



Projekt: Občinska celostna prometna strategija Občine Bohinj

SKLOP B – VZPOSTAVITEV PROCESA

Prisotni:

Monika Ravnik, Občina Bohinj
Darinka Maraž Kikelj, Občina Bohinj
Urška Smukavec, Turizem Bohinj
Klemen Langus, Turizem Bohinj
Tanja Sodja, Skupnost Julijske Alpe
Henrika Zupan, Občina Kranjska Gora
Luka Vrančič, Turizem Kranjska Gora
Katja Miklič, PNZ d.o.o. (izdelovalka OCPS Bohinj in Kranjska Gora)
Tanja Fujs, Občina Železniki
Jernej Rebolj, Appia d.o.o. (izdelovalec OCPS Železniki)
Lea Dolenc, Občina Jesenice
Valentina Gorišek, Občina Jesenice
Jasmina, Občina Jesenice
Barbara Špehar, RRA in RCM Gorenjske
Mateja Dolžan, RRA in RCM Gorenjske
Katjuša Božič, Občina Tolmin
Mateja Kutin, PRC (izdelovalka OCPS Tolmin)
Miro Kristan, PRC, RCM Severna Primorska
Tjaša Maurič, PRC (izdelovalka OCPS Tolmin)
Martina Lavrič, Občina Bovec
Marjeta Kavčič, Občina Bovec
Polona Filipič, ARCO d.o.o. (izdelovalka OCPS Bovec in OCPS Kobarid)
Peter Torkar, Občina Gorje
Matjaž Pretnar, DUJPP
Aleksander Đurić, DUJPP

ZAPISNIK

Sestanek o vzpostavitvi sodelovanja s sosednjimi občinami (občine na območju JA)

9. 12. 2024, 12.00–13.00 (Zoom)

Namen sestanka je bil raziskati in vzpostaviti sodelovanje med Občino Bohinj in ostalimi občinami v območju Julijskih Alp v procesu izdelave Občinskega celostnega prometnega strategije (OCPS). Razpravljali smo o možnostih in pričakovanih sodelovanja, glavnih izzivih ter predlagali skupne aktivnosti za izboljšanje medobčinskega sodelovanja na področju prometne strategije.

1. Sestanek je bil sklican skladno z Minimalnimi standardi za izdelavo Občinske celostne prometne strategije (december 2023).
2. Podžupanja Občine Bohinj, Monika Ravnik, naredi uvodni govor.
3. Predstavnica izvajalca OCPS Bohinj, Katja Miklič, je naredi uvodni govor in predstavil namen ter okvirni obseg sestanka.

4. V prvem delu sestanka vsak predstavnik občine oz. izvajalca OCPS pove v kateri fazi izdelave OCPS je njihova občina.

Nekatere Občine so v fazi D: Analiza stanja (Bovec, Jesenice, Tolmin), nekatere pa so že oddale v prvo presoje oziroma so tik pred tem (Bohinj, Kobarid, Kranjska Gora, Železniki). Občina Gorje ima CPS z leta 2019, ki je pa še vedno aktualen dokument.

Miro Kristan, PRC, pove, da poleg izdelave OCPS Tolmin so tudi regijski center mobilnosti. Pove, da so občine lansko leto sprejele RCPS Julijskih Alp.

Predstavnici RRA Gorenjska povesta, da sicer ne izdelujeta nobenega OCPS, vendar sta prisotni na sestanku, ker bodo naslednje leto pričeli z izdelavo RCPS in bodo zanje vse informacije zelo dobrodošle.

Matjaž Pretnar, predstavnik družbe DUJPP, je povedal, da trenutno pripravljajo podatke o prepeljanih potnikih za nekatere občine, ki izdelujejo OCPS. Ob tem je izrazil pripravljenost pomagati tudi pri drugih zadevah, če bi bilo to potrebno.

5. V drugem delu prisotni debatirajo o posameznih stebrih:

Kolesarjenje:

Katja Miklič pove, da je kolesarska med Bledom in Bohinjem že v izdelavi, medtem ko je Kranjska Gora že povezana z občino Jesenice.

Monika Ravnik doda, da kolesarji iz Občine Bohinj za smer proti Primorski pogosto uporabljajo vlak in nadaljujejo pot po tamkajšnjih kolesarskih povezavah, kar kaže na potrebo po sodelovanju.

Miro Kristan pove, da gre v tem primeru za daljinske in glavne kolesarske povezave, ki večinoma niso v pristojnosti občin, temveč države, natančneje Direkcije RS za infrastrukturo. Goriška regija ima že podpisan dogovor z Direkcijo, kjer so bile določene trase za kolesarje in pripravljene elaborati za označevanje. Na Gorenjskem so to že izvedli, njih pa to še čaka. Kar zadeva investicije, se nekatere izvajajo prek dogovora za razvoj regij v aktualni finančni perspektivi. Glede železniške problematike se zavedajo, da rešitve niso enostavne, niti kratkoročno niti dolgoročno. Slovenske železnice se tega problema zavedajo, naloga lokalnih skupnosti pa je, da potrebe ustrezno vključijo v strateške dokumente na občinski in regijski ravni, saj to zagotavlja pravno osnovo za nadaljnje ukrepe. Na Gorenjskem in Primorskem bo treba te postopke še dokončno izvesti.

Javni potniški promet in parkirišča P+R:

Darinka Maraž Kikelj izpostavi, da Občina Bohinj skupaj s Turizmom Bohinj poleti in pozimi organizira posebne linijske prevoze, pri čemer stroški, vključno s šolskimi prevozi, dosegajo 600–700 tisoč evrov letno. Predlagajo študijo izvedljivosti za lasten JPP na območju Julijskih Alp in pozivajo k mnenju drugih občin.

Miro Kristan pove, da je DUJPP prvič razpisala koncesije. Potrebno je poenotiti prevoze v enoten sistem in smernice vključiti v CPS-je. Pilotni projekti prevozov na klic v Julijskih Alpah se bodo

najverjetneje lahko nadaljevali z državnim sofinanciranjem, zato jih je treba vključiti v občinske dokumente.

Henrika Zupan pove, da imajo v Kranjski Gori na področju šolskih prevozov za zdaj dobro urejeno situacijo, brez večjih težav, čeprav stroški nenehno naraščajo. Zdi se ji smiselno, da bi občine skupaj in enotno nastopile v okviru DUJPP ali na drug način ter združile te zadeve za učinkovitejšo rešitev problematike.

Matjaž Pretnar z DUJPP pove, da Občina Železniki ni potrebovala ločenega razpisa za šolske prevoze, saj so v sodelovanju z županom in šolo prilagodili redne linije tako, da jih lahko uporabljajo tudi učenci. Časovno ti prevozi še niso optimalni, kot bi bili pri posebnih linijah, vendar so starši in otroci to rešitev sprejeli. Pred kratkim so dodali še dva dodatna odhoda proti Dražgošam, ki sta prvenstveno namenjena osnovnošolcem.

Z občino Bohinj in koncesionarjem se pogovarjajo o šolskih prevozi, vendar večjega napredka še ni. Trenutno integracija posebnih linijskih prevozov v JPP ni mogoča v takem obsegu, kot ga omogoča Bohinj, saj gre pri njih predvsem za prevoze med parkirišči in Jezersko skledo.

Stroški so res narasli, vendar se kažejo pozitivne zgodbe, na primer v občinah Železniki, Škofja Loka in Jesenice, kjer so uspešno zmanjšali potrebo po posebnih linijah. Na Blejski Dobravi in pri Vintgarju pa se prevozi za turiste še krepijo, saj koncesionar že uvaja četrti avtobus, namenjen obiskovalcem. Cilj ostaja postopno izboljševanje javnega potniškega prometa, kjer je to mogoče.

Peter Torkar pove, da se Občina Gorje na področju prevozov sooča s tremi segmenti: s šolskimi prevozi, prevozi dijakov izven občine in prevozi za obiskovalce Julijskih Alp. Vsi si želijo, da bi naravna območja ostala brez parkiranih osebnih vozil, vendar je to zaradi pogostega preparkiranja na robnih območjih težko rešiti. Pravna podlaga za šolske prevoze zahteva razpise, ki predstavljajo izziv, glede na obstoječe zakonske okvirje.

Pomembno je, da se pravne podlage za financiranje teh prevozov uredijo, kot je izpostavil gospod Kristan. Država mora prepoznati svojo vlogo pri reševanju težav, kot je parkiranje obiskovalcev v zaščiteneh območjih Julijskih Alp, in prispevati k vključevanju teh prevozov v javni potniški promet. To ne more biti zgolj naloga lokalnih skupnosti, ki so podvržene velikemu obisku. Ta izziv je treba nasloviti tudi na državni ravni.

Monika Ravnik doda, da so pred kratkim imeli sestanek z MZI, DRSI, TNP in MNVP, na katerem je bila predlagana ustanovitev medresorske skupine za celovito obravnavo obremenjevanja Julijskih Alp. Podobne težave, kot jih ima Kranjska Gora v Vratih, se pojavljajo tudi v Bohinju, zato predlaga, da se ta celostni pristop zapiše v CPS-je kot usmeritev za reševanje teh izzivov.

Henrika Zupan izpostavi željo Občine Kranjska Gora, da bi se na Jesenicah pri železniški postaji Hrušica vzpostavilo parkirišče P+R, kar bi omogočilo prevoz obiskovalcev v dolino z javnim prevozom. Upajo, da bodo glede tega našli skupni jezik.

Miro Kristan opozori na pripravo RCPS Julijske Alpe, kjer so bila v okviru TNP določena območja za omejevanje prometa zaradi naravovarstvenih in varnostnih razlogov, vedno pa z navezavo na javni potniški promet, bodisi linijski bodisi sezonski. Strinja se z Bohinjem, da je treba povezati TNP in pripraviti nov načrt upravljanja, saj bo treba te zadeve ponovno preučiti. Ključno je usklajevanje naravovarstvenih ukrepov, umirjanje prometa in uporaba JPP kot rešitve, ne le razvoja P+R parkirišč,



ampak njihove integracije v JPP. To vprašanje moramo vedno obravnavati na regijskem, ne zgolj lokalnem nivoju.

Darinka Maraž Kikelj pove, da je analiza letošnje poletne sezone pokazala, da kljub obstoju P+R in javnega prevoza še vedno ostaja preveč avtomobilov v območjih naravnih vrednot. Ključno vprašanje je, kako ljudi učinkovito spodbuditi k uporabi teh rešitev. Ob tem se zavedajo, da lokalne skupnosti same tega problema ne morejo rešiti. Potreben bo medsektorski pristop in sodelovanje države ter pristojnih deležnikov, saj gre večinoma za območja pod državno pristojnostjo. V CPS bodo zato zapisali potrebo po sodelovanju z državo in medresorskem usklajevanju.

Miro Kristan doda, da za potrebe, ki so aktualne, ni treba nujno čakati na nove CPS-je. Če je zadeva pomembna, jo lahko že zdaj spravimo naprej. Ključni akterji so že na seznamu, manjka le še DUJPP kot služba za javni potniški promet. Smiselno je to razpravo odpreti za območja pod državno pristojnostjo, ne zgolj občinsko.

Darinka Maraž Kikelj pove, da so zato že sklicali sestanek, kjer je bil sprejet sklep, da vodilno vlogo prevzame MNVP, odgovoren za naravne vrednote, in poskrbi za vključitev vseh ključnih deležnikov. Jasno so poudarili, da ta problematika ne zadeva le njihove lokalne skupnosti, ampak tudi druge občine. Njihov cilj je regijska rešitev, ne zgolj lokalna za Bohinj.

Martina Lavrič pove, da imajo vzpostavljeno javno povezavo med centrom Bovca in turističnimi točkami, ki je zelo priljubljena med turisti. Letos se je izkazalo, da je linij premalo, zato bi jih bilo smiselno povečati. V CPS načrtujejo razširitev in bolj redno organizacijo te storitve. Poleti deluje redna linija do Kranjske Gore čez Vršič, pozimi pa je ni. Z novim letom je predvidena nova avtobusna linija čez Predel, uvedena na pobudo dijakov. Na voljo imajo tudi storitve prevoza na klic z e-kombijem, ki jih zelo cenijo tako domačini kot turisti.

Letos so sprejeli Odlok o prometnem režimu, ki uvaja dovolilnice za parkirišča in oblikuje kategorije parkirišč. Načrtujejo ureditev parkirišč na obrobju Bovca z možnostjo prevoza do centra (shuttle ali e-vozila). Na varovanih območjih, kot je TNP, pa se soočajo s prostorskimi izzivi pri umestitvi parkirišč zaradi velikega poletnega pritiska turistov in avtomobilov. Spodbujajo predlog uvedbe lastnega JPP na območju Julijskih Alp, ki ga ocenjujejo kot zelo dobro idejo.

Katjuša Božič pove, da ima občina Tolmin poleti organiziran prevoz na Javorco in Tolminska korita. Promet do Javorce je omejen, dovolilnice pa prejmejo le lastniki zemljišč in kmetje. Obiskovalce spodbujajo k uporabi kombi prevoza, za Tolminska korita pa sta urejeni dve večji parkirišči, kjer pustijo vozila in čakajo na prevoz.

Katja Miklič pove, da obiskovalci Občine Bohinj pogosto raje parkirajo na neoznačenih mestih in plačajo kazen, saj je ta cenejša od dnevne parkirnine na urejenih parkiriščih. Zanima jo, kako je s tem v drugih občinah in ali obstajajo predlogi za zvišanje glob, predvsem na najbolj zaščitene območjih.

Monika Ravnik z Občine Bohinj izpostavi, da redarji opravljajo veliko dela, od nadzora črnega kampiranja do nepravilnega parkiranja ob jezeru, a nizke globe ne zadoščajo, da bi vzpostavili red. Čeprav je bil že večkrat omenjen zakon o zvišanju glob, do sprememb še ni prišlo. Težava je tudi v tem, da nadzorniki TNP zaradi drugih nalog niso vedno prisotni. Predlagajo možnost prenosa

pooblastil in uvedbo višjih kazni, ki bi bile bolj vzgojne, saj obvestila in osveščanje ne prinašajo zelenih rezultatov.

Henrika Zupan doda, da so župani Zgornje Gorenjske predlagali spremembo Zakona o javnem redu in miru, zlasti glede glob in parkirnin, a na državni ravni pobuda ni bila uslišana. Odgovorili so le, da bodo zadevo proučili ob naslednji spremembi zakona. Pove, da nizke globe ne delujejo odvračilno, saj jih ljudje zlahka plačajo. Težave so tudi na obremenjenih naravnih območjih, kjer prometni znaki in usmerjanje ne zadoščajo. Pogosto je edina rešitev uvedba zapornic.

Peter Torkar pove, da lahko lokalna skupnost vложи ves trud v urejanje prometa, a težav ne more rešiti, če na primer nekdo organizira parkiranje na kmetijskem zemljišču, kot se je zgodilo v Bohinju. Inšpektor za kmetijstvo izreče kazen 480 evrov, kar organizator zasluži v nekaj minutah, in problem ostaja nerešen. Občine lahko urejajo parkiranje le na površinah, ki so prostorsko ustrezno določene, kar nas postavlja v začarani krog.

Podoben primer je v Vintgarju, kjer stroški najema avtobusa za 120 dni dosežejo 600.000 evrov, kar je za turistična društva nevzdržno. Težava je v neurejenih pravnih podlagah, saj država ne pokaže interesa za njihovo ureditev. Dokler tega ne bo, bo obremenjenost naravnih vrednot in neurejeno parkiranje na kmetijskih zemljiščih ostajalo nerešeno. Država mora nujno sodelovati in poskrbeti za ustrezne pravne okvirje.

Skupni projekt digitalizacije:

Tanja Sodja in Klemen Langus predstavita razvoj obsežnega digitalnega sistema za upravljanje mobilnosti v skupnosti Julijske Alpe, ki vključuje statične in dinamične podatke o vozniških redih ter lokacijah prevoznih sredstev. Sistem je nastal v sodelovanju s TNP, NCUP in DUJPP. Podatki so organizirani v orodjih za dolgotrajno in kratkoročno načrtovanje ter so povezani z digitalnimi prikazovalniki in spletnimi stranmi, kot je promet.bohinj.si, ki nudi informacije o prometu in zaporah cest.

Sistem omogoča sledenje avtobusom, prikaz vozniških redov in prilagajanje informacij za goste in lokalno prebivalstvo. Trenutno vključuje podatke o organiziranih prevozih, z možnostjo širitve na druge prevoznike, kot so Nomago, Arriva, Slovenske železnice in drugi. Projekt se nadaljuje z razvojem rešitev za integracijo mobilnosti, kar bo prispevalo k boljši dostopnosti in trajnostni uporabi območja.

Cilj je vzpostaviti poenoteno regijsko zgodbo, ki jo bodo lokalne skupnosti vključile v OCPS-je z identičnimi poglavji (pripravljenimi s strani Skupnosti Julijske Alpe), da se zagotovi enoten pristop k digitalizaciji, financiranju in načrtovanju mobilnosti. Sodelovanje z državo in nacionalnim centrom za upravljanje podatkov je ključnega pomena za dolgoročno uspešnost in širšo dostopnost sistema.

Miro Kristan doda, da gre za tipičen regijski projekt, ki mora biti ustrezno vključen tudi v OCPS-je. Pomembno je jasno ločiti, kaj je v pristojnosti občin, regije in države. Pri pripravi dokumentov je treba biti taktičen – občine naj ne prevzamejo celotnega bremena, hkrati pa naj bo zapisano, da ukrepajo zaradi nujnosti, ob pričakovanju rešitev tudi na državnem nivoju.

6. Zaključek:

- Klemen Langus bo pripravil gradivo za krajše poglavje na temo skupnega ukrepa digitalizacije.
- Katja Miklič bo za namen lažjega sodelovanja vsem prisotnim poslala Excelovo preglednico, kamor bodo lahko vpisali svoje kontakte.

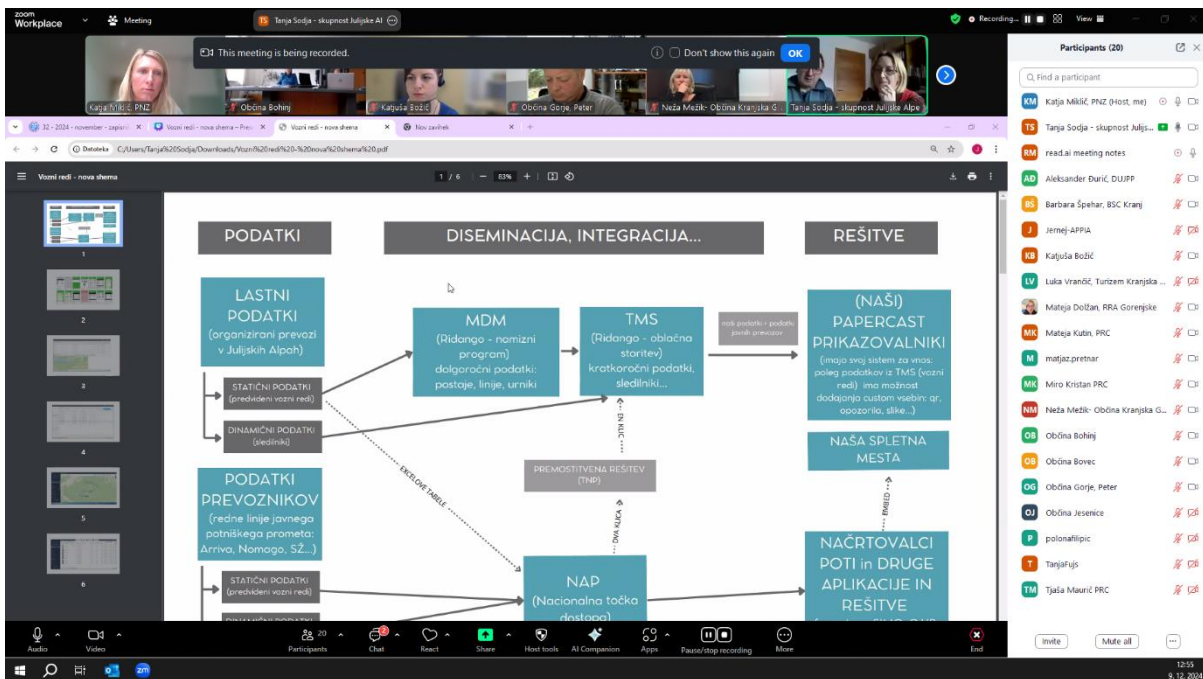
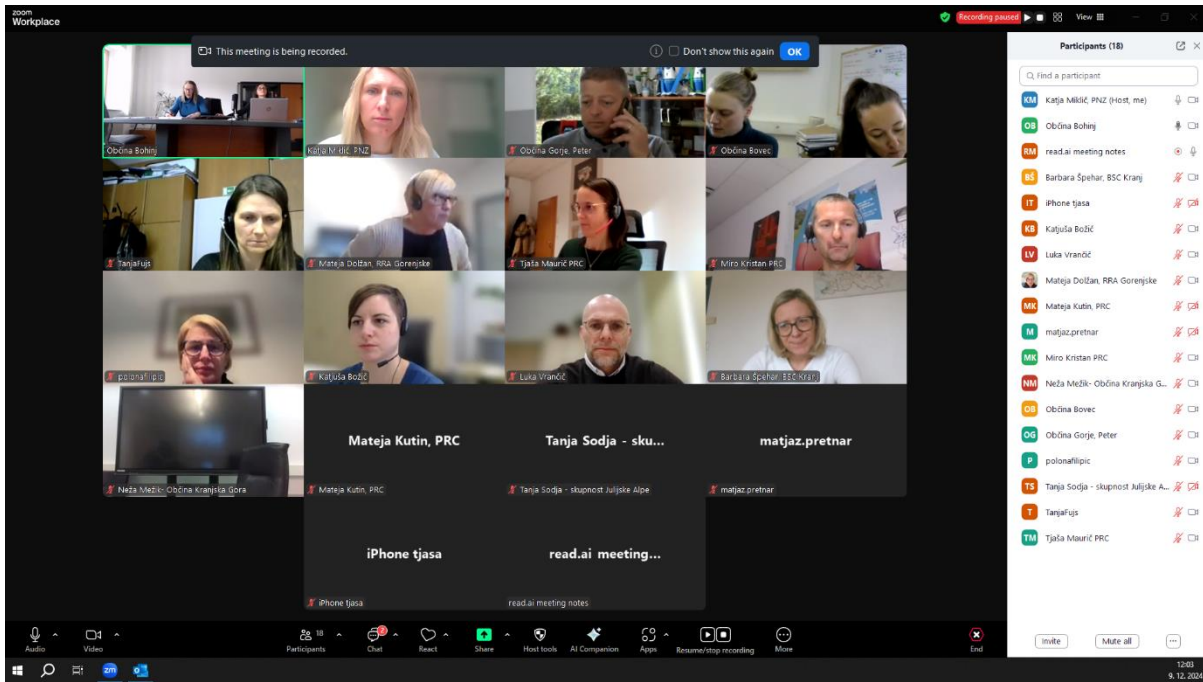


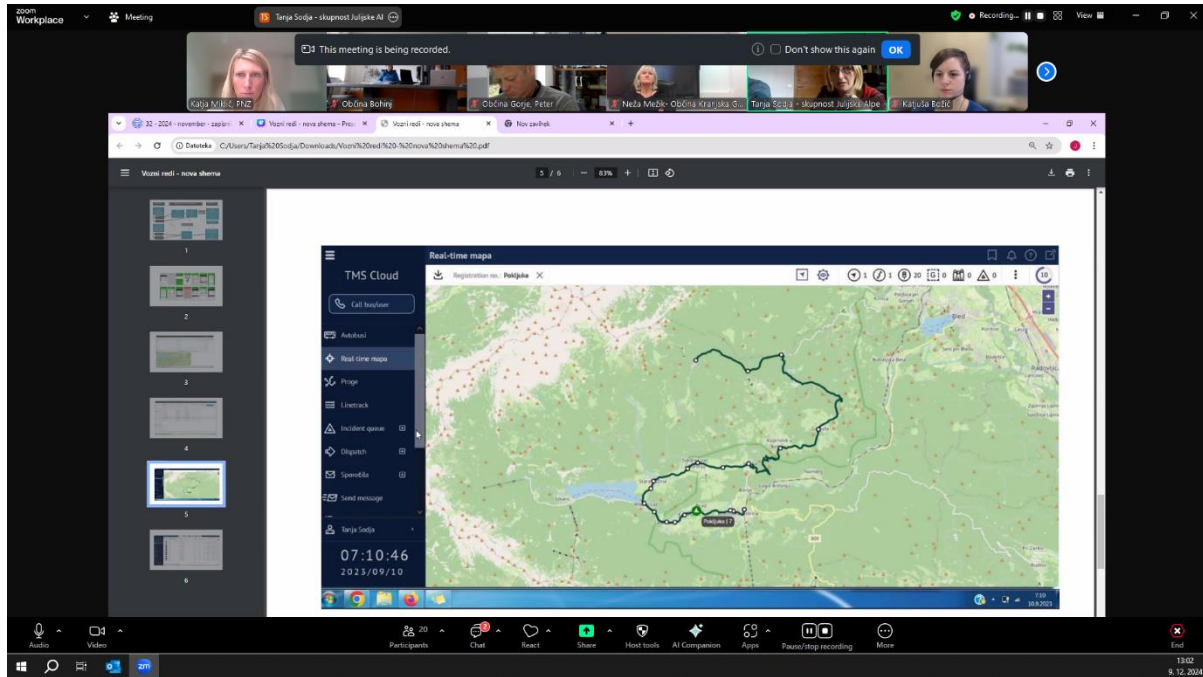
Zapisala: Katja Mikič, PNZ d.o.o.

Priloge:

- Fotografije (posnetki zaslona)
- Predstavitve

Fotografije (posnetki zaslona):





Predstavitev:

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA

Sofinancira
Evropska unija

Občinska celostna prometna strategija

SKLOP B: VZPOSTAVITEV PROCESA
Sestanek o vzpostavitvi sodelovanja
s sosednjimi občinami (občine na območju JA)

9. 12. 2024

Vozni red

- Predstavitev občine (OCPS da/ne)
- Informacije o projektih, ki se navezujejo na sosednje občine:

1. Razvoj medobčinskih kolesarskih poti.
2. Izboljšanje frekvence avtobusnih in železniških linij.
→ Uvedba lastnega JPP na območju JA in prevoz na klic?
3. Omejitev osebnega prometa v TNP in razvoj P+R parkirišč.
4. Pouderen nadzor radarstva in zvišanje glob.
5. Skupni projekti digitalizacije in trajnostne mobilnosti.