

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BOHINJ 2025–2032



Za cvetoči Bohinj.

Naziv projekta

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BOHINJ 2025–2032

Naročnik

Občina Bohinj

Triglavska cesta 35
4264 Bohinjska Bistrica

Predstavnik naročnika

Jože Sodja, župan Občine Bohinj

Darinka Maraž Kikelj, skrbnica naloge

Nataša Fujs, skrbnica naloge

Izvajalec

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.

Vojkova cesta 65
1000 Ljubljana

Projektna skupina

Katja Miklič, vodja naloge

Lea Rikato Ružić

Gregor Pretnar

David Trošt

Jernej Vozelj

Matija Nose

Avtorji fotografij

Arhiv PNZ svetovanje in projektiranje d.o.o.

Oblikovanje in postavitev

AVA arhitektura & design s.p.

Leto izdelave

junij 2025

01

KAZALO

- 2 POVZETEK OBČINSKE CELOSTNE
PROMETNE STRATEGIJE OBČINE BOHINJ
- 3 IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS
 - 4.1 NAMEN PRIPRAVE OCPS
 - 4.2 VLOGA IN POMEN OCPS
 - 4.3 KAJ SMO DOSEGLI S PRVO CPS, SPREJETO LETA 2019?
 - 4.4 KAKŠNI IZZIVI OSTAJAJO ZA NOVO OCPS?
 - 4.5 METODOLOGIJA IN POSTOPEK PRIPRAVE OCPS
 - 4.6 ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS
- 4 V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?
 - 4.1 VIZIJA
 - 4.2 CILJI
- 5 IZZIVI DANES
- 6 STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV
- 7 PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE
 - 7.1 DOSEŽKI
 - 7.2 IZZIVI
 - 7.3 PRILOŽNOSTI

- 7.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE
 - 7.5 UKREPI
- 8 DRUGI STEBER: HOJA
 - 8.1 DOSEŽKI
 - 8.2 IZZIVI
 - 8.3 PRILOŽNOSTI
 - 8.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE
 - 8.5 UKREPI
- 9 TRETJI STEBER: KOLESARJENJE
 - 9.1 DOSEŽKI
 - 9.2 IZZIVI
 - 9.3 PRILOŽNOSTI
 - 9.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE
 - 9.5 UKREPI
- 10 ČETRTI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET
 - 10.1 DOSEŽKI
 - 10.2 IZZIVI
 - 10.3 PRILOŽNOSTI
 - 10.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE
 - 10.5 UKREPI
- 11 PETI STEBER: MOTORNI PROMET
 - 11.1 DOSEŽKI
 - 11.2 IZZIVI
 - 11.3 PRILOŽNOSTI
 - 11.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE
 - 11.5 UKREPI
- 12 AKCIJSKI NAČRT
- 13 NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

02

POVZETEK OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE BOHINJ

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Bohinj je strateški dokument, ki določa smernice za trajnostno mobilnost v občini v obdobju 2025–2032. Gre za posodobitev prve strategije, sprejete leta 2019, pri čemer dokument upošteva nove zakonske zahteve ter smernice za celostno prometno načrtovanje.

Ključni cilji OCPS so izboljšanje kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, ki upošteva zmogljivosti naravnega in grajenega okolja, vsem dostopen prometni sistem, ki prebivalcem omogoča socialno vključenost, obiskovalcem pa zmanjšanje negativnih vplivov prometa ter večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, še posebej šolarjev.

Glavne izzive predstavljajo velika obremenjenost z motornim prometom, predvsem v turistični sezoni, neupoštevanje parkirnih zmogljivosti v zaščitenem območju TNP, zadržano izvajanje nepriljubljenih ukrepov za umirjanje prometa ter pomanjkanje finančnih sredstev za večje infrastrukturne projekte. Prisotna je tudi slaba prometna varnost, zlasti za pešce in kolesarje, ter pomanjkanje ustrezne infrastrukture za hojo

in kolesarjenje. Pomemben izziv predstavljajo visoki stroški javnega potniškega prometa, nizka frekvenca in nezanesljivost prevozov ter slaba povezanost bolj oddaljenih naselij z JPP, zaradi česar je velik delež prebivalcev še vedno odvisen od osebnega avtomobila.

Strateški stebri OCPS so:

- celostno prometno načrtovanje, s ciljem izboljšati izvajanja ukrepov za trajnostno mobilnost,
- hoja, kjer je poudarek na urejanju varnih in udobnih pešpoti ter izboljšanju šolskih poti in infrastrukture,
- kolesarjenje, kjer je najpomembnejša vzpostavitev povezanega kolesarskega omrežja, gradnja novih kolesarskih poti in povečanje varnosti kolesarjev,
- javni potniški promet, kjer se kaže potreba po povečanju frekvence avtobusnih linij, izbolj-

šanju povezljivosti in uvedbi enotnega plačilnega sistema ter

- motorni promet, ki med drugim obravnava umirjanje prometa, zmanjšanje uporabe avtomobilov v naseljih, optimizacijo parkirne politike in izboljšanje pretočnosti prometa.

Med predlaganimi ukrepi so: gradnja novih in izboljšanje obstoječih pešpoti, vzpostavitev con za pešce, širitev in povezovanje kolesarskih poti, usklajevanje vozniških redov, integracija prevozov, uvedba enotne vozovnice ter urejanje avtobusnih postajališč. Načrtovana je tudi gradnja in ureditev parkirišč za omejevanje prometa v najbolj obremenjenih turističnih območjih, okrepljen nadzor ter nadaljnje ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti.

Strategija predstavlja dolgoročno vizijo preoblikovanja prometnega sistema v občini Bohinj. Cilj je vzpostaviti učinkovitejši, varnejši in okolju prijaznejši prometni sistem, ki bo izboljšal kakovost življenja prebivalcev in zmanjšal negativne vplive turizma. Izvajanje ukrepov bomo spremljali in ga prilagajali glede na dosežene rezultate ter odzive javnosti.

03

IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OCPS

3.1 NAMEN PRIPRAVE OCPS

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju OCPS) za našo občino ni novost. Že leta 2019 smo sprejeli prvo Celostno prometno strategijo. Za cvetoči Bohinj in se s tem pridružili več kot 80 slovenskim občinam, ki so se odločile za način načrtovanja prometa in mobilnosti, ki v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja. Pred vami je torej prenovljena OCPS, ki nadgrajuje CPS iz leta 2019. Občina Bohinj se je za prenovo odločila iz več razlogov. Od priprave prve OCPS je minilo 6 let. Medtem je bil leta 2022 sprejet Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki določa, da je OCPS *sedemletni* temeljni strateški dokument občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju, kar pomeni, da je treba akcijski načrt za našo občino prenoviti. Čeprav za nemestne občine priprava OCPS ni obvezna, se je Ministrstvo za okolje, energijo in podnebje (MOPE) odločilo, da ponudi sofinanciranje priprave OCPS vsem občinam. Občina Bohinj je konec leta 2023 uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje OCPS in spomladi 2024 pridobila izvajalca za njeno pripravo.

Občina Bohinj se je izdelave OCPS lotila z namenom, da pride do najsodobnejšega dokumenta, ki bo vseboval usmeritve za varnejše in udobnejše prometne povezave na njenem območju, pestrejšo izbiro načinov za dostopanje do najbolj obiskanih ciljev v občini ter pogostejšo izbiro načinov, ki krepijo zdravje ter povzročajo kar najmanj hrupa, onesnaženja zraka in toplogrednih plinov. Hkrati je občina želela izpolniti enega od ključnih pogojev za možnost kandidiranja na razpisih za kohezijska sredstva EU in sredstva iz proračuna Republike Slovenije. Namen prenove pa je tudi ovrednotenje preteklega dela, učenje iz uspehov in napak ter ponovni premislek o tem, na kakšen način lahko dosežemo zastavljene cilje v okviru danih priložnosti ter finančnih in prostorskih zmožnosti.

3.2 VLOGA IN POMEN OCPS

Strateško urejanje področja prometa, kot je omenjeno tudi v Nacionalnih smernicah za pripravo Občinske celostne prometne strategije, ne prinaša zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih prebivalcev in organizacij v občini, krajših zastojev, učinkovitejših naložb, večje-

ga zadovoljstva prebivalcev in manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj. Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest in vasi, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom, povezanih s prometom, nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev.

OCPS je strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in z njimi izboljšati kakovost bivanja. Pripravo in udeležanje OCPS odlikujejo:

- trajnosten pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- integralen pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- uravnotežen pristop, ki enakovredno obrav-

nava vse prometne načine;

- vključujoč pristop, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- spremljanje in vrednotenje stanja ter doseženih sprememb;
- strokovnost in kakovost, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah, mestih in vaseh.

Priprava celostne prometne strategije temelji na boljšem vključevanju in obveščanju javnosti. V celoten proces načrtovanja aktivno vključuje širok krog udeležencev, tako splošno javnost kot ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti zelo dobro poznajo. Zato je OCPS dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, tudi zainteresirani občani. Ti so zaradi tega bolj pripravljeni in motivirani, da sodelujejo tudi pri njenem uresničevanju. Zaradi zaznavanja in upoštevanja potreb različnih deležnikov ter njihovega aktivnega vključevanja v oblikovanje vizije, usmeritev in ukrepov se ne izboljšajo le tehnični parametri prometnega sistema, temveč posredno tudi njegovo upravljanje in prometna kultura.

3.3 KAJ SMO DOSEGLI S PRVO CPS, SPREJETO LETA 2019?

Prva CPS je prinesla mnogo izboljšav za občane in obiskovalce občine na področju prometa in dostopnosti. Z njo se je Občina lotila načrtovanja prometa bolj strateško in premišljeno, z jasnejšimi cilji in z enakopravnejšo obravnavo vseh udeležencev v prometu. CPS iz leta 2019 je bila zastavljena ambiciozno, z velikim številom ukrepov v akcijskem načrtu, omogočila nam je

dostop do državnih in evropskih sredstev, brez katerih bi bilo izvajanje precej oteženo. Skupaj z državo nam je zato uspelo izvesti kar nekaj ključnih ukrepov, ki so prikazani v okvirju.

- ✓ izgradnja pločnikov na Ribčevem Lazu, Bohinjski Bistrici in Stari Fužini ter ureditev obcestnih površin v Češnjici
- ✓ promocija hoje v šoli z uvedbo projekta Pešbus
- ✓ ureditev in promocija pohodniške poti Juliana Trail, ki spodbuja trajnostno mobilnost in dostop do naravnih znamenitosti
- ✓ izgradnja večnamenske kolesarske poti v Spodnji in Zgornji dolini
- ✓ gradnja kolesarske steze Bled–Bohinjska Bistrica kot ključne pridobitve za varno kolesarjenje
- ✓ urejanje kolesarskih poti in dodajanje signalizacije za boljšo orientacijo
- ✓ uvedba storitve Prostofer, ki omogoča brezplačne prevoze za starejše in ranljive skupine
- ✓ uvedba »shuttle« prevozov v času turistične sezone (po občini in na Pokljuko ter do planine Blato)
- ✓ uvedba dodatnih promocijskih aktivnosti v času ETM
- ✓ postavitve nadstrešnic in spremljajoče opreme na avtobusnih postajališčih
- ✓ uvedba električnega kombija TNP
- ✓ vzpostavitev parkirišč P+R
- ✓ zmanjšanje števila parkirnih mest v bližini Bohinjskega jezera za umirjanje prometa
- ✓ razširitev oddaljenih parkirišč (Senožeta, Vorenčkajca, Stara Fužina)
- ✓ umirjanje prometa na določenih cestnih odsekih
- ✓ okrepljeno zavedanje o CPN pri pripravi vseh strateških in akcijskih dokumentov (Akcijski načrt urejanja prometa 2023–2030, Mobilnostni načrt, Strategija trajnostnega razvoja jezerske skleda idr.) ter pri OPN
- ✓ redno prijavljanje na razpise za financiranje ukrepov mehke mobilnosti

Zdi se nam ključno, da se je povečala ozaveščenost odločevalcev in javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti. Okrepila se je zavest, da javni in prometni prostor ne pripadata samo voznikom in da je v njem treba upoštevati in ščititi šibkejšje uporabnike, ker to pozitivno vpliva na varnost, zdravje in okolje ter na kakovost bivanja vseh občanov. Z ukrepi zagotavljamo boljšo dostopnost prometnega sistema vsem uporabnikom. Izboljšujemo razmerje med stroški in učinkovitostjo, kar pomeni, da za opravljene poti plačujemo manj oz. se znižujejo t. i. zunanji stroški potovanja, torej tisti, ki vključujejo škodo za zdravje in okolje. Povečuje se tudi privlačnost in kakovost urbanega prostora, v katerem je manj možnosti za prometne nesreče, hkrati pa ta v večji meri spet postaja prostor srečevanj ljudi in njim namenjenih dogodkov.



Postaja Pešbusa na Triglavski cesti je del akcije, v kateri otroci v tretjem in četrtem tednu septembra peš hodijo v šolo ob spremstvu odraslih.



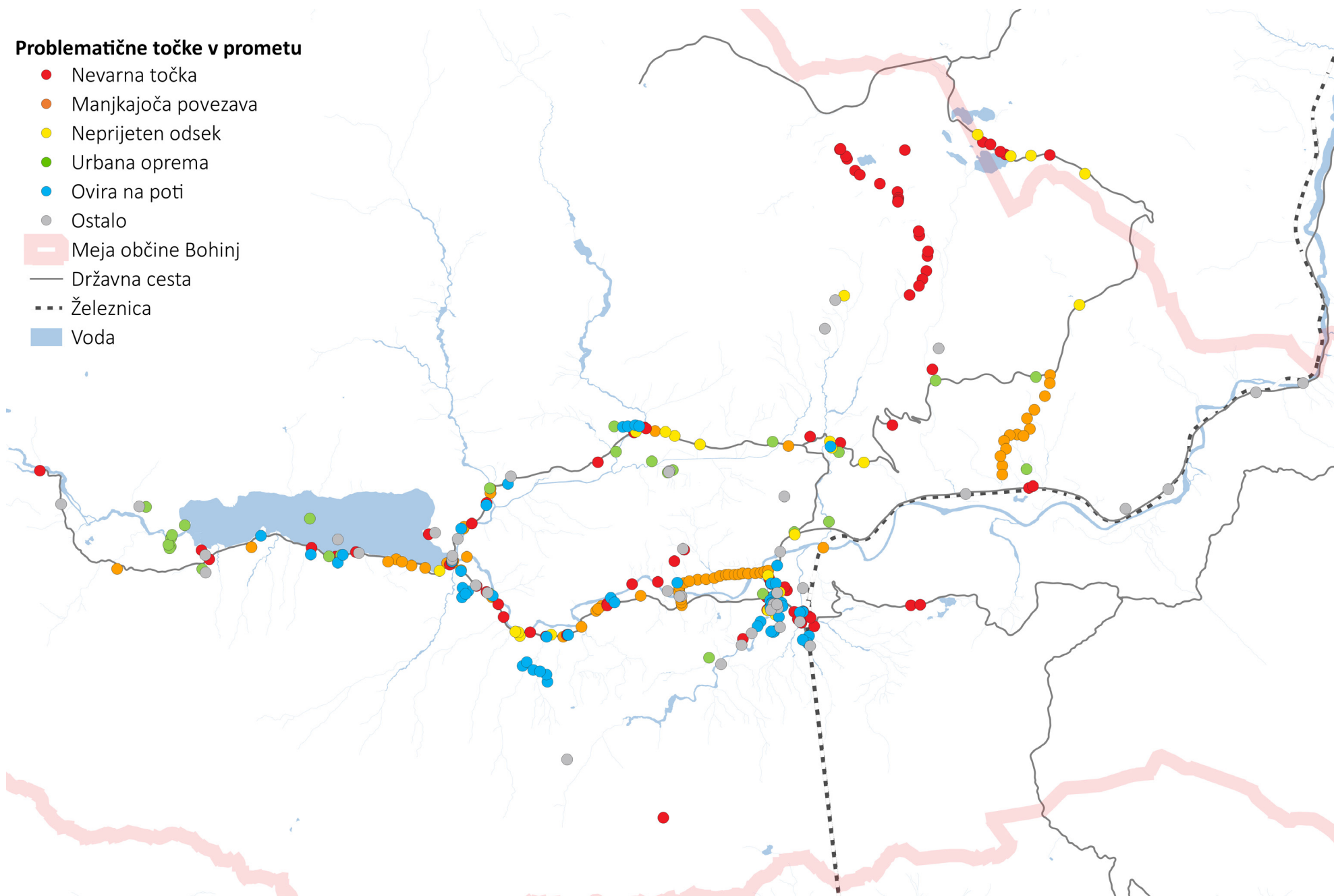
Vzorno urejena kolesarnica s servisno točko na železniški postaji Bohinjska Bistrica



Električni kombi za prevoz otrok v šolo ter občanov kot prevoz na zahtevo – storitev je dostopna prek aplikacije Toyota GO! in kartice Bohinj.

Problematične točke v prometu

- Nevarna točka
- Manjkajoča povezava
- Neprijeten odsek
- Urbana oprema
- Ovira na poti
- Ostalo
- Meja občine Bohinj
- Državna cesta
- - - Železnica
- Voda



3.4 KAKŠNI IZZIVI OSTAJAJO ZA NOVO OCPS?

Ob številnih že izvedenih ukrepih ostajajo še neizvedeni oz. drugi izzivi, s katerimi se soočamo tudi s pomočjo nove OCPS, npr. izvajanje manj priljubljenih ukrepov, kot so dražje parkirnine, umik parkirišč iz območja jezera in TNP ter umirjanje prometa. Ob tem nas pesti pomanjkanje finančnih sredstev za večje infrastrukturne projekte. Nujno bo aktivnejše sodelovanje med različnimi deležniki (TNP, DRSI, MzI, MNVP, DUJPP, podjetja, turistični ponudniki, KS idr.). Parkirno politiko bo treba bolje povezati z javnim potniškim prometom (večmodalne točke, enoten plačilni sistem). Še naprej si bo treba prizadevati za izboljšanje kulture sobivanja nasploh in med udeleženci v prometu.

Na področju hoje še naprej predstavlja izziv pomanjkljiva infrastruktura, posebej v manjših naseljih in ob regionalni cesti v Zgornji in Spodnji dolini pa tudi do avtobusnih postajališč, kar je še toliko večja težava v zimskem času. Pomanjkljiva je tudi javna razsvetljava, npr. na šolskih poteh, na Ribčevem Lazu in ob regionalnih cestah. Pešpoti niso povsod ustrezno prilagojene starejšim in gibalno oviranim (pločniki in prehodi za pešce), manjka pa tudi urbane opreme. Izziv predstavljata tudi hitra vožnja motornih vozil in tovorni promet.

Manjka kolesarskih povezav, posebej ob regionalni cesti, med naselji v Zgornji in Spodnji dolini in navezav na obstoječo kolesarsko infrastrukturo. Kolesarje ogrožajo visoke hitrosti in količina motornega prometa. Zaskrbljujoč je delež kolesarskih nesreč, saj je bil njihov delež v obdobju 2018-2022 med vsemi 18 %, med hudimi pa celo 35 % in 48 % med vsemi nesrečami s poškodovanimi. Kolesarsko in večnamensko pot uporabljajo tako kolesarji kot pešci, traktorji in drugi, med njimi pa prihaja do konfliktov, ki bi jih bilo ob boljši seznanjenosti uporabnikov, da ta ni namenjena zgolj njim, in ob večji strpnosti, manj. Premalo je ustrezno



Kolesarji in pešci si morajo ponekod izboriti prostor na vozišču.

urejenih in opremljenih kolesarskih parkirišč.

Povečati bo treba frekvenco in zanesljivost avtobusnih prevozov in bolje povezati oddaljenejša naselja (npr. Gorjuše, Koprivnik in Zg. dolina, Ukanc, Nemški Rovt in Podjelje). Pomanjkljivi sta ureditev in oprema avtobusnih postajališč ter informiranje o JPP. Prenizka je frekvenca voženj vlakov. Dobrodošel bi bil integriran plačilni sistem v JPP na območju Julijskih Alp.

Izziv na področju motornega prometa je njegova velika gostota v turistični sezoni, pri čemer hkrati prihaja do neoptimalne uporabe parkirnih zmogljivosti (divje parkiranje ob neizkoriščenih prostih parkiriščih). Svoje doda še slaba cestna infrastruktura (ozki in slabo vzdrževani odseki cest, neprimerni za povečan promet). Omejiti je treba motorni promet na območju TNP in drugih naravnih vrednot. Na parkiriščih manjka oprema oz. infrastruktura, kot so sanitarije, klopi, označene poti za pešce ipd.

3.5 METODOLOGIJA IN POSTOPEK PRIPRAVE OCPS

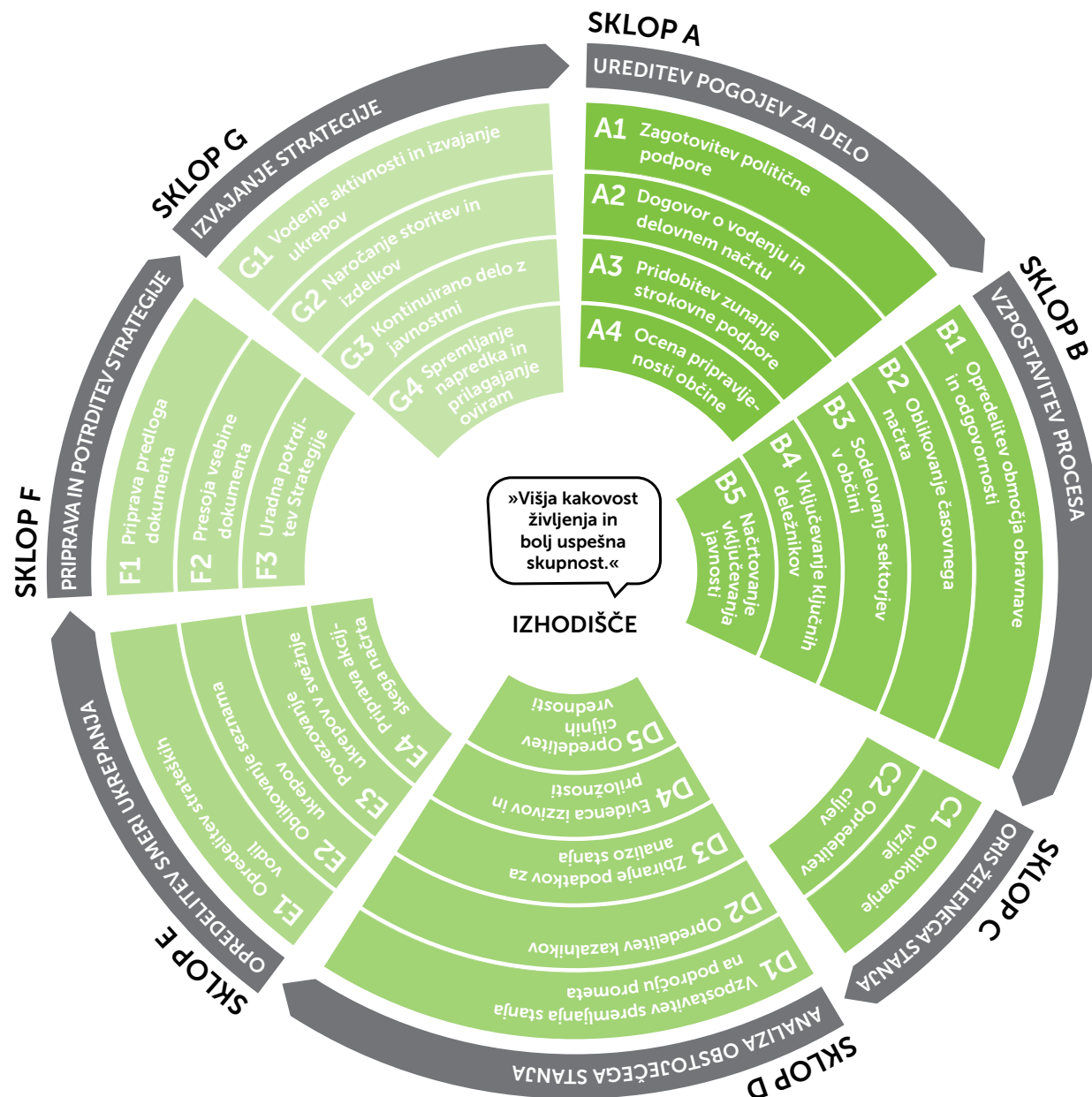
Priprava strategije je trajala od marca 2024 do junija 2025. Postopek je potekal v skladu z metodologijo v Nacionalnih smernicah za pripravo Občinske celostne prometne strategije in minimalnimi standardi za občine z manj kot 6.000 prebivalci, kot jih določa sofinancer MOPE. Ker so bile prenovljene smernice objavljene leta 2023, je bil postopek priprave strategije nekoliko drugačen kot v letih 2018 in 2019. Spremenjen je bil vrstni red faz priprave, novo je bilo merjenje obveznih kazalnikov ter določitev strateških vodil, treba je bilo upoštevati obvezne nacionalne cilje itd. Priprava OCPS je obsegala šest sklopov: ureditev pogojev za delo, vzpostavitev postopka, oris zelenega stanja, analiza obstoječega stanja, opredelitev smeri ukrepanja ter priprava in potrditev OCPS. Tako kot za prejšnjo smo tudi za novo OCPS intenzivno in raznoliko vključevali

javnost, kar je vključevalo izvajanje anket, javnih razprav in prireditev (za splošno javnost) ter organiziranje delavnic in intervjujev (za ključne deležnike). Ključni mejniki postopka priprave OCPS so prikazani na sliki.

3.6 ČASOVNI IN GEOGRAFSKI OBSEG OCPS

V okviru OCPS Bohinj so vizija in cilji zastavljeni dolgoročno, ciljne vrednosti in akcijski načrt pa so pripravljeni za obdobje 2025–2032. Šestim sklopom priprave bo torej od leta 2025 dalje sledil sedmi, ključni sklop, izvajanje strategije. Med pomembne naloge tega sklopa sodi, poleg izvajanja ukrepov, kontinuirano delo z javnostmi ter obvezno spremljanje napredka in prilagajanje oviram, kar je zajeto tudi v akcijskem načrtu. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju občinam nalaga, da pristojnemu ministrstvu vsako leto poročajo o šestih izmerjenih obveznih kazalnikih, priporočajo pa tudi poročanje o neobveznih.

Četudi OCPS predvsem obravnava območje znotraj občine Bohinj, predvideva tudi ukrepe, ki zahtevajo usklajeno delovanje s sosednjimi občinami, z državo (zlasti z DRSI in s Slovenskimi železnicami) in ostalimi organizacijami, kot npr. z Javnim zavodom Triglavski narodni park.



Koraki priprave OCPS (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, 2023)

4.1 VIZIJA

04

V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI V PRIHODNJE?

Vizija nove OCPS je, na osnovi ugotovitev in pobud z delavnice s širšo delovno skupino in dveh javnih razprav, nekoliko preoblikovana vizija OCPS iz leta 2019. Nova vizija se glasi:

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

S kakovostno dostopnostjo za vse, premišljenim načrtovanjem in urejenim javnim prostorom, pestro izbiro trajnostnih oblik mobilnosti ter povezanostjo vseh delov občine, živimo sodobno in zadovoljno, aktivno, zdravo in varno. Spoštujemo tradicijo in ohranjamo pristen odnos z naravo, kulturo in obiskovalci. Podpiramo sonaravni, z ljudmi in naravo uravnotežen, razvoj turizma in krepimo lokalno gospodarstvo.

Bohinj je vodilna občina za odgovorni turizem v alpskem prostoru.”

4.2 CILJI

Cilji OCPS, ki izhajajo iz ciljev prve OCPS, so za Občino Bohinj izbrani na osnovi delavnice, javne razprave in sestankov z vodstvom Občine, hkrati pa so v soglasju s cilji, opredeljenimi v nacionalnih smernicah. Kot prednostni so izbrani trije.

Prednostni cilj OCPS	Ciljna vrednost
C1: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, ki upošteva zmogljivosti naravnega in grajenega okolja.	Povečati zadovoljstvo s kakovostjo življenja na 16 % (izhodišče »stanje se je izboljšalo«: 6 %, leto 2024).
C2: Vsem dostopen prometni sistem, ki prebivalcem omogoča socialno vključenost, obiskovalcem pa zmanjšanje negativnih vplivov prometa.	Povečati skupno število prepeljanih potnikov, ki uporabljajo razne oblike JPP v občini za 10 % (izhodišče: 258 z medkrajevnim avtobusom iz Bohinja na povprečen delovni dan v novembru 2024, 74.731 s posebnim linijskim avtobusom v poletni sezoni in 191 s prevozom na klic, leto 2023).
C3: Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, še posebej šolarjev.	<ol style="list-style-type: none">1. Zmanjšati skupno število prometnih nesreč (izhodišče: 208 vseh nesreč, od tega 37 nesreč s pešci in kolesarji, v petletnem drsnem obdobju (2018–22)).2. Povečati zadovoljstvo z varnostjo pešcev na 34 % (izhodišče »stanje se je izboljšalo«: 24 %, leto 2024).3. Povečati zadovoljstvo z varnostjo kolesarjev na 38 % (izhodišče »stanje se je izboljšalo«: 28 %, leto 2024).

Pomembna pa sta še naslednja cilja:

- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo, ki prispeva k zmanjšanju dnevnih migracij.
- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.

Kar 69 % občanov meni, da se je kakovostjo življenja v občini v zadnjih letih poslabšala, le 6 % pa, da se je izboljšala. 71 % jih meni, da promet zdaj povzroča več hrupa. 51 % se zdi, da je se poslabšala varnost v prometu, enakemu odstotku pa tudi, da se je poslabšala kakovost zraka. 53 % je prepričanih, da je zdaj slabša tudi razpoložljivost osnovnih storitev, 71 % pa da so se povečali njihovi stroški za mobilnost. Za kakovost javnih površin za preživljanje prostega časa jih 42 % meni, da se je poslabšala, 41 % pa, da se ni izboljšala.

05

IZZIVI DANES

V skladu s prednostnimi cilji OCPS je bila narejena analiza stanja, v okviru katere so bili izmerjeni obvezni kazalniki (štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev OŠ in zaposlenih), pregledani statistični podatki, opravljeni terenski ogledi, intervjuji, javne razprave, delavnice ipd. Na osnovi te analize so v nadaljevanju prikazani ključni izzivi v prometu v občini Bohinj.

Polovica občanov meni, da se je varnost v prometu poslabšala

Skupno 11 % občanov meni, da se je varnost v prometu v zadnjih 5 letih izboljšala, 51 % pa da se je poslabšala. 24 % jih ocenjuje, da se je izboljšala varnost pešcev in 26 %, da se je poslabšala, 28 % pa jih meni, da je varnost kolesarjev zdaj boljša kot pred 5 leti, 25 % pa da je slabša.

V 5-letnem obdobju med 2018 in 2022 ni bilo nesreč z udeležnim pešcem, se je pa v istem obdobju zgodilo kar 37 nesreč z udeležnimi kolesarji in le v eni izmed njih kolesar ni bil poškodovan. V 9 nesrečah so kolesarji utrpeli hude ali smrtne poškodbe, 4 od teh v letu 2022 in 3 v letu 2023. V opazovanem obdobju

so bili kolesarji udeleženi v 18 % vseh nesreč in v kar 48 % vseh nesreč s poškodbami.

V občini je (podatek velja za leto 2022) nadpovprečen delež prometnih nesreč z alkoholiziranimi povzročitelji (19,0 % v primerjavi z 8,9 % na slovenski ravni).

Potovalne navade še vedno temeljijo na pretežni uporabi avtomobila

V občini prevladuje uporaba osebnega avtomobila. Štetje prometa v jutranji in popoldanski konici je pokazalo 69-odstotni delež osebnega motornega prometa, 16-odstotni delež javnega potniškega prometa in le 3-odstotni delež aktivne mobilnosti. Potovalne navade pa se vendarle razlikujejo glede na namen poti. Anketa za splošno javnost je pokazala, da je največji delež uporabe avtomobila pri opravljanju poti na delo (86 %) in po opravkih (85 %) ter na druženje (68 %), najmanj pa na rekreacijo (59 %). Z avtomobilom se vozi 46 % tistih, ki potujejo na izobraževanje.

Tudi za poti na izobraževanje je torej avtomobil najpogostejše uporabljano prevozno sredstvo (46 %), sledijo javni prevoz (36 %, od tega 28 % avtobus in 8 % vlak), hoja (10 %) in kolesarjenje (5 %). Hoja in kolesarjenje

sta sicer najbolj priljubljena za rekreacijo (po 29 %) ter za druženje (13 % oz. 11 %). Vlak uporablja le majhen delež občanov – 1 % za poti na delo in 8 % za na izobraževanje.

Anketa med zaposlenimi v občini razkriva, da jih na delo 92 % potuje z avtomobilom, le 4 % pa jih izbere aktiven način prihoda (2 % peš, 2 % s kolesom). Poto-



Kolesarji na državni cesti v Nomenju (smer Bled).

valne navade učencev 3., 5., in 7. razreda OŠ dr. Janeza Mencingerja ter 3. razreda podružnične šole v Srednji vasi so bolj trajnostne, kar je posledica krajših poti in organiziranega šolskega prevoza. Polovica učencev (50 %) v šolo pride s šolskim avtobusom ali kombijem, 19 % z avtomobilom, 28 % pa peš. S kolesom ali skirojem prihaja v šolo le majhen delež (2 % oz. 1 %) učencev. Na aktiven način v šolo prihaja 31 % učencev, čeprav si jih tega želi kar 68 %.

Negativen vpliv motornega prometa na prometno varnost in kakovost življenja

Po podatkih avtomatskega števca (AŠM 255 Ribčev Laz) se promet v občini Bohinj povečuje. Med letoma 2016 in 2023 se je količina osebnega motornega prometa povečala za 14 %, tovorni promet pa je v istem obdobju narasel za kar 59 %. Skupni povprečni letni dnevni promet (PLDP) se je v tem času povečal za 19 %, kar ustreza približno 4-odstotni letni rasti. Največjo težavo za Bohinj predstavljajo vozila enodnevnih obiskovalcev. Po podatkih Celostne prometne strategije za Julijske Alpe, regijo vsako leto obišče približno 1,8 milijona turistov, pri čemer 70 % obiska pade v poletne mesece (junij–september). Analiza podatkov 2016–2024 kaže, da se je meseca julija promet v povprečju povečal za 200 % glede na PLDP (največji skok, 287 %, je bil zabeležen leta 2020), meseca avgusta pa v povprečju za 250 % (z rekordnim povečanjem 365 % leta 2020). Prometne obremenitve v teh mesecih ostajajo zelo visoke, povprečno dnevno število vozil pa iz leta v leto še narašča.

Kljub temu, da je na področju umirjanja prometa Bohinj ena najbolj razvitih občin, ostaja največji izziv krizno upravljanje prometnih tokov v poletni sezoni in ob posameznih viških v zimski. Poslabšanje razmer v zadnjih petih letih potrjujejo rezultati ankete med splošno javnostjo, kjer je kar 74 % vprašanih ocenilo, da se je pretočnost prometa poslabšala, 64 % jih je opozorilo na slabšo razpoložljivost parkirišč, 68 % na povečano količino tovornega prometa, 78 % pa na slabše stan-

je in vzdrževanje javnih cest. Največji izziv predstavlja prometna obremenitev na državni cesti proti Bohinjskemu jezeru ter čez most pri cerkvi sv. Janeza Krstnika. Tudi ostale lokalne ceste niso zasnovane za tako velik prometni pritisk, kar je še posebej očitno v Zgornji dolini, kjer pogosto ni pločnikov ali kolesarskih poti. To povečuje tveganje za vse udeležence v prometu.

Občani glede na izide ankete menijo, da so se poslabšali tudi drugi vidiki kakovosti življenja. Največ nezadovoljstva izražajo glede stroškov mobilnosti, ravni hrupa zaradi prometa in splošne kakovosti življenja. Le 6 % anketirancev meni, da se je kakovost življenja izboljšala, medtem ko jih kar 69 % ocenjuje, da se je poslabšala.

V anketi so kot najnujnejše ukrepe izpostavili zmanjšanje števila osebnih vozil na cestah in parkiriščih, omejevanje dostopa z osebnimi vozili v okolico Bohinjskega jezera, vzpostavitev novih parkirišč zunaj območja Triglavskega narodnega parka in zmanjšanje števila parkirnih mest v neposredni bližini Bohinjskega jezera. Med vsemi ukrepi je največ podpore prejel ukrep umirjanja prometa v naseljih. Podatki meritev hitrosti na osmih lokacijah v štirih naseljih (Češnjica, Polje, Savska cesta, Stara Fužina) kažejo, da hitrostnih omejitev izven sezone (npr. marca) ne upošteva približno 24 % voznikov. V poletnih mesecih (npr. avgusta) se delež kršiteljev zmanjša na 15 %, vendar to še vedno predstavlja pomemben varnostni problem.

Prebivalstvo se stara, motorizacija raste

Število prebivalcev v občini se je v zadnjih letih zmanjševalo, se je pa zaradi ukrepov med pandemijo COVID-19 leta 2021 začasno povečalo za 9 %. Med letoma 2018 in 2024 se je tako skupno število prebivalcev povečalo za 3 %. Delež starejših znaša 25,3 %, kar je nad slovenskim povprečjem (21,8 %). To pomembno vpliva na načrtovanje javnega potniškega prometa ter spodbujanje aktivne mobilnosti. Stopnja motorizacije v občini Bohinj je nekoliko nižja od slovenskega

povprečja (576 v primerjavi s 587 osebnimi vozili na 1.000 prebivalcev leta 2023), a se je med letoma 2018 in 2023 povečala za 3,5 %. Lastništvo koles je visoko, saj ima kar 67 % gospodinjstev po tri kolesa ali več, še 23 % gospodinjstev pa po dve kolesi, kar še dodatno podpira potrebo po krepitvi alternativnih prevoznih možnosti, ki niso vezane na avtomobile.

Dostopnost je odvisna tudi od razdalj in razgibanosti terena

Občina Bohinj je razpršeno poseljena. Tretjina prebivalcev živi v največjem naselju, Bohinjski Bistrici, v ostalih pa jih prebiva le med 0,2 in 10,9 %. Razgiban teren za nekatere prebivalce predstavlja oviro za hojo kot način dostopa do storitev. V naseljih z večjimi vzponi in daljšimi razdaljami je dostopnost peš slabša, zlasti za starejše in gibalno manj sposobne prebivalce. V Občini Bohinj ima 55 % stalno prijavljenih prebivalcev 10 minut hoje do osnovnih storitev, kot so živilske trgovine. Delež prebivalcev z enako dostopnostjo se med naselji razlikuje: v Stari Fužini je ta 100 %, v Srednji vasi v Bohinju 98 %, v Bohinjski Bistrici 95 %, na Ribčevem Lazu 89 %, v Studoru v Bohinju pa 20 %. V preostalih naseljih je ta delež nič.

Po podatkih Statističnega urada RS dobra polovica delovno aktivnih prebivalcev občine Bohinj (53 %) dela znotraj občine, 14 % v Ljubljani, 7 % na Bledu, 6 % v Radovljici, 5 % v Kranju, ostalih 15 % pa drugje. Anketa je pokazala, da ima 59 % občanov od doma do delovnega mesta ali mesta izobraževanja več kot 20 km, še 10 % pa med 10 in 20 km. Po drugi strani se 22 % občanov šola oz. dela v razdalji do 5 km od doma.

Anketa med zaposlenimi v dveh podjetjih v občini Bohinj je pokazala, da 46 % tam zaposlenih prebiva več kot 10 km od svojega delovnega mesta, medtem ko jih 24 % živi manj kot 5 km stran.

Občani si želijo boljših razmer za hojo in kolesarjenje

Približno četrtnina do tretjina občanov, ki so sodelo-



Občinski sezonski avtobusni prevoz.

vali v anketi, ocenjuje, da so se v zadnjih petih letih izboljšali urejenost, varnost ter število šolskih poti (36 %), pločnikov in pešpoti (33 %) ter prehodov za pešce (24 %), 9 do 18 % pa jih meni, da sta se stanje omenjene infrastrukture in varnost v tem obdobju poslabšala, zadnja zlasti zaradi hitrosti motornega prometa, ki jo kot težavo izpostavlja kar 63 % vprašanih.

Med nujnimi ukrepi, ki jih občani prepoznavajo kot ključne, so prilagoditev prometnih površin za starejše in gibalno ovirane, izboljšanje šolskih poti, širitev površin za pešce, zmanjšanje števila osebnih vozil na cestah in parkiriščih ter večja urejenost javnih površin.

Več kot polovica anketiranih občanov ocenjuje, da so se izboljšale kolesarske povezave (10 % jih meni obratno), 30 % pa, da je več parkirišč za kolesa in da so ta boljše opremljena (13 % obratno). Varnost kolesarjev se zdi boljša 28 % sodelujočih, 25 % pa jih ocenjuje, da se je poslabšala.

Več površin za kolesarje si želi 71 % sodelujočih.

Socialna vključenost kot posledica dostopnosti JPP

V anketi 31 % občanov ocenjuje, da se je v zadnjih petih letih poslabšala dostopna mobilnost za vse uporabnike, ne glede na starost, zdravje ali socialni status, 53 % pa, da se je poslabšala razpoložljivost osnovnih storitev. 71 % jih je opozorilo tudi na povečanje stroškov za mobilnost. To kaže na precej nezadovoljstva med občani, zlasti glede dostopnosti in stroškov. Pri interpretaciji teh rezultatov je treba upoštevati, da starejši občani, ki so pogosto bolj ranljivi, v anketi niso bili zadostno zastopani, kar lahko pomeni le še večjo potrebo po reševanju teh izzivov.

Poročilo o prevoznosti revščini v Sloveniji kaže, da je občina Bohinj leta 2023 spadala med občine, kjer ima 90,8 % prebivalcev v radiju 1 km od bivališča postajališče javnega potniškega prometa z vsaj zadovoljivo

pogostostjo voženj (vsaj 8 parov voženj na dan). Gre predvsem za prebivalce v radiju 1 km od avtobusnih postajališč, saj je hrbtenica javnega potniškega prometa v občini avtobus. Avtobusna postajališča s primerno pogostostjo voženj (vsaj 23 parov voženj dnevno) so večinoma v Spodnji dolini. V Zgornji dolini so postajališča z zadovoljivo pogostostjo voženj (vsaj 8 parov voženj), medtem ko je nekaj postajališč v vzhodnem delu občine z manj zadovoljivo povezavo (manj kot 8 parov voženj).







Pomanjkanje pogostih avtobusnih in železniških prevozov je javnost izpostavila kot ključno težavo. Občani so v anketi izrazili željo po pogostejših avtobusnih prevozech (81 %), po vzpostavitvi novih avtobusnih linij (77 %) in po pogostejših železniških povezavah (80 %).

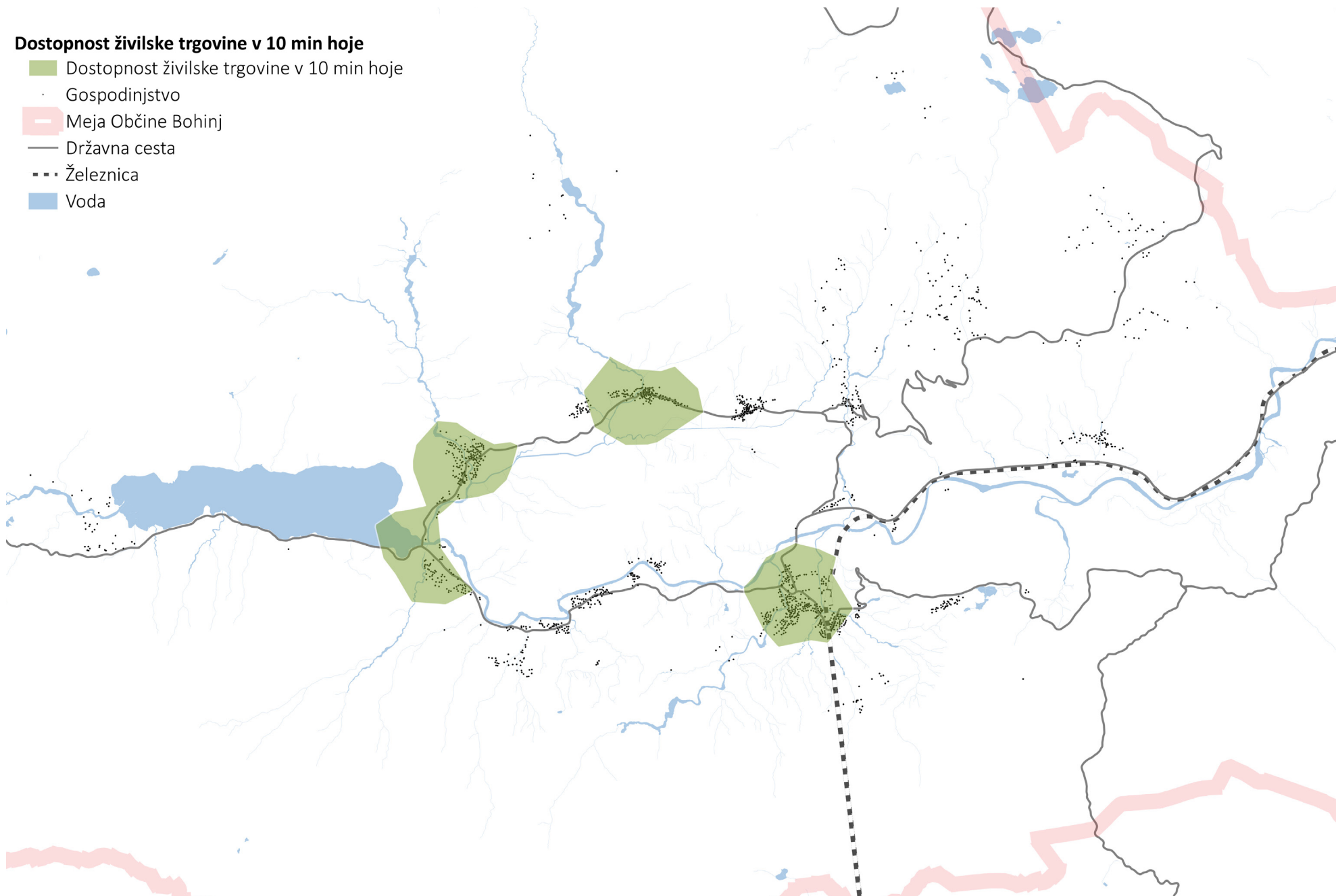
Občina Bohinj nima neposrednega dostopa do hitre ceste ali avtoceste, železniški prevoz pa je časovno konkurenčen predvsem v smeri Goriške regije. V smeri proti Lescam je železnica manj konkurenčna, saj poteka preko Jesenic. Železniška postaja Bohinjska Bistrica je po številu prepeljanih potnikov na 18. mestu v Sloveniji, pri čemer njihovo število v zadnjih letih narašča. Po anketi so prebivalci najbolj nezadovoljni s časovnimi intervali voženj vlakov; 38 % vprašanih meni, da se je stanje v zadnjih petih letih poslabšalo.

Panoramska ladjica sicer pluje med Ribčevim Lazom in Ukancem, vendar zaradi časovne in finančne neekonomičnosti ni primerna za vsakodnevna potovanja domačinov.

Prevoz na klic »Prostofer«, vzpostavljen konec leta 2019, je izboljšal dostopnost za socialno ogrožene občane. V največji meri (87 % v letu 2023) pa omogoča prevoze do zdravstvenih ustanov.

Dostopnost živilske trgovine v 10 min hoje

-  Dostopnost živilske trgovine v 10 min hoje
-  Gospodinjstvo
-  Meja Občine Bohinj
-  Državna cesta
-  Železnica
-  Voda



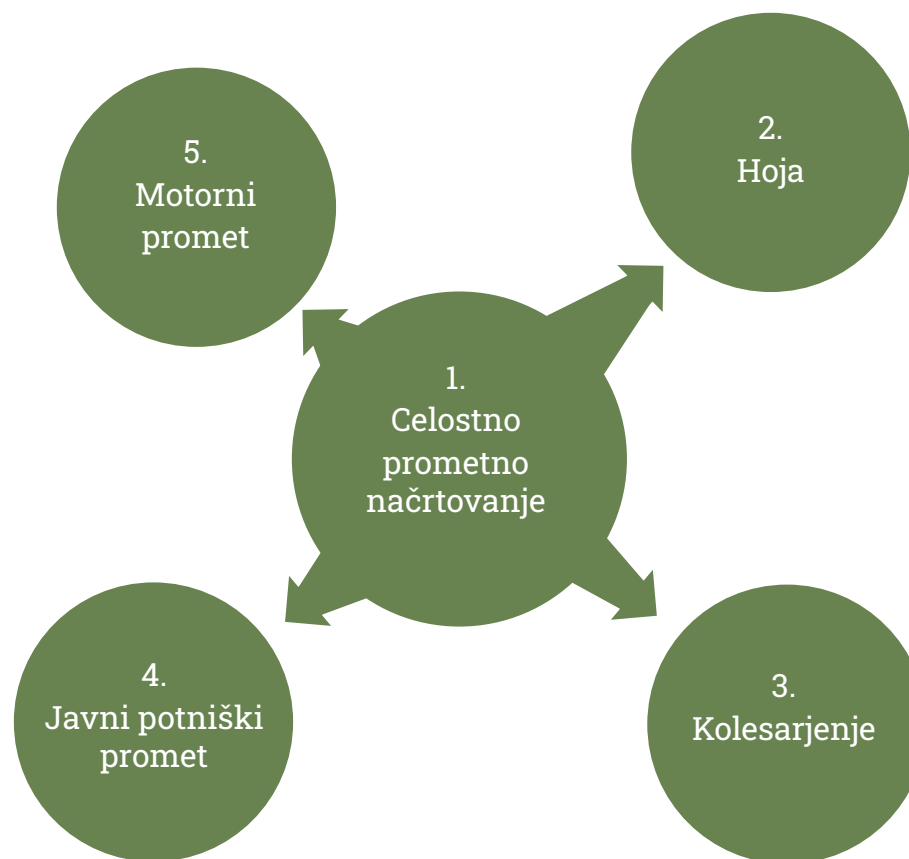
06

STRATEŠKI STEBRI NA POTI DO DOSEGANJA CILJEV

OCPS Bohinj na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini predvideva pet glavnih področij ukrepanja. Krovni steber je celostno prometno načrtovanje, ki horizontalno povezuje preostale štiri stebre: hoja, kolesarjenje, javni potniški in motorni promet.

Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja glavne izzive in priložnosti ter določa tudi strateška vodila in kvantifikacijo ambicij, ki izhajajo iz vizije in ciljev. Z ambicijami, ki so jasne, merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Te ambicije niso pomembne le za izbiro ukrepov, ampak nam bodo pozneje omogočale spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber vsebuje poleg ambicij tudi ukrepe, ki sledujejo cilje. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s splošnimi cilji in ambicijami po strateških stebrih, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi ter finančno smotni. Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so torej:



07

PRVI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Ta OCPS je za Občino Bohinj že druga po vrsti, a izkušnje po Evropi kažejo, da šele druga ali tretja generacija strategije doseže prave učinke v prometnem sistemu in vidne spremembe v potovalnih navadah prebivalcev. Prvi tovrstni dokument praviloma postavi osnove za drugačno razmišljanje v občini, v stroki, med odločevalci in v splošni javnosti. Naslednje strategije ambicioznejše spodbujajo alternative avtomobilom s hkratnim postopnim omejevanjem prostora zanje in nižanju hitrosti. Z več izkušnjami občina lažje sprejme tudi ambicioznejše in zato učinkovitejše ukrepe, kar je dodaten razlog, da je vsaka naslednja strategija praviloma uspešnejša od prejšnje.

7.1 DOSEŽKI

S sprejemom OCPS v letu 2019 smo naredili velik korak k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa. V celoti ali vsaj deloma smo izvedli več kot tri četrtine ukrepov iz prejšnje strategije, ki so izboljšali pogoje za opravljanje poti peš, s kolesom in z javnim prometom ter tako prispevali k večji prometni varnosti in kakovosti javnega prostora. Poleg izvedbe konkretnih ukrepov smo dosegli tudi okrepljeno zavedanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja, kar se odraža v



Pri pripravi OCPS so potekale različne oblike vključevanja javnosti.

pripravi vseh ključnih strateških in akcijskih dokumentov, kot so Akcijski načrt urejanja prometa 2023–2030, Mobilnostni načrt, Strategija trajnostnega razvoja jezerske skleda ter pri pripravi OPN. Redno se prijavljamo tudi na razpise za financiranje ukrepov mehke mobilnosti, s čimer zagotavljamo dodatna sredstva za uresničevanje trajnostnih ciljev.

7.2 IZZIVI

Izvajanje nekaterih ukrepov, kot so umik parkirišč iz območja jezera in TNP ter umirjanje prometa, predstavlja izziv, saj jih del javnosti težje sprejema. Čeprav ti ukrepi uživajo podporo tihe večine, nasprotovanje glasnejšega dela javnosti pogosto prevlada. Poleg tega je velik izziv pri izvedbi številnih nujnih ukrepov pomanjkanje finančnih sredstev za večje infrastrukturne projekte, kar še posebej upočasnjuje njihovo realizacijo. Pomemben izziv ostaja tudi zagotavljanje aktivnega sodelovanja različnih deležnikov – od državnih institucij (TNP, DRSI, MZL, MNVP, DUJPP) do lokalnih akterjev, kot so podjetja, turistični ponudniki in krajevne skupnosti. K celovitejšemu načrtovanju mobilnosti bi prispevala tudi boljša povezanost med parkirno politiko in javnim potniškim prometom, vključno z razvojem večmodalnih točk in enotnega plačilnega sistema. Ena od ključnih mehkih ovir pa je še vedno pomanjkljiva kultura sobivanja med udeleženci v prometu, ki vpliva na sprejemanje ukrepov in kakovost skupnega javnega prostora.

7.3 PRILOŽNOSTI

Okrepitev politične podpore odpira nove možnosti za pridobivanje evropskih in državnih sredstev, ki so ključna za uresničevanje ukrepov trajnostne mobilnosti. Pomembno priložnost predstavlja tudi tesnejše povezovanje različnih deležnikov, od lokalnih skupnosti do turističnih ponudnikov in državnih institucij, saj lahko ti, kot soustvarjalci prometa, pomembno vplivajo na spreminjanje potovalnih navad. Načrtovanje ukrepov bo uspešnejše z aktivnim vključevanjem tako strokovne kot splošne javnosti. Velik potencial se skriva tudi v regijskem sodelovanju, zlasti z občinami znotraj območja Julijskih Alp, kjer je usklajeno delovanje ključno za učinkovito upravljanje prometa. Nadaljevanje vlaganj v javni prevoz, spodbujanje hoje in kolesarjenja ter uporaba sodobnih tehnologij za spremljanje prometa so dodatne priložnosti za trajnostni razvoj Bohinja.

7.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo učinkovitejše izvajanje ukrepov. Izvesti želimo torej še večji delež ukrepov, zastavljenih v akcijskem načrtu.



Delavnica s širšo delovno skupino o viziji in ciljih OCPS, ki je potekala septembra 2024 na Ribčevem Lazu.

Strateško vodilo

Načrtovanje in izvajanje ukrepov, ki temeljijo na podatkih ter na primerih dobrih praks, ob dobrem medsektorskem povezovanju ter rednem sodelovanju in komunikaciji z občani in ključnimi deležniki.

Ambicija do leta 2032

Povečanje deleža vsaj deloma izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta OCPS na 80 % glede na 77 % leta 2024.

7.5 UKREPI

Načrtovanje in financiranje

V občini bomo prenovili Celostno prometno strategijo (OCPS), jo redno vrednotili in posodabljali, da bo odražala aktualne prometne izzive in cilje trajnostnega razvoja (1.1). Za učinkovito izvajanje ukrepov bomo imenovali koordinatorja za trajnostno mobilnost, ki bo skrbel za usklajevanje projektov in sodelovanje z različnimi deležniki (1.2).

Za podporo izvajanju prometnih ukrepov bomo v občinski proračun sistematično vključevali sredstva, namenjena trajnostni mobilnosti (1.3), ter redno spremljali razpise in pripravljali prijave na državne in evropske projekte (1.4).

Za zmanjšanje prometnih obremenitev bomo sofinancirali pripravo mobilnostnih načrtov za ključne deležnike, ki ustvarjajo večje prometne tokove, na primer večje gospodarske ali turistične subjekte (1.5). Prav tako bomo izdelovali mobilnostne načrte za večje generatorje prometa, kot so občinska uprava, osnovna šola, vrtec, Ukanc in slap Savica (1.6).

Promocijsko-ozaveševalne aktivnosti

Za povečanje razumevanja in podpore trajnostni mobilnosti bomo izvedli izobraževalne aktivnosti za zaposlene v občinski upravi in druge ključne akterje, ki sodelujejo pri upravljanju prometa, s poudarkom na delavnicah, usposabljanjih in strokovnih srečanjih (1.7). Pripravili bomo komunikacijski načrt za BOJA, ki bo predstavljal podlago za dosledno in ciljno usmerjeno obveščanje javnosti (1.8).

Izvajali bomo različne aktivnosti ozaveščanja in promocije, s katerimi bomo spodbujali spreminjanje potovalnih navad, med njimi Teden mobil-

nosti, Teden varnosti, Pešbus, Bicivlak, promocijske dneve umirjanja prometa v TNP (npr. zapora do Ukanca in slapa Savica), promocijo JPP in P+R ter sodelovanje pri razvoju trajnostno naravnanih turističnih produktov, kot je kolesarski vlak. Vzpostavili bomo tudi sistem za spremljanje ogljičnega odtisa obiskovalcev ter preizkusili različne metode spremljanja vpliva turizma na mobilnost in okolje (1.9).

Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje

Za večjo preglednost in obsežnejše vključevanje javnosti bomo v načrtovanje prometa dosledno vključevali prebivalce skozi odprte postopke in participativne oblike odločanja (1.10). Sodelovali bomo tudi s sosednjimi občinami in ključnimi deležniki pri načrtovanju čezobčinskih prometnih povezav in usklajenih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti na ravni širše regije (1.11).

Vzpostavili bomo sistematično spremljanje ključnih kazalnikov mobilnosti, ki bo temeljilo na rednih anketah, prometnih štetjih in drugih metodah, prilagojenih lokalnim značilnostim in ciljem (1.12).

08

DRUGI STEBER: HOJA

Hoja, najosnovnejša oblika človekovega gibanja, je del prav vsake poti, saj hodimo tudi kadar uporabljamo avtomobil (na poti do ali od parkirišča) ali javni prevoz (do postaje oziroma postajališča). Zato je ključnega pomena, da je hodljivost zagotovljena povsod. To ne pomeni le urejenih površin za pešce, ki so nujne v urbanih središčih in na povezavah z bližnjimi naselji, temveč tudi prijetno, čisto in mirno okolje za hojo. Pomembne so ozelenitve in senca, dovolj široke poti, ki omogočajo hojo vstric ali uporabo vozičkov in drugih pripomočkov, urbana oprema za počitek ali druženje ter varna mesta za prečkanje cest. Pešci so namreč najranljivejši udeleženci v prometu, zato se morajo prometne ureditve prilagajati njim in ne obratno.

8.1 DOSEŽKI

V zadnjih letih so še predvsem z izgradnjo pločnikov na Ribčevem Lazu, Bohinjski Bistrici in Stari Fužini ter ureditvijo obcestnih površin v Češnjici izboljšali pogoji za varno pešačenje, zlasti na odsekih, kjer so se pešci prej morali gibati po vozišču. Posebno pozornost je občina namenila tudi najmlajšim. Z uvedbo projekta Pešbus se spodbuja varna in aktivna pot v šolo ter razvija navade trajnostnega gibanja že v otroštvu.

Pomemben dosežek je tudi vzpostavitev in promocija daljinske pohodniške poti Juliana Trail, ki združuje pohodništvo, doživljajsko naravo turizma in trajnostno

mobilnost, saj obiskovalce spodbuja k dostopu do naravnih znamenitosti brez avtomobila.



Zlatorogova pravljica pot v Ukancu je zabavna, poučna in ustvarjalna tematska pot.

8.2 IZZIVI

Ključni izziv ostaja nesklenjena infrastruktura za pešce, zlasti v manjših naseljih in ob regionalni cesti v Zgornji in Spodnji dolini, kjer pogosto manjkajo varne povezave tudi do avtobusnih postajališč, še posebej v zimskih mesecih. Pomanjkljiva javna razsvetljava ob šolskih poteh, na Ribčevem Lazu in ob prometno obremenjenih cestah dodatno zmanjšuje varnost in udobje za pešce. Obstoječe površine pogosto niso prilagojene starejšim in gibalno oviranim, saj so pločniki preozki, neravni ali nepregledni, prehodi za pešce pa slabo označeni ali neustrezno urejeni. Varnost pešcev ogrožata tudi prehitra vožnja motornih vozil in prisotnost tovornega prometa. Poleg tega številne poti nimajo osnovne urbane opreme, kot so klopi za počitek in koši za odpadke, kar zmanjšuje udobje in privlačnost hoje.

8.3 PRILOŽNOSTI

Ena ključnih priložnosti za nadaljnji razvoj hoje kot osnovne oblike trajnostne mobilnosti je povečanje deleža pešcev na vsakodnevnih poteh – na poti v službo, šolo ali po opravkih. Pomembno vlogo pri tem ima spodbujanje aktivnega prihoda v šolo, kar prispeva tako k zdravju otrok kot razbremenitvi prometa v okolici šol. Priložnost za izboljšanje varnosti in udobja za pešce se kaže tudi v gradnji dodatnih pločnikov na kritičnih odsekih v Zgornji in Spodnji dolini ter v urejanju preglednejših in varnih prehodov za pešce. Poseben potencial imajo privlačne pešpoti, ločene od motornega prometa, ki bi povezovale naselja in naravne znamenitosti ter spodbujale hojo tudi v prostem času. K večji uporabi teh poti bi pripomogla tudi boljša osvetlitev, zlasti na relacijah med naselji, kar bi povečalo varnost in udobje pešcev v vseh letnih časih.

8.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za hojo. Če bomo uspeli urediti okolje, varno za otroke, bo varno tudi za ostale.

Strateško vodilo

Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo v šolo z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih povezav, umirjenim prometom ter zagotavljanje dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe do ključnih ciljev.

Ambicija do leta 2032

Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš ali s skirojem, na 34 % glede na 29 % leta 2024.

8.5 UKREPI

Izgradnja in ureditev povezav za pešce

V občini bomo pripravili načrte za ureditev površin za hojo, s posebnim poudarkom na povezavah med naselji, varnih poteh v šolo in dostopih do javnih storitev (2.1). Načrti bodo med drugim zajeli območja: Jereka–Srednja vas, Ribčev Laz–Vegelj, Bohinjska Bistrica (varna pot v šolo), Koprivnik, Gorjuše, Srednja vas, Češnjica in Studor.

Nadaljevali bomo z gradnjo manjkajočih pločnikov in pešpoti med naselji, med drugim skozi Kamnje (2.2), med Poljem in Laškim Rovtom (2.3), Laškim Rovtom in Ribčevim Lazom (2.4), med Bohinjsko Češnjico in Srednjo vasjo (2.5), ter ob glavni cesti med Bohinjsko Bistrico in Bitnjami, mimo bencinskega servisa (2.6).

Večja varnost pešcev

Izvedli bomo ukrepe za izboljšanje varnosti šolskih in drugih vsakodnevnih poti, s poudarkom na urejanju nevarnih križišč in prehodov za pešce. Med prednost-

nimi lokacijami so križišče Savska–Mencingerjeva, Ajdovska–Mencingerjeva, območje pri lipi v Srednji vasi, prehod na Bitnjah, dostop do avtobusne postaje v Lepencah, šolske poti v Srednji vasi, povezava Jereka–Češnjica in povezava Bitnje–Bohinjska Bistrica (most pod železnico) (2.7).

Vzpostavili bomo register nevarnih točk na pešpotih in postopno odpravljali pomanjkljivosti za večjo varnost pešcev (2.8). Poseben poudarek bomo namenili tudi odpravljanju ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami ali z omejitvami pri gibanju, pri čemer bo zajeta celotna občina (2.9).

Povečanje privlačnosti za hojo

Za izboljšanje orientacije in kakovosti doživljanja prostora bomo uredili in enotno označili turistične, rekreacijske in tematske poti ter pešpoti. Posebna pozornost bo namenjena manj vidnim potem in dostopu do pomembnih točk, kot so poti do Ajdovskega gradca ter povezave na območju Stara Fužina–Studor (2.10).

V središčih naselij bomo postopno vzpostavljali cone za pešce, med drugim v Bohinjski Bistrici (pri tržnici), v vaških jedrih, v Koprivniku ter na območju „starih“ poti v Logu in med Staro Fužino in Studorjem (2.11). Cilj je zagotoviti varno, udobno in privlačno hojo za vse, tako za vsakdanje opravke kot za rekreativne in turistične namene.



Ozko grlo – most pri cerkvi sv. Janeza Krstnika brez ločenih površin za pešce (in kolesarje).

09

TRETJI STEBER: KOLESARJENJE

Na kratkih razdaljah je kolo pogosto najhitrejše prevozno sredstvo, saj se izognemo prometnim zastojem in iskanju parkirnega mesta. Večina naselij v občini leži na ravninskih ali zmerno strmih območjih, zato bi kolo ob ugodnih vremenskih razmerah lahko imelo pomembnejšo vlogo pri vsakodnevem dostopu do šole, delovnih mest, storitev in rekreacijskih površin v občini Bohinj.

Zmerna kolesarska aktivnost prispeva tudi k boljšemu zdravju, zmanjšuje obremenjevanje okolja in izboljšuje energetske učinkovitost prometa. Kolesarjenje postaja vse bolj priljubljena oblika rekreacije in turizma, pri čemer ima občina odlične naravne pogoje in privlačno okolico. Ustrezneje urejena in povezana kolesarska infrastruktura bi dodatno spodbudila uporabo koles, tako za dnevne opravke kot za preživljanje prostega časa. Pri odločitvi za kolo namesto avtomobila pa imata ključno vlogo predvsem občutek varnosti med vožnjo in možnost varnega parkiranja koles.

9.1 DOSEŽKI

Z izgradnjo večnamenske kolesarske poti v Spodnji in Zgornji dolini je občina naredila pomemben korak k izboljšanju varnosti in dostopnosti za kolesarje. Po-



membna pridobitev za regijsko povezovanje in spodbujanje trajnostne mobilnosti bo tudi kolesarska steza Bled–Bohinjska Bistrica, ki omogoča varno povezavo med pomembnimi naselji in turističnimi točkami. Občina poleg gradnje novih poti ureja tudi obstoječo kolesarsko infrastrukturo ter dodaja ustrezno signalizacijo, ki kolesarjem omogoča boljšo orientacijo in večjo preglednost na poteh. Vsi ti ukrepi pomembno prispevajo k razvoju kolesarjenja kot vsakodnevnega in rekreacijskega načina mobilnosti.

9.2 IZZIVI

V občini še nimamo vzpostavljenega celovitega kolesarskega omrežja. Zlasti ob regionalni cesti med naselji v Zgornji in Spodnji dolini manjkajo ustrezne povezave, navezave na obstoječo infrastrukturo pa so pogosto nejasne ali prekinjene. Varnost kolesarjev ostaja pomemben izziv, saj podatki kažejo na velik delež prometnih nesreč z udeleženi kolesarji. Med letoma 2018 in 2022 jih je bilo kar 35 % hujših, 48 % pa s poškodbami. Na večnamenskih poteh pogosto prihaja do konfliktov med kolesarji, pešci in drugimi uporabniki, kar zmanjšuje udobje in občutek varnosti. Poleg tega primanjkuje urejenih parkirišč za kolesa in ustrezne spremljajoče opreme. Gostota in hitrost motornega prometa pa ljudi dodatno odvrata od uporabe kolesa za vsakodnevne poti.

9.3 PRILOŽNOSTI

Kolesarjenje je v Bohinju zelo priljubljena oblika rekreacije, saj je okolje izjemno privlačno. Kljub temu trenutno v šolo kolesarita le 2 % osnovnošolcev, medtem ko si jih tega želi kar 40 %. Poleg tega ima 67 % gospodinjstev po tri ali več koles, kar, skupaj z visoko podporo prebivalcev za širitev kolesarske infrastrukture, kaže na pripravljenost za spremembo potovalnih navad. Ta potencial moramo izkoristiti in otrokom ter drugim prebivalcem zagotoviti varne, zdrave in samostojne možnosti mobilnosti, ne le za prosti čas, temveč tudi za vsakodnevne poti. Večina anketiranih podpira razvoj varnih kolesarskih poti, primernih za družin-

sko vožnjo, širitev kolesarskih parkirišč s kakovostnimi stojali oz. nasloni ter vključevanje kolesarjenja v integriran prometni sistem. K večji uporabi koles bi prispevale tudi polnilnice in varovane kolesarnice za e-kolesa, ki zaradi razgibanega terena v občini postajajo vse bolj priljubljena izbira.

9.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo izboljšanje šolskih poti za kolesarjenje. Varni pogoji za kolesarjenje za otroke pomenijo tudi varno okolje za kolesarjenje starejših, gibalno oviranih in vseh ostalih.



Ob OŠ v Bohinjski Bistrici se nahajajo stojala za kolesa, vendar jih je premalo glede na število koles, ki jih uporabljajo učenci. Obstoječa stojala so manj primerna za varno in učinkovito parkiranje koles, prav tako pa območje nima nadstrešnice, ki bi kolesa zaščitila pred vremenskimi vplivi.

Strateško vodilo

Zagotavljanje kakovostnih pogojev za kolesarjenje v šolo z urejanjem varnih, udobnih in neprekinjenih povezav, umirjenim prometom ter ustreznimi pogoji za varno parkiranje koles.

Ambicija do leta 2032

Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo, na 5 % glede na 2 % leta 2024.

9.5 UKREPI

Izgradnja in ureditev kolesarskih povezav

V prihodnjih letih bomo dokončno vzpostavili krožno kolesarsko povezavo po Bohinju, vključno z možnostjo poteka čez območje Senožete, mimo betonarne in skozi korita (3.1). Načrtujemo tudi izvedbo kolesarske steze Ribčev Laz–Ukanc, kjer bo del poti potekal po obstoječi makadamski pešpoti, ki jo bomo ustrezno uredili in označili (3.2), ter vzpostavitev kolesarske povezave med Staro Fužino in Ribčevim Lazom (3.3).

Hkrati bomo razvijali tudi gorskokolesarske poti, med drugim na relaciji Soriška planina–Bohinjska Bistrica (3.4).

Za boljšo povezanost bomo na območju čistilne naprave uredili nov kolesarski most, ki bo povezal Ribčev Laz z obstoječo kolesarsko stezo (3.5). Preverili bomo tudi možnosti za vzpostavitev dolgoročnih in strateških povezav, kot je kolesarska povezava skozi Bohinjski predor (3.6) ter optimalna navezava državne kolesarske poti Bled–Bohinj pri Bitnjah (3.7), kjer bo treba proučiti možnosti prečkanja železnice in reke Belce.



Večja varnost kolesarjev

Za večjo varnost bomo označili vozišče za kolesarje skozi Bohinjsko Bistrico, in sicer na odsekih Savske in Triglavske ceste (3.8).

Pregledali bomo stanje obstoječih kolesarskih poti, vzpostavili register nevarnih točk in postopno odpravljali najnevarnejša mesta, na primer na območju Broda, na trasi Bled–Bohinj, na prehodu čez Savsko cesto in drugje (3.9).

Uvedli bomo enotno označevanje kolesarskih poti po modelu Julijske Alpe 1.0, vključno s preverjanjem obstoječih označb (3.10).

Izboljšanje infrastrukture za kolesarje

Za dolgoročen in usmerjen razvoj bomo pripravili strategijo razvoja kolesarjenja, ki bo temeljila na nadgradnji obstoječega omrežja ter upoštevala nove potrebe in trende v vsakodnevni in turistični mobilnosti (3.11).

Po občini bomo namestili dodatno opremo za večje udobje in funkcionalnost kolesarjev – kolesarske števec, servisne točke, označbe in naslone za kolesa, zlasti na ključnih lokacijah, kot so območje Danica, parkirišče Nomenj, večja parkirišča na tržnici v Bohinjski Bistrici in na Ribčevem Lazu (3.12). Vzpostavili bomo tudi varovana parkirišča za kolesa in dodatne polnilne postaje za e-kolesa, tako na javnih parkiriščih kot pri zasebnih ponudnikih in v bližini jezera (3.13).

10

ČETRТИ STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni prevoz prinaša številne koristi tako posameznikom kot skupnosti in lokalnemu gospodarstvu. Ključno prispeva k dostopnosti in mobilnosti vseh prebivalcev, ne glede na starost, zdravstveno stanje ali finančne zmožnosti. Ocenjuje se, da več kot 30 % prebivalcev ne sme ali ne more voziti avtomobila, zato ima javni prevoz pomembno vlogo pri zagotavljanju socialne vključenosti in zmanjševanju prevozne revščine. Z vidika kapacitete je javni prevoz bistveno učinkovitejši od osebnega avtomobila, hkrati pa prispeva k zmanjševanju emisij in hrupa. Kljub tem prednostim pa, podobno kot drugod po Sloveniji, tudi v naši občini še vedno prevladuje osebni avtomobilski promet. Z rednimi avtobusnimi linijami se vozi le manjši delež občanov, predvsem dijaki in študenti, organiziran šolski prevoz pa uporablja približno polovica osnovnošolcev.

10.1 DOSEŽKI

V zadnjih letih smo uvedli storitev Prostofer, ki omogoča brezplačne prevoze za starejše in ranljive skupine ter prispeva k večji dostopnosti in socialni vključenosti. V času turistične sezone smo vzpostavili »shuttle« prevoze po občini, na Pokljuko ter do planine Blato, s čimer razbremenjujemo promet na najbolj obremen-



Približno polovica učencev OŠ dr. Janeza Meningerja Bohinjska Bistrica se v šolo vozi s šolskim avtobusom, kar prispeva k večji varnosti in manjši prometni obremenjenosti v naši prihodov in odhodov.



Urejeno avtobusno postajališče pri železniški postaji Bohinjska Bistrica.

jenih relacijah. Ob Evropskem tednu mobilnosti redno zagotavljamo dodatne organizirane prevoze, ki spodbujajo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Nadgradili smo tudi infrastrukturo z namestitvijo nadstrešnic in druge spremljajoče opreme na avtobusnih postajališčih, k bolj zeleni mobilnosti pa prispeva uvedba električnega kombija TNP.

10.2 IZZIVI

Eden ključnih izzivov na področju JPP je nizka frekvenca in nezanesljivost avtobusnih prevozov, kar zmanjšuje uporabnost sistema za vsakodnevne potrebe prebivalcev. Posebna težava je slaba povezanost oddaljenih naselij, kot so Gorjuše, Koprivnik, zgornja dolina, Ukanc, Nemški Rovt in Podjele, ki so pogosto brez ustreznih avtobusnih povezav. Infrastruktura avtobusnih postajališč je ponekod neustrezna, saj manjkajo izogibaljšča, nadstrešnice ali osnovne informacije za potnike. Šibka točka ostaja tudi nizka frekvenca železniških povezav, kar zmanjšuje potencial vlaka kot

alternative osebnemu vozilu. Poleg tega neobstoj integriranega plačilnega sistema za območje Julijskih Alp onemogoča enostavno prestopanje med različnimi oblikami prevoza in zmanjšuje privlačnost uporabe javnega potniškega prometa.

10.3 PRILOŽNOSTI

V anketah je izražena močna podpora pogostejšim vožnjam vlakov in avtobusov. Uporabniško izkušnjo bi bistveno izboljšala uvedba aplikacij za spremljanje prihodov v realnem času, digitalno plačevanje ter integrirane vozovnice. Dodatno priložnost predstavljata omogočanje prevoza koles na avtobusih in dostopnost za ranljive skupine z uporabo nizkopodnih vozil. Pomemben korak naprej bi bila tudi boljša povezanost z občinami v okviru Julijskih Alp ter nadgradnja železniškega postajališča v Bohinjski Bistrici in železniške proge.




Nekatera postajališča so praktično neurejena.

10.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavna prioriteta tega stebra bo skrb za izboljšanje kakovosti vseh oblik JPP, za večjo dostopnost.

Strateško vodilo	Ambicija do leta 2032
Izboljšanje ponudbe različnih oblik javnega prevoza do ključnih ciljev, z boljšim povezovanjem podeželja, rednimi in pogostimi odhodi z urejenih postajališč ter s sprejemljivim potovalnim časom.	Povečanje skupnega števila prepeljanih potnikov z različnimi oblikami JPP (medkrajevni avtobus: 258 na povprečni delovni dan v novembru 2024, posebni linijski prevoz: 74.731 leta 2023, Prostofer: 191 leta 2024).



10.5 UKREPI

Izboljšanje povezav in dostopnosti javnega prevoza

V sodelovanju z državo si bomo prizadevali za optimizacijo sezonskih prevozov in zagotovitev njihovega sofinanciranja s strani Ministrstva za infrastrukturo (4.1). Pripravili bomo celovit upravljavski model javnega potniškega prometa za območje Julijskih Alp, z namenom uvedbe skupnega sezonskega prevoza (4.2). Hkrati bomo uskladili vozne rede različnih oblik prevoza in si prizadevali za vzpostavitev večmodalnih povezav, ki bodo omogočale enostavne, usklajene in uporabniku prijazne prestopne (4.3).

V sodelovanju z železniškimi deležniki bomo obravnavali možnosti za ponovno vzpostavitev železniškega postajališča v Soteski (4.4), izboljšanje storitev na obstoječi progi Bohinj–Lesce–Ljubljana (4.5), novo lahko železniško povezavo Bohinjska Bistrica–Ukanc–Slap Savica (4.12) ter potencialno neposredno železniško

povezavo Bohinj–Bled–Lesce (4.13). V tem kontekstu bomo podprli tudi ustanovitev podjetja Julian Alps Railway d.o.o., ki bi lahko pomembno prispevalo k razvoju železniškega prevoza na regijski ravni (4.6).

Ob tem bomo posebno pozornost namenili prilagotvam voznega parka, tako za prevoz koles kot za dostopnost za invalide, ter spodbujali prehod na okolju prijaznejša vozila (4.7). Še naprej bomo izvajali storitve »prevoza na klic«, kot sta Prostofer in ToyotaGO (4.8), ter proučili možnosti za vzpostavitev lokalnega prometnega sistema, ki bi povezal šolske prevoze, sezonske linije in prevoze na klic v enotno upravljan sistem (4.9). Okrepili bomo tudi povezovanje šolskih prevozov z rednimi linijami JPP (4.10) ter si prizadevali za uvedbo enotne vozovnice, ki bo poenostavila uporabo različnih oblik prevoza (4.11).

Prilagoditev infrastrukture in trajnostni razvoj

Za izboljšanje udobja in dostopnosti bomo uredili av-

tobusna postajališča, vključno s postavitvijo čakalnic, informacijskih tabel, označb in parkirišč za kolesa, zlasti na bolj oddaljenih ali manj opremljenih lokacijah, kot so Koprivnik, Gorjuše, Pod Voglom, Jereka, Polje, Laški Rovt, Srednja vas, Češnjica, Nemški Rovt in Pokljuka (4.14).

Pri železniški postaji v Bohinjski Bistrici želimo vzpostaviti potniški center z osrednjo avtobusno postajo in garažno hišo (4.15).

Na avtobusnih postajališčih bomo postopno nameščali prikazovalnike voznih redov (4.16), povečali bomo tudi število parkirnih mest za avtobuse v bližini jezera (4.17) ter uredili pomole za javni prevoz po jezeru, kjer prostorske in okoljske razmere to dopuščajo (4.18).

Digitalizacija in spodbujanje trajnostne mobilnosti v turizmu

Za izboljšanje uporabniške izkušnje bomo podprli razvoj digitalnega sistema za upravljanje mobilnosti v okviru skupnosti Julijske Alpe, ki bo vključeval tudi načrtovalca poti v realnem času (4.19). Proučili bomo možnost uvedbe rezervacijskega sistema za sezonske prevoze, pri čemer bomo upoštevali uporabnost in morebitne omejitve takšnega pristopa (4.20).

Sistem parkirne kartice in kartice Julijske Alpe bomo nadgradili v smislu t. i. »mestne kartice«, po vzoru Urbane, ki bi omogočala enotno uporabo za parkiranje, shuttle prevoze, avtobuse, vlake, ladjico in druge storitve (4.21). Za boljšo informiranost obiskovalcev pa bomo pripravili dvojezične in pregledne vozne rede za avtobusna in železniška postajališča, kar bo še posebej pomembno v času turistične sezone (4.22).

11

PETI STEBER: MOTORNİ PROMET

Kljub prednostim osebnega avtomobila, njegova pretrana raba v Bohinju prinaša številne težave. Zaradi razpršene poselitve so prebivalci pogosto odvisni od lastnega prevoza – kar 85 % vseh poti se opravi z avtomobilom. Tudi na kratkih razdaljah je avtomobil pogosta izbira: 41 % zaposlenih, ki imajo do dela manj kot 1 km, se na delo odpelje z avtom, enak delež gre peš, le 18 % pa s kolesom. Posledice so večja prometna obremenitev, hrup, slabši zrak in vse več parkirišč na račun javnih in zelenih površin. Nevarnost prometa odvrača starše od tega, da bi otroci hodili v šolo sami, kar zmanjšuje njihovo samostojnost in gibanje. Avtomobil bo v Bohinju ostal pomemben, a številne poti, zlasti krajše, bi lahko opravili tudi drugače. Z odgovornejšo rabo avtomobila lahko izboljšamo varnost, kakovost bivanja in prostor za vse.

11.1 DOSEŽKI

V zadnjih letih smo uvedli parkirišča tipa P+R, ki spodbujajo preusmeritev obiskovalcev z avtomobilov na bolj trajnostne oblike prevoza. Za razbremenitev občutljivih območij smo zmanjšali število parkirnih mest v neposredni bližini Bohinjskega jezera ter razširili oddaljena parkirišča, kot so Senožeta, Vorenčkojca in

Stara Fužina. S tem smo omogočili boljše upravljanje prometa v času povečanega obiska. Poleg tega smo na določenih cestnih odsekih uvedli ukrepe za umirjanje prometa, kar prispeva k večji varnosti in boljši kakovosti bivanja.

11.2 IZZIVI

Največji izziv v občini je prekomerna gostota prometa v turistični sezoni, kar močno obremenjuje tako prometno omrežje kot občutljiva naravna območja. Kljub razpoložljivim parkirnim zmogljivostim, številni



Urejena parkirišča PZA na železniški postaji Bohinjska Bistrica.



ITS oznake za usmerjanje do P+R parkirišč se pogosto izkažejo za premalo učinkovite, saj jih vozniki ne upoštevajo.

obiskovalci parkirajo na neprimernih mestih, medtem ko so nekatera oddaljena parkirišča slabo izkoriščena. Dodatno težavo predstavlja pomanjkljiva cestna infrastruktura – nekateri odseki so ozki, slabo vzdrževani in neprimerni za povečan promet. Poseben izziv ostaja motorni promet na območju TNP in drugih naravnih vrednot, kjer je potreben večji nadzor in usmerjanje obiska. Na številnih parkiriščih manjka osnovna infrastruktura, kot so sanitarije, klopi ali označene poti za pešce, kar zmanjšuje uporabniško izkušnjo in obremenjuje okoljski prostor.

11.3 PRILOŽNOSTI

Za premagovanje prometnih izzivov je zelo pomembna podpora skupnosti umirjanju in omejevanju motornega prometa, vključno z dodatnimi omejitvami hitrosti in dostopa na najbolj obremenjenih območjih, kot sta Bohinjsko jezero in most pri sv. Janezu. Prenova preostalih odsekov regionalnih in občinskih cest predstavlja priložnost za izboljšanje večje varnosti in pretočnosti. Izgradnja garažnih hiš na strateških lokacijah bi omogočila postopno zmanjševanje površinskih parkirišč in boljšo izrabo prostora. Optimizacija tovornih

dostav, predvsem v Bohinjski Bistrici in drugih gospodarskih območjih, pa bi zmanjšala vpliv tovornega prometa na naselja in izboljšala kakovost bivanja.

11.4 STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

Glavni prioriteti tega stebra bosta izboljšanje varnosti cestne infrastrukture in zmanjšanje obremenjenosti cest v turistični sezoni.

11.5 UKREPI

Urejanje in vzpostavitev parkirne infrastrukture

Da bi motorni promet prestregli še pred jezersko skledo oz. zaščitenim območjem TNP, bomo uredili parkirišča P+R pred dvorano Danica v Bohinjski Bistrici (5.1) in na območju Koble (5.2). V sklopu OPPN Ribčev Laz – središče je načrtovana tudi izgradnja garažne hiše, ob sočasni ukinitvi obstoječih površinskih parkirišč, kar bo prispevalo k preoblikovanju naselja v prid pešcem in kolesarjem (5.3). Poleg tega bomo izvedli krajinsko ureditev parkirišča Vegelj (5.4) ter proučili možnost ureditve dodatnega parkirišča na območju bivše železniške postaje v Soteski (5.5), kjer bi lahko uredili tudi dostop do kolesarske povezave.

Za zagotavljanje enakomerne dostopnosti do parkirnih mest bomo po posameznih vaseh uredili manjša javna parkirišča (npr. Laški Rovt, Pod Žlanom, pri Hansenovi skakalnici, Jereka, Srednja vas) (5.6), na Pokljuki (npr. Rudno Polje) pa bomo uredili večje parkirišče s pripadajočo opremo, sanitarijami in ustreznim režimom (5.7). Zmanjšanje števila parkirnih mest v neposredni okolici Bohinjskega jezera (5.9) bomo spremljali z ustreznim prometnim režimom, ki bo preprečeval kroženje vozil in iskanje prostih mest. Dodatno bomo

Strateško vodilo

Zagotavljanje urejene in varne cestne infrastrukture, zmanjšanje preobremenjenosti občutljivih območij ter spodbujanje uporabe parkirišč P+R.

Ambicija do leta 2032

Zmanjšanje števila parkirnih mest ob jezeru in v območju TNP brez Pokljuke za 20 % (glede na izhodišče 1.365 parkirnih mest leta 2024).

Povečanje zasedenosti parkirišč P+R med 1. 6. in 30. 9. za 20 % glede na leto 2024 (41 % P+R Danica, 18 % P+R Kobla).

okrepili nadzor nad nedovoljenim parkiranjem, taborjenjem in kampiranjem (5.10) ter umeščali električne polnilnice kot del celovitega urejanja parkirišč (5.11).

Prometni režimi in prostorske ureditve

Na prometno najbolj obremenjenih odsekih bomo uvedli posebne prometne režime, prilagojene lokalnim razmeram. Na cesti za Uskovnico bo v letu 2025 vzpostavljena delna zapora, v prihodnjih letih tudi z zapornico, razen za določene uporabnike ter s pogojem rezerve za parkirišča P+R (5.12). Na cesti Ribčev Laz–Ukanc bomo prometni režim uskladili s potrebami hotela, dostopom do Vogla ter načrtovano novo traso (5.13).

V Bohinjski Bistrici bomo proučili možnost izgradnje vzhodne obvoznice (5.14), na območju Ribčevega Laza pa tudi alternativne povezave, med drugim čez Dobravo, v obliki peš ali kolesarskih poti ali z ureditvijo obvoza mimo mostu (5.15). Ob mostu v Ribčevem Lazu bomo vzpostavili območje mešane rabe, z več prostora za pešce in umirjenim prometom (5.16), celovit prometni režim v Bohinjski Bistrici pa bomo oblikovali na podlagi že izdelane prometne študije (5.17).

Digitalna in infrastrukturna nadgradnja prometnega sistema

Za učinkovitejše upravljanje prometa bomo nadgradili obstoječi inteligentni prometni sistem (ITS), ki bo omogočal pridobivanje točnejših podatkov o zasedenosti parkirišč in izboljšal povezovanje z drugimi oblikami mobilnosti, kot sta javni prevoz in kolesarjenje (5.18). Na strateških točkah – pred Bohinjsko Bistrico, v Soteski, na Bitnjah in pred Ribčevim Lazom – bomo postavili dodatne prikazovalnike zasedenosti parkirišč, ki bodo obiskovalcem omogočili hitrejše in bolj informirano odločanje (5.19).

Za večjo prometno varnost in umirjanje hitrosti bomo na ključnih lokacijah postavili preventivne radarske table (5.20). Poleg tega bomo izvajali preplastitve in



Tovorni promet vpliva na varnost v prometu in kakovost bivanja v občini.

rekonstrukcije najbolj obrabljenih regionalnih in lokalnih cest – tako znotraj naselij kot tudi na pomembnih medkrajevnih povezavah, med drugim na odsekih Soteska, Kamnje–Ribčev Laz, Studor–Češnjica, Bohinjska Bistrica–Nemški Rovt, Koprivnik–Goreljek ter Gorjuše–Mrzli Studenec (5.21).

12

AKCIJSKI NAČRT

S svetlo zeleno barvo so označeni ukrepi z največjo prednostjo izvajanja. Zahtevnost ukrepa združuje ključne dejavnike izvedbe – finančne stroške, število in raznolikost deležnikov, organizacijsko in tehnično kompleksnost, potrebna dovoljenja ter časovni okvir.

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

zap. št.	ukrep	strošek ukrepa	viri financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Načrtovanje in financiranje													
1.1	Zagon, vrednotenje in prenova OCPS.	redna sredstva v proračunu za vrednotenje 30.000 € prenova	OB, sofinanciranje z EU sredstvi	majhna	OB, zunanji izvajalec								
1.2	Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost.	brez	OB	majhna	OB								
1.3	Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.	redna sredstva v proračunu	OB	nizka	OB								
1.4	Redno prijavljanje na projekte povezane s trajnostno mobilnostjo.	redna sredstva v proračunu	OB	majhna	OB								
1.5	Sofinanciranje mobilnostnih načrtov za ključne deležnike, ki ustvarjajo večji promet (izdelava enega dokumenta na leto, pobude, promocija ...).	3.000 €/leto	OB, EKO sklad	srednja	OB, javni zavodi, gospodarstvo, zunanji izvajalec								
1.6	Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.	10.000 €/kos	OB, EKO sklad	srednja	OB, zunanji izvajalec								
Promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti													
1.7	Izobraževanje občinske uprave in drugih ključnih deležnikov, ki upravljajo s prometom.	1000 €/leto	OB	majhna	OB								
1.8	Izdelava komunikacijskega načrta za BOJA.	5.000 €/dokument	OB	majhna	Turizem Bohinj								
1.9	Izvajanje akcij ozaveščanja na temo trajnostne mobilnosti in spreminjanja potovalnih navad.	10.000 €/leto	OB	nizka	OB, SPV, Turizem Bohinj, šole, vrtci								
Transparentno načrtovanje, odločanje in spremljanje													
1.10	Transparentno prometno načrtovanje z vključevanjem prebivalstva.	redna sredstva v proračunu	OB	majhna	OB								
1.11	Povezovanje s sosednjimi občinami in drugimi deležniki pri načrtovanju prometnih povezav in ukrepov trajnostne mobilnosti.	redna sredstva v proračunu	OB	srednja	OB, Turizem Bohinj, sosednje občine, DRI, DRSI, SŽ ...								
1.12	Spremljanje kazalnikov na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo (anketa, štetje ...).	1.000 € letno (štetje), 1.000 EUR na 3 leta (anketa)	OB	srednja	OB, zunanji izvajalec								

HOJA

zap. št.	ukrep	strošek ukrepa	viri financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izgradnja in ureditev povezav za pešce													
2.1	Študije/načrti ureditev peš površin za posamezna naselja.	5.000 €/naselje za idejno zasnovo	OB	srednja	OB								
2.2	Izgradnja pločnika skozi naselje Kamnje.	1.427.074 € (strošek OB: 314.828 €)	OB, DRSI	visoka	OB, DRSI								
2.3	Izgradnja pločnika med naseljema Polje in Laški Rovt.	ocena še ni narejena	OB, DRSI	visoka	OB, DRSI								
2.4	Izgradnja pločnika med naseljema Laški Rovt in Ribčev Laz.	ocena še ni narejena	OB, DRSI	visoka	OB, DRSI								
2.5	Izgradnja pešpoti Bohinjska Češnjica–Srednja vas.	150.000 € (strošek OB: 50.000 € OB)	OB, DRSI	srednja	OB, DRSI								
2.6	Izgradnja pešpoti/pločnika od Bohinjske Bistrice do Bitenj.	ocena še ni narejena	OB, DRSI	visoka	OB, DRSI								
Večja varnost pešcev													
2.7	Ureditev varnih šolskih in drugih pešpoti.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, DRSI, SPV, šola								
2.8	Pregled obstoječih pešpoti, urejanje registra nevarnih točk in njihovo odpravljanje.	redna sredstva v proračunu	OB, DRSI	nizka	OB, DRSI, Turizem Bohinj, Režijski obrat								
2.9	Odpravljanje ovir na javni infrastrukturi za osebe s posebnimi potrebami in omejitvami pri gibanju.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, Režijski obrat								
Povečanje privlačnosti za hojo													
2.10	Urejanje in enotno označevanje turističnih, rekreacijskih in tematskih poti in pešpoti, urejanje zelenih površin ob pešpoteh.	15.000 €/leto	OB	majhna	OB, Turizem Bohinj								
2.11	Vzpostavitev con za pešce.	710.000 €+ddv/tržnico, ocena za ostale ukrepe še ni narejena	OB	visoka	OB								

KOLESARJENJE

zap. št.	ukrep	strošek ukrepa	viri financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izgradnja in ureditev kolesarskih povezav													
3.1	Dokončanje krožne kolesarske povezave po Bohinju.	ocena še ni narejena	OB, sofinanciranje z EU sredstvi	visoka	OB								
3.2	Izdelava načrtov za kolesarsko stezo Ribčev Laz–Ukanc ter njena izvedba.	20.000 EUR projektna dokumentacija, izvedbe v tem trenutku ni moč oceniti	OB	visoka	OB								
3.3	Izvedba kolesarske steze Stara Fužina–Ribčev Laz.	550.000 € (strošek OB: 200.000 €)	OB, DRSI, sofinanciranje z EU sredstvi	srednja	OB, DRSI								
3.4	Izdelava načrtov za kolesarsko povezavo Soriška Planina–Bohinjska Bistrica ter njena izvedba.	ocena še ni narejena	OB	srednja	Turizem Bohinj								
3.5	Povezava Ribčevega Laza s kolesarsko stezo–kolesarski most na lokaciji čistilne naprave.	1.000.000 €	OB	visoka	OB								
3.6	Preveritev možnosti vzpostavitve kolesarske povezave skozi Bohinjski predor.	20.000 €	OB	visoka	DRSI								
3.7	Proučitev možnosti optimalne navezave državne kolesarske poti Bled–Bohinj na Bohinjsko kolesarsko omrežje na Bitnjah.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, DRSI								
Večja varnost kolesarjev													
3.8	Označitev vozišča za kolesarje skozi Bohinjsko Bistrico.	ocena še ni narejena	OB	majhna	OB, DRSI								
3.9	Pregled obstoječih kolesarskih poti, vzpostavitev registra nevarnih točk in njihovo odpravljanje.	redna sredstva v proračunu	OB	majhna	OB								
3.10	Enotno označevanje kolesarskih poti, po modelu JA 1.0.	1.000 €/leto	OB	majhna	Turizem Bohinj								
Izboljšanje infrastrukture za kolesarje													
3.11	Izdelava strategije razvoja kolesarjenja z nadgradnjo kolesarskega omrežja.	10.000 €	OB	majhna	OB, Turizem Bohinj								
3.12	Postavitev kolesarskih števcov, kolesarskih servisnih točk, označb, naslonov za kolesa ipd..	2.000 €/leto	OB	majhna	OB, Turizem Bohinj								
3.13	Vzpostavitev parkirišč za kolesa in polnilnih postaj za e-kolesa.	ocena še ni narejena	OB, zasebni ponudniki	srednja	OB, zasebni ponudniki								

JAVNI POTNIŠKI PROMET

zap. št.	ukrep	strošek ukrepa	viri financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izboljšanje povezav in dostopnosti javnega prevoza													
4.1	Optimizacija sezonskih prevozov ter zagotovitev sofinanciranja s strani MZI.	330.000 €/leto	OB, MZI	srednja	OB, Turizem Bohinj								
4.2	Priprava celovitega upravljavskega modela JPP za JA.	10.000 €	OB, občine v JA	srednja	OB, Turizem Bohinj, občine v JA								
4.3	Uskladitev voznih redov in zagotavljanje večmodalnosti.	redna sredstva v proračunu	OB, MZI	majhna	OB, Turizem Bohinj								
4.4	Proučitev možnosti/pobuda za ponovno oživitev železniške postaje/postajališča v Soteski.	redna sredstva v proračunu	OB, SŽ	srednja	OB, SŽ, DRSI								
4.5	Pobude Slovenskim železnicam za izboljšavo železniškega prometa.	redna sredstva v proračunu	OB	srednja	OB, Turizem Bohinj, SŽ								
4.6	Sodelovanje pri ustanovitvi Julian Alps Railway d.o.o. in ostalih aktivnostih pri proučevanju in izvedbi novih železniških povezav.	delež Občine Bohinj pri projektni dokumentaciji 30.000 €	OB, občine v JA	visoka	Skupnost Julijske Alpe, SŽ, DRSI, TNP, OB								
4.7	Pobude za prilagoditev voznega parka v Bohinju za prevoz koles in invalidov (tako na vlaku, avtovlaku, kot na avtobusu) ter za uvedbo okolju prijaznih vozil.	redna sredstva v proračunu	OB, koncesionar	srednja	OB, prevozniki								
4.8	Izvajanje storitve „prevozov na klic“ (npr. Prostofer, Toyota-GO).	50.000 €/leto	OB	majhna	OB								
4.9	Proučitev možnosti organizacije lokalnega prometnega sistema.	20.000 €	OB, občine v JA	srednja	OB, občine v JA, zunanji izvajalec								
4.10	Integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP.	redna sredstva v proračunu	OB	srednja	OB, prevozniki								
4.11	Uvedba enotne vozovnice.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, prevozniki, zunanji izvajalec								
4.12	Proučitev možnosti vzpostavitve lahke železnice Boh. Bistrica–Ukanc–Slap Savica.	20.000 EUR	OB	visoka	OB, Turizem Bohinj								
4.13	Pobude za proučitev možnosti za neposredno železniško povezavo Bohinj–Bled–Lesce.	redna sredstva v proračunu	OB, DRSI	visoka	OB, DRSI								

zap. št.	ukrep	strošek ukrepa	viri financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Prilagoditev infrastrukture in trajnostni razvoj													
4.14	Ureditev avtobusnih postajališč (postavitev manjkajočih čakalnic na postajališčih, ureditev s sedišči in voznimi redi, označitev s prometno signalizacijo + parkirišča za kolesa).	20.000 € za izdelavo projektne dokumentacije, stroška izvedbe še ni moč oceniti	OB	srednja	OB, Turizem Bohinj								
4.15	Vzpostavitev potniškega centra z osrednjo avtobusno postajo, garažno hišo na železniški postaji v BB.	200.000 EUR dokumentacija, 4.500.000 EUR izvedba	OB, sofinanciranje z EU sredstvi, SŽ	visoka	OB, SŽ, ŽIP								
4.16	Oprema avtobusnih postajališč s prikazovalniki voznih redov.	6.000 €/postajališče	OB	majhna	OB, zunanji izvajalec								
4.17	Povečati število parkirnih mest za avtobuse pri jezeru.	v sklopu drugih projektov	OB	srednja	OB								
4.18	Ureditev pomolov za javni prevoz po jezeru.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, Turizem Bohinj								
Digitalizacija in spodbujanje trajnostne mobilnosti v turizmu													
4.19	Podpora digitalnemu sistemu za upravljanje mobilnosti v skupnosti Julijske Alpe.	10.000 €/leto	OB	visoka	OB, občine JA								
4.20	Proučitev možnosti vzpostavitve rezervacijskega sistema za sezone prevoze.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, Turizem Bohinj								
4.21	Nadgradnja sistema parkirne kartice in kartice JA.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, Turizem Bohinj								
4.22	Oblikovanje preglednih in dvojezičnih voznih redov (slovenskih in angleških) na avtobusnih in železniških postajališčih in postajah.	redna sredstva v proračunu	OB	majhna	OB, prevozniki, zunanji izvajalec								

MOTorni PROMET

zap. št.	ukrep	strošek ukrepa	viri financiranja	zahtevnost	odgovornost	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Urejanje in vzpostavitev parkirne infrastrukture													
5.1	Izgradnja P+R pred dvorano Danica v Bohinjski Bistrici.	130.000 projektna dokumentacija, 3.500.000 EUR izvedba	OB, sofinanciranje z EU sredstvi	visoka	OB								
5.2	Ureditev P+R Koblja.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB								
5.3	Izgradnja garažne hiše na Ribčevem Lazu (v sklopu OPPN Ribčev Laz–središče).	ocena še ni narejena	OB, sofinanciranje z EU sredstvi, zasebna sredstva	visoka	OB, zasebni investitor								
5.4	Krajinska ureditev parkirišča Vegelj.	415.000 €	OB, sofinanciranje z EU sredstvi	majhna	OB								
5.5	Najem/odkup zemljišča na bivši železniški postaji v Soteski ter vzpostavitev parkirišča.	ocena še ni narejena	OB, SŽ	srednja	OB, SŽ								
5.6	Ureditev manjših javnih parkirišč po drugih vaseh Bohinja.	10.000 EUR strošek priprave projektne dokumentacije	OB	srednja	OB, Turizem Bohinj								
5.7	Ureditev parkirišč, javnih sanitarij in parkirnega režima na Pokljuki.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, Turizem Bohinj								
5.8	Vzpostavitev režima na parkirišču Senožeta.	v okviru rednega dela	OB	srednja	OB, KS, ŠD								
5.9	Zmanjšanje števila parkirnih mest v neposredni okolici Bohinjskega jezera.	redna sredstva v proračunu	OB	majhna	OB								
5.10	Izvajati nadzor nad parkiranjem, taborjenjem, kampiranjem.	redna sredstva v proračunu	MIR	srednja	MIR								
5.11	Umeščanje in gradnja električnih polnilnic (v sklopu urejanja parkirišč).	10.000 EUR/polnilnico (v sklopu načrtovanih širitvev parkirišč)	OB	majhna	OB								
Prometni režimi in prostorske ureditve													
5.12	Vzpostavitev prometnega režima na cesti za Uskovnico.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, KS, TNP								
5.13	Vzpostavitev prometnega režima na cesti Ribčev Laz–Ukanc.	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB, KS, TNP								
5.14	Proučitev možnosti izvedbe vzhodne obvoznice Bohinjska Bistrica.	20.000 €	OB	srednja	OB,DRSI, zunanji izvajalec								
5.15	Proučitev možnosti umestitve ter upravičenosti izvedbe obvoznih cest.	20.000 €/kos	OB	srednja	OB, DRSI								

5.16	Vzpostavitev območja mešane rabe na območju Ribčevega Laza, pred mostom.	državni proračun	DRSI	srednja	DRSI												
5.17	Izvedba ukrepov prometne študije za Bohinjsko Bistrico (vzpostavitev prometnih režimov).	ocena še ni narejena	OB	srednja	OB												
Digitalna in infrastrukturna nadgradnja prometnega sistema																	
5.18	Nadgradnja obstoječega ITS z namenom pridobitve bolj točnih podatkov o zasedenosti parkirišč ter možnostih povezovanja z drugimi prevoznimi sredstvi.	30.000 € za sistem/parkirišče	OB	srednja	OB, zunanji izvajalec												
5.19	Postavitev dodatnih prikazovalnikov zasedenosti parkirišč.	200.000 EUR/4 prikazovalnike	OB	srednja	OB												
5.20	Umirjanje prometa s preventivnimi radarskimi tablam.	3.500 €/tablo	OB	majhna	OB												
5.21	Preplastitev oz. rekonstrukcije cest (regionalne in lokalne) v in med vasm.	ocena še ni narejena	OB, DRSI	visoka	OB, DRSI												

13

NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

Uresničevanja ciljev ne zagotavljata le participativno oblikovani strategija in vizija, temveč tudi dosledno izvajanje ukrepov ter njihovo sprotno vrednotenje. K rezultatom bodo prispevala redna revidiranja v času izvajanja ukrepov, s katerimi bomo spremljali napredek in preverjali, ali se približujemo načrtanim ciljem. Ocena rezultatov bo osnova za morebitne nadgradnje ali prilagoditve strategije.

Vse aktivnosti spremljanja in vrednotenja bomo izvajali v skladu z Načrtom spremljanja kazalnikov, ki je bil pripravljen ob oblikovanju OCPS. Občina Bohinj mora, skladno s Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (UL RS št. 76/2023), pristojnemu ministrstvu za prometno politiko poročati o enotnih kazalnikih učinka (pet obveznih kazalnikov) in o enotnih kazalnikih izvedbe (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta). O kazalnikih učinka izvajanja OCPS bo Občina poročala vsako leto do 15. marca za preteklo leto, medtem ko bo o kazalnikih izvedbe, skupaj z realiziranimi vrednostmi, poročala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem

letu po sprejetju OCPS.

S tem bomo zagotovili transparentno spremljanje rezultatov in pravočasno prilagajanje strategije, kar bo omogočilo učinkovito izvajanje trajnostnih prometnih ukrepov v občini Bohinj.



Izvajalec OCPS Občine Bohinj