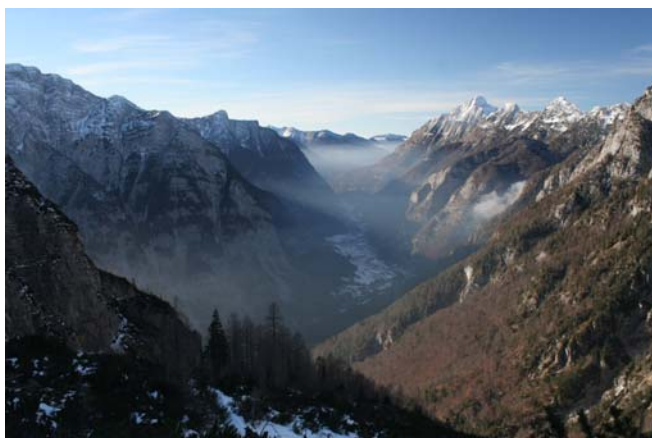




TRIGLAVSKI NARODNI PARK

UMIRJANJE PROMETA V JULIJSKIH ALPAH



Pripravili:
CIPRA SLOVENIJA
MLEKUŽ CONSULTING

FEBRUAR 2009

PROJEKTNA SKUPINA:

- Vida Černe (vodja; Občina Kranjska Gora),
- mag. Cecilija Ostan (Občina Bovec),
- Klemen Langus (Občina Bohinj).

STROKOVNA PROJEKTNA SKUPINA:

- mag. Žarko Mlekuž (Mlekuž Consulting),
- Urška Smukavec (Mlekuž Consulting)
- dr. Matej Ogrin (CIPRA Slovenija),
- Dušan Prašnikar CIPRA Slovenija,
- Anamarija Šegina (CIPRA Slovenija),
- mag. Martin Šolar (Triglavski narodni park),
- Marjeta Albinini (Triglavski narodni park).

KAZALO VSEBINE

SPLOŠNI DEL.....	4
UMIRJANJE PROMETA V BOHINJU.....	32
UMIRJANJE PROMETA V DOLINI VRATA.....	56
UMIRJANJE PROMETA NA VRŠIČU.....	73
UMIRJANJE PROMETA NA MANGRTSKI CESTI.....	80
POSLOVNI NAČRT ZA UMIRJANJE PROMETA NA OBMOČJU JULIJSKIH ALP.....	86
PRILOGE.....	98

SPLOŠNI DEL

KAZALO VSEBINE

1	POVZETEK	7
2	UVOD	10
2.1	Izhodišče	10
2.2	Namen in vsebina projekta	11
2.3	Metode dela	11
2.4	Zakaj želijo občine umirjati promet v gorskih območjih?	12
3	CILJI MODELA UMIRJANJA IN UREJANJA PROMETA	13
3.1	Zaveza k izvajanju trajnostne mobilnosti	13
3.2	Usmerjanje turističnega prometa	13
3.3	Prepoved tovornega tranzita	13
3.4	Delitev na območja	14
3.5	Promocija trajnostne mobilnosti	14
3.6	Učinkovit javni promet	15
4	PROMETNI REŽIMI NA PRVEM, DRUGEM IN TRETJEM OBMOČJU	15
4.1	Prvo območje	15
4.2	Drugo območje	16
4.3	Tretje območje	16
5	ZAKONODAJNI VIDIKI UMIRJANJA PROMETA V JULIJSKIH ALPAH	178
5.1	Kratek pregled obstoječe zakonodaje na področju prometa v gorskih območjih	18
5.2	Pravne možnosti urejanja in umirjanja prometa	21
6	NADOMESTILO / POVRAČILO ZA UPORABO CESTE	24
7	MODEL UREDITVE JAVNEGA PROMETA	24
7.1	Avtobusni prevoz	25
7.2	Železniški prevoz	25
7.3	Taksi službe	26
7.4	Javni promet	26
7.5	Promocija trajnostne mobilnosti	26
8	USMERITVE JAVNEGA PROMETA V JULIJSKIH ALPAH	27

9	ORGANIZIRANOST ZA IZVAJANJE UMIRJANJA PROMETA V JULIJSKIH ALPAH.....	28
10	IZVEDENE AKTIVNOSTI	29
11	SKLEP.....	29

1 POVZETEK

Promet na gorskih območjih, ki so povrh tudi zavarovana območja, zaradi turistične vloge narašča in marsikje že povzroča škodo okolju in težave lokalnemu prebivalstvu. Tudi v Sloveniji se že soočamo s problemi občasno prevelikih prometnih obremenitev v gorskih območjih, zato je priprava ustreznih rešitev zelo pomembna in potrebna.

Občine Kranjska Gora, Bovec in Bohinj ter Javni zavod Triglavski narodni park so zato pristopile k pripravi modela umirjanja prometa v Julijskih Alpah. V okviru projekta Dynalp² so pridobile sredstva za pripravo podlag s področja zakonodaje, javnega prometa, poslovnih načrtov in splošnega modela umirjanja prometa za celotno regijo Julijske Alpe. Poleg splošnega modela, se projekt osredotoča tudi na pripravo konkretnih načrtov urejanja in umirjanja prometa v Bohinju, dolini Vrata, na prelazu Vršič in na cesti na Mangrsko sedlo. Poleg teh območij pa je predvideno umikanje motornega prometa iz vseh stranskih, zatrepnih dolin v ožjem območju Triglavskega narodnega parka. Za stranske doline, ki so v ožjem območju Triglavskega narodnega parka (Loška Koritnica, Moznica, Zapoden, Zadnjica, Vrsnik, Polog, Tamar, Pišnica (zgornji del), Martuljek, Kot, Krma, Uskovnica, Voje in Suha), bo potrebno pripraviti posebne načrte za njihovo zapiranje za promet in zanje doseči dogovor za uresničevanje (lokalno prebivalstvo, TNP, občina..).

Cilji projekta so, da se občine na območju Alp zavežejo k trajnostni mobilnosti in začnejo uresničevati model umirjanja prometa, ki smo ga oblikovali v tem dokumentu z urejanjem infrastrukture, uvajanjem drugačnih prometnih režimov in promocijo javnega prometa, hoje, kolesarjenja in drugih oblik trajnostne mobilnosti. Ob tem sta ključna cilja, da se poveča kakovost življenja lokalnega prebivalstva in omogoči razvoj kakovostnega in trajnostnega turizma.

Zakonodajni okvir umirjanja in urejanja prometa v gorskih območjih ponuja izvajanje 11. člena Zakona o javnih cestah, saj omogoča pobiranje nadomestila za uporabo ceste v območjih s statusom zavarovanih območij. To do sedaj sicer ni bila praksa, a trden namen je, da se to spremeni. Dodatno zakonodajno možnost ponuja tudi nastajanje novega zakona o Triglavskem narodnem parku, teoretično pa tudi pre kategorizacija cest iz državnih v občinske, vendar se tega vse občine zaradi finančnih nezmožnosti vzdrževanja cest upravičeno izogibajo. Kot zadnjo možnost navajamo do sedaj nepoznano možnost dogovora med državo in občino za delni prenos pristojnosti, da bi občina lahko izvajala želeni režim umirjanja prometa, vzdrževanje pa bi še vedno opravila država. Uvedba povračila za uporabo ceste bi služila upravljanju trajnostnega prometa na teh območjih in ne razvoju in vzdrževanju cestne infrastrukture, ki je lahko le domena države.

Osnovna ideja umirjanja prometa pomeni, da se v občutljivih gorskih območjih obisk ne zmanjša, zmanjša pa se prometno obremenjevanje. V ta namen smo na obravnavanih območjih določili prvo, drugo in tretje območje, pri čemer je dolgoročni cilj za prvo območje ukinitvev individualnega turističnega motornega prometa, kratkoročno pa uvedba javnega prometa, ki bo prevzel velik delež motornega prometa v visoki turistični sezoni. Drugo območje je območje, ki prevzema mirujoči promet, ki bi bil sicer namenjen v prvo območje. Urejena parkirišča so prvi pogoj, da

se začne model uresničevati. Tretje območje je območje, kjer ne prihaja do omejitev v prometu, je pa pripravljeno sprejeti večje količine mirujočega prometa.

Ker so obravnavana območja precej različna, so različni tudi scenariji umirjanja in urejanja prometa. V Bohinju bi na prvem območju v visoki turistični sezoni turistični promet potekal le z javnim prometom. Seveda bo predhodno potrebno urediti ustrezno infrastrukturo (parkirišča, garaže, signalizacijo) ter se odločiti glede smučišča Vogel, ki pa je predmet državnega lokacijskega načrta, kar velja tudi za Pokljuko. Mirujoč promet bi dolgoročno poskusili preseliti izven prvega območja v največji možni meri.

V dolini Vrata bomo nadaljevali z načrtom umirjanja iz leta 2006, ko so bili določeni cilji že sprejeti. Tam bi osebni promet kratkoročno zaprli le v visoki sezoni, kadar je zmogljivost parkirišč presežena, sicer pa ne. Mojstrana pa bo naselje, ki bo prevzelo večino mirujočega prometa za dolino Vrata.

Prelaz Vršič prečka tranzitna cesta, kjer umirjanje prometa ni načrtovano. Predmet preučevanja je bil mirujoči promet, ki povzroča zastoje in številne težave obiskovalcem ter seveda pomembno okoljsko škodo.

Na Mangrski cesti je dolgoročno predviden načrt umirjanja z uvedbo javnega prometa v konicah in urejanje parkirišč.

Na vseh območjih potrebujejo prometne načrte in v obstoječe informacijske (na primer info centri, LTO ali TIC) službe je potrebno vpeljati tudi centre trajnostne mobilnosti, ki bodo nudili aktualne informacije s področja mobilnosti na nekem območju. Javni promet pa ne bo prevzel samo migracij v tretjem območju, pač pa mora regija razviti učinkovit javni promet, ki omogoča hitro in pogosto potovanje skozi Julijske Alpe in okoli njih. Velika priložnost je tudi kombinirani promet z avtobusom in vlakom, zlasti še zato, ker je Bohinjska železnica zelo primerna tudi za doživljajske poti. Vzporedno z umirjanjem prometa se bo promoviralo hojo in kolesarjenje ter druge oblike naravi prijazne mobilnosti.

Celoten proces umirjanja prometa bo potekal postopoma z doseganjem dogovora med deležniki v posameznem lokalnem okolju. V okviru enotnega koncepta umirjanja prometa v Julijskih Alpah bodo posamezne občine uresničevale trajnostni promet, skladno s svojimi zmožnostmi in specifičnimi potrebami. V okviru projekta so potekale tudi že nekatere izvedbene aktivnosti na področju urejanja infrastrukture. Izdelane so bile idejne zasnove za parkirišča v Bohinjski Bistrici, v Mojstrani (pri žižnici in pri Planinskem muzeju), na prelazu Vršič ter urejanje informacijske točke na Mangrski cesti pri Mangrski planini. Na področju informiranja in promocije projekta so bile izvedene predstavitve in delavnice z deležniki. Izdelana je bila zloženska in prenosna razstava o umirjanju prometa v Julijskih Alpah.

Z uresničevanjem ideje o trajnostni mobilnosti bi Julijske Alpe lahko postale pilotna regija v Sloveniji, ki bi pričela s prehodom na nizkoogljično družbo na področju prometa. To bi ji povečalo prepoznavnost in ugled, dolgoročno pa tudi obisk in možnost večjega prihodka. Posamezna območja pa bi lahko šla po zgledu uspešnih alpskih območij v tujini, kot so na primer Werfenweng, Chamois, Zermatt, Sass Fee in druga.



Slika 1: Občina Chamois, Aosta: občina brez avtomobila. (Foto: M. Ogrin)

Med izvajanjem projekta smo zaradi novih predpisov o označevanju poti, ki pa zelo otežujejo proces oblikovanja in nameščanja označevalnih tabel, odstopili od načrtovane priprave označevanja poti v Mojstrani. Tega v okviru projekta ne bi mogli zagotoviti. Pač pa smo v okvir projekta umestili umirjanje prometa na Mangrski cesti. Prej to ni bilo v načrtu, vendar smo tam prepoznali prav tako pereče probleme kot so v Vratih ali Bohinju.

Najpomembnejši rezultati, ki smo jih dosegli, so naslednji:

- Povečali smo zavedanje o nujnosti umirjanja prometa v Julijskih Alpah in z modelom umirjanja prometa omogočili, da se bo projekt izvajalo celovito za celotno območje, s posebnostmi za Bohinj, Vrata, Vršičsko in Mangrsko cesto.
- Povečali smo tudi zaupanje lokalnega prebivalstva, da jim umirjanje prometa prinaša višjo kakovost življenja in nove razvojne priložnosti. Povečalo se je tudi zavedanje, da je umirjanje prometa eden izmed temeljnih pogojev za razvoj kakovostnega in trajnostnega turizma.
- Našli smo pravno možnost, ki omogoča prenos pristojnosti za umirjanje prometa na občine. Izdelana je bila prenosna razstava in natisnjena zloženka.
- Izdelane so bile idejne zasnove za parkirišča v Bohinju, v Mojstrani, na prelazu Vršič in na Mangrski cesti. Postavili smo organiziranost (medobčinski in občinski odbori za umirjanje prometa s programom dela za leto 2009).
- Pripravljen je dokument in pobuda Ministrstvu za promet in vzorec odloka o trajnostni mobilnosti za občine.

2 UVOD

Promet je danes nerazdružljiv s turizmom, v turizmu, kot glavno razvojno možnost, pa regija Julijske Alpe vlaga že desetletja. Povečan turistični obisk je prinesel tudi negativne posledice, kot sta gneča in neurejen promet, kajti v konicah turistične sezone so zmogljivosti prometne infrastrukture precej manjše, kot pa je tedaj prometno povpraševanje. Urejanje prometa je izziv naprednih in turistično razvitih območij, kjer že imajo izkušnje s težavami ali pa so jih pravi čas zaslutili, in kjer se zavedajo, da je edino trajnostno urejen promet zagotovilo za kakovosten razvoj turizma tudi v prihodnje. Občine Kranjska Gora, Bovec in Bohinj so v letu 2008 kandidirale in bile tudi izbrane v okviru projekta Dynalp², kjer so se s skupnim načrtom umiranja prometa v Julijskih Alpah zavezale k uresničevanju trajnostnega prometa v Julijskih Alpah.

2.1 Izhodišče

Julijske Alpe lahko postanejo vzorčna regija za trajnostno mobilnost v turizmu po zgledu občine Werfenweng v Avstriji. Tako bi se povečala konkurenčnost turistične ponudbe in pričela udejanjati ideja o trajnostnem turizmu kot primerjalni prednosti. Hkrati bi s tem postale ena tistih regij v Alpah, ki so pričele z zmanjšanjem pritiskov na ozračje, kajti ravno podnebne spremembe bodo prinesle Alpam največje spremembe v turistični ponudbi.

Čeprav se v Alpah v zadnjih letih veliko vlaga v trajnostne oblike turizma, pa so Alpe, gledano v celoti, še vedno neto proizvajalec izpustov toplogrednih plinov, med najpomembnejšimi viri pa je promet. Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov je že in bo še bolj potrebno tudi v prihodnje, tisti, ki se bodo novim razmeram prilagodili med prvimi, bodo zato plačali najnižjo ceno. Kot vzorčna regija pa bodo lahko svoje izkušnje uspešno posredovali tudi drugim.

Turistična regija Julijske Alpe ima danes še vedno vse možnosti, da postane vzorno urejeno turistično območje, kjer razvijajo raznovrstne oblike trajnostnega prometa iz več vzrokov:

1. Občine so se dovolj zgodaj zavedle težav z neurejenim prometom, ki ponekod že kaže negativne učinke, a so še vedno lokalnih in razmeroma kratkotrajnih razsežnosti, kot na primer: dolina Vrata, prelaz Vršič, Krma, Pokljuka in drugi.
2. Marsikje so težave občasno tako velike, da motijo lokalno prebivalstvo, kar je razlog več, da so načrti umiranja pomembni tudi za lokalno prebivalstvo.
3. Že več kot desetletje potekajo lokalna prizadevanja za ureditev tako imenovanih prometnih vročih točk, ki zlasti v poletni sezoni predstavljajo velik problem tako za lokalno prebivalstvo kot tudi za okolje. V tem času so bile pridobljene izkušnje o lokalnih posebnostih, ki so zelo pomembne, saj

preprosto kopiranje uspešnih ureditev prometa iz tujine ni dovolj, pač pa je potrebno upoštevati tudi lokalne posebnosti.

4. Nikjer na območju Julijskih Alp prometne obremenitve še niso zelo velike, kar pomeni, da je urejanje in umirjanje prometa v tej fazi bistveno cenejše in lažje kot pa bo kasneje, ko bo prostor prometno bolj obremenjen. Tudi pri trajnostnem prometu velja načelo »bolje preprečiti kot pa zdraviti«.
5. Velik del slovenskih Julijskih Alp leži v Triglavskem narodnem parku, kar je dodaten razlog, da se promet na tem območju uredi in da k temu pristopi tudi država, ki je ustanoviteljica in upravljavka edinega narodnega parka v Sloveniji.
6. Trajnostni promet je kot cilj zapisan tudi v slovenski prometni politiki (Resolucija o prometni politiki), saj zmanjšuje emisije toplogrednih plinov in drugih onesnažil in povečuje energetske učinkovitost države. To še povečuje upravičenost ureditve prometa v gorskih območjih.

2.2 Namen in vsebina projekta

Namen tega projekta je predstaviti model o postopni ureditvi prometa v Julijskih Alpah. Model je bil pripravljen v sodelovanju s predstavniki občin Kranjska Gora, Bovec in Bohinj v okviru projekta Dynalp². Gre za model, ki je nastal na podlagi dogovora in s sodelovanjem omenjenih občin ter nekaterih predstavnikov lokalnih združenj. Izhaja iz obstoječe zakonodaje, vsebuje pa tudi predloge spremembe zakonodaje, če bi to bilo potrebno, da se zaščiti gorsko okolje. Vsebuje tudi model razvoja celovitega javnega prometa ter načrte urejanja in umirjanja prometa v dolini Vrata, v Bohinju, na Mangrski cesti ter na prelazu Vršič. Ti modeli so opisani v ločenih zvezkih. Vsebine, ki jih predlagamo, so skupek lastnih ugotovitev delovne skupine (predstavniki občin, CIPRA Slovenija, Mlekuž Consulting in lokalnih deležnikov) ter prenosa posameznih idej iz znanih primerov v Sloveniji in tujini. Kopiranje primerov dobre prakse iz drugih območij v nov prostor se navadno izkaže kot pomanjkljiva rešitev, saj ne upošteva posebnosti posameznih območij, po katerih se ta razlikujejo med sabo. Model določa smernice razvoja turističnega prometa regije. Občine bodo njegove vsebine vključile v prostorsko prometno politiko in začele z njegovim izvajanjem. Velika prednost modela je, da vključuje širše območje Julijskih Alp, zato je poleg občin Kranjska Gora, Bovec in Bohinj nujno k izvajanju povabiti še občini Bled in Gorje.

2.3 Metode dela

V samem začetku smo se posvetili študiju problematike, zbiranju gradiva in virov ter zbiranju informacij o primerih dobrih praks. Sledila je priprava strokovnih podlag ter vzporedno s tem izvedba osmih delavnic, ki so se zgodile v Bohinju, Kranjski Gori in Bovcu. Poleg tega smo opravili tudi številne sestanke in razgovore z ljudmi, ki so na

različne načine povezani s tematiko. Ves čas smo skrbeli tudi za informiranje in obveščanje o samem projektu.

2.4 Zakaj želijo občine umirjati promet v gorskih območjih?

Ideje, želje in cilji po urejanju in umirjanju prometa lokalnih skupnosti izhajajo iz več vzgibov:

1. Gorska območja so pokrajinsko - ekološko ter tudi ekosistemsko zelo občutljiva, s težavami degradacije okolja pa se najprej soočijo ravno lokalne skupnosti;
2. Lokalne skupnosti nosijo posledice degradacije okolja, kar se pozna tudi v izgubi doživljajske pestrosti pokrajine in ekonomski škodi, ki jo lahko prineseta slabši obisk ter odprava škode, ki je nastala zaradi povečanega obiska;
3. Ker je prometna mreža v gorskem svetu redka, se promet zgošča v dolinah, na prelazih in drugih lažjih vstopnih točkah v gorski svet, kar lokalno prometne pritiske precej poveča;
4. Obremenitve v prometnih konicah (višek turistične sezone, konci tedna, prazniki...) pogosto močno presegajo nosilne sposobnosti prostora - predvsem gre za:
 - probleme z mirujočim prometom (zasedena parkirišča),
 - motenje zasebne posesti (parkiranje na privatnih zemljiščih);
 - obremenitve s hrupom,
 - zastoje na cestah,
 - lahko tudi probleme prekomernega onesnaževanja ozračja, kar je problem predvsem v neprevetrenih dolinah, s pogostim temperaturnim obratom in večjimi prometnimi obremenitvami;
5. Vse pogostejše se pojavlja tudi divja vožnja zunaj cest in poti bodisi z motorji in terenskimi štirikolesniki, bodisi z motornimi sanmi (pozimi), kar večino uporabnikov, lastnikov in upravljavcev močno moti in povzroča tudi škodo v gozdovih ter na travnikih;
6. Upravljanje s prometom lahko predstavlja lokalni vir prihodkov.
7. Zelo pomembni so tudi socialni cilji projekta:
 - a) povečanje mobilnosti lokalnega prebivalstva je zelo pomemben socialni cilj, saj nekatere skupine prebivalstva nimajo enakih možnosti za vse vrste mobilnosti. Zlasti manj premožni, starejši, najmlajši ter ljudje, ki ne morejo

- voziti, imajo z boljšim javnim prevozom povečane možnosti mobilnosti in s tem vključevanja v družbo;
- b) povečano zavedanje, da ima lokalno prebivalstvo pomembno vlogo pri odločanju o prometu v domačem okolju;
- c) več družabnega življenja ob dogodkih, namenjenih urejanju prometa.

3 CILJI MODELA UMIRJANJA IN UREJANJA PROMETA

Model umirjanja in urejanja prometa v Julijskih Alpah vsebuje naslednje cilje:

3.1 Zaveza k izvajanju trajnostne mobilnosti

Turistična središča, kot so Bovec, Bohinj, Bled in Kranjska Gora, se morajo zavezati, da bodo gojila in podpirala trajnostno mobilnost v vseh segmentih turistične ponudbe. Občine bodo pripravile občinsko prometno politiko, kjer bo trajnostna mobilnost glavni cilj. Turistična podjetja oziroma ponudniki turističnih zmožljivosti bodo pripravili trajnostne prometne načrte, ki bodo vsebovali informacije, kako se do njih pride z javnim prometom in kako lahko njihovi gostje tudi brez uporabe lastnega vozila doživijo počitnice enako kakovostno ali celo bolje kot sicer. Umirjanje bodo izvajali v občinah – projektna skupina bo skrbela za izvajanje faz. Zagotavljali bodo, da dinamika izvajanja načrta ne bo zamrla.

3.2 Usmerjanje turističnega prometa

Individualni turistični promet na območju Julijskih Alp bi moral gravitirati k turističnim središčem, od tam pa bi se preusmeril z javnim prometom naprej na točke povečanega obiska. Ceste, ki se v gorskem svetu Julijskih Alp končajo (na primer alpske doline in planote), bi morale vsaj v svojem zadnjem delu, lahko pa v celoti (odvisno od ceste), dolgoročno postati za individualni promet nedostopne. Umirjanje prometa lahko pomeni tudi prepoved vožnje, ko so nosilne sposobnosti presežene, urejanje pa pomeni predvsem vpliv na mirujoči promet ali na prometno gnečo tako, da se njihovi večplastni negativni učinki precej omilijo.

3.3 Prepoved tovarnega tranzita

Na tranzitnih cestah, kot so Vršička cesta, cesta Jesenice – Rateče, cesta Bovec - Predel in druge, se osebni promet ne omejuje. Tam, kjer je tranzitni tovarni promet za težke tovornjake že danes prepovedan (Hrušica – Kranjska Gora), mora ostati prepovedan tudi v prihodnje, saj so gorski ekosistemi preveč ogroženi, infrastruktura ni temu prirejena in tudi fizične lastnosti okolja niso ugodne (pogoste zimske

razmere, klanci, ostri ovinki, ozke ceste). Hkrati je na Savski strani že od leta 1991 odprt Karavanški predor, ki nudi lahek prehod cestnega tovora preko Karavank v Avstrijo in v obratni smeri, prav tako pa bi po železniškem predoru lahko vozili tudi oprtni vlaki.

3.4 Delitev na območja

Prometna urejenost območja Julijskih Alp na I., II. in III. območje. Prometni režim mora temeljiti na tako imenovani delitvi prostora na tri območja. Prvo območje je območje z najstrožjim režimom, drugo območje ima vmesni režim, tretje območje pa najbolj milega (glej poglavje 4).

3.5 Promocija trajnostne mobilnosti

Promocija trajnostne mobilnosti bi potekala na več načinov:

1. V enem od večjih turističnih središč bi postavili osrednji center trajnostne mobilnosti, kjer bi lahko predstavljali tudi najnovejše trende na tem področju in tudi klasične načine mobilnosti (solarna vozila, hibridna vozila, električne skuterje, pozimi tudi sani...). Ta center bi tudi razpolagal z najnovejšimi prometnimi informacijami z območja celotne regije in bi servisiral potrebe po mobilnosti za goste, nudil bi vozne rede in drugo. Poleg tega pa bi postavili tudi več majhnih centrov trajnostne mobilnosti v ostalih središčih Julijskih Alp, kje bi obiskovalci prav tako lahko dobili vse potrebne informacije o mobilnosti na območju Julijskih Alp. Ti centri so lahko tudi v okviru obstoječih turistično informacijskih centrov. Naloga centrov bi bila tudi spremljanje prometnih tokov na območju in njihova primerjava s preteklimi leti. Tako bi se lahko vsako leto na podlagi podatkov ugotovilo, koliko kilometrov oziroma koliko poti je nov prometni režim prihranil in s tem razbremenil prostor škodljivih emisij in hrupa iz prometa.
2. Turistične pisarne po Sloveniji, v Alpah in drugje po Evropi bi bile pravočasno obveščene o novih prometnih načrtih v regiji, hkrati pa bi sredstva javnega obveščanja v Sloveniji intenzivno poročala o novosti, dokler le-ta ne bi postala znana daleč naokoli.
3. Pomembno je promocijo opraviti tudi v osnovnih in srednjih šolah po Sloveniji, saj veliko otrok pogosto zahaja v alpski svet, hkrati pa so otroci idealna publika, ki lahko vpliva tudi na svoje starše.

3.6 Učinkovit javni promet

Celotna regija bi bila povezana tudi s krožnim javnim prometom, ki mora vsebovati možnost prevažanja kolesarjev (vlakovi in avtobusi, taksiji to večinoma že zmorejo). Regija Julijske Alpe je z vidika krožnega javnega prometa še toliko bolj zanimiva, saj železniška proga poteka po zelo pestri trasi Bohinjske železnice. Tako bi javni promet oskrboval tudi prvo, drugo in tretje območje (glej poglavje 7).

4 PROMETNI REŽIMI NA PRVEM, DRUGEM IN TRETJEM OBMOČJU

Območja, kjer bodo veljali strožji prometni režimi, imajo namen umiriti promet v prvi vrsti tam, kjer ceste vodijo v najbolj občutljive dele. To je na primer območje osrednjega dela Triglavskega narodnega parka ali pa alpske doline in planote, kjer ni večjih naselij, so pa danes vsaj občasno prometno zelo obremenjene.

4.1 Prvo območje

Ker je na tem območju tudi Triglavski narodni park, je lahko prvo območje tisto območje, kjer prometnice potekajo po parku (to ne velja za tranzitne ceste), vendar zunaj večjih naselij, kot so Ribčev Laz, Stara fužina, Tolminske Ravne, Log pod Mangrtom, Gorjuše in Koprivnik. V to območje sodijo na primer alpske doline, kjer se cesta na koncu konča (doline Vrata, Kot, Krma, Voje, dolina Planice, Bavšica in druge). Dolgoročni cilj bi morala biti izključitev turističnega motoriziranega prometa iz tega območja. Mobilnost bi bila mogoča z javnim prometom, peš ali s kolesom. Danes še niso izpolnjeni vsi pogoji za celovito zaporo, vseeno pa bi v času najvišje turistične sezone morali ta režim vpeljati za en mesec. V tem obdobju bi bil vzpostavljen učinkovit javni promet od zapore naprej, po možnosti z vozili, ki imajo manjše izpuste kot običajna, kar bi dajalo lep vzor. Zapore oziroma omejitev seveda ne pride v poštev za stanovalce, lastnike, najemnike, upravljavce, intervencijske in službene vožnje. Za dolino Vrata velja nekoliko drugačen režim v prvem območju, saj gre tam za nadaljevanje že pripravljenega modela umirjanja prometa iz leta 2006.

Izven tega obdobja bi moral na tem območju veljati režim spremljanja prometnih tokov. Ob povečanem obisku, ko bi bila vsa razpoložljiva parkirišča zasedena, bi morali dolino za turistični promet enostavno zapreti, istočasno pa vzpostaviti javni promet, na primer s taksijem ali minibusom. Če bi bilo tudi izven visoke sezone takih dni veliko, bi to pomenilo, da je potrebno režim iz visoke sezone razširiti na čas zunaj nje. Parkiranje v tem območju bi bilo urejeno z označenimi parkirišči, cena parkiranja za to območje pa bi bila največja na celotnem območju Julijskih Alp. Dolgoročno bi morale število parkirnih mest ostati enako, oziroma bi jih ponekod, kjer so jih v preteklosti preveč velikopotezno gradili, morali celo zmanjšati. Vožnja z avtom v osrčje narodnega parka pomeni neke vrste standard, ki ima svojo ceno. Režim

parkiranja in prometa bi upravljala lokalna skupnost, vendar pa bi morala biti pravila poenotena znotraj celotne regije, saj gre za usklajeno prometno politiko.

Ves čas bi morala vse aktivnosti v prostoru spremljati aktivna oglaševalna dejavnost, ki bi sporočala, da so obiskovalci prišli na območje, kjer so se odločili za trajnostno mobilnost. Tako bi v vstopnih točkah v to območje lahko postavili table z napisom pomenljive vsebine, ki bi obiskovalcem sporočale, da so na območju posebnih vrednot. Naj navedemo samo nekaj predlogov:

»Vstopate v osrčje Triglavskega narodnega parka«,

»Vstopate v kraljestvo zlatoroga«,

»Tu se začne pravljica o zlatorogu« ...

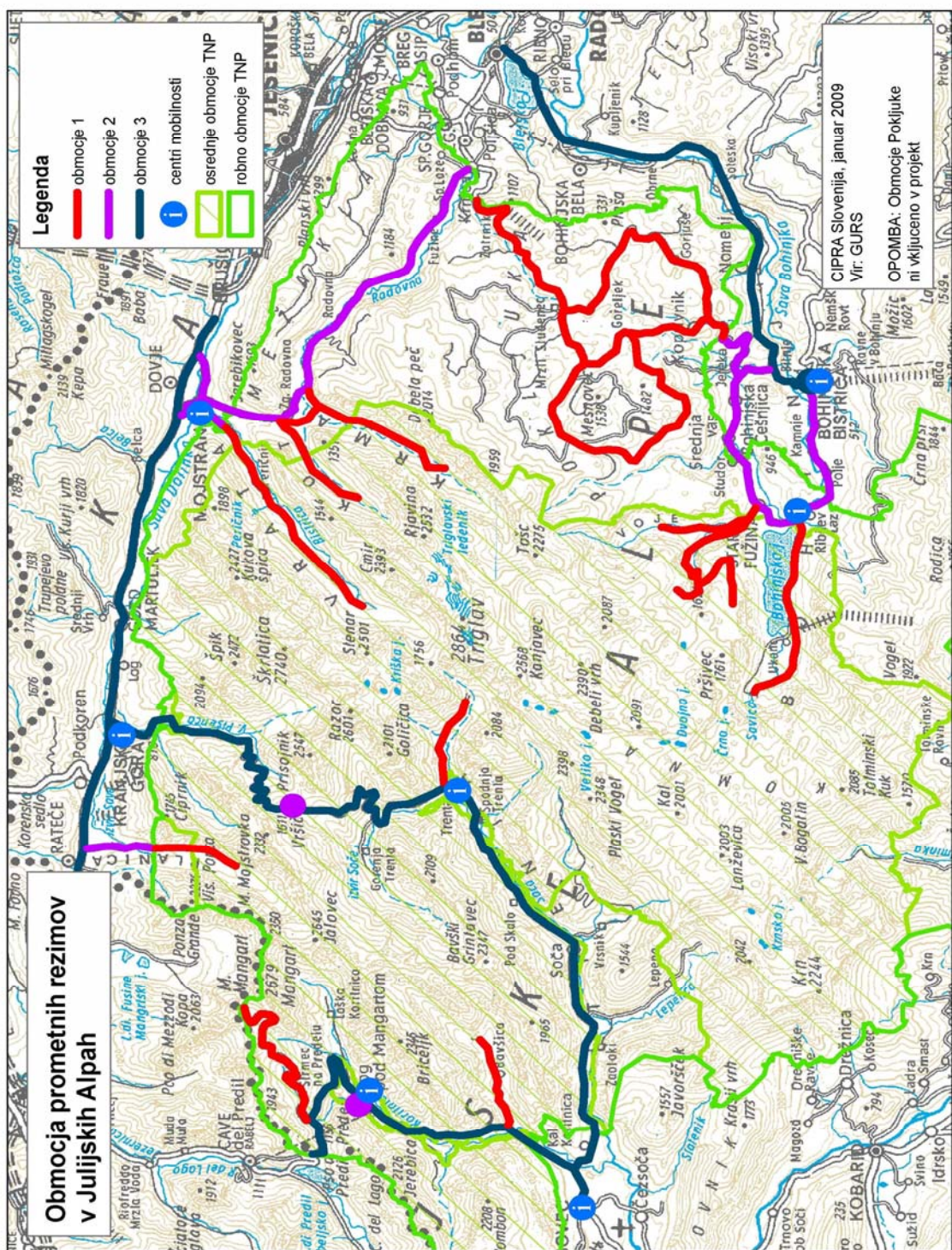
Na ta način bi obiskovalci začutili tudi simbolno vrednost prostora in bi hitreje razumeli in tudi cenili vsa prizadevanja za ohranitev območja brez prometa. Pomembno vlogo mora imeti tudi nadzorna služba, ki bi dosledno nadzirala izvajanje režima in promet v regiji. Vedno je potrebno tudi poudariti, kaj sistem ponuja v zameno z omejitvami individualnega prometa.

4.2 Drugo območje

Gre za območje, kjer je prometni režim milejši. Tu je potrebno zagotoviti dovolj urejenih parkirišč, ki so ob konicah sposobna prevzeti mirujoči promet, ki je namenjen v prvo območje. Nujno je, da je v tem območju parkirišč več kot v prvem območju oziroma in da imajo skupaj večjo zmogljivost. Cena parkirnine bi morala biti opazno nižja od cene v prvem območju, vsebovati pa bi morala tudi vozovnico za javni prevoz v prvo območje. To območje je sicer prometno prosto, kar pomeni, da se turističnega osebnega prometa ne bi omejevalo, razen v zares izjemnih primerih, ko so parkirišča zasedena in ko bi bilo gostov zelo velik, na primer v času večjih športnih prireditev.

4.3 Tretje območje

To območje je območje, kjer ne bi bilo nobenih omejitev za promet, bi pa na njem že izvajali oglaševalno dejavnost o prometnih režimih na območju Julijskih Alp. Parkirišča na tem območju bi morala biti zastonj za vse. Za goste, ki so sicer namenjeni na turistično bivanje v prvo ali drugo območje, pa bi lahko bile tudi večdnevne vozovnice z javnim prometom bistveno cenejše, lahko pa tudi zastonj. To bi bil jasen znak, da regija podpira trajnostno mobilnost.



Slika 2: Karta prometnih režimov

5 ZAKONODAJNI VIDIKI UMIRJANJA PROMETA V JULIJSKIH ALPAH

(Obstoječe in morebitne nove pravno zakonodajne možnosti umirjanja prometa v Julijskih Alpah s poudarkom na Vrški cesti, Mangrski cesti, cesti v Vrata in v Bohinju)

Prometna ureditev v slovenskem delu Julijskih Alp danes marsikje ne ustreza trenutnim razmeram in potrebam prostora, čemur je pogosto sokriva tudi zakonodaja oziroma togost državnih organov, ki skrbijo za prometno ureditev v Sloveniji, saj ne upoštevajo drugačnih razmer v občutljivem gorskem svetu. Tudi zakon o Triglavskem narodnem parku je zastarel in že vrsto let je v nastajanju nov zakon, ki bo moral upoštevati tudi prometne razmere, ki so se od začetka 80-ih let, ko je začel veljati obstoječi zakon, precej spremenile. Namen tega poglavja je pregled obstoječe zakonodaje, ki določa promet na območju Julijskih Alp in podati predloge, kako v okviru obstoječe zakonodaje zakonito vpeljati režim umirjanja prometa, podali pa smo tudi nekaj predlogov, kako bi s spremembo zakonodaje lahko pripravili podlago za nove prometne režime.

5.1 Kratek pregled obstoječe zakonodaje na področju prometa v gorskih območjih

a) Zakon o javnih cestah

Upravljanje državnih cest v Republiki Sloveniji določa Zakon o javnih cestah (ZJC). Kot pravi drugi člen tega zakona »Ta zakon določa status in kategorizacijo javnih cest, določa enotna pravila in strokovne podlage za graditev in vzdrževanje vseh javnih cest, zaradi zagotovitve čimbolj enakih pogojev za kakovosten in varen prevoz vsem uporabnikom cest na celotnem cestnem omrežju v državi, določa obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje usposobljenosti teh cest za varen in neoviran promet ter ureja upravljanje, graditev, vzdrževanje in varstvo državnih cest in prometa na njih.«

Na podlagi tega zakona so javne ceste državne in občinske (ZJC, člen 1, odstavek 1).

Po 13. členu ZJC velja, da javno cesto sestavljajo:

- cestno telo;
- cestni objekti;
- naprave za odvodnjavanje ceste;
- brežine ceste;
- cestni svet;
- zračni prostor nad voziščem v višini 7 m;
- prometne površine zunaj vozišča, kot so: počivališča, parkirišča, avtobusna postajališča in obračališča, prostori in objekti za tehtanje in nadzor prometa;
- površine za pešce in kolesarje na cestišču ceste;
- priključki na cesto v širini cestnega sveta;
- prometna signalizacija in prometna oprema;
- cestne naprave in druge ureditve, namenjene varnosti prometa, zaščiti ceste ter zemljišč in objektov vzdolž ceste pred vplivi prometa na njej;

- naprave za evidentiranje prometa.

Zato za vse dejavnosti na območju javne ceste (vendar ne na vozišču) tudi velja, da morajo ustrezati pogojem zakonodaje, pravilnikom in uredbam (glej prilogo 7). Za državne ceste velja, da so v državni lasti (ZJC, člen 3, odstavek 1), torej z njimi v celoti upravlja ter zanje jamči sredstva za vzdrževanje in obnovo država iz proračunskih sredstev. Če je z zakonom določeno drugače, je lahko upravljavec državnih cest tudi kdo drug (ZJC, 16 člen). Za občinske ceste pa velja, da so v občinski lasti (ZJC, člen 3, odstavek 1). V tem primeru prometni režim na njih določa občina z občinskimi odloki, prav tako pa je tudi vzdrževanje in obnova izključno finančno breme občine. Vidimo torej, da je področje pristojnosti na cesti in v prometu na njej dokaj jasno določeno predvsem glede lastništva ceste. Pri prizadevanjih za umirjanje in urejanje prometa na območju Triglavskega narodnega parka in tudi zunaj njega v gorskih območjih, se zelo pogosto zaplete že pri pravnih okvirih pristojnosti lokalnih skupnosti. Interes lokalnih skupnosti je pogosto zelo jasen in usmerjen k cilju umirjanja ali pa upravljanja s prometom, nikakor pa ne želijo prevzeti državnih cest v lastno upravljanje, saj preprosto nimajo dovolj sredstev za vzdrževanje.

O območjih, kamor sodijo tudi občutljiva gorska območja, govori 11 člen: *Vlada Republike Slovenije lahko sama ali na predlog občine predpiše posebno povračilo za uporabo javne ceste in objektov na njej, ki poteka po območjih s statusom zavarovanega naravnega bogastva, in določi poseben režim njene uporabe in vzdrževanja. Če je za vzdrževanje ceste dana koncesija, se z zbranimi sredstvi povračila krijejo stroški za njeno vzdrževanje.*

Državna zakonodaja je načeloma precej toga in velja za celotno državno ozemlje, praviloma brez izjem. Glavna težava je pogosto že v lastništvu ceste. Država lahko upravljanje ceste iz države prenese tudi na občino, če se obe strani s tem strinjata, o čemer govori 17. člen ZJC v petem odstavku. V tem primeru upravljanje in vzdrževanje ter obnova ceste preidejo pod upravljanje občine. Občine se po pravilu izogibajo lastništvu večjih cest, saj je njihovo vzdrževanje zelo drago in močno presega realne sposobnosti večine slovenskih občin, ki že brez tega bremena pogosto komaj shajajo na robu finančnih zmožnosti. Tako so občinske ceste večinoma manjše in precej manj prometne in tudi manj pomembne. Lokalni interesi upravljanja in umirjanja prometa pa so močni ravno v prostoru manjših gorskih skupnosti, ki želijo imeti vpliv na promet na in ob cestah.

Kadar je govor o umirjanju ali samo upravljanju prometa na zavarovanih območjih je potrebno v prvi vrsti poudariti, da je ciljna skupina turistični promet. Kakršne koli omejitve ne smejo veljati za lastnike in najemnike zemljišč, upravljavce prostora (gozdarska služba, vzdrževalci,...), intervencijska vozila (gorska reševalna služba, gasilci, policija, vojska, reševalna vozila...). Načrt ureditve prometa mora dosledno spoštovati zasebno lastnino in iz nje izhajajoče pravice. Usmerjen pa je na skupine, ki povzročajo povečano prometno povpraševanje in s tem nastajajoče težave tudi povzročajo, pri čemer je zelo pomembno, da tudi tem skupinam upravljavec pokaže, da je ta ukrep usmerjen predvsem k ohranjanju narave in s tem enakim možnostim doživetja edinstvenosti naravnih vrednot tudi v prihodnje.

V preteklosti so poznani primeri lokalnega urejanja prometa na podlagi občinskih odlokov, ki so se izvajali tudi na območjih državnih cest, na primer na Vrškiški cesti in cesti na Mangrtsko sedlo. Kljub temu, da so ti ukrepi nedvomno pripomogli k večji prometni urejenosti teh območij, pa niso bili usklajeni z veljavno zakonodajo. Njihovo izvajanje je bilo večinoma mogoče le s tihim privoljenjem države.

b) Alpska konvencija

Potrebno je omeniti še en pravni dokument, ki velja v Sloveniji. To je Pogodba o varovanju Alp, bolj znana kot Alpska konvencija, ki v Sloveniji velja z vsemi izvedbenimi protokoli. Nas zanima Protokol promet.

Alpska konvencija, Protokol promet 9. člen: Javni promet

Za trajnostno ohranitev in izboljšanje poselitvene in gospodarske strukture, kot tudi rekreacijskih in prostočasnih aktivnosti v alpskem prostoru, se pogodbenice zavezujejo, da bodo spodbujale vzpostavitev in razširitev uporabnikom prijaznih in okolju primernih sistemov javnega prometa.

Alpska konvencija, Protokol promet, 13. člen:

2. Pogodbenice bodo podpirale ureditev in ohranitev območij z omejenim prometom in brez prometa, ureditev turističnih krajev, kjer je prepovedana vožnja z avtomobilom, kot tudi ukrepe za spodbujanje prihoda in bivanja počitniških gostov brez avtomobilov.

Alpska konvencija, Protokol promet, 14. člen: Realni stroški

Da bi z boljšim zaračunavanjem realnih stroškov različnih nosilcev prometa vplivali na učinke usmerjanja prometa, se pogodbenice dogovorijo za udeležanje načela povzročitelja ter podpirajo razvoj in uporabo obračunskega sistema za ugotavljanje stroškov poti in eksternih stroškov. Cilj je postopna uvedba sistemov pristojbin, specifičnih za posamezne zvrsti prometa, ki bi dovoljevali, da se pravično krijejo realni stroški. Pri tem bi bilo potrebno uvesti sisteme, ki

- a) dajejo prednost uporabi okolju prijaznih nosilcev prometa in prometnih sredstev;*
- b) vodijo k uravnovešenejši uporabi prometnih infrastruktur;*
- c) stimulirajo k večji izrabi potencialov zmanjševanja okoljskih in socialno-gospodarskih obremenitev s strukturnimi ukrepi in ukrepi urejanja prostora, ki vplivajo na promet.*

Alpska konvencija je povsem jasna v členih prometnega protokola. Kako bo podpisnica uresničila določila členov, pa je odvisno od njene zakonodaje, pri čemer je jasno, da morajo biti ta določila vključena v zakonodajo, saj je ta mednarodni dokument slovenski parlament ratificiral.



Slika 3: Slovenija v obdobju 2009-2011 predseduje Alpski konvenciji. To je lepa priložnost, da uredi promet v gorskih območjih in tako postane zgled drugim alpskim državam. (Foto: MOP)

c) Direktiva o Eurovinjeti

Uvajanje dajatev za prevoz v gorskih območjih je vse bolj aktualno tudi na ravni Evropske unije, ki je v Direktivi o evrovinjeti (Direktiva 2006/38/EC), ki sicer govori o cestninah na avtocestah, dovolila tudi selektivno cestninjenje na avtocestah, ki vodijo skozi občutljiva gorska območja.

5.2 Pravne možnosti urejanja in umirjanja prometa

a) ZJC v svojem 11. členu v tretjem odstavku pravi sledeče: *Vlada Republike Slovenije lahko sama ali na predlog občine predpiše posebno povračilo za uporabo javne ceste in objektov na njej, ki poteka po območjih s statusom zavarovanega naravnega bogastva, in določi poseben režim njene uporabe in vzdrževanja. Če je za vzdrževanje ceste dana koncesija, se z zbranimi sredstvi povračila krijejo stroški za njeno vzdrževanje.*

Kljub dosednji praksi, da se na vseh državnih cestah izvaja enak režim, ki sledi ZJC in praviloma ne dovoli nikakršnih izjem drugačnega upravljanja s prometom ali celo njegovega umirjanja, nam 11. člen daje osnovo, da se v območjih posebnih naravnih bogastev, kar Triglavski narodni park zagotovo je, uvede poseben prometni režim, ki omogoča posebno urejanje prometa. Za občine ta člen pomeni osnovo, da se na cestah v zavarovanem območju lahko uvede poseben režim, četudi gre za državno cesto in bi stroški vzdrževanja ostali v breme državi.

S tem je lahko zajeto:

I. pobiranje pristojbin, katera so namenjena podpori varovalnega režima in prometnega urejanja. Te pristojbine so lahko:

a) **v obliki parkirnin**, ki jih plačajo vsi, ki parkirajo vozila na urejenih parkiriščih ob cesti, pri čemer mora zmogljivost parkirišč upoštevati nosilne zmogljivosti okolja in ne poslovne želje upravljavca. Poglavitni namen pobiranja parkirnine mora tako biti spoštovanje nosilnih zmogljivosti okolja in ko je parkirišče zasedeno, novih vozil do sprostitve parkirnih mest ne more sprejemati. Za neurejena parkirišča je značilno ravno to, da se vozila pogosto drenjajo in segajo vse bolj v naravno okolje ne glede na posledice. To se danes dogaja v številnih bolj obiskanih točkah gorskega sveta v Sloveniji. Višina parkirnine je vedno stvar ekonomike poslovanja, v primeru gorskih območij, kot je TNP, pa je potrebno upoštevati tudi dejstvo, da je vožnja z osebnim vozilom po zavarovanem območju storitev, ki je omejena in ima zato svojo ceno. To še posebej velja, če je mobilnost po tem območju omogočena tudi z javnim prometom.

b) **v obliki dajatve** (ekološke takse) na neki točki, kjer se promet zaustavi in se mu zaračuna dajatev;

II. Umirjanje prometa, ko ta postane preveliko breme za občutljiv gorski svet.

To se navadno zgodi v prometnih konicah v turistični sezoni. V primeru zatrepnih gorskih dolin, ki so v prometnem smislu slepo črevo, bi to lahko dosegli s spremljanjem prometa v tistih dneh, ko je prometno povpraševanje zelo veliko. Za te doline velja, da vanje vstopajoči promet zapusti dolino po isti poti in nima tranzitne

vloge. Takih dolin s cestami je v Triglavskem narodnem parku kar nekaj: Vrata, Kot, Krma, dolina Planice, Zadnjica, Zadnja Trenta, Voje, Bavšica in nekatere druge. Sem sodi tudi Ukanc kot del Bohinjske kotline, podobno pa se dogaja tudi na predelih planote Pokljuke.

III. Lahko gre samo za omejevanje prometa brez zaračunavanja kakršnih koli pristojbin, vendar je tako ravnanje problematično že zato, ker upravljanje ne pokrije niti lastnih stroškov.

b) Sprememba zakona o Triglavskem narodnem parku (TNP)

Druga možnost upravljanja s prometom v TNP je preko spremenjene zakonodaje. Ta možnost je v času nastajanja tega gradiva še vedno precej velika, saj novi zakon o TNP še ni znan, čeprav je že več kot štiri leta v procesu nastajanja. Snovalci zakona bi morali upoštevati občutljivost gorskega sveta in tudi na področju prometa predvideti pravno ureditev, določeno s členom v zakonu, da se v skladu z načeli varovanja narave in trajnostnega razvoja območja TNP promet tudi na državnih cestah lahko ureja po posebnem režimu, zlasti če cesta nima tranzitnega pomena, kar pogosto velja za ceste v zatrepne doline in na planote. V tem primeru je mogoče, da bi bilo potrebno nekoliko spremeniti tudi zakon o javnih cestah. Morda se to zdi malo verjetno, vendar je sedaj, v času nastajanja novega zakona, ta možnost največja od začetka veljavnosti aktualnega zakona, prav tako pa bo po uveljavitvi novega zakona njegova sprememba malo verjetna oziroma težje uresničljiva. Vse občine ter druge zainteresirane skupine (uprava TNP, društva, lastniki ...) bi morale, če obstaja iskrena želja urediti promet na gorskih območjih, za uveljavitev tega člena v nastajajočem zakonu izraziti interes pripravljavcem zakona. **Pri sprejemanju novega zakona o TNP je potrebno doseči tudi sofinanciranje javnega prevoza in tudi osnovne preskrbe prebivalstva v TNP.**

c) Prekategorizacija državne ceste v občinsko

Tretja pravna možnost, ki je mogoča že po dosednji zakonodaji, je že omenjena prekategorizacija ceste iz državne v občinsko, kar ZJC omogoča v petem odstavku 17. člena. Pravno gledano je ta možnost najlažja, vendar pa danes v Sloveniji zlasti manjše ali podeželske občine po pravilu niso sposobne vzdrževati cestne infrastrukture. Če gre za vzdrževanje manjše ceste, kot na primer cesta po dolini Planice od Planice do planinskega doma v Tamarju ali pa cesta v dolini Kot, to ni velik problem, saj so to makadamske ceste z zelo malo prometa in je vzdrževanje precej cenejše. Pri večjih cestah, zlasti tranzitnih, pa je vzdrževanje za občine večinoma prevelik zalogaj.

Na tem mestu velja omeniti primer iz Logarske doline, kjer je država državno cesto obnovila, nato pa jo prekategorizirala v občinsko, da so lahko v Krajinskem parku Logarska dolina pričeli z umirjanjem in urejanje prometa. Vendar je z vidika občin ali drugih vzdrževalcev ceste taka rešitev le kratkotrajna, saj je cesto kmalu potrebno prenoviti, to pa stane.

d) Nova ureditev v gorskih območjih: delitev pristojnosti med državo in občino

Četrta možnost, za katero danes ni pravne podlage, ki pa je po našem prepričanju vredna razmisleka, je sledeča. Izhodišče te ideje je, da je urejen in okolju prijazen promet v interesu vseh. Torej na eni strani države, ki je ustanoviteljica in upravljavka TNP in bi ji moralo biti v interesu obvarovati ozemlje narodnega parka pred škodljivimi vplivi turističnega prometa tudi za ceno izjeme pri urejanju prometa na državnih cestah, zlasti če te niso tranzitnega pomena. Na drugi strani pa bi moral biti to interes tudi lokalnih skupnosti, ki želijo z urejanjem prometa zmanjšati že nastale škodljive vplive prometa in preprečiti nove. Hkrati je trajnostno urejen promet v turističnih območjih lahko tudi pomembna blagovna znamka, ki je vse pomembnejša v turizmu, ki se prilagaja podnebnim spremembam in nizkoogljični družbi. V tem primeru bi lahko državne ceste v visoki sezoni ali pa za šest mesecev po predhodnem dogovoru država prepustila občini, da bi lahko izvajala katerega od režimov urejanja in umirjanja prometa. Manj prometa na teh cestah pomeni manj poškodb na cestah in manjše stroške za državo pri vzdrževanju. Po drugi strani pa bi občina s tem, ko bi uvedla sprejemljiv način urejanja prometa, rešila lokalne prometne zagate in naredila korak naprej v smeri okolju prijaznega prometa. V tem primeru je vsak od vpletenih na boljšem kot prej.

Koristi, ki jih ima država:

- Država lahko računa na ureditev prometa v zavarovanem območju, ki ga je z zakonom sama ustanovila kot območje visoke vrednosti in nacionalne pomembnosti (na primer narodni park), pri čemer pobudo in večino dela opravi lokalna skupnost. To je dobra promocija za državo;
- Če občina umiri promet, oziroma ga občutno zmanjša, se zmanjšajo obremenitve, kar državi zmanjša stroške vzdrževanja ceste;
- Instrument pobiranja nadomestila je lahko tudi že prvi korak k prenosu zunanjih stroškov prometa v notranje, kar je cilj evropske in s tem tudi državne prometne politike.

Koristi, ki jih ima občina:

- Urejen promet močno zmanjša okoljske škode in poveča doživljajsko pestrost v pokrajini, v turističnem smislu prostor pridobi na vrednosti;
- Občina lahko ob ustrezni ceni parkiranja ali pristojbin zagotovi vir prihodka, ki ga namenja za urejanje prometa.
- Izvajanje prometnega režima je povezano z delovnimi mesti, kar lahko predstavlja sicer majhen, a pomemben vir zaposlitve lokalnemu prebivalstvu v parku. Poleg ekonomske pomembnosti je pomembnost tega dejavnika tudi v večji pozitivni identifikaciji s parkom kot domačim okoljem.

6 NADOMESTILO / POVRAČILO ZA UPORABO CESTE

ZJC v svojem 11. členu v tretjem odstavku pravi sledeče:

Vlada Republike Slovenije lahko sama ali na predlog občine predpiše posebno povračilo za uporabo javne ceste in objektov na njej, ki poteka po območjih s statusom zavarovanega naravnega bogastva, in določi poseben režim njene uporabe in vzdrževanja. Če je za vzdrževanje ceste dana koncesija, se z zbranimi sredstvi povračila krijejo stroški za njeno vzdrževanje.

Na podlagi tega člena si občine v Julijskih Alpah prizadevajo v dogovoru z Direkcijo Republike Slovenije za ceste (DRSC) oziroma državo vzpostaviti enoten način zaračunavanja nadomestila za uporabo posameznih cest v gorskem območju. Ta inštrument je zelo pomemben za dolgoročno ureditev in določitev pristojnosti na nekaterih cestah v Julijskih Alpah.

S tem bi se vzpostavil enoten sistem znotraj obstoječe zakonodaje, ki bi postal bolj prepoznaven in ne bi povzročal dodatnega nezadovoljstva med obiskovalci, kar je pogosto primer danes, ko na različnih območjih prihaja do pobiranja različnih pristojbin, ki pogosto nimajo povsem ustrezne zakonske podlage. Na ta način bi sprejeli tudi prvi korak preusmeritve zunanjih stroškov prometa na notranje na lokalni ravni, o čemer govorita tudi evropska in slovenska prometna politika. Ko bo ta sistem zaračunavanja nadomestila za uporabo ceste, ki poteka po območju s statusom naravnega bogastva dosežen, se bo njegovo izvajanje lahko vršilo na vstopnih točkah v doline (na primer Mojstrana), pod prelazi (na primer v vasi Trenta ali v Kranjski Gori) ali pa na začetku Mangrtske ceste. Podrobnosti, kot na primer: kako obravnavati lastnike, najemnike, interventne vožnje in druge pogoste obiskovalce, bo potrebno doreči po uveljavitvi sistema in so predmet lokalnih posebnosti in dogovorov. V tej fazi je pomembno, da občine to možnost prepoznajo kot zelo pomemben vzvod urejanja prometa na gorskih cestah in se poenotijo glede skupne, enotne pobude pri Ministrstvu za promet in DRSC.

7 MODEL UREDITVE JAVNEGA PROMETA

Nov model javnega prometa temelji na večji prepoznavnosti učinkovitega javnega prometa kot primerjalne prednosti turistične ponudbe v širši regiji. Predvsem pa mora postati instrument, ki se ga bodo posluževali tudi domačini. Model mora izhajati iz učinkovitosti in visoke kakovosti ponudbe javnega prometa in mobilnosti nasploh. Nujna je medsebojna usklajenost obstoječih vozniških redov, tako avtobusnih, kot železniških. Pomembna je navezava na avtobuse in vlake, ki pridejo iz večjih mest (Ljubljane, Kranja, Nove Gorice). Povezanost ponudbe javnega prevoza bi temeljila na krožni trasi Ukanc– Bohinjska Bistrica – Bled – Kranjska Gora – Vršič – Bovec – Most na Soči – Bohinjska Bistrica – Ukanc, ki vključuje tudi vlak. Bohinjska proga je že sama po sebi pomembna turistična zanimivost. Obratovanje prog javnega prevoza bi bilo seveda odvisno od sezone, vozni red avtobusov pa bi bil usklajen z voznimi redi vlakov na Bohinjski progi. Cene vozovnic bi nujno morale biti subvencionirane za

vse turiste v regiji Julijske Alpe (na primer za goste v hotelih in apartmajih, kampih ipd.), kar bi bil prvi korak k promociji turizma z mehko mobilnostjo.

Vsi ponudniki turističnih zmogljivosti bi morali v svojih trajnostno prometnih načrtih podati opis možnosti dostopa do njihovih kapacitet s sredstvi javnega prometa. Pomembno je tudi to, da lahko gostje pri njih brez lastnega prevoza dosežejo vse pomembnejše turistične točke s sredstvi javnega prevoza. Prav tako je krožna pot okoli in skozi Julijske Alpe lahko že sama po sebi pomemben del turistične ponudbe, saj obiskovalce vozi med turističnimi kraji in jim omogoča dnevno vrnitev na kraj bivanja. Smiselno je del stroškov obratovanja pokriti tudi iz vlaganj turistične ponudbe (hoteli, drugi turistični ponudniki), saj bi moralo biti za vse turistične ponudnike v regiji pomembno, da regija promovira trajnostno mobilnost. Dolgoročni cilj javnega prometa bi moral biti zeleni javni prevoz – uporaba okolju prijaznih prevoznih sredstev (vozila na elektriko, bioplin...).

7.1 Avtobusni prevoz

Poudarek je na ustanovitvi dodatnih hitrih prog med večjimi središči, kjer obstaja potreba po vsakodnevnih čim hitrejših prevozih med najbolj obremenjenimi točkami. Obenem vzpostavimo vožnjo lokalnih avtobusov, ki ustavijo v vsaki vasi. Primer: avtobus iz Ljubljane ustavi le v Kranju, Bledu in Bohinjski Bistrici. Če pogledamo natančneje, kaj se zgodi v Bohinjski Bistrici: Ko prispe hitri medkrajevni avtobus, tam že čaka naslednji - manjši, lokalni avtobus, ki opravi vožnjo po okolici (Savica, Kamnje pri Bohinjski Bistrici, Polje pri Bohinjski Bistrici, Ribčev Laz, Bohinj Jezero, Pod Voglom, Žičnica Vogel križišče, Bohinj Zlatorog, Stara Fužina,...). Cilj novega koncepta je skrajšati potovalne čase med večjimi naselji in omogočiti javni prevoz tudi po vaseh. Prihodi avtobusov naj se navezujejo na odhode vlakov in obratno. Avtobusi bi morali imeti tudi prostor za prevoz koles. Po potrebi se lahko frekvence voženj med letom spreminjajo, saj je pričakovati tudi spremembe v povpraševanju, glede na to, da turistična sezona traja le nekaj mesecev v letu. Avtobusi morajo imeti najvišje ekološke standarde glede izpustov, lahko so tudi na zemeljski plin.

7.2 Železniški prevoz

Nujno je povečanje števila vlakov na trasi Jesenice – Most na Soči in obratno vsaj na deset na dan, ob koncih tedna pa tudi ob nedeljah vsaj petkrat na dan, velik problem pa je tudi trajanje vožnje. Ti ukrepi morajo biti naravnani dolgoročno, z namenom razvijati trajnostni promet v regiji. Nujna je trajna promocija tovrstne proge, pomembno pa je promovirati tudi prevoze vozil. V zimskih voznih razmerah je pogosto to najhitrejši način vožnje iz zgornje Savske doline, Bleda in Bohinja v Posočje in obratno. Nujno je tudi, da imajo vlaki prostor za sprejemanje kolesarjev. Pomembne pa so tudi povezave Ljubljane in Jesenic ter Bleda in Bohinja preko železniškega prometa. Poleg izboljšanja pogostnosti voženj bi bilo potrebno pot tudi časovno skrajšati, kar je povezano z modernizacijo železniške proge. To pa je stvar državne prometne politike.

7.3 Taksi službe

Taksi službe bi lahko sodelovale v javnih prevozi na krajše razdalje. Tako bi se ponudba razširila na manjše avtobuse ali kombije, ki bi nudili vožnje od hotelov in drugih točk zbiranja na znane točke obiska: na primer v alpske doline ali na njihove začetke (odvisno od prometne ureditve), na Mangrsko sedlo, na Srednji vrh, na panoramsko cesto po Karavankah nad zgornjo Savsko dolino, na planino Vogar, v zanimive gorske vasi (na primer Čadrg, Kneške ravne, Tolminske Ravne,...). Za tiste točke obiska, kjer obratovanje javnega prometa z rednimi progami ni smiselno, bi lahko vzpostavili taksi službe. Te bi na poziv prišle na določena mesta, njihove storitve bi potnike stale podobno kot avtobusna vozovnica, razliko pa bi taksistu nadomestil upravljavec javnega prometa. Zelo pomembno je, da so taksi vozila ekološka vozila, torej s čim manjšimi izpusti (na primer hibridno vozilo).

7.4 Javni promet

Javni promet bo odigral pomembno vlogo tudi pri omejevanju prometa v območjih, kjer bo turistični osebni promet omejen ali v določenih primerih tudi prepovedan. V višjih turističnih sezon, ko je pričakovati največji pritisk osebnega prometa, bi na območjih, kjer prometnice sežejo v osrednje območje TNP, turistični promet povsem prepovedali (ne velja za lastnike, najemnike, službene in intervencijske vožnje). Mogoč bi bil le s sredstvi javnega prometa. V tem primeru bi šlo seveda za avtobuse in taksije, pri čemer so avtobusi lahko tudi manjši kombiji ali minibusi, ki povzročajo manj hrupa in manj emisij, hkrati pa so na ožjih in ovinkastih cestah bolj agilni in ceste manj poškodujejo. Marsikje so tudi bolj ekonomični. Prav tako bi bila vloga javnega prometa odločilna pri zagotavljanju mobilnosti v času, ko bodo zmogljivosti parkirišč premajhne za povpraševanje (v prvem in morda tudi v drugem območju), ali pa na primer kot smučarski avtobus, ki bi smučarje, ki so namenjeni na Vogel, pripeljal od parkirišč v Ribčevem Lazu ali celo Bohinjski Bistrici, do koder bi smučarji prišli z vlakom. Uvedba takega prometnega režima bi bila v Sloveniji novost, kar pomeni, da je potrebno prebivalstvo pravočasno obvestiti in vse ukrepe utemeljiti, finančno shemo ukrepov pa razviti tako, da javni promet za uporabnike ne bo drag, saj je to pogosto glavni razlog, da ga ljudje ne uporabljajo. Del cene vozovnice se lahko pokrije tudi iz vsote letno pobranih parkirnin v ožjem in robnem območju, kjer morajo biti cene višje kot drugje.

7.5 Promocija trajnostne mobilnosti

Hkrati s povečanjem in spreminjanjem ponudbe javnega prometa je potrebno izvesti močno promocijsko kampanjo, kjer obiskovalce in domačine spoznamo z novo storitvijo. Promocija trajnostne mobilnosti bi morala obsegati tudi lokalno prebivalstvo. Tako bi šole uredile prometne načrte (če tega še nimajo), javni promet pa bi poskrbel za vse šolarje na njihovih dnevnih poteh v šolo.

Povezovanje avtobusnega, železniškega javnega prevoza in prevoza s taksiji bi moralo biti usklajeno v celovito podobo javnega prometa v Julijskih Alpah. Tako bi se regija lahko predstavila kot prva regija v Sloveniji z možnostjo dostopa do nje na trajnostni način, to bi lahko postal tudi zaščitni znak regije, na primer: »Julijske Alpe - regija trajnostne mobilnosti«. Regiji bi se s tem programom povečala konkurenčnost v številnih programih, ki se ukvarjajo s povečanjem energetske učinkovitosti in imajo za primere dobre prakse rezervirana tudi nagradna sredstva za nadaljnji razvoj. Taki primeri so natečaji CIPRE International (v preteklosti Prihodnost v Alpah in cc. alps), pa tudi programi Dynalp in številni drugi. Občine te regije bi lahko kandidirale za članstvo v združenju Biseri Alp (Alpine Pearls), kjer je zgleden primer tudi gorska občina Chamois z Aoste, ki je občina brez motoriziranega prometa. Ker so izzivi v sodobni Evropi danes povezani predvsem z izzivom kako preiti na nizkoogljično družbo, je prehod na večji delež javnega prometa gotovo korak v pravi smeri.



Sliki 4 in 5: Občina Werfenweng v avstrijski deželi Salzburg je eden najboljših primerov trajnostnega turizma v Alpah. (Foto: CIPRA Slovenija)

8 USMERITVE JAVNEGA PROMETA V JULIJSKIH ALPAH

Usmeritve javnega prometa v Julijskih Alpah so:

- a) Javni promet mora postati eden od stebrov trajnostne mobilnosti, kot zaščitni znak regije Julijske Alpe;
- b) Občine na območju Julijskih Alp se morajo obvezati, da bodo sodelovale pri vzpostavitvi integriranega javnega prometa, kjer bo v ospredju povezanost celotne regije;
- c) Cene storitev javnega prometa morajo biti ustrezno subvencionirane oziroma se morajo stroški obratovanja pokrivati iz različnih virov, (na primer: del pobranih parkirnin, občinski proračun, državni proračun, pomembnejša turistična podjetja...)

- d) V obdobju turističnih viškov mora biti javni promet sposoben prevzeti nase povpraševanje po mobilnosti v celoti povsod tam, kjer bo prišlo do popolne omejitve osebnega motoriziranega prometa;
- e) Tako vlaki, avtobusi in taksiji, ki služijo javnemu prometu, morajo imeti tudi možnost prevoza koles.
- f) Uvedba javnega prometa mora biti pravočasno napovedana, hkrati pa mora ves čas potekati promocija javnega prometa v regiji tako na lokalni, regionalni kot tudi meddržavni ravni;
- g) Javni promet mora postati ena od prioritet občinskih prometnih načrtov, s katerimi lahko dosežejo večjo dodano vrednost v turizmu in začnejo s preходом na nizkoogljično družbo;
- h) Občine bodo spremljale trende trajnostnega prometa v Alpah in jim sledile kot vzorčna regija v Sloveniji. Lahko se tudi vključijo v katero od združenj, ki se ukvarja prednostno s področjem trajnostnega prometa ali turizma. Na ta način lahko računajo tudi na razvojne vzpodbude različnih domačih in mednarodnih skladov.
- i) Smiselno je uvajati čim več nizkoemisijskih vozil ali celo vozil na električni pogon. Tu gre poleg taksi služb in podjetij javnega prometa tudi za vozila javnih služb (na primer občinska vozila), ki bi bila lep zgled gostom in domačinom v regiji. Zgledi so zelo pomembni in občina mora biti dober zgled.

9 ORGANIZIRANOST ZA IZVAJANJE UMIRJANJA PROMETA V JULIJSKIH ALPAH

Proces uresničevanja umirjanja prometa v Julijskih Alpah bo dolgotrajen, kompleksen in zahteven. Da bi dosegli postavljene cilje potrebujemo dobro organiziranost.

Predlagamo naslednje:

Občine Bohinj, Bled, Bovec, Gorje in Kranjska Gora ustanovijo medobčinski odbor za Umirjanje prometa v Julijskih Alpah.

Odbor skrbi za usklajevanje dela pri izvajanju nalog s področja umirjanja prometa v Julijskih Alpah, dajanje pobud in aktivno delo na področju občinske in državne zakonodaje (ZJC in pravilniki, Zakon o TNP...), promocija umirjanja prometa in druge naloge, ki so potrebne za doseganje postavljenih ciljev.

Medobčinski odbor sestavljajo predstavniki občin, Triglavskega narodnega parka, CIPRE Slovenija, Ministrstva za promet in po potrebi tudi predstavniki drugih zainteresiranih organizacij oz. organov.

Ključne naloge medobčinskega odbora za umirjanje prometa v Julijskih Alpah so:

- Organiziranje in koordiniranje aktivnosti za umirjanje prometa v Julijskih Alpah;
- Promocija umirjanja prometa v Julijskih Alpah;
- Strokovna pomoč občinskim organom;
- Nadzor nad izvajanjem dogovorjenih aktivnosti.

Medobčinski odbor deluje na podlagi letnih programov dela. Ključne naloge odbora za leto 2009 so:

- Koordinacija sprejemanja projekta Umirjanje prometa v Julijskih Alpah na občinskih svetih in pritegnitev občin Bled in Gorje.
- Usklajevanje dela pri pripravi pobude o uresničevanju umirjanja prometa v Julijskih Alpah Ministrstvu za promet.
- Organizacija in usklajevanje dela na področju informiranja in promocije: zloženke, razstave, predstavitve, mediji...
- Sodelovanje pri pripravi novega Zakona o TNP.

Za uresničevanje nalog umirjanja prometa na občinskem nivoju vsaka sodelujoča občina ustanovi občinski odbor za umirjanje prometa. Predstavniki občinskih odborov so zastopani v medobčinskem odboru tako, da delo poteka čimbolj usklajeno in učinkovito.

10 IZVEDENE AKTIVNOSTI

Poleg osmih delavnic je rezultat projekta tudi zloženka ter premična razstava. Sam dokument Umirjanje prometa v Julijskih Alpah, ki predstavlja glavni del, pa poleg analiz stanja vsebuje številne smernice in konkretne predloge glede umirjanja prometa. Izdelane so bile tudi idejne zasnove parkirišč v Bohinju (Stara Fužina, Bohinjska Bistrica), Mojstrani (parkirišče pri Žičnici, parkirišče pri Planinskem muzeju (tudi izvedbeni projekt)), na Vršiču in Mangrski cesti. Oblikovan je tudi vzorec Občinskega odloka o trajnostni mobilnosti.

11 SKLEP

Uresničevanje umirjanja prometa bo večletni proces, ki se je pričel s projektom Umirjanja prometa v Julijskih Alpah. Trdna podlaga temu procesu je ta dokument, ki ga bodo obravnavali in sprejeli občinski sveti občin Bohinj, Bovec in Kranjska Gora.

Doslej smo dosegli rezultate, ki omogočajo, da se bo umirjanje prometa v Julijskih Alpah nadaljevalo organizirano in učinkovito:

- Med ključnimi deležniki smo povečali zavedanje o potrebnosti in nujnosti umirjanja prometa v Julijskih Alpah.
- Na osnovi modela Umirjanja prometa v Julijskih Alpah smo omogočili, da se bo projekt izvajalo celovito in enotno za celotno območje.
- Z izdelavo modelov umirjanja prometa za posamezna območja (Bohinj, Vrata, Vršička cesta in Mangrtska cesta) smo dosegli, da se bo v okviru enotnega koncepta upoštevalo tudi lokalne posebnosti in interese posameznih občin.
- Posebej na poseljenih območjih, kot sta Bohinj in Mojstrana, smo povečali zaupanje lokalnega prebivalstva, da jim umirjanje prometa prinaša višjo kakovost življenja in nove razvojne priložnosti.
- Povečalo se je tudi zavedanje, da je umirjanje prometa eden izmed temeljnih pogojev za razvoj kakovostnega in trajnostnega turizma.
- Našli smo pravno možnost (11. člen Zakona o javnih cestah), ki omogoča prenos pristojnosti za umirjanje prometa (prometni režimi, posebno povračilo za uporabo ceste in objektov na njej) na občine in na tej osnovi dosegli podporo Direkcije Republike Slovenije za ceste ter izdelali pobudo, ki jo bodo občine Bohinj, Bovec in Kranjska Gora naslovile na Ministrstvo za promet.
- Izdelana je bila premična razstava, ki bo služila promociji projekta in bo postavljena v vseh večjih naseljih na območju Julijskih Alp.
- Natisnjena je bila zloženka, ki so jo prejeli vsi informacijski centri, prejela jo bodo tudi gospodinjstva in turistični ponudniki na območju Julijskih Alp.
- Izdelane so bile idejne zasnove za parkirišča v Bohinju (Bohinjska Bistrica in Stara Fužina), v Mojstrani (parkirišče pri Planinskem muzeju in parkirišče pri Žičnici), za parkirišča na prelazu Vršič in za urejanje Mangrtske ceste pri Mangrtski planini.
- Postavili smo temelje organiziranosti za uresničevanje Umirjanja prometa in sicer v obliki medobčinskega odbora za umirjanje prometa in občinskega odbora za umirjanje prometa, pripravljen pa je tudi program dela odbora za leto 2009.
- Pripravljen je dokument za občinske svete, pobuda Ministrstvu za promet in vzorec odloka o trajnostni mobilnosti za občine.

Do vzpostavitve organiziranosti za uresničevanje umirjanja prometa v Julijskih Alpah bo z delom nadaljevala projektna skupina, župani občin pa so odgovorni za izvedbo aktivnosti, ki so predvidene v tem in naslednjih letih.

Za sodelovanje v projektu bomo povabili tudi vse občine v Julijskih Alpah, ki še niso formalno vključene in sicer občine Bled, Gorje, Kobarid in Tolmin.

V projektu smo upoštevali tudi projekt Predor pod Vršičem, kakor tudi projekte uresničevanja strategij trajnostnega razvoja Julijskih Alp in posameznih območij. Tako bo tudi v prihodnje.

UMIRJANJE PROMETA V BOHINJU

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	33
1.1	Poblemi.....	33
1.2	Urejanje in umirjanje prometa v Julijskih Alpah.....	34
2	NAMEN STROKOVNIH PODLAG.....	35
3	CILJI UMIRJANJA PROMETA V BOHINJU.....	35
4	MODEL UMIRJANJA PROMETA V BOHINJU	36
4.1	Območja umirjanja prometa.....	36
5	URESNIČEVANJE UMIRJANJA PROMETA.....	40
5.1	Prometni režimi.....	41
6	UREJANJE IN UMIRJANJE INDIVIDUALNEGA MOTORNEGA PROMETA.....	42
7	ZASNOVA OPERATIVNEGA IN TERMINSKEGA NAČRTA	50
8	POGOJI ZA URESNIČEVANJE UMIRJANJA PROMETA V OBČINI BOHINJ	53
9	SKLEP.....	53
10	VIRI IN LITERATURA.....	54

1 UVOD

Bohinj je območje izjemnih naravnih in kulturnih danosti. Prostor, ki omogoča poselitev, dobro kakovost življenja in gospodarski ter družbeni razvoj je v veliki meri odvisen od naravnih danosti območja. Poleg kmetijstva, kot tradicionalne gospodarske dejavnosti, je trajnostni turizem največja razvojna priložnost Bohinja.

Triglavski narodni park, ki obsega tudi velik del občine Bohinj, daje temu prostoru dodatno – nacionalno vrednost in pomen. Prisotnost parka prinaša obveznosti varovanja naravne in kulturne dediščine, kar sicer onemogoča parku neprimerne oblike razvoja, toda ob tem omogoča razvoj kakovostnega, trajnostnega in naravi prilagojenega turizma. Razvoj turizma v Bohinju je skoraj v celoti pogojen z ohranjanjem pristne narave, visoke kakovosti okolja in ohranjanjem identitete območja. Sedanje stanje razvoja Bohinja kaže na nekatere resne grožnje za ohranjanje narave, kakovosti življenja lokalnega prebivalstva in trajnostnega razvoja turizma.

Dosedanji razvoj turizma v Bohinju prinaša nekatere negativne posledice. V času visokih turističnih sezon se pojavlja naraščajoč problem preobremenjenosti z motornim prometom. Dosedanje študije so pokazale vse razsežnosti tega problema, ki postaja eden izmed največjih ovir za nadaljnji razvoj trajnostnega turizma v Bohinju, kakor tudi za kakovost življenja lokalnega prebivalstva.

1.1 Problemi

Prisotnost motornega prometa na območju Bohinja se kaže predvsem v velikem številu individualnega avtomobilskega prevoza, ki povzroča hrup, prometne zastoje in gnečo, poslabšanje kakovosti zraka ter fizične posledice na krajino – poškodbe zemljišč, vegetacije, zmanjšanje kakovosti jezerske vode in vodotokov. Negativne posledice pretirane obremenitve z motornim prometom nastajajo predvsem v božično - novoletnem času, v času zimskih počitnic in v zimskem času ob lepih in za smučanje zelo zanimivih koncih tedna. V poletnem času je obremenitev največja v času visoke turistične sezone, to je konec julija in v prvi polovici avgusta. Poleg tega so poleti pretirano zasičeni nekateri konci tedna, ki so izrazito primerni za planinarjenje in gornišstvo, sončenje in kopanje. Pretirane obremenitve okolja in prostora povzročajo predvsem dnevni obiskovalci Bohinja, ki prihajajo z osebnimi motornimi vozili. Ob tem je potrebno poudariti, da velika večina dni v letu ni preobremenjena z motornim prometom, toda ta promet ni naravnan trajnostno.

Vse navedeno pomeni, da pretirane obremenitve z motornim prometom v dneh največjega turističnega povpraševanja (turistov in predvsem obiskovalcev), kakor tudi netrajnostno urejen promet, pomenijo resno grožnjo za razvoj kakovostnega turizma v Bohinju in tudi grožnjo kakovosti življenja za stalne in občasne prebivalce.

Vse analize, študije in štetja prometa kažejo, da je obstoječe stanje prometa v Bohinju neustrezno in ob tem navajajo, da je zelo verjetno, da se bodo nadaljevali trendi povečevanja motornega prometa, kar bo seveda povzročalo še večje probleme in še več negativnih posledic. Zasičenost z motornim prometom je največja v

območju jezera, ki leži v ožjem območju Triglavskega narodnega parka. Na tem območju je v času obeh najvišjih turističnih sezon že presežen prag nosilne sposobnosti okolja, kar sta pokazala indikatorja obremenitve cestne infrastrukture, predvsem parkirišč in indikator čiščenje odpadnih voda. Nekaj indikatorjev (kakovost jezerske in rečne vode, kakovost zraka, pitna voda in zlasti turistična nosilna sposobnost) pa kaže na to, da so blizu nosilne sposobnosti in dolgoročno je tudi okolje ogroženo. Kazalce vplivov turizma na okolje povzemamo iz diplomske naloge *Poskus analize turistične nosilne zmogljivosti na primeru občine Bohinj*, avtorice Darinke Maraž, v kateri je problematika negativnih vplivov na okolje podrobneje obdelana. Do podobnih ugotovitev so prišli tudi drugi avtorji. Na rastočo problematiko motornega prometa opozarja tudi Urška Smukavec v njeni diplomski nalogi *Vpliv cestnega prometa na okolje v bohinjskem delu Triglavskega narodnega parka*. V omenjenem delu v zaključku (strani 109 in 110) navaja: »Povsod prevladuje avtomobilski promet, čeprav je javni promet vsaj na relaciji od Bohinjske Bistrice do Ribčevega Laza in Ukanca ustrezen, predvsem za izletnike. Na najbolj prometno obremenjeni cesti, ki pomeni tudi glavni vstop v bohinjski del TNP v Ribčevem Lazu, je bilo ob štetju prometa julija 2003 naštetih 3774 avtomobilov dnevno, kar je 2-krat več glede na štetje, ki ga je izvedel Javni zavod TNP v letu 1997. Tudi glede na povprečni letni dnevni promet (PLDP), ki ga je izračunala Direkcija republike Slovenije za ceste (DRSC) v letu 1999 in znaša od Bohinjske Bistrice proti Ribčevem Lazu 1388 avtomobilov, je število močno preseženo.«

Zavedanje, da je v Bohinju potrebno promet urediti in v času največjih obremenitev tudi umirjati je prisotno tudi med turisti in obiskovalci. Naj navedemo ugotovitve U. Smukavec iz navedenega diplomskega dela (stran 111): »Glede na opravljene ankete med obiskovalci v poletju 2003 se jih večina strinja, da so potrebne na področju urejanja cestnega prometa spremembe, in sicer jih je kar 70 % podprlo zaporo ceste za motorni promet ob vstopu v Bohinjski del TNP proti Bohinjskemu jezeru. Vprašanje pa je, kakšna bi bila njihova reakcija, če bi se to zares zgodilo. Vsekakor so na tem območju potrebne spremembe in omejitve motornega prometa, če želimo ohraniti okolje za naslednje generacije.«

1.2 Urejanje in umirjanje prometa v Julijskih Alpah

Problematika motornega prometa je prisotna na celotnem območju alpskega prostora. Že dalj časa jo zaznavamo tudi v Julijskih Alpah, še posebej znotraj območja Triglavskega narodnega parka. Zavedanje o resnosti problema in pripravljenost, da se ga začne organizirano reševati, je vodilo občine Bohinj, Bovec in Kranjsko Goro ter javni zavod Triglavski narodni park, da sodelujejo pri pripravi in uresničevanju projekta *Umirjanje prometa v Julijskih Alpah*. Žal v projektu ne sodelujeta tudi občini Gorje in Bled, kar pomeni, da nismo mogli celovito obravnavati območja Pokljuke.

Projekt, ki se izvaja v okviru programa Dynalp², postavlja enoten model umirjanja prometa v Julijskih Alpah oziroma v Triglavskem narodnem parku. Ta model smo uporabili tudi v primeru Bohinja. Ob upoštevanju skupnih značilnosti in načina reševanja problematike prometa na celotnem območju Julijskih Alp smo v primeru Bohinja upoštevali tudi posebnosti tega območja.

2 NAMEN STROKOVNIH PODLAG

Na razgovorih v projektni skupini in delavnicah, na katerih smo razpravljali o projektu *Umirjanje prometa v Bohinju*, smo ugotovili, da je za uresničevanje projekta na dolgi rok najpomembnejše, da se model umirjanja prometa v Bohinju uporabi kot strokovna podlaga za pripravo prostorskih dokumentov občine Bohinj. Namen tega gradiva je v tem, da bo služilo pripravljavcem prostorskih dokumentov občine Bohinj pri načrtovanju prometne infrastrukture, posebej sistema parkirišč, v občini Bohinj.

Ena izmed ključnih podlag za umirjanje prometa v Bohinju morajo postati prostorski dokumenti občine Bohinj, ki morajo opredeljevati razvoj prometne infrastrukture v prostoru. Edino na ta način bo mogoče na dolgi rok in organizirano urejevati in umirjati promet v Bohinju. Rešitve, ki jih bodo vsebovali prostorski dokumenti občine Bohinj, bodo namreč omogočale, da se pri razvoju prometne infrastrukture zagotovijo fizične možnosti za uresničevanje urejanja in umirjanja motornega prometa v Bohinju. Pri tem imamo poleg prometnic v mislih predvsem sistem parkirišč. Ustrezen sistem parkirišč bo šele omogočil urejanje mirujočega prometa in na tej osnovi bo šele mogoče celovito izvajati umirjanje prometa v Bohinju. Glede na navedeno se v tem gradivu predvsem osredotočamo na urejanje sistema parkirišč, ki naj bi našel svoje mesto v prostorskih dokumentih občine Bohinj. Sistem parkirišč utemeljujemo z modelom umirjanja prometa, ki zajema tudi razvoj javnega prometa, uveljavljanje prometnih režimov ter upravljanje, informiranje in promocijo sistema umirjanja prometa v Bohinju.

3 CILJI UMIRJANJA PROMETA V BOHINJU

Cilji umirjanja prometa v Julijskih Alpah so zmanjšati negativne vplive prometa na naravo, na kakovost življenja domačinov in na omogočanje trajnostnega razvoja turizma in rekreacije. To so cilji, ki jih moramo zasledovati tudi v Bohinju s tem, da jih opredelimo še natančneje.

Z umirjanjem prometa v Bohinju želimo doseči:

- Da se bodo zmanjšali negativni vplivi prometa na naravo, najbolj na najdragocenejših in najbolj ranljivih območjih. Ta pa so v ožjem območju Triglavskega narodnega parka v Bohinju (Bohinjsko jezero in njegova okolica).
- Da se bo zaradi zmanjšanja negativnih vplivov prometa izboljšala tudi kakovost življenja domačinov na območjih poselitve v Bohinju.
- Da se zaradi uvajanja umirjanja prometa ne bodo poslabšali ekonomski in poslovni pogoji lokalnega prebivalstva.
- Da se zaradi spremenjene dostopnosti (omejevanje individualnega motornega prometa) ne bo zmanjšal interes za obisk turističnih zanimivosti, temveč bo

postal bolj trajnosten.

- Da bo omogočen trajnostni razvoj turizma, ki bo turistom in obiskovalcem Bohinja zagotavljal višjo kakovost ponudbe (manj hrupa, čistejši zrak in voda, več prostora za okolju in zdravju človeka prijaznejše oblike rekreacije, sprostitve in doživetij).

4 MODEL UMIRJANJA PROMETA V BOHINJU

Za uresničevanje ciljev umirjanja prometa v Bohinju smo izbrali model, ki se nam zdi najprimernejši in ima naslednje osnovne značilnosti:

- Umirjanje prometa temelji predvsem na večji urejenosti prometa, kateremu osnova je prometna infrastruktura, predvsem sistem parkirišč.
- Umirjanje prometa se izvaja selektivno in postopno: predvsem v času največjih obremenitev (visoke turistične sezone) in v večji meri na območjih, kjer so negativne posledice prometa največje (ožje območje TNP).
- Umirjanje prometa se osredotoča predvsem na zmanjševanje individualnega motornega prometa (v določenem času in prostoru) in sočasni krepitvi obsega in kakovosti javnega prometa in organiziranega turističnega prometa, poudarek pa je tudi na promociji javnega prometa.
- Umirjanje prometa se dosega s pospeševanjem alternativnih oblik mobilnosti, na primer s promocijo kolesarjenja, hoje in drugih dejavnosti, ki zmanjšujejo rabo motornih vozil na območju.
- Umirjanje prometa se načrtuje, razvija in upravlja celovito in enotno za celotno območje Bohinja.

Model je pomanjkljiv v tem, da v projekt ni vključeno območje Pokljuke, ki leži v veliki meri v občini Bohinj. Celovita obravnava ni možna, ker v projektu ne sodelujeta občini Gorje in Bled. Navedene značilnosti smo konkretizirali predvsem z določitvijo območij umirjanja prometa, nosilnih zmogljivosti posameznih območij ter prometnih režimov, ki naj bi se v teh območjih uveljavljale.

4.1 Območja umirjanja prometa

Koncept umirjanja prometa v Bohinju temelji na tem, da je za uresničevanje varstva narave, naravne in kulturne dediščine ter zagotavljanja trajnostnega in kakovostnega turizma potrebno upoštevati nosilno sposobnost prostora. Za potrebe umirjanja prometa smo določili tri območja, kjer se določi maksimalno število motornih vozil, ki

se lahko v danem trenutku zadržujejo v posameznem območju:

- Prvo območje: Bohinjsko jezero, Voje, planina Blato in Vogar;
- Drugo območje: Spodnja in Gornja dolina, Ribčev Laz;
- Tretje območje: Bohinjska Bistrica z okoliškimi naselji;

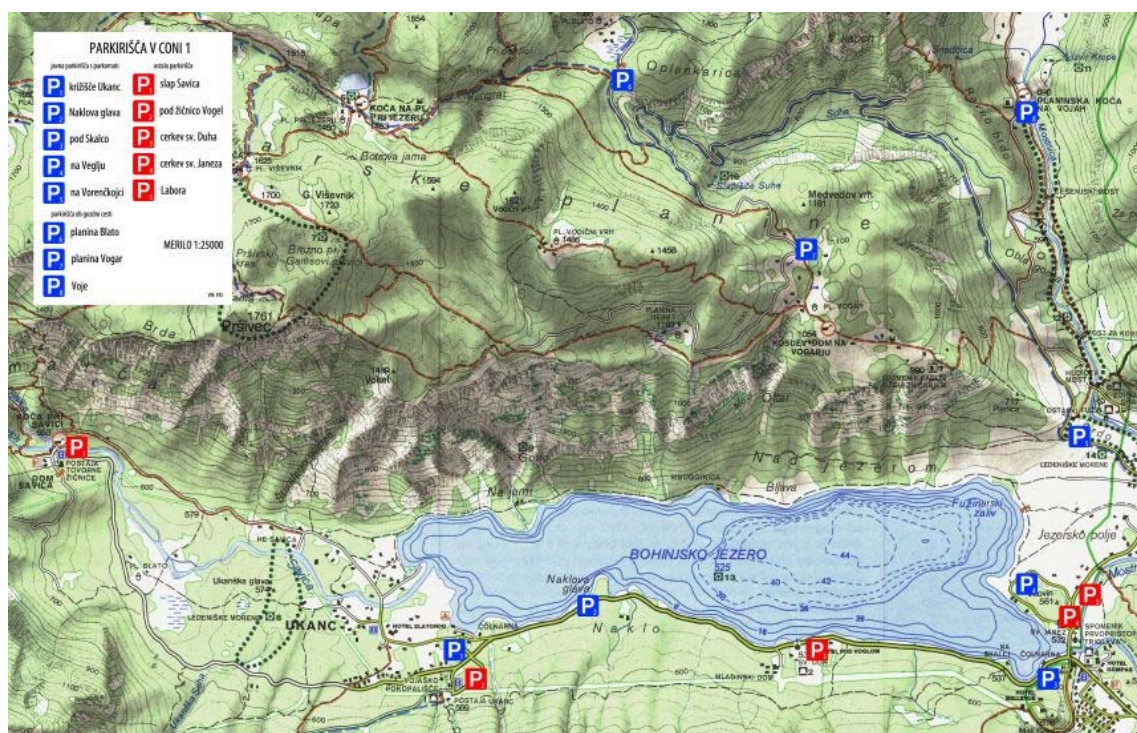
V prvo območje spada tudi območje Pokljuke, katere velik del leži v občini Bohinj. Ker občina Gorje, ki leži tudi na območju Pokljuke, žal ni vključena v projekt, je reševanje umirjanja prometa na Pokljuki v tem gradivu samo nakazano. Celovite rešitve bodo možne šele takrat, ko bodo v projektu sodelovale vse občine, ki ležijo na območju Pokljuke.



Slika 6: Razdelitev območja Bohinja na območja (cone) različnih prometnih ureditev.

Prvo območje

Prvo območje obsega ožje območje Triglavskega narodnega parka v občini Bohinj. Gre za naravovarstveno najbolj občutljivo območje, ki ga je potrebno najbolj varovati. Negativne posledice motornega prometa, kot so hrup, onesnaževanje zraka in vode, poškodbe zemljišč in vpliv na krajino so tu nesprejemljive. Prostor Bohinjskega jezera in njene okolice je z vidika trajnostnega razvoja turizma najbolj dragocen. Celotno območje ne prenese masovnih oblik turizma, ki zahtevajo obsežno infrastrukturo in različne turistične zmogljivosti. Takšen razvoj bi zanesljivo uničil to, kar je za to območje najvrednejše: čimbolj pristno in naravno okolje, ohranjena naravna in kulturna krajina. Če želimo to območje ohraniti kot najbolj atraktivno območje za razvoj trajnostnih oblik turizma, je nujno, da se spremeni tudi promet na tem območju.



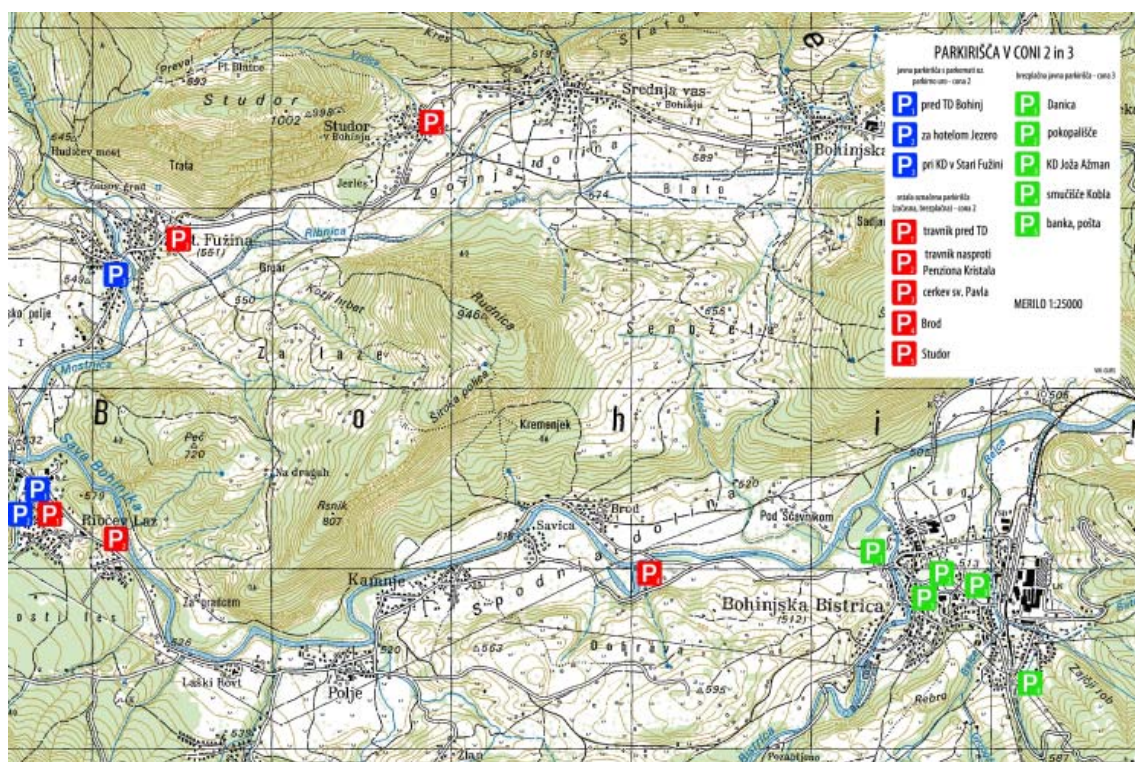
Slika 7: Prvo območje.

Drugo območje

Drugo območje obsega območje Spodnje in Gornje doline ter Ribčev Laz. To je območje, za katero so značilni raztresena poselitve, naselja z lokalnim prebivalstvom, tradicionalnimi dejavnostmi ter rastočim pomenom turizma. Območje je z vidika naravovarstva manj ranljivo kot prvo območje. Za območje je velikega pomena ohranjanje kulturne krajine in identitete območja. Naraščajoči promet v času visoke turistične sezone tudi na tem območju postaja moteč, toda potreben in sprejemljiv. Najbolj moteče je parkiranje izven parkirnih prostorov na kmetijskih površinah in v naravnem prostoru.

Tretje območje

Tretje območje je širše območje Bohinjske Bistrice. V to območje spadajo tudi naselja Bitnje, Nomenj in Soteska. Bohinjska Bistrica je urbanizirano območje z največjo koncentracijo prebivalstva. V naselju so večje turistične zmožljivosti, infrastrukturni objekti, storitvene dejavnosti in tudi industrijska dejavnost. To je območje, ki je z vidika varstva narave in okolja manj pomembno, ob tem pa ima seveda največjo zmožljivost za razvoj poselitve in različnih gospodarskih in drugih dejavnosti. Bohinjska Bistrica je cestno - prometno križišče in ima tudi pomembno železniško postajo. Bohinjska Bistrica ima vlogo najpomembnejšega vstopa (dostopa) v drugi dve območji.



Slika 8: Drugo in tretje območje.

Določevanje največjega števila motornih vozil v posameznih območjih

Urejanje in umirjanje prometa moramo dosegati predvsem z urejenostjo prometa. Ob tem so najpomembnejše ceste, postajališča in predvsem sistem parkirišč. Če želimo doseči cilje umirjanja prometa v najbolj kritičnih dneh, je možno to doseči le z omejevanjem števila in vrst motornih vozil na določenem območju.

Model umirjanja prometa predpostavlja, da določeno območje lahko sprejme samo določen obseg prometa. Rast prometa je smiselna in sprejemljiva le do določene meje. Naraščanje preko te meje, kjer postanejo negativni učinki prometa nesprejemljivi in škode večje kot koristi, pa je nedopustno.

Kazalec, ki nam pokaže obremenitev prostora v določenem času, je število motornih vozil, ki se trenutno nahajajo na določenem območju. Ker območje Bohinja ni tranzitno območje in obiskovalci in turisti prihajajo na območje, da bi se na njem več ali manj časa zadrževali, pa lahko obremenitev prostora merimo tudi z mirujočim prometom. Tako je kazalec obremenitve določenega območja tudi število parkiranih motornih vozil v določenem trenutku na določenem območju. Kazalec število parkiranih motornih vozil na določenem območju v danem trenutku je kazalec, ki smo ga izbrali kot najprimernejšega za umirjanje prometa v Bohinju. Razlogi so naslednji:

Ključni problem prometne preobremenitve v Bohinju so dnevni obiskovalci, ki prihajajo z osebnimi motornimi vozili v času najvišje turistične sezone. Vsak obiskovalec Bohinja, ki prihaja z motornim vozilom, se bo na območju prvega ali drugega območja tudi ustavil in parkiral, saj je njegov glavni motiv obisk tega območja. Dnevni obiskovalci so najštevilčnejši uporabniki javnih parkirišč. Glede na to lahko obseg obiskovalcev najbolje opredelimo s številom parkiranih motornih vozil.

Če imamo urejena parkirišča z določenim številom parkirnih mest, je v praksi enostavno ugotavljati število parkiranih motornih vozil. Določanje maksimalne nosilne sposobnosti območja na osnovi števila parkirišč (in s tem maksimalnega števila motornih vozil) je v praksi mogoče dokaj enostavno ugotavljati in nadzorovati. Praktično je najboljša rešitev, da se nosilna sposobnost prostora glede obsega motornega prometa določi na podlagi števila parkirišč.

Praktična uporaba modela umirjanja prometa v Bohinju je z omenjenimi rešitvami dokaj enostavna. Ko na določenem območju v določenem dnevu prihaja do polne zasedenosti parkirišč in obiskovalci preko dneva le s težavo najdejo prosto parkirno mesto, lahko rečemo, da smo dosegli maksimalno nosilno sposobnost območja. V takih primerih nesporno prihaja do zasičenosti tudi na prometnicah. Negativni učinki prometa so takrat največji. To je čas, ko je potrebno ukrepati.

Ostaja še odprto vprašanje, kolikšno je optimalno število parkirišč. Da bi določili optimalno število parkirišč in s tem posredno tudi maksimalno število motornih vozil na območju, bi lahko izdelali dodatne, bolj ali manj poglobljene študije o negativnih vplivih prometa. To bi zahtevalo čas in denar, samo po sebi pa ne bi prineslo dokončnih rešitev, kajti še vedno bi se morali odločati, kakšno stanje si želimo. O tem pa se lahko odločamo že na podlagi dosedanjih praktičnih izkušenj. Če obstaja soglasje, da je obstoječe stanje motornega prometa v času najvišje turistične sezone nevzdržno, potem je jasno, da so potrebni ukrepi urejanja in umirjanja prometa.

5 URESNIČEVANJE UMIRJANJA PROMETA

Uresničevanje umirjanja prometa v Bohinju bo potekalo tako:

- da se omejuje dostop turističnega motornega prometa do Bohinjskega jezera,
- da se postopoma večina individualnega motornega prometa zaustavi v Ribčevem Lazu in dolgoročno tudi v Bohinjski Bistrici,
- da se razvija javni promet in organiziran turistični obisk,
- da se pospešuje in promovira organizirane prihode turistov in obiskovalcev v Bohinj,
- da se pospešuje in promovira alternativne oblike naravi prijazne mobilnosti: hoja, kolesarjenje, motorna vozila in plovila, ki nimajo negativnih učinkov na okolje,
- da se ureja in umirja individualni turistični motorni promet, ki vodi k Bohinjskemu jezeru po Zgornji dolini in po Spodnji dolini,
- da se navedenim usmeritvam umirjanja prometa prilagodi urbanistične

ureditve prostora, predvsem sistem parkirišč in druge prometne infrastrukture.

Menimo, da je ključnega pomena za umirjanje prometa, da se ne povečuje obstoječih parkirišč in ne gradi novih v prvem območju ter da se preuredi sistem parkirišč v drugem območju. Neupoštevanje tega bi samo povečevalo obremenitev najbolj dragocenega prostora in s tem povečevanje negativnih posledic prometa na okolje. Na dolgi rok je to zanesljivo pot k upadanju turistične privlačnosti območja. S tako usmeritvijo bi se zmanjševale razvojne možnosti turizma, kakor tudi kakovost življenja lokalnega prebivalstva. Primeri iz alpskega prostora nam kažejo, da so se pogumne odločitve pri urejanju, umikanju in umirjanju prometa izkazale pravilne in uspešne. Ob predpostavki, da se ne povečuje in ne gradi novih parkirišč v prvem območju, se pojavlja problem parkirišč ob dostavni žičnici na Vogel. Upravljavci smučišča Vogel menijo, da so parkirišča premajhna in ne zadoščajo povečanemu povpraševanju ob (največ) šestih sezonskih viških. Zato menijo, da so potrebna dodatna parkirna mesta. Tu je potrebno poudariti, da je smučarski avtobus lahko zelo pomembna rešitev, ki pa zaenkrat še ni prinesla želenih učinkov. Številne zgodbe iz domačih in tujih smučišč pa kažejo, da je ravno ta način vožnje do kabinskih žičnic zelo učinkovit. V primeru smučišča Vogel bi lahko večino dnevnih smučarjev do kabinske žičnice iz Bohinjske Bistrice in Ribčevega Laza pripeljal prav učinkovit smučarski avtobus, ne smemo pa pozabiti, da ob delavnikih že danes čez dan vozi na tej progi 16 avtobusov (glej prilogo 2).

Ugotavljamo, da pri smučišču Vogel ne gre samo za problem umirjanja prometa in s tem povezane infrastrukture in prometnega režima, temveč za odločitve glede njegovega dolgoročnega razvoja. Tu so še povsem odprti problemi glede obnove in razvoja žičnic in smučišč, zasneževanja, alternativnega dostopa na smučišče. Jasna je le zahteva občine Bohinj, da je potrebno pripraviti državni lokacijski načrt za območje Vogla in tudi Pokljuke. Teh razvojnih dilem pa ne more rešiti občina Bohinj sama, temveč je nujna aktivna vloga države, kajti gre za območje Triglavskega narodnega parka, ki je seveda nacionalnega pomena.

5.1 Prometni režimi

Za umirjanje prometa v Bohinju je potrebno uvajati posebne prometne režime. Ti prometni režimi so prilagojeni obsegu prometa in se izvajajo občasno ter različno glede na posamezna območja. Osnovni model prometnega režima, ki se ga uvede v času največjih obremenitev s prometom, je naslednji:

Na prvem območju se prepove individualni motorni promet. Dovoljene so samo izjeme za lokalno prebivalstvo, lastnike in najemnike nepremičnin ter službene vožnje. To bo možno, ko bodo za to zagotovljeni ustrezni pogoji (parkirišča, garaže, dobro organiziran javni promet, kolesarske poti, pešpoti). Prepoved individualnega motornega prometa preko mostu ob cerkvi sv. Janeza Krstnika bi bila možna v primeru obvoznice v Ribčevem Lazu. Umestnost takšne rešitve bi zahtevala poseben razmislek (študijo) in na tej osnovi ustrezne prostorske in prometne rešitve na tem območju. Od Ribčevega Laza do Ukanca se okrepi organiziran javni prevoz. Spodbuja se hojo in kolesarjenje namesto uporabe motornih vozil.

Na drugem območju se preuredi sistem parkirišč. Istočasno se intenzivneje nadzira in sankcionira parkiranje izven parkirišč, posebej v naravnem prostoru. Okrepi se javni promet za dostop k prvemu območju. V primeru, da prihaja do zelo povečanega individualnega prometa, ko število parkiranih vozil preseže zmogljivost parkirnih mest na drugem območju, se umirja tudi individualni motorni promet v drugem območju. Izjeme so seveda lokalni prebivalci, lastniki in najemniki nepremičnin ter nujne službene vožnje. Ne glede na to, ali bi prihajalo do preobremenitve parkirišč v drugem območju, se na dolgi rok promovira zaustavljanje individualnega prometa v Bohinjski Bistrici in okolici, posebej takrat, ko je zaprt individualni motorni promet v prvem območju. Istočasno pa se ponudi okrepljen javni prevoz in organizirane turistične prevoze.

6 UREJANJE IN UMIRJANJE INDIVIDUALNEGA MOTORNEGA PROMETA

Model umirjanja prometa v Bohinju temelji na umirjanju individualnega motornega prometa pretežno dnevnih obiskovalcev Bohinja. Osnovni pogoj, da bi se uresničili cilji umirjanja prometa je v tem, da se v prvem in drugem območju omeji število parkirišč. **Nova parkirišča bi namreč v času največjih prometnih obremenitev še bolj povečala število motornih vozil na območju in s tem stanje še poslabšala. Ni torej smiselno, da bi se prilagajali naraščajočim potrebam prometa tako, da bi parkirišča lahko sprejela bistveno več motornih vozil, ampak se mora uveljaviti nasprotno: individualni motorni promet se mora prilagoditi zmogljivostim prostora.**

Analizirali smo obstoječe stanje parkirišč po posameznih območjih. V tabelah so za posamezna parkirišča navedene njihove zmogljivosti in osnovne značilnosti.

Tabela 1: Kapacitete parkirišč po posameznih območjih

OBMOČJE	Število parkirišč			SKUPNA KAPACITETA PARKIRIŠČ za osebne avtomobile
	javna	ostala	skupaj	
OBMOČJE 1	6	5	11	1.474
OBMOČJE 2	3	5	8	441
OBMOČJE 3	5	-	5	262
SKUPAJ	14	10	24	2.177

Podatki, ki so zbrani na podlagi virov občine Bohinj in terenskih ogledov nam povedo, da je na treh območjih 24 parkirišč s skupno kapaciteto za parkiranje 2.177 osebnih avtomobilov. Kar 11 parkirišč, ki imajo 86 % vseh zmogljivosti, je v prvem območju. Na tretjem območju pa je le 5 parkirišč z le 12 % vseh zmogljivosti. Javna parkirišča imajo kapaciteto za 1.196 avtomobilov, oziroma 55 % vseh zmogljivosti. Pregled javnih kapacitet javnih in ostalih parkirišč je naveden v tabeli 2.

Tabela 2: Kapacitete parkirišč po območjih, javnih in ostalih parkiriščih

OBMOČJE	SKUPNA KAPACITETA JAVNIH PARKIRIŠČ	SKUPNA KAPACITETA OSTALIH PARKIRIŠČ
OBMOČJE 1	154 asfaltiranih mest za avtomobile cca. 675 mest na makadamskih parkiriščih	cca. 645 mest za avtomobile
OBMOČJE 2	105 asfaltiranih mest za avtomobile 9 asfaltiranih mest za avtobuse	cca. 336 mest za avtomobile
OBMOČJE 3	132 asfaltiranih mest za avtomobile cca. 130 mest na makadamskih parkiriščih	/

Trenutno stanje parkirišč nam jasno pokaže, da so se parkirišča in njihove zmogljivosti prilagajale potrebam turističnega motornega prometa, ki je največ parkirišč potreboval na koncih ali zadnjih odsekih cest, to je v prvem območju. Velika večina motornih vozil dnevnih obiskovalcev se pripelje v prvo območje in tam tudi parkira. Posledično v tem območju prihaja do največjih negativnih posledic motornega prometa. Ob tem pa je jasno, da je prvo območje z vidika naravnih in kulturnih danosti najbolj dragoceno in hkrati tudi najbolj ranljivo. Vse navedeno potrjuje, da je problem motornega prometa v prvem območju najbolj pereč, zato morajo biti ukrepi umirjanja prometa v tem območju prioritetni. Prvo območje obsega ožje območje TNP, kar pomeni, da je pod strožjim varstvenim režimom, zato je velik motorni promet, ki se pojavlja v visoki turistični sezoni, najmanj sprejemljiv. Območje Bohinjskega jezera je najbolj kakovostno območje za razvoj trajnostnih oblik turizma in rekreacije, doživljanja in raziskovanja parka, zato ga je potrebno zaščititi pred prevelikim motornim prometom.

Podrobnejši pregled parkirišč v prvem območju, njihovih kapacitet in osnovnih značilnostih je prikazan v tabeli 3.

Tabela 3: Javna parkirišča v prvem območju

IME PARKIRIŠČA	OPIS	KAPACITETA
1. Pod Skalco	- asfaltirano z označenimi parkirnimi mesti - 2 mesti namenjeni invalidom - 1 parkomat	50 označenih mest
2. Na Veglju	- delno asfaltirano, delno makadamsko - 2 parkomata	34 označenih mest (po odloku 350, dejansko 220)
3. Naklova glava	- na novo asfaltirano, trenutno še brez označenih parkirnih mest - 1 parkomat	po odloku 100, dejansko 65 mest
4. Križišče Ukanc	- makadamsko parkirišče brez označenih mest - 1 parkomat	po odloku 400, dejansko 300 mest
5. Na Vorenčojci	- makadamsko parkirišče brez označenih mest - 1 parkomat	po odloku 150, dejansko 90 mest
6. Pri spodnji postaji pod žičnico Vogel	- asfaltirano brez označenih parkirnih mest - v letu 2008 še ni bil postavljen parkomat	cca. 70 mest

Parkirišča v prvem območju se nahajajo v osrednjem območju Triglavskega narodnega parka. Parkirišča, navedena v zgornji tabeli, so javna parkirišča, ki so opremljena s parkomati (razen v Stari Fužini ter začasno pri spodnji postaji žičnice Vogel) in je za njihovo uporabo potrebno plačati parkirnino. Parkirnina se plačuje vsak dan v tednu od 05.00 ure do 20.00 ure, in sicer v obdobju od 1. aprila do 31. oktobra tekočega leta. Višino parkirnin določi občinski svet s sklepom.

Ostala parkirišča v prvem območju

Manjše parkirišče pri cerkvi sv. Janeza na Ribčevem Lazu je asfaltirano s tremi mesti za parkiranje invalidov in dodatnim prostorom pa parkiranje največ štirih avtomobilov. Parkirišče pri cerkvi sv. Duha je makadamsko in namenjeno obiskovalcem cerkve. Kapaciteta je cca. 8 vozil. S parkiriščem pod slapom Savico upravlja zasebnik, prostora je za približno 250 vozil. Parkirišča na koncu gozdnih cest Stara Fužina - Voje (kapaciteta 10 vozil), Vogar - planina Blato (skupna kapaciteta 50 vozil) so makadamska, za uporabo ceste se plača nadomestilo. Nadomestilo se plačuje vsak dan v tednu od 04.30 ure do 20.00 ure in sicer v obdobju od 1. maja do 15. oktobra tekočega leta. Za potrebe organizacije večjih športnih in tradicionalnih prireditev (kmečka ohcet, Kresna noč, Kravji bal itd.) ali ob izrednem povečanju prometa se lahko, po predhodnem soglasju župana, za parkiranje vozil nameni travnik Labora (cca. 320 mest) ter parkirišča v Ukancu.

Tabela 4: Javna parkirišča v drugem območju

IME PARKIRIŠČA	OPIS	KAPACITETA
1. Pred Turističnim društvom	- asfaltirano z označenimi parkirnimi mesti - območje kratkotrajnega parkiranja-parkira se lahko največ 1 uro, prvih 30 min je brezplačno; voznik mora čas prihoda označiti s parkirno uro na vidnem mestu vozila, po poteku 1 ure pa vozilo odpeljati - 1 mesto namenjeno invalidom, 1 taksiju - 1 parkomat	39 označenih mest (po odloku 100- všteta so tudi mesta na travniku)
2. Za hotelom Jezero	- asfaltirano z označenimi parkirnimi mesti - 1 mesto namenjeno invalidom, 1 taksiju - 1 parkomat	40 označenih mest za avtomobile, 9 za avtobuse nad hotelom Jezero in 13 označenih mest za avtomobile nasproti hotela Jezero
3. Pri kulturnem domu v Stari Fužini	- asfaltirano z označenimi parkirnimi mesti - območje kratkotrajnega parkiranja - parkira se lahko največ 2 uri, voznik mora čas prihoda označiti s parkirno uro na vidnem mestu vozila, po poteku 2 ur pa vozilo odpeljati - 1 mesto namenjeno taksiju	13 označenih mest za avtomobile

Ostala parkirišča v drugem območju

Manjše makadamsko parkirišče je pri cerkvi sv. Pavla v Stari Fužini, kjer je prostora za cca. 10 avtomobilov. V vasi Studor pri Oplenovi hiši ima občina Bohinj v najemu zemljišče za parkiranje cca. 6 avtomobilov. Pred mostom čez Savo pred Brodom je makadamsko parkirišče za cca. 20 vozil, namenjeno pa je predvsem ribičem.

Za potrebe organizacije večjih športnih in tradicionalnih prireditev (kmečka ohcet, Kresna noč, Kravji bal itd.) ali ob izrednem povečanju prometa, se lahko po predhodnem soglasju župana, za parkiranje vozil nameni travnik pred TD v Ribčevem Lazu (cca. 80 mest) in travnik nasproti Penziona Kristal v Ribčevem Lazu (cca. 220 mest).

Tabela 5: Javna parkirišča v tretjem območju

IME PARKIRIŠČA	OPIS	KAPACITETA
1. Danica	- del parkirišča je asfaltiran z označenimi parkirnimi mesti, del je makadamski - 1 mesto namenjeno invalidom	23 označenih mest, cca. 30 mest na makadamu
2. Pokopališče	- asfaltirano z označenimi parkirnimi mesti	28 označenih mest
3. Kulturni dom Joža Ažman	- asfaltirano z označenimi parkirnimi mesti	51 označenih mest
4. Smučišče Kobla	- makadamsko parkirišče brez označenih mest	cca. 100 mest
5. Banka, pošta	- asfaltirani parkirišči z označenimi parkirnimi mesti - 1 mesto pred banko namenjeno invalidom	15 označenih mest pred pošto 15 označenih mest pred banko

V Bohinjski Bistrici so javna parkirišča brezplačna. Uresničevanje umirjanja prometa v Bohinju mora biti postopen in uravnotežen proces. Predvsem je potrebno, da se doseže visoka stopnja soglasja vseh ključnih udeležencev, da so ukrepi za umirjanje prometa potrebni in koristni za vse.

Dogovor o umirjanju prometa v Bohinju

Preden bi se pričelo uresničevati projekt umirjanja prometa v Bohinju bi bilo potrebno o njem razpravljati na različnih ravneh, v krajevnih skupnostih, občini in občinskih organih, v okviru Lokalne turistične organizacije Bohinj, v zainteresiranih organizacijah in združenjih. Na podlagi pripomb, predlogov in stališč, ki bi se zbrali na obravnavah in predstavitev, bi se dopolnilo projekt Umirjanja prometa v Bohinju.

Umeščanje modela umirjanja prometa v prostorske dokumente občine Bohinj

V pripravi so prostorski dokumenti občine Bohinj. Kot smo predhodno pojasnili, so parkirišča ena izmed ključnih elementov umirjanja prometa v Bohinju. Da bi dosegli cilje umirjanja prometa v Bohinju se mora v prostorskih dokumentih občine Bohinj upoštevati naslednje:

- V prvem območju se ne bo gradilo novih parkirišč in ne povečevalo zmogljivosti obstoječih parkirišč. Posebej in prioriteto je treba v Ukancu na območju križišča za Vogel in spodnje postaje žičnice preurediti celoten sklop parkirišč.
- V prvem območju je nujno urejevati obstoječa parkirišča na način, da ne bi povzročala negativnih vplivov na naravo in okolje.
- V prvem območju se izboljša in uredi infrastruktura, ki je namenjena javnemu prometu in organiziranemu turističnemu prometu (postajališča, parkiranje avtobusov, signalizacija).

- V prvem območju se prednostno urejuje infrastruktura, ki je namenjena pešcem in kolesarjem (poti, kolesarske steze).
- V prvem območju ob obali jezera pri Ribčevem Lazu se ukine vsa obstoječa neurejena parkirišča (Urbanistična delavnica Bohinj 2008, stran 11).
- V prvem območju se povsod, kjer je možno ob prometnicah uporabi takšne rešitve, da se onemogoča parkiranje motornih vozil izven parkirišč (ograje, nasipi...).
- V drugem območju se spremeni sistem parkirišč. Predvidi se izgradnjo garaže v Ribčevem Lazu v sklopu hotelsko trgovskega kompleksa. Ocenjena skupna kapaciteta novih parkirišč za potrebe novih kapacitet v Ribčevem Lazu znaša 700 parkirnih mest.
- V Stari Fužini se zgradi garaža v okviru trgovine. Urediti je potrebno obstoječa parkirišča. Skupna kapaciteta novih parkirišč v Stari Fužini je 400 parkirnih mest.
- V Srednji vasi bo potrebno zgraditi dve nadomestni parkirišči s skupno kapaciteto 50 parkirnih mest in postajališče.
- V Češnjici je potrebno urediti parkirišča v sklopu obrtne cone. Trenutno se parkira ob cesti.
- V Jereki je potrebno urediti manjše parkirišče (6 parkirnih mest) in avtobusno postajališče.
- Pri razreševanju umirjanja prometa na Pokljuki bi morali sodelovati poleg Občine Bohinj tudi sosednje občine (Gorje, Bled), TNP, Zavod za gozdove, Slovenska vojska, Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov in Agrarna skupnost. V nadaljevanju projekta je potrebno pritegniti tudi občini Gorje in Bled.
- Vsa parkirišča v drugem območju je potrebno ustrezno urediti: utrjene površine, odvodnjavanje, signalizacija, zapornice in drugo.
- Urediti je potrebno vsa postajališča za javni potniški promet ob glavnih cestah v Zgornji in Spodnji dolini.
- V tretjem območju bo potrebno postopoma povečati število parkirnih mest. Parkirna mesta bodo morala zadoščati potrebam naselja Bohinjske Bistrice, kakor tudi dodatnemu prometu dnevnih obiskovalcev Bohinja. V času visoke turistične sezone, ko bodo zasedena vsa parkirna mesta v drugem območju, bo potrebno motorni promet zaustavljati že v Bohinjski Bistrici, kar bo povečalo potrebo po parkirnih mestih v naselju.

Predlagamo, da se v nove prostorske dokumente občine Bohinj vnesejo rešitve, ki bodo v celoti upoštevale navedene predloge. Javne obravnave prostorskih dokumentov bodo pokazale, v kolikšni meri se lokalno prebivalstvo in drugi zainteresirani strinjajo s temi predlogi. V kolikor bodo po javnih obravnavah sprejeti

prostorski dokumenti, ki bodo vsebovali predlagane usmeritve, bodo dobra podlaga za uresničevanje projekta *Umirjanje prometa v Bohinju*.

Urejanje parkirišč

Na podlagi prostorskih dokumentov občine Bohinj se bo lahko urejalo parkirišča, ki bodo s temi dokumenti predvidena. Predvsem je pomembno, da se ob tem ne bo povečevalo parkirnih površin in tudi ne števila parkirnih mest za obstoječa parkirišča v prvem območju. Menimo, da mora imeti prioriteto urejanje parkirišč Ukancu (prvo območje) in v Ribčevem Lazu in Stari Fužini (drugo območje). Z urejanjem in umirjanjem prometa v prvem območju naj bi namreč nastale večje potrebe po parkiranju v drugem območju. Dodatne potrebe bodo nastale tudi z novimi nastanitvenimi kapacitetami.

Za urejanje, dograjevanje ali izgradnjo novih parkirišč v tretjem območju je potrebno narediti presojo v okviru priprave prostorskih dokumentov. Menimo, da ni smiselno urejati posebnih parkirišč za dnevne obiskovalce Bohinja, ki se bodo predvidoma uporabljala razmeroma kratek čas v najvišji turistični sezoni. Rešitve naj bi poiskali kot dodatne sezonske zmogljivosti k parkiriščem, ki jih uporablja lokalno prebivalstvo in dejavnosti v Bohinjski Bistrici.

Ureditve parkirišč, posebej v prvem in drugem območju, naj bi bile dokaj enotne, tako da bi bilo razvidno, da gre za enoten sistem parkirišč. Poseben poudarek mora biti na osrednjih parkiriščih oziroma sklopih parkirišč kot sta Ukanc in Ribčev Laz. Na teh območjih mora biti poskrbljeno predvsem za naslednje:

- dostop do drugih oblike mobilnosti: dober dostop obiskovalcev, ki parkirajo z osebnimi vozili, do javnega prevoza, povezava s pešpotmi in kolesarskimi stezami, dostop do jezera,
- ureditev signalizacije: smerokazi, informacijske table,
- ureditev javnih sanitarij,
- ureditev drobne infrastrukture: klopi, mize, ekološki otoki (odpadki).

Uvajanje prometnih režimov

Za uresničevanje umirjanja prometa bo potrebno uvajati nove prometne režime.

Prvo območje – občasna zapora ceste Ribčev Laz - Ukanc

Zaradi nespornih negativnih posledic motornega prometa, ki se pojavlja v času najvišjih prometnih obremenitev, je potrebno posebej dobro urejati in umiriti motorni promet. Zaradi velikih obremenitev prostora s turisti in obiskovalci je tudi kakovost turizma nižja. V času najvišje turistične sezone je več hrupa in nemira, gneče in onesnaževanja. Vse to bi na dolgi rok lahko zelo negativno vplivalo na turistično povpraševanje, kajti večina turistov prihaja v Bohinj, da bi tam našla mir, sprostitve, doživetja in rekreacijo v naravi. Tega pa je v času največjih prometnih obremenitev vedno manj. Prevelike obremenitve prostora s turističnim obiskom so moteče tudi za lokalno in občasno prebivalstvo, za njihove dejavnosti in kakovost bivanja.

Z namenom, da bi se na dolgi rok ustvarile razmere, ki bodo v korist varstva narave, lokalnega prebivalstva, občasnega prebivalstva in turistov ter obiskovalcev, se prvo območje v času največjih obremenitev zapre za individualni motorni promet. Izjeme so lokalno prebivalstvo, lastniki in najemniki nepremičnin ter nujne službene vožnje.

Čas zapore se načrtuje glede na dosedanje izkušnje, in sicer v božično novoletnem času, v času zimskih počitnic in v zimskem času ob lepih in za smučanje primernih koncih tedna. Poleti pa v času visoke turistične sezone, to je konec julija in v prvi polovici avgusta. Po potrebi se zapora načrtuje tudi v drugih obdobjih, v mislih imamo nekatere dneve, ki so izrazito primerni za planinarjenje in gornišstvo, sončenje in kopanje, ko je dnevni obisk Bohinja izrazito povečan. Izvedba tega ukrepa bi pomenila, da se celotni individualni motorni promet zaustavi na meji ožjega območja Triglavskega narodnega parka. Ob tem ukrepu je potrebno prioriteto izvesti naslednje:

- zagotovitev parkiranja za povečan motorni promet v drugem območju, zlasti na območju Ribčevega Laza in Stare Fužine,
- povečati se mora obseg in frekvenca javnega prometa na relaciji Ribčev Laz – Ukanc,
- povečati se mora nadzor nad parkiranjem motornih vozil izven parkirišč v drugem območju.

V izjemnih primerih zelo povečanega dnevnega prometa (na dolgi rok, oziroma v času velikih prireditev) je možno, da bo prišlo do polne zasedenosti vseh parkirišč v drugem območju. V takih primerih bo treba individualni motorni promet zaustavljati že v Bohinjski Bistrici in dnevnim obiskovalcem omogočiti javni prevoz do naselij in izhodišč v drugem območju.

Informiranje in promocija umirjanja prometa

Pripravljena je zloženka, ki je namenjena lokalnemu prebivalstvu ter turističnim in drugim organizacijam v Bohinju. Namen zloženke je predstaviti projekt Umirjanja prometa v Julijskih Alpah in še posebej v Bohinju. Zloženka se bo razdeljevala tudi turistom in obiskovalcem Bohinja. Bolj ko bodo udeleženci informirani o projektu umirjanja prometa v Bohinju, lažje ga bo uresničevati. Za promocijo projekta Umirjanje prometa v Julijskih Alpah bo pripravljena tudi prenosna razstava. Na štirinajstih panojih bo predstavljen projekt umirjanja prometa v Julijskih Alpah, med njimi tudi primeri za Bohinj, Vršič in Mangrt. Razstava se bo postavila v krajih, kjer se bodo želeli bolje seznaniti s projektom, o tem razpravljati in tudi aktivno sodelovati pri njegovem uresničevanju.

Upravljanje s sistemom umirjanja prometa

Projekt umirjanja prometa v Bohinju se bo lahko uresničeval le tako, da bo zagotovljeno organizirano, postopno in usklajeno izvajanje ukrepov. Določiti je potrebno upravljalca sistema umirjanja prometa. To bi lahko bila Lokalna turistična organizacija Bohinj, ki povezuje in združuje vse zainteresirane udeležence v projektu umirjanja prometa in že sedaj koordinira nekatere naloge s področja javnega prometa. Upravljanje s sistemom umirjanja prometa v Bohinju obsega predvsem naslednja področja:

- Načrtovanje, koordinacija in izvajanje različnih razgovorov, sestankov, posvetov;
- Priprava in izvedba promocijskih dejavnosti (razstava o projektu, distribucija zloženke);

- Koordinacija priprave in izvedbe urejanja infrastrukture (ceste, poti, kolesarske poti, postajališča, parkirišča, signalizacija);
- Posredovanje informacij;
- Koordinacija pri uvedbi in izvajanju prometnih režimov;
- Koordinacija pri izvajanju javnega prometa;
- Promocija naravi prijaznih oblik prometa (hoja, kolesarjenje ...).

7 ZASNOVA OPERATIVNEGA IN TERMSKEGA NAČRTA

Delo na nalogi *Umirjanje prometa v Bohinju* (zbiranje podatkov, priprava gradiva, delavnice in razgovori vse v okviru projekta *Umirjanje prometa v Julijskih Alpah*) je potekalo v času od meseca avgusta 2008 do januarja 2009. Časovni okvir, kadrovski in finančni viri, ki so bili načrtovani v projektu, niso predvideli pripravo podrobnejših rešitev in aktivnosti. Osredotočiti se je bilo potrebno na konceptualne in strateške rešitve, predvsem pa na povezovanje in doseganje čim večje informiranosti, povezovanja in sodelovanja med deležniki, kar nam je do določene mere uspelo s pomočjo delavnic in razgovorov.

Ne glede na to smo pripravili tudi zasnovo operativnega in terminskega načrta. Ta naj služi predvsem za bolj poglobljene vsebinske diskusije o prioritetah in nujnih potrebnih korakih za dopolnjevanje in uresničevanje projekta *Umirjanje prometa v Bohinju*, s ciljem, da bo to potekalo čimbolj celovito in učinkovito, čeprav postopoma in na dolgi rok.

Tabela 6: Zasnova operativnega načrta za leto 2009

	Aktivnost	Nosilec	Rok	Opombe
1.	Potrditev modela urejanja in umirjanja prometa v Bohinju	Občina Bohinj	31.3.2009	Obravnava na svetu občine Bohinj
2.	Ureditev odnosov in pristojnosti med državo, občino in TNP pri upravljanju prometa v Bohinju	Občina Bohinj	31.5.2009	Pobuda Ministrstvu za promet glede uporabe 11. člena ZJC – upravljanje državnih cest za umirjanje prometa nato dogovor
3.	Umeščanje modela urejanja in umirjanja prometa v Bohinju v prostorske načrte	Občina Bohinj	Skladno z terminskim načrtom priprave OBPN	V prvi fazi umestitev modela umirjanja prometa v OBPN in nato postopek razgrnitev, obravnav, dopolnjevanja...
4.	Zahteva o takojšnjem začetku izdelave Državnega prostorskega načrta za območje Vogla in Pokljuke	Občina Bohinj	15.2.2009	Aktivnosti so že v teku
5.	Priprava in sprejetje občinskega odloka in pravilnikov o prometnem režimu v občini Bohinj	Občina Bohinj	20.12.2009	V okviru projekta je izdelan vzorec odloka o prometnem režimu v občini
6.	Akcija informiranja in promocije urejanja in umirjanja prometa v Bohinju	LTO Bohinj	Trajna aktivnost	• Distribucija zloženke • Organizacija razstav o umirjanju prometa • V okviru TICa organiziranje delovanja informacijskega centra za mobilnost • Aktivno obveščanje preko spletne strani
7.	Priprava idejne zasnove mirujočega prometa v Ukancu	Občina Bohinj, deležniki iz gospodarstva z območja Ukanca, LTO Bohinj	30.5.2009	Ključna IZHODIŠČA za pripravo idejne zasnove so naslednja: • skupno število parkirnih mest v Ukancu se ne povečuje, • najti rešitve, da se parkirišča, ki so najbližja Jezeru in okoljsko najbolj problematična ukinejo, da se uredi skupno parkirišče ob žižnici Vogel. • da se ureditev vseh parkirišč na tem območju uredi skladno z veljavnimi predpisi in visokimi okoljskimi standardi in naravi ter človeku čim bolj prijazno. • da se predvidi, da osrednje parkirišče v Ukancu postane zadnja dosegljiva točka za mirujoči individualni motorni promet, kar pomeni ureditev drobne infrastrukture, signalizacije, javnih sanitarij in kvalitetni dostop do alternativnih oblik mobilnosti: do žičnice, organiziran javni promet, kolesarske poti, pešpoti, poti za pešce do jezera; dostopi do vseh turističnih ponudnikov in atrakcij v Ukancu.

8.	Pripraviti podroben operativni in terminski načrt urejanja in umirjanja prometa v Ukancu	Občina Bohinj, deležniki iz gospodarstva z območja Ukanca, LTO Bohinj	30.4.2009	Ključna IZHODIŠČA so naslednja: - v pripravo morajo biti vključeni vsi deležniki na območju Ukanca in tisti, ki so posredno zainteresirani za ta prostor, - da se, ko bodo za to izpolnjeni vsi pogoji, zapre individualni motorni promet v Ukancu, - da vsem, ki jih bo ukrep zapore motornega prometa prizadel, omogoči da dobijo drugo možnost – (na primer: za izpad pobiranja parkirnine se oškodovanca vključi v organiziranje oz. izvajanje javnega prometa), - da se o vseh aktivnostih sprotno informira vse deležnike: turistične nosilce, lokalno prebivalstvo, turiste, obiskovalce...
9.	Pripraviti podroben operativni in terminski načrt razvoja Javnega prometa v Bohinju	LTO Bohinj, Alpetour, Občina Bohinj, deležniki iz gospodarstva z območja Bohinja	15.5.2009	Ključna IZHODIŠČA so naslednja: - prioritete: Ukanc – notranje območje; relacija Ribčev Laz – Ukanc - načrt ukrepov, ki jih je mogoče izvesti že poleti 2009 in v božično novoletnem času 2009
10.	Pripraviti in izvajati podroben operativni in terminski načrt priprave in uresničevanja informacijskih in promocijskih aktivnosti	LTO Bohinj	Vse leto	Ključna IZHODIŠČA so naslednja: - prva faza – priprava plana aktivnosti 15.2.2009, - izvajanje informacijskih in promocijskih nalog v času priprav na sezono – do 15.6.2009, - izvajanje informacijskih in promocijskih nalog v času poletne sezone in jeseni – od 15.6.2009 do 2.11.2009
11.	Priprava operativnega programa in terminskega načrta za pripravo in izvajanje dolgoročnih aktivnosti od 2009 do 2013	Občina Bohinj, LTO Bohinj deležniki iz gospodarstva, privatnega in javnega sektorja, stalni in občasni prebivalci, državni organi	15.11.2009	Ključna IZHODIŠČA so naslednja: - nujno je vsebinsko in časovno usklajevanje z postopki in delom na pripravah OBP, Državnim lokacijskim načrtom za Vogel in Pokljuko, kratkoročnimi in dolgoročnimi razvojnimi programi Občine Bohinj in državnih programov na območju občine Bohinj, - nujna je vzpostavitev sodelovanja z občino Gorje in Bled. - zagotoviti je potrebno pripravo potrebnih strokovnih podlag in sočasno tudi vključevanje vseh zainteresiranih deležnikov (predstavitev, delavnice, komuniciranje z javnostmi...)

8 POGOJI ZA URESNIČEVANJE UMIRJANJA PROMETA V OBČINI BOHINJ

Uresničevanje umirjanja in urejanja prometa v Bohinju bo postopno in dolgoročno. Potrebni bodo številni koraki in sodelovanje vseh deležnikov.

1. Potrebno bo sprejeti odločitev, da se bo občina Bohinj s svojo prostorsko in prometno politiko zavezala k ureditvi prometa na trajnosten način. To se mora odraziti v občinskem prostorskem načrtu.
2. Pritegniti bo potrebno tudi občino Gorje in Bled, da bi se celovito uredilo umirjanje prometa na Pokljuki.
3. Nujno morajo sodelovati tudi državni organi, predvsem za območje Vogla in Pokljuke; to se mora odraziti v pripravi državnega lokacijskega načrta.
4. Občina Bohinj, skupaj z občinama Bovec in Kranjska Gora, mora z Ministrstvom za promet in z DRSC doseči dogovor o uresničevanju izbranega modela umirjanja prometa v Bohinju v sklopu modela umirjanja prometa v Julijskih Alpah.

9 SKLEP

Proces umirjanja prometa je že dalja časa prisoten na celotnem območju alpskega prostora. Tudi Slovenija se je zavezala, da bo izvajala strategijo trajnostnega prometa. Projekt Umirjanje prometa v Julijskih Alpah je tudi korak v tej smeri. Umirjanje prometa v Bohinju je tako del nacionalnih in mednarodnih prizadevanj za trajnostni razvoj. Glede na to je potrebno najti pogum, voljo in potrebna sredstva, da se pričnejo izvajati ukrepi umirjanja prometa v Bohinju. Marsikdo bo imel pomisleke in nasprotne argumente. Morda se bo zdelo, da je umirjanje prometa v Bohinju celo korak nazaj, zlasti z vidika nekaterih kratkoročnih prihodkov, ki jih promet prinaša. Ali morda celo bojazen, da bo nov prometni režim vplival na manjši obisk. To so pomisleki, ki se v določenih primerih ali na kratki rok celo utegnejo zgoditi, toda nesporno je, da so dolgoročne koristi, ki jih prinaša umirjanje prometa, prav gotovo veliko večje kot nekatere negativne posledice. O tem se lahko prepričamo pri turističnih območjih, ki imajo z umirjanjem prometa že dolgoletne izkušnje.

Namen tega gradiva je, da se uporabi pri pripravi prostorskih dokumentov občine Bohinj. S sprejemom prostorskih dokumentov bi projekt Umirjanje prometa v Bohinju pridobil močno podlago za njegovo uresničevanje. Rešitve v prostoru, v našem primeru predvsem parkirišča, so pravzaprav temelj, brez katerega ni mogoče organizirano in dolgoročno umirjati prometa v prostoru. Tako strokovne podlage Umirjanje prometa v Bohinju, kot vsi novi prostorski dokumenti, bodo seveda še predmet javnih obravnav. Po javnih razpravah, prejetih pripombah in predlogih bodo

ustrezno dopolnjeni in spremenjeni ter sprejeti na občinskih organih.

Želimo si, da bi vsi zainteresirani in kakorkoli udeleženi v projektu umirjanja prometa v Bohinju imeli možnost, da prispevajo k izboljšanju teh dokumentov. S tem se bo lažje in hitreje dosegalo cilje, ki smo si jih zastavili v projektu *Umirjanje prometa v Bohinju*, kakor tudi na celotnem območju Julijskih Alp.

10 VIRI IN LITERATURA

- Maraž D. Poskus analize turistične nosilne zmogljivosti na primeru občine Bohinj,
- Odlok o prometnem in obalnem režimu na območju Bohinjskega jezera, Uradni vestnik občine Bohinj, št. 4/1996
- Odlok o prometnem in obalnem režimu na območju Bohinjskega jezera, Uradni vestnik občine Bohinj, št. 9/2001
- Odlok o prometnem in obalnem režimu na območju Bohinjskega jezera, Uradni vestnik občine Bohinj, št. 2/2000
- Odlok o prometnem režimu na območju Bohinjskega jezera (UPB 1), Uradni vestnik občine Bohinj, št. 5/2008
- Redarska služba občine Bohinj
- Ogrin D., 1997. Mirujoči promet v Bohinju: diplomsko delo, Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo
- Smukavec U., 2004. Vpliv cestnega prometa na okolje v bohinjskem delu Triglavskega narodnega parka: diplomsko delo, Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo
- Urbanistična delavnica Bohinj 2008, Občina Bohinj, Univerza v Ljubljani - Fakulteta za arhitekturo, Občina Bohinj 2008

UMIRJANJE PROMETA V DOLINI VRATA

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	57
2	NAMEN STROKOVNIH PODLAG	57
3	CILJI UREJANJA PROMETA V DOLINI VRATA	58
4	OBMOČJA UMIRJANJA PROMETA	58
4.1	Prvo območje.....	59
4.1.1	SEDANJA PARKIRIŠČA V DOLINI VRATA.....	59
4.2	Drugo območje.....	59
4.2.1	ANALIZA PARKIRNIH PROSTOROV.....	60
4.3	Tretje območje.....	65
5	MODEL UMIRJANJA PROMETA V DOLINI VRATA	65
5.1	Terminski načrt.....	66
6	DOLOČEVANJE ŠTEVILA MOTORNIH VOZIL V POSAMEZNIH OBMOČJIH	70
7	POGOJI ZA URESNIČEVANJE UMIRJANJA PROMETA V DOLINI VRATA	70
8	SKLEP.....	71
9	VIRI IN LITERATURA	71

1 UVOD

Ledeniška dolina Vrata, vrezana pod Triglavom, nudi številne raznovrstne in privlačne možnosti za razvoj gornišтва in turizma. Predstavlja pomembno izhodišče za planinske ture in vzpone, zanimiva pa je tudi za dnevne obiskovalce, ki obišejo slap Peričnik, se sprehodijo po naravoslovni učni poti ali pa se samo zapeljejo do Aljaževega doma, kjer se jim odpira čudovit pogled na severno triglavsko steno.

Iz nekdanjega pašniškega, gozdarskega in oglarskega območja se je dolina spremenila v turistično zelo obiskano in prav zaradi tega se, tako kot tudi mnoge druge alpske doline, sooča s problemom prometne preobremenjenosti. Planinci, dnevni obiskovalci in turisti, ki obišejo dolino Vrat, se namreč le redko na pot (do prve turistične točke – slapa Peričnik ali do planinskega doma v Vratih) odpravijo peš. Dosedanja štetja prometa v dolini kažejo, da se ob vrhuncu sezone skozi dolino dnevno pelje tudi čez 300 osebnih vozil, kolikor jih je že bilo parkiranih na parkirišču pred Aljaževim domom. Dolina Vrata se tako zadnja leta poleti spreminja v pravo parkirišče. Prometne obremenitve pripomorejo k večjemu onesnaževanju okolja, prašenju, hrupu in s tem k zmanjševanju doživljajske vrednosti doline.

Makadamska cesta v dolino je ozka in ni kos prometnim obremenitvam, ki jih doživlja. Kolesarjenje in pešačenje ob cesti je zaradi prahu in številnih vozil v visoki sezoni neprijetno. Poseben problem predstavlja divje parkiranje, ki nemalokrat lastnikom zemljišč v Vratih prepreči dostop do parcel. Odkar se na parkirišču pred Aljaževim domom pobira parkirnina, je divje parkiranje še pogostejše.

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp, je leta 2006 pripravila strokovno nalogo z naslovom "Umirjanje prometa v alpskih dolinah", s čimer smo poskušali najti najustreznejše rešitve glede urejanja prometa v dolini Vrat. Študijo so tedaj omogočili Občina Kranjska Gora in projekt DYNALP v okviru pobude INTERREG IIIB, ki ga finančno podpira EU.

Po nekaj letih se zgodba nadaljuje. Namen tega gradiva je, da bo služilo pripravljavcem prostorskih dokumentov občine Kranjska Gora pri načrtovanju prometne infrastrukture, posebej sistema parkirišč in prometnega režima v dolini Vrata.

2 NAMEN STROKOVNIH PODLAG

Ena izmed ključnih podlag za umirjanje prometa morajo postati prostorski dokumenti občine Kranjska Gora, ki morajo opredeljevati razvoj prometne infrastrukture v prostoru. Edino na ta način bo mogoče dolgoročno in organizirano urejevati in umirjati promet v alpskem območju.

Rešitve, ki jih bodo vsebovali prostorski dokumenti občine Kranjska Gora, bodo namreč omogočale, da se pri razvoju prometne infrastrukture zagotovijo fizične

možnosti za uresničevanje urejanja in umirjanja motornega prometa v Bohinju. Pri tem imamo v mislih poleg prometnic predvsem sistem parkirišč in uvedbo javnega prometa. Ustrezen sistem parkirišč bo šele omogočil urejanje prometa tako, da obiskovalci vozila pustijo zunaj ogroženih območij, vanje pa jih popelje javni promet.

3 CILJI UREJANJA PROMETA V DOLINI VRATA

Glavni in dolgoročni cilj je dolino Vrata postopno zapreti za individualni motoriziran promet. Skupni dogovor glede tega cilja je bil dosežen leta 2006 v času prvega Dynalp projekta, kjer smo iskali sprejemljiv model umirjanja prometa v dolini Vrata. Vse aktivnosti v zvezi z urejanjem prometa v dolini Vrata naj bi bile usmerjene k temu cilju, seveda pa je potrebno poudariti, da je do končne uresničitve cilja potrebno postoriti še zelo veliko. Kratkoročno je cilj zagotoviti ustrezne in urejene parkirne površine v Mojstrani in ob vstopu v dolino Vrata ter vsaj obdobjno uvesti javni promet, hkrati pa urediti cesto. Že za uresničitev teh ciljev pa bo potrebno veliko dela, volje in pripravljenosti vseh deležnikov.

Z umirjanjem prometa dolini Vrata želimo doseči:

- Da se bodo preprečili negativni vplivi prometa na naravo, najbolj na najdragocenejših in najbolj ranljivih območjih, kamor ta dolina nedvomno sodi, saj nas pripelje neposredno pod Triglavsko steno.
- Da se zaradi trajnostnega prometa poveča doživljajska pestrost in s tem tudi ekonomska vrednost doline same.
- Da bo omogočen trajnostni razvoj turizma, ki bo turistom in obiskovalcem regije zagotavljal višjo kakovost ponudbe (manj hrupa, čistejši zrak in voda, več prostora za okolju in zdravju človeka prijaznejše oblike rekreacije, sprostitve in doživetij).
- Da se zmanjšajo konfliktna situacije lastnikov, najemnikov in drugih upravljavcev prostora s turističnim prometom (divje parkiranje, zasedba zasebnih parkirišč, oviranje dostopa do parcel itd.)

4 OBMOČJA UMIRJANJA PROMETA

Za potrebe umirjanja prometa smo določili tri območja, kjer se določi maksimalno število motornih vozil, ki se lahko v danem trenutku zadržujejo v posameznem območju:

Prvo območje: dolina Vrata od konca Mojstrane do Aljaževega doma;

Drugo območje: Mojstrana in Dovje;

Tretje območje: zgornja Savska dolina od Mojstrane do Kranjske Gore;

4.1 Prvo območje

Obsega območje Triglavskega narodnega parka in vstop v osrčje Triglavskega pogorja. Gre za naravovarstveno najbolj občutljivo območje, ki ga je potrebno najbolj varovati in ima izredno doživljajsko, tudi simbolno vrednost. Zato je potrebno prometne vplive kolikor se da zmanjšati. Hkrati je že sama dolina lahko pomembno območje pohodništva in doživljanja narave v kombinaciji s trajnostno mobilnostjo. Dolgoročni cilj je dolino za turistični osebni promet zapreti. Kratkoročni pa, da se osebni promet v tem območju najbolj omeji in v konicah vpelje javni promet. V tem območju je potrebno obstoječe parkirne površine urediti in jim določiti zmogljivosti, ki morajo upoštevati nosilne sposobnosti okolja. Danes je v predvidenem prvem območju veliko manjših, divjih ali le delno urejenih parkirišč, saj se ljudje, če je le mogoče, najraje pripeljejo povsem pod goro. Dolgoročno je potrebno število teh parkirišč zmanjšati in jih preusmerjati v drugo območje.

4.1.1 SEDANJA PARKIRIŠČA V DOLINI VRATA

V dolini Vrata so danes naslednja parkirišča:

- slap Peričnik,
- vrh Krede (Tiležev rovt),
- odcep do Bivaka II,
- Turkova planina,
- Aljažev dom.

Največje in glavno parkirišče v dolini Vrata je pri Aljaževem domu. To je trenutno edino pravo in razmeroma urejeno parkirišče, ki je v poletnem času deležno izjemnega pritiska. Območje slapu Peričnik je druga najpomembnejša obiskana lokacija, saj je slap poleg Triglavske stene največja naravna zanimivost doline. Območje parkirišča je last zasebnika, ki namerava preurediti okrepčevalnico. Asfaltirano parkirišče se neposredno dotika ceste in je zaradi majhnosti v poletni sezoni polno zaparkirano, kar občasno tudi ovira promet na cesti. Ostale lokacije pomenijo manjša neurejena območja, na katerih parkirajo tisti, ki se podajo v visokogorje. Kapaciteta teh prostorov je okvirno za 10 osebnih vozil, kar je tudi povprečna obremenitev v višku sezone. Omenjene lokacije morajo ostati območja, kjer je dovoljeno parkiranje. Temu primerno jih je potrebno urediti. Smiselna je taka ureditev, da je možna sočasna uporaba lokacije kot postajališča za javni prevoz.

4.2 Drugo območje

Za to območje velja, da se v njem uredi sistem parkirišč, ki so sposobna prevzeti mirujoči promet, ki je sicer namenjen v dolino Vrata. Tu je tudi vstopna točka za javni promet, ki vozi v dolino Vrata, hkrati pa se iz tega območja tudi upravlja in nadzoruje promet v dolini. To območje je tudi območje večje turistične ponudbe (nastanitvene zmogljivosti, pomembne točke obiska). S tem se mu poveča tudi prometna pomembnost.

V to kategorijo sodi območje naselij Mojstrana in Dovje. Obe naselji sta zunaj Triglavskega narodnega parka in predstavljata vstopno točko v Triglavsko pogorje in pogorje Škrlatice ter delno tudi Martuljkove skupine. To območje si želi več obiska, kar lahko dosežemo na način, da obiskovalci doline Vrata pustijo svoja vozila na urejenih parkiriščih na primer v Mojstrani in potem z javnim prometom nadaljujejo pot v dolino. Izboljšana turistična ponudba teh naselij (na primer Slovenski planinski muzej) pa je pogoj, da od povečanega obiska ta prostor pridobi tudi nekaj prihodka. Urejena parkirišča z urejenim režimom parkiranja in centrom trajnostne mobilnosti (v Mojstrani in v Kranjski Gori), ki bi nudil vse prometne informacije za območje, so osnovni pogoj za uresničevanje umirjanja prometa. Omejevanje prometa na tem območju v razmerah, katerim smo priča danes, ni realno.

4.2.1 ANALIZA PARKIRNIH PROSTOROV

Naselje Mojstrana praktično nima urejenih parkirišč niti za obiskovalce kraja samega niti za obiskovalce doline Vrata. Ureditev parkirišča se je pokazala kot ključna aktivnost za uspešno vpeljavo umirjanja prometa v dolini Vrata. Problem parkiranja je še posebno izrazit v zimskih mesecih, ko obratuje smučišče. Takrat je državna cesta včasih skoraj neprevozna zaradi množice parkiranih vozil ob in na njej. Na podlagi rabe zemljišč, funkcionalnosti lokacij, dosedanjih analiz in anketnega vprašalnika so bile opredeljene določene lokacije kot možne lokacije za izgradnjo oziroma ureditev parkirišč.

Izbranih je bilo nekaj lokacij, kjer je možno oziroma je najbolj smiselno urediti parkirišče. Po prioriteti so bile razvrščene naslednje lokacije za parkirišče.

Rang lokacij je sledeč:

- I. območje pri smučišču,
- II. območje pri Rosu,
- III. središče Mojstrane,
- IV. v Mlačci ter na Prodih,
- V. območje nekdanje železniške postaje.

I. Lokacija pri smučišču

Območje pri smučišču trenutno ponuja približno 25 parkirnih mest na neurejenem parkirišču. V smučarski sezoni je na tem odseku ceste stanje nevzdržno. Že samo zaradi potreb po izboljšanju stanja pozimi bi bilo potrebno parkirišče povečati in primerno urediti. Smučišče upravlja podjetje Zajšek, ki trenutno poleg smučišča in drsališča ponuja manjšo okrepčevalnico. V načrtu je ureditev spodnjega prostora smučišča, kjer se bo uredilo spodnjo postajo žičnice, prostor za prireditve ter izgradnja objektov z restavracijo in apartmaji. S tem se bo potreba po parkirnih površinah na lokaciji ob smučišču še povečala, hkrati pa bo pomenilo dobro sinergijo med potrebami za parkiranje v zimskem in letnem času. Prostorsko je ta lokacija najprimernejša za ureditev parkirišča. Nahaja se na začetku Mojstrane, od koder je do centra največ 5 minut hoje. Na ta način se promet ustavi že na začetku kraja, s tem pa daje tudi lepo možnost obiskovalcem, da peš odkrijejo zanimivosti kraja.

Razširitev parkirišča je možna v dveh smereh.

A – v smeri obstoječega smučišča ob državni cesti proti cerkvi Sv. Klementa.

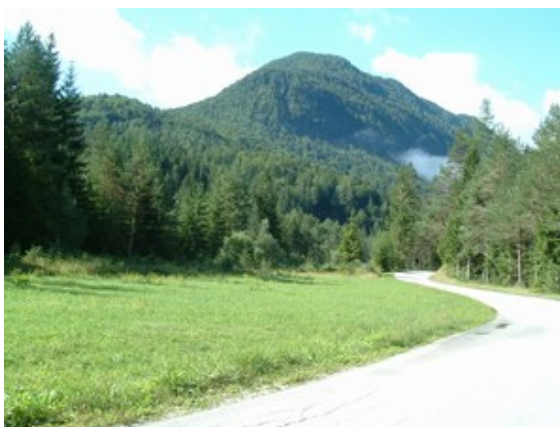
B – od obstoječega parkirišča razširjeno v smeri sever – ob robu zazidanih površin proti odprtemu travniku.



Sliki 9 in 10: Parkirišče pod smučiščem. (Foto: CIPRA Slovenija)

II. Lokacija pri Rosu

Območje pri Rosu je bilo v Razvojni strategiji za Dovje in Mojstrano predlagano za ureditev parkirišča, kampa in vstopne (info) točke v dolino Vrata in s tem v Triglavski narodni park.



Sliki 11 in 12: Pri Rosu ob vstopu v dolino Vrata. (Foto: CIPRA Slovenija)

Od nastanka strategije dalje ni bilo izvedenih nobenih korakov k uresničevanju zastavljenih predlogov. Območje Pri Rosu lokacijsko ni najbolj primerno, saj je zaželeno, da se čim več obiskovalcev ustavi v središču Mojstrane. Lokacija je tudi od središča dokaj oddaljena in tako obiskovalce odvrča od obiska središča Mojstrane. Kljub temu pa je lokacija primerna za ureditev parkirišča, saj ima od maja 2006 peš pot po dolini začetek ravno na območju Pri Rosu. Poleg tega je lokacija Pri Rosu v zimskem času izhodišče za sprehode do slapa Peričnik, ki v zadnjem času vse bolj privablja obiskovalce.



Slika 13: Informacijske in orientacijske table Triglavskega narodnega parka v Vratih. (Foto: CIPRA Slovenija)

Območje ureditve se nahaja ob državni cesti pred zadnjimi hišami v Mojstrani, pri nekdanji cementarni. Zemljišče je v lasti Agrarne skupnosti Dovje Mojstrana, ki je zainteresirana za prodajo ali oddajo zemljišča v najem, na katerem bi se lahko uredilo parkirišče. Z vidika lastništva lokacija ni problematična. Poleg tega je območje kategorizirano kot območje rekreacije, na katerem je možna ureditev parkirnih površin.

III. Središče Mojstrane

V središču Mojstrane je izrazito pomanjkanje parkirnih mest. Z izgradnjo načrtovanega planinskega muzeja bo središče sicer pridobilo določeno število parkirnih mest, a bodo le-ta prednostno namenjena obiskovalcem muzeja. V samem središču je potreba predvsem po parkirnih mestih, na katerih se obiskovalci ustavijo za kratek čas (pridobitev turističnih informacij, ogled naselja, obisk trgovine ali lokalov).



Slika 14: Možna lokacija parkirišča v središču Mojstrane. (Foto: CIPRA Slovenija)

Parcele na tem območju imajo status stavbnih zemljišč, na katerih je možna ureditev parkirišč. Manjši del teh parcel je v lasti občine, večji pa v zasebni lasti, a je lastnik pripravljen prodati parcelo. Glede na visoko vrednost zemljišč v samem centru Mojstrane ni smotrna gradnja velikega parkirišča. Možna lokacija ureditve parkirišča je pas ob državni cesti, na njeni vzhodni strani. Predlaga se ureditev parkirišč, ki bodo potekala vzporedno s cesto.

IV. V Mlačci in Na Prodih

Del območja v Mlačci je že namenjen rekreacijski dejavnosti. Na tem mestu je tenis igrišče, v neposredni bližini je soteska, kjer je v zimskem času organizirano ledno plezanje. Območje je bilo v dosedanjih načrtih rezervirano za izgradnjo cestne povezave med Radovno in dolino Vrata, vendar uresničitve teh načrtov v prihodnosti skoraj gotovo ne bo, saj za to ni več interesa.



Sliki 15 in 16: V Mlačci. (Foto: CIPRA Slovenija)

Na tem območju Občina Kranjska Gora načrtuje ureditev športnega parka oziroma centra za rekreacijo in prireditve. Večji del površin ima status stavbnih zemljišč, namenjenih rekreacijski dejavnosti, manjši del pa ima status kmetijskega zemljišča. Lastništvo je porazdeljeno na Občino Kranjska Gora ter več zasebnih lastnikov. Lastnik, ki ima največji delež in se njegova parcela stika s parcelo v lasti občine, je pripravljen parcelo prodati oziroma jo oddati v najem. V sklopu ureditve območja bi

naselje pridobilo določen del parkirnih površin, ki bi lahko bile uporabljene tudi s strani obiskovalcev tako Mojstrane kot doline Vrata.

Lokacija Mlačce je na južnem delu Mojstrane, dostop pa s ceste v Radovno. Od te lokacije že poteka ožja cesta v smeri proti središčnemu delu Mojstrane, a na južni strani potoka Bistrica. Ob nekdanji tovarni je preko potoka speljan lesen most, ki omogoča dostop do ceste v Vrata in do lokacije, kjer bi se lahko uredilo postajališče javnega prevoza. Predlagamo tudi izgradnjo mostu v smeri proti središču Mojstrane in ureditev poti, tako da bo dostop z Mlačce obiskovalcem Mojstrane hiter in prijazen.

Na Prodih je trenutno nogometno igrišče, ki je delno urejeno, ob katerem pa ni urejenih parkirnih prostorov. Na tej lokaciji se občasno odvijajo prireditve, poleg tega je bila lokacija urejena za namen rekreacije. Med dovozno cesto in nogometnim igriščem je smiselno urediti parkirišče, ki bo prvenstveno služilo potrebi po parkiranju zaradi koriščenja rekreacijskih površin, drugotno pa lahko tudi obiskovalcem Mojstrane in doline Vrata.



Sliki 17 in 18: Na prodih. (Foto:CIPRA Slovenija)

Slaba stran lokacije je, da je dostop do nje skozi spalni del naselja in da pot nazaj v center Mojstrane ne ponuja zanimivega sprehoda.

Na parcelah ob lokalni cesti je možna ureditev parkirišč, poleg tega so parcele v lasti Agrarne skupnosti Dovje - Mojstrana, ki je pripravljena ponuditi ta zemljišča v odkup oziroma dati v najem za potrebe ureditve parkirišč.

V. Območje bivše železniške postaje

S strani Krajevne skupnosti Dovje Mojstrana je bila izražena pobuda, da je območje pri nekdanji postaji železniške postaje v Mojstrani (na njenem severozahodnem koncu, ob zahodnem dovozu z glavne državne ceste v naselje Mojstrana) lahko tudi lokacija ureditve parkirišč. Prednost lokacije je, da je v občinski lasti in ni problematična z vidika posega v prostor. Najslabša stran lokacije je njena oddaljenost od središča naselja. Parkirišče je lahko uporabno zgolj za obiskovalce doline Vrata, ki bi na tej lokaciji parkirali svoja vozila in nadaljevali vožnjo z javnim prevozom. Ureditev peš poti s te lokacije do središča naselja bi bila predraga glede na njen učinek.

4.3 Tretje območje

Območje zgornje Savske doline od Mojstrane do Kranjske Gore je tranzitno in tudi sicer prometno pomembno območje, kjer omejevanje prometa ni smiselno. To je območje, ki je z vidika varstva narave in okolja manj pomembno, ob tem pa ima seveda največjo zmožljivost za razvoj poselitve in različnih gospodarskih in drugih dejavnosti.

5 MODEL UMIRJANJA PROMETA V DOLINI VRATA

Za uresničevanje ciljev umirjanja prometa v dolini Vrata smo izbrali model, ki je bil določen v že omenjenem projektu leta 2006 in s katerim so se strinjali tako lokalni deležniki, kot tudi Občina Kranjska Gora. Glavne značilnosti modela so:

- Cesta ostaja ves čas v upravljanju države, na podlagi 11. člena Zakona o javnih cestah se na njej lahko predpiše posebno povračilo za uporabo javne ceste in objektov na njej.
- Prost dostop vozil po cesti. Vozila nemoteno vstopajo v dolino, dokler to omogočajo razmere na parkirišču na koncu doline. Dostop do končnega parkirišča se obravnava kot nadstandardna storitev, ki stane več kot zgolj navadna parkirnina.
- Dodatno vzpostavljen javni prevoz v visoki sezoni. Javni prevoz vozi čez dan z gosto frekvenco - vsaj 1x na uro - in poskuša navezati nase čim več obiskovalcev iz osebnih vozil. Javni prevoz pripomore tudi k uveljavitvi doline Vrata kot območja, primerne za krajše in tudi daljše sprehode. Pešpot, ki je bila maja 2006 ponovno podaljšana in speljana skoraj po celi dolini, je priložnost več, da obiskovalci doživijo dolino kot edinstveno doživetje. Učinkovit javni prevoz v tem primeru prevzame vlogo prevoznika na odseku te poti, saj je dolina dolga približno 10 km, cesta pa še nekoliko več. Javni prevoz bi na nekaj urejenih postajališčih ob cesti pobiral ljudi po dolini v obe smeri, kot seveda tudi na končni in začetni točki. Vozni red mora biti maksimalno usklajen z voznim redom javnega prometa iz smeri Kranjske Gore kot tudi iz smeri Ljubljane oziroma Jesenic.
- V času delovanja javnega prometa mora biti parkirnina pri Aljaževem domu znatno višja od cene prevoza z javnim prometom (JP) (predlog: 2 € za povratno karto z javnim prevozom in 6 € za parkiranje v Vratih). Potrebno bi bilo najti rešitev za pogoste obiskovalce doline v obliki statusov »prijatelji doline«, kjer bi z enkratnim plačilom plačali večji, pavšalni znesek od enkratnega, ki pa bi bil vseeno ugoden glede na zmnožek dejanskih obiskov in cene enkratnega obiska. Potrebno je doseči dogovor in ustrezno delitev prihodka glede plačila parkirnine na privatnem zemljišču pri Peričniku in morebitnih drugih zasebnih zemljiščih. Dvojno računanje parkirnine obiskovalcu, ki se najprej ustavi na

zasebnem, kasneje pa še na javnem parkirišču, ne pride v poštev. Tu je nujen dogovor vseh vpletenih.

- Prepoved parkiranja izven parkirnih površin. Prepoved bo nadzorovala redarska služba po prednostnem načelu mehkega kaznovanja, šele v skrajnem primeru tudi kazen s plačilom. Prepoved je dosežena z občinskim odlokom.
- Ažurno obveščanje o zasedenosti parkirišč. Med vstopno točko/parkiriščem v Mojstrani in parkiriščem na koncu doline mora biti vzpostavljena nemotena komunikacija glede stanja prometa v dolini.

Ko je parkirišče pri Aljaževem domu polno, prične oseba na vhodu v dolino (kjer je možno tudi parkirati) ustavljati avtomobile in jim razdeljevati informativno gradivo ter jih obvestiti o zasedenosti (ter jim razložiti možnosti in sankcije).

Pogoji za delovanje režima:

- Urejeno parkirišče v Mojstrani.
- Delujoč javni prevoz.
- Določen izvajalec pobiranja parkirnine in obveščanja.
- Dosleden nadzor nad nepravilnim parkiranjem.
- Dodatni pogoj je predhodno in sočasno dobro informiranje.

5.1 Terminski načrt

Ureditev parkirišča

Do konca 2010: priprava finančnega načrta, priprava dokumentacije in odkup zemljišč. Do konca 2011: izbira izvajalca in ureditev parkirišča z več-funkcionalno rabo.

Označitev pešpoti po Mojstrani od parkirišča k pomembnim točkam v vasi in proti dolini

Ta faza je sicer vezana na ureditev parkirišč, vendar je lahko izpeljana tudi kot samostojna akcija, ki bo nekoliko popestrila ponudbo Mojstrane. Je lahko izvedljiva, zato menimo, da je lahko uresničljiva do poletne sezone 2009.

Obnova ceste

Zgodba o obnovi ceste je kompleksna in večplastna. Sama od sebe bo država cesto še naprej urejala po kratkih odsekih brez pravega koncepta, kot je to delala do sedaj. Na ta način cesta ne bo nikoli kakovostno urejena, njena podoba pa bo neustrezna. Če bo cesta ostala v državnem upravljanju, je potrebno vršiti ustrezen pritisk na Ministrstvo za promet, da nameni sredstva za obnovo ceste. Glede na dejstvo, da vstopamo v obdobje intenzivnejše obnove lokalnih cest, je to priložnost tudi za cesto v Vrata. Če bo cesta prešla v občinsko upravljanje, potem je verjetnost za hitro obnovo še manjša. Vsekakor bi morala cesta biti obnovljena v času tega finančnega obdobja, ki se konča leta 2013.

Glede na zahtevnost projekta (predvsem finančno) menimo, da ta faza, kljub svoji pomembnosti, ne sme biti ključna pri procesu umirjanja prometa v dolini Vrata. Je pa zelo pomembna in mora vse udeležene siliti k rešitvi.

Ureditev postajališč/parkirišč ob cesti v dolini Vrata

Ureditev postajališč, ki bi bila v času, ko javni promet ne vozi, tudi parkirišča, je odvisna od ureditve ceste in od uvedbe javnega potniškega prometa. Najbolj primerno bi bilo javni promet uvesti hkrati z obnovo ceste, tedaj pa bi se uredila tudi postajališča. Ker ni znakov, da bi se obnova ceste lahko uredila tako kmalu kot uvedba javnega prometa, je potrebno urediti postajališča prej in sicer do konca 2010.

Določitev izvajalcev nadzora parkiranja

Ta faza je po našem mnenju lahko brez težav končana v letu 2009. Ker ne zahteva veliko dela in za izvedbo scenarija ni ključnega pomena (saj se izvaja že sedaj), se lahko vmes tudi načrt njene izvedbe spremeni glede na druge aktivnosti - npr. uvedba javnega prometa.

Vzpostavitev redarske službe v okviru upravljavcev

Sledi faza določitev izvajalcev nadzora in mora biti končana pred ureditvijo parkirišča v Mojstrani. Končana bi bila do konca 2010.

Postavitev vstopne točke v dolino

Vstopna točka v dolino bi bila končana leto po ureditvi parkirišča v Mojstrani, torej do leta 2012. Do konca 2009 bi se pripravila študija, ki bo določila obliko (npr. hiška, tabla, kozolec, drugo) in funkcijo te točke (informacijski center, »prometni center doline« ...), do konca 2010 bi se pripravila dokumentacija in odkup zemljišča (če je potreben). Zbiranje finančnih sredstev in izgradnja točke bi potekala v letu 2011.

Vzpostavitev javnega prometa

Uvedba javnega prometa (JP) je poleg izgradnje parkirišča in obnove ceste ključen moment prometnega umirjanja doline. Izvedba te faze je vezana na ureditev parkirišča, saj je uporaba JP za obiskovalce mogoča le, če svoje osebno vozilo pustijo pred dolino. Faza sestoji iz treh podfaz:

- določitev postajališč: do konca 2010,
- določitev oblike JP, finančni načrt, določitev cenikov vozovnice in cene parkiranja na koncu doline ter vozni redov JP, določitev bonitetnih skupin za parkiranje (lastniki, javne službe, ugodnosti za pogoste obiskovalce ...): do konca 2011,
- izbira najugodnejšega ponudnika: začetek 2012,
- uvedba JP: do poletne sezone 2012.

Upravljalci umirjanja prometa v dolini Vrata

Celoten projekt je naravnani k **postopnosti** iz več razlogov. Najpomembnejši je pomanjkanje finančnih sredstev in človeških virov s tovrstnimi izkušnjami. Celoten projekt je potrebno upravljati oziroma koordinirati iz enega mesta. Menimo, da je za uspeh projekta zelo pomembno, da vlogo koordinatorja nosi predstavnik lokalne skupnosti oziroma skupine, ki izhajajo iz nje. **Naloga koordinatorja** bi bila priprava in

usmerjanje aktivnosti v skladu s sprejetim scenarijem. Po potrebi bi tudi spreminjal dinamiko in (če bi se izkazalo za potrebno) vsebino posameznih faz. Prav tako bi v sodelovanju z ustreznimi organizacijami (občina, morebitni drugi domači in tuji partnerji) iskal možne vire financiranja iz virov EU, čezalpskih povezav (npr. Dynalp), preko državnih virov (npr. uvrstitev vsebine projekta v vsebine Državnega razvojnega programa ali pa uvrstitev ceste v dolino na seznam tistih, ki bodo v celoti obnovljene). Po naši oceni tako delovno mesto zahteva 8 ur tedensko oziroma 1/5 polnega delovnega časa.

Po predhodnih pogovorih s predstavniki občine, planinskega društva, razvojne zadruge in TNP smo ugotovili, da samostojne vloge upravljavca ne more ali ne želi prevzeti noben od teh deležnikov. Razlogov je več:

1. Neprofesionalno delovanje v društvih ne omogoča zmogljivosti, ki bi zadostile potrebam vloge koordinatorja.
2. Negotovo financiranje vloge, ki izhaja že iz skromnega gmotnega stanja teh organizacij.
3. Prostovoljno delovanje v teh organizacijah pomeni obremenjevanje prostega popoldanskega časa, večina teh ljudi je zaposlenih na drugih področjih in dodatnih obremenitev ne bi prenesla.
4. Zavod Triglavski narodni park (TNP) v vlogi koordinatorja ne vidi svojega poslanstva hkrati pa meni, da ta vloga pripada lokalni skupnosti, ki probleme najbolj pozna.
5. Po mnenju nekaterih predstavnikov ožje delovne skupine tudi Občina Kranjska Gora ni sposobna opraviti te vloge.

Naslednja, po našem mnenju ne idealna možnost, je iskanje zunanjega partnerja, ki bi prevzel vlogo koordinatorja.

Po našem mnenju je kljub mlačnim odzivom predstavnikov lokalne skupnosti potrebno še naprej iskati endogene potenciale, torej upravljavca iz vrst lokalne skupnosti. Zagonsko vlogo mora po našem mnenju nujno vsaj deloma prevzeti Občina Kranjska Gora, z zagotovitvijo minimalnih pogojev – npr. 4 ure na teden za začetno fazo. K sodelovanju bi se vključila tudi razvojna zadruga Dovje Mojstrana in lokalna turistična organizacija Kranjska Gora, v to delovno telo sodi tudi predstavnik TNP. Glavna naloga bi bila zagotovitev sredstev za prve aktivnosti v smeri uresničevanja scenarija. Faze in podfaze scenarija naj v največji možni meri opravljajo lokalni človeški viri oziroma lokalne skupnosti (podjetja, društva ...), če so na voljo in so sposobna ponuditi kakovostno storitev. Finančne koristi pri izvajanju umirjanja prometa imajo tako lahko posamezniki oz. podjetja iz lokalnega območja.

Tabela 7: Terminski načrt umirjanja prometa v dolini Vrata

Faza	Podfaza	Predviden termin
Ureditev parkirišča	- priprava dokumentacije - priprava finančnega načrta	do konca 2010
	- odkup zemljišč	do konca 2010
	- izbira izvajalca - ureditev parkirišča z več-funkcionalno rabo	do konca 2011
Označitev pešpoti po Mojstrani od parkirišča k pomembnim točkam v vasi in proti dolini		do poletne sezone 2009
Obnova ceste	glede na različne možnosti upravljanja ni točnega scenarija	2013
Ureditev postajališč/parkirišč ob cesti v dolini Vrata		do poletne sezone 2011
Določitev izvajalcev nadzora parkiranja		do konca 2009
Vzpostavitev redarske službe v okviru upravljavcev		do konca 2010
Postavitev vstopne točke v dolino	- študija o obliki, velikosti in funkciji točke	do konca 2009
	- izbira lokacije - priprava dokumentacije	do konca 2010
	odkup zemljišča	do konca 2010
	izgradnja	do konca 2012
	določitev postajališč	do konca 2010
Vzpostavitev javnega prometa	uvedba taksi službe	do poletne sezone 2012
	- določitev oblike JP - priprava finančnega načrta - določitev cenikov vozovnic in cen parkiranja - določitev vozniških redov - določitev skupin z ugodnostmi	do konca 2011
	- izbira najugodnejšega ponudnika	Začetek 2012
	uvedba JP	do poletne sezone 2012 (po potrebi kasneje, če bo zamujala ureditev parkirišča)

6 DOLOČEVANJE ŠTEVILA MOTORNIH VOZIL V POSAMEZNIH OBMOČJIH

Umirjanje prometa moramo dosegati predvsem z urejenostjo prometa, kar ne pomeni s popolno zaporo oziroma popolnim zapiranjem vseh območij. Ob tem so najpomembnejše ceste, parkirišča in uvedba javnega prometa. Če želimo doseči cilje umirjanja prometa v najbolj kritičnem obdobju, pa je možno to doseči le z omejevanjem števila in vrste motornih vozil na določenem območju. Model umirjanja prometa predpostavlja, da določeno območje (cona) lahko sprejme samo določen obseg prometa. Rast prometa je smiselna in sprejemljiva le do določene meje, naraščanje preko te meje, kjer postanejo negativni učinki prometa nesprejemljivi in škode večje kot koristi, pa je nedopustno.

Kazalec, ki nam pokaže obremenitev prostora v določenem času, je število motornih vozil, ki se trenutno nahaja na določenem območju. Kazalec **število parkiranih motornih vozil na določenem območju v danem trenutku** je kazalec, ki smo ga izbrali kot najprimernejšega za umirjanje prometa v Bohinju.

Praktična uporaba modela umirjanja prometa je z omenjenimi rešitvami dokaj enostavna. Ko na določenem območju v določenem dnevu prihaja do polne zasedenosti urejenih parkirišč in obiskovalci preko dneva le s težavo najdejo prosto parkirno mesto, lahko rečemo, da je potrebno pričeti z omejevanjem individualnega motornega prometa.

Ostaja še odprto vprašanje, kolikšno je **optimalno število parkirišč**. Da bi določili optimalno število parkirišč in s tem posredno tudi maksimalno število motornih vozil na območju, bi lahko izdelali dodatne, bolj ali manj poglobljene študije o negativnih vplivih prometa. To bi zahtevalo čas in denar, samo po sebi pa ne bi prineslo dokončnih rešitev, kajti še vedno bi se morali odločati kašno stanje si želimo. O tem pa se lahko odločamo že na podlagi dosedanjih praktičnih izkušenj. Če obstaja soglasje, da je obstoječe stanje motornega prometa v času najvišje turistične sezone nevzdržno, potem je jasno, da so potrebni ukrepi urejanja in umirjanja prometa.

7 POGOJI ZA URESNIČEVANJE UMIRJANJA PROMETA V DOLINI VRATA

Uresničevanje umirjanja prometa v dolini Vrata bo postopno in razmeroma dolgotrajno. Vsak nov ukrep na področju prometa mora biti dovolj zgodaj napovedan, premišljen in usmerjen k ciljem umiritve prometa.

1. Sprejetje odločitve, da se bo občina Kranjska Gora s svojo prostorsko in prometno politiko zavezala k ureditvi prometa na trajnosten način.

Občina naj v svoje prostorske dokumente začrta območja novih parkirišč in pripravi podlage za ustrezne ukrepe.

2. Priprava zakonskih podlag za urejanje prometa na državnih cestah

Občina Kranjska Gora naj v sodelovanju z drugimi občinami v Julijskih Alpah in v dogovoru z državo uredi način umirjanja in urejanja prometa tudi na državnih cestah.

3. Informiranje in promocija umirjanja prometa

Zelo pomembno je informiranje o uresničevanju režima tako domačinov, kot tudi vseh ostalih, ki prihajajo v ta prostor.

Za promocijo projekta Umirjanje prometa v Julijskih Alpah bo pripravljena tudi premična razstava. Na štirinajstih panojih bo predstavljen projekt umirjanja prometa v Julijskih Alpah, med njimi tudi primeri za Bohinj, Vrata in Vršič. Razstava se bo postavila v krajih, kjer se bodo želeli bolje seznaniti s projektom, o tem razpravljati in tudi aktivno sodelovati pri njegovem uresničevanju.

4. Organiziranje delovanja centra za trajnostni promet v Mojstrani in v Kranjski Gori. Gre za center, ki nudi vse informacije o načinih, voznih redih, pravilih in drugih vidikih mobilnosti na območju doline Vrata, Mojstrane in Kranjske Gore. Ta center je mišljen kot del obstoječe turistično informativne pisarne (TIC ali LTO) in ne kot povsem nova oblika obveščanja.

5. Priprava trajnostnega prometnega načrta za Aljažev dom v Vratih, ki je najpomembnejši gostinski objekt v dolini Vrata. Upravljavca lahko v tem vidi tudi priložnost, saj bi to bil prvi planinski dom s prometnim načrtom, ki spodbuja trajnostno mobilnost v Sloveniji.

8 SKLEP

Dolina Vrata že več let kliče po ureditvi prometa v visoki sezoni, s tem se strinjajo tudi lokalni deležniki, kot tudi Občina Kranjska Gora. V letu 2006 je bil pripravljen načrt umirjanja prometa v dolini, kjer je bil sprejet dogovor glede postopnega umirjanja prometa. Čas je, da se z umirjanjem prometa nadaljuje. Da je ideja o umiritvi prometa na mestu, potrjuje tudi dejstvo, da so k umirjanju prometa v letošnjem projektu pristopile tri turistično najpomembnejše občine v slovenskih Julijskih Alpah. Tako se za Vrata že lahko nadaljuje s pričetim delom in dolina lahko kmalu postane vzorčen primer urejanja prometa v slovenskih Alpah.

9 VIRI IN LITERATURA

Umirjanje prometa v dolini Vrata, poročilo o projektu, 2006. CIPRA Slovenija in Občina Kranjska Gora. 75 strani.

UMIRJANJE PROMETA NA VRŠIČU

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	74
2	NAMEN STROKOVNIH PODLAG.....	74
3	CILJI UREJANJA PROMETA NA VRŠIČU	74
4	OBMOČJA UREJANJA PROMETA	75
5	MODEL UMIRJANJA PROMETA ZA PRELAZ VRŠIČ	75
6	ZASNOVA OPERATIVNEGA IN TERMINSKEGA NAČRTA	75
7	PREDOR VRŠIČ	76
8	POGOJI ZA URESNIČEVANJE UMIRJANJA IN UREJANJA PROMETA NA PRELAZU VRŠIČ	77
9	SKLEP	78
10	VIRI IN LITERATURA	78

1 UVOD

Prelaz Vršič je najvišji prelaz v Sloveniji, čez pa pelje državna cesta Kranjska Gora – Bovec. Ta poteka čez osrednje območje Triglavskega narodnega parka. Poleti velja cesta za najpomembnejšo alpsko turistično cesto, hkrati pa opravlja vlogo povezave Posočja z osrednjo Slovenijo. Cesta na vrhu prelaza doseže nadmorsko višino 1611 m, s tem pa obiskovalce pripelje v sredogorje in na sam prag visokogorja. Turistična pomembnost ceste je velika, tranzitno pomembnost pa manjša njena izpostavljenost snežnim plazovom in je zato pozimi pogosto zaprta od nekaj dni do več mesecev. V tem času prometa na njej ni, spomladi pa jo najkasneje splužijo v času prvomajskih počitnic. Zaradi zelenih in toplejših zim je v zadnjih dveh desetletjih pogosto prevozna že bistveno prej. Prav tako cesta ni prevozna za večje tovornjake, saj je speljana v obliki serpentin in na posameznih odsekih tudi velikih naklonov. Ne glede na spremenjene klimatske pogoje bo cesta čez prelaz zaradi oblikovanosti površja, po katerem poteka, vedno nevarna in v celoti gledano le deloma prevozna. Dolgoročna rešitev za zmanjšanje ranljivosti prometa na cesti, kot tudi za bolj kakovostno povezavo Posočja z osrednjo Slovenijo, še vedno ostaja predor.

2 NAMEN STROKOVNIH PODLAG

Če želita Občina Kranjska Gora in Občina Bovec trajno urediti turistični promet na Vršiški cesti, morata v svoje prostorske in prometne dokumente vključiti ureditev prometa na najvišjem slovenskem prelazu kot eno ključnih nalog. Za Vršiško cesto velikih prostorskih posegov ni potrebnih, potrebno pa je določiti območja parkirišč in urediti upravljanje prometa v odnosu z državo.

3 CILJI UREJANJA PROMETA NA VRŠIČU

Glavni cilj urejanja prometa na Vršiču je ureditev mirujočega prometa in večino turističnega obiska na prelaz preusmeriti na javni promet. Tranzitna vloga ceste, kot tudi povezovalna vloga ceste, ki Posočje povezuje z osrednjo Slovenijo, ni predmet te študije. Res pa je, da bi se v turistični sezoni ta vloga izboljšala, če bi se uredil turistični promet na prelaz.

4 OBMOČJA UREJANJA PROMETA

Na območju Vršiške ceste delitev na posebna območja niso predvidena oziroma bi cesta sodila v tretje območje.

5 MODEL UMIRJANJA PROMETA ZA PRELAZ VRŠIČ

Javni prevoz čez prelaz, ki deluje že več let, ostane tudi v prihodnje. Parkirišča ob cesti na prelaz in zlasti na vrhnjem delu prelaza je potrebno urediti. Določiti je potrebno njihove zmogljivosti in nadaljevati s pobiranjem parkirnine. Izven določenih parkirišč mora biti parkiranje prepovedano, nadzor pa je potrebno učinkovito izvajati. Parkiranje na vrhu prelaza pomeni nadstandard in se lahko temu primerno tudi vrednoti v višji ceni parkirnine. Ko so parkirišča ob cesti in na vrhu prelaza povsem zasedena, je na vznožju prelaza nujno vzpostaviti sistem obveščanja, ki turističnim obiskovalcem prelaza že v dolini sporoča, da je parkiranje na prelazu nemogoče.

6 ZASNOVA OPERATIVNEGA IN TERMINSKEGA NAČRTA

Pripravili smo zasnovo operativnega in terminskega načrta za umirjanje motornega prometa na območju Vršiča, ki naj služi predvsem za bolj poglobljene vsebinske diskusije o prioritetah in nujnih potrebnih korakih za uresničevanje umirjanja prometa v sklopu celotnega območja Alp.

Tabela 8: Zasnova operativnega plana za leto 2009

	Aktivnost	Nosilec	Rok	Opombe
1.	Potrditev modela urejanja in umirjanja prometa na Vršiški cesti	Občina Bovec	31.3.2009	Obravnava na svetu občine Bovec
2.	Ureditev odnosov in pristojnosti med državo, občino in TNP pri upravljanju prometa na Vršiški cesti.	Občina Bovec	31.5.2009	Pobuda Ministrstvu za promet glede uporabe 11. člena ZJC – upravljanje državnih cest za umirjanje prometa, nato dogovor
3.	Priprava in sprejetje (oz. spremembe in dopolnitve) občinskega odloka in pravilnikov o prometnem režimu v občini Bovec.	Občina Bovec	20.12.2009	• V okviru projekta je izdelan vzorec odloka o prometnem režimu v občinah.
4.	Akcija informiranja in promocije urejanja in umirjanja prometa na Vršiški cesti.	LTO Bovec	Trajna aktivnost	• Distribucija zloženke • Organizacija razstav o umirjanju prometa • V okviru TICa organiziranje delovanja informacijskega centra za mobilnost v Bovcu in

				- Trenti - Aktivno obveščanje preko spletne strani
5.	Izdelava projekta ureditve parkirišč na prelazu Vršič	Občina Bovec, Občina Kranjska Gora	31.3.2009	Izdelana je idejna zasnova, v naslednji fazi tudi izvedbeni projekt
6.	Izboljšanje javnega prometa preko Vršiča	Občina Bovec Občina Kranjska Gora	30.4.2009	- Že uveljavljeno poletno avtobusno linijo izvajati že v mesecu juniju in jo podaljšati v mesec september - Izvajati okrepljeno promocijsko akcijo za to avtobusno linijo (TIC Bovec, TIC Trenta in turistični ponudniki. - CIPRA Slovenija bo izdala promocijsko zloženko z voznimi redi javnega turističnega prometa. - Postavitev informacijskih tabel

Tabela 9: Dolgoročni načrt

7.	Priprava dokumentacije in izgradnja predora pod Vršičem	DRSC, Občina Bovec, Občina Kranjska Gora		
8.	Po izgradnji predora uvedba posebnega prometnega režima za odsek ceste nad predorom.	Občina Bovec, Občina Kranjska Gora		

7 PREDOR VRŠIČ

Rešitev za Vršiško cesto predstavlja tudi predor. Predor bi odpravil prometno zapostavljenost Zgornjega Posočja v odnosu do Gorenjske in osrednje Slovenije. Predvsem bi bilo to pomembno v zimskem času, ko je Zgornje Posočje pogosto odrezano od osrednje Slovenije, oziroma je povezano le preko druge države, kar je slabo v več ozirih.

1. Država ni sposobna povezati vseh območij med seboj, pa čeprav je majhna in so podobni primeri v drugih alpskih državah rešeni že desetletja.
2. Povezava preko tuje države je slaba tolažba davkoplačevalcem v Zgornjem Posočju, ki tudi plačujejo slovenske avtoceste in predore tam, kjer se skoraj nikoli ne vozijo.
3. Slaba dostopnost povzroča odmaknjenost in perifernost Posočja in s tem zmanjšane razvojne možnosti.

Z izgradnjo predora bi odsek ceste nad predorom lahko služil izključno turistični funkciji, zmanjšale bi se obremenitve na vrhu prelaza in povečala bi se doživljajska pestrost. Zmanjšali bi se stroški vzdrževanja (soljenja in pluženja pozimi zaradi zagotavljanja povezave s soško stranjo). Ker bi promet nad predorom upadel, bi se zmanjšala tudi obraba ceste. Cesta bi pridobila na pomenu za številne prireditve - na primer kolesarske dirke, tek, sankanje ...

Danes pogosto slišimo trditev, da je gradnja predora za tako odmaknjeno regijo z malo prometa nerentabilna. To morda drži gledano kratkoročno in s strani investitorja, ki išče nekajletne dobičke (četudi je to država). Dolgoročno (medgeneracijsko) gledano in z upoštevanjem vseh družbenih posledic, ki jih prinese gradnja predora, pa to ne drži. Če samo pogledamo uporabnost predorov Bohinjske železnice, pa predorov pod Karavankami, vidimo, da so v funkciji še desetletja, lahko celo preko 100 let in je njihova vrednost tako rekoč neprecenljiva. Ampak tega se zavemo šele tedaj, ko stojijo.

8 POGOJI ZA URESNIČEVANJE UMIRJANJA IN UREJANJA PROMETA NA PRELAZU VRŠIČ

Uresničevanje umirjanja prometa bo postopno in razmeroma dolgotrajno. Vsak nov ukrep na področju prometa mora biti dovolj zgodaj napovedan, premišljen in usmerjen k ciljem umiritve prometa. Ključni pogoji za uresničevanje umirjanja prometa pa so:

1. Sprejetje odločitve, da se bosta občini Kranjska Gora in Bovec s svojo prostorsko in prometno politiko zavezali k ureditvi prometa na trajnosten način.

2. Priprava zakonskih podlag za urejanje in upravljanje parkirišč ob cesti na Vršič.

Nujno je sodelovanje države (DRSC, TNP) in obeh občin.

3. Informiranje in promocija umirjanja prometa.

Zelo pomembno je informiranje o uresničevanju režima tako domačinov, obiskovalcev in turistov, kot tudi vseh ostalih, ki prihajajo v ta prostor.

Za promocijo projekta Umirjanje prometa v Julijskih Alpah bo pripravljena tudi premična razstava, kjer bo predstavljen projekt umirjanja prometa v Julijskih Alpah, med njimi tudi primeri za Bohinj, Vrata, Vršič in Mangrt. Razstava se bo postavila v krajih, kjer se bodo želeli bolje seznaniti s projektom, o tem razpravljati in tudi aktivno sodelovati pri njegovem uresničevanju.

4. Organiziranje delovanja centra za trajnostni promet v Trenti in v Kranjski Gori.

Gre za center, ki nudi vse informacije o načinih, voznih redih, pravilih in drugih vidikih mobilnosti na območju Vršiča in ostalega dela Julijskih Alp . Ta center je mišljen kot del turistično informativne pisarne (TIC ali LTO, info center TNP), ne pa kot povsem nova oblika obveščanja.

5. Priprava trajnostnega prometnega načrta za planinske domove na Vršiču.

9 SKLEP

Vršiška cesta je slovenski alpski biser, ki jo poznajo že številne generacije. Služi gornikom, turistom, šolskim izletom in kar je zelo pomembno, tudi prebivalcem Posočja, da lahko v kopnih razmerah lažje pridejo v osrednjo Slovenijo. Zastoji v visoki sezoni, ki jih povzročajo ogromne količine nagnetene pločevine na vrhu prelaza, spravljajo v slabo voljo vse. Potnike v tranzitu, obiskovalce, pešce, kolesarje, celo živino. Problem neurejenih in preobremenjenih parkirišč je pereč in občini Kranjska Gora ter Bovec se ga zavedata že vrsto let. Sedaj, ko so k ureditvi prometa na območju Julijskih Alp pristopile tri turistično najpomembnejše občine v regiji, je velika priložnost, da se tudi na Vršiču stori odločen korak naprej k ureditvi problemov z mirujočim prometom v visoki turistični sezoni.

10 VIRI IN LITERATURA

Umirjanje prometa v dolini Vrata, poročilo o projektu, 2006. CIPRA Slovenija in Občina Kranjska Gora. 75 strani.

UMIRJANJE PROMETA NA MANGRTSKI CESTI

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	81
2	NAMEN STROKOVNIH PODLAG.....	81
3	CILJI UMIRJANJA IN UREJANJA PROMETA NA MANGRTSKI CESTI.....	81
4	OBMOČJA UMIRJANJA PROMETA.....	81
5	MODEL UMIRJANJA PROMETA ZA MANGRTSKO CESTO	81
6	ZASNOVA OPERATIVNEGA IN TERMINSKEGA NAČRTA	82
7	POGOJI ZA URESNIČEVANJE UMIRJANJA IN UREJANJA PROMETA NA MANGRTSKI CESTI.....	83
8	SKLEP.....	84
9	VIRI IN LITERATURA	84

1 UVOD

Cesta na Mangrsko sedlo je najvišje speljana cesta v Sloveniji in je zato nekaj posebnega. Je državna cesta in edina, ki nas pripelje v visokogorje, njena funkcija pa je izključno turistična. Naselij ne povezuje, saj od njenega začetka do konca ni stalno poseljenih krajev. Na Mangrskem sedlu, kjer se cesta konča, je tudi planinska koča, ki je odprta le v poletni sezoni. Umirjanje in urejanje prometa na tej cesti je z vidika prometa manj problematično kot na cesti čez Vršič, saj cesta ni tranzitna. Uporabniki so večinoma turisti in planinci, služi pastirjem, pod gozdno mejo tudi gozdarjem in lastnikom parcel.

2 NAMEN STROKOVNIH PODLAG

Občina Bovec je že pred leti v dogovoru z DRSC uvedla sistem plačevanja parkirnine z ustavljanjem vozil pri Mangrski planini. Sedaj želi v okviru umirjanja prometa v regiji Julijske Alpe ta režim nadgraditi. Predvsem gre tu za ureditev javnega prometa v turistični sezoni in ureditev parkirišč.

3 CILJI UMIRJANJA IN UREJANJA PROMETA NA MANGRTSKI CESTI

Glavni cilj urejanja prometa na Mangrski cesti je ureditev mirujočega prometa in postopoma turistični obisk v visoki turistični sezoni preusmerjati na javni promet.

4 OBMOČJA UMIRJANJA PROMETA

Celotno območje Mangrtske ceste sodi v tretje območje. Območje Loga pod Mangrtom pa sodi v drugo območje.

5 MODEL UMIRJANJA PROMETA ZA MANGRTSKO CESTO

Trenutni sistem pobiranja parkirnine je potrebno dolgoročno nadgraditi na osnovi 11. člena Zakona o javnih cestah.

V visoki sezoni, ko bo pričakovan obisk Mangrtskega sedla prevelik, bo potrebno cesto povsem zapreti in po njej omogočiti le javni prevoz na odseku ceste nad Mangrtsko planino. Predhodno je potrebno sanirati odsek ceste, ki ga je poškodoval plaz leta 2000 ter ob cesti urediti parkirišča, ki so na voljo obiskovalcem. Prav tako je potrebno urediti potrebno signalizacijo. Pobiranje parkirnine se mora preoblikovati v zakonito pobiranje nadomestila za uporabo ceste v zavarovanem območju in jo mora plačati vsako motorno vozilo, ki želi nadaljevati pot na sedlo.

V Logu pod Mangrtom je potrebno urediti parkirišče za vozila. Od tam naj bi bil organiziran javni promet na Mangrtsko sedlo. Plačilo parkirnine vsebuje že povratno vozovnico za javni promet. Prav tako je potrebno vzpostaviti center za trajnostno mobilnost, ki bi se nahajal v Logu pod Mangrtom v sklopu turistične informativne točke in bi nudil informacije o stanju na cesti ter o zasedenosti parkirnih mestih na sedlu.

6 ZASNOVA OPERATIVNEGA IN TERMSKEGA NAČRTA

Pripravili smo zasnovo operativnega in terminskega načrta za umirjanje motornega prometa na območju Mangrta, ki je podana v tabeli 10.

Tabela 10: Zasnova operativnega načrta

	Aktivnost	Nosilec	Rok	Opombe
1.	Potrditev modela urejanja in umirjanja prometa na Mangrtski cesti	Občina Bovec	31.3.2009	Obravnava na svetu občine Bovec
2.	Ureditev odnosov in pristojnosti med državo, občino in TNP pri upravljanju prometa na Mangrtski cesti	Občina Bovec	31.5.2009	Pobuda Ministrstvu za promet glede uporabe 11. člena ZJC – upravljanje državnih cest za umirjanje prometa, nato dogovor
3.	Priprava in sprejetje (oz. spremembe in dopolnitve) občinskega odloka in pravilnikov o prometnem režimu v občini Bovec.	Občina Bovec	20.12.2009	V okviru projekta je izdelan vzorec odloka o prometnem režimu v občini.
4.	Akcija informiranja in promocije urejanja in umirjanja prometa na Mangrtski cesti.	LTO Bovec, Mangrt razvojna zadruga z.o.o., TD Log pod Mangrtom	Trajna aktivnost	- Distribucija zloženke - Organizacija razstav o umirjanju prometa - V okviru TICa organiziranje delovanja informacijskega centra za mobilnost v Bovcu in turistično informativne točke v Logu pod Mangrtom - Aktivno obveščanje preko spletne strani

5.	Izgradnja novega mostu pri Mlinču in ureditev parkirišč na starem odseku ceste	DRSC	2009	• Most je v izgradnji
6.	Dokončna sanacija odseka Mangrtske ceste, ki jo je poškodoval plaz.	DRSC	2010	• Po načrtu odpravljanja posledic plaz
7.	Ureditev parkirišč na Mangrtski planini	Občina Bovec, Mangrt razvojna zadruga z.o.o.	2011	• Izdelana je idejna zasnova ureditve prometa na točki pobiranja parkirnine
8.	Pospeševanje uvajanja organiziranega turističnega prometa	LTO Bovec, Mangrt razvojna zadruga z.o.o.	Trajna naloga	
9.	Uvajanje prometnih režimov – možne zapore za individualni motorni promet v dneh pričakovane preobremenitve	Občina Bovec Mangrt razvojna zadruga z.o.o.	2012	• Parkiranje na Mangrtski planini in pri Mlinču • dovoljen samo organiziran javni prevoz na sedlo od Mangrtske planine • okrepljen javni prevoz Bovec – Log pod Mangrtom – Mangrsko sedlo

7 POGOJI ZA URESNIČEVANJE UMIRJANJA IN UREJANJA PROMETA NA MANGRTSKI CESTI

Za uresničevanje urejanja in umirjanja prometa je potrebno zagotoviti predvsem naslednje:

1. Sprejetje odločitve, da se bo občina Bovec s svojo prostorsko in prometno politiko zavezala k ureditvi prometa na trajnosten način.

2. Sanacija Mangrtske ceste in urejanje parkirišč ob cesti na Mangrsko sedlo
Nujno sodelovanje države (DRSC; TNP) in občine.

3. Informiranje in promocija umirjanja prometa

Zelo pomembno je informiranje o uresničevanju režima tako domačinov, kot tudi vseh ostalih, ki prihajajo v ta prostor.

Za promocijo projekta Umirjanje prometa v Julijskih Alpah bo pripravljena tudi premična razstava. Na štirinajstih panojih bo predstavljen projekt umirjanja prometa v

Julijskih Alpah, med njimi tudi primeri za Bohinj, Vrata, Vršič in Mangrt. Razstava se bo postavila v krajih, kjer se bodo želeli zainteresirani bolje seznaniti s projektom, o tem razpravljati in tudi aktivno sodelovati pri njegovem uresničevanju.

4. Organiziranje delovanja centrov za trajnostni promet v Logu pod Mangrtom, Trenti in Bovcu.

Gre za center, ki nudi vse informacije o načinih, voznih redih, pravilih in drugih vidikih mobilnosti na območju Mangrtske ceste in tudi širše. Ta center je mišljen kot del turistično informativne pisarne (TIC ali LTO, info center TNP) ali katere druge dejavnosti, ne pa kot povsem nova oblika obveščanja.

5. Mehki ukrepi umirjanja

Zelo pomembno je tudi uvajati mehke ukrepe umirjanja, ki jih omogoča Zakon o javnih cestah in bi se nanašali na večje ceste, na primer v Trenti in Koritnici, pa tudi na cesti na Mangrt. Tam se lahko omeji najvišje hitrosti z namenom manjših obremenitev hrupa, označi se lahko odseke, kjer naj motoristi vozijo počasneje. Po zgledu avstrijskih nočnih omejitev hitrosti zaradi obremenitev hrupa v nočnem času se lahko določi tudi obdobja, ko je omejitev nekoliko strožja. Lahko se določi tudi največjo velikost avtobusov na Mangrski cesti.

8 SKLEP

Cesta na Mangrsko sedlo lahko postane eden ob uspešnejših primerov trajnostnega prometa v južnih Alpah in ena prvih zgodb o uspehu v Slovenskih Alpah, saj ima že več kot 10-letno tradicijo uspešnega upravljanja s prometom. Sedaj je čas za nadgradnjo.

9 VIRI IN LITERATURA

Umirjanje prometa v dolini Vrata, poročilo o projektu, 2006. CIPRA Slovenija in Občina Kranjska Gora. 75 strani.

POSLOVNI NAČRT ZA UMIRJANJE PROMETA NA OBMOČJU JULIJSKIH ALP

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	87
2	POSLOVNI NAČRT ZA UMIRJANJE PROMETA V BOHINJU.....	88
3	POSLOVNI NAČRT ZA OBMOČJE VRŠIČA.....	93
4	SKLEP.....	96

1 UVOD

V primeru projekta Umirjanje prometa v Julijskih Alpah Poslovni načrt pomeni v širšem pomenu dokument za podporo pri odločanju, v dejanskem, vsebinskem pomenu pa predstavlja študijo izvedljivosti konceptov umirjanja prometa s finančnega vidika. Poslovni načrt prednostno temelji na ekonomskem izračunu obstoječega stanja ter predvidenih aktivnosti/konceptov v prihodnosti. Običajno poslovni načrt oz. študija izvedljivosti poleg finančnega dela upošteva še ostale dejavnike, ki so pomembni, da nek sistem deluje. Okvir projektne naloge je premajhen, da bi lahko izvedli detajlno študijo vseh elementov, pač pa predstavlja ključne ekonomske dejavnike za nadaljnje odločanje o izvajanju sprejetih konceptov.

Poslovni načrt za umirjanje prometa v Julijskih Alpah se v skladu s projektno nalogo prednostno osredotoča na območje Bohinja, predstavljeni pa so tudi podatki za območje Vršiča. Poslovni načrti za posamezna območja se odražajo na konceptih umirjanja prometa, saj na teh konceptih temeljijo izračuni in opredelitve izvedljivosti. Območje doline Vrata je bilo v smislu prihodnje finančne izvedljivosti režima umirjanja prometa že obravnavano v dokumentu Umirjanje prometa dolini Vrata (2006).

Eden od zelo pomembnih ekonomskih elementov izvajanja režimov umirjanja prometa je možnost lokalnih skupnosti zaračunavanja povračila za uporabo cest v zavarovanih območjih. Povračila bodo skupaj s parkirninami pomenila vir finančnih sredstev za izvajanje režimov umirjanja prometa. Povračila se ne bodo namenjala za vzdrževanje prometnic v lasti države, lahko pa bodo lokalne skupnosti s temi sredstvi urejala lokalne ceste na zavarovanem območju.

V splošnem bodo lokalne skupnosti pri izvajanju režimov umirjanja prometa nase prevzele sledeče dejavnosti (in posledično stroške):

Infrastrukturna urejanja:

- Urejanje in vzdrževanje parkirišč (določenih za namen urejanja in umirjanja prometa);
- Urejanje in vzdrževanje cest v pristojnosti lokalnih skupnosti;
- Urejanje in vzdrževanje kolesarskih poti in pešpoti;
- Urejanje in vzdrževanje dodatne infrastrukture za urejanje in umirjanje prometa ter
- Odškodnine za zemljišča za parkiranje oz. odkup teh zemljišč;
- Zagotavljanje čistoče na parkiriščih;
- Zagotavljanje primerne števila stranišč in njihove čistoče;
- Nakup in vzdrževanje parkirnih avtomatov.

Delovanje javnega prevoza:

- Sodelovanje z obstoječimi prevozniki rednih avtobusnih prog na območju Julijskih Alp;
- Usklajevanje prog javnih prevozov (že obstoječih in vpeljevanje dodatnih);
- Finančna podpora za delovanje javnih avtobusnih prog;
- Koordinacija za delovanje lokalnih taksi služb;
- Nakup okolju prijaznih prevoznih sredstev;

Delovanje režimov:

- Vodenje in koordinacija celotnega režima;
 - Promocijsko-informativne dejavnosti;
 - Izvajanje redarske službe
- ter
- Izvajanje službe pobiranja povračil in parkirnin;
 - Tisk listkov za povračila in ostalega materiala.

Država bo pri delovanju režimov urejanja in umirjanja prometa v Julijskih Alpah nadaljevala z urejanjem in vzdrževanjem vseh cest, ki so v pristojnosti države. Ta strošek se ne sme prenašati na lokalne skupnosti.

2 POSLOVNI NAČRT ZA UMIRJANJE PROMETA V BOHINJU

Stanje pri urejanju prometa za območje Bohinja je razvidno iz osnutka dokumenta Umirjanje prometa v Bohinju (posebne strokovne podlage za pripravo prostorske dokumentacije občine Bohinj) ter iz Letnega poročila o izvajanju režima parkiranja na območju Bohinjskega jezera za leti 2007 in 2008.

Stanje parkirišč

Za območje Bohinja so bila evidentirana parkirišča in njihove zmogljivosti. Območje občine Bohinj je bilo razdeljeno v tri območja, glede na občutljivost prostora in turistično pomembnost.

Tabela 11: Parkirišča v Bohinju v vseh treh območjih

OBMOČJE	Število parkirišč			Skupna kapaciteta parkirišč za osebne avtomobile
	javna	ostala	skupaj	
OBMOČJE 1	6	5	11	1.474
OBMOČJE 2	3	5	8	441
OBMOČJE 3	5	-	5	262
SKUPAJ	14	10	24	2.177

Parkirišča v posameznih območjih:

- Območje 1: - javna parkirišča s parkomati: Pod Skalco, Na Veglju, Naklova glava, križišče Ukanc, Na Vorenčkojci
- ostala javna parkirišča: parkirišča ob gozdni cesti Voje, na planini Vogar in planini Blato
- ostala parkirišča: Pod slapom Savica, Pod žičnico Vogel, cerkev Sv. Duha, cerkev Sv. Janeza, Labora
- Območje 2: - javna parkirišča s parkomati oz. parkirno uro: pred turističnim društvom, za hotelom Jezero, pri kulturnem domu v Stari Fužini
- ostala označena brezplačna parkirišča: cerkev sv. Pavla v Stari Fužini, Oplenova hiša v Studorju, Brod, travnik pred Turističnim društvom, travnik nasproti penzionu Kristal

- ostale lokacije, kjer se načrtuje ureditev parkirišč, ki bodo namenjene tako lokalnemu prebivalstvu kot obiskovalcem: Srednja vas (cca 50), Jereka (5 ter avtobusno postajališče), Češnjice (cca 30 ter 20), Ribčev Laz (garažna hiša)

Območje 3: - brezplačna javna parkirišča v Bohinjski Bistrici: Danica, pokopališče, KD Joža Ažman, smučišče Kobla, banka-pošta

Za območje Bohinja obstaja sistem pobiranja parkirnine in urejanja parkirišč. Za javna parkirišča, razen parkirišče Vorenčkojca, skrbi občina – to so vsa javna parkirišča v območju 1 ter parkirišče pred Turističnim društvom, parkirišče za hotelom Jezero ter začasno parkirišče Labora. Za parkirišče Vorenčkojca ter za gozdno cesto v Voje ter na planino Vogar in planino Blato skrbi Krajevna skupnost Stara Fužina – Studor. S parkiriščem pod slapom Savica upravlja zasebnik.

Prihodki pobranih parkirnin in nadomestil za uporabo cest za leti 2006 in 2008

PARKIRIŠČE	2006	2007	2008
Pred TD	8.203,71	9.356,24	8.784,66
Za hotelom Jezero	9.306,93	11.662,40	11.539,78
Pod skalco	11.658,32	11.966,80	19.329,87
Na Veglju	19.237,03	28.677,38	29.822,84
Naklove glave	4.300,20	6.061,05	6.443,49
V Ukancu	2.934,82	4.878,21	4.077,51
Labora	10.329,81	2.963,34	331,67
PARKIRNINA SKUPAJ	65.970,82	75.565,42	76.998,15
Vorenčkojca	11.281,92	10.051,59	12.092,20
Gozdna cesta Voje, Vogar-pl. Blato	34.501,75	43.421,65	42.921,65
GOZDNA CESTA	45.783,67	53.473,24	55.013,85
SKUPAJ (parkirnina + gozdna cesta)	111.754,49	129.038,66	132.012,00

Stroški urejanja parkirišč v upravljanju občine Bohinj za leti 2007 in 2008

Vrsta stroška	2007	2008
Osební dohodki	1.601,68	-
Delo preko študentskega servisa	7.314,32	3.836,45
Odvoz smeti	5.549,54	5.500,00
Odvoz in čiščenje WC	2.020,14	3.101,28
Karte, nalepke	822,80	854,00
Majice, kape	310,87	-
Odškodnine za zemljišča	13.893,61	11.043,26
Nakup / Vzdrževanje parkirnih avtomatov	18.089,31	10.644,61
Ostali stroški (vrečke za smeti, prevajanje...)	1.038,59	-
Asfaltiranje parkirišč	45.781,91	35.000,00
Varovanje prometa	1.163,04	4.382,80
SKUPAJ	97.585,81	74.362,40

Stroški urejanja ceste in parkirišč v upravljanju KS Stara Fužina - Studor

Vrsta stroška	2007	2008
Osební dohodki	4.890,53	5.012,22
Delo preko študentskega servisa	3.535,81	3.173,78
Asfaltiranje in sanacija ceste	41.605,12	45.835,36
SKUPAJ	50.031,46	54.021,36
SKUPAJ stroški občine in KS		

Bilanca izvajanja režima parkiranja

Pravna oseba		2007	2008
Občina Bohinj	Prihodek	84.923,69	88.839,70
	Strošek	97.585,81	74.362,40
	Bilanca	- 12.662,12	+ 14.477,30
KS Stara Fužina - Studor	Prihodek	53.473,24	55.013,85
	Strošek	54.021,36	50.031,46
	Bilanca	- 548,12	+ 4.982,39

Bilanca kaže pozitiven trend v razmerju prihodkov in stroškov, kar je predvsem posledica večje investicije v letu 2007 pri ureditvi parkirišč in ceste ter nakupov parkomatov. Glede na to, da je količina prometa že sedaj izjemno visoka oz. v posameznih dneh že tudi previsoka, ni računati, da se bo prihodek (na obstoječih plačljivih mestih) v naslednjih letih bistveno povečal, tako da je obseg prihodkov od parkiranja že sedaj okvirno znan.

Dohodek je možno povečati z ukrepi:

- podaljševanje turistične sezone (ni vezano na samo izvajanje prometnega režima, pač pa odvisno od več dejavnikov, ki vplivajo na turistične tokove),
- ureditev dodatnih plačljivih parkirišč (s tem ukrepom je mišljena zgolj ureditev obstoječih parkirišč, na katerih še ni urejeno plačilo parkirnine in ne urejanje novih parkirišč za potrebe turizma),
- povišanje cene parkiranja (povišanje cene parkiranja ne pomeni nujno povečanja dohodka, saj lahko prihaja do manjšega obsega parkiranja, predvsem pa naj bi povišanje cene parkiranja moralo biti pogojeno s povečano ponudbo).

V bilanci izvajanja režima se pokaže, da obstaja potencial sredstev za razporejanje glede na cilje urejanja prometa. **Stroškovni del izvajanja režima se loči na stroške za vzdrževanje sistema ter stroške za investicije.** Stroški za vzdrževanje režima so vsi tisti stroški, ki so vsako leto potrebni, da sistem deluje, stroški za investicije pa ne pogojujejo delovanje režima, pač pa dvigujejo samo kakovost izvajanja in so srednje in dolgoročno nujno potrebni za dobro izvajanje in za zadovoljstvo obiskovalcev.

Stroški za izvajanje in vzdrževanje režima bodo predvidoma na isti ravni oziroma nekoliko višji – zaradi izboljšav režima in ureditvijo nekaterih parkirišč. Pomemben za izvajanje in nadgradnjo sistema pa je del sredstev, ki ostane – investicijski del. V letih 2007 in 2008 je bil večji del sredstev namenjen ureditvi parkirišč oz. cest na območju Bohinja. Investicijski del se bo v prihodnjih letih praviloma namenjal za ureditev vseh tistih parkirišč in ostalih površin, ki so pomembna za izvajanje režimov. Sočasno pa

tudi za ostale neinfrastrukturalne aktivnosti, ki so prav tako nujno pomembne za izvajanje režimov, v največji meri to vključuje informiranje javnosti.

Glede na proračun izvajanja režima parkiranja v Bohinju, obstajajo sredstva, ki jih je mogoče nameniti kot investicije – v začetnih letih predvsem za ureditev parkirišč po pomembnosti.

Investicija	2007	2008
Asfaltiranje parkirišč – Bohinj	45.781,91 €	35.000,00 €
Asfaltiranje in sanacija ceste – KS Stara Fužina-Studor	41.605,12 €	45.835,36 €

V kolikor občina Bohinj želi izvajati režim urejanja in umirjanja prometa v občini, mora vsa sredstva, pridobljena preko pobranih parkirnin in uporabnin za ceste, namensko uporabiti za izvajanje aktivnosti v skladu z režimom.

Koncept umirjanja/urejanja prometa v prihodnje – glavne značilnosti

- Postopno urediti prometno infrastrukturo, v skladu s cilji umirjanja/urejanja prometa;
- Izvajanje režimov glede na opredeljena območja (umirjanje prometa predvsem v območju 1);
- Nadgrajevanje javnega prevoza na območju Bohinja;
- Močna informacijska podpora.

Aktivnosti, ki pogojujejo izvajanje umirjanja/urejanja prometa:

Infrastrukturalna urejanja:

- Urediti in vzdrževati obstoječa parkirišča v območju 1 in območju 2;
- Urediti in vzdrževati dodatna večnamenska parkirišča v območju 3;
- Urediti in vzdrževati lokalne ceste;
- Urediti in vzdrževati avtobusna postajališča;
- Urediti in vzdrževati kolesarske poti in pešpoti;
- Urediti dodatno infrastrukturo za urejanje prometa.

Delovanje javnega prevoza:

- Zagotavljanje zadostnega števila avtobusnih linij na območju;
- Usklajevanje linij javnih prevozov;
- Nakup okolju prijaznih prevoznih sredstev.

Ostale aktivnosti:

- Vodenje in koordinacija celotnega režima;
- Izvajanje redarske službe;
- Promocijsko-informativne dejavnosti.

Dodatno:

- Zagotavljanje vzdržnosti kartice Gost Bohinja ter njen nadaljnji razvoj (razvoj kartice usmeriti v koriščenje javnih prevoznih sredstev – dogovarjanja in vključevanja javnih prevoznikov za sodelovanje v ponudbi te kartice)

Časovna dinamika izvajanja režimov temelji na postopnosti. Odvisna je predvsem od finančne vzdržnosti sistema, hkrati pa je ob informacijski podpori potreben čas, da obiskovalci sprejemajo uvajanje režimov.

Financiranje sistema

- Prihodki parkiranja in nadomestil za uporabo cest;
- Proračun občine Bohinj;
- Mednarodni programi;
- Državna sredstva;
- Privatna sredstva.

Glavni prihodek za izvajanje režima prometa v Bohinju je prihodek od parkiranja. Prihodek od parkiranja je dovolj visok za vzdrževanje režima parkiranja, vendar pa ne tudi dodatno vpeljavo režima prometa v naslednjih letih. Predvideva se, da bo ta prihodek tudi v nadalje glavni vir sredstev, vendar se naj bi odstotkovno zmanjšal na račun povečanja ostalih prihodkov.

Predlog poslovnega načrta je, da občina sprejme odločitev, da gredo vsa sredstva, prejeta s strani pobiranja parkirnin in uporabnin cest, namensko za izvajanje režima umirjanja prometa v Bohinju.

Proračun občine Bohinj zagotavlja prednostno nadzorno-inšpekcijsko službo ter ostali del za vzdrževanje oz. investicije. Občina bo morala tudi v prihodnje zagotavljati del sredstev iz proračuna za investicijski del. Predvsem je odvisno od ambicije občine, kako hitro želi uvajati spremembe oz. izboljšave pri izvajanju prometnega režima.

Mednarodni programi so v večini primerov namenjeni sofinanciranju določenih aktivnosti na lokalni/regionalni ravni. To pomeni, da mora za izvedbo aktivnosti občina zagotoviti del sredstev v proračunu. Projekt Umirjanja prometa v Julijskih Alpah, ki ga sofinancira Sklad za varstvo narave MAVIA preko projekta DYNALP 2 je eden od projektov, preko katerega je občina v sodelovanju z občino Kranjska Gora in Bovec že pridobila sredstva za določene aktivnosti.

Državna sredstva je možno pridobiti preko financiranja na regionalni ravni (v večini primerov potrebna že predhodna vključenost v regionalne razvojne programe) ter tudi na različne programe, kjer je možno prijaviti posamezne projekte. V sklopu regionalnih razvojnih spodbud za Gorenjsko je možno pridobiti sredstva za urejanje javne infrastrukture. Uspešnost projekta bo večja, če se bo povezalo več občin (Bohinj, Kranjska Gora ter dodatno lahko Gorje ali še katera druga občina s podobnimi potrebami). Na Regionalno razvojno agencijo Gorenjske (BSC) je potrebno poslati osnovni predlog projekta, ki ga bo ob načelni potrditvi potrebno primerno dokumentacijsko opremiti.

Za izvajanje režima prometa je možno pridobiti tudi privatna sredstva. Ena od oblik je javno-privatno partnerstvo, preko katerega bi izvajanje določene javne storitve (npr. dodatno linije javnih prevozov) prevzelo privatno podjetje z določenim vložkom, del sredstev pa bi bil zagotovljen iz javnih sredstev. Poleg tega bi bilo možno privatni sektor vključevati bodisi preko sofinanciranja ali izvajanja programov (za svoje goste) Doživetij brez avtomobila.

3 POSLOVNI NAČRT ZA OBMOČJE VRŠIČA

Koncept umirjanja prometa za prelaz Vršič temelji na tem, da čim več obiskovalcev Vršiča prispe na prelaz z javnim prevozom, cesta preko prelaza pa ostaja normalno prevozna in v svoji funkciji tranzita. Hkrati pa se na prelazu uredi parkirišča v skladu s dogovorom o zmogljivosti prostora in sistemom nadzora.

Na prelazu Vršič so ob cesti makadamske razširitve, ki se uporabljajo za parkiranje vozil. V preteklosti je bilo parkiranje stihijsko in prepuščeno obiskovalcem, tako da je ob dnevih z več obiska prihajalo do zastojev na cesti, veliko slabe volje in celo občasne nepropustnosti same tranzitne ceste. Občini Kranjska Gora in Bovec sta sklenili vzpostaviti rešitev v smislu izboljšanja reda na samem prelazu in izboljšanja pretočnosti ceste. Vzpostavilo se je plačilo parkiranja in zagotavljanje osnovnega reda pri parkiranju in pretočnosti ceste. S pridobljenimi sredstvi se tudi subvencionira avtobusno povezavo med Kranjsko Goro in Bovecem. To je zelo pomemben prispevek oz. dodana vrednost urejanja pobiranja parkirnine, saj se s tem tudi omogoča vzdrževanje javnega avtobusnega prevoza preko Vršiča.

Dogovor med občinama Kranjska Gora in Bovec je, da se pobiranje parkirnine in izvajanje reda vrši izmenoma med občinama. S strani občine Kranjska Gora s parkiranjem upravlja Razvojna zadruga (RZ) Dovje, s strani občine Bovec pa Zadruga Soča Trenta.

Finančno stanje izvajanja pobiranja parkirnine na Vršiču za leti 2007 in 2008.

Pobira se parkirna za naslednje vrste vozil:

Vrsta vozila	Višina parkirnine v €
Osebni avtomobil	3
Avtobus	7
Motorno kolo	1,5

Parkirna se pobira načeloma od maja do konca oktobra. Začetek in konec pobiranja ni fiksni in je odvisen od vremena in drugih dejavnikov. S kranjskogorske strani samo pobiranje parkirnine in nadzor nad parkirišči izvršuje Športno društvo Varpa, s katerim ima RZ Dovje sklenjeno pogodbo. Z bovške strani pobiranje parkirnine izvaja Zadruga Soča Trenta sama, oziroma večinoma za to delo pridobijo dijake in študente z območja Trente in nižje po soški dolini.

Poročilo pobiranja parkirnine - Razvojna zadruga Dovje

Prihodek

Vrsta prihodka	2007	2008
Parkirna od osebnih avtomobilov	20.190,00	12.378,00
Parkirna od avtobusov	1.533,00	952,00
Parkirna od motornih koles	775,50	/
SKUPAJ	22.498,50	13.330,00

Strošek

Vrsta stroška	2007	2008
Subvencioniranje avtobusnih prevozov	6.165,15	3.622,70
ŠD Varpa Gozd Martuljek-opravljanje storitev-pob. parkirnine	5.131,76	2.849,62
Dixi Celje, čiščenje, vzdrževanje WC kabin	1.130,85	705,10
Tiskarna Radovljica, tiskanje obrazcev	1.504,32	1.248,84
Komunala Kranjska Gora-odvoz smeti		1.236,82
Davek na dodano vrednost- DDV	4.393,50	2.221,67
RZD-koordinacija in vodenje	1.681,87	933,10
RZD-računovodska obdelava	1.472,93	666,50
RZD-oprema, varstvo pri delu	106,00	96,30
Kilometrini ŠD Varpa	1.189,10	537,60
SKUPAJ	22.559,61	14.118,25

Bilanca

	2007	2008
Prihodek	22.498,50	13.330,00
Refundacija (Zadruga Soča Trenta)	215,87	721,28
Odhodek	22.559,61	14.118,25
Bilanca	154,76	-66,97

Poročilo pobiranja parkirnine - Zadruga Trenta Soča

Prihodek

Vrsta prihodka	2007	2008
Osebna vozila	3.252,00	8.892,00
Avtobusi	266,00	350,00
Motorna kolesa	7,50	174,00
SKUPAJ	3.525,50	9.416,00

Odhodek

Vrsta stroška	2007	2008
Subvencioniranje avtobusnih prevozov		2.619,90
RZ Dovje		625,94
Mihelič – podjemna pogodba		630,00
Prispevki – podjemna pogodba		440,14
M servis		4.170,54
Š servis		314,36
SKUPAJ		8.800,88

Bilanca

	2007	2008
Prihodek		9.416,00
Odhodek		8.800,88
Bilanca		615,12

Prihodki v € (Bovec in Kranjska Gora skupaj)

2007	2008
26.024,00	22.740,00

Obstaja dogovor med zadrugama Dovje ter Trenta Soča, da se pobiranje parkirnine vrši izmenoma med eno in drugo zadrugo. V praksi je situacija nekoliko drugačna,

predvsem zaradi kadrovskih razmer. Tako je v letu 2007 Zadruga Trenta Soča svoje delo opravljala zgolj do 27. julija in je temu primerno tudi višina pobrane parkirnine razmeroma nizka. Tudi v letu 2008 je bila časovno gledano kranjskogorska stran prisotna na Vršiču nekoliko več (55-60% celotnega časa).

Prihodek od parkirnine je precej odvisen od vremena. Zaradi tega je, po mnenju obeh zadrug, nastala razlika v prihodku med letoma 2007 in 2008.

Del prihodka od pobranih parkirnin se namenja subvencioniranju avtobusnih linij med Kranjsko Goro in Bovecem. Trenutno je dogovor med zadrugama ter avtobusnimi prevozniki (Alpetour in Avrigo), da se od vsake prodane parkirnine odvede 0,85 € za subvencioniranje avtobusnih prevozov.

Finančno gledano upravljanje s parkiranjem na prelazu Vršič ne daje pozitivnega finančnega stanja za zadrugi, ki opravljata to dejavnost, pač pa je bilanca prihodkov in odhodkov približno na ničli. Stroški, ki nastajajo ob izvajanju pobiranja parkirnine bi lahko razdelili v štiri kategorije: subvencioniranje avtobusnih prevozov, delo pobiranja parkirnine, stroški urejanje parkirišč in materiala za izvajanje režima ter stroški vodenja in koordinacije.

Glede na obstoječo finančno situacijo pobiranja parkirnine (dohodki od parkirnine in stroški za izvajanje urejanja parkiranja) ni mogoče vključevati novih stroškov, povezanih z izvajanjem režima parkiranja ter umirjanja prometa. Obstoječi sistem pobiranja parkirnine ne more služiti investicijam za ureditev parkirišč na Vršiču, kar je sicer v naslednjih letih nujno potrebno izvesti. Prihodki od pobiranja parkirnine bi lahko služili tudi kot investicija (kar bi še vseeno pomenilo le del od celotne investicije) za ureditev infrastrukture v dveh primerih. Lahko bi se ukinila ali prestavila subvencija avtobusnih prevozov na drug vir. To je dogovor obeh občin, dejstvo pa je, da javne avtobusne linije preko Vršiča morajo delovati, v kolikor hočemo izvajati umirjanje prometa. Drugi ukrep pa je, da se višina parkirnine poviša. Višina parkirnine se praviloma naj ne bi povišala oziroma ni upravičena, dokler parkirišče ne bo infrastrukturno opremljeno v skladu s standardi. Cena parkirnine se lahko zviša takrat, ko ob tem obiskovalec tudi dobi boljšo storitev.

Po ureditvi parkirišč na Vršiču je smiselno povišati ceno parkirnine za toliko, da se bodo obiskovalci začeli za namen obiska Vršiča v večji meri odločati za prevoz z avtobusom. Oziroma se zvišanje parkirnine nameni za dodatno subvencioniranje avtobusnih prevozov – a ne za pokrivanje osnovnih stroškov, pač pa zgolj za zmanjšanje cene avtobusnih kart. Avtobusna karta mora postati konkurenčnejša od seštevka stroškov parkiranja in bencina za pot na Vršič.

Občini Kranjska Gora in Bovec bosta morali pridobiti sredstva za ureditev parkirišč na Vršiču iz drugih virov kot iz pobiranja parkirnine. Kot že zapisano pri režimu za Bohinj so možni viri poleg pobiranja parkirnine proračunskih sredstev še:

- Proračunska sredstva občin;
- Mednarodni programi;
- Državna sredstva in
- Privatna sredstva.

Ena od rešitev za boljšo dostopnost in tudi urejanja in umirjanja prometa na Vršiču je predor pod Vršičem. Obseg tega projekta ne vključuje ekonomskih izračunov variant izvedbe predora. Izgradnja predora je povsem v pristojnosti države, lokalni skupnosti pri tem ne moreta in niti nista pristojni finančno prispevati sredstev, lahko pa pomagata v procesu odločanja za to rešitev.

4 SKLEP

Na območju Julijskih Alp je večje število območij oziroma lokacij, kjer je potrebno vzpostaviti oz. nadaljevati z režimom umirjanja prometa. Območja bi lahko razvrstili v dve kategoriji. Območje Bohinja predstavlja velik enoten sistem in ga lahko uvrstimo v svojo kategorijo, vse ostale lokacije predstavljajo svojo kategorijo (manjša zaključena območja).

Za vse lokacije v Julijskih Alpah, razen območja Bohinja, velja, da gledano preko finančnega dela izvajanja režimov upravljanja/umirjanja prometa ne prinašajo dodatnega dohodka (bodisi lokalnim skupnostim bodisi organizacijam, ki trenutno izvajajo določene režime parkiranja). Ves dohodek je izključno porabljen za samo delovanje sistema. Območje Bohinja prinaša dohodke, ki so, poleg samega osnovnega delovanja sistema, porabljeni za urejanje infrastrukture, ki pa je prav tako pogoj za kakovostno delovanje sistema. Dohodki v Bohinju pa trenutno ne prispevajo k dodatnemu izboljšanju ponudbe javnih prevozov, ki bo nujnega pomena za izvajanje režima umirjanja prometa v Bohinju.

Dohodek od parkirnin in povračil za uporabo cest, ki bo nastal zaradi uvajanja režima umirjanja prometa, ne more služiti vzdrževanju cest v državni lasti, pač pa mora služiti izvajanju režima umirjanja prometa. Poleg samega osnovnega delovanja režimov morajo biti sredstva usmerjena predvsem izboljšavi ponudbe javnih prevozov v Julijskih Alpah.

Občine se morajo zavezati, da bodo sredstva, ki bodo pridobljena preko parkirnin in povračil za uporabo cest, namensko uporabljena za izvajanje režimov umirjanja prometa.

Občine se morajo tudi zavedati, da sredstva, ki bodo pridobljena preko parkirnin in povračil za uporabo cest, ne bodo dovolj velika, da bi v celoti omogočila izvajanje režimov umirjanja prometa. Predvsem za investicije, tako v infrastrukturo kot predvsem za kakovosten javni prevoz in informacijsko podporo, bodo občine morale pridobiti dodatna sredstva (mednarodni programi, državna ter privatna sredstva).

Ob pripravi novega Zakona o Triglavskem narodnem parku se bomo zavzeli, da bo zakon predvidel tudi subvencioniranje javnega prometa na območju TNP. Ta določba je že sedaj vsebovana v delovnih tezah novega zakona o TNP in ima podporo vseh občin v TNP.

PRILOGE

KAZALO PRILOG

PRILOGA 1 - PRIMERI DOBRE PRAKSE	99
PRILOGA 2 – AVTOBUSNI VOZNI REDI	102
PRILOGA 3 – ŽELEZNIŠKI VOZNI REDI	111
PRILOGA 4 – TAKSI PREVOZNIKI	116
PRILOGA 5 – ZAKONI IN PRAVILNIKI.....	120
PRILOGA 6 – ZLOŽENKA O UMIRJANJU PROMETA V JULIJSKIH ALPAH.....	123
PRILOGA 7 – PREDLOG POBUDE OBČIN DRŽAVI ZA UMIRJANJE PROMETA V JULIJSKIH ALPAH.....	125
PRILOGA 8 – PREDLOG OBČINSKEGA ODLOKA O UMIRJANJU PROMETA.....	127
PRILOGA 9 – CLIPPING.....	131

PRILOGA 1 – PRIMERI DOBRE PRAKSE

1 Werfenweng

Med najbolj znanimi in največkrat nagrajenimi območji za uspešno uvajanje koncepta mehke mobilnosti je Werfenweng, avstrijska vasica na 1000 metrih nadmorske višine. Werfenweng leži na visoki planoti v gorski verigi Tennengebirge, 45 kilometrov južno od Salzburga. Njegovih 820 prebivalcev v večini živi od turizma, v katerega že več kot desetletje uvajajo koncept mehke mobilnosti. Podpora trajnostno naravnemu turizmu - turizmu brez avtomobila, je glavna smernica občine Werfenweng. Kakovost življenja domačinov in gostov želijo občutno izboljšati. Pri prihodu v Werfenweng ter v sami vasi in njeni okolici namesto osebnega prometa zato ponujajo alternativne oblike prevoza ter še dodatno izvajajo ukrepe za umirjanje prometa. Turizem brez avtomobila temelji na ideji o počitnicah brez stresa, vrveža in naglice (Brandauer, 2005).

Cilji uvajanja mehke mobilnosti v Werfenwengu so sledeči:

- Ekološki cilji: zmanjšanje emisij CO₂ in finih prašnih delcev, izboljšanje kakovosti življenja in preživljanja počitnic, izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje hrupa.
- Ekonomski cilji: ustvarjanje pozitivne dodane vrednosti s strani turističnih podjetij in kmetijstva.
- Socialni cilji: bolj umirjen način življenja, zavestno zaznavanje soljudi, večja povezanost domačinov, ozaveščanje o omejenosti zalog naravnih virov, nove oblike mobilnosti, ravnanje, ki temelji na osebni odgovornosti in je usmerjeno v prihodnost (Zasnove trajnostne mobilnosti, 2006).

S projektom "Sanfte Mobilität – Urlaub vom Auto" želijo uvesti nove oblike mobilnosti v alpskem prostoru. Predvsem osebna vozila že nadomešča vrsta inovativnih oblik mobilnosti. To velja zlasti za turistični promet in promet v prostem času kot tudi za mobilnost domačih prebivalcev. Uspešnost projekta temelji na prostovoljnosti in zagotavljanju ugodnosti. Namesto "kazni" uporabljajo koncept "nagrade", ki je mnogo bolj učinkovit. Tisti, ki se odločijo za trajnostne oblike mobilnosti, so jim ponujene številne ugodnosti.



Sliki 19 in 20: Alternativne možnosti prevoza v Werfenwengu. (Foto: CIPRA Slovenija)

Koncept mehke mobilnosti se uresničuje prek tako imenovanega SAMO ključa (SANfte MOBilität). Gostje ga prejmejo v zameno za svoj avtomobilski ključ, prav tako ga dobijo vsi obiskovalci, ki prispejo z vlakom. V zameno za ključ plačajo t.i. okoljski prispevek v višini 5 € (Mentil, 2005).

SAMO ključ prinaša številne ugodnosti. Imetnikom je na voljo brezplačni prevoz z/na železniško postajo v bližnjem Bischofshofnu ali Pffahrwerfenu s hitrim mini-busom, ki je brezplačno na voljo tudi za številne izlete po okolici. Poleg tega se imetniki SAMO ključa lahko brezplačno prevažajo s številnimi vozili na električni pogon; z "Eloisom"; malim avtobusom, z ekološkimi motornimi kolesi, tricikli, gorskimi kolesi, konjsko vprego itd. Skupina SAMO, v katero je vključena večina prenočitvenih obratov v Werfenwengu ter tudi druga podjetja, aktivno ponuja storitve ekološke mobilnosti. Spodbujajo predvsem potovanja z vlakom ter poleg tega gostom ponujajo še številne druge ugodnosti. Ponudbo glede na zimsko ali poletno sezono stalno dopolnjujejo ter izboljšujejo. Tako so imetnikom SAMO ključa na primer poleti brezplačno na voljo vodene ekskurzije po tematskih učnih poteh, vodeni kolesarski izleti, pozimi je mogoča brezplačna izposoja sani, opreme za tek na smučeh, čez celo leto pa so na voljo številni popusti pri prostočasnih aktivnostih (Urlaub vom Auto, 2005).

V Werfenwengu pripravljajo tudi paket ugodnosti za domačine. Načrtujejo parkirno hišo v bližini središča kraja, kjer bodo domačini pustili svoje avtomobile, ki jih bodo v prihodnje uporabljali le za daljše razdalje. V občini spodbujajo nakup ekoloških vozil in ekoloških motornih koles za mlade (Mentil, 2005).

Uvajanje mehke mobilnosti je že prineslo opazne rezultate (primerjava z letom 1997):

- *Večji delež gostov, ki prispejo z vlakom.* Leta 1997 se je z vlakom pripeljalo 7 % (okoli 1600) gostov, leta 2004 že 28 % (okoli 8.500), torej skupaj približno 6.900 več.
- *Povečanje števila nočitev za 29 %* (linearno zaradi gostov, ki so pripotovali z vlakom). V prenočitvenih obratih, katerih lastniki sodelujejo v projektu SAMO, se je število nočitev povečalo za 79 %, ne da bi bilo potrebno v letih povečati število postelj.

- Število z avtomobilom prevoženih kilometrov se je zmanjšalo za 4,5 milijone (osnova za izračun: 3. stopnja zasedenosti z avtomobili/1600 km na vožnjo), prav tako se je porabilo 365.000 litrov manj goriva (osnova: 8 l/km).
- Zmanjšale so se emisije škodljivih snovi in hrup.
- Werfenweng je postal primer dobre prakse. Do sedaj so ga obiskali udeleženci približno 30-ih ekskurzij iz Avstrije in tujine, ki so se seznanili s projektom. Organizirana je bila strokovna konferenca »Remotion«. Ideja za vzpostavitev mreže alpskih mest "Alpski biseri" je temeljila predvsem na dobrih izkušnjah iz Werfenwenga. Poleg številnih nagrad, ki se nizajo od leta 1997 naprej, so nedavno na natečaju Prihodnost v Alpah za zasnove trajnostne mobilnosti prejeli nagrado CIPRE International, Mednarodne komisije za varstvo Alp.
- Večja ozaveščenost ljudi. Pri domačinih je opaziti spremenjene navade glede potovanj. S projektom »Werfenweng mobil+« so sprejeli idejo o okolju prijazni mobilnosti, kar se kaže v njihovi večji ozaveščenosti, obnovljive vire energije pa so začeli uporabljati tudi na področju mobilnosti (Zasnove trajnostne mobilnosti, 2006).

Projekt "Mehka mobilnost – Turizem brez avtomobila" je naravnan v prihodnost in je trenutno na koncu prve tretjine oziroma prve faze. Druga predvideva izgradnjo parkirne hiše za domačine ter paket ugodnosti za tiste, ki ne uporabljajo avtomobila.

Dolgoročni cilj je postati najboljši "železniško - počitniški kraj" v Evropi. Prizadevajo si za železniško povezavo do Werfenwenga. To obliko prevoza želijo še bolj približati uporabnikom, jo narediti čimbolj udobno in privlačno ter s tem še povečati število gostov, ki pridejo na počitnice z vlakom .

V občini Werfenweng ločijo naslednje oblike mobilnosti, v katere uvajajo elemente trajnosti:

- Namenska: izletniški promet, turistični promet, mobilnost v prostem času (zajema elektronska vozila, smučarske avtobuse ...)
- Zabavna: "zabavna" vozila, kot so različni motorčki, skiroji na električni pogon.
- Mirujoča: načrtovana parkirna hiša.
- Počasna: številne tematske poti, kolesarjenje, pešačenje, nordijska hoja, tek na smučeh itd. (Mentil, 2005).

2 Xeismobil

V projekt je povezanih 16 občin iz osrednje Avstrije (regiji Eisenwurzen in Erzbergland). Pomagal naj bi ohraniti javni promet v alpskih regijah. Šestnajst občin, ki sodeluje pri projektu, se zavzema tudi za večje možnosti prihoda in odhoda v regijo z javnim prevozom, za dostopnost izhodiščnih točk za izlete ter dostopnost športnih središč z javnim prevozom. Sistem avtobusnih prevozov na območju izvajanja projekta se med drugim financira tudi prek prispevka od vsake prenočitve v regiji (50 centov). Projekt se je izvajal v okviru pobude Interreg IIIb (Huber, 2005).

Namen projekta Xeismobil je promocija in uvajanje turizma brez avtomobila ter vzporedna ponudba alternativnih okolju prijaznih oblik prevoza. Osnovno izhodišče je

bilo urejanje javnega prometa na regionalnem nivoju, izhajajoč iz dejstva, da se prometni problemi ne končajo na mejah občin (Mobilität Xeismobil, 2005).

3 Täller busse (dolinski avtobusi)

Projekt dolinskih avtobusov, v katerem sodeluje pet avstrijskih turističnih regij na območju Nizkih Tur (Lungau, Murau, Nockberge, Schladming-Rohrmoos in Sölk), ima korenine v letu 1989. Projekt je omogočil, da je zaradi izjemno dobrih prometnih povezav (predvsem železniških) z večjimi mesti prihod v izbrani počitniški kraj v Nizkih Turah mogoč z javnimi prevoznimi sredstvi. Nekatere doline so povsem zaprte za osebna vozila. Obiskovalcem so poleg javnega prevoza na voljo inovativna prevozna sredstva, ki omogočajo mobilnost tudi brez osebnega avtomobila.

Okoljski cilji dolinskih avtobusov so:

- Prispevek k vzpostavitvi in utrjevanju podobe okolju prijaznega turizma, tako pri gostih kot tudi pri širši javnosti.
- Umirjanje prometa.
- Za osebni promet zaprte stranske doline (Sanfte mobilität ..., 2006).

4 Viri in literatura

- Brandauer, P., 10/2005. Predstavitev Werfenwenga, Delavnica Turizem brez avtomobila, Werfenweng, ustni vir
- Delavnica Turizem brez avtomobila, Werfenweng, ustni vir.
- Huber, W., 10/2005. Xeismobil; 16 regij uresničuje vizijo okolju prijazne mobilnosti, Delavnica Turizem brez avtomobila, Werfenweng, ustni vir.
- Mobilität Xeismobil, 2005. URL: www.xeismobil.at/cms/index.php?
- Mentil, K., 10/2005. Počitnice za avtomobila so v Werfenwengu postale realnost
- Sanfte Mobilität in fünf Regionen, 2006. URL: <http://www.taelerbus.at/>
- Zasnove trajnostne mobilnosti, 2006. URL: www.cipra/prihodnost/
- Urlaub vom Auto, 2005. URL: http://www.werfenweng.org/show_page.php?pid=152

PRILOGA 2 – AVTOBUSNI VOZNI REDI (november 2008)

1 Relacija Ljubljana – Bohinj Jezero

Prevozniki: Alpetour, Integral, Veolia

Postajališča 1	Časovni potek
Ljubljana avtobusna postaja	6:00
Ljubljana Šiška	6:05
Ljubljana Šentvid	6:11
Medno	6:15
Medvode	6:18
Medvode na klancu	6:20
Jeprca	6:23
Meja pri Kranju	6:27
Kranj Orehek	6:31
Kranj Labore	6:33
Kranj železniška postaja	6:35
Kranj hotel Creina	6:37
Kranj	6:39
Podvin pri Radovljici	6:58
Radovljica	7:03
Radovljica Isospan	7:06
Lesce	7:08
Lesce železniška postaja	7:10
Bled Union	7:18
Bled	7:19
Bled Mlino	7:25
Bohinjska Bela	7:29
Bohinjska Bela vojašnica	7:32
Obrne	7:34
Soteska v Bohinju	7:39
Nomenj	7:44
Log v Bohinju	7:46
Lepence križišče	7:47
Bitnje pri Bohinju	7:49
Bohinjska Bistrica	7:52

Savica	7:54
Kamnje pri Bohinjski Bistrici	7:55
Polje pri Bohinjski Bistrici	7:57
Polje pri Bohinjski Bistrici križišče	7:58
Ribčev Laz	7:59
Bohinj Jezero	8:00
Pod Voglom	8:03
Žičnica Vogel križišče	8:07
Bohinj Zlatorog	8:08

Postajališča 2	Časovni potek
Ljubljana avtobusna postaja	14:00
Ljubljana Šiška	14:05
Ljubljana Šentvid	14:11
Medno	14:15
Medvode	14:18
Medvode na klancu	14:20
Jeprca	14:23
Meja pri Kranju	14:27
Kranj Orehek	14:31
Kranj Labore	14:33
Kranj železniška postaja	14:35
Kranj hotel Creina	14:37
Kranj	14:38
Podvin pri Radovljici	14:56
Radovljica	15:01
Radovljica Isospan	15:02
Lesce	15:04
Lesce železniška postaja	15:06
Bled Union	15:14
Bled	15:15
Bled Mlino	15:20
Kupljenik	15:24
Soteska v Bohinju	15:28
Nomenj	15:33
Log v Bohinju	15:35
Lepence križišče	15:36
Bitnje pri Bohinju	15:38
Bohinjska Bistrica	15:41
Savica	15:43
Kamnje pri Bohinjski Bistrici	15:44
Polje pri Bohinjski Bistrici	15:46
Polje pri Bohinjski Bistrici križišče	15:47
Ribčev Laz	15:48
Bohinj Jezero	15:49

Postajališča 3	Časovni potek
Ljubljana avtobusna postaja	21:00
Ljubljana Šiška	21:05
Ljubljana Šentvid	21:11
Medno	21:15
Medvode	21:18
Medvode na klancu	21:20
Jeprca	21:23
Meja pri Kranju	21:27
Kranj Orehek	21:31
Kranj Labore	21:33
Kranj železniška postaja	21:35
Kranj hotel Creina	21:37
Kranj	21:38
Podvin pri Radovljici	21:58
Radovljica	22:03
Radovljica Isospan	22:06
Lesce	22:08
Lesce železniška postaja	22:10
Bled Union	22:18
Bled	22:19
Bled Mlino	22:25
Bohinjska Bela	22:29
Bohinjska Bela vojašnica	22:32
Obrne	22:34
Soteska v Bohinju	22:39
Nomenj	22:44
Log v Bohinju	22:46
Lepence križišče	22:47
Bitnje pri Bohinju	22:49
Bohinjska Bistrica	22:52
Savica	22:54
Kamnje pri Bohinjski Bistrici	22:55
Polje pri Bohinjski Bistrici	22:57
Polje pri Bohinjski Bistrici križišče	22:58
Ribčev Laz	22:59
Bohinj Jezero	23:00
Stara Fužina	23:04
Studor	23:07
Srednja vas pri Bohinju	23:11
Bohinjska Češnjica	23:14

Vozni red

Čas odhoda	Čas prihoda	Trajanje	km	Opombe
06:00	08:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1, ne vozi ob nedeljah
07:00	09:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1
08:00	10:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1, ne vozi ob nedeljah
09:00	11:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1, ne vozi ob vikendih
10:00	12:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1, ne vozi ob nedeljah
11:00	13:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1, ne vozi ob nedeljah
12:00	14:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1
13:00	15:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1
14:00	15:49	1:49	86	Postajališča 2, ne vozi ob sobotah in nedeljah
14:00	16:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1, ne vozi ob nedeljah
15:00	17:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1
16:00	18:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1, ne vozi ob sobotah in nedeljah
17:00	19:00	2:00	86	Do Bohinj Zlatorog, Postajališča 1, ne vozi ob nedeljah
18:00	20:00	2:00	86	Vozi v dneh šolskega pouka (Gorenjska), ne vozi ob praznikih
19:00	21:00	2:00	86	Postajališča 1, ne vozi ob nedeljah
21:00	23:00	2:00	86	Postajališča 3

2 Relacija Bohinj Jezero – Ljubljana

Prevoznik: Alpetour, Integral, Veolia

Čas odhoda	Čas prihoda	Trajanje vožnje	km
05:04	07:03	1:59	86
05:44	07:48	2:04	86
06:48	08:48	2:00	86
07:48	09:48	2:00	86
08:48	10:48	2:00	86
09:48	11:48	2:00	86
10:48	12:48	2:00	86
11:48	13:48	2:00	86
12:48	14:48	2:00	86
13:48	15:48	2:00	86
14:48	16:47	1:59	86
15:48	17:48	2:00	86
16:48	18:48	2:00	86
18:48	20:48	2:00	86
19:48	21:48	2:00	86

3 Relacija Ljubljana – Kranjska Gora

Prevoznik: Alpetour, Veolia

Postajališča	Časovni potek
Ljubljana avtobusna postaja	5:30
Ljubljana Šiška	5:35
Ljubljana Šentvid	5:41
Medno	5:45
Medvode	5:48
Medvode na klancu	5:50
Jeprca	5:53
Meja pri Kranju	5:57
Kranj Orehek	6:01
Kranj Labore	6:03
Kranj železniška postaja	6:05
Kranj hotel Creina	6:07
Kranj	6:08
Podvin pri Radovljici	6:28
Radovljica	6:33
Radovljica Isospan	6:34
Lesce	6:36
Lesce železniška postaja	6:38
Vrba	6:42
Moste pri Žirovnici	6:45
Potoki pri Jesenicah	6:48
Koroška Bela	6:50
Slovenski Javornik	6:52
Jesenice občina	6:55
Jesenice železniška postaja	6:57
Jesenice zdravstveni dom	6:59
Jesenice bolnica	7:01
Hrušica pri Jesenicah	7:03
Kamne	7:07
Mojstrana križišče	7:09
Mojstrana Kepa	7:10
Belca	7:11
Belca pri mostu	7:13
Podkuže	7:14
Gozd Martuljek	7:18
Gozd Martuljek trgovina	7:19
Log pri Kranjski Gori	7:21
Log pri Kranjski Gori Petrol	7:22
Kranjska Gora	7:25
Podkoren	7:30
Rateče Planica	7:35

Vozni red

Čas odhoda	Čas prihoda	Trajanje vožnje	km	Opombe
05:30	07:25	1:55	91	Ne vozi ob nedeljah
06:30	08:27	1:57	91	Vozi od 1.9. do 30.6
07:30	09:25	1:55	91	
08:30	10:27	1:57	91	Ne vozi ob nedeljah
09:30	11:27	1:57	91	
10:30	12:25	1:55	91	
11:30	13:25	1:55	91	Ne vozi ob sobotah in nedeljah
12:30	14:27	1:57	91	
13:30	15:27	1:57	91	
14:30	16:27	1:57	91	Ne vozi ob sobotah
15:30	17:25	1:55	91	Ne vozi ob sobotah in nedeljah
16:30	18:25	1:55	91	
17:30	19:27	1:57	91	Ne vozi ob sobotah in nedeljah
19:30	21:27	1:57	91	Ne vozi ob sobotah in nedeljah

4 Relacija Kranjska Gora – Ljubljana (delavniki)

Prevoznik: Alpetour, Veolia

Čas odhoda	Čas prihoda	Trajanje vožnje	km
05:20	07:18	1:58	89
06:20	08:18	1:58	91
07:20	09:18	1:58	91
08:20	10:18	1:58	91
09:20	11:16	1:56	91
10:20	12:18	1:58	91
11:20	13:18	1:58	91
12:20	14:18	1:58	91
13:20	15:16	1:56	91
14:20	16:16	1:56	91
15:20	17:18	1:58	91
16:20	18:16	1:56	91
17:20	19:18	1:58	91
19:20	21:16	1:56	91
20:20	22:18	1:58	91

5 Relacija Bovec – Most na Soči železniška postaja

Prevoznik: Avrigo

Postajališča	Časovni potek
Bovec	6:50
Dvor pri Bovcu	6:52
Plužna	6:55
Žviker	6:57
Log Čezsoški	6:58
Žaga pri Bovcu	7:01
Srpenica	7:04
Srpenica TKK	7:06
Trnovo ob Soči	7:11
Kobarid	7:20
Kobarid TIK	7:22
Idrsko	7:23
Kamno	7:28
Volarje	7:32
Tolmin	7:39
Rodne	7:57
Prapetno	8:00
Modrej	8:02
Most na Soči	8:03
Most na Soči železniška postaja	8:05

Čas odhoda	Čas prihoda	Trajanje vožnje	km	Opombe
06:50	08:05	1:15	46	Ne vozi ob nedeljah.
13:15	14:30	1:15	46	Vozi vsak dan.

6 Relacija Most na Soči železniška postaja – Bovec

Prevoznik: Avrigo

Postajališča 1	Časovni potek
Most na Soči železniška postaja	13:48
Most na Soči	13:50
Modrej	13:51
Prapetno	13:53
Poljubinj industrijska cona	13:57
Rodne	14:07
Tolmin	14:09
Dolje	14:23
Gabrje pri Tolminu	14:26
Volarje vas	14:29
Selišče	14:31
Kamno vas	14:35
Ladra	14:41
Kobarid	14:48
Trnovo ob Soči	14:57
Srpenica TKK	15:02
Srpenica	15:12
Žaga pri Bovcu	15:15
Log Čezsoški	15:18
Žviker	15:19
Plužna	15:21
Dvor pri Bovcu	15:24
Bovec	15:26

Postajališča 2	Časovni potek
Most na Soči železniška postaja	20:18
Most na Soči	20:20
Modrej	20:21
Prapetno	20:23
Rodne	20:26
Tolmin	20:28
Volarje	20:42
Kamno	20:46
Idrsko	20:51
Kobarid TIK	20:52
Kobarid	20:54
Trnovo ob Soči	21:03
Srpenica TKK	21:08
Srpenica	21:10
Žaga pri Bovcu	21:13
Log Čezsoški	21:16
Žviker	21:17
Plužna	21:19
Dvor pri Bovcu	21:22
Bovec	21:24

Čas odhoda	Čas prihoda	Trajanje vožnje	km	Opombe
13:48	15:26	1:38	50	Postajališča 1, ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.
20:18	21:24	1:06	46	Postajališča 2.

7 Relacija Kranjska gora – Bovec

Prevoznik: Alpetour

Postajališča	Časovni potek
Kranjska Gora	15:30
Hotel Erika	15:41
Mihov dom	15:50
Koča na Gozdu	15:56
Erjavčeva koča	16:07
Vršič	16:11
Izvir Soče K	16:37
Trenta	16:44
Soča	16:56
Lepena K	17:00
Kal-Koritnica	17:09
Bovec	17:15

Odhod	Prihod	Opomba
05:30	7:15	Vozi ob sobotah in nedeljah v času od 01.07. do 31.08.
07:30	9:15	Vozi od ponedeljka do petka, julija in avgusta
08:27	10:44	ob sobotah, nedeljah in praznikih - od 1.6. do 30.6. in od 1.9. do 30.9.
08:27	10:44	Vsak dan od 01.07. do 31.08.
11:30	13:15	Vozi ob sobotah in nedeljah v času od 01.07. do 31.08.
15:30	17:15	Vozi od ponedeljka do petka, julija in avgusta

Vozni red velja do 31.08.2009

8 Relacija Bovec – Kranjska gora

Prevoznik: Alpetour

Odhod	Prihod	Opomba
09:30	11:15	Vozi ob sobotah in nedeljah v času od 01.07. do 31.08.
11:30	13:15	Vozi od ponedeljka do petka, julija in avgusta
15:35	17:20	Vsak dan od 01.07. do 31.08.
15:35	17:20	Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih - od 1.6. - 30.6. in od 1.9. - 30.9.
17:30	19:15	Vsak dan od 01.07. do 31.08.

Vozni red velja do 31.08.2009

PRILOGA 3 – ŽELEZNIŠKI VOZNI REDI (december 2008)

1 Avtovlak

Relacija Bohinjska Bistrica - Most na Soči

Postaja	851	853	855	857	859	861
Bohinjska Bistrica	7:42	8:35	11:35	14:10	16:48	21:00
Podbrdo	7:52	8:53	11:45	14:20	17:00	-
Most na Soči	-	9:18	-	-	17:27	21:33

Relacija Most na Soči - Bohinjska Bistrica

Postaja	848*	850**	852	854	856	858	860
Most na Soči	5:22	5:25	-	10:05	-	-	18:30
Podbrdo	5:57	6:05	8:07	10:45	13:15	16:05	-
Bohinjska Bistrica	6:07	6:15	8:17	10:55	13:25	16:15	19:14

Nakladanje avtomobilov je končano 10 minut pred odhodom vlaka. Na vlak lahko naložite tudi kolo.

*Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.

**Vozi ob delavnikih.

Cene vozovnic za prevoz avtomobilov

Relacija	Razred 1 (EUR)	Razred 2 (EUR)
Most na Soči-Bohinjska Bistrica		
Enosmerna	11,38	16,76
Povratna	18,73	27,73
Podbrdo-Bohinjska Bistrica		
Enosmerna	7,45	10,55
Povratna	11,38	17,18
Podbrdo-Most na Soči		
Enosmerna	8,79	13,24
Povratna	13,66	20,70

Cenik velja od 1. marca 2008.

Tarifni razred 1: cena vsebuje prevoz osebnega avtomobila in potnikov.

Tarifni razred 2: cena vsebuje prevoz kombija, avtodoma ali poltovornjaka in potnikov.

Doplačila

Za polprikolice do 750 kg teže ni doplačila.

Za bivalno prikolico ali čoln je treba doplačati 4,34 EUR za enosmerno vozovnico in 7,34 EUR za povratno vozovnico.

2 Muzejski vlak

Vozi po vnaprej določenem posebnem voznem redu.

Vozni red

Smer: LJUBLJANA - JESENICE



POSTAJA	LP	MO	LP	LP	LP	MV	LP	EC	LP	IC	LP	LP	LP	LP	LP	EC	LP	LP	LP	IC	LP	LP	LP	LP	MV	MV
VLAK	2400	4962	2402	2426	4290	314	2430	212	2418	310	2432	2404	2422	5100	2408	210	2420	2428	2424	312	2410	2412	2414	2416	414	498
	2	18	2	2	3		2				9		2	27			2	2	2	2	2	2	6	2		
Ljubljana	4:48	6:10	6:45	6:50	7:26	8:18	9:27	9:45	11:28	12:33	12:50	13:33	13:49	14:25	14:41	15:25	15:33	15:48	16:23	16:52	17:12	17:50	18:56	20:25	20:48	23:50
Ljubljana Slegne	4:52	6:14	6:49	6:54	7:22	8:22	9:31	9:49	12:37	12:54	13:37	13:53	14:45	15:37	15:52	16:30	17:16	17:54	19:00	20:29						
Ljubljana Vzhajanje	4:55	6:16	6:52	6:56	7:21	8:24	9:31	9:54	12:39	12:56	13:39	13:55	14:47	15:39	15:54	16:32	17:18	17:56	19:02	20:31						
Medno	4:57	6:19	6:55	6:58	7:23	8:27	9:34	9:54	12:41	12:59	13:45	13:58	14:34	14:50	15:41	15:57	16:34	17:21	17:59	19:07	20:34					
Medno	5:04	6:23	7:03	7:04	7:21	8:33	9:33	10:00	12:49	13:05	13:51	14:02	14:53	15:47	16:04	16:41	17:28	18:06	19:13	20:41						
Ratece	5:07	6:33	7:08	7:13	7:47	8:37	9:37	10:04	12:53	13:09	13:55	14:10	15:02	15:52	16:08	16:46	17:32	18:10	19:17	20:45						
Škofja Loka	5:12	6:37	7:14	7:13	7:47	8:44	9:48	10:09	12:57	13:14	13:59	14:16	14:49	15:07	15:41	16:20	16:50	17:37	18:15	19:21	20:50	21:08				
Kranj	5:19	6:44	7:22	7:21	7:47	8:51	9:48	10:15	13:04	13:21	14:06	14:23	14:57	15:14	15:48	16:27	16:57	17:13	17:44	18:22	19:28	20:58	21:15	0:11		
Kranj	5:20	6:45	7:21	7:21	7:47	8:52	9:49	10:16	13:04	13:21	14:09	14:23	14:58	15:15	15:49	16:28	16:58	17:14	17:46	18:23	19:29	21:00	21:16	0:12		
Podart	5:33	6:54	7:37	7:37	7:40	9:01	10:26	10:26	13:32	14:19	15:08	15:25	16:00	16:22	16:37	17:07	18:00	18:32	19:39	21:10						
Obče	5:36	6:57	7:40	7:40	7:40	9:05	10:29	10:29	13:35	14:22	15:11	15:28	16:03	16:25	16:40	17:10	18:03	18:35	19:42	21:13						
Globoč	5:39	7:00	7:43	7:43	7:43	9:08	10:32	10:32	13:38	14:25	15:14	15:31	16:06	16:28	16:43	17:14	18:06	18:38	19:45	21:16						
Radovljica	5:43	7:04	7:47	7:47	7:47	9:12	10:37	10:37	13:43	14:30	15:19	15:36	16:11	16:33	16:48	17:18	18:11	18:43	19:50	21:20						
Lesce-Bled	5:48	7:07	7:52	7:52	7:52	9:16	10:41	12:11	13:49	14:33	15:21	15:49	16:11	16:36	16:51	17:21	17:35	18:16	18:46	19:53	21:24	21:37	0:33			
Zvonica	5:52	7:12	7:57	7:57	7:57	9:21	10:45	10:45	13:54	14:37	15:24	15:52	16:14	16:36	16:51	17:21	17:35	18:20	18:50	19:56	21:28					
Slovenski Javornik	5:57	7:13	7:58	7:58	7:58	9:27	10:51	10:51	13:59	14:43	15:30	15:58	16:19	16:41	16:56	17:26	17:30	18:25	18:56	20:03	21:34					
Ješenice	6:01	7:22	8:09	8:09	8:22	9:30	10:23	10:55	12:24	14:03	14:47	15:34	16:02	16:24	16:51	17:06	17:34	17:53	18:28	18:59	20:07	21:37	21:49	0:44		
Ješenice	6:39	8:29	10:29	12:29	13:06	14:35	15:25	16:00	16:22	16:37	17:07	18:00	18:32	19:39	21:10											
Rosenbach/Področja(A)	6:52	9:06	11:04	13:06	14:35	15:25	16:00	16:22	16:37	17:07	18:00	18:32	19:39	21:10												
Vihč/Beljak(A)	6:52	9:06	11:04	13:06	14:35	15:25	16:00	16:22	16:37	17:07	18:00	18:32	19:39	21:10												
Ješenice	6:12	8:18	8:18	8:18	8:18	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15						
Bohinjska Bistrica	6:48	8:57	8:57	8:57	8:57	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	23:54						
Most na Sotli	7:30	9:39	9:39	9:39	9:39	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	23:36							
Novo Gorica	8:16	10:22	10:22	10:22	10:22	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19								

Prihajajo si pravico do sprememb. Aktualne informacije so vam na razpolago na spletni strani Slovenske železnice ali na spletni strani www.slo-zeleznice.si.

Pomen znakov in opomb:

- EC - EuroCity vlak, plačilo EC dodatka, možna rezervacija
- IC - InterCity vlak, plačilo IC dodatka, možna rezervacija
- MV - Mednarodni vlak, plačilo MV dodatka, možna rezervacija
- LP - Regionalni vlak
- MO - Vlak v obmojnem prometu
- o - Prihod vlaka
- Prevojanje s prestopanjem
- 2) Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.
- 3) Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.
- 5) Vozi ob nedeljah in praznikih.
- 6) Ne vozi ob sobotah.
- 9) Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih ter 29. 31. 12. 2008, 23. 02. 27. 02., 28. 30. 04., 26. 06. 31. 08., 26. 30. 10. 2009 (počinice Ljubljana, Maribor, Ptuj).
- 16) Ne vozi ob nedeljah in praznikih v Republiki Avstriji.
- 27) Vozi ob petkih od 19. 06. in od 04. 09. 2009, vozi se 24. 12. 2008, ne vozi 26. 12. 2008 ter 02. 01. in 01. 05. 2009.

Velja od 14. 12. 2008 do 12. 12. 2009.

	LP	LP	Amt	Amt	RG	LP	Amt	LP	Amt	LP	Amt	EC	LP	Amt	LP	LP	EC	LP	Amt	LP	LP	LP	LP	LP		
VIAK	4200	2403	848	850	600	2413	852	4208	4282	864	4210	4284	866	211	4212	4286	868	4214	4288	213	2415	4216	860	4281	4220	4286
POSTAIA	2		3,56	2				3	3		3		10	16				2	3		2	56	3	6	32	
Setana			6:34					10:18										14:30				16:32			20:00	
Mova Gorica	0		7:26					11:10										15:22				17:24			20:51	

Nova Gorica	3:17	5:28	7:35	7:35	11:15	11:15	14:14	14:14	15:24	15:24	18:06	19:33	21:00
Solkan	5:31	6:31	7:36	7:38	11:18	11:18	14:17	14:17	15:27	15:27	18:09	19:36	21:03
Plave	3:31	5:43	7:50	7:50	11:31	11:31	14:28	14:28	15:38	15:38	18:19	19:47	21:14
Anhovo	3:35	5:47	7:54	7:54	11:36	11:36	14:32	14:32	15:42	15:42	18:26	19:51	21:19
Kanal	3:40	5:51	7:58	7:58	11:41	11:41	14:38	14:38	15:47	15:47	18:31	19:55	21:23
Avče	3:47	5:58	8:06	8:06	11:48	11:48	14:45	14:45	15:54	15:54	18:38	20:02	21:30
Most na Soci	3:57	6:08	8:16	8:16	11:58	11:58	14:55	14:55	16:02	16:02	18:48	20:12	21:39
Most na Soci	3:57	5:22	6:09	8:17	10:05	11:58	14:56	14:56	16:03	16:03	18:30	19:52	21:19
Podmelec	4:05	6:16	8:23	8:23	12:06	12:06	15:03	15:03	16:09	16:09	18:55	20:16	21:41
Grahovo	4:22	6:32	8:30	8:30	12:18	12:18	15:09	15:09	16:15	16:15	19:05	20:28	21:54
Hudajuzna	4:22	6:33	8:42	8:42	12:30	12:30	15:20	15:20	16:26	16:26	19:16	20:40	22:06
Podboj	4:31	5:57	6:05	6:43	8:07	8:51	10:45	12:39	13:29	13:15	19:04	19:26	20:49
Podboj	4:31	6:05	6:43	8:07	8:51	8:51	10:45	12:39	13:29	13:15	19:04	19:26	20:49
Bohinjska Bistrica	4:39	6:07	6:15	6:51	8:17	8:59	10:55	12:47	13:25	13:25	19:14	19:33	20:57
Bohinjska Bistrica	4:46	6:30	9:00	9:00	12:48	12:48	15:37	15:37	16:15	16:43	19:30	20:58	22:24
Nomniji	4:50	6:56	9:05	9:05	12:53	12:53	15:44	15:44	16:48	16:48	19:43	21:02	22:29
Bohinjska Bela	5:01	7:07	9:16	9:16	13:04	13:04	15:54	15:54	16:58	16:58	19:54	21:13	22:40
Bled Jezero	5:07	7:13	9:22	9:22	13:10	13:10	16:00	16:00	17:11	17:11	19:56	21:19	22:47
Podlcam	5:11	7:17	9:26	9:26	13:14	13:14	16:03	16:03	17:14	17:14	20:03	21:23	22:50
Vinagar	5:17	7:22	9:32	9:32	13:20	13:20	16:09	16:09	17:20	17:20	20:08	21:28	22:56
Kočna	5:20	7:25	9:35	9:35	13:23	13:23	16:12	16:12	17:23	17:23	20:11	21:31	22:59
Jesenice	5:24	7:29	9:39	9:39	13:27	13:27	16:16	16:16	17:27	17:27	20:14	21:35	23:03
Jesenice	5:32	7:51	13:34	14:08	17:35	18:00	20:20	20:59	21:37	21:37	24:00	25:29	26:57
Kranj	6:12	8:34	14:30	15:00	18:07	18:42	21:37	22:07	22:37	22:37	25:00	26:29	27:57
Kranjska	6:45	9:06	14:30	15:00	18:30	19:14	21:37	22:07	22:37	22:37	25:00	26:29	27:57

Velja od 14.12.2008 do 12.12.2009.

EC - EuroCity vlak, plaćilo EC dodatka, možna rezervacija

RG - Regionalni vlak

LP - Lokalni vlak

o - Příchod vlaka

2) Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih

3) Vozi ob sobotah, ne

6) Ne vozi ob sobotah.

10) Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih ter 29.-31.12.2008, 16.-20.02., 28.-30.04., 26.06.-31.08., 26.-30.10.2009 (počitnice v ostalih regijah).

16) Voz: 29.-31.12.2008, 16.-20.02, 28.-30.04, 26.06.-31.08, 26.-

32) Vozí od sobotah, nedeljah in praznikih od 14.06. do 30.08.2009

56) Na poslaži Podbrdo ni možnosti nakladanja in razkladanja motornih vozil

Avtob - PREVOZ AVTOMOBILI OV SKOZI BOHINSKI BREDOR

Od Bohinjske Bistrice preko Podbrda do Muta na Soči in nazaj vsak dan vozi avtobuslak

na katerena lahko naložite osební avto, kombi, polovornjak ali avtodom.

Nakladanie automobílov in predaja vozovíc na izhodnih postajah se končata 10 minút pred odchodom vlaka

Vozni red vlakov

Smr. JESENICE - LJUBLJANA



Nova Gorica						2						5:28				11:10					15:24				3		
Most na Soči						3:57						6:09				11:58					16:03				16:06		
Bohinjska Bistrica						4:46						6:52				12:48					16:43				16:52		
Ješenice	o					5:24						7:29				13:27					17:27				19:39		
Vilče/Bejla(A)			4:07								6:26			10:52		12:54			14:52	16:54			19:27				
Rosenbach/Friedrich(A)							5:47				7:06			11:30		13:30			15:30	17:30			20:05				
Ješenice	o		4:44				6:01																				
Ješenice		4:40	5:08		5:32			6:02	6:23		7:13	7:51	11:10	11:35	12:35	13:36		14:17	15:26	15:36	17:35	18:00	19:08	20:10	20:20	20:20	
Slovenski Javornik		4:44		5:36				6:06	6:27		7:55	11:14		12:39			14:21	15:30			18:04	19:11		20:23	20:23		
Zirovnica		4:50		5:41				6:12	6:32		8:01	11:19		12:44			14:26	15:35			18:10	19:16		20:29	20:29		
Lasec-Bled		4:55	5:21		5:48			6:17	6:38		7:27	8:09	11:24	11:48	12:49	13:49		14:33	15:41	15:49	17:49	18:16	19:22	20:23	20:35	20:35	
Radovljica		4:58		5:51				6:20	6:41			8:12	11:28		12:52			14:36	15:44			18:19	19:25		20:39	20:39	
Globoč		5:02		5:55				6:25	6:46			8:17	11:32		12:57			14:40	15:49			18:24	19:29		20:43	20:43	
Črta		5:05		5:58				6:28	6:49			8:20	11:35		13:00			14:43	15:52			18:27	19:32		20:46	20:46	
Podnat		5:09		6:02				6:32	6:55			8:24	11:38		13:03			14:47	16:02			18:33	19:39		20:49	20:49	
Kranj	o	5:17	5:42		6:10			6:42	7:04		7:45	8:34	11:47	12:10	13:12	14:08		14:55	16:11	16:08	18:07	18:42	19:48	20:43	20:59	20:59	
Kranj		5:20	5:43	5:55	6:12	6:27		6:45	7:06	7:30	7:48	8:35	11:50	12:11	13:22	14:09		14:40	15:58	16:12	16:59	18:08	18:43	19:49	20:44	21:00	21:00
Škofja Loka		5:28		6:03	6:20	6:37		6:54	7:15	7:41		8:44	11:58		13:31			14:48	15:07	16:20		18:51	19:57		21:08	21:08	
Retete		5:32		6:06	6:24	6:40		6:58	7:18	7:44		8:47	12:01		13:34			14:52	15:10	16:23		18:54	20:00		21:12	21:12	
Medvode		5:37		6:11	6:28	6:45		7:04	7:23	7:49		8:52	12:06		13:38			14:58	15:14	16:27		18:59	20:04		21:16	21:16	
Ljubljana Vzhajanje		5:41		6:14	6:32	6:48		7:08	7:26	7:52					13:41			15:01	15:18			19:02	20:07				
Ljubljana Slegne		5:45		6:20	6:37	6:55		7:12	7:33	7:56		8:57	12:11		13:44			15:05	15:21	16:35		19:06	20:11		21:22	21:22	
Ljubljana		5:47		6:23	6:39	6:57		7:16	7:35	7:59		9:00	12:14		13:47			15:08	15:24	16:37		19:09	20:14		21:25	21:25	
Ljubljana		5:49		6:25	6:41	6:59		7:19	7:37	8:01		9:02	12:16		13:49			15:10	15:26	16:39		19:10	20:16		21:26	21:26	
Ljubljana	o	5:53	6:05	6:28	6:45	7:03		7:22	7:41	8:04	8:10	9:06	12:20	12:32	13:53	14:30	15:14	15:30	16:43	16:29	18:30	19:14	20:19	21:08	21:31	21:31	

Podružje si pravico do sprememb. Aktualne informacije so vam na razpolago na spletni strani www.slo-zeleznice.si.

Pomen znakov in opomb:

- EC - EuroCity vlak, plačilo EC dodatka, možna rezervacija
- IC - InterCity vlak, plačilo IC dodatka, možna rezervacija
- MV - Mednarodni vlak, plačilo MV dodatka, možna rezervacija
- RG - Regionalni vlak
- LP - Lokalni vlak
- MO - Vlak v obmejnem prometu
- o - Prilod vlaka
- * - Prcovanje s prestopanjem

Velja od 14.12.2008 do 12.12.2009.

- 2) Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.
- 3) Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.
- 9) Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih ter 29.-31.12.2008, 23.02.-27.02., 28.-30.04., 26.06.-31.08., 26.-30.10.2009 (počinice Ljubljana, Maribor, Puč).
- 15) Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih ter 29.-31.12.2008, 23.-27.02., 28.-30.04., in 26.-30.10.2009
- 18) Ne vozi ob nedeljah in praznikih v Republiki Avstriji.

Smer: JESENICE - NOVA GORICA

	LP	LP	LP	LP	LP	Ato	Avo	Avo	LP	LP	LP	Ato	LP	LP	Avo	LP	LP	RG	LP	LP	Ato	LP	LP	Avo	LP	MV	LP	LP
VLAJK	4201	4287	4296	4209	2400	4203	861	863	2402	4211	4290	865	2418	4205	4223	867	2404	4213	869	2420	601	4217	2412	4219	861	2	414	4227
POSTAJA	2	32	35	10	2	2	3															5	2					
Ljubljana Kranj Jesenice				4-48 5:20 6:01			6-15 6:49 7:28		6-50 7:21 8:09	9-45 10:16 10:55		16-12 13:22 14:03		15-33 16:12 16:57		17-50 18:23 18:59		20-25 21:00 21:37	20-48 21-16 21-49									
Jesenice	4:07	4:07	4:07		6:12		8-18	8-18				11-15		14-35		16-53		19-04		21-52	22:20							
Kočna	4:10	4:10	4:10		6:15		8-21	8-21				11-18		14-38		16-59		19-04		21-55	22:23							
Vinjar	4:14	4:14	4:14		6:19		8-25	8-25				11-22		14-42		16-59		19-08										
Podirton	4:19	4:19	4:19		6:24		8-30	8-30				11-26		14-47		17-04		19-13										
Bled Jezero	4:23	4:23	4:23		6:28		8-34	8-34				11-30		14-51		17-08		19-17		22-04	22:32							
Borjniska Bela	4:27	4:27	4:27		6:32		8-39	8-39				11-35		14-56		17-13		19-22		22-09	22:37							
Nomenji	4:38	4:38	4:38		6:43		8-51	8-51				11-46		15-07		17-24		19-33										
Borjniska Bistrica	o 4:43	4:43	4:43		6:48		8-57	8-57				11-51		15-12		17-29		19-38		22-22	22:49							
Borjniska Bistrica	4:44	4:44	4:44	5:55	6:55	7:42	8:35	9:02	9:02	11:35		11:51		15:13	16:48	17:29		19:39	21:00									
Podbardo	4:53	4:53	4:53	6:04	7:04	o 7:52	8:51	9:12	9:12	o 11:45		12:00		15:30	17:00	17:38		19:48		22-34	22:58							
Hudaljšina	4:59	4:59	4:59	6:10	7:10		9-18	9-18				12-07		15-37		17-44		19-54										
Grahovo	5:09	5:08	5:08	6:25	7:20		9-27	9-27				12-16		15-45		17-54		20-04		22-51	23:14	20:54						
Podričelac	5:13	5:13	5:13	6:29	7:23		9-31	9-31				12-20		15-49		17-58		20-08										
Most na Soci	o 5:20	5:20	5:20	6:36	7:30		9-39	9-39				12-27		15-56	17:27	18:04		20-14	21:33									
Most na Soci	5:21	5:21	5:21	6:37	7:31		9-39	9-39				12-28		16-05	17:27	18-04		20-14	21:33									
Sveče	5:30	5:30	5:30	6:46	7:40		9-49	9-49				12-38		16-14		18-13		20-31										
Kanal	5:38	5:38	5:38	6:54	7:48		9-57	9-57				12-45		16-22		18-21		20-34		23-15	23:38							
Anihovo	5:48	5:48	5:48	6:59	7:56		10-02	10-02				12-49		16-28		18-25		20-36		23-19	23:42	20:36						
Planje	5:52	5:52	5:52	7:03	8:00		10-06	10-06				12-53		16-30		18-29		20-39		23-21	23:46	20:39						
Sokan	6:05	6:05	6:05	7:15	8:13		10-19	10-19				13-06		16-42		18-40		20-51										
Nova Gorica	o 6:08	6:08	6:08	7-18	8-16		10-22	10-22				13-09		16-45		18-43		20-54		23-35	23:58							
Nova Gorica	6:12	6:12	6:12		9-13							14-10		16-45		18-45		20-54										
Sežana	o 7-15	7-15			10-13							15-10		19-44														

Pomen znakov in opomb:

EC - EuroCity vlak, plaćilo EC dodatka, možna rezervacija

RG - Regionalni vlak

o - Príhod vlaka

2) Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih

5) Vozí ob nedeljah in praznikih.

6) Ne vozi ob sobotah.

32) Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih od 14.06. do 30.08.2009

35) Vozi ob sobotah do 13.06. in od 29.08.2009

Avto - PREVOZ AVTOMOBILOV SKOZI BOHINJSKI PREDOR

Od Bohinjske Bistrice preko Podbrda do Mosta na Soči in nazaj vsak dan vozi avtobus, na katerega lahko naložite osebni avto, kombi, poltovornjak ali avtodrom.

Nakladanje avtomobilov in prodaja vozovnic na izhodnih postajah se končata 10 minut pred odhodom vlaka

PRILOGA 4 – TAKSI PREVOZNIKI

1 Območje Radovljica – Bled – Bohinj (9)

- BOMBA GROUP, Stane Gogala, Gorenjska cesta 24, 4240 Radovljica
Gsm: 00386 (0) 51 412 986
Storitev: prevozi s kombijem
- OREL Ales, s.p., Gradnikova c.72 - Si - 4240 Radovljica
Gsm: +386-41-710 747 ,
E-mail: bled.taxi@gmail.com ,
Storitev: prevozi z avtom, enoprostorcem in kombijem
- Taxi Bent Ostojič Branislav s.p., Gradnikova 109, Radovljica
Tel: 04 531 0090;
Gsm: 041 623 556
- Kalcedon d.o.o. Prežihova 10, Bled
Tel: 04 574 54 89;
Gsm: 041 597 935
- TAKSI JAGER, Milan Stare, Srednja Vas 68a, 4267 Srednja Vas
Tel: 04 5723 625, 04 5724 050,
Fax: 04 5723 625, 04 5724 050,
Gsm: +386 (0) 41 676 272
E-mail: jager@lake-bohinj.com,
Url: www.taxi-bohinj.com/storitve
Storitev: prevozi s kombijem
- AVTOPREVOZNIK & TGM, Resman Andrej s.p, Grajska Ulica 19a, 4264 Bohinjska Bistrica
Tel: (04) 572 16 54
Gsm: (031) 769 654 , (041) 769 654
- TAXI BOHINJ, Simon Smolej, Vodnikova 12, 4264 Bohinjska Bistrica
E- mail: taxibohinj@email.si
Url: www.taxibohinj.com/
Storitev: prevozi s kombijem
- PAC SPORTS, Borut Jurkovič s.p., Ribčev Laz 50, 4265 Boh. Jezero
Gsm: + 386 (0)41 698 523
E-mail: info@pac-sports.com
Url: www.pac-sports.com/si/cenik.htm
- TAXI ARH, Cvetka, Edi ARH - apartmaji Mavrica, Bohinj
Stara Fužina 251, 4265 Bohinjsko Jezero,

Tel: +386 4 574 65 55 ,
Gsm: +386 41 672 774
E-mail: info(at)mavrica.com ,
Url: www.appmavrica.com/index.php?main=taxi&lang=si
Storitev: Z osebnim vozilom in mini busom opravljamo taksi prevoze, transferje in izvajamo izlete.

2 Območje Rateče – Kranjska Gora – Mojstrana (7)

- Ombus, Rateče 1d , 4283 Rateče-Planica
Tel.: 04 587 61 79
Gsm: 041 750 764
E-mail: ombus@g-kabel.si
Storitve: avtobusni in kombi prevozi.
- Blenkuš Branko s.p., Gasilska 12, Kranjska Gora
Tel: 04 588 17 31;
Gsm: 041 445 021
- PT Taxi & Rent a car, Podbreg 37 , 4280 Kranjska Gora
Gsm: 00386-51-226-117
E-mail: info@taxi-pt.si ,
Url: <http://www.taxi-pt.si>
Storitev: prevozi na območja Kranjske Gore, Bovca, Bleda, Bohinja, Vršiča, Mojstrane.
- Simply-Slovenia.com , Koroška ulica 6 , 4280 Kranjska Gora
Tel.: 04 588 10 97
Gsm: 040 132 870
E-mail: info@simply-slovenia.com
Url: <http://www.simply-slovenia.com> .
Storitve: Minibus prevozi: prevozi na letališča, lokalni prevozi: Bled, Bohinj, Bovec, Vršič...
- Taxi Pehta Mertelj Janez s.p., Podkoren 73, 4280 Kranjska Gora
Tel: 04 88 16 55;
Gsm: 041 709 750,
E-mail: mitja.mertelj@telemach.net ,
Url: www.taxi.mertelj.com
Storitve: taxi osebni in kombi prevozi.
- Avtobusni in kombi prevozi Vandrovč, Podkoren 53 , 4280 Kranjska Gora
Tel.: 04 588 20 53,
Gsm: 031 378 978,
E-pošta: info@vandrovci.si
Url: <http://www.vandrovci.si>

- Klemen Gričar, Naselje pod hribom 9 , 4282 Gozd Martuljek
Gsm: 041 749 055
E-mail: klemen.gricar@s5.net ,
Url: <http://www.alps-adventures.com/>
Storitve: prevozi manjših skupin in posameznikov (do osem oseb).

3 Območje Bovca (4)

- Hrovat Adis s.p., Mala Vas 106 , 5230 Bovec
Tel.: + 386 (0)5 3886 128,
Gsm: + 386 (0)41 338 308 ,
E-mail: bovec.rafting.team@siol.net
Storitev: prevozi z mini busom ali taxijem.
- Harij Vencelj , Brdo 39 , 5230 Bovec
Tel.: + 386 (0)5 3886 682 ,
Gsm: + 386 (0)41 695 491 ,
E-mail: vencelj.tours@siol.net
- Joffitours d.o.o., Dvor 5, SI-5230 Bovec
Tel.: +386 (0)5 38 96 470
E-mail: info@joffitours.com
Url: www.joffitours.com
- Kovi Prevozi, Kovi Etvin Berginc s.p. , Čezsoča 109 a, 5230 Bovec
Tel.: + 386 (0)5 3896 138
Gsm: + 386 (0)41 647 867
E-mail: etvin.berginc@siol.net

VIRI: medmrežje, Telefonski imenik Slovenije 2008

PRILOGA 5 – ZAKONI IN PRAVILNIKI

- *Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP – Ur.l. RS št. 133/2006-UPB4, 139/2006-ZORed/2008-UPB5, 37/2008, 57/2008-ZLDUVCP, 73/2008 Odl. US: U-I-295/05-38);*
- *Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Ur.l. RS, št. 46/2000, 110/2006, 49/2008, 64/2008);*
- *Pravilnik o načinu označevanja in zavarovanja del na javnih cestah in ovir v cestnem prometu (Ur.l. RS št. 116/2006, 88/2008);*
- *Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja na javnih cestah (Ur.l. RS št. 62/1998);*
- *Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah (Ur.l. RS št. 37/2003) (za lokalke stari zakon Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč (Ur.l. SRS št.17/1982, RS št. 37/2003)*
- *Pravilnik o projektiranju cest (Ur.l. RS št. 91/2005, 26/2006);*
- *Pravilnik o nivojskih prehodih (Ur.l. RS št. 85/2008);*
- *Pravilnik o dimenzijah, masah in opremi vozil (Ur.l. RS št. 24/1996, 45/2004, 138/2006);*
- *Pravilnik o spremembi pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izreden prevoze v Republiki Sloveniji (Ur.l. RS št. 4/2008, 36/2008);*
- *Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih (Ur.l. RS št. 49/1997, 2/2004);*
- *Pravilnik o gradbiščih (Ur.l. RS št. 55/2008);*
- *Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Ur.l. RS št. 81/2007, 109/07);*
- *Uredba o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest Ur.l. RS št. 47/2005);*
- *Uredba o povračilu za izredne prevoze (Ur.l. RS št. 89/2008);*
- *Uredba o kategorizaciji državnih cest (Ur.l. RS št. 33/1998, 48/1999, 69/2000, 79/2000, 97/2000, 62/2001, 82/2001, 52/2002, 95/2002, 18/2003, 65/2003, 119/2003, 131/2004 Odl.US: U-I-96/02-20, 86/2005, 118/2005, 71/2006, 98/2006, 116/2007);*
- *Tehnični normativi za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin-kot pomoč pri projektiranju (FAGG, Prometnotehniški inštitut, 1991)- kot pomoč pri projektiranju;*
- *Priporočila SDR-Cestna razsvetljava: Priporočila SDR- Razsvetljava in signalizacija za promet PR 5/2-2000- kot pomoč pri projektiranju;*
- *Interna navodila za postopke pri izdaji soglasij za priključke na državne ceste in pregledu projektne dokumentacije za priključke na državne ceste(DRSC, oktober 2001)-kot pomoč pri projektiranju;*
- *Navodila za projektiranje kolesarskih površin DRSC, oktobre 2000)-kot pomoč pri projektiranju*

PROJEKTIRANJE IN NAČRTOVANJE:

- *Zakon o graditvi objektov /ZGO/ (Ur.l. RS št. 102/2004-UPB1 (14/2005 popr.), 92/2005-ZJC-B, 93/2005-ZVMS, 111/2005 Odl.US:U-I-150-04-19, 120/2006 Odl.US:U-I-286/04-46, 126/2007)*
- *Zakon o prostorskem načrtovanju (ZP načrt) (Ur.l. RS št. 33/2007) /Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o varstvu okolja (ZVO-1B, Ur.l. RS št. 70/2008)*
- *Zakon o urejanju prostora /ZUreP-1/ (Ur.l. RS št. 110/2002 (8/2003 – popr.), 58/2003-ZZK-1, 33/2007-ZPNačrt)*
- *Uredba o vrstah objektov glede na zahtevnost (Ur.l. RS št. 37/2008, 99/2008)*
- *Pravilnik o projektni dokumentaciji (Ur.l. RS št. 55/2008)*
- *Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur.l. RS št. 105/2005, 34/2008)*
- *Pravilnik o mehanski odpornosti in stabilnosti objektov (ur.l. RS št. 101/2005)*
- *Pravilnik o tehničnih pogojih za graditev, obratovanje in vzdrževanje plinovodov z delovnim tlakom nad 16 bari (Ur.l. RS št. 60/2001 in 54/2002)*
- *Pravilnik o zvočni zaščiti stavb (Ur.l. RS št. 14/1999)*
- *Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb (Ur.l. RS št. 97/2003)*
- *Pravilnik o geodetskem načrtu (Ur.l. RS št. 40/2004)*

UPRAVNI POSTOPEK:

- *Zakon o splošnem upravnem postopku (uradno prečiščeno besedilo) (ZUP-UPB2, Ur.l. RS št. 24/2006, 105/2006-ZUS-1, 126/2007 ZUP-E, ZUP-F 65/2008)*
- *Zakon o upravnih taksah (ZUT-UPB3, Ur.l. RS št. 42/07, ZUT-G 126/2007)*
- *Uredba o pridobivanju, razpolaganju in upravljanju s stvarnim premoženjem države in občin (Ur.l. RS št. 12/2003, 77/2003)*
- *Uredba o upravnem poslovanju (Ur.l. RS št. 20/2005, 106/2005, 30/2006, 86/2006, 32/2007, 63/2007, 115/2007 (122/2007 popr.), 31/2008)*

TEHNIČNE SPECIFIKACIJE - VELJAVNE:

- *TSC 02.210:2008 Varnostne ograje – pogoji in načini postavitve*
- *TSC 03.341 Krožna križišča*
- *TSC 03.800 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa – Umirjanje prometa na javnih cestah*
- *TSC 04.100 Prevezemanje gradbenih proizvodov pri gradnji javnih cest v RS*
- *TSC 06.310 Vezane zgornje nosilne in nosilnoobrambne plasti z bitumenskimi vezmi*
- *TSC 06.320 Vezane obrabne in zaporne plasti – Drobir z bitumenskim mastiksom (DBM)*
- *TSC 06.417 Vezane obrabne in zaporne plasti – Površinske prevleke (PP)*
- *TSC 06.511 Prometne obremenitve – Določitev in razvrstitev*
- *TSC 06.620 Lastnosti vozniških površin – Torna sposobnost*
- *TSC 06.630 Lastnosti vozniških površin - Podajnost*
- *TSC 06.800 Ponovna uporaba materialov v cestogradnji - Recikliranje*
- *TSC 06.711 Meritev gostote in vlage – Postopek z izotopskim merilnikom*
- *TSC 06.712 Meritev gostote – Nadomestni postopki*
- *TSC 06.730 Predhodna sestava asfaltne zmesi*
- *TSC 06.100 Kamnita posteljica in povozni plato*

- TSC 06.200 Nevezane nosilne in obrabne plasti
- TSC 06.330 Vezane spodnje nosilne plasti z bitumenskimi vezivi
- TSC 06.411 Vezane asfaltne obrabne in zaporne plasti: Bitumenski betoni
- TSC 06.413 Vezane asfaltne obrabne plasti: Drenažni asfalti
- TSC 06.416 Vezane asfaltne obrabne in zaporne plasti: Tankoplastne prevleke
- TSC 06.420 Vezane obrabnonosilne plasti: Cementni beton
- TSC 06.512 Projektiranje: Klimatski in hidrološki pogoji
- TSC 06.520 Projektiranje: Dimenzioniranje novih asfaltnih voziščnih konstrukcij
- TSC 06.541 Projektiranje: Dimenzioniranje ojačitev obstoječih asfaltnih voziščnih konstrukcij
- TSC 06.610 Lastnosti vozni površin: Ravnost
- TSC 06.640 Lastnosti vozni površin: Hrupnost
- TSC 06.720 Meritve in preiskave: Deformacijski moduli vgrajenih materialov
- TSC 06.740 Gradnja preskusnih polj
- TSC 06.713 Meritve gostote:Postopki kontinuiranih površinskih dinamičnih meritev
- TSC 08.311/1 Redno vzdrževanje cest vzdrževanje prometnih površin: Asfaltna vozišča (1. in 2. del)
- TSC 08.312 Redno vzdrževanje cest: Vzdrževalna dela izven vozišč javnih cest
- TSC 08.512 Varstvo cest: Izvajanje prekopov na vozni površinah
- TSC 06.530 Projektiranje: Dimenzioniranje novih cementnobetonskih voziščnih konstrukcij
- TSC 06.414 Vezane asfaltne obrambne in zaščitne plasti: Liti asfalti
- TSC 06.450 Krovne plasti iz asfaltnih zmesi na dilatacijah
- TSC 09.000 Popisi del pri gradnji cest
- TSC 06.752 Meritve odpornosti asfaltnih zmesi proti nastanku kolesnic
- TSC 06.751 Meritve in preiskave: Preskus zgostljivosti bituminiziranih zmesi
- TSC 06.753 Meritve in preiskave: Preskus zlepljenosti asfaltnih plasti.

PRILOGA 6 – ZLOŽENKA O UMIRJANJU PROMETA V JULIJSKIH ALPAH

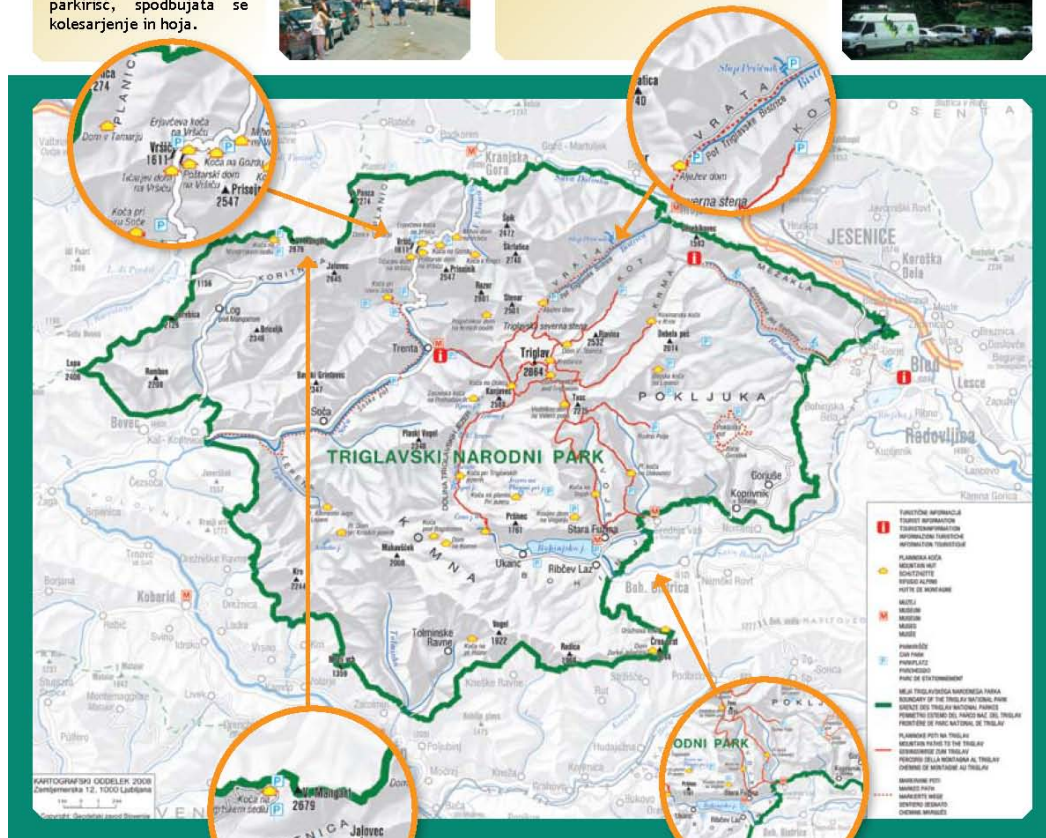
VRŠIČ

Okrepi se javni avtobusni prevoz prek Vršiča med Kranjsko Goro in Bovcem. Na vsem območju se uredijo parkirišča, ki dopuščajo le omejeno število osebnih vozil. Tako kot na vseh območjih se nadzira in kaznuje parkiranje zunaj parkirišč, spodbujata se kolesarjenje in hoja.



VRATA

Postopoma, predvsem med največjimi obremenitvami, se dolina zapre za individualni motorni promet. Cesta se v tem času namenja predvsem pešcem, kolesarjem in javnemu prevozu. V Mojstrani in na Dovjem se uredijo parkirišča za osebna vozila. Prednostno se urejata parkirišči ob smučišču in pri Planinskem muzeju.



MANGRT

Postopoma in med največjim obiskom se na gornjem delu ceste na Mangrt nad Mangrto planino omogočajo le skupinski prevoz, kolesarjenje in hoja. Predhodno se uredijo parkirišča ob Mangrski cesti in v Logu pod Mangrtom. Okrepi se organiziran javni in turistični promet.



BOHINJ

Individualni motorni promet turistov in obiskovalcev se postopoma umakne z ozja območja Triglavskega narodnega parka - Slap Savica, Ukanc, Bohinjsko jezero - in iz vseh stranskih dolin - Voje in Uskovnica.

Poveča in izboljša se kakovost javnega prevoza (več linij in pogostejše proge), spodbujata se tudi kolesarjenje in pesčenje.

Uredijo se parkirišča v Ukancu, toda skupno število parkirnih mest se ne povečuje. Poveča se število parkirnih mest in izboljša ureditev mirujočega prometa v Ribčevem Lazu ter naseljih v Zgornji in Spodnji Bohinjski dolini. Izboljša se organiziran javni promet iz Bohinjske Bistrice do Ribčevega Laza in naprej do Ukancu. Uredijo se infrastruktura za hojo, kolesarjenje in druge oblike naravi prijaznega prometa. Potrudili se bomo tudi za boljše obveščenost obiskovalcev, turistov in domačinov o urejanju in umirjanju prometa v Bohinju.



PRILOGA 7 – PREDLOG POBUDE OBČIN DRŽAVI ZA UMIRJANJE PROMETA V JULIJSKIH ALPAH



OBČINA BOHINJ
Triglavska cesta 35
4264 Bohinjska Bistrica



OBČINA BOVEC
Trg golobarskih žrtev 8
5320 Bovec



OBČINA KRANJSKA GORA
Kolodvorska 1b
4280 Kranjska Gora

Ministrstvo za promet
Langusova ulica 4
1535 LJUBLJANA

P O B U D A

Občine Bohinj, Bovec in Kranjska Gora dajemo na podlagi 11. člena Zakona o javnih cestah (ZJC) pobudo, da se predpiše poseben režim uporabe državnih cest na območju Julijskih Alp v ožjem območju Triglavskega narodnega parka.

Predlagamo sklenitev dogovora, na podlagi katerega bodo občine izvajale umirjanje prometa v času največjih obremenitev, to je v času najvišje turistične sezone na podlagi posebnega režima uporabe cest: Ribčev Laz – Ukanc, Mojstrana – Vrata, Kranjska Gora – Vršič – Bovec in Strmec na Predelu – Mangrt.

Za upravljanje umirjanja prometa, ki obsega upravljanje z mirujočim prometom, pospeševanje javnega prevoza, hoje in kolesarjenja in drugih oblik naravi prijazne mobilnosti, za delovanje informacijskega sistema in promocijskih dejavnosti in drugih potrebnih nalog za umirjanje promet predlagamo, da se na podlagi 11. člena ZJC predpiše posebno povračilo za uporabo javnih cest in objektov na njej.

Našo pobudo utemeljujemo z naslednjim:

Naraščajoči promet na območju Triglavskega narodnega parka povzroča vedno večje obremenitve tega edinstvenega naravnega prostora. Problemi nastajajo v dnevih visokih turističnih sezon, ko se izrazito poveča individualni motorni promet obiskovalcev.

V tem času se pojavljajo izraziti negativni vplivi na naravo in okolje: fizične preobremenitve prostora, hrup, emisije izpušnih plinov, poslabšanje kakovosti vode. Takšni pojavi so nesprejemljivi posebej za okolje, ki smo ga zaradi njegove izjemnosti in ranljivosti posebej zaščitili z Zakonom o Triglavskem narodnem parku.

Negativni učinki prometa so nesprejemljivi tudi za lokalno prebivalstvo, katerim povečan promet poslabšuje kakovost bivalnega in delovnega okolja.

Moteč pa je prekomeren individualni motorni promet tudi za turiste in obiskovalce, saj zmanjšuje kakovost doživetij in omejuje razvoj trajnostnega turizma.

Da bomo trajno reševali navedene probleme, smo občine Bohinj, Bovec in Kranjska Gora pripravile projekt *Umirjanje prometa v Julijskih Alpah*. V dokumentu, ki ga prilagamo, je razdelan model umirjanja prometa v Julijskih Alpah, posebej na območju Triglavskega narodnega parka. Za območja Bohinja, Vrat ter Vršiške in Mangrtske ceste so izdelani podrobnejši načrti. Za ta območja so izdelane tudi idejne zasnove najpomembnejših parkirišč. Pripravili smo tudi zloženko in prenosno razstavo, katerih namen je promocija umirjanja prometa.

Pričakujemo vaš pozitiven odziv na našo pobudo in se nadajamo uspešnega sodelovanja.

Lepo pozdravljeni.

župan občine Bohinj

župan občine Bovec

župan občine Kranjska Gora

Franc Kramar

Danijel Krivec

Jure Žerjav

Bohinjska Bistrica ,
dne...

Bovec,
dne....

Kranjska Gora,
dne.....

Priloga: Umirjanje prometa v Julijskih Alpah

PRILOGA 8 – VZOREC OBČINSKEGA ODLOKA O UMIRJANJU PROMETA

V Z O R E C Z A O B Č I N E

Na podlagi 2. člena Zakona o varstvu okolja (U.I RS št. 32/93), 11. člena Zakona o javnih cestah in Dogovora z Ministrstvom za promet z dne
... člena Statuta Občine.....(Uradno glasilo...) je Občinski svet Občine.... na svoji seji sprejel

ODLOK O TRAJNOSTNI MOBILNOSTI

1. člen

CILJI

S tem odlokom se določa uresničevanje zavezanosti Občine za uresničevanje trajnostne mobilnosti. Ključni cilji trajnostne mobilnosti so varstvo narave, zagotavljanje kakovosti življenja lokalnega prebivalstva in pospeševanje trajnostnega razvoja turizma.

2. člen

VSEBINA

Občina..... s tem odlokom ureja izhodišča za:

- Urejanje mirujočega prometa
- Pospeševanje javnega prometa
- Pospeševanje naravi prijaznih načinov mobilnosti
- Uresničevanje dogovora z Ministrstvom za promet
- Druge naloge s področja trajnostne mobilnosti

3. člen

UREJANJE MIRUJOČEGA PROMETA

Občina bo urejala mirujoči promet tako, da ne bo povzročala dodatnih negativnih vplivov prometa na okolje, da bo prijazen do lokalnega prebivalstva in usklajen s potrebami trajnostnega razvoja turizma.

Občina bo s posebno pozornostjo urejala mirujoči promet na ožjem območju Triglavskega narodnega parka in ob vstopih na to območje.

Občina bo urejala infrastrukturo za mirujoči promet skladno s programom urejanja parkirišč, ki bo zagotavljal povečanje urejenosti prometa ne bo pa povečeval individualnega motornega prometa in njihovih negativnih vplivov.

Skladno s tem odlokom občina sprejme in uveljavlja posebne režime parkiranja na posameznih območjih v občini.

4. člen

PROMETNI REŽIMI

Na podlagi dogovora z Ministrstvom za promet občina uveljavi poseben prometni režim na odsekih državnih cest, kot je določeno z dogovorom.

Za uveljavljanje posebnih prometnih režimov se upoštevajo postopki, način, čas in drugi pogoji za uvedbo posebnih prometnih režimov na posameznih odsekih državnih cest, kot so določeni v Dogovoru z Ministrstvom za promet.

5. člen

POSEBNO POVRAČILO ZA UPORABO CESTE IN OBJEKTOV NA NJEJ

Skladno z Dogovorom z Ministrstvom za promet in v sodelovanju z občinami se na območju Triglavskega narodnega parka uvede posebno povračilo za uporabo ceste in objektov na njej. S posebnim pravilnikom se določi način, čas, višino in druge pogoje za pobiranje posebnega povračila za posamezne odseke cest in parkirišč.

Na mestih oziroma parkiriščih znotraj Triglavskega narodnega parka, kjer se je doslej pobirala parkirna, se jo nadomesti s posebnim povračilom.

6. člen

NAMEMBNOST PORABE POSEBNEGA POVRAČILA

Sredstva, zbrana s posebnim povračilom za uporabo cest in objektov na njej, se uporabljajo za izvajanje umirjanja prometa v občini, posebej na območju Triglavskega narodnega parka. Izdelajo se srednjeročni in letni programi porabe sredstev zbranih na podlagi povračila.

7. člen

IZVAJANJE UMIRJANJA PROMETA

Izvajanje umirjanja prometa in naloge povezane z njim kot so urejanje prometa na parkiriščih, pobiranje posebnega povračila, informiranje in druge naloge, občina poveri najprimernejšemu izvajalcu, ki ga izbere na podlagi razpisa.

8. člen

PODELITEV KONCESIJE

Z izbranim izvajalcem umirjanja in urejanja prometa občina sklene koncesijsko pogodbo.

Občina (koncedent) z izvajalcem (kocesionar) v koncesijski pogodbi določi predmet pogodbe, obveznosti pogodbenih strank, način izvajanja koncesije, odgovorne osebe, nadzor nad izvajanjem koncesije, reševanje sporov in druge določbe v kolikor so potrebne.

9. člen

POSPEŠEVANJE JAVNEGA PROMETA

Občina bo pospeševala javni promet z namenom, da se zmanjšajo negativni vplivi individualnega motornega prometa na okolje in lokalno prebivalstvo.

Javni promet se pospešuje tudi s ciljem izboljšanja turistične ponudbe in naravi prijaznih oblik turizma.

Javni promet bo posebej organiziran na območjih in v času uvedbe posebnih prometnih režimov.

10. člen

SOFINANCIRANJE JAVNEGA PROMETA

S ciljem pospeševanja javnega prometa bo občina sofinancirala javni promet. Način, pogoje, upravičence in druge pogoje za uveljavljanje sofinanciranja se določi s posebnim pravilnikom.

Pri sofinanciranju javnega prometa občina sodeluje z Lokalno turistično organizacijo, Triglavskim narodnim parkom in Ministrstvom za okolje in prostor (Zakon o TNP in sofinanciranje javnih prevozov v TNP).

11. člen

SPODBUJANJE NARAVI PRIJAZNIH NAČINOV MOBILNOSTI

Občina bo spodbujala razvoj kolesarskih poti in poti za pešce. Delo bo potekalo na podlagi programa urejanja infrastrukture za pešce in kolesarje.

12. člen

INFORMIRANJE IN PROMOCIJA

Občina in od občine pooblaščen organizacije bodo promovirali umirjanje prometa v občini, posebej na območju Triglavskega narodnega parka.

Občina bo spodbudila ustanovitev centrov mobilnosti, ko bodo v in bodo delovali v sklopu obstoječega turističnega informacijskega sistema (TICi).

13. člen

CENTRI MOBILNOSTI

Naloge centrov mobilnosti so posredovanje informacij o prometu, prometnih razmerah, posebnih prometnih režimih, posebnem povračilu za uporabo ceste in objektov na njej.

Naloga centrov je tudi promocija naravi prijaznih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

Dne.....

župan

Umirjanje prometa v Alpah

V okviru projekta Dynalp 2 so nastali konkretni načrti urejanja in umirjanja prometa v Bohinju, Vratah, na Vršiču ter na cesti na Mangartsko sedlo.

MARIJANA AHAČIČ

Zahodna Evropa že pozna rešitve za sobivanje turizma in ohranjenega naravnega okolja, so na nedavni predstavitvi projekta Umirjanje prometa v Julijskih Alpah, v katerem sodelujejo občine Kranjska Gora, Bohinj in Bovec ter TNP, poudarili predlagatelji. Z uresničevanjem ideje o trajnostni mobilnosti pa bi Julijske Alpe lahko postale tista slovenska regija, ki bi pričela prehod na nizkoogljično družbo na področju prometa. To bi ji povečalo prepoznavnost in ugled, dolgoročno pa tudi obisk in možnost večjega prihodka, so prepričani nosilci projekta. Posamezna območja bi lahko šla po zgledu uspešnih alpskih območij v tujini, kakršna so na primer Werfenweng, Chamois, Sass Fee in druga, so prepričani.

V okviru projekta so že izdelali idejne zasnove za parkirišča v Bohinjski Bistrici, v Mojstrani (pri žičnici in pri Planinskem muzeju) in na prelazu Vršič.

Okolica Bohinjskega jezera, dolina Vrata, prelaz Vršič in Mangartsko sedlo - območjem je skupen hud nal turistov in posebej poleti



Z avtomobili globoko v naravo; pritisk turistov je vse večji. / Foto: Tina Dokl

utapljanje v pločevini. Promet na gorskih območjih, ki so povzru tudi zavarovana območja, namreč zaradi turizma narašča in marsikje že povzroča škodo okolju in težave lokalnemu prebivalstvu. Občine Kranjska Gora, Bovec in Bohinj so se zato odločile za pripravo modela umirjanja prometa v Julijskih Alpah in v okviru projekta Dynalp 2 iz švicarskega okoljskega sklada pridobile 30 tisoč evrov za pripravo podlag s področja umirjanja prometa za celotno regijo. "Osnovna ideja umirjanja

pomeni, da se na občutljivih gorskih območjih obisk ne zmanjša, zmanjša pa se prometno obremenjevanje," je povedala Vida Černe, vodja projekta. V dolini Vrata naj bi tako osebni promet kratkoročno zaprli le v visoki sezoni, kadar je zmogljivost parkirišč presežena, večino mirujočega prometa pa naj bi prevzela Mojstrana. Ker je cesta čez Vršič tranzitna, umirjanje tam ni načrtovano, na Mangartski cesti pa je dolgoročno predviden načrt umirjanja z uvedbo javnega prometa. V okolici Bohinj-

skega jezera naj bi v visoki turistični sezoni promet potekal le z javnim prevozom, saj bodo od tam mirujoči promet poskušali dokončno preseliti.

"Celoten proces umirjanja bo potekal postopoma, z doseganjem konsenza med deležniki v posameznem lokalnem okolju," še poudarja Černetova. "Posamezne občine pa bodo koncept trajnostnega razvoja prometa uresničevale skladno s svojimi zmoglostmi in specifičnimi potrebami."

Gorenjski Glas, 3.2.2009

Preveč vozil v Julijcih

V treh do petih letih bodo uredili ali umirili promet na območju Bohinja, v Vratih, na prelazu Vršič in na cesti na Mangartsko sedlo

KRANJSKA GORA – Na gorskih območjih nenehno narašča promet z motornimi vozili zaradi čedalje večjega števila obiskovalcev. Zato so občine Kranjska Gora, Bohinj in Bovec pripravile projekt Umirjanje prometa v Julijskih Alpah, model s konkretnimi načrti urejanja in umirjanja prometa na območju Bohinja, v Vratih, na prelazu Vršič in na cesti na Mangartsko sedlo.

Kot je dejal **Žarko Mlekuž** iz družbe Mlekuž consulting, ki je usklajeval projekt, bodo v treh do petih letih promet na teh območjih umirili. Po njegovem mnenju je treba urediti primerne parkirne površine in organizirati javne oblike prevoza. Prav tako si želijo, da bi se lokalne skupnosti dogovorile z državo o urejanju prometa na državnih cestah: občine bi skrbale za urejanje prometa, država pa za vzdrževanje in gradnjo cest. Dodal je, da je možnost za takšno urejanje prometa v zavarovanih območjih že določena v zakonodaji. Poleg tega bodo morale občine sprejeti ustrezne predpise. Pomembno je prepričati ljudi o smiselčnosti takih ukrepov, je opozoril Mlekuž.

Matej Ogrin iz društva Cipra Slovenija je dodal, da izkušnje iz drugih alpskih držav ponujajo več rešitev. Poleg lokalnih skupnosti se lahko vključijo v projekt tudi turistična podjetja. Model umirjanja prometa določa tri cone, je povedal **Klemen Langus** iz Turizma Bohinj. Pomembno je, da v prvi coni (ob jezeru) ne gradijo novih parkirišč, gradili bi jih v tretji coni (v Bohinjski Bistrici). Pri tem bodo spodbujali uporabo javnega in druge oblike prevoza, denimo, kolesarjenje. Posebno pozornost bodo namenili smučišču Vogel, kjer se morajo z lastniki deležev še dogovoriti o načinu parkiranja.

Kakor je pred nedavnim dejal bohinjski podžupan **Anton Urh**, mora država za to območje spreje-

ti lokacijski načrt za gradnjo parkirne hiše. Za obiskovalce doline Vrat načrtujejo gradnjo dveh parkirišč v Mojstrani (ob novem planinskem muzeju in pod vlečnico), je povedal župan Kranjske Gore **Jure Žerjav**, kar jim dolgoročno omogoča, da bi dolino zaprli za motorni promet, medtem ko bo kratkoročna rešitev omejitev prometa v Vrata med konicami.

Na Mangartski cesti je dolgoročno predvideno umirjanje prometa z uvedbo javnega prevoza med konicami in urejanje parkirišč, medtem ko umirjanje prometa na Vršiču ni predvideno, saj bodo več pozornosti namenili mirujočemu prometu, ki povzroča zastoje in škoduje okolju.

BLAŽ RAČIČ



KLEMEN LANGUS



JURE ŽERJAV



ŽARKO MLEKUŽ

Delo, 4.2.2009