

Zapeljan po Gorenjskem
*Priporočila za razvoj
trajnostne mobilnosti
na območju LAS*

Zapeljan po Gorenjskem: Priporočila za razvoj trajnostne mobilnosti na območju LAS

Lektura: Katarina Pevnik

Oblikovanje: Živa Smole

Priprava: CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp

2021, 2000 izvodov

Izdano v okviru operacije Počakaj na bus (CLLD) s sofinanciranjem Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja.



Operacija Počakaj na bus

V operaciji poleg vodilnega partnerja BSC, d.o.o., Kranj, CIPRE Slovenija, društva za varstvo Alp, in Turizma Bohinj sodeluje še šest občin – Jesenice, Bled, Radovljica, Tržič, Naklo in Mestna občina Kranj. Območje teh občin ima sicer dobro razvito cestno in železniško infrastrukturo, vendar večina občanov kot glavno prevozno sredstvo še vedno uporablja osebni avto.

Cilj operacije je vzpostavitev kakovostne mreže urejenih avtobusnih postajališč, ki bodo občanom in drugim uporabnikom zagotavljala dostop do javnega avtobusnega prevoza. S takimi ukrepi želimo povečati ozaveščenost ljudi o pomenu in nujnosti trajnostne mobilnosti in spodbuditi večjo uporabo javnega potniškega prometa. Zmanjšati želimo izpuste toplogrednih plinov ter vpliv prometa na kakovost življenjskega prostora in biodiverzitetno območja.

Pri uresničevanju zadanih ciljev predstavlja največji izziv prav premajhno zavedanje o pomenu trajnostne mobilnosti. Kljub posamičnim naporom občin pri ozaveščanju prebivalcev o tej tematiki ter različnim že izvedenim ukrepom pa velikih premikov na področju večje uporabe javnega potniškega prometa ne opažamo. Zato je operacija *Počakaj na bus* gotovo pozitiven korak v pravo smer.

Kazalo

Kaj je trajnostna mobilnost?	5
Celostna prometna strategija	6
Splošen opis trenutnega stanja	7
Občina Radovljica	8
Občina Jesenice	10
Občina Tržič	11
Občina Bled	12
Mestna občina Kranj	13
Občina Naklo.....	15
Analiza anket.....	16
Predlogi za razvoj na območju LAS Gorenjska košarica	21

Kaj je trajnostna mobilnost?

Trajnostna mobilnost je premikanje na trajosten način – s hojo, kolesarjenjem in uporabo javnega potniškega prometa. Njeno vodilo je zagotavljanje časovno, finančno in okoljsko učinkovite ter dostopne oblike premikanja za vse. Z učinkovitimi ukrepi odpravlja potrebo po vožnji z osebnimi avtomobili in posledično zmanjšuje škodo, ki jo ta povzroča tako okolju kot našemu zdravju.

Zakaj potovati »trajnostno«? Po desetletjih opozarjanj stroke se je mednarodna skupnost dogovorila, da je zaradi hitrega in neželenega segrevanja ozračja, ki je posledica človekovih vplivov na naravo, segrevanje nujno obdržati pod dodatno 1,5 °C. To mejo lahko dosežemo le skupaj. Posledice povišanja temperature za 2 °C v primerjavi s predindustrijsko dobo bi bile za naravno okolje, zdravje in dobrobit ljudi namreč katastrofalne.

V Sloveniji je eden glavnih virov toplogrednih plinov prav promet, zato je preusmeritev k trajnostni mobilnosti preprosto nujna.

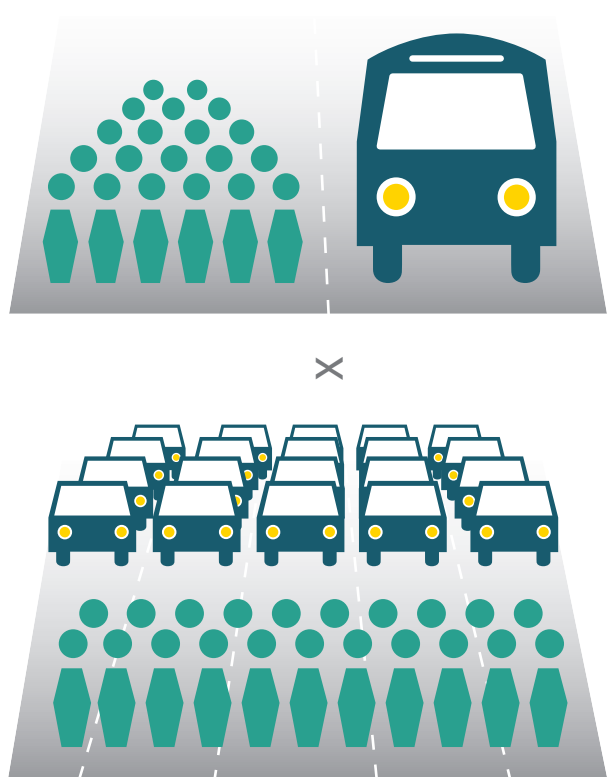
Pri trajnostni mobilnosti hkrati s premikanjem poskrbimo tudi za svoje zdravje in dobro počutje, znižamo si stroške prevoza, prispevamo k boljši kakovosti zraka, učinkoviti rabi energije in zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov.



Celostna prometna strategija

Gorenjske občine Jesenice, Bled, Radovljica, Kranj in Tržič so v letu 2017 pristopile k izdelavi Celostnih prometnih strategij občin (CPS). Gre za strateški dokument za načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Osnova trajnostne mobilnosti so javni potniški promet in aktivne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

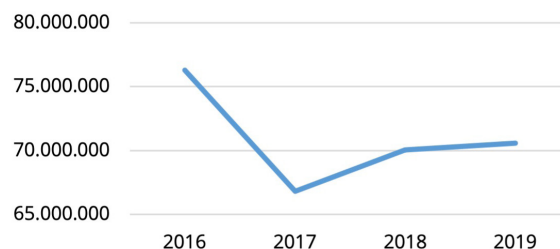
Cilj celostnega prometnega načrtovanja je optimizacija že obstoječe infrastrukture na način, da se zagotovi dostopnost za vse prometne načine, pod pogojem, da na določenem koridorju upoštevamo kriterij števila prepeljanih ljudi na časovno enoto in ne števila osebnih avtomobilov. Tako damo prednost javnemu potniškemu prometu in s tem zmanjšamo potrebo po širitvi prometne infrastrukture in rabi prostora.



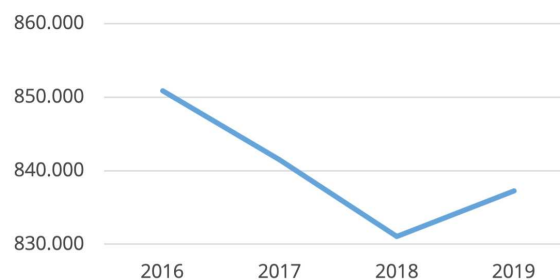
Splošen opis trenutnega stanja

- Vseh šest obravnavanih občin ima slabšo povezavo JPP z zaledjem in manjšimi kraji. Kranj in Jesenice imata poleg medkrajevnega avtobusa tudi mestnega.
- Predvsem Tržič je zaradi vse večjega pritiska na visokogorska območja treba povezati z Ljubljem in Lomom.
- V vseh občinah je treba k uporabi javnega potniškega prometa začeti spodbujati tudi odrasle zaposlene, zdaj JPP večinoma uporabljajo le šolajoči.
- Uporaba JPP je glede na število izpred štirih let precej nižja, vendar počasi spet raste. Podobno je z mestnim avtobusom v Kranju.

Obseg avtobusnega prometa v zadnjih štirih letih (število potniških kilometrov) MEDKRAJEVNI AVTOBUS



Obseg avtobusnega prometa v zadnjih štirih letih (število potniških kilometrov) MESTNI AVTOBUS KRANJ



- V medkrajevnem potniškem prometu ni vozil na alternativna goriva (biogoriva, plin), hibridov ali električnih vozil. V mestnem prometu v Občini Jesenice je 11 % avtobusov hibridnih, skoraj 80 % z motorji emisijskega standarda Euro 6, povprečna starost vozil pa je manj kot 5 let. V mestnem prometu Kranj je okrog 6 % električnih vozil.
- Medkrajevni JPP ni dostopen osebam z gibalno in senzorično oviranostjo, ker praktično ni nizkopodnega avtobusa. Tudi vlak ni dostopen gibalno oviranim. V mestnem prometu Jesenice je več kot 75 % vozil prilagojenih gibalno oviranim osebam, v mestnem prometu Kranj pa so vsa vozila nizkopodna in prilagojena gibalno oviranim.
- Povprečna starost voznega parka medkrajevnega potniškega prometa je med 6,5 in 8,5 leta. Slabih 50 % voznega parka medkrajevnega potniškega prometa je opremljenih z motorji emisijskega standarda Euro 6.

Občina Radovljica

Trenutno stanje v občini:

- Večja naselja so med seboj in z drugimi večjimi kraji sosednjih občin precej dobro povezana z javnim potniškim prometom.
- Glavni izziv predstavlja izboljšanje povezanosti manjših naselij v omrežje javnega potniškega prometa, saj je infrastruktura postajališč neustrezna – postajna mesta so preveč oddaljena, frekventnost prihodov avtobusov pa je nizka.
- V nekaterih manjših krajih alternative osebnemu vozilu skoraj ni.
- Na območju Lesc in Radovljice še ni mestnega avtobusa.
- Cene prevozov za kratke (mestne) relacije so neugodne.
- Avtobusne prevoze uporabljajo predvsem šolajoči in upokojeanci – prebivalci, ki ne morejo uporabljati osebne vozila.
- V turistični sezoni občina sofinancira posebno avtobusno linijo za povezovanje večjih turistično zanimivih naselij s turističnimi kraji v sosednjih občinah.

Predvideni ukrepi iz CPS:

- promocija JPP – vzpostavitev brezplačnega mestnega prevoza med Radovljico in Lescami v času evropskega tedna mobilnosti (ETM), dogodki, izobraževanja v šolah in vrtcih, promocijske akcije,
- smernice za načrtovanje – usklajevanje in načrtovanje različnih javnih prevozov,
- študija uvedbe mestnega avtobusa med Lescami in Radovljico,
- javni prevoz na klic,
- oživitve železniške postaje in izboljšanje urejenosti oziroma privlačnosti avtobusnih postajališč.

Izpeljani ukrepi:

- vsakoletna vzpostavitev brezplačnega mestnega prevoza med Radovljico in Lescami v okviru ETM,
- izvajanje prostovoljskega projekta Prostofer,
- v sklopu nadgradnje glavne železniške proge in prenova avtobusnih postajališč v okviru investicij v cestno infrastrukturo in opremo.

Nadaljnji ukrepi:

- uskladitev železniškega in avtobusnega prometa,
- uskladitev načrtov za prihodnji razvoj omrežja vseh ključnih deležnikov,
- sklenitev dogovora s Slovenskimi železnicami za izboljšanje upravljanja postajališč in gradnjo sistemov parkiraj in pelji,
- povečanje uporabe JPP (izvedba spodbujevalnih ukrepov),
- izboljšanje kakovosti JPP (mestna avtobusna linija, enotna vozovnica, prilagoditve za senzorično in gibalno ovirane).

Občina Jesenice

Trenutno stanje v občini:

- Potovalne navade prebivalcev so večinoma vezane na osebni avtomobil.
- Nekonkurenčnost javnega potniškega prometa.
- Prebivalci manjših krajev imajo na voljo zelo malo alternativ prevozu z osebnim avtomobilom.
- V manjših krajih avtobus uporabljajo predvsem šoloobvezni otroci.
- Železniški promet označujejo slaba infrastruktura in dolgi potovalni časi.
- Kolesarsko omrežje ni sklenjeno in je ponekod celo nevarno.

Predvideni ukrepi iz CPS:

- optimizacija mestnega JPP in šolskih prevozov – izdelava študije za optimizacijo mestnega avtobusnega prometa, izboljšanje povezav primestnih naselij z mestom v času prometnih konic,
- optimizacija medkrajevnih prevozov in integracija z mestnim avtobusnim prometom – študija optimizacije povezave mestnega in medkrajevnega avtobusnega prometa,
- informatizacija mestnega avtobusnega prometa – uvedba prikazovalnikov časa prihodov avtobusov na postajališčih,
- prilagoditev avtobusnih postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam.

Izpeljani ukrepi:

- modernizacija avtobusnih postajališč in postavitev kolesarnic ob javnih objektih,
- optimizacija šolskih in medkrajevnih prevozov.

Nadaljnji ukrepi:

- uvajanje sistema enotne vozovnice,
- informatizacija mestnega avtobusnega prometa,
- uvajanje hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj,
- izboljšanje razmer za kolesarje,

- povečanje frekvence voženj na obstoječih linijah; razmisliti je treba o vzpostavitvi novih linij, ki bi povezale slabše pokrita območja.

Občina Tržič

Trenutno stanje v občini:

- Povezave z JPP znotraj občine med naselji so slabe (Senično, Leše, Podljubelj, Lom pod Storžičem). Ponekod niti srednješolcem ne omogočajo ustrezne dostopnosti do šol.
- Ustrezna je povezava JPP do Kranja in Ljubljane.
- Z JPP sta ustrezno pokriti tudi naselji Kovor in Križe.
- Z javnim prevozom niso povezane niti dobro obiskane izletniške točke oziroma izhodišča pešpoti v gore (npr. Ljubelj, Lom pod Storžičem, Podljubelj, Jelendol in Brezje pri Tržiču). Na teh območjih z manjšo gostoto poselitve klasični JPP ni učinkovit.

Predvideni ukrepi iz CPS:

- označitev vseh postajališč s prometno signalizacijo,
- postavitev čakalnic na postajališčih JPP,
- integracija šolskih prevozov v JPP,
- povezava naselja Ravne z avtobusno linijo,
- izboljšanje povezave s Kranjem in Ljubljano,
- uvedba prevoza na klic,
- parkirišče P+R,
- usklajenost prostorskega načrtovanja z JPP.

Izpeljani ukrepi:

- postavitev čakalnic na nekaterih avtobusnih postajališčih,
- prostovoljski projekt Prostofer – prevoz na klic,
- prilagoditev nekaterih postajališč prostorskemu načrtovanju.

Nadaljnji ukrepi:

- ureditev avtobusnih postajališč in njihova povezanost z varnimi pešpotmi,
- ureditev JPP v severnem, hribovitem delu občine (Lom pod Storžičem, Podljubelj, Ljubelj, Jelendol in naselja pod Dobrčo (Brezje pri Tržiču–Leše),

- gradnja osrednje prestopne točke v Bohinjski Bistrici,
- povečanje frekvence prevozov v določenih naseljih,
- označitev vseh postajališč s prometno signalizacijo in postavitev čakalnic,
- povečanje števila hitrih voženj (uporaba JPP kot konkurenčne oblike prevoza do Ljubljane in Kranja),
- povečanje uporabe JPP pri vseh starostnih skupinah, saj je uporaba JPP zelo skromna; javni prevoz najpogosteje uporabljajo le šolajoči, medtem ko se službeno in za dnevna opravila JPP skoraj ne uporablja.

Občina Bled

Trenutno stanje v občini:

- V manjših naseljih je frekvenca javnega potniškega prometa majhna.
- V občini nimajo izkoriščenega vsega potenciala. Možnosti za nadgradnjo so predvsem v optimizaciji prog in voznih redov, prenovi postaj in postajališč.
- V zimskem času se je vzpostavilo kombi prevoze od večjih namestitvenih ponudnikov do smučarskih središč (Vogel, Krvavec, Pokljuka, Kranjska Gora, Trbiž, Laendereck).
- V poletnem času okrog Blejskega jezera vozi turistični vlakec.
- V poletnem času se je vzpostavila avtobusna povezava med turističnimi centri s sosednjimi občinami. Vozi **Hop-on Hop-off bus, Bled–Radovljica–Kropa–Bled, Bled–Vrba–Završnica–Žirovnica–Bled, Bled–Mošnje–Brezje–Begunje–Bled, Bled–Radovljica–Begunje–Tržič–Bled.**

Predvideni ukrepi iz CPS:

- ureditev avtobusnih postajališč in navezovanje na ostalo infrastrukturo, vključno z gradnjo osrednje avtobusne postaje,
- povečanje dostopnosti – integracija šolskih prevozov z rednimi linijami JPP in uvedba prevozov na klic,
- uskladitev voznih redov in zagotavljanje večmodalnosti,
- uvedba enotne vozovnice,
- spodbujanje nakupov vozil JPP na električni pogon.

Izpeljani ukrepi:

- ureditev avtobusnih postajališč,
- prostovoljski projekt Prostofer – prevozi na klic,
- sodelovanje v projektu Gorenjsko kolesarsko omrežje,
- vzpostavitev sistema za avtomatizirano izposajo koles »Bled Green Ways«,
- kartica Julijske Alpe,
- vzpostavitev platforme trajnostne mobilnosti.

Nadaljnji ukrepi:

- gradnja osrednje avtobusne postaje,
- kolesarska povezava Bled–Bohinj,
- povezati železniško postajo Bled Jezero z javnim potniškim prometom,
- pametna mobilna kartica,
- nakup e-javnih prevoznih sredstev,
- načrt za sodelovanje s sosednjimi občinami – področje kolesarstva, prevozov na klic.

Mestna občina Kranj

Trenutno stanje v občini:

- Število kolesarskih stez in pasov se povečuje.
- Pridobitev zlatega znaka green destinacija.
- Pripravljeni so načrti za premostitvene objekte za pešce in kolesarje.
- Zaradi nižjih izpustov občina ni več na seznamu onesnaženih območij.

Predvideni ukrepi iz CPS:

- optimizacija in promocija avtobusnega prometa – krajši potovalni časi mestnega avtobusa, pobude za povečanje frekvence medkrajevnega avtobusnega prometa, uvajanje okolju prijaznih vozil, prevozi na klic,
- izboljšanje avtobusnih postajališč – vzdrževanje in dopolnitev, prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam, informatizacija, kolesarnice na večjih postajališčih.

- optimizacija železniškega prometa – pobuda za povečanje frekvence potniških vlakov, izboljšanje dostopnosti in posodobitev železniške postaje,
- integracija potovalnih načinov – mestnega, železniškega in kolesarskega omrežja, intermodalno središče in sistem enotne vozovnice.

Izpeljani ukrepi:

- dodatni odhodi in sofinanciranje avtobusne linije Kranj–Golnik,
- dodatna linija mestnega avtobusa,
- prilagoditev voznih redov glede na predloge potnikov,
- tam, kjer je občina ustanovitelj, je v vozni park večjem delu zamenjan z električnimi vozili,
- prenova in postavitve novih nadstrešnic,
- prilagoditev voznih redov vlakov in avtobusov,
- pričetek delovanja centra trajne mobilnosti,
- enotna vozovnica.

Nadaljnji ukrepi:

- nadaljnje širjenje vsebin / ponudbe v Centru trajnostne mobilnosti
- občina še naprej sofinancira vozovnico na medkrajevni linije Kranj–Golnik,
- glede na število potnikov se zagotovi dodatne odhode avtobusov,
- nadaljnje prilagajanje voznih redov glede na želje potnikov,
- načrtovanje zamenjave avtobusov s koncesionarjem,
- prevoz na klic,
- postavitve novih nadstrešnic,
- prikazovalniki prihodov avtobusov,
- prizadevanje za enotno vozovnico,
- prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam.

Občina Naklo

Trenutno stanje v občini:

- Skozi občino potekajo redne avtobusne linije za povezavo z bližnjimi in tudi bolj oddaljenimi pomembnimi mesti.
- Prostovoljski projekt Prostofer – prevoz na klic.
- Ena izposojevalnica koles.
- Število avtobusnih postajališč je zadovoljivo,
- Frekventnost javnih prevozov je premajhna, povezave s sosednjimi občinami, večjimi državnimi središči in železnico so neustrezne.
- Uporaba JPP s strani odrasle populacije je nizka.
- Izkoriščenost avtobusov v veliki meri ni zadostna.

Predvideni ukrepi:

- izdelava CPS,
- ureditev lokacij in prometne varnosti posameznih avtobusnih postajališč (Gobovce, Strahinj), postavitve nadstrešnic na avtobusnih postajah (Naklo, Gobovce, Strahinj, Podbrezje, Zgornje Duplje),
- povečanje frekventnosti JPP,
- ureditev železniške povezave s potniškim vlakom na relaciji Naklo–Kranj in naprej do Ljubljane,
- izboljšanje povezav JPP s sosednjimi občinami, večjimi središči v državi ter z železniškima postajama v Kranju in Podnartu,
- povezovanje avtobusnih postajališč s postajami za izposajo koles,
- ureditev JPP z manjšimi vozili, ki ustrezajo številu potnikov,
- namestitve dodatnih postaj za izposajo koles,
- zagotovitev cenovne konkurenčnosti JPP z individualnimi prevozi.

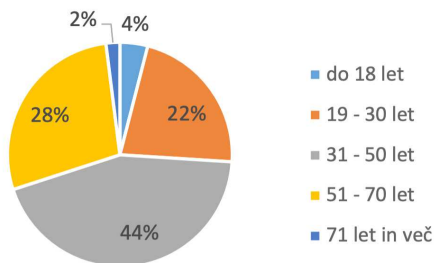
Izpeljani ukrepi:

- uvedba nove avtobusne linije skozi industrijsko cono,
- dopolnitev mreže avtobusnih postaj (Okroglo, poslovna cona Naklo).

Analiza anket

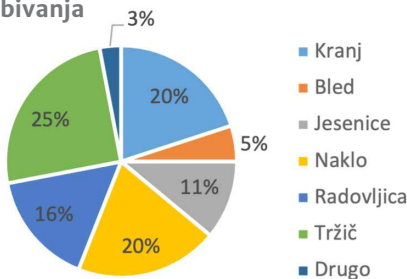
- Spletna anketa je bila izvedena v oktobru, občine so jo po svojih kanalih razširile med občane.
- Anketo je ustrezno izpolnilo 234 oseb, od tega je bilo 58 % žensk.
- Večina anketirancev je bila stara med 31 in 50 let.

Starost



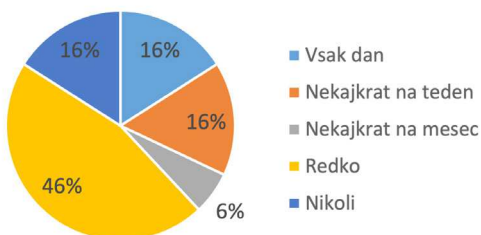
- 25 % ustrezno rešenih anket so izpolnili v občini Tržič.

Občina bivanja

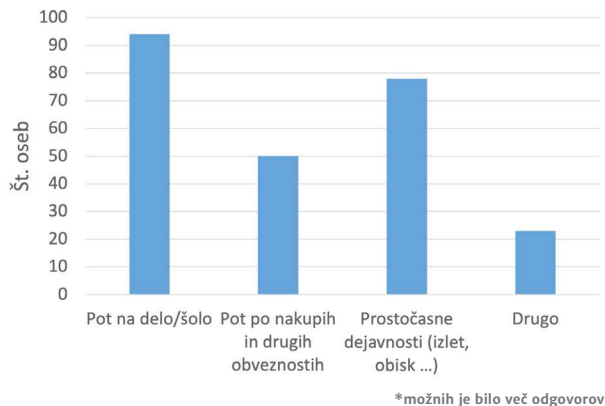


- Več kot 60 % anketirancev javni potniški promet uporablja redko oziroma nikoli. Le 16 % javni potniški promet uporablja vsak dan. Od 16 % oseb, ki javni potniški promet uporabljajo vsak dan, je več kot 60 % zaposlenih. JPP uporabljajo predvsem za prevoz na delo, redki tudi za druge obveznosti in prostočasne dejavnosti (predvsem mestne avtobuse).

Pogostost uporabe javnega potniškega prometa

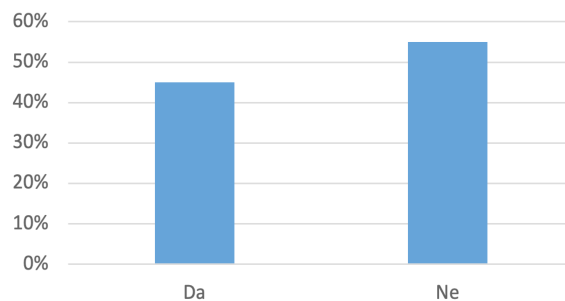


S kakšnim namenom uporabljate javni potniški promet



- Večina vprašanih se na avtobusu počuti varne.
- Precej razdeljena so mnenja glede ustreznosti vozniških redov in dostopnosti znotraj udobne razdalje za hojo.
- Približno polovici se cena vozovnice zdi dostopna, primerna pa se zdi le 42 % anketirancev.
- Več kot polovici se pokritost z JPP ne zdi ustrezna.
- Mnenja glede kakovosti storitve avtobusnih prevozov in mreže JPP so deljena.
- Vsi anketiranci se zavedajo, da linije medkrajevnega avtobusa niso dostopne osebam z gibalno ali senzorično oviranostjo, razen posamezni mestni avtobusi.
- 55 % vprašanih se frekvenca vožnje oziroma pokritost z JPP ne zdi ustrezna.

Zadostna frekvenca avtobusov

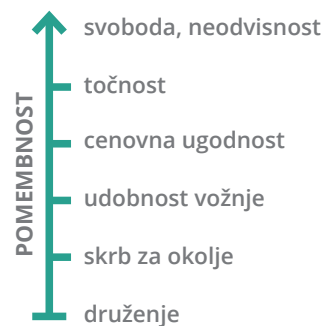


	Se ne strinjam.	Ne vem.	Strinjam se.
Na avtobusu se počutim varno in udobno, se spočijem, sem miren/-a.	19 %	16 %	65 %
Vozni red avtobusov v moji občini so ustrezni (začetek dela, konec pouka ipd.).	37 %	22 %	41 %
Cena avtobusnega prevoza je dostopna.	24 %	23 %	53 %
Cena avtobusnega prevoza je primerna.	28 %	30 %	42 %
Vsi deli moje občine so ustrezno pokriti z avtobusnimi linijami.	53 %	19 %	28 %
Javni promet je dostopen znotraj udobne razdalje za hojo z večjega dela občine.	33 %	25 %	42 %
V naši občini smo deležni kakovostne storitve avtobusnih prevozov.	38 %	26 %	36 %
Gorenjska ima učinkovito in kakovostno mrežo javnih prevozov.	37 %	29 %	34 %

Manjkajo jim povezave:

- med Tržičem in okoliškimi manjšimi kraji (Vadiče, Lom, Podljubelj, Senično, Golnik, Ljubelj, Jelendol), hitre avtobusne povezave med Tržičem in Ljubljano, Tržičem in Radovljico ter povezava naprej proti Bledu in Kranjski Gori,
- med Jesenicami in Planino pod Golico, Pristavo, Blejsko Dobravo ob nedeljah,
- mestnih avtobusov po Kranju v nočnem času, med Kranjem in Besnico večja frekvenca med vikendi in počitnicami, med Kranjem in Kamno Gorico, Nemiljami, iz Ljubljane čez Mavčiče do Kranja v večernih urah,
- na Pokljuko,
- iz Podnarta prek Kamne Gorice do TNC Lesce, Spodnja Lipnica–Lesce–Radovljica, Radovljica–Ljubljana pred 5.00 zjutraj,
- v času šolskih počitnicah, nedeljah in praznikih je povezav premalo.

Razlogi za izbiro določene vrste mobilnosti (hoja, kolesarjenje, vožnja z avtomobilom, javnim potniškim prometom) od najpomembnejšega do najmanj pomembnega:

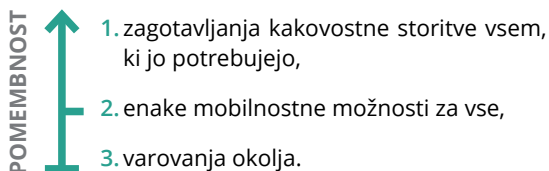


Anketiranci bi avtobusne prevoze uporabljali, če:

- bi bil čas potovanja enak osebnemu prevozu,
- bi bila večja frekvenca voženj,
- bi bil vozni red prilagojen času obveznosti (šolski urnik, delovni čas ipd.),

Cena za večino ni bila ključni razlog za uporabo, niti v primeru 50-odstotne pocenitve ali celo brezplačnega prevoza.

Kakovosten in dobro dostopen avtobusni prevoz je pomemben predvsem z vidika:



Predlagane spremembe avtobusnih prevozov:

- medkrajevni avtobusi postanejo dostopni tudi ranljivim skupinam (starejši, gibalno in senzorično ovirani, mamičice z vozički itd.),
- ure odhodov se prilagodijo urniku dela, vključno z zgodnjimi jutranjimi odhodi,
- krajši časovni razmiki med posameznimi vožnjami – večja frekvenca,
- možnost plačila z bančno kartico ali mobilno plačevanje,
- več hitrih linij po avtocesti,
- prilagojenost velikosti avtobusov dejanskemu povpraševanju,
- vključenost manjših krajev v mrežo JPP,
- spremljanje prihodov in odhodov avtobusov prek aplikacije,
- nočne linije, še posebno med vikendi,
- boljše možnosti prestopanja in večmodalnosti,
- preglednejši in bolj jasni vozni redi, zemljevid z označenimi linijami in avtobusnimi postajališči,
- večja preglednost glavnih avtobusnih postaj (Radovljica in Kranj).

Predlogi za razvoj na območju LAS Gorenjska košarica

Območje LAS Gorenjska košarica obsega severni in osrednji del gorenjske statistične regije. Sestavlja ga 14 občin: Bled, Bohinj, Cerklje na Gorenjskem, Gorje, Jesenice, Jezersko, Kranj, Kranjska Gora, Naklo, Preddvor, Radovljica, Šenčur, Tržič in Žirovnica.

Gre za prostorsko zelo raznovrstno enoto, ki jo zaznamuje razgiban relief – približno polovica območja leži nad 1.000 metri nadmorske višine, več kot 60 % površine pokrivajo gozdovi in več kot polovico enote sestavljajo varovana območja narave. Ohranjena narava bo v naslednjih desetletjih pridobivala vedno večji pomen (prehranska varnost, biogospodarstvo, blaženje posledic podnebnih sprememb). Zato je trajnostno prostorsko načrtovanje ter načrtovanje razvoja prometa izrednega pomena.

Na lokalni ravni se kažejo številne dobre prakse, predvsem pri uvajanju javnega potniškega prometa za potrebe turizma v času visoke turistične sezone. Na državni ravni pa ni zaznati pravega sistemskega sodelovanja.

Javni potniški promet je lahko učinkovit le, če je organizirano v obliki mreže in omogoča udobno in osebno prevozu časovno konkurenčno potovanje. Nujna je usklajenost voznih redov, enotna vozovnica in usklajeno upravljanje. Urejene morajo biti tudi prestopne točke ter dostop do postajališč JPP s kolesom ali peš.

Oblikovali smo nekaj ključnih usmeritev za prihodnji razvoj javnega potniškega prometa na območju LAS:

1. K uporabi JPP je nujno spodbuditi tudi druge uporabnike, poleg šolajočih, ki so trenutno prevladujoča skupina uporabnikov, je treba privabiti tudi zaposlene. Javni potniški promet je treba predstaviti kot možnost prevoza na delo in z dela ter temu primerno tudi prilagoditi vozne rede (zgodnejši odhodi, prevozi v popoldanskem in večernem času), saj so zdaj vozni redi večinoma primerni zgolj za prihod in odhod iz šole.

2. Vsem zaposlenim, ki imajo možnost uporabe JPP, se nadomestilo za prevoz na delo izplača v obliki vozovnice za JPP oziroma znesek nakupa mesečne vozovnice. Gre za ukrep, ki ga je treba uskladiti na ravni celotne države – sprememba zakonodaje. Seveda je predhodno treba povečati konkurenčnost JPP osebnemu avtomobilu, prilagoditi vozne rede urnikom dela, izboljšati frekvenco določenih linij.
3. Medkrajevni avtobusi niso prilagojeni za prevoz gibalno in senzorično oviranih oseb. Nujna je posodobitev voznega parka in nakup nizkopodnih avtobusov, ki jih bodo lahko uporabljale tudi ranljivejše skupine prebivalcev.
4. Ureditev postajališč, predvsem tistih zunaj večjih naselij, ki so običajno manj urejena. Vsaj s talnimi označbami in nadstrešnico. Vemo, da je urejena infrastruktura uporabnikom privlačnejša.
5. Javna kampanja za osveščanje o trajnostni mobilnosti, v katero so vključena tudi ministrstva (npr. oglas na televiziji, YouTubu).
6. Vzpostavitev dobre mreže izposojevalnic koles kot dodatek mreži javnega potniškega prometa. Tako se lahko zapolni manko linij v manjša naselja na obrobju občin in ustvari možnost večmodalnosti.
7. Sofinanciranje vozovnic na določenih linijah – do bolnišnic, zdravstvenih domov, trgovin, upravnih enot ipd. Podobno je uspelo Mestni občini Kranj, s sofinanciranjem avtobusne vozovnice na medkrajevni liniji Kranj-Golnik so povečali število uporabnikov in si s tem ustvarili možnost vpeljave nekaj dodatnih voženj.
8. Planinska izhodišča v Trziču (Ljubelj, Lom, Jelendol, Brezje pri Trziču), na Jezerskem (Jezersko povezati tudi z Logarsko dolino), v Kranjski Gori, Mojstrani in na Pokljuko povezati z rednimi avtobusnimi linijami ali prevozi s kombiji (vsaj v času poletnih počitnic, praznikov in ob koncih tedna). Imeti morajo tudi zgodnje jutranje odhode (tako, da si najpozneje ob 5.00 na izhodišču).
9. K uporabi linij, prvotno ustvarjenih in namenjenih turistom (Hop-on Hop-off bus, prevozi s kombiji itd.), je treba spodbuditi tudi lokalno prebivalstvo. Šele ko bodo prevozi zasedeni tudi s strani občanov, bodo prevozniki izvajanje prevozov lahko razširili na celo leto.
10. Preučiti možnosti in potrebe (dejansko povpraševanje) po povezavi nekaterih manjših, odročnejših krajev z JPP ali poiskati drugo rešitev in manjkajoče linije dopolniti npr. s prevozi na klic (že uveljavljen prostovoljski projekt Prostofer) in združitvijo s šolskimi prevozi.
11. Enotna aplikacija z voznimi redi in trasami linij vseh ponudnikov JPP.
12. Prilagoditev javnega potniškega prometa kolesarjem - omogočiti prevoz koles in znižati doplačilo za kolo.

~~~~~

Za konec pa še misel nekdanjega župana Bogote:

*»Razvita država ni tista, kjer imajo revni avtomobile.  
Je tista, kjer bogati uporabljajo javni promet.«*

~~~~~

