistrica. Z umikom parkirišč iz zavarovanega Triglavskega narodnega parka in od bližine Bohinjskega jezera, vzpostavitev parkirišč P+R, s spodbujanjem javnega potniškega prometa ter izgradnjo kolesarskega omrežja Občina Bohinj stremi k vsesplošnem zmanjšanju motoriziranega prometa.

Razvoj prometne infrastrukture se v zadnjem desetletju zelo usmerja v trajnostni razvoj prometa. Tako se v ospredje postavlja tudi železniški promet, saj je omogočena povezava s Primorsko, Ljubljano, Italijo in Avstrijo. Težnja je nadaljevati s konceptom trajnostne mobilnosti in tehnoloških novosti po vzoru alpskih mest, povečevanje števila turistov brez (lastnega) avtomobila.

Med železniško progo in Triglavsko cesto je načrtovana gradnja prometnega terminala (potniškega središča), v katerem se združijo železniška postaja, železniške manipulativne površine, javna parkirna hiša (cca 158 parkirnih mest). Informacijsko središče ter nova osrednja avtobusna postaja s spremljajočimi dejavnostmi (centralne in oskrbne za potrebe prometnega terminala). Izgradnja parkirne hiše je načrtovana tudi na lokaciji sedanjega parkirišča Danica (cca 170 parkirnih mest). V središču naselja, na območju tržnice, se predvideva ukinitvev obstoječih parkirnih mest ter ureditev/povečanje tržnega in prireditvenega prostora (prostor se bo zaprlo za osebni promet ter odprlo za ljudi).

Največji identificirani problemi so torej tranzitni promet skozi naselje, estetsko neskladje mirujočega prometa v naravni okolici, kakovost doživljanja prostora ob večjih prometnih obremenitvah v sezoni ter okoljski problem povzročanja hrupa in izpustov. Prav tako trenutne prometne obremenitve na glavnih cestah ne dopuščajo varnega deljenja površin kolesarjev in motornih vozil. Nasprotno je z lokalnimi cestami, kjer nizka količina prometa dopušča deljenje površine tudi s pešci. Po izkušnjah iz tujine pešcem prijazne ceste dopuščajo največ 90–100 vozil na uro oziroma 750 vozil na dan. [NF25]

Na nekaterih nevarnejših in prometno bolj obremenjenih odsekih cest oz. kjer je ugotovljeno, da vozniki ne spoštujejo hitrostnih omejitev je Občina uvedla preventivne radarske table, ki izpisujejo hitrosti vožnje vozil. Na cestah, kjer je potrebno še intenzivnejše umirjanje prometa je izvedla tudi druge ukrepe za umirjanje prometa, tj. omejevanje hitrosti z vertikalno prometno signalizacijo – cono 30 ter ločilnim otokom pred vstopom v naselje.



3 NAČRT PROMETNE UREDITVE

Izhodišče za zasnovo načrta prometne ureditve je predstavljeno v poglavju 1.3 – stremeti je treba k postopnemu zmanjševanju vloge osebnega motornega prometa, urejanju mirujočega prometa ter spodbujanju uporabe integralnega javnega prometa (avtobus, shuttle, vlak, taksi ...) sprva predvsem v času največjih prometnih obremenitev.

Glede na analizo obstoječih podatkov je mogoče ločiti **šest** skupin uporabnikov, ki prometno obremenjujejo obravnavano območje glavne prometne povezave skozi naselje:

- **Lokalni prebivalci:** gre za tiste, ki obravnavano prometnico (Savsko/Triglavsko cesto) uporabljajo kot dostop do stanovanj oziroma hiš (stalnih bivališč), delovnih mest, storitev in imajo stalno bivališče v obravnavanem območju.
- **Tovorni promet:** gre za tovorna vozila iz/v gospodarsko cono, za katere je to edina dostopna pot.
- **Začasni prebivalci naselja:** gre za uporabnike turističnih nastanitev (apartmaji, sobe itd.) v obravnavanem območju, vključno z lastniki vikendov, ki tu bivajo občasno/periodično.
- **Gostje kampa Danica z rezervacijo:** v visoki sezoni je pogosto kamp zaseden in je kampiranje možno le ob predhodni rezervaciji.
- **Gostje kampa Danica brez rezervacije:** predvsem v nizki sezoni do kampa dostopajo tudi gosti brez predhodne rezervacije, pojavljajo pa se tudi v visoki sezoni.
- **Dnevni obiskovalci okoliških znamenitosti, ki potujejo skozi naselje:** gre za tiste, ki želijo uživati v sprehodu, kopanju, ogledu jezera in drugih znamenitosti itd.

Preglednica prikazuje vse tipe uporabnikov z vidika prispevka k prometnim obremenitvam.

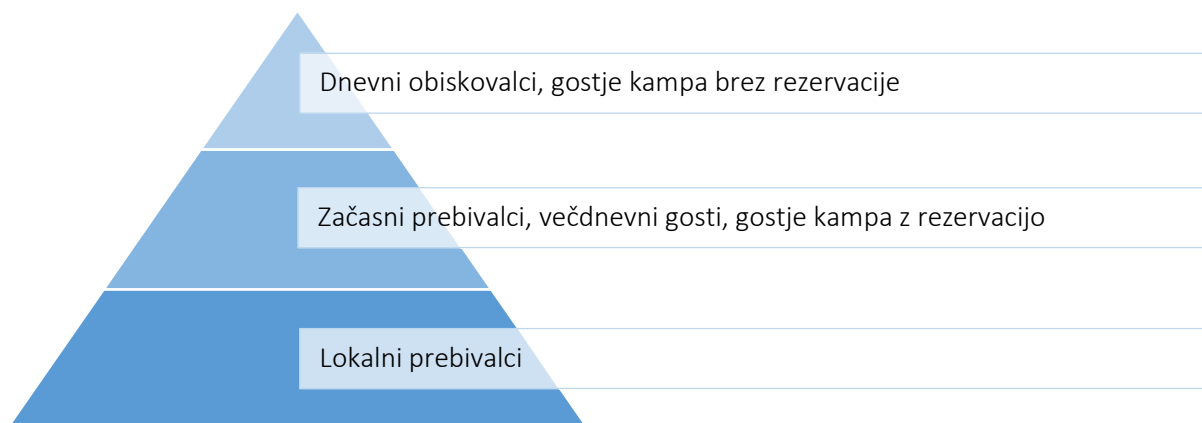
Preglednica 5: Tipi uporabnikov glede na prispevek k prometnim obremenitvam.

	Lokalni prebivalci	Tovorni promet	Začasni prebivalci naselja	Gostje kampa z rezervacijo	Gostje kampa brez rezervacije	Dnevni obiskovalci do okoliških znamenitosti, ki potujejo skozi naselje
Prispevajo k mirujočemu prometu na javnih površinah	NE	NE	DA	NE	DA	DA
Imajo cilj v ožjem obravnavanem območju	DELNO (za manjši delež prebivalcev)	NE	DELNO (nekateri vikendi)	DA	DELNO	DELNO
So prednostno obravnavani v strateških izhodiščih ⁵	DA	NE	DA	DA	DELNO	DA

⁵ Prednostna obravnava pomeni, da je eden od ciljev občine na področju turizma povečanje števila večdnevni obiskovalcev namesto enodnevnih, na področju splošnega razvoja pa povečanje števila prebivalcev.



Uporabniki so na podlagi preglednice nanizani in razvrščeni v tri kategorije glede na nujnost uporabe tega dela prometnega omrežja. V prvi so lokalni prebivalci (s stalnim bivališčem), za katere je uporaba ceste temeljnega pomena, saj udobne alternative nimajo. V naslednjo skupino sodijo začasni prebivalci (z začasnim bivališčem), večdnevni gosti in gostje kampa z rezervacijo kot tudi obiskovalci različnih storitev (zdravstveni dom, banka, trgovina, stadion idr.). V zadnji skupini so drugi uporabniki, to so dnevni in občasni obiskovalci ter gostje kampa brez rezervacije, ki lahko prenesejo tudi prepoved vožnje z motornim vozilom skozi središče naselja oziroma imajo alternativno možnost dostopa do tega dela.



Slika 33: Skupine uporabnikov glede prednosti za zagotavljanje dostopnosti

Izhodišče za koncept prometne ureditve v nadaljevanju je sledeče:

- prednostno se obravnava dostopnost za lokalne prebivalce in večdnevne goste, manj prednostno pa enodnevne goste,
- znižanje hitrosti vozil, saj so na vozišču tudi drugi uporabniki – kolesarji in ponekod tudi pešci,
- usmerjanje enodnevnih gostov na parkirišča P+R,
- zmanjševanje tranzitnega prometa, ki nima cilja v obravnavanem območju.

Cilj naloge je vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, povečanja prometne varnosti za vse udeležence in izboljšanje kvalitete bivanja. Doseganje vseh ciljev ni možno izvesti sočasno, zato je potrebna faznost, ki bo omogočala lažjo premostitev ter premik po korakih.

Na podlagi prometne naloge so razvite **tri faze prometne ureditve z različnimi prometnimi režimi**:

Faza 1: Rešitve brez večjih investicij

Faza 2: Rešitve s povečanjem kapacitet javnih parkirišč

Faza 3: Rešitve po izgradnji obvoznice

Faza 1 predlaga ureditev posameznih ulic v naselju ter izvedba manjkajočih kolesarskih in peš površin skozi naselje. Pričakovan rezultat je zmanjšanje motornega prometa, izboljšanje poveztljivosti z alternativnimi prevozi ter izboljšanje prometne varnosti in kvalitete bivanja.

Faza 2 upošteva izgradnjo parkirnih hiš na mestu že obstoječih javnih parkirišč.

Faza 3 upošteva izgradnjo vzhodne in/ali zahodne **obvoznice**, [GP27] z namenom zmanjšanja oziroma olajšanja umika motornega prometa skozi jedro naselja Bohinjska Bistrica.

3.1 Faza 1: Rešitve brez večjih investicij

Umirjanje prometa je kombinacija različnih ukrepov, ki vplivajo na obnašanje voznikov na cesti, zmanjšujejo negativne posledice prometa in izboljšujejo razmere za nemotoriziran promet (pešce ali kolesarje). V prvi fazi so predlagane rešitve s sistemskimi, regulativnimi ukrepi (način vodenja prometa, omejitve hitrosti, določanje območij umirjenega prometa), vizualni ukrepi ter ukrepi, ki vključujejo fizične ovire (grbine in ploščadi, otoki za umirjanje prometa ipd.).

Ta scenarij je v skladu z OPN, ki predvideva ureditev cestnega prometa v Bohinjski Bistrici. Cilj je vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema, zmanjševanje motornega prometa, s tem povečanje prometne varnosti za vse udeležence in izboljšanje kvalitete bivanja.

3.1.1 Hitrostne omejitve [NF28][GP29][DMK30]

Z namenom umirjanja tranzitnega prometa skozi naselje in s tem povečanjem prometne varnosti za vse udeležence, se predlaga ureditev cone 30 na celotnem območju naselja Bohinjska Bistrica. [GP31]

Izjema bi bile omejitve hitrosti na glavnih cestah (Savska, Triglavska in Jelovška cesta) – tu bi bila omejitev 40 km/h, saj vozila že danes v povprečju ne vozijo veliko hitreje. Znižanje hitrosti za 10 km/h sicer ne vpliva na širino voznega pasu, ki še vedno ostaja 2,5 m, se pa poveča občutek varnosti pešcem in kolesarjem.

Takšna ureditev lahko bila stalna ali spremenljiva, tj. zgolj v času najvišje turistične sezone, v preostalem času leta pa bi bila situacija enaka današnji, čeprav raziskave kažejo večjo podporo stalnim ureditvam.



Slika 34: Primer cone 30 na Ajdovski cesti

3.1.2 Tlakovanje

Kot pomožne vizualne ukrepe se predlaga uporabo različnih variant tlakovanj (materiali, barve, smeri tlakovanja ipd.). Sprememba vozne površine opozarja voznika optično in/ali zvočno na omejevanje hitrosti.

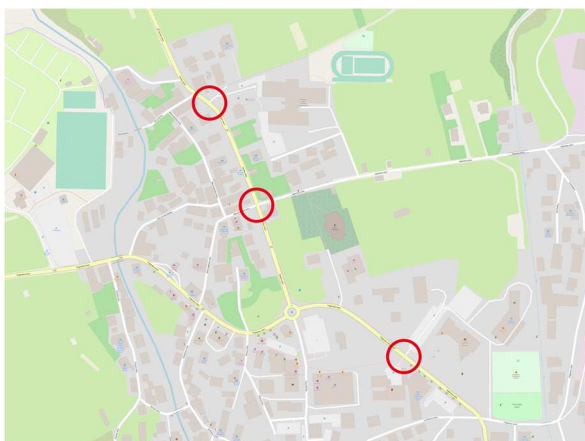


Slika 35: Primer tlakovanja (Vizija CPS občine Bohinj)

3.1.3 Grbine in ploščadi

Grbine in ploščadi so naprave za umirjanje prometa, ki stojijo pravokotno glede na os ceste in so dvignjene na nivo površin za pešce in kolesarje, kar jim olajša prečkanje cestišča. Zaradi dviga cestišča so vozniki prisiljeni zmanjšati hitrost, s tem pa se poveča tudi pozornost voznikov do pešcev in kolesarjev. Dvig cestišča je lahko predviden v območju prehoda za pešce oziroma kolesarje ali pa kot celoten dvig križišča.

Dvignjeno križišče se predlaga na križišču Savske ceste pri OŠ Dr. Janeza Mencingerja, na križišču Savske in Ajdovske ceste ter na križišču Triglavske ceste pred KD Joža Ažmana.



Slika 36: Predlogi lokacij dvignjenih križišč na Savski in Triglavski cesti

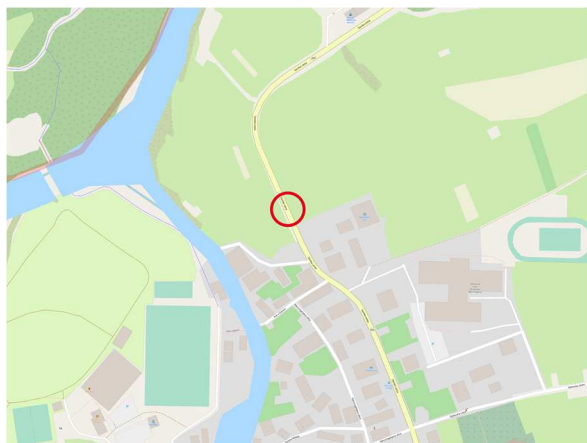


Slika 37: Primer dvignjenega križišča

3.1.4 Otok za umirjanje prometa

Umirjanje prometa s sredinskim ločilnim otokom se lahko uredi z zamikom osi, ki je lahko vzporeden s traso ali pa zamaknjen na stran ceste.

Izgradnja sredinskega otoka se predlaga na Savski cesti, na območju uvoza v naselje Bohinjska Bistrica.



Slika 38: Predlog lokacije za postavitev sredinskega otoka na Savski cesti



Slika 39: Primer sredinskega otoka na Triglavski cesti v Bohinju



Slika 40: Primer sredinskega otoka v tujini

3.1.5 Enosmerne ceste

Ozke ulice z obstoječo pozidavo, ponekod celo do roba asfalta, za dvosmerni promet predstavljajo več konfliktnih točk, ki se z enosmerno ureditvijo zmanjšajo. Za voznike se pot sicer nekoliko podaljša, kar pa ne podaljša bistveno časa ali dolžine potrebne poti.

Za izboljšanje pretočnosti skozi mrežo povezovalnih cest skozi jedro naselja se predlaga ureditev enosmernih cest, in sicer na odsekih:

- Mencingerjeve ulice,
- Zoisove ulice,
- Ulice Tomaža Godca in
- Rožne ulice.

Pri omenjenih spremembah ostaja možnost prehoda za pešce in kolesarje v vse smeri, enako današnjemu stanju.



Mencingerjeva ulica [DMK32]

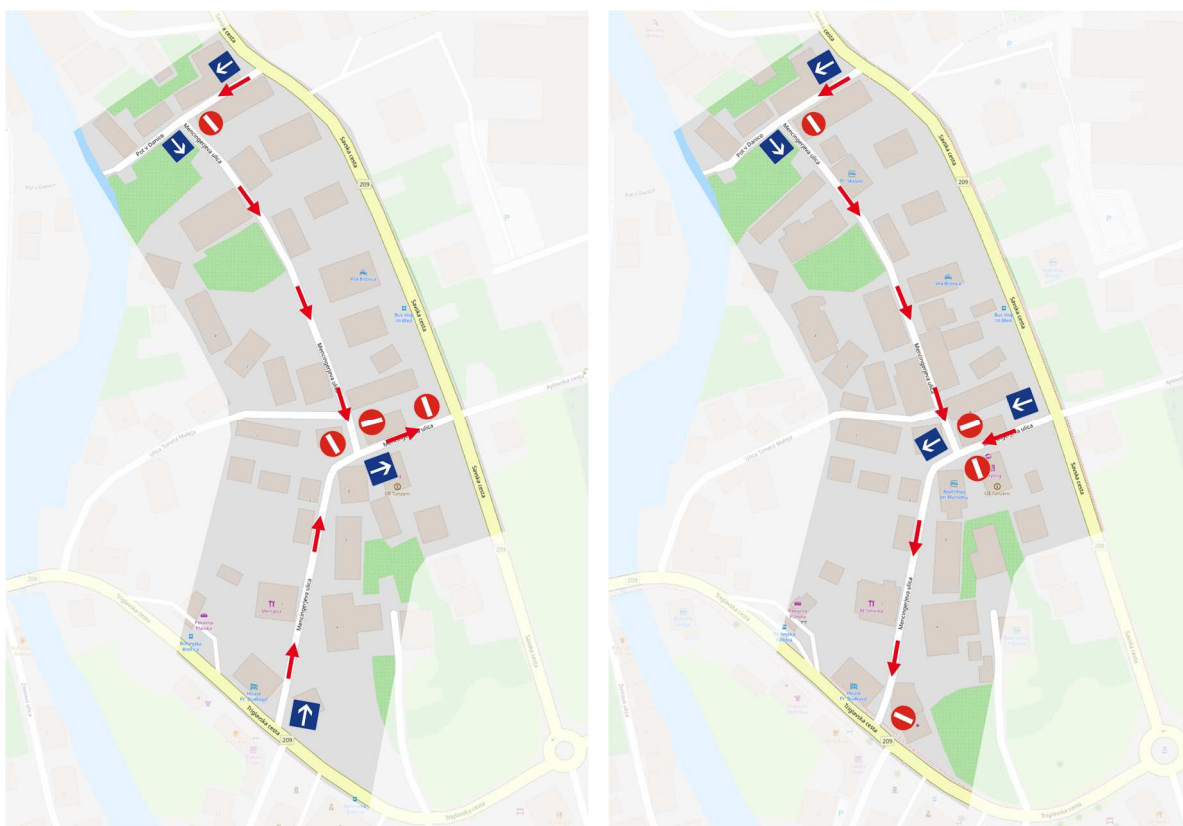
Z ureditvijo Mencingerjeve v enosmerno ulico z dostopom do Mencingerjeve ulice 8 [NF33], kjer je nepregledna ožina, se predvsem poveča prometna varnost za najbolj ranljive uporabnike, pešce in kolesarje.

Mencingerjeva ulica naj se uredi na način, da je uvoz možen s Savske ceste na severnem delu Mencingerjeve, nasproti šole in s Triglavske na južni strani Mencingerjeve ulice (predlog 1). Izvoz bi se v tem primeru uredil na Savsko cesto, tj. nasproti Ajdovske ceste. [NF34] Izvedba predloga je pogojena z rekonstrukcijo križišča Savska cesta–Ajdovska cesta–Mencingerjeva ulica, saj je križišče danes nepregledno in tudi težko prevozno za avtobuse, ki vozijo po Ajdovski cesti.

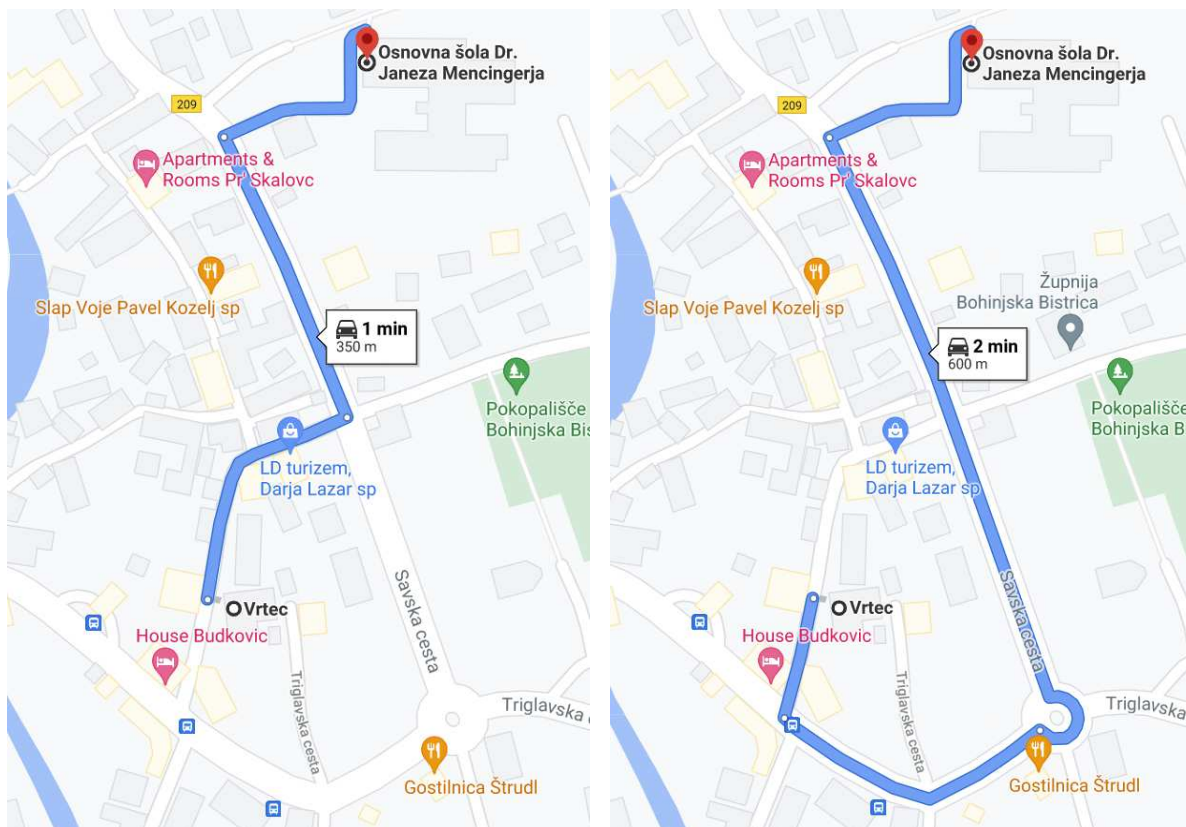
Možen je tudi deloma zasukan enosmerni prometni režim (predlog 2), ki predvideva uvoza na Mencingerjevo cesto zgolj s Savske ceste, izvoz pa na Triglavsko cesto. V tem primeru bi bilo treba povečati preglednost križišča pri izvažanju z Mencingerjeve na Triglavsko cesto.

Predlog 1 ocenjujemo kot primernejši.

V obeh primerih se pot med lokacijo današnjega vrtca na Mencingerjevi ulici in OŠ na Savski cesti podaljša iz prejšnjih 350 m na 600 m oziroma se čas potovanja podaljša za slabo minuto. Potovanje se podaljša le v eni smeri potovanja.



Slika 41: Predloga prometne ureditve na Mencingerjevi ulici (predlog 1 na levi in predlog 2 na desni sliki)



Slika 42: Sprememba dolžine poti zaradi ureditve enosmernega režima Mencingerjeve ulice, v primeru opravljene poti med lokacija današnjega vrtca in OŠ

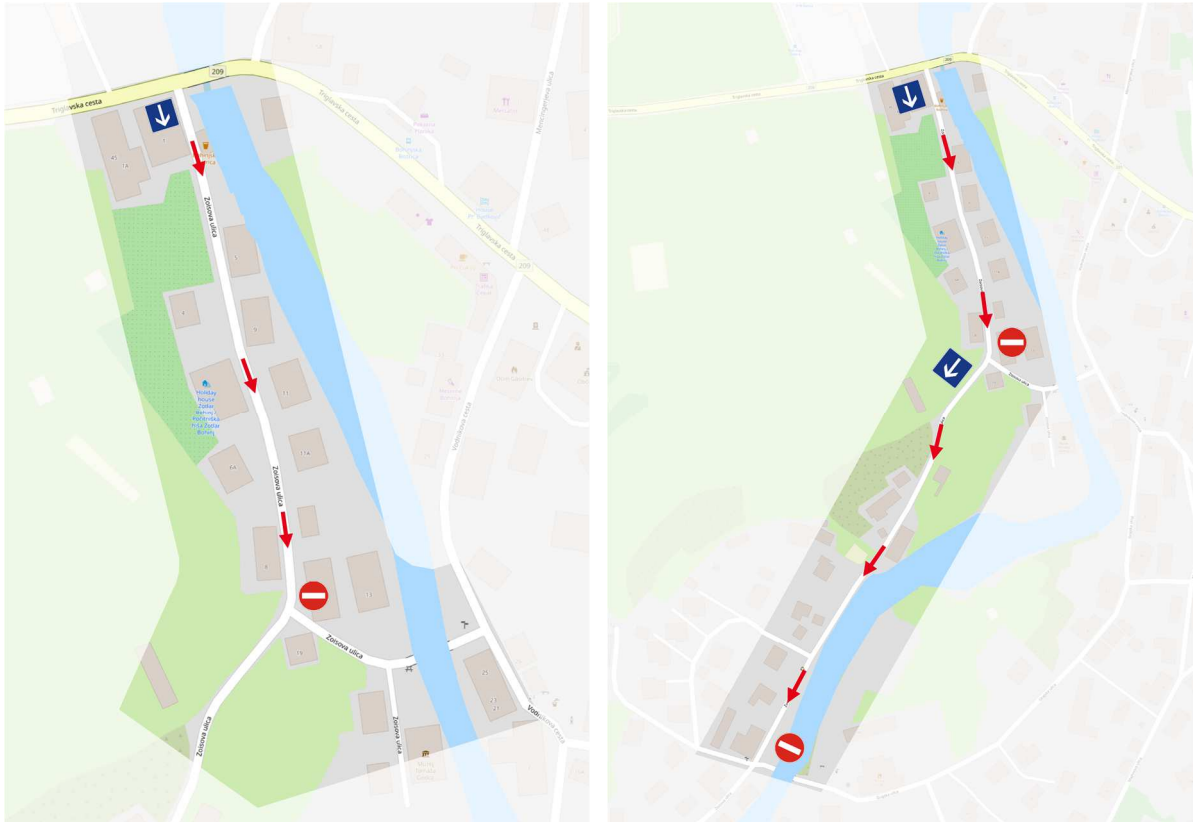
Predloga se lahko nadgradita z dodatno prometno signalizacijo na severnem delu Mencingerjeve ulice, tj. omejitvijo za vsa motorna vozila, razen za stanovalce.

V primeru preselitve vrtca (in morda tudi tehnične trgovine) na drugo lokacijo enosmerni prometni režim ne bi imel večje dodane vrednosti, saj bi se po ulici vozili le še stanovalci. Če pa se bi na lokaciji vrtca oblikovale nove vsebine, npr. medgeneracijski center ali nova stanovanja, ki bi kreirale dodatne vožnje avtomobilov, je smiselno, da se režim enosmernih cest ohrani.

V vseh primerih pa se predlaga dodatne ukrepe za izboljšanje varnosti, najprej ureditev križišč za varen uvoz in predvsem izvoz motornih vozil na glavne ceste ter prometna ogledala za udeležence na vseh nepreglednih ovinkih (glej poglavje 3.1.8 Drugo).

Zoisova ulica

Zaradi nepreglednega križišča Triglavsko cesto–Zoisova ulica se z enosmernim režimom uredi odsek Zoisove ulice. Enosmerni potek vožnje velja le za motorna vozila. Z ureditvijo se prometna varnost poveča tako voznikom in sopotnikom v avtomobilih, ki se v času prometnih konic s težavo vključijo na Triglavsko cesto, kot tudi predstavnikom najbolj ranljivih skupin, tj. pešcem in kolesarjem [DMK35] [DMK36].

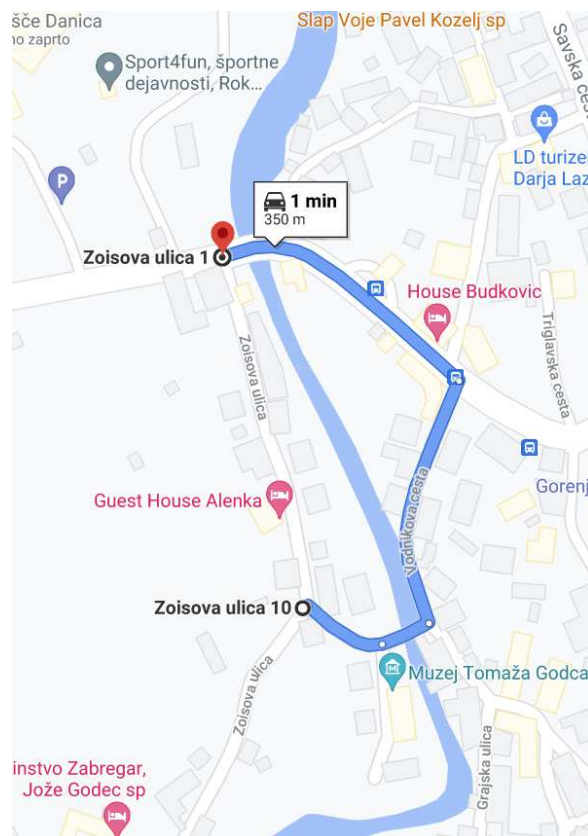


Slika 43: Predlog prometne ureditve na Zoisovi ulici (predlog 1 na levi in predlog 2 na desni sliki)

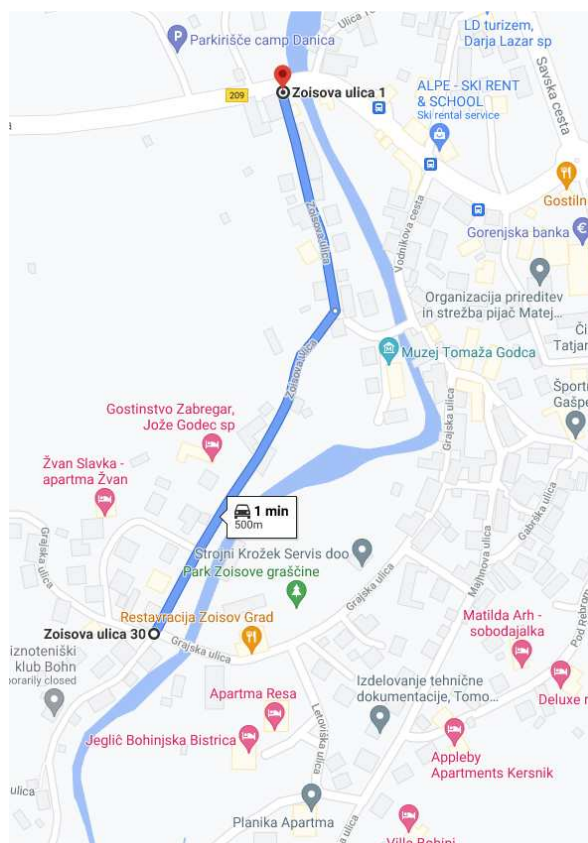
V primeru potovanja v smeri severa, tj. mimo objektov z naslovom Zoisova ulica 10 in Zoisova ulica 1 se pri predlogu 1 dolžina poti podaljša iz sedanjih 190 m na 350 m oziroma se čas potovanja podaljša za slabo minuto. Razlika je manjša za vsa potovanja usmerjena proti vzhodu, npr. v smeri Bleda. Dolžina in čas potovanja v obratni smeri, npr. proti Zoisovem gradu ostajata nespremenjena.

Predlog 2 uvaja enosmerni prometni režim na daljšem odseku Zoisove ulice, kar malce bolj spremeni pot potovanja vozilom, ki prihajajo iz južnejše smeri Zoisove ulice. Ta bodo namesto 500 m dolge poti med Zoisovo ulico 30 in Zoisovo ulico 1 morala narediti obvoz po Grajski cesti (750 m) oziroma po Letoviški, Majhnovi in Vodnikovi (1000 m), dokler Grajska cesta ne bo zopet prevozna.

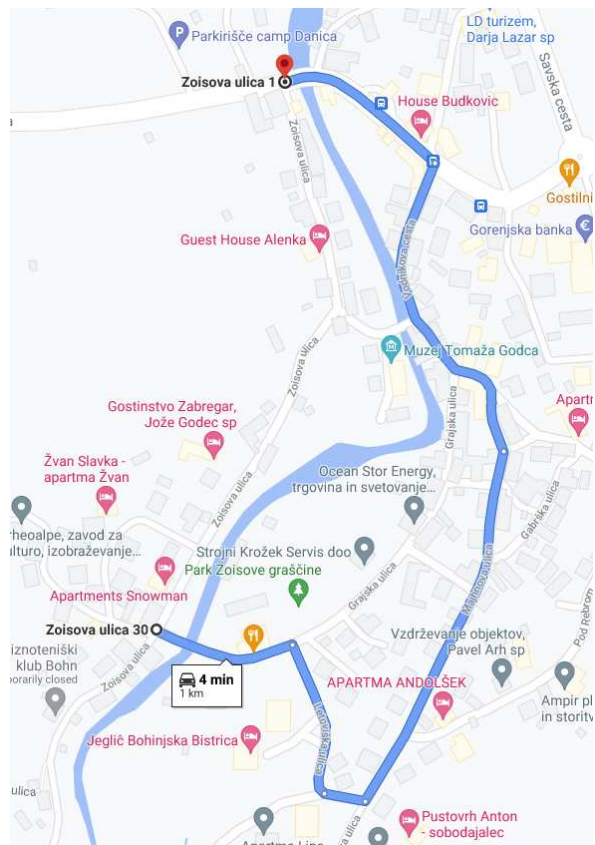
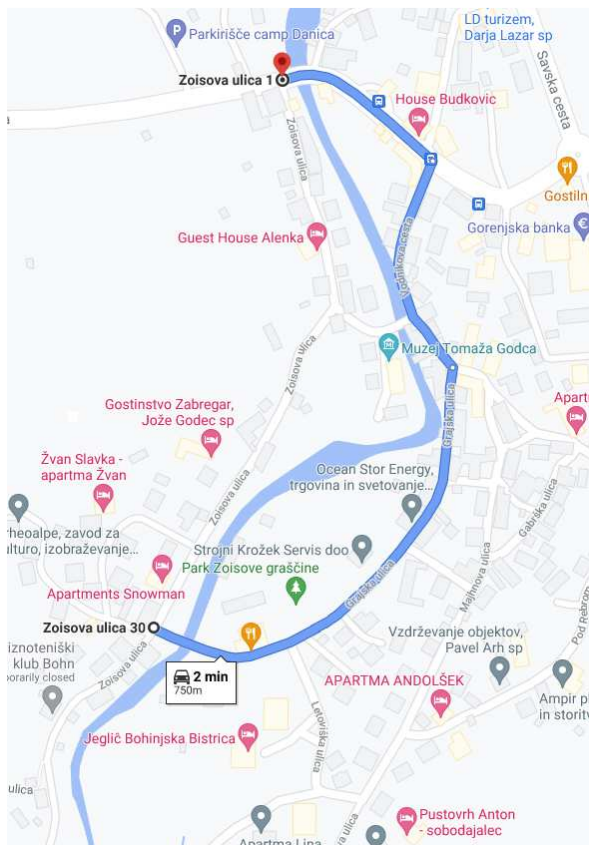
Ob tem je treba poudariti, da sta ukrepa možna le ob rekonstrukciji mostu na Zoisovi ulici ob Muzeju Tomaža Godca ali Grajski cesti ob Zoisovem gradu, saj sedaj prevoz tovornih vozil zaradi premajhne nosilnosti mostu ni dovoljen. Poleg tega je treba pri predlogu 1 jasno označiti, da večja vozila pri Zoisovi ulici 10 ne bodo mogla zavijati desno na Vodnikovo cesto, saj je dostop zelo ozek, prostora za obračanje pa tudi ni. Večja vozila bi bilo boljše preusmeriti na Grajsko ulico – to pa že v osnovi za vsa vozila predlaga Predlog 2.



Slika 44: Sprememba dolžine poti zaradi ureditve enosmernega odseka Zoisove ulice – predlog 1, v primeru opravljene poti od naslova Zoisova ulica 10 do Zoisova ulica 1 danes (levo) ter po predvideni ureditvi (desno)



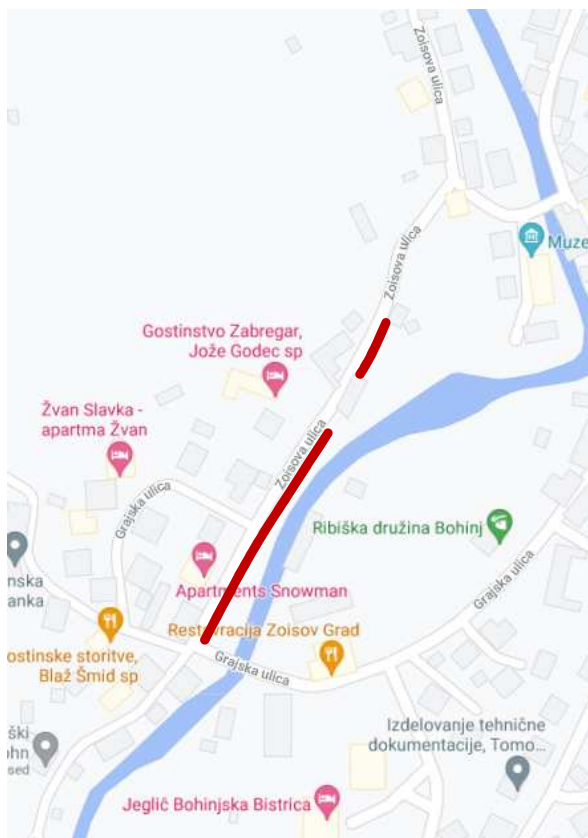
Slika 45: Dolžina poti v primeru opravljene poti od naslova Zoisova ulica 30 do Zoisova ulica 1 danes



Slika 46: Sprememba dolžine poti zaradi ureditve enosmernega odseka Zoisove ulice – predlog 2, v primeru obvoza po Grajski cesti (levo) ali po Letoviški, Majhnovi in Grajski (desno)

Pri predlogu 1 bi prometni režim v nadaljevanju ulice (od Zoisove ulice 10 naprej) ostal dvosmerni. Na tem območju se predlaga le razširitev vozišča, kjer prostor to omogoča. Predlog je prestavljen na sliki v nadaljevanju.

Poleg tega bi bilo smiselno preseliti industrijska območja na jugozahodni strani naselja Bohinjska Bistrica ter s tem vsaj delno preusmeriti tovorna vozila, ki vozijo po Zoisovi ulici. Predlagamo, da se industrijska cona združi na vzhodni strani naselja, ob železniško omrežje.



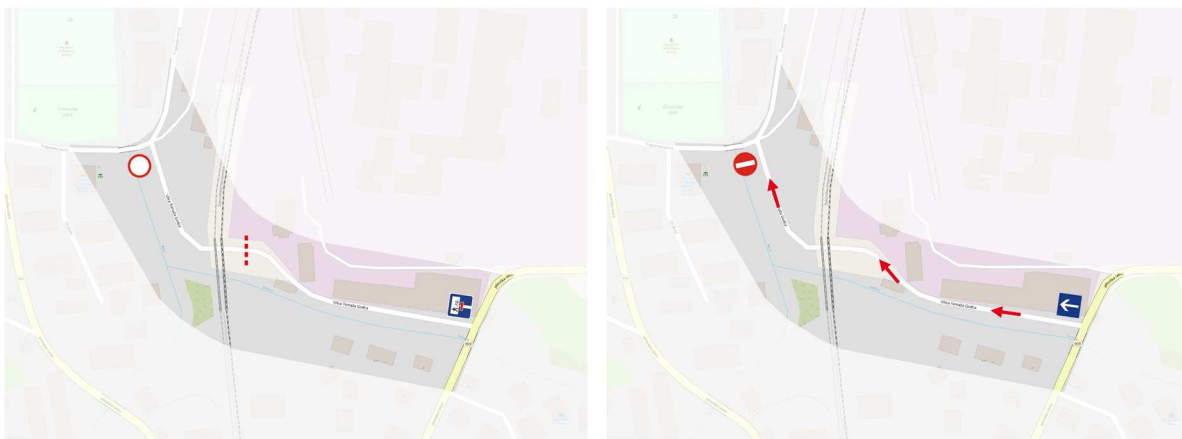
Slika 47: Predlog razširitev Zoisove ulice z dvosmernim režimom vožnje, za namen povečanja varnosti in udobja vseh uporabnikov

Ulica Tomaža Godca

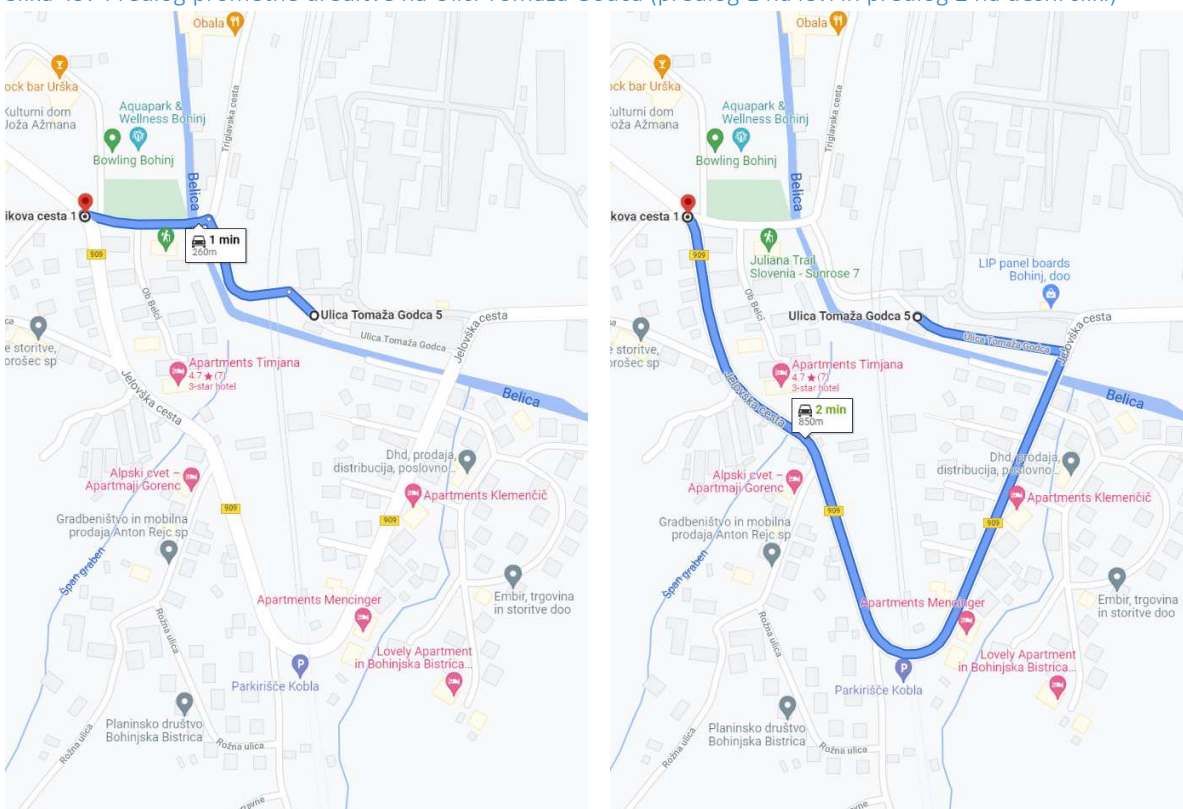
Zaradi zožitve pri podvozu pod železniško progo se s popolno zaporo za motorni promet v slepo/enosmerno ulico preoblikuje Ulica Tomaža Godca.



Slika 48: Podvoz pod železniško progo



Slika 49: Predlog prometne ureditve na Ulici Tomaža Godca (predlog 1 na levi in predlog 2 na desni sliki)



Slika 50: Sprememba dolžine poti zaradi ureditve slepega odseka Ulice Tomaža Godca, v primeru opravljene poti od naslova Ul. Tomaža Godca 5 do Vodnikova cesta 1 danes (levo) ter po predvideni ureditvi (desno)

Nov prometni režim na Ulici Tomaža Godca bi spremenil pot potovanja motornim vozilom. Pri obeh predlogih se vozilom, ki prihajajo v/i z smeri kulturnega doma Joža Ažmana pot podaljša za približno 600 m oziroma približno 1 min, tj. namesto 260 m dolge poti med Vodnikovo ulico 1 in Ulico Tomaža Godca 5 morala narediti obvoz po Jelovski cesti (850 m). Prehod za pešce in kolesarje pri obeh predlogih ostaja v vse smeri, enako današnjemu stanju.

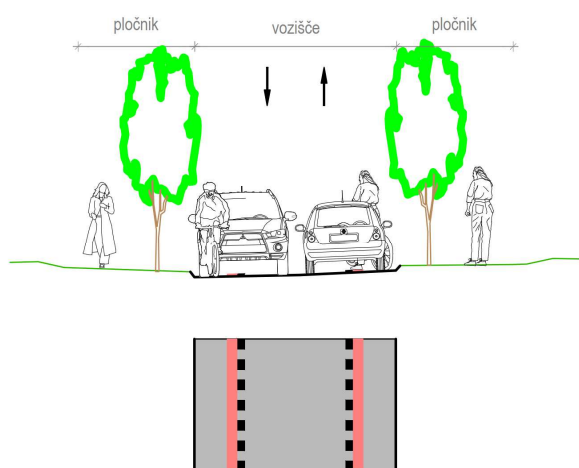
Glede na predvideno ureditev parka v zahodnem delu Ulice Tomaža Godca ob reki Belici, ocenjujemo, da bi bil na tem območju Predlog 1 primernejši.

3.1.6 Kolesarske steze

Za namen spremembe prometno potovalnih navad ter povečanja prometne varnosti, predvsem pešcev in kolesarjev se predlaga ureditev kolesarskih pasov oziroma pomožnih kolesarskih pasov, kjer vozišče ni dovolj široko. Ureditev se predlaga na naslednjih odsekih:

- Savske ceste,
- Triglavske ceste,
- Ajdovske ceste in
- Jelovške ceste.

Gre za območje mešanega prometa, kjer vozijo tako motorizirana vozila kot tudi kolesarji. Vozniki motoriziranih vozil se veliko bolj zavedajo prisotnosti kolesarjev v prometu, čeprav se za voznike nič ne spremeni – kljub temu, da ni sredinske črte, vozijo tako kot prej. Ker pasovi niso več zarisani, vozniki običajno vozijo počasneje, poleg tega imajo tudi občutek, da je cesta ožja.



Slika 51: Predlog ureditve normalnega prečnega profila na (levo) s prikazom dejanske uporabe takšnega profila na primeru iz Velenja (desno)



Slika 52: Primer iz Cerkelj na Gorenjskem (levo) in Kranja (desno)

Pomožni kolesarski pas (ang. 'advisory bike lane') se od klasičnega kolesarskega pasu razlikuje v tem, da se pri pomožnem kolesarskem pasu širina pasu šteje v skupno širino vozišča. S tem lahko dobimo dovolj široke kolesarske površine tudi na ožjih cestah. Hkrati s tem ukrepom tudi umirjamo promet.



Prednosti

- + uresničevanje lastnih ciljev občine (kakovost bivanja, trajnostna mobilnost, trajnostni turizem ...)
- + umirjanje prometa
- + zmanjševanje motornega prometa, izpustov in hrupa
- + spodbujanje kolesarjenja (tako za vsakodnevne poti prebivalcev, kot tudi za turiste, ki želijo raziskati naselje)
- + izboljšanje dostopnosti in povezljivosti kolesarskih poti
- + povečanje svobode gibanja kolesarjev
- + izboljšana prometna varnost kolesarjev
- + manj konfliktov s pešci – kolesarji ne vozijo po površinah za pešce
- + omogočeno hitrejše kolesarjenje
- + vsaka stran ceste ima (pomožni) kolesarski pas
- + ohranitev obstoječega prometnega režima
- + rešitev zavzame manj prostora
- + cenejša izvedba
- + hitra izvedba
- + izogibanje uvozom na parcele in t. i. rodeu učinku
- + lažje pluzenje snega

Slabosti

- zmanjšana hitrost vožnje avtomobilov – 40 km/h
- manj prostora za avtomobile na cestišču
- vozniki avtomobilov delijo vozni pas z nasproti vozečimi vozili
- daljši čas vožnje za avtomobile
- potrebna večja pazljivost na druge udeležence – lahko se zmanjša pozornost voznikov avtomobilov
- vožnja z avtomobilom postane manj privlačna
- večja neprevidnost kolesarjev
- več prometnih zastojev
- vozniki morajo popustiti kolesarjem, ki so že v tem prostoru
- vozniki vozijo za kolesarji, dokler se ni varno premakniti nazaj na njihov pas
- vozniki zapeljejo na desni kolesarski pas, ko prečkajo nasproti vozeča vozila
- motorna vozila lahko vozijo tudi po pomožnem kolesarskem pasu
- manj varno kot ločene površine (zlasti za otroke in starejše)
- konfuznost v križiščih
- ne pride v poštev na dotrajanem vozišču, kjer so globoki odtočni jaški itd.
- potencialni konflikt na avtobusnih postajališčih

Visoke omejitve hitrosti motornega prometa ter prostor, ki je v večini namenjen avtomobilom ne delujejo v prid uresničevanja lastnih ciljev občine Bohinj (glej poglavje 1.3 Izhodišča relevantnih dokumentov). Prav tako je pomembno izpostaviti, da kolesarska pot ne pomaga, če ni povezana s končnimi cilji (šola, trgovina, pošta, banka, gostinski ponudniki, kulturne in turistične točke ...). Nenazadnje Bohinjska Bistrica tudi ni kraj, iz katerega bi obiskovalec čim hitreje pobegnil, temveč se v njem zadrževal, užival, nakupoval, rekreiral ipd.

Rešitev predvsem pripomore k zagotovitvi dostopnosti vseh prebivalcev in obiskovalcev občine ter izboljšanju varnosti v prometu, še posebej najbolj ranljivih udeležencev pešcev in kolesarjev, med njimi otrok na poti v/iž šole in starostnikov. S trajnostno mobilnostjo in s tem bolj zdravimi potovalnimi navadami, ki povečujejo fizično aktivnost, zmanjšujejo hrup in izpuste onesnaževal zraka pa bo kakovost bivanja v občini še višja.

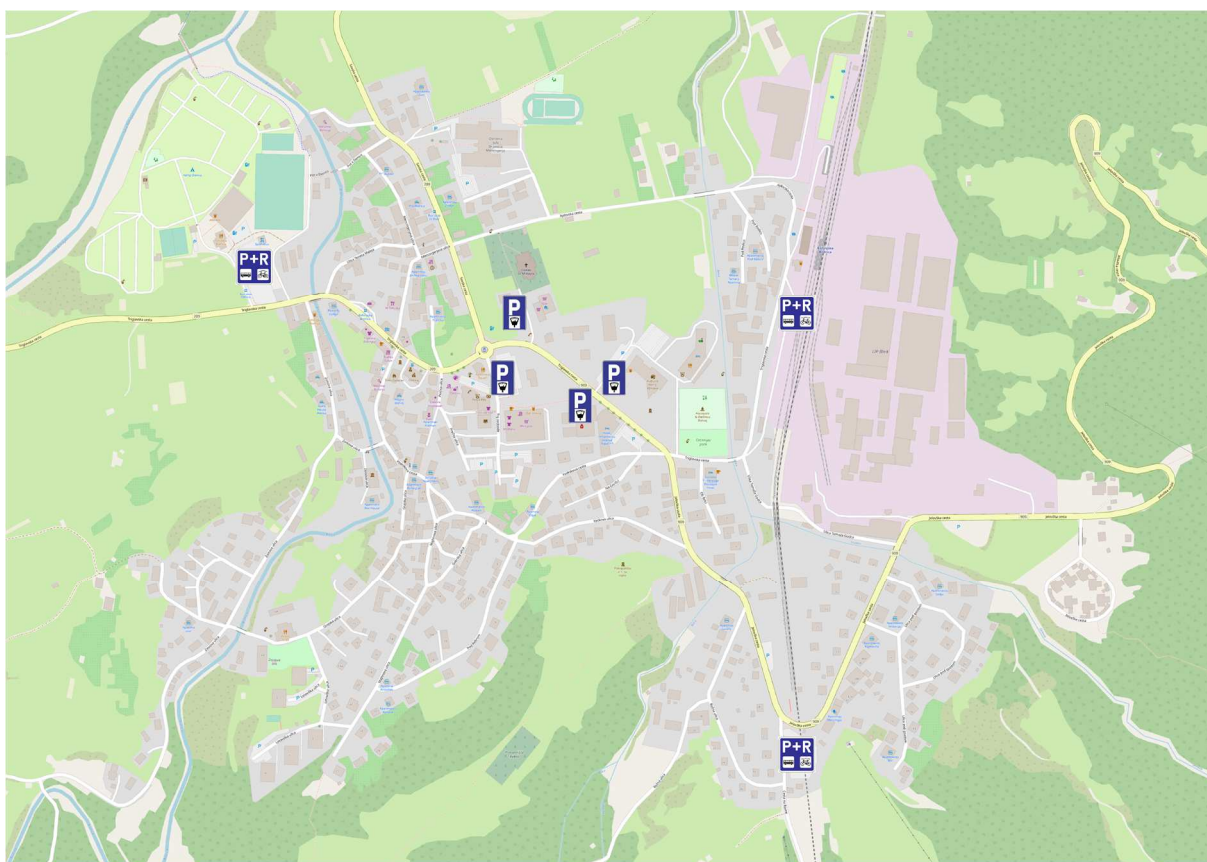
3.1.7 Časovna omejitev tovarnega prometa

Ukrep zajema omejitve tovornih vozil in skupin vozil, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 tone v določenih časovnih obdobjih. Tovarna vozila bi na primer lahko vozila med tednom oziroma vsaj ob sobotah med 7. in 21. uro^[NF37], ob nedeljah in dela prostih dnevih pa bi se tovorni promet popolnoma omejilo.

3.1.8 Parkirni režim

Občina ima že danes vzpostavljeno parkirno politiko, ki v času od začetka aprila do konca oktobra zmanjšuje pritisk motornih vozil proti jezeru in drugim turistično zelo obiskanim točkam. Parkirni režim določa časovne omejitve in ceno parkirnine. 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.

Zaradi pritiska enodnevnih turističnih gostov, ki parkirajo svoja vozila kar na parkiriščih namenjenim drugim obiskovalcem, bi z modrimi conami časovno omejili parkiranje pred trgovinama Mercator in Spar, zdravstvenim domom in kulturnim domom Joža Ažmana. Če se zagotovi parkiranje stanovalcem stavbe Trg svobode 3, bi lahko časovno omejili tudi parkiranje pred banko.



Slika 53: Parkirišča za kratkotrajno parkiranje (modra cona) in parkirišča za dolgotrajno parkiranje (P+R)



3.1.9 Drugo

Za namen izboljšanja splošne prometne varnosti predlagamo postavitev cestnih prometnih ogledal, kjer preglednost za uporabnike ni ustrezna, ter preureditev križišč za varnejše priključevanje na prometnice.

3.1.10 Učinki

Pozitivne posledice takega scenarija so:

- izboljšanje prometne varnosti, predvsem večja varnost za pešce in kolesarje,
- priložnost za spremembo potovalnih navad, npr. da se več kratkih poti opravi peš in s kolesom namesto z avtomobilom,
- razbremenitev obravnavanih cest motornega prometa ter s tem zmanjšanje hrupa in škodljivih izpustov v okolje,
- povečanje kakovosti bivanja prebivalcev in obiskovalcev tega območja.

Negativni učinki so:

- sprememba režima preusmeri nekaj motornega prometa na druge prometnice,
- prometna hitrost se lahko poveča v odvisnosti voznikovega dojemanja, da nasproti ni vozečega prometa
- na krajših odsekih enosmernih cest vozniki ne bodo upoštevali enosmernega režima, kar bi zahtevalo dodatni nadzor,
- če velja prometni režim zgolj v času poletne sezone, je težje celostno preurediti cesto za pešce in kolesarje.

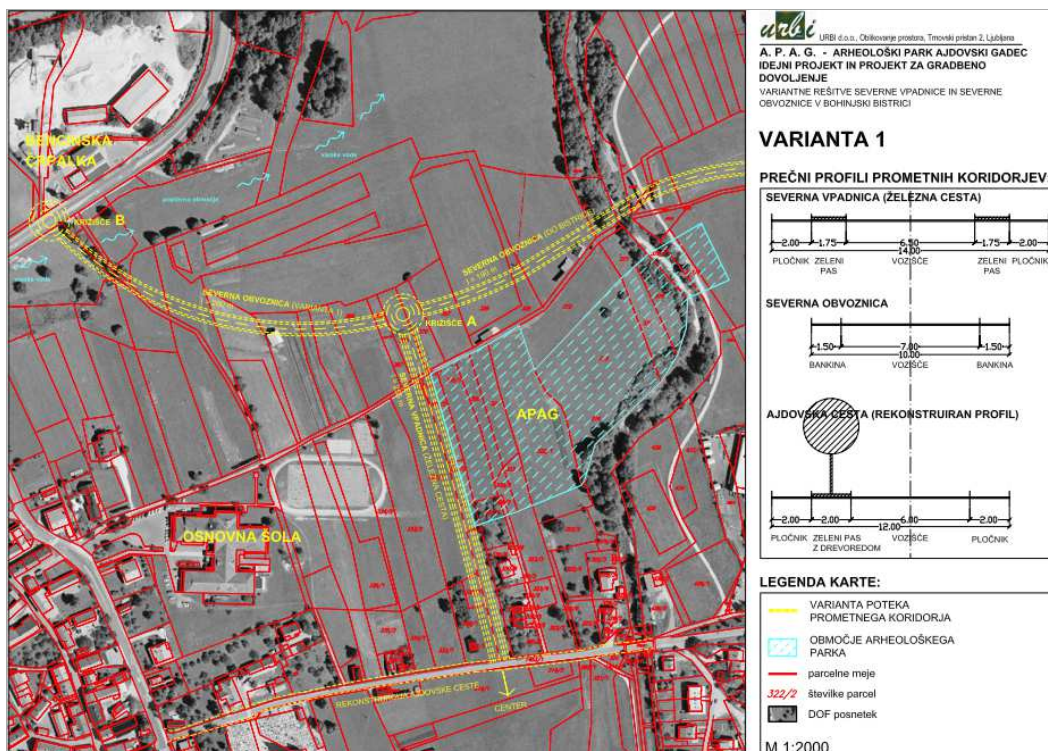
3.2 Faza 2: Rešitve s povečanjem kapacitet javnih parkirišč

Izgradnja javnih parkirnih hiš na železniškem terminalu, na lokaciji sedanjega parkirišča kampa Danica in na območju sedanjega parkirišča Kobla omogočajo umik mirujočega prometa iz najbolj ranljivega območja Triglavskega narodnega parka. Kljub preusmeritvi motornega prometa na parkirišča P+R pa se promet skozi naselje ne bo bistveno zmanjšal. Celo nasprotno, vozila, ki so sedaj peljala proti jezeru se bodo preusmerila skozi center proti železniški postaji in Kobli.

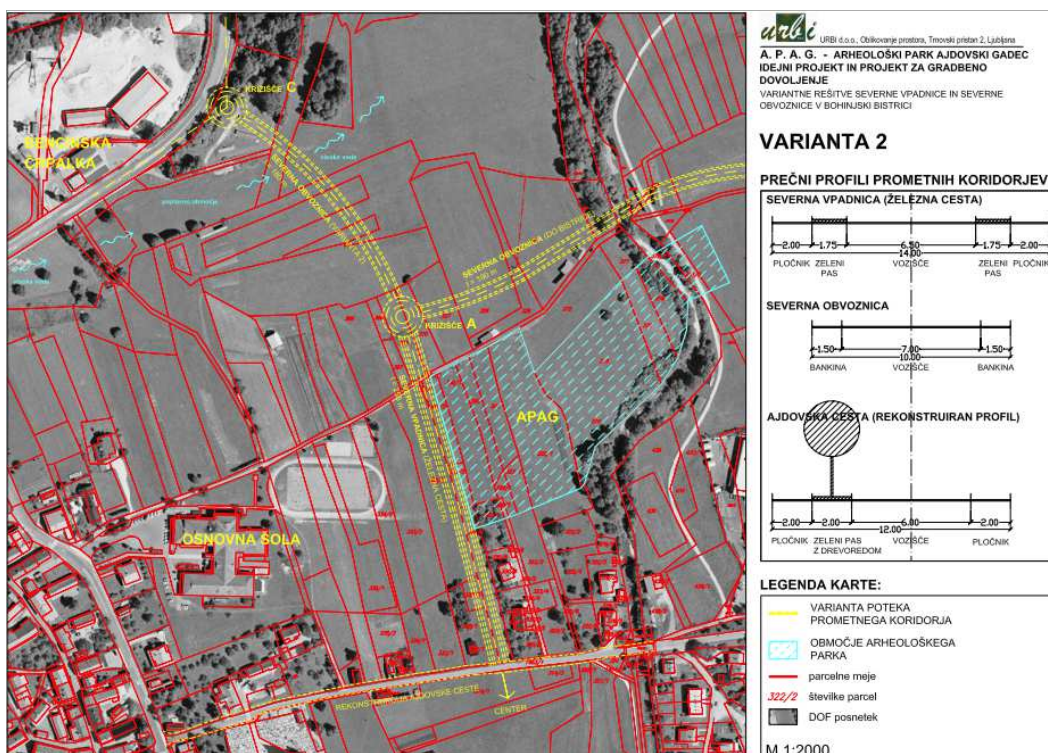
Vodenje ciljnega prometa do parkirnih hiš je predvideno po državnih cestah. Ob tem je smiseln razmislek o ustreznem vodenju mirujočega prometa, ki voznike že na ustrezni razdalji obvešča o prostih kapacitetah na posameznih lokacijah.

3.3 Faza 3: Rešitve po izgradnji obvoznic

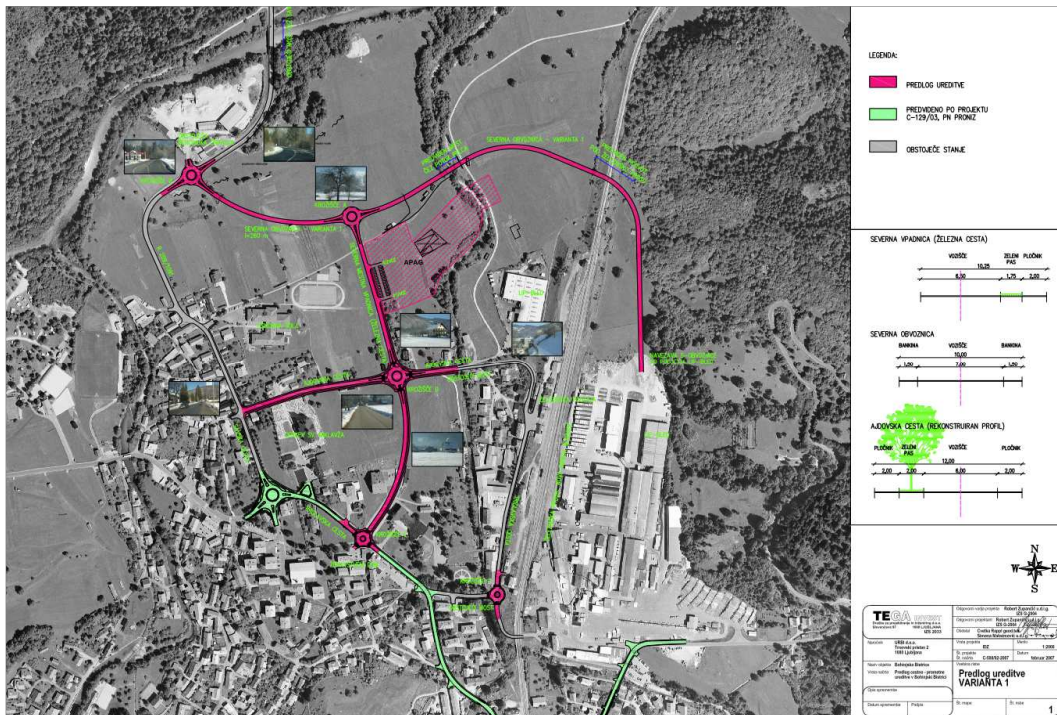
Potekov obvoznic je bilo v zadnjih 15 letih zarisanih več kot deset. V nadaljevanju so prikazane nekatere rešitve.



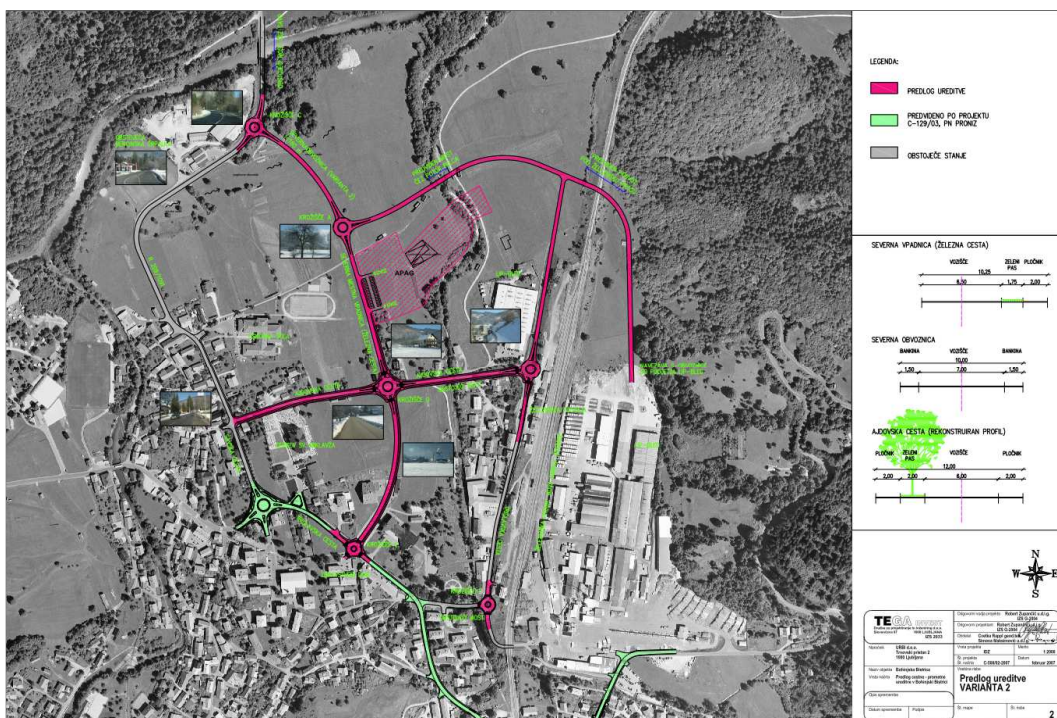
Slika 54: Potek vzhodne obvoznice V1 (A.P.A.G., variante poteka prometnega koridorja med Ajdovsko cesto in severno obvoznico, URBI d.o.o., december 2006)



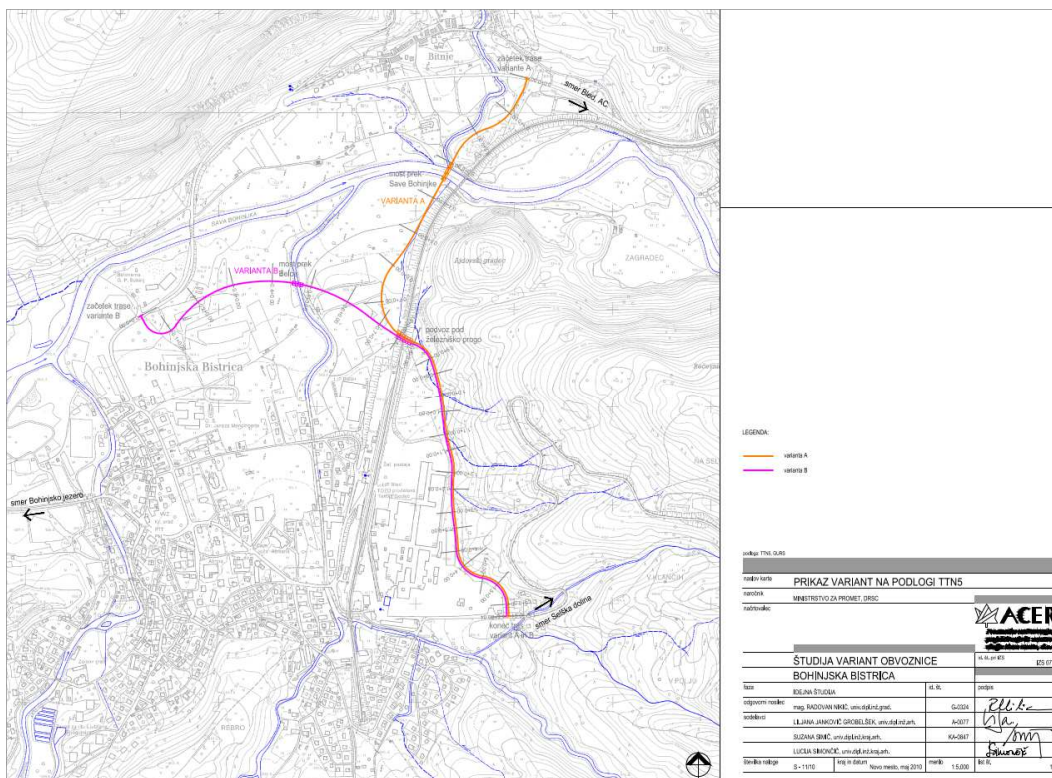
Slika 55: Potek vzhodne obvoznice V2 (A.P.A.G., variante poteka prometnega koridorja med Ajdovsko cesto in severno obvoznico, december 2006)



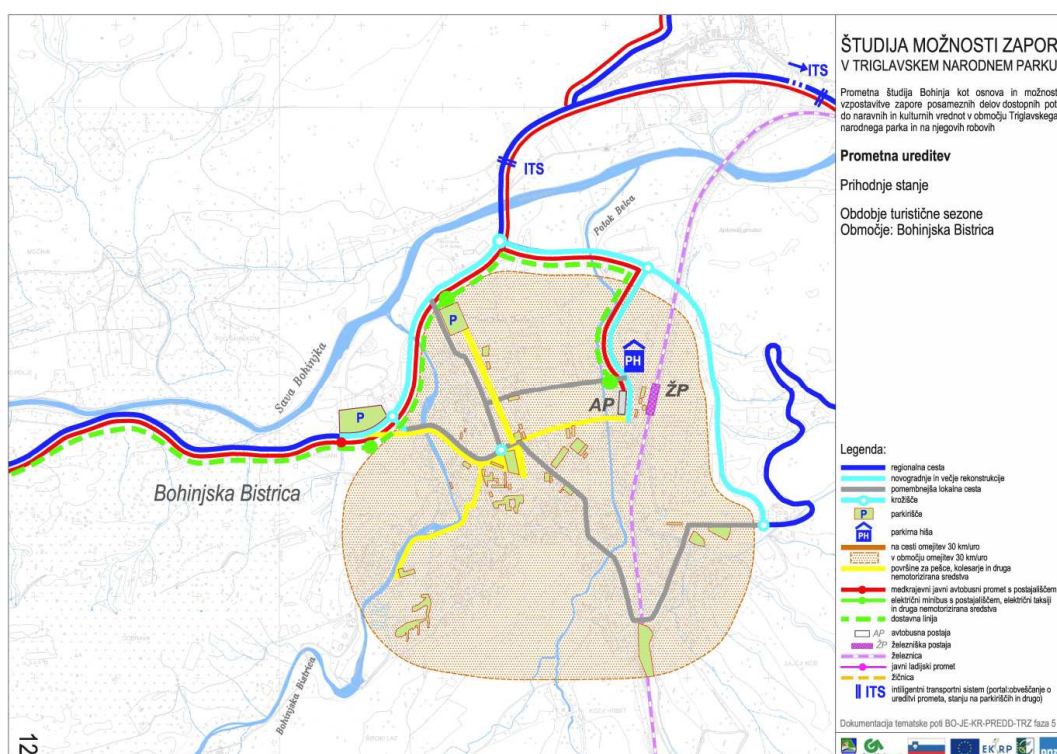
Slika 56: Potek vzhodne obvoznice V1 (Predlog cestno-prometne ureditve v Bohinjski Bistrici, TEGA INVEST d.o.o., februar 2007)



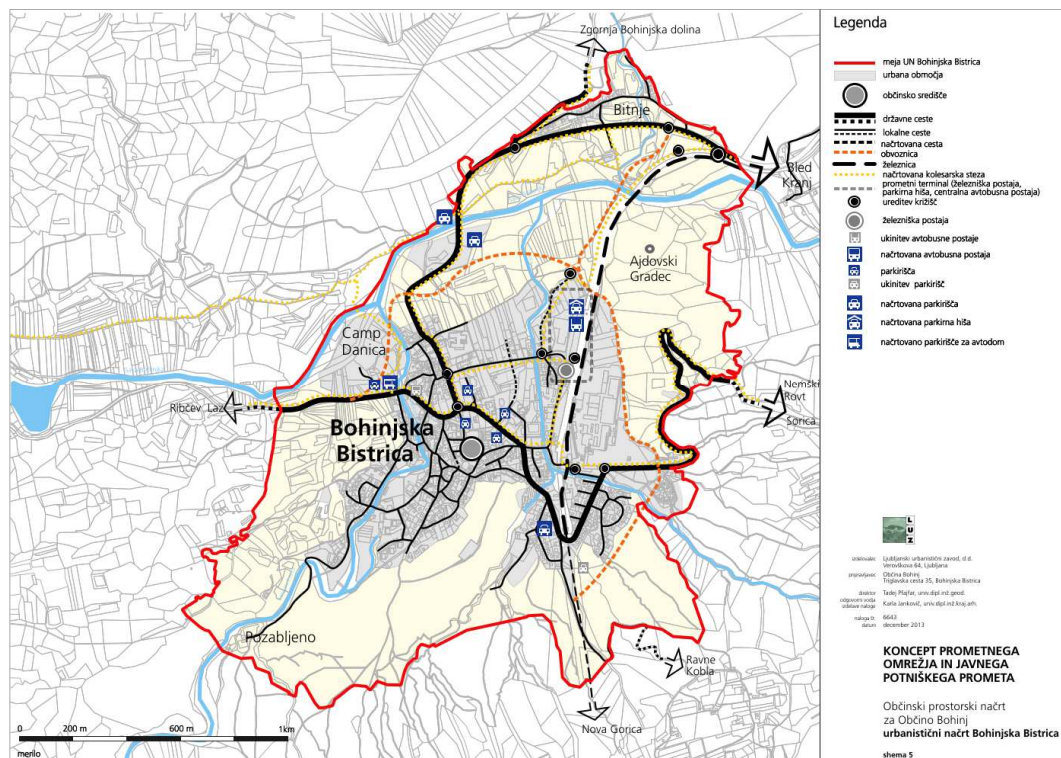
Slika 57: Potek vzhodne obvoznice V2 (Predlog cestno-prometne ureditve v Bohinjski Bistrici, TEGA INVEST d.o.o., februar 2007)



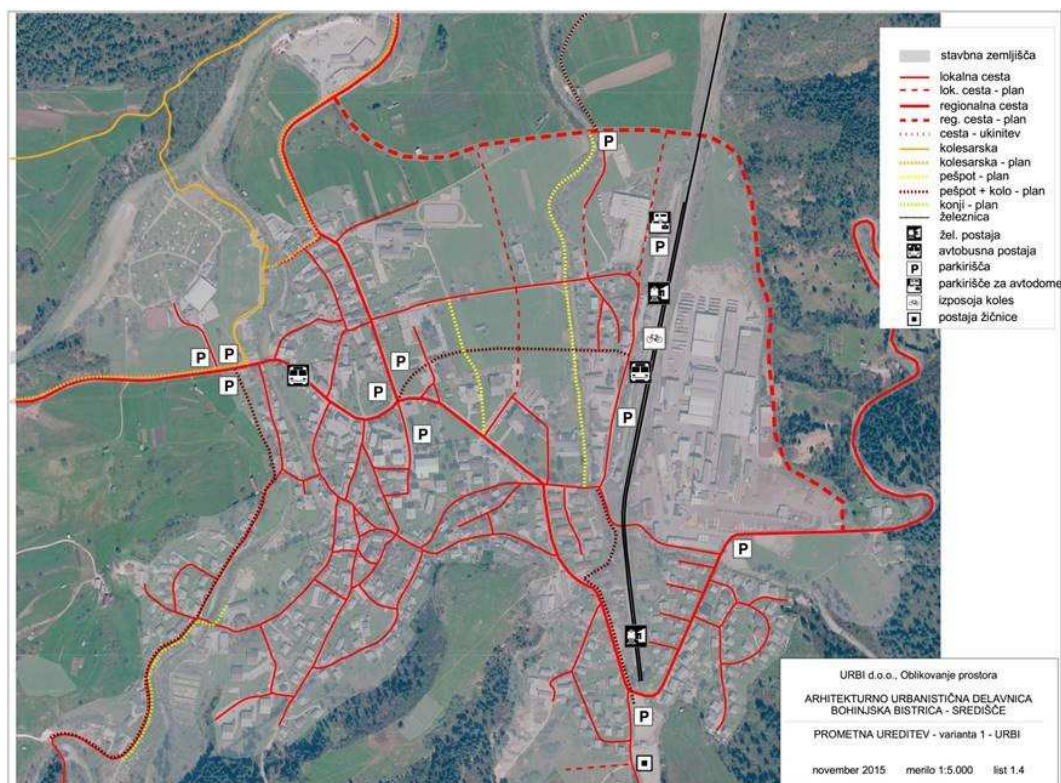
Slika 58: Potek vzhodne obvoznice (Študija variant obvoznice Bohinjska Bistrica, ACER d.o.o., maj 2010)



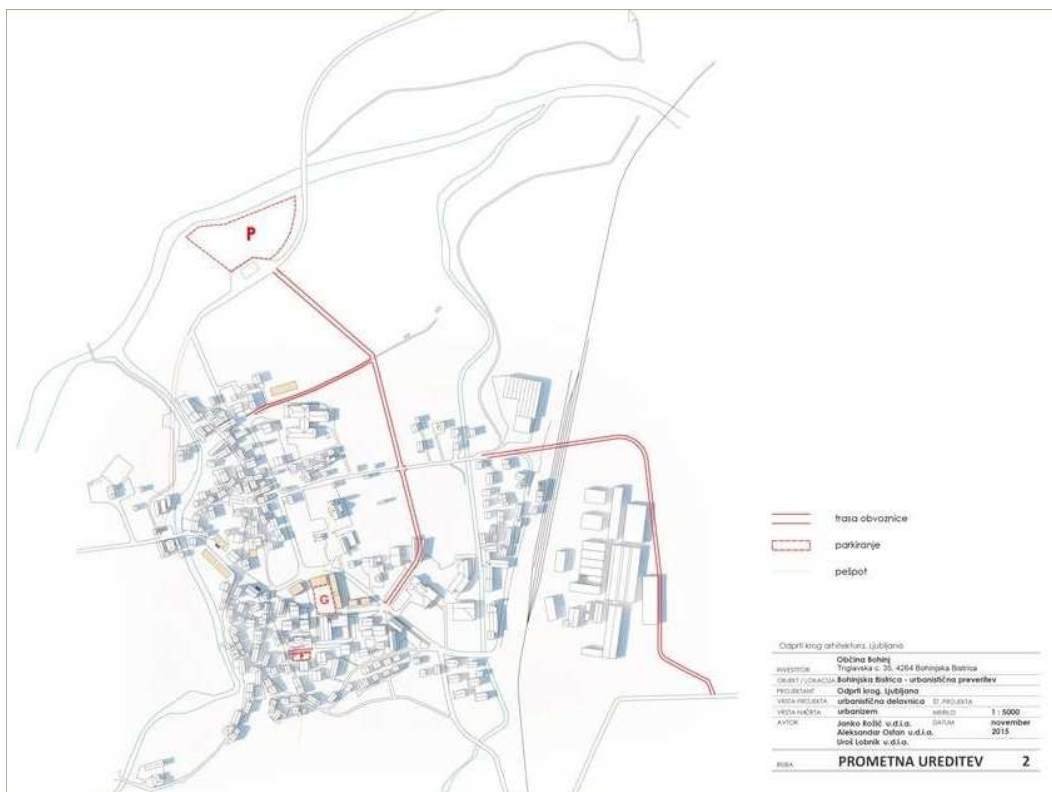
Slika 59: Potek vzhodne in zahodne obvoznice (Študija možnosti zapor v triglavskem narodnem parku, PNZ d.o.o., avgust 2010)



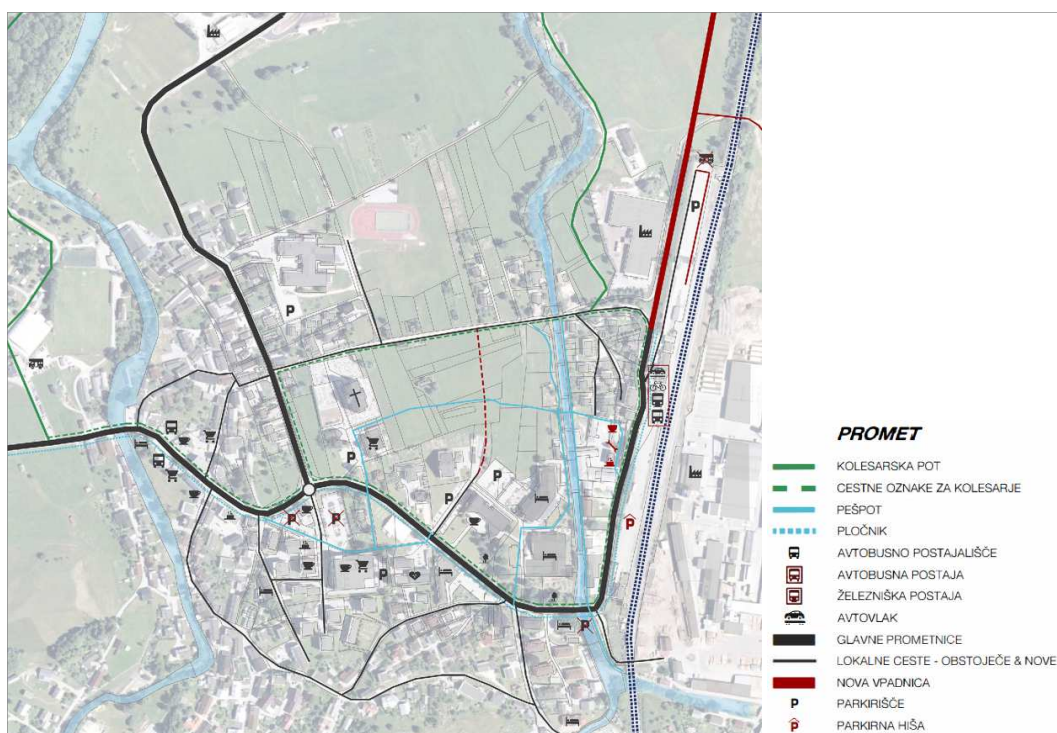
Slika 60: Potek vzhodne in zahodne obvoznice (Koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa, Urbanistični načrt, LUZ, d.d., december 2013)



Slika 61: Potek vzhodne obvoznice (Arhitekturno urbanistična delavnica Bohinjska Bistrica – središče, URBI, november 2019)



Slika 62: Potek vzhodne obvoznice (Arhitekturno urbanistična delavnica Bohinjska Bistrica – središče, Odprti krog, Ljubljana, november 2019)



Slika 63: Potek vzhodne obvoznice (Umetitev potniškega centra in ureditev prostora ob Belici, KD prostoRož, maj 2019)



3.3.1 Potek obvoznic

Vzhodna obvoznica

Potek vzhodne obvoznice je bil predviden ob vzhodni strani naselja Bohinjske Bistrice. Njena izgradnja bi pomenila predvsem razbremenitev naselja:

- večjega deleža tovornega prometa (dostop do poslovno-obrtni cone),
- tranzitnega prometa proti Soriški planini,
- tranzitnega prometa skozi center Bohinjske Bistrice (ob preusmeritvi vozil na večja in urejena javna P+R parkirišča na železniški postaji in pod Koblo).

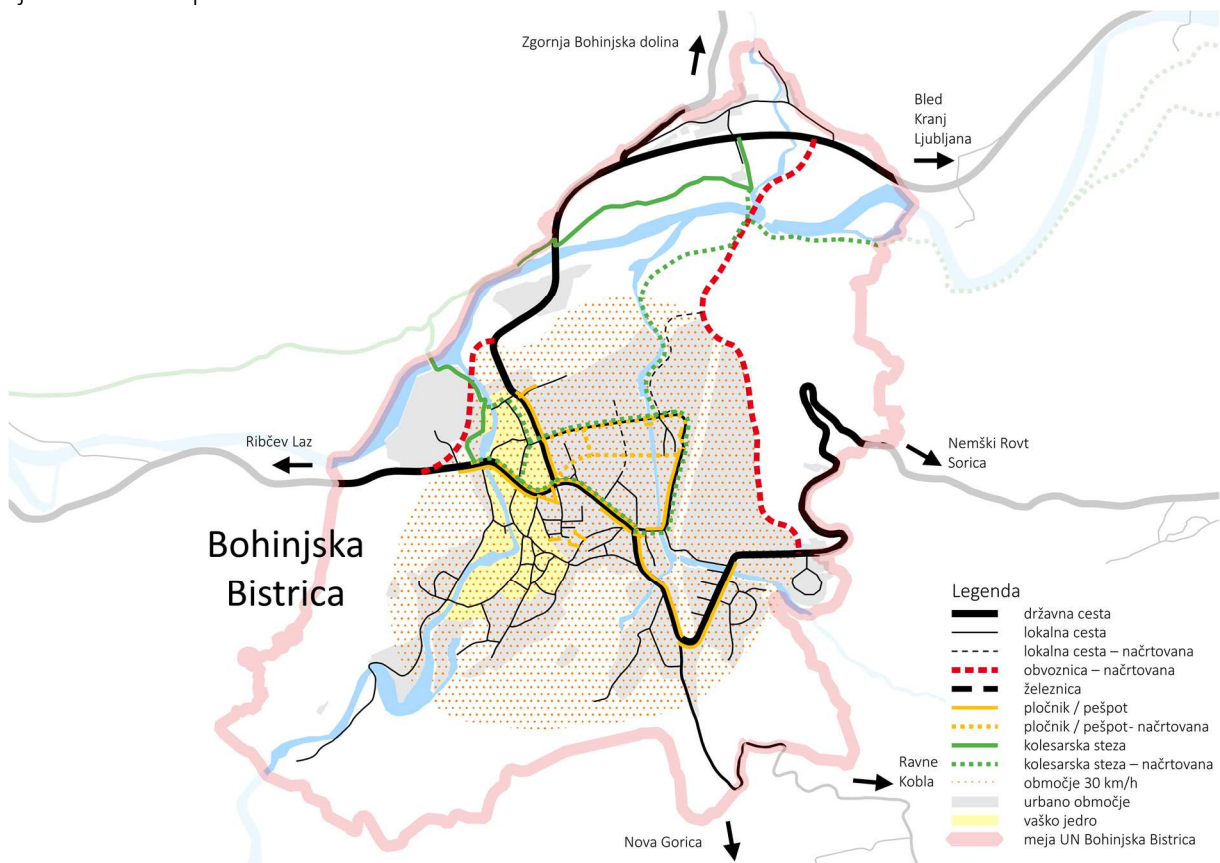
V analizi sta upoštevana dva poteka vzhodne obvoznice:

- Va; potek ob železniški progi,
- Vb; potek z navezavo na zahodno obvoznico.

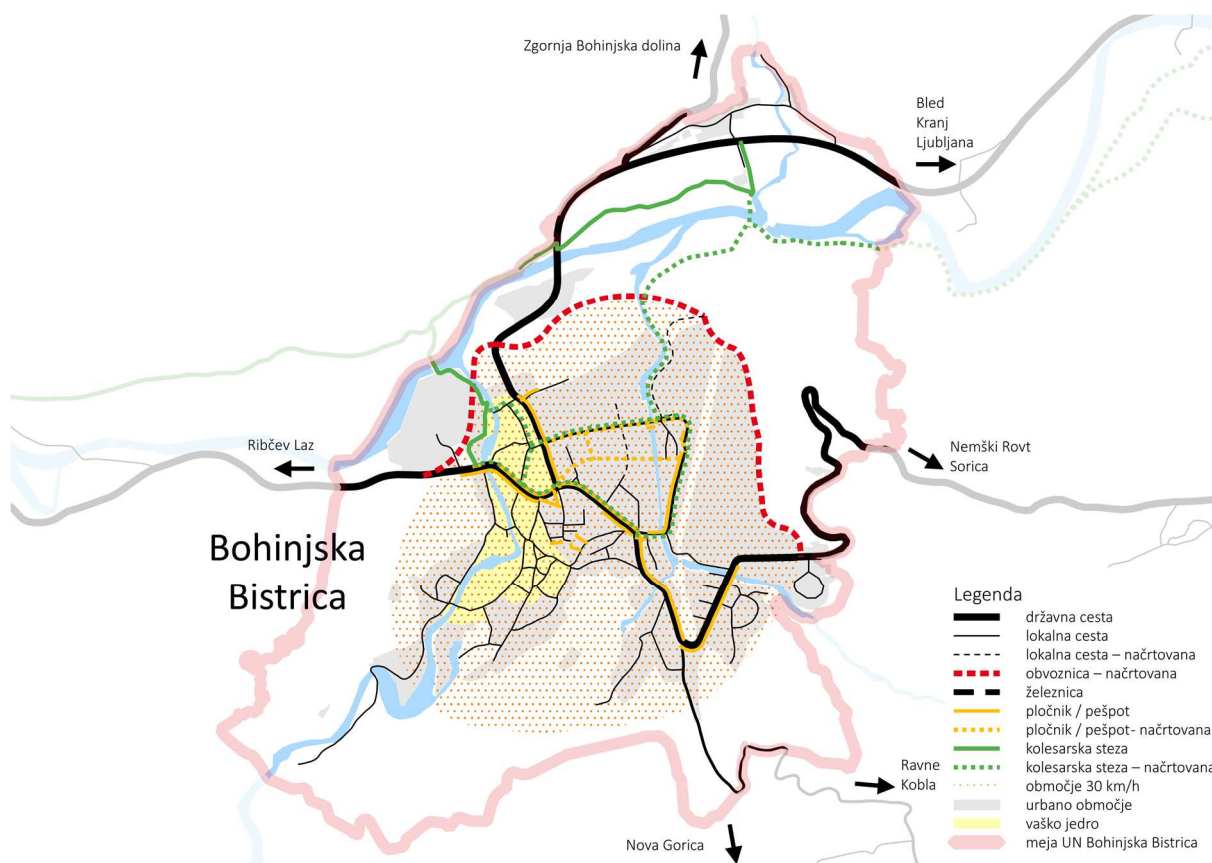
Zahodna obvoznica [DMK38]

Potek zahodne obvoznice je bil predviden ob zahodnem robu naselja, ta bi preusmerila potek tranzitnega prometa iz notranjosti naselja z namenom direktnega dostopa do parkirišč P+R pri kampu Danica. Hkrati bi preusmerila vozila v smeri jezera (po Spodnji dolini).

V analizi je upoštevan potek zahodne obvoznice, ki prečka Bohinjsko Bistrico pod avtokampom Danica. Na delavnici so udeleženci izpostavili tudi idejo o poteku obvoznice na drugi strani brega Save Bohinjke, tj. nad avtokampom Danica.



Slika 64: Karta ukrepov, vključeni zahodna in vzhodna obvoznica Va



Slika 65: Karta ukrepov, vključeni zahodna in vzhodna obvoznica Vb

3.3.2 Hitrostne omejitve [NF39][DMK40]

Z obvoznima cestama, skupaj ali posamično, se izloči tranzitni promet skozi center naselja. [NF41]Skozi naselje nato vozi zgolj lokalni promet ter promet s točno določenim ciljem v naselju. V tej točki se predlaga vzpostavitev širšega območja omejene hitrosti (40 km/h na glavnih in cona 30 na stranskih cestah) ter tlakovanjem vozne površine znotraj celotnega območja naselja Bohinjska Bistrica. Režim bi veljal celo leto. Parkirne hiše se uporabljajo predvsem za obiskovalce okoliških turističnih točk.

Cilj je umirjanje prometa, razbremenitev prometnih tokov ter povečanja prometne varnosti.



Slika 66: Primer umirjanja prometa v avstrijskem Werfenwengu



Z OPN-jem je predvidena zasnova prometne infrastruktura z izvedbo vzhodne obvoznice ter dolgoročno zahodne obvoznice. V vseh naseljih se javni prostor ureja tako, da ureditve dajejo prednost pešcem in kolesarjem.

3.3.3 Učinki

Pozitivni učinki takega scenarija so:

- več razpoložljivega prostora za ureditev peš in kolesarskih poti,
- priložnost za spremembo potovalnih navad, npr. da se več kratkih poti opravi peš in s kolesom namesto z avtomobilom (zlasti s severa na jug),
- povečana varnosti zaradi manjše verjetnosti konfliktov zaradi različne smeri premikanja,
- odprava tranzitnega prometa skozi naselje,
- zmanjšanje emisij škodljivih snovi in hrupa (tudi vibracij) v stanovanjskem območju,
- razvoj občine v smislu združitve in povečanja gospodarsko-obrtne cone.

Negativni učinki so:

- poseg v prostor z novimi prometnicami (obvoznice in povezovalne ceste),
- investicijski stroški nove infrastrukture,
- scenarij ne sledi celovito izhodiščem, saj prometa ne zmanjšuje, ampak ga le preusmerja.

3.4 Prometne obremenitve

V turističnih območjih, kamor spada tudi Občina Bohinj, je za dimenzioniranje cest in križišč merodajna 25. ura v celoletni urni distribuciji prometa. Na najbolj obremenjeni cesti R1-209 leta 2019 je znašala 793 vozil/h v obe smeri, leta 2020 pa 770 vozil/h v obe smeri⁶.

Na tej osnovi lahko ugotovimo, da količina prometa ni tolikšna, da bi to povzročilo težave glede prepustnosti, saj količina prometa v merodajni uri doseže le eno tretjino zmogljivosti takšne ceste⁷.

Sliki prometnih obremenitev na povprečen delovni dan v poletni sezoni (PSDP) [NF42]⁸ za leto 2020 kažeta, da se s preusmeritvijo vozil na parkirišča P+R količina prometa na državni cesti v smeri jezera zmanjša. Ker se vozila razporedijo na tri parkirišča P+R, tj. poleg parkirišča Danica tudi na lokaciji železniška postaja in Koba, se posledično povečajo obremenitve na cestah v središču naselja (na Triglavski, Ajdovski in Jelovski cesti). Dodatne obremenitve ne vplivajo bistveno na prepustnost oz. izkoriščenost kapacitete cest.

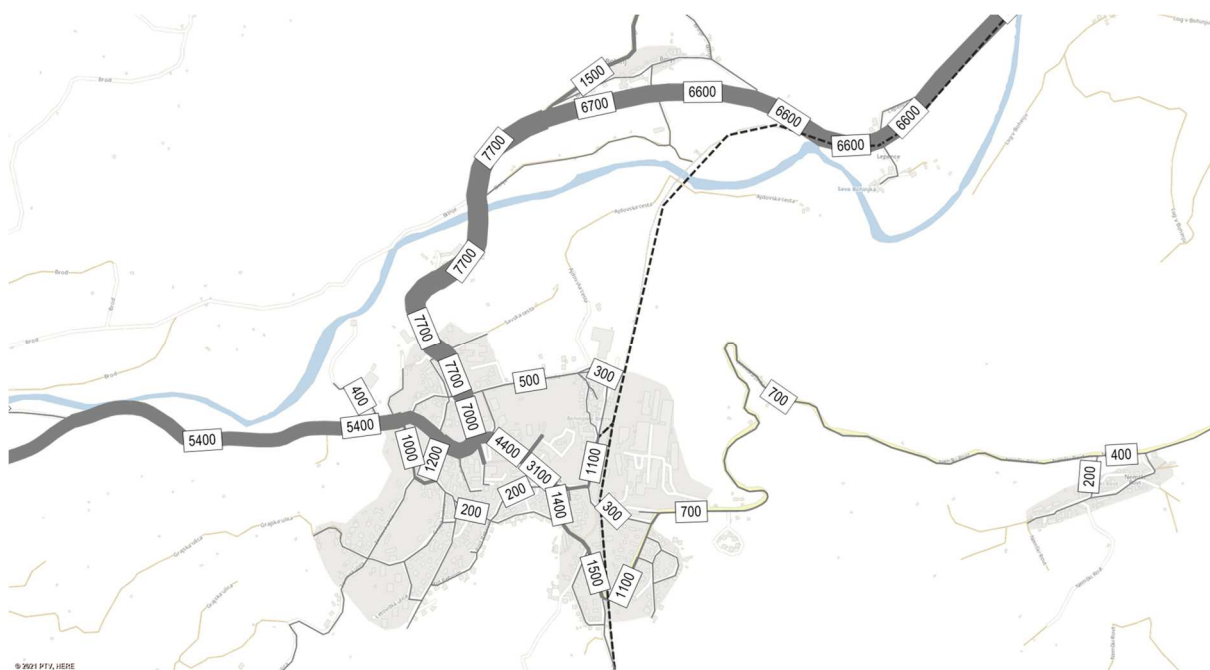
⁶ Podatki AŠM 930 Nomenj, vir: DRSI.

⁷ Prepustnost dobre dvopasovne ceste znaša okoli 2.400 vozil/h v obe smeri.

⁸ Upoštevana sezonska meseca julij in avgust.



Slika 67: Prometne obremenitve, PSDP (2020), brez parkirišč P+R



Slika 68: Prometne obremenitve, PSDP (2020), s parkirišči P+R

Slike v nadaljevanju kažejo, da imajo obvozne ceste različne funkcije v prostoru.

Zahodna obvoznica je namenjena predvsem vozilom, ki parkirajo v P+R Danica oziroma tistim, ki nadaljuje pot po Spodnji dolini.



Vzhodna obvoznica je namenjena predvsem avtomobilom, ki parkirajo v P+R parkiriščih ob železniški postaji in pod Koblo, tovornim vozilom, ki dostopajo do obrtno-gospodarske cone (LIP Bohinj, GG Bled, Filbo idr.) ter vsem vozilom, ki nadaljujejo pot v smeri Soriške planine.



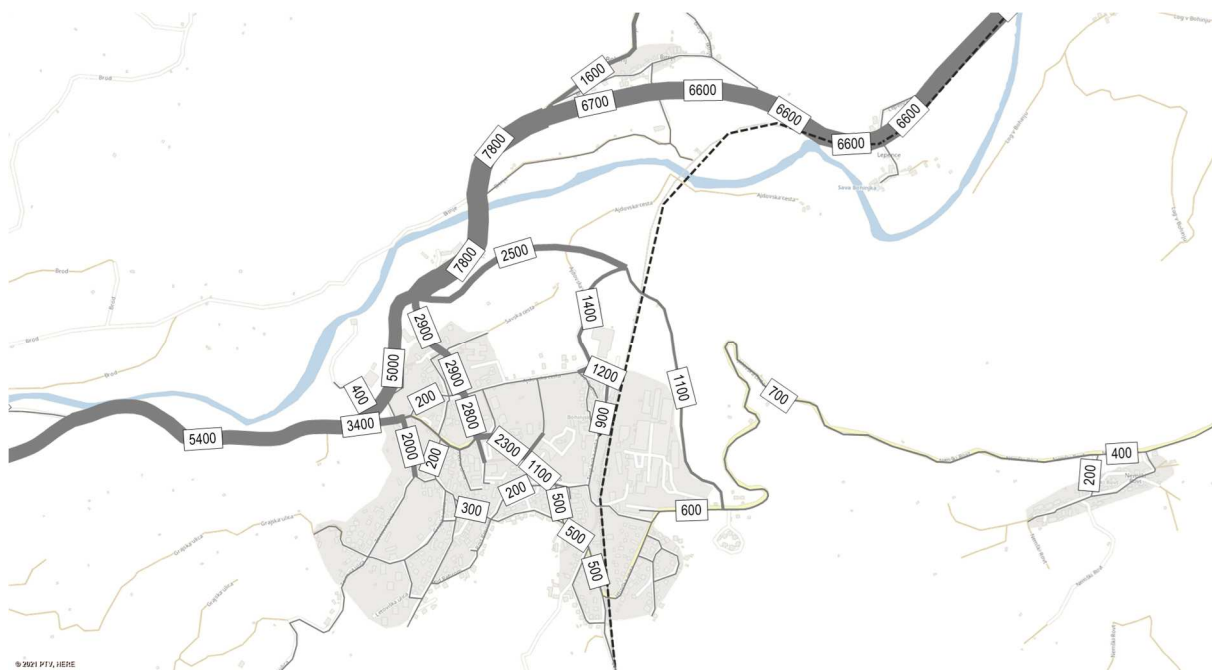
60/76



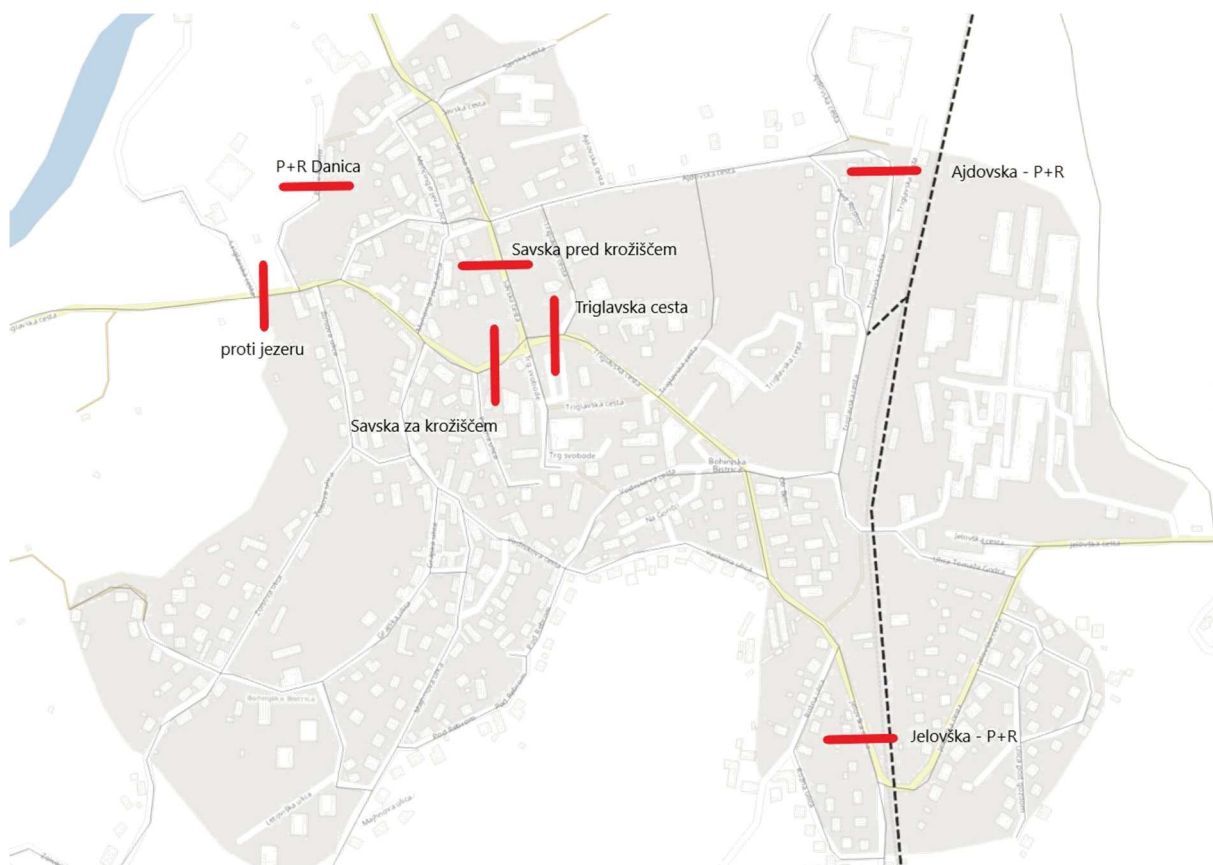
Slika 71: Prometne obremenitve, PSDP (2020), vzhodna obvoznica Vb, s parkirišči P+R



Slika 72: Prometne obremenitve, PSDP (2020), zahodna in vzhodna obvoznica Va, s parkirišči P+R



Slika 73: Prometne obremenitve, PSDP (2020), zahodna in vzhodna obvoznica Vb, s parkirišči P+R



Slika 74: Lokacije za namen primerjave prometnih obremenitev



Preglednica 6: Prispevek k spremembi prometnih obremenitev posameznih obvoznic

Obvoznica	proti jezeru	Savska pred krožiščem	Savska za krožiščem	Triglavska cesta	P+R Danica	Ajdovska - P+R železniška	Jelovška - P+R
Z	0%	-60%	-70%	-10%	0%	130%	-40%
Va	0%	-30%	0%	-50%	0%	130%	-70%
Vb	0%	-10%	0%	-20%	0%	130%	-60%
Z + Va	0%	-80%	-70%	-60%	0%	130%	-80%
Z + Vb	0%	-60%	-90%	-50%	0%	300%	-70%

Rezultati zgornje preglednice kažejo, da obe obvoznici (vzhodna in zahodna) razbremenita središče naselja motornega prometa. Zahodna obvoznica vpliva predvsem na razbremenitev Savske in Triglavске ceste v/iz smeri Bohinjskega jezera. Vzhodni obvoznici zmanjšata število vozil na Savski, Triglavski in Jelovski cesti v/iz smeri Soriške planine. Kot bolj učinkovita se izkaže vzhodna varianta Va. Na osnovi navedenih rezultatov ugotavljamo, da največjo razbremenitev središča dosežemo s kombinacijo obeh obvoznic, zahodne in vzhodne – največ prometa veže nase kombinacija Z + Va.

3.5 Dostopnosti

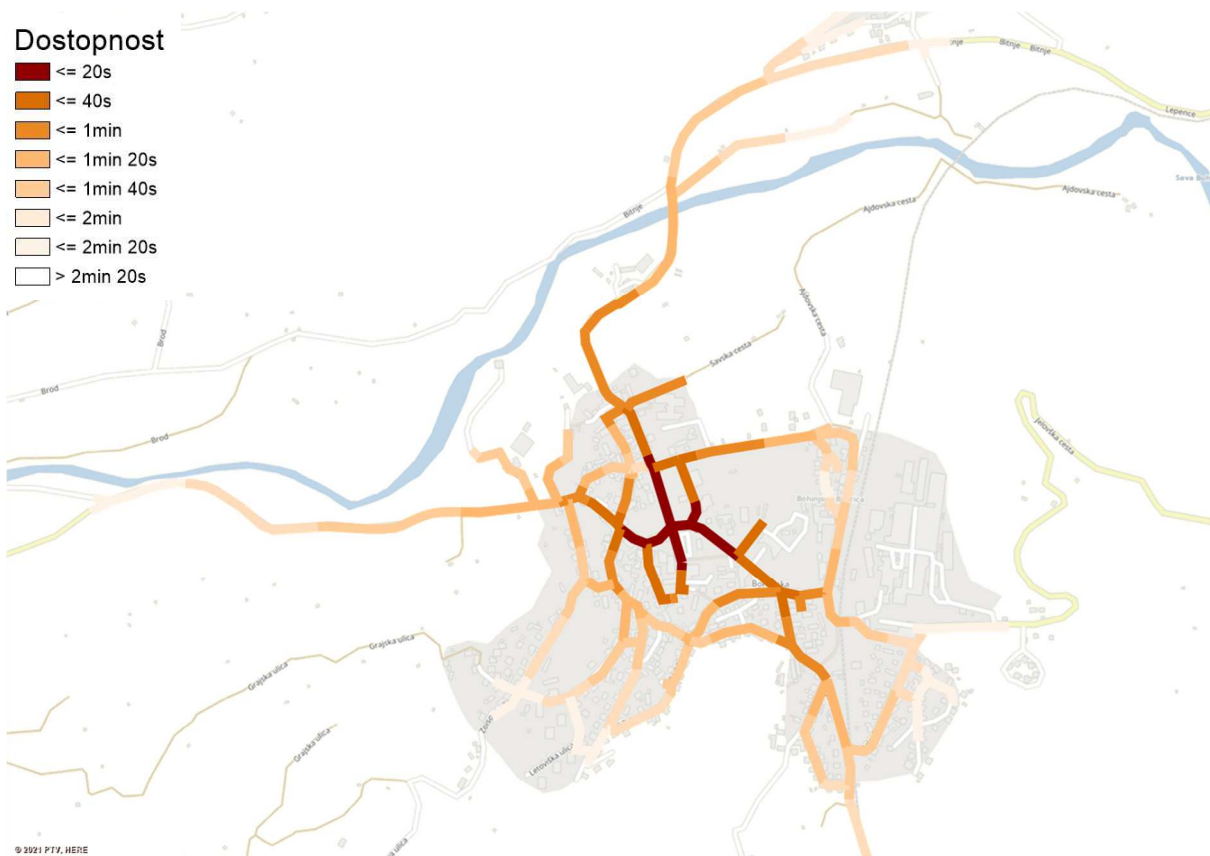
Bohinjska Bistrica je središče občine Bohinj, vendar je za slovenske razmere še vedno precej majhno. Z avtomobilom ga lahko prevozimo v približno 4 min.

Slike v nadaljevanju kažejo, da se z znižanjem omejitev hitrosti na 30 km/h v središču naselja dostopnost bistveno ne poslabša. Iz slik lahko tudi razberemo, da obvozne ceste ne vplivajo na dostopnost do središča naselja, saj obvoznice niso namenjene prebivalcem naselja Bohinjska Bistrica (glej prejšnje poglavje).



Dostopnost

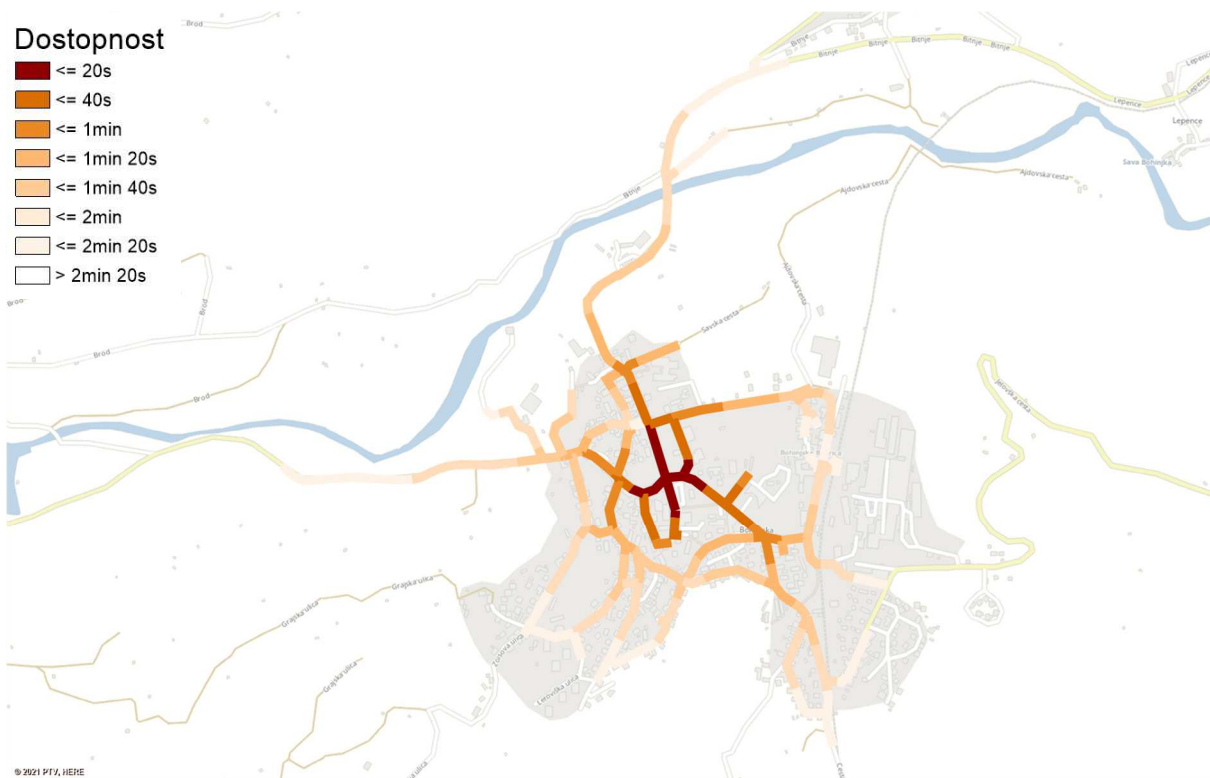
- ≤ 20s
- ≤ 40s
- ≤ 1min
- ≤ 1min 20s
- ≤ 1min 40s
- ≤ 2min
- ≤ 2min 20s
- > 2min 20s



Slika 75: Dostopnosti centra Bohinjske Bistrice z avtomobilom, sedanje cestno omrežje

Dostopnost

- ≤ 20s
- ≤ 40s
- ≤ 1min
- ≤ 1min 20s
- ≤ 1min 40s
- ≤ 2min
- ≤ 2min 20s
- > 2min 20s

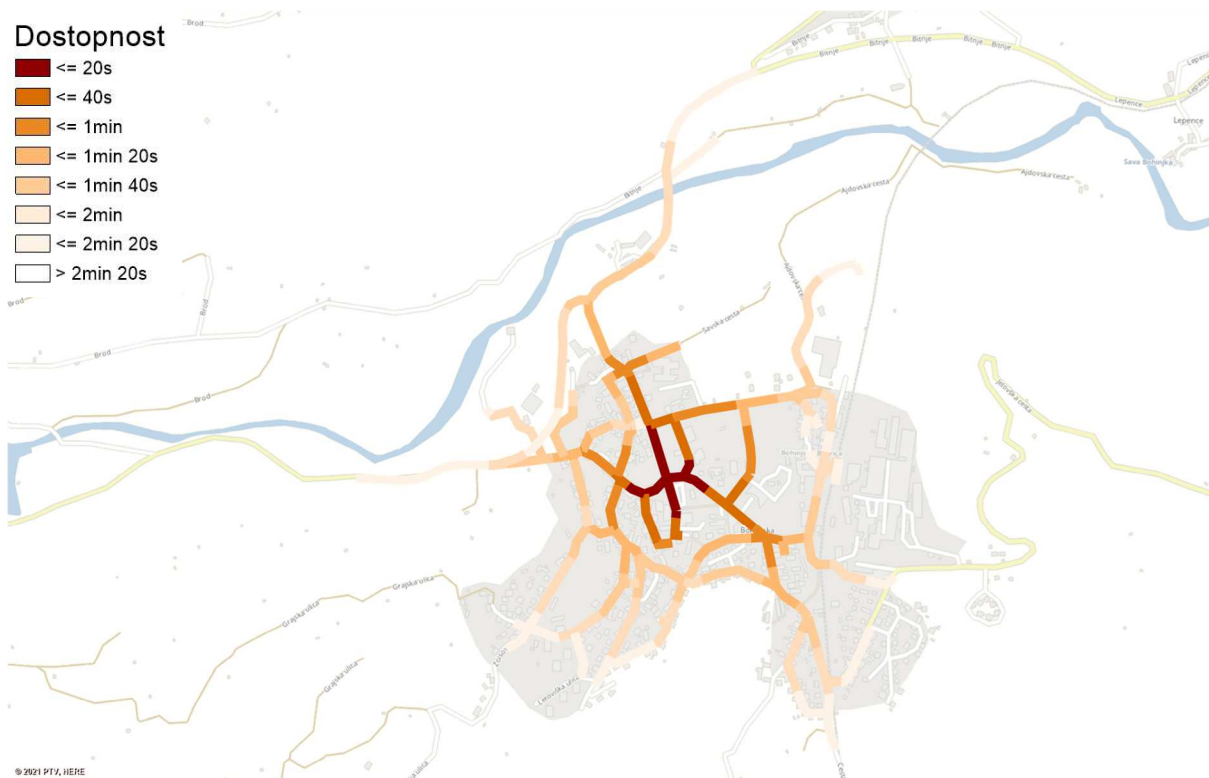


Slika 76: Dostopnosti centra Bohinjske Bistrice z avtomobilom, sedanje cestno omrežje, enosmerne ulice, cona 30



Dostopnost

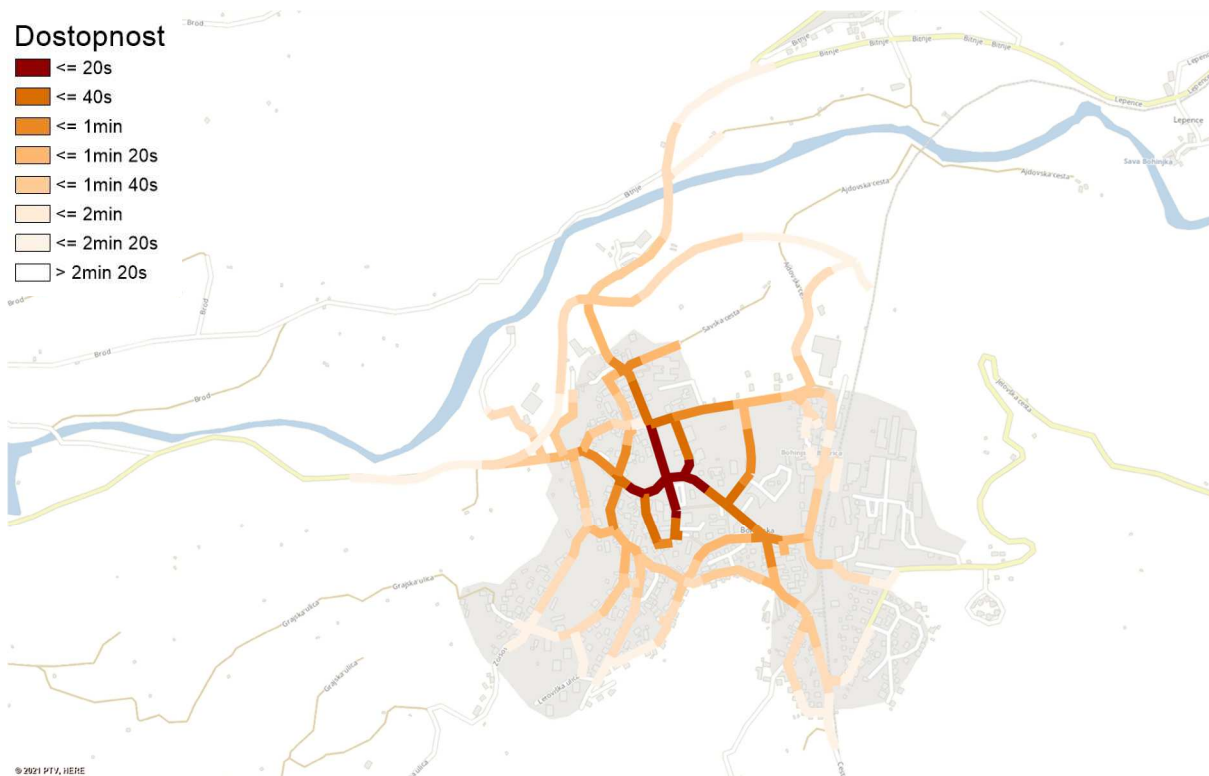
- ≤ 20s
- ≤ 40s
- ≤ 1min
- ≤ 1min 20s
- ≤ 1min 40s
- ≤ 2min
- ≤ 2min 20s
- > 2min 20s



Slika 77: Dostopnosti centra Bohinjske Bistrice z avtomobilom, zahodna in vzhodna obvoznica Va, enosmerne ulice, cona 30

Dostopnost

- ≤ 20s
- ≤ 40s
- ≤ 1min
- ≤ 1min 20s
- ≤ 1min 40s
- ≤ 2min
- ≤ 2min 20s
- > 2min 20s



Slika 78: Dostopnosti centra Bohinjske Bistrice z avtomobilom, zahodna in vzhodna obvoznica Vb, enosmerne ulice, cona 30



3.6 Vrednotenje faz

Zadnjih 15 let se Občina Bohinj aktivno sprašuje o smiselnosti izgradnje obvoznice. Po vseh podatkih in študijah, ki so bile izvedene v tem času, prihaja do zaključkov, da sicer povprečne letne prometne obremenitve niso problematične, težave se kažejo predvsem v času visoke turistične sezone.

V občutljivem alpskem svetu, kamor spada tudi Bohinj in kjer so mnoga varovana območja, se promet ureja nekoliko drugače kot sicer. V takšnih razmerah je neomejena raba osebnega avtomobila težava, ki spodkopava temelje, na katerih takšen turizem sloni. V alpskem prostoru se zato promet ureja na dva načina: z zapiranjem najbolj občutljivih območij za običajni motorni promet ali/in s pospeševanjem mehke mobilnosti.

V nadaljevanju so ovrednotene obravnavane faze glede na prispevek k uresničevanju uvodoma opredeljenih ciljev.

Preglednica 7: Prispevek posameznih faz k uresničevanju ciljev (✓ – da, O – deloma, X – ne)

CILJ	Faza 1	Faza 2	Faza 3 [KZ43]
sledi ciljem strateških dokumentov Občine Bohinj	✓	✓	O
izboljša dostop prebivalcem Bohinjske Bistrice	O	O	✓
Izboljša dostop obiskovalcem Bohinja	X	O	✓
zmanjša/uredi mirujoči promet	X	✓	X
podpira turistične dejavnosti	O	O	O
zmanjša negativne vplive prometa na okolje in družbo	O	✓	O
spodbuja trajnostno mobilnost (hoja, kolesarjenje)	✓	✓	✓
upoštevata prednostne skupine z vidika dostopnosti	O	X	O
število ciljev, kateremu uresničevanju prispeva	2 in deloma 4	4 in deloma 3	3 in deloma 4

Preglednica 8: Ocena težavnosti izvedbe ukrepov posameznih faz (1 – lahko, 2 – srednje, 3 – težko)

TEŽAVNOST	Faza 1	Faza 2	Faza 3
čas izvedbe	1	2	3
stroški investicije	1	2	3
posegi v prostor	1	2	3
težavnost izvedbe ukrepov	1	2	3

Faza 1 predvideva spremembe obstoječega prometnega režima, faza 2 poleg ukrepov iz faze 1 upošteva tudi povečanje kapacitet parkirišč P+R, faza 3 pa dodatno predvideva še izgradnjo obvoznih in povezovalnih cest. Glede na izhodišča in cilje, se kot najboljša izkaže faza 2.

Glede na težavnost izvedbe ukrepov posameznih faz si ocene sledijo po zaporedju, od najenostavnejše faze 1 do kompleksnejše faze 3.

4 PREDLAGANE REŠITVE

4.1 Prometni režim

Zaradi ozkih ulic in nepreglednih križišč se na nekaterih izbranih odsekih ulic predlaga ali enosmerni prometni režim ali slepa ulica z zaporo za motorni promet. Omejitve veljajo le za vožnjo z motornimi vozili, prehod za pešce in kolesarje ostaja v vse smeri, enako današnjemu stanju. S tem se poveča prometna varnost za najbolj ranljive uporabnike, pešce in kolesarje. V tem je tudi priložnost za spremembo potovalnih navad, npr. da bi stanovalci več kratkih poti opravili peš in s kolesom namesto z avtomobilom.



Slika 79: Predlogi prometnih ureditev v naselju Bohinjska Bistrica

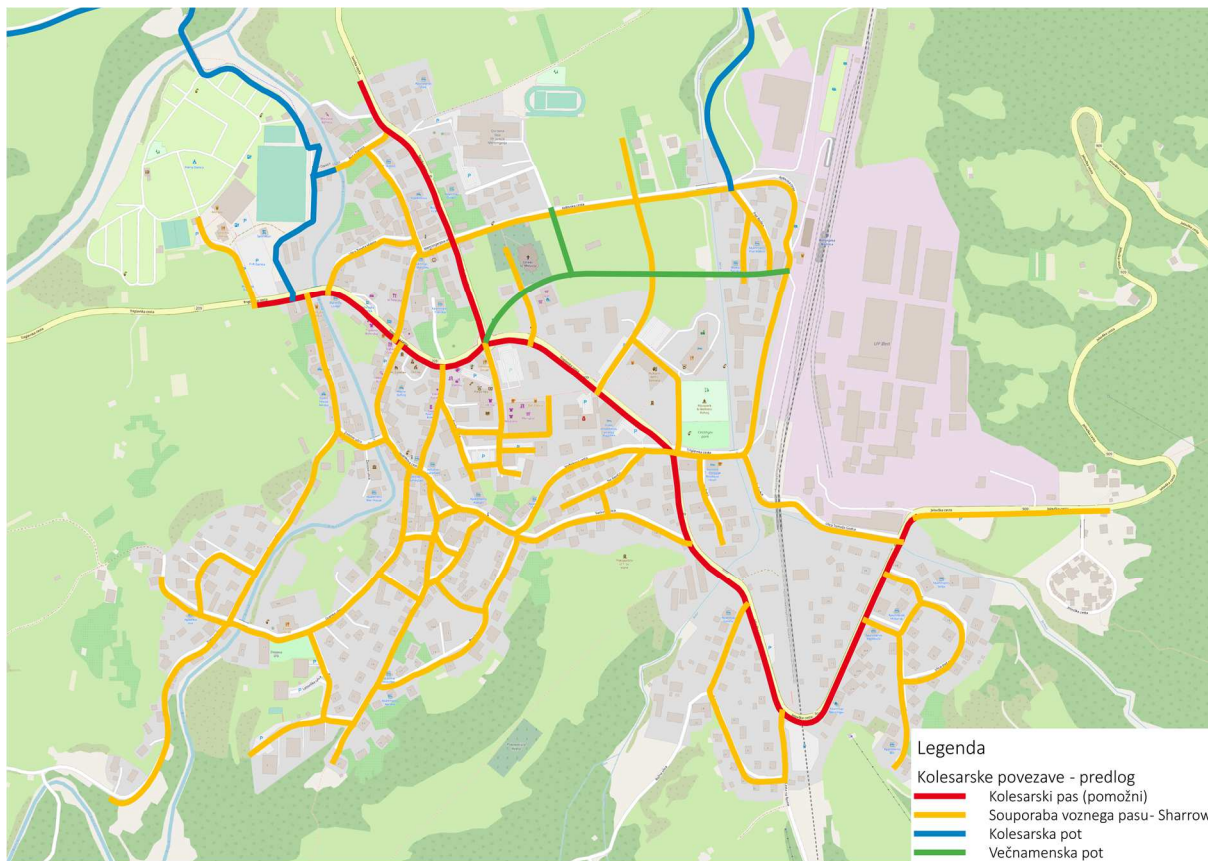
Na skici so prikazane priporočljive rešitve. Na Mencingerjevi ulici je možna tudi drugačna usmeritev enosmernega prometnega režima ali pa je lahko enosmerni odsek krajši (Zoisova ulica). Ulica Tomaža Godca je lahko sicer tudi enosmerna, vendar priporočamo, da se dostop za motorna vozila^[NF44] prekine in preoblikuje v slepo ulico (glej poglavje 3.1.5 Enosmerne ceste). V vseh primerih se dostop za pešce in kolesarje ohrani v vse smeri.

Ostali ukrepi za namen umirjanja prometa (hitrostne omejitve, tlakovanje, ploščadi idr.) ter časovnega omejevanja parkiranja so predstavljeni v poglavju 3.1.

S horizontalnimi označbami bi zarisali kolesarske povezave na vseh prometnicah. Na glavnih cestah bi potekali (pomožni) kolesarski pasovi, na cestah znotraj naselij pa bi bil prometni pas namenjen

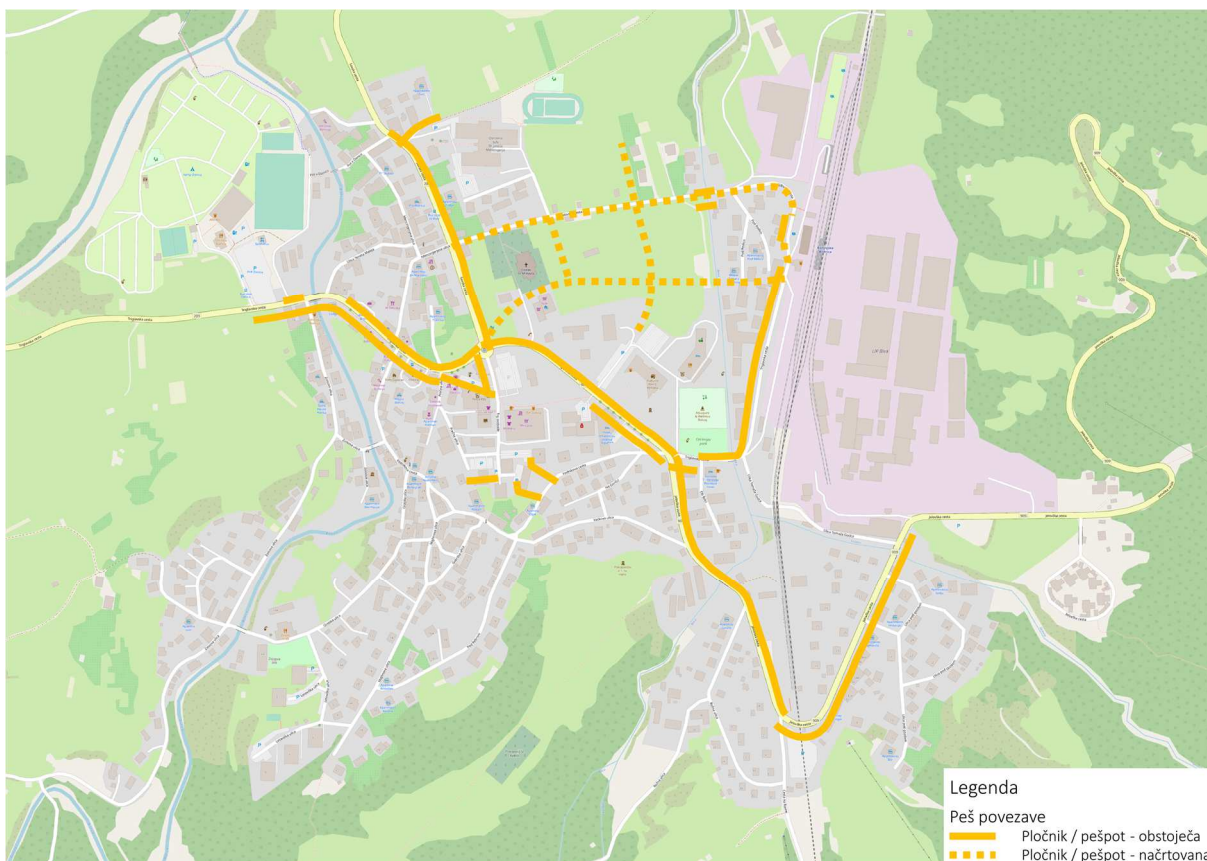


mešanemu prometu »Sharrow«. Na sliki so z modro barvo označene linije kolesarskih poti, ki bi omogočale ločen promet kolesarjev od motoriziranega prometa, z zeleno barvo pa večnamenske poti namenjene pešcem in kolesarjem.



Slika 80: Predlog kolesarskih povezav v naselju Bohinjska Bistrica

Naslednja slika kaže obstoječe in predvidene površine za pešce. Vidimo, da je že danes omrežje (ponekod tudi obojestransko) vzpostavljeno na glavnih prometnih žilah. V nadaljevanju naj bi Občina uredila dodatne peš povezave od železniške postaje do središča Bohinjske Bistrice, tj. po Ajdovski cesti mimo OŠ in predvidenega vrtca ter južno mimo bivšega gradbenega podjetja.



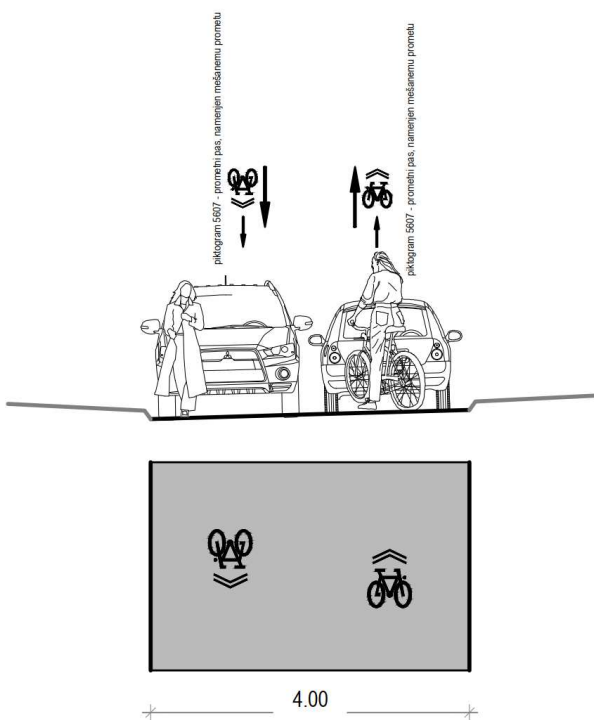
Slika 81: Peš povezave v naselju Bohinjska Bistrica

4.2 Normalni prečni profili

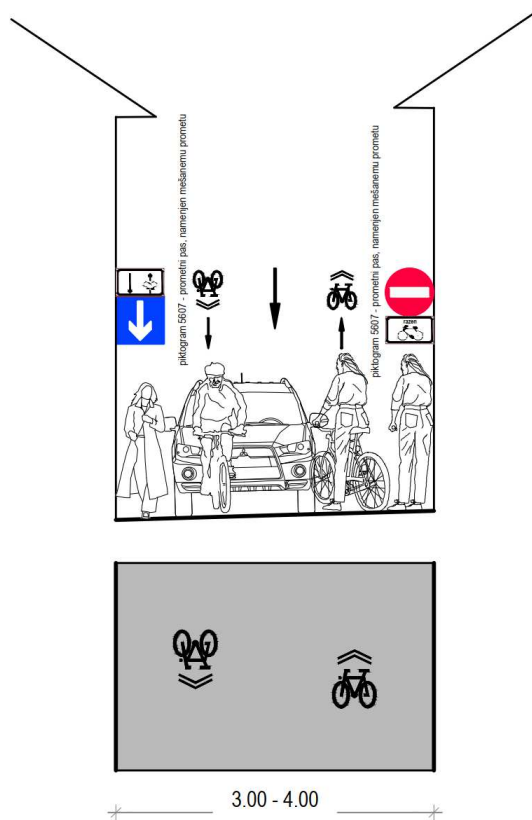
Možne ureditve obstoječega lokalnega omrežja:

- na vozišču enosmerne ali dvosmerne ceste se predvidi sprememba horizontalne signalizacije – za kolesarje se označi souporaba vozišča v obeh smereh, odstrani se sredinska ločilna črta, v kolikor je zarisana,
- ureditev vertikalne signalizacije,
- omejitev hitrosti na 30 km/h, razen na glavnih cestah v naselju, kjer naj bo omejitev 40 km/h,
- izvedba ukrepov za umirjanje prometa (npr. merilna tabla z radarjem, ploščadi trapezne oblike za pešce, optične črte itd.).

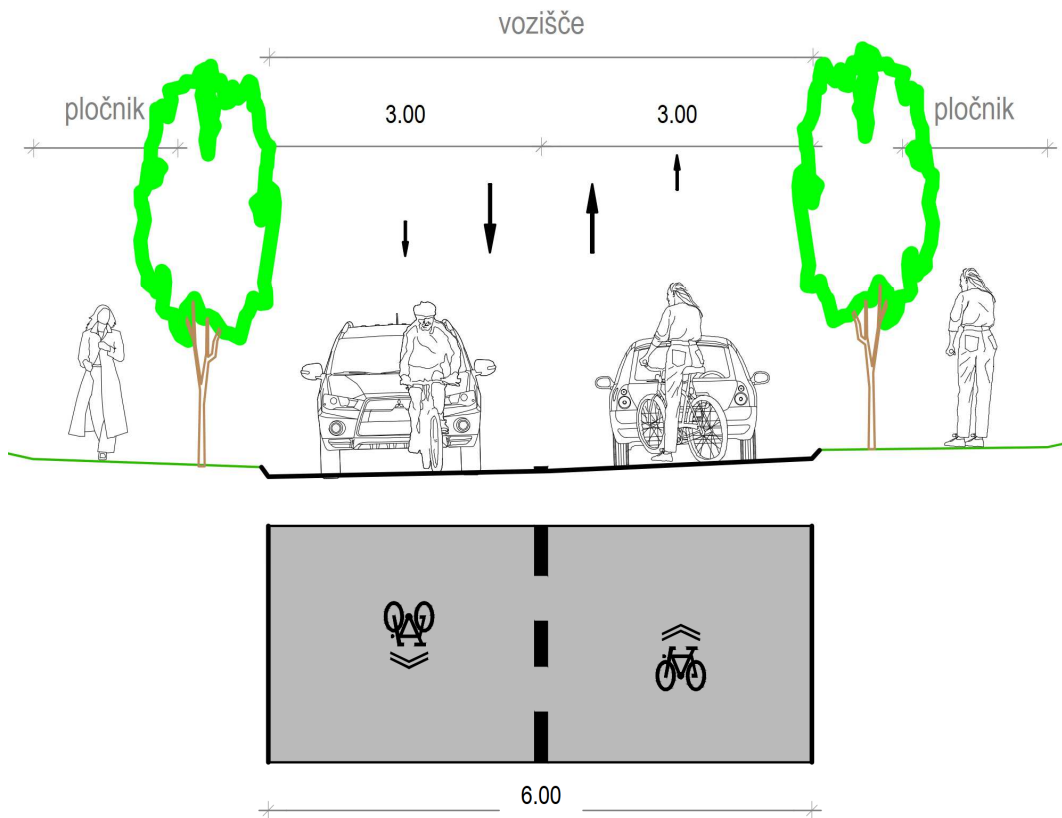
V nadaljevanju so prikazani možni primeri normalnih prečnih profilov za različne širine vozišč.



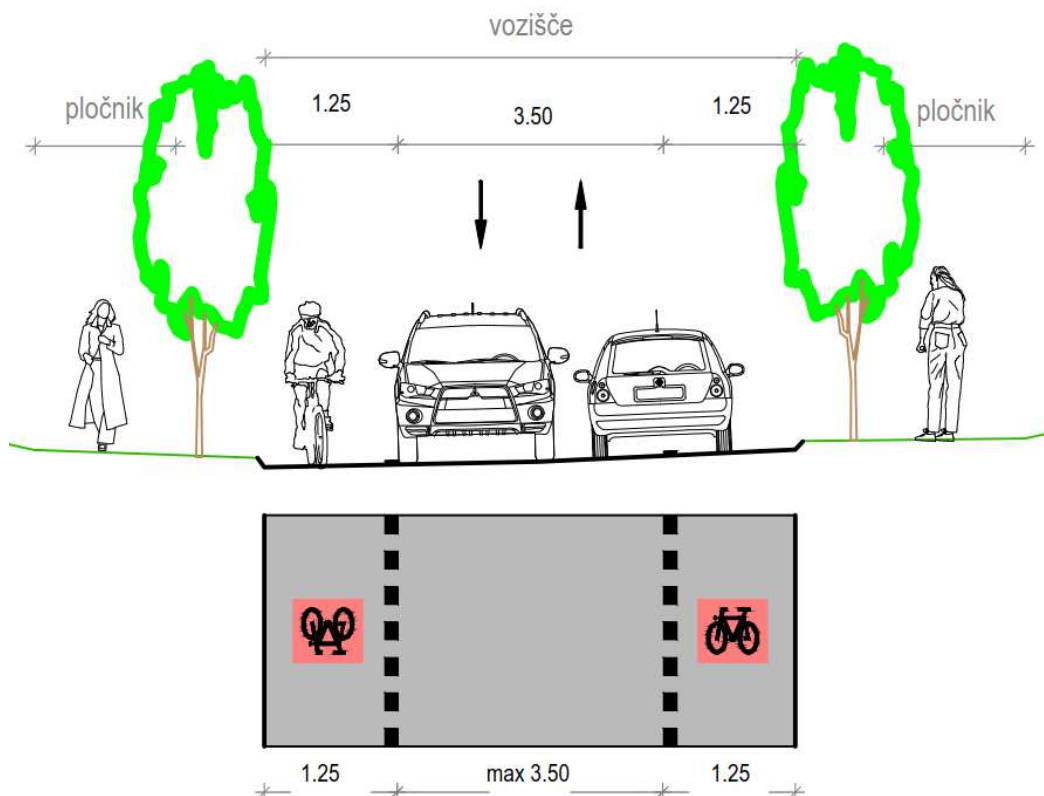
Slika 82: Primer prečnega profila za kolesarje na dvosmerni cesti, širina vozišča 4,0 m



Slika 83: Primer prečnega profila za kolesarje na enosmerni cesti, širina vozišča 3,0–4,0 m

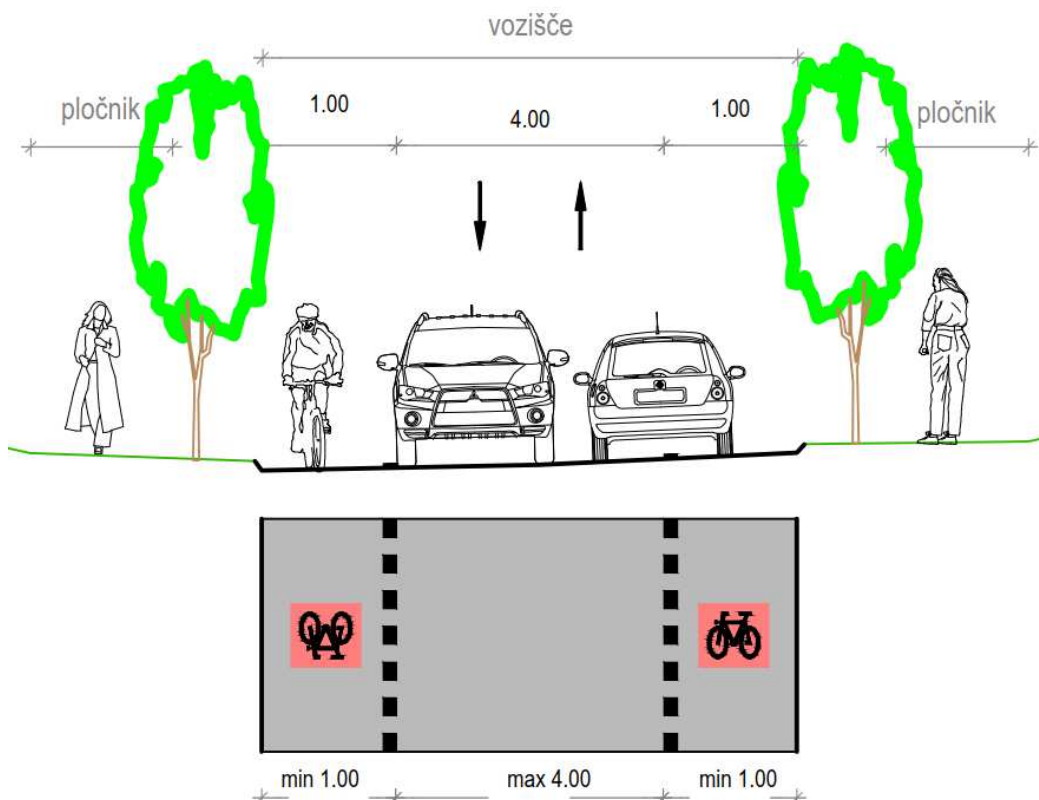


Slika 84: Primer prečnega profila za kolesarje na dvosmerni cesti, širina vozišča 6,0 m



Slika 85: Primer prečnega profila za kolesarje na dvosmerni cesti, širina vozišča 6,0 m ($V \leq 30$ km/h)

V skladu s trenutno veljavnim Pravilnikom o kolesarskih površinah se pri souporabi prometnega pasu na cestah v naseljih, na katerih PLDP presega 2.500 vozil in je od tega delež težkih tovornih vozil in avtobusov več kot 10 %, omeji hitrost na 30 km/h. V primeru ožjega vozišča je lahko kolesarski pas širok 1,00 m.



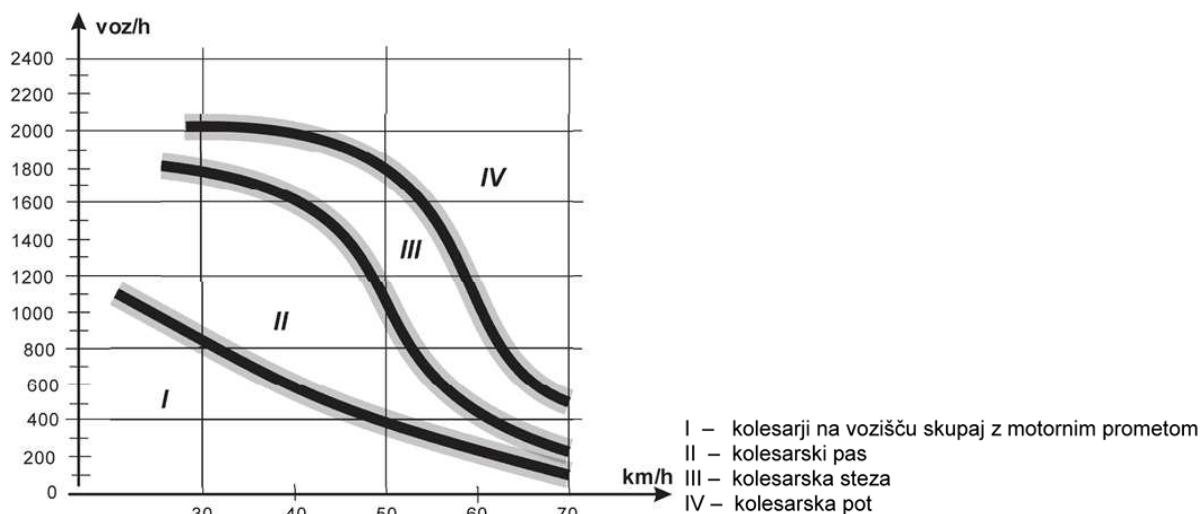
Slika 86: Primer prečnega profila za kolesarje na dvosmerni cesti, širina vozišča 6,0 m ($V \leq 50$ km/h)



Pri višjih obremenitvah mora biti vozišče širše, hitrost vožnje pa je lahko višja. Če prostor dopušča se predlaga pomožni kolesarski pas širine vsaj 1,25 m.

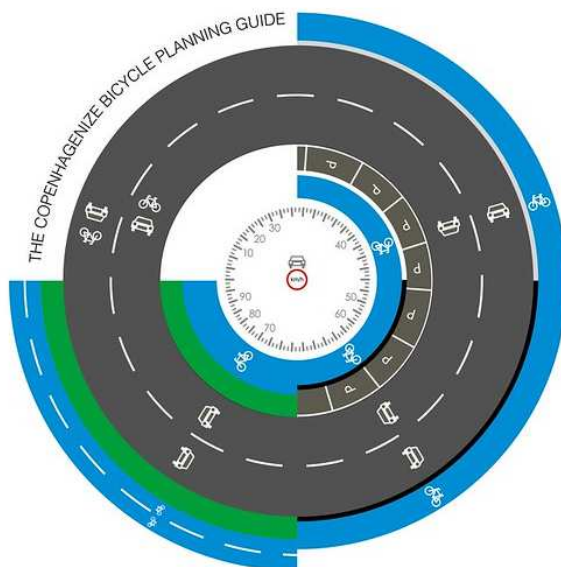
Po veljavnem Pravilniku o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18), je kolesarski pas na cestah v naselju, ki je od prometnega pasu ločen s prekinjeno vzdolžno označbo, poleg prometu koles in mopedov do 25 km/h, namenjen tudi prometu drugih vozil.

Merilo za izbiro vrste kolesarske površine je najvišja dovoljena hitrost in urna obremenitev ceste. Konična ura se določa na podlagi izvedenega štetja. Ko pa tega podatka ni na razpolago, se upošteva 12 % PLDP. Meje med posameznimi vrstami kolesarskih površin niso natančno določene in so odvisne od prostorskih omejitev.



Grafikon 8: Merila za izbiro kolesarske površine (vir: Pravilnik o kolesarskih površinah)

Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (MzI, 2017) navajajo, da na Danskem uporabljajo poenostavljene zahteve za določitev vrste povezave vezane predvsem na hitrost motornega prometa. Pri nas to ni obvezno, vendar se nazorno prikaže lociranje in izbor vrste kolesarske povezave glede na hitrost motoriziranega prometa.



Slika 87: Vodnik za določitev vrste kolesarske infrastrukture na Danskem (Vir: Copenhagenize)

Osnovna načela izbora vrste kolesarske povezave na Danskem:

- 10–30 km/h brez ločevanja
- 40 km/h kolesarski pas
- 50–60 km/h kolesarska steza
- 70–130 km/h z zelenico ločena kolesarska pot
- Kolesarska infrastruktura vedno na desni strani parkiranih vozil.
- Dvosmerna le v primeru, ko ni ob cesti.

Kolesarski promet torej lahko izjemoma poteka tudi na cestah skupaj z motornim prometom, vendar pod pogojem zmanjšanja hitrosti na cesti ali uporabe dodatne prometne signalizacije, ki opozarja na prisotnost kolesarjev.

Po podatkih avtomatskega števnege mesta AŠM 930 Nomenj je bil leta 2019 PLDP enak 4.941 vozil/dan. 12 % za izračun konične ure predstavlja 593 vozil/uro. Dodatna analiza podatkov za mesec avgust kaže, da je bila najbolj obremenjena ura med 16. in 17. uro, ko je števec v povprečju prevozilo 659 vozil. Glede na prostorske omejitve in oceno podanih parametrov za določanje ustrezne površine za kolesarje iz diagrama v Pravilniku ocenjujemo, da je predlagana ureditev pomožnega kolesarskega pasu sprejemljiva. To velja ob predpostavki, da se na glavnih cestah hitrost motornih vozil omeji na 40 km/h.

4.3 Prometna signalizacija

V predlaganih rešitvah je upoštevana različna prometna signalizacija. V nadaljevanju so predstavljeni nekateri znaki za izrecne odredbe, dopolnilne table ter simboli, ki se jih lahko smiselno uporabi v posamezni rešitvi.

Preglednica 9: Prometna signalizacija

Oznaka	Oblika	Opis	Oznaka	Oblika	Opis
Vertikalna signalizacija – znaki					
2407		Enosmerna cesta.	3204-4		Slepa cesta, ki ima izhod za pešce in kolesarje.
2201		Prepovedan promet za vsa vozila iz smeri, proti kateri je obrnjen znak (prepovedan promet v eno smer).	2202		Cesta ali njen del, kjer je prepovedan promet za vsa vozila v obeh smereh (prepovedan promet v obeh smereh).
2315		Pločnik ali druga površina, namenjena pešcem in kolesarjem, kjer ni ločenih pasov zanje (površina za promet pešcev in kolesarjev).			



Oznaka	Oblika	Opis	Oznaka	Oblika	Opis
--------	--------	------	--------	--------	------

Vertikalna signalizacija – dopolnilne table



Enosmerna cesta z največjo dovoljeno hitrostjo vozil 30 km/h, kjer poteka dvosmerni kolesarski promet.



Vrsta vozil in drugih udeležencev cestnega prometa, ki so izjema glede na z znakom označeno izrecno odredbo.

Horizontalna signalizacija



Prometni pas za mešan promet (t. i. sharrow)

4.4 Ukrepi za povečanje privlačnosti prostora

Občina se zaveda, da je posebej pomembno spodbujanje aktivne dnevne mobilnosti, torej opravljanja poti v šolo ali službo peš, s kolesom ali z JPP (ki vedno vključuje tudi hojo), ker ima le ta vpliv tudi na navade posameznika na aktivnost posameznika v drugih delih dneva, torej na področju športa in rekreacije.

Občina Bohinj želi prebivalcem Bohinjske Bistrice omogočiti privlačnejši in kakovostnejši življenjski prostor. Predvsem s povečanjem privlačnosti pešpoti želi približati hojo kot obliko aktivne mobilnosti.

V letih 2020 in 2021 je Občina uredila odsek Vodnikove ceste ob vodotoku Bistrica. Površino so uredili z novimi tlaki, urbano opremo (klopi, nova ograja, ekološki otok, luči) ter dodatnimi zasaditvami. Prav tako so obnovili cesto in uredili parkirna mesta. Z ureditvijo se je povečala prostorska prepoznavnost in kvaliteta bivanja v naselju.



Slika 88: Vodnikova ulica (včasih)



Slika 89: Vodnikova ulica (danes)



Po principu ureditve Vodnikove ulice bo Občina Bohinj uredila tudi Zoisovo ulico. Slika v nadaljevanju prikazuje idejni predlog možnih ureditev in ne konkretnih projektnih rešitev.



Slika 90: Zoisova ulica (danes)



Slika 91: Zoisova ulica (predlog možne ureditve)