

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

Progetto strategico co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale
Strateški projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj

BOHINJSKA PROGA

Socioekonomska študija valorizacije Bohinjske železnice
za mobilnost turistov in prebivalcev



Posoški razvojni center

Socioekonomska študija valorizacije Bohinjske železnice za mobilnost turistov in prebivalcev

Študija financirana v okviru programa sodelovanja Interreg V-A Italija-Slovenija 2014-2020 (projekt CROSSMOBY), ki ga financira Evropski sklad za regionalni razvoj.

Avgust 2021

Naročnik:

POSOŠKI RAZVOJNI CENTER

Trg tigrovcev 1
5220 Tolmin
Slovenia
info@prc.si
Tel.: 05 38 41 500



Pripravljalec:

**QNEX -SOLUZIONI PER LA MOBILITÀ
OHG/SNC**

Dominikanerplatz 35 Piazza Domenicani
IT-39100 Bozen/Bolzano
South Tyrol, Italy
info@qnex.it
tel. +39 0471 970217



Splošno kazalo

1. Uvod	6
1.1. Vizija	6
1.2. Pristop	6
1.3. Izziv	7
1.4. Dejanje	8
2. Metodologija	10
3. Značilnosti območja in prebivalstva	11
3.1. Prebivalci	11
3.2. Turizem.....	13
3.3. Čezmejna mobilnost	14
3.4. Povzetek	15
4. Promet: infrastruktura in ponudba	16
4.1. Prevoz z osebnim avtomobilom.....	16
4.2. Železniški promet.....	17
4.2.1. Avtovlak.....	18
4.2.2. Turistični vlaki	19
4.2.3. Mednarodne povezave z Avstrijo in Italijo	19
4.2.4. Tovorni promet.....	21
4.3. Avtobusni promet	21
4.3.1. Turistični avtobusi.....	22
4.4. Kolesarske poti	23
4.5. Povzetek	23
5. Smernice za načrtovanje železniških storitev s posebnim poudarkom na sekundarnih progah	25
5.1. Novi preporod železnice: sodobne tehnologije za sodobno mobilnost	25
5.2. Vloga in potencial železnic v splošni ponudbi javnega in zasebnega prometa	25
5.3. Merila konkurenčnosti javnega železniškega prometa na območjih z nizkim povpraševanjem	26
5.4. Reorganizacija transportne ponudbe	27
5.5. Prednosti nove mobilnosti	29
5.6. Orodja.....	29
5.6.1. Takt.....	29
5.6.2. Sistematični prestopi	31
5.6.3. Racionalizacija števila linij in kompleksnosti voznih redov	32
5.6.4. Obveščanje in promocija	32
5.6.5. Preureditev postaj, postajališč in drugih prostorov	37
5.7. Primeri regionalnega železniškega prometa na sekundarnih progah: Merano-Malles	38
5.7.1. Preureditev infrastrukture	38
5.7.2. Sistemski pristop.....	38
5.8. Integrirani prometni sistem Južne Tirolske	39

5.8.1.	Pestra izbira prevoznih ponudnikov	39
5.8.2.	Povečanje kakovosti in obsega ponudbe	39
5.8.3.	Posodobitev infrastrukture in tirnih vozil	39
5.8.4.	Poenotenje vozovnic: enoten tarifni sistem	39
5.8.5.	Enoten informacijsko-promocijski center	40
5.8.6.	Nadgradnja postaj	41
5.9.	Primer regionalnega prevoza na sekundarnih linijah: Kärnten Linien	41
5.10.	Povzetek	43
6.	Obstoječe in potencialno povpraševanje	44
6.1.	Trenutno povpraševanje po mobilnosti	44
6.1.1.	Železniški in avtobusni prevoz	45
6.1.2.	Uporaba osebnih vozil	46
6.1.3.	Korist za dnevne migracije	47
6.2.	Potencial	48
6.2.1.	Referenčni primeri v alpskem prostoru: Južna Tirolska	48
6.2.2.	Potencial povpraševanja med lokalnimi prebivalci	49
6.2.3.	Potencial povpraševanja iz turističnih tokov	50
6.2.4.	Potencial tranzitnega povpraševanja	50
6.3.	Povzetek	50
7.	Opredelitev železniške ponudbe prihodnosti	52
7.1.	Prioritete	52
7.2.	Opredelitev linij	53
7.3.	Oblikovanje voznega reda	53
7.4.	Opredelitev frekvence	54
7.5.	Avtovlaki, turistični vlaki, tovorni vlaki	57
7.6.	Značilnosti postajališč in njihovo pozicioniranje	58
7.7.	Podaljški in zvezni loki	58
7.8.	Infrastrukturalne zahteve	59
7.9.	Predhodna ocena stroškov	59
7.10.	Naslednji koraki: nacionalno testno območje za nov razvoj?	60
8.	Zaključek	62

Kazalo slik

Slika 1: Bohinjska železniška proga v teritorialnem kontekstu	11
Slika 2: Število prebivalcev po občinah, ki jih neposredno oskrbuje Bohinjska železnica	12
Slika 3: Zvezna loka (polkrožni povezavi) v Italiji in Sloveniji	20
Slika 4: Storitev Citybus z nizkopodnim minibusom z dvojnimi vrati	27
Slika 5: Primer storitve Citybus.....	28
Slika 6: Primer taktnega voznega reda.....	30
Slika 7: Primerjava med tradicionalnim in taktnim voznim redom	30
Slika 8: Primer sistematičnih prestopov med različnimi linijami	31
Slika 9: Primer integriranega zemljevida omrežja z jasnim pregledom železniške in avtobusne ponudbe	33
Slika 10: Slika 10: Primer brošure o karticah mobilnosti »Mobilcard« na Južnem Tirolskem	35
Slika 11: Primer brošure voznega reda	35
Slika 12: Primer informacij o tarifnem sistemu	36
Slika 13: Primer promocijskega plakata	36
Slika 14: Primeri udobnega vkrcavanja in vožnje z vlakom	37
Slika 15: Kärntner Linien (Koroška) – več operaterjev, vendar integrirana ponudba.....	42
Slika 16: Potniki Bohinjske železnice	45
Slika 17: Povprečni letni dnevni promet na cestah vzdolž Bohinjske železnice.	46
Slika 18: Možni vozni red linije Jesenice-Nova Gorica–Gorica	54
Slika 19: Možni vozni red linije Nova Gorica–Sežana	55
Slika 20: Možni alternativni vozni red linije Nova Gorica–Jesenice.....	56
Slika 21: Možni alternativni vozni red linije Nova Gorica–Sežana	56
Slika 22: Odprti vagon “cabrio” na progi Mariazellerbahn v Avstriji	57
Slika 23: Približna predhodna ocena stroškov	59
Slika 24: Izvleček iz Strategije razvoja prometa RS 2030, stran 208	60
Slika 25: Izvleček iz Strategije razvoja prometa RS 2030, stran 207.....	60

1. UVOD

1.1. Vizija

Socioekonomska študija odgovarja na potrebo po preučitvi stanja in potenciala Bohinjske železniške proge ter s tem spodbuja razvoj »vizije« in »poslovnega načrta« za prihodnost na tej železniški progi, pri čemer:

- se ne omejuje samo na železniške storitve,
- ampak preučuje tudi vlogo, ki bi jo železniška proga lahko odigrala za razvoj in ovrednotenje celotnega območja v okviru **multimodalnega pristopa**, ki vključuje potrebe in pričakovanja prebivalcev, uporabnikov ter dnevni in nočitveni turistov.

Razprave o potencialni vlogi Bohinjske železniške proge in čezmejnih železniških povezav med Slovenijo, Italijo in Avstrijo pri razvoju tega območja in oblikovanju mednarodnega turističnega vlakovnega koridorja potekajo že desetletja na lokalni in državni ravni.

EZTS GO, italijanski javni organ s pravno osebnostjo, so leta 2011 ustanovile občine Gorica, Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba v skladu z Uredbo (ES) št. 1082/2006 Evropskega parlamenta in Sveta, da bi natančno opredelile in se spoprijele s skupnimi izzivi ter **celotno čezmejno območje naredile za bolj konkurenčno in privlačno**. EZTS GO je organ s pristojnostjo na območju treh mest: lahko sega čez mejo in načrtuje ter izvaja dejavnosti za skupno čezmejno somestje, ki ga tvorijo tri občine, povezane v celovito območje brez meja. EZTS GO je **naravna platforma za čezmejno sodelovanje**, kamor spada tudi načrtovanje prometa.

V zadnjih letih **se v evropskih programih posveča vedno več pozornosti javnemu prometu in zlasti železniškemu prometu** kot ključnemu dejavniku kakovosti življenja in privlačnosti ozemlja. Evropska območja, ki so že naredila korake v tej smeri, že žanjejo koristi z vidika prometa in mobilnosti, pa tudi boljše splošne privlačnosti in konkurenčnosti.

Omeniti je potrebno še, da bo Nova Gorica s sosednjo Gorico **Evropska prestolnica kulture 2025** in Trg Evrope/Piazza Transalpina ob novogoriški železniški postaji osrednji kraj dogajanja.

Posoški razvojni center je naročil študijo z namenom, da se pripravi **posodobljen in izčrpen pregled obstoječega stanja in možnega razvoja** za ovrednotenje Bohinjske železniške proge v okviru projekta CROSSMOBY, ki je sofinanciran s strani Evropskega sklada za regionalni razvoj v okviru programa Interreg V-A Italija-Slovenija 2014-2020.

1.2. Pristop

Za študijo smo izbrali celovit metodološki pristop z vrsto različnih dejavnosti, pregledov in raziskav, strukturiranih v 4 osnovne module:

- a) opis in ocena referenčnega konteksta in sedanjih razmer ter železniške proge;
- b) razlaga značilnosti sodobnega železniškega regionalnega prevoza, tudi s primeri dobre prakse in inovativnimi nacionalnimi in mednarodnimi transportnimi modeli;

- c) analiza potencialnega povpraševanja, ki bi ga lahko pritegnil sodoben železniški regionalni prevoz;
- d) opredelitev predloga za doseganje ciljnih storitev in s tem povezanega modela delovanja za Bohinjsko progno;

Pri metodi dela smo upoštevali tudi stališča različnih teritorialnih akterjev in poskušali prenesti tudi njihova stališča.

S tehnično in prometno analizo smo lahko natančneje opredelili vrednost in koristi, ki bi jih lahko ustvarile ustrezne naložbe v prenavo in posodobitev Bohinjske železnice.

1.3. Izziv

Pri pripravi te študije se je pokazala prava narava izziva, ki ni zgolj tehnična prenova Bohinjske železniške proge. Tehnična obnova standardne železniške proge je morda draga, ni pa težka.

Toda Bohinjska železniška proga ni standardna železniška proga.

Zato je pravi izziv pravilno definirati vizijo in cilj v smislu zelenega časovnega zaporedja ter posledično na podlagi potenciala organizirati infrastrukturo, ki jo je mogoče oblikovati in graditi postopoma. Povedano drugače, pri prenavi proge se ni mogoče zanašati na obstoječo ponudbo storitev ali na presojo, po kateri naj bi šlo za železniško povezavo na obrobju in zunaj večjih naseljenih območij, zaradi česar je ostala tehnološko zanemarjena, predvsem pa izvzeta iz načrtovanja in trženja storitev.

Prav tako se ne moremo ustaviti pri pregledu prihodkov od prodaje vozovnic iz povpraševanja, ki bi ga lahko potencialno ustvarili, čeprav je očitno, da bi se na območju s tako intenzivnim turizmom s približno 30 % vseh nočitev v Sloveniji na letni ravni, lahko uvedli programi »kartic gosta«. Lokalna davčna ureditev namreč omogoča, da se železniške vozovnice vštejejo v ceno nočitve, obenem pa se obratovalni stroški krijejo iz prihodkov od nočitvenih turistov, tudi če ne uporabljajo železnice.

Javni potniški promet je gonilna sila turizma in gospodarstva na teh območjih s pozitivnimi učinki na regionalni ravni. Železnica je gonilo, ki lahko zagotavlja bistveno višje koristi kot cestni promet.

Prav zaradi tega glavni konkurenti Slovenije veliko vlagajo v vzdrževanje in krepitev javnega prometa in železniških prog na obrobjih območjih s turistično vrednostjo.

Če ponovimo: koristi se ne merijo samo s številom potnikov na vlaku, temveč predvsem s povečanjem zasedenosti in prihodkov na sobo. Ti kazalniki namigujejo, da je **na območju Bohinjske železnice še veliko manevrskega prostora za kvantitativne in kvalitativne izboljšave, skupaj s potrebo po postopnem podaljšanju poletne sezone in željo po povečanju deležev tujega turističnega trga**. Ob vsem tem je treba poudariti pomen trajnostnega turizma, da bi se izognili negativnim stranskim učinkom, kot sta promet in zastoji.

1.4. Dejanje

Izziv je nedvomno fascinanten in vse pomembnejše turistične destinacije severno in južno od Alp vedno intenzivneje tekmujejo med sabo. Sama železnica pa, po drugi strani, ne polni hotelov samodejno.

Razvijati je potrebno zmogljivosti za privabljanje obiskovalcev in zagotoviti dostopnost. Bistvenega pomena je torej povezovanje prometnih sistemov z drugimi vlaki in avtobusi, ustreznimi voznimi redi in cenami, pri čemer si lahko izposojamo pozitivne izkušnje iz drugih primerljivih regij, kot sta Južna Tirolska ali avstrijska Koroška.

Preporod javnega prevoza je torej rezultat pozornosti, ki jo moramo namenjati trem makro vidikom:

1. **zanesljivost ponudbe na osnovi pogostosti vlakov in sistemskih povezav**, da se celoten sistem potniškega prometa razvija organsko brez asimetrije ali podvajanja;
2. **razmerja med infrastrukturo, storitvami in lokalnimi sredstvi**, da se zadosti potrebi po učinkoviti intermodalnosti (na primer kolo + vlak);
3. **privlačnost ponudbe**, da se okrepi obstoječe povpraševanje ter se pritegnejo novi redni in občasni uporabniki, s čimer se bo razširila ponudba in se bo izboljšala dostopnost ozemlja.

Te izkušnje kažejo, da je železnica lahko učinkovit in trajosten odziv na potrebe mobilnosti, sorazmerno s kakovostjo upravljanja javnega prometa in njegovo zanesljivostjo.

Predlogi in železniški obratovalni model, opredeljeni v tej študiji, predstavljajo rezultat teh razmišljanj in pristopa k temi.

Drugi pomembni vidik se nanaša na prometni sistem in kaj ta predstavlja za lokalno ozemlje in lokalne skupnosti ter gospodarstvo.

Gre za temeljni vidik lokalnega socioekonomskega razvoja in hkrati predstavlja kritičen element zaradi specifičnih razlogov poleg dejavnikov, ki presegajo meje območja. Dejansko lahko trdimo, da:

1. kapilarno razširjeni **lokalni prevoz zagotavlja doživljajske možnosti**, daje posameznikom svobodo ter predstavlja **element konkurenčnosti** za gospodarski sistem.
2. zunanji učinki, ki izhajajo iz **prevladujoče uporabe osebnih vozil**, vodijo do negativnih posledic: **zastojev, emisij in nesreč**. To pa **škodi kakovosti življenja in privlačnosti območij**; to velja toliko bolj v občutljivih območjih z omejenimi možnostmi, kot je gorati svet.

Prav v tem nasprotju smo priča poskusom, da se vzpostavi učinkovit javni promet ob upoštevanju omejene razpoložljivosti finančnih sredstev. Da bi izboljšali kakovost življenja občanov in socioekonomski razvoj območja, bi bilo primerno na novo odkriti železnico kot prevozno sredstvo, ki združuje privlačno prometno ponudbo z zmanjšanim družbenim in okoljskim vplivom.

Trend se krepi kljub razširjenemu kulturnemu in tehničnemu prepričanju, da železniške storitve ne morejo zadostiti zahtevam gospodarske donosnosti. To se dogaja tudi zato, ker regulativni organi pogosto težko zagotovijo ravnotežje med potrebami po učinkovitem javnem prevozu in stroški družbenih, ekonomskih in okoljskih zunanjih učinkov, ki izhajajo iz prometne ureditve, ki ne ponuja nobene alternative osebnemu avtomobilu.

V tej študiji smo upoštevali takšen scenarij in povezavo, ki obstaja med prometno ureditvijo in stanjem na lokalnem ozemlju. V tem smislu smo opredelili nekaj uporabnih spremenljivk za prihodnost Bohinjske železnice, pri čemer smo posebno pozornost namenili okoljskim vplivom in konkurenčnosti območja.

2. METODOLOGIJA

Pri metodološkem pristopu smo združili dva vidika in ju raziskali v štirih delih:

- na eni strani smo opravili poglobljeno raziskavo konteksta s kvalitativno in kvantitativno analizo strokovnih elementov, ki lahko vplivajo na promet in mobilnost;
- po drugi strani pa smo glede na posebnosti območja, po katerem proga poteka, posvetili posebno pozornost interakciji med železniško progo in okoljem, z namenom, da se dosežejo čim bolj ugodni učinki. **Železniška proga na postane proga območja in ne le proga na tem območju.** Z drugimi besedami: Bohinjska železnica bi za upravljavca železniške infrastrukture verjetno bila bolj donosna kot izključno »tovorni koridor« za blago Luke Koper, vendar bi s tem povsem pozabili na edinstveno okolje po katerem poteka in ga tako razvrednotili.

V prvem delu podajamo pregled izhodišč za opredelitev referenčnega konteksta, ob upoštevanju tako statističnih virov, iz katerih lahko podrobneje preučimo okoliščine, kot tudi programskih orodij, razvitih za upravljanje mobilnosti in ozemlja, pri čemer se posebej osredotočamo na elemente, ki povezujejo tri temeljne osi analize. Gre namreč za naslednje nosilne stebre:

- teritorialne in urbanistične značilnosti območja;
- socioekonomski elementi prebivalstva in gospodarstva;
- struktura in dinamika prevladujočih oblik mobilnosti.

V drugem delu obravnavamo nekaj uspešnih izkušenj na območjih, primerljivih s preučevanim območjem, prek katerih lahko bolje razumemo in tudi potrdimo uspešno povezavo med najpomembnejšimi spremenljivkami.

V tretjem delu obravnavamo potencialno povpraševanje na osnovi projekcij, trendov in ocen stroke, konkretnih izkušenj in literature.

V četrtem delu ponujamo različne scenarije in z njimi povezane modele obratovanja. Ti scenariji se primerjajo in ocenjujejo na podlagi proizvodnih stroškov ponudbe in na podlagi projekcije potencialnega povpraševanja.

Za obravnavo vprašanja smo izbrali večplastno, **multidisciplinarno študijsko metodo**, s katero smo iz dokumentov in kvantitativnih podatkov pripravili zbirne kazalnike. S takšnim pristopom smo dosegli **celovito analizo** z zanesljivimi **rezultati**, kakor je bilo zahtevano v naročilu ter opredelili potrebe in želje na tem območju.

Pričujoči dokument tako vsebuje **trdna izhodišča za načrt obratovanja in pragmatičen pristop k izbiranju možnih rešitev**. Iz vsega navedenega se je pripravil »poslovni načrt«, s katerim se lahko izboljšata ponudba in se kakovost javnega prevoza okrepi skladno z izbrano stopnjo izvajanja.

3. ZNAČILNOSTI OBMOČJA IN PREBIVALSTVA

V tem poglavju je opisano območje, po katerem poteka Bohinjska železnica, pri čemer so opredeljeni temeljni geografski, demografski, socioekonomski ter prometni elementi in kazalniki, na osnovi katerih se lahko ocenijo možne vloge in vplivi železnice na sedanji in prihodnji razvoj območja.

Izdelana analiza je lahko temeljni pogoj za dimenzioniranje potencialnega povpraševanja po železniških storitvah. Posledično se lahko načrtuje ustrezna ponudba železniških storitev ter z njo povezani posegi na železniški infrastrukturi.

3.1. Prebivalci

Bohinjska železniška proga povezuje Jesenice v Sloveniji s Trstom v Italiji. V tej študiji smo se osredotočili predvsem na slovenski del proge med Jesenicami in Sežano z 39 železniškimi postajami, vključno z Jesenicami, Sežano (in krakom prek Ajdovščine, ki je trenutno odprt samo za tovorni promet).



Slika 1: Bohinjska železniška proga v teritorialnem kontekstu. Vir: Wikipedia

Te postaje se nahajajo v **12 občinah, ki spadajo v tri slovenske statistične regije:**

- štiri občine so v Gorenjski statistični regiji: Jesenice, Gorje, Bled in Bohinj;
- v Goriški statistični regiji je šest občin: Tolmin, Kanal, Nova Gorica, Šempeter–Vrtojba, Renče–Vogrsko in Ajdovščina;
- dve občini sta v Obalno–kraški statistični regiji: Komen in Sežana.

Postaja oz. postajališče	Št. preb. - naselje	Občina	Št. preb. - občina	Statistična regija
JESENICE	13.338	Jesenice	21.340	Gorenjska
Kočna (Podkočna)	56	Jesenice	-	Gorenjska
Vintgar (Blejska Dobrava)	937	Jesenice	-	Gorenjska
Podhom	329	Gorje	2.738	Gorenjska
Bled Jezero	4.969	Bled	7.868	Gorenjska
Bohinjska Bela	545	Bled	-	Gorenjska
Nomenj	159	Bohinj	5.145	Gorenjska
Bohinjska Bistrica	1.767	Bohinj	-	Gorenjska
Podbrdo	578	Tolmin	3.336	Goriška
Hudajužna	80	Tolmin	-	Goriška
Grahovo	112	Tolmin	-	Goriška
Podmelec	86	Tolmin	-	Goriška
Most na Soči	416	Tolmin	-	Goriška
Avče	198	Kanal	5.291	Goriška
Kanal	1.127	Kanal	-	Goriška
Anhovo (Deskle)	1.246	Kanal	-	Goriška
Plave	238	Kanal	-	Goriška
Solkan	3.216	Nova Gorica	3.1884	Goriška
NOVA GORICA	13.031	Nova Gorica	-	Goriška
Šempeter pri Gorici	3.694	Šempeter - Vrtojba	6.292	Goriška
Volčja Draga	713	Renče - Vogrsko	4.371	Goriška
Okroglica	57	Renče - Vogrsko	-	Goriška
PRVAČINA	0	Nova Gorica	-	Goriška
Dornberk vas	0	Nova Gorica	-	Goriška
Batuje	369	Ajdovščina	19.418	Goriška
Kamnje	243	Ajdovščina	-	Goriška
Dobravlje	464	Ajdovščina	-	Goriška
Cesta	536	Ajdovščina	-	Goriška
AJDOVŠČINA	6.843	Ajdovščina	-	Goriška
PRVAČINA	1.249	Nova Gorica	-	Goriška
Dornberk	822	Nova Gorica	-	Goriška
Steske	29	Nova Gorica	-	Goriška
Branik	932	Nova Gorica	-	Goriška
ŠTANJEL	357	Komen	3.529	Obalno-kraška
Kopriva	172	Sežana	13.702	Obalno-kraška
Dutovlje	713	Sežana	-	Obalno-kraška
Kreplje	137	Sežana	-	Obalno-kraška
SEŽANA	6.037	Sežana	-	Obalno-kraška
TOTAL	65.795		124.914	

Slika 2: Število prebivalcev po občinah, ki jih neposredno oskrbuje Bohinjska železnica

V zgornji tabeli je prikazano skupno število prebivalcev občin z železniško postajo na ozemlju:

- 65.795 prebivalcev, če upoštevamo za vsako postajo samo naselje;
- 124.914 prebivalcev, če upoštevamo za vsako postajo celotno občino.

Absolutno število prebivalcev je nedvomno prvi relevanten kazalnik za oceno potenciala železniške proge.

V primeru Bohinjske železnice je koristno upoštevati tudi druge dejavnike, ki so povezani z vzorci mobilnosti na območju:

- **celotno prebivalstvo referenčnega bazena**, ki vključuje prebivalce zalednih območij. Orografsko-urbanistična analiza ozemlja namreč pokaže, da poleg teh občin ob progi, k osi, ki jo predstavlja železnica gravitira bistveno večje ozemlje. Na slovenski strani lahko namreč dodamo še sedem občin Goriške statistične regije: Bovec, Brda, Cerknjo, Idrija, Kobarid, Miren-Kostanjevica in Vipava s skupno dodatnimi 40 tisoč prebivalci. Na italijanski strani pa še Gorico (33 tisoč prebivalcev) in Trst (200 tisoč prebivalcev).
- **Težnja po javnem prevozu**: Na splošno je višja v manjših, obrobni občinah, saj jim pogosto primanjkuje storitev, zaradi česar so prebivalci navajeni in tudi pripravljeni potovati na daljše razdalje, da pridejo do storitev.
- **Prostorske smeri mobilnosti**: Premiki so večinoma prostorsko omejeni z orografskimi mejami (dolinami) in bi takšne potnike zlahka prestregli z železniškim prevozom.
- **Konkurenčnost** železnice se kaže v primerjavi s trenutnimi in potencialnimi prevoznimi sredstvi ob upoštevanju razpoložljivih alternativ. Železnica se kaže za zelo ugodno, saj cestnih povezav, ki bi omogočale potovanje z veliko hitrostjo oziroma kapaciteto, v regiji ni. V prihodnosti bi obstoj zanesljivega železniškega prevoza lahko pozitivno vplival na potovalne čase od/do/med različnimi občinami, s čimer bi prispevala k dodatnemu povpraševanju po železniških prevozih.
- **Druge vrste mobilnosti** (potovanja z izvorom izven obravnavanega območja, tranzit, turizem ...), ki niso povezane z lokalnimi prebivalci (to bo obravnavano v naslednjih delih te študije).

3.2. Turizem

Bohinjska železnica poteka po turističnem območju nacionalnega in mednarodnega pomena.

Če si ogledamo **nastanitvene kapacitete v letu 2019**:

- na prvem mestu je Gorenjska z 42.910 ležišči, kar predstavlja 23 % vseh ležišč v Sloveniji.
- Goriška se s 25.039 ležišči (13 % vseh ležišč) uvršča na četrto mesto v Sloveniji.

Če upoštevamo **število turistov v letu 2019**:

- na prvem mestu v Sloveniji je Gorenjska z 1.481.122 prihodi, kar predstavlja 24 % vseh prihodov.
- Goriška je zabeležila 536.475 prihodov in je z 9 % vseh prihodov na petem mestu v Sloveniji.

Po številu nočitev v letu 2019:

- imamo na prvem mestu v Sloveniji Gorenjsko s 3.542.488 nočitvami, kar predstavlja 22 % vseh nočitev.
- Goriška je zabeležila 1.255.914 nočitev in je z 8 % vseh nočitev na petem mestu v Sloveniji.

Če te številke primerjamo s številom prebivalcev, opazimo **zelo intenzivno prisotnost turistov v teh dveh regijah**. Med 12 slovenskimi statističnimi regijami beleži višjo turistično intenzivnost le še Obalno-kraška statistična regija. Razlog za to je v specifičnosti območja, po katerem poteka Bohinjska železnica: Julijske Alpe, Blejsko in Bohinjsko jezero, dolina Soče so znamenitosti območja, ki lahko privabi veliko **število nočitvenih (stacionarnih) turistov**.

Še širše je območje potencialnih dnevnih turistov, ki lahko uporabljajo progo in zajema skoraj celotno Slovenijo, Furlanijo Julijsko krajino v Italiji in Koroško v Avstriji. V dveh urah od železniške proge živi dva milijona Slovencev, 1,2 milijona Italijanov in pol milijona Avstrijcev, ki bi z železniško progo lahko predstavljali **dnevni turizem**.

3.3. Čezmejna mobilnost

Južni del Bohinjske železnice poteka po ozemlju Italije in povezuje Sežano s tržaško postajo **Campo Marzio**. Ta del proge se trenutno uporablja izključno za tovorni promet v tržaškem pristanišču. V nekdanji tržaški postaji Campo Marzio se ureja **železniški muzej**, ki ga upravlja Fondazione FS (sklad za dediščino Italijanskih državnih železnic). **Fondazione FS** trenutno obnavlja muzej, obenem pa pripravlja železniško postajo, ki bo namenjena turističnim in zgodovinskim vlakom. Zato Fondazione FS skrbi za vzdrževanje infrastrukture na **železniškem mejnem prehodu Repentabor** na prvotni trasi Bohinjske železnice, da bi se v prihodnosti lahko na novo vzpostavile železniške povezave s Slovenijo.

Bohinjska železnica pri Novi Gorici poteka tik ob italijanski meji. **Mednarodna železniška povezava s postajo Gorizia Centrale** se trenutno uporablja le za tovarne vlake, ponovni zagon potniškega prometa pa je predviden za leto 2023. V nadaljnjih poglavjih navajamo projekte, v okviru katerih se bosta zgradila zvezna loka v Italiji in Sloveniji, da se izboljša zmogljivost proge in zmanjša prisotnost tovornih vlakov v Novi Gorici ter se preuredi območje okoli železniške postaje.

Jesenice so neposredno povezane z **avstrijskim železniškim omrežjem** prek predora Karavanke, po njem pa vozijo vlaki mestne železnice **S-Bahn Kärnten**. V letu 2019 je regionalna povezava S21 imela končno postajo na Jesenicah štirikrat dnevno ob vikendih in praznikih v poletnem obdobju. Po pandemiji se predvideva, da se bo povezava ponovno vzpostavila in celo okrepila. **Roška železnica** (Rosenthalbahn) med Svetno vasjo in Področco je bila ukinjena leta 2017 in prodana deželi Koroški. Od poletja leta 2020 po tej progi vozijo **muzejski vlaki NBIK**.

K vsemu velja dodati tudi, da bi z ovrednotenjem proge in zlasti vzpostavitvijo nove železniške povezave med Novo Gorico in Gorico, omogočili nastanek novega mednarodnega železniškega koridorja za potnike in turiste, ki bi bil pomemben za celotno območje.

3.4. Povzetek

Območje Bohinjske železnice ima naslednje značilnosti:

- **Redko poseljeno območje** kaže potrebo po boljšem javnem prevozu, **železniška proga pa poteka tako, da bi lahko predstavljala konkurenčno rešitev** za dobršen del potovanj.
- Proga je izjemno pomembna za **slovenski turizem**, pri čemer je izid ugoden za vse: železnica lahko namreč okrepi turistično ponudbo, turisti pa lahko prispevajo k ekonomski vzdržnosti železniške proge.
- Proga igra pomembno vlogo v **čezmejni mobilnosti za prebivalce, gospodarstvo in turizem**. Boljša železniška povezava s sosednjimi državami bi bila koristna za območje Bohinjske železnice in celotno Slovenijo.
- **Vloga mednarodne železniške povezave** za izhodiščne postaje in destinacije v Italiji in Sloveniji onstran območja, ki ga preučujemo v tej študiji.

Iz primerjav z izkušnjami v tujini (glej naslednja poglavja) lahko trdimo, da je potencial za razvoj javnega železniškega prevoza na tem območju na osnovi števila prebivalcev in potovalnih navad prebivalcev in drugih uporabnikov (večinoma dnevnih in nočitvenih turistov) zadosten, da upraviči potrebo po razvoju regionalne potniške železniške proge.

4. PROMET: INFRASTRUKTURA IN PONUDBA

V tem poglavju je opisana in analizirana prometna slika na območju Bohinjske železnice. Pri tem so obravnavani infrastrukturno omrežje in značilnosti ponudbe za vsak način prevoza. Informacije o povpraševanju in uporabi se bodo podale v 6. poglavju.

4.1. Prevoz z osebnim avtomobilom

Na vplivnem območju Bohinjske železnice ni avtocest oziroma hitrih ali drugih večjih cest.

Avtoceste ali hitre ceste potekajo le ob mejah območja:

- ob Jesenicah poteka avtocesta A2: avstrijska meja–Ljubljana–hrvaška meja,
- ob Šempetru–Vrtojbi poteka hitra cesta H4: italijanska meja–Razdrto (avtocesta A1),
- ob Sežani avtocesta A3: italijanska meja–Divača (avtocesta A1).

Cestno omrežje sestavljajo naslednje pretežno regionalne ali lokalne ceste:

- regionalna cesta 209: Lesce–Bled–Bohinjska Bistrica–Bohinjsko jezero,
- regionalna cesta 909: Bohinjska Bistrica–Petrovo Brdo,
- regionalna cesta 403: Bača pri Modreju–Petrovo Brdo,
- državna cesta 102: italijanska meja–Tolmin–Bača pri Modreju–Logatec,
- državna cesta 103: Tolmin–Šempeter pri Gorici,
- regionalna cesta 204: Šempeter pri Gorici–Sežana,
- regionalna cesta 219: Dutovlje–italijanska meja.

Ceste so po značilnostih dolinske in gorske, z ozkim voziščem in ovinki ter vzponi/spusti, pri čemer potekajo skozi mesta s prehodi za pešce, zaradi česar je **povprečna hitrost potovanja precej nizka**. Posledično so te cestne povezave **neprikladne za tranzitni promet**, ki ga na ozemlju skorajda ni.

Zaradi nižje hitrosti je potovalni čas po Bohinjski železnici za večino destinacij konkurenčen potovanju z osebnim avtomobilom ali javnim avtobusnim prometom. Z vidika konkurenčnosti med načini prevoza ni potrebe po povečevanju hitrosti železniške proge.

Zaradi nizke kapacitete obstoječe infrastrukture in visokega nihanja v dnevni in predvsem sezonski izkoriščenosti zaradi dnevnih in nočitvenih turistov v dnevnih in sezonskih konicah nastajajo občutne zamude zaradi zastojev in iskanja parkirišč, kar še dodatno povečuje konkurenčnost železnice.

4.2. Železniški promet

Slovenski del Bohinjske železnice je po veljavni klasifikaciji upravljavca infrastrukture (SŽ Infrastruktura) označen kot proga 70. Podrobneje pa je proga razvrščena na naslednji način:

- proga 70 Jesenice–Sežana (129,185 km): obratuje;
- proga 71 Šempeter–Vrtojba–državna meja (1,855 km): samo tovorni promet;
- proga 72 Prvačina–Ajdovščina (14,833 km): samo tovorni promet;
- proga 73 Kreplje–Repentabor–državna meja (2,501 km): trenutno brez prometa.

Temeljne značilnosti infrastrukture:

- **enotirna, neelektrificirana** železniška proga z največjo progovno hitrostjo med 50 in 70 km/h;
- **zastarela infrastruktura**, s posebnim poudarkom na signalizaciji, tirnice S45 in S49, leseni pragovi;
- **začasne omejitve progovne hitrosti** zaradi hidrogeološke nestabilnosti in slabega zgornjega in spodnjega ustroja;
- zaradi dolgih medpostajnih odsekov je zmogljivost proge v povprečju izračunana na **okoli 50 vlakov dnevno in je izkoriščena pod 50 %**. Zmogljivost bi se lahko preprosto povečala z izgradnjo 2-3 dodatnih izogibališč;
- večina postaj ima kratke, ozke in nizke perone, kar otežuje dostop do vlakov.

Na splošno lahko trdimo, da je infrastruktura »pozabljena« in je po svojih značilnostih primerljiva z infrastrukturo, ki je v sodobnih evropskih državah ne zasledimo že vsaj 20 let.

SŽ – Potniški promet izvaja potniški promet po dveh različnih vozniških redih:

Proga 16: Jesenice–Nova Gorica z naslednjo povprečno ponudbo:

- 8 regionalnih vlakov na celotni progi,
- 5 avtovlakov,
- 3 regionalni vlaki na relaciji Jesenice – Bohinjska Bistrica.

Proga 17: Nova Gorica–Sežana

- 6 regionalnih vlakov na celotni progi.

Podobno kot v primeru infrastrukture **se tudi ponudba železniških storitev ni posodobila v skladu s trenutnimi trendi** v regionalnem železniškem sistemu. Glavne šibke točke so:

- **nizka pogostost vlakov**: vrzeli do treh ur, tudi ob delovnih dneh;
- **zapletena ponudba**: ni taktnega voznega reda, veliko število opomb (pogosto samo v slovenščini);
- **ni sistematičnih povezav z drugimi železniškimi progami ali avtobusnim prevozom**, zaradi česar je uporaba javnega prevoza otežena in neprivlačna;

- **zastarel vozni park:** težka dostopnost (ozka vrata in visoki podi, nedostopni za otroške ali invalidske vozičke) in neudobni pogoji;
- **Zanemarjene železniške postaje:** v večini primerov gre za neustrezne razmere na postajah in njihovih širših območjih (peroni in povezave z drugimi načini prevoza). Dostopnost do postaj je pogosto zapletena: pri tem je dovolj omeniti železniško postajo Nova Gorica, ki še vedno nima neposrednega dostopa do središča mesta.

Odsotnost neposredne železniške povezave med Novo Gorico in Gorico je zagotovo dodatna omejitev za čezmejne in mednarodne potnike in turiste.

4.2.1. Avtovlak

Na Bohinjski železnici vozi petkrat dnevno avtovlak med Bohinjsko Bistrico in Podbrdom (tri vožnje se nadaljujejo do Mosta na Soči, ena vožnja do Nove Gorice).

To omogoča povezavo Bohinja s Soško dolino, pri čemer se izognemo daljši in ozki cesti prek Bohinjskega sedla.

Čas potovanja je naslednji:

- približno 10 min med Bohinjsko Bistrico in Podbrdom;
- približno 45 min med Bohinjsko Bistrico in Mostom na Soči;
- približno 75 min med Bohinjsko Bistrico in Novo Gorico.

Shema vozovnic je zapletena in draga, zlasti za pogoste uporabnike: na glavni relaciji Most na Soči–Bohinjska Bistrica je cena za eno vozilo (do 5 m) in voznika 14 €, za vsakega dodatnega potnika pa 2,60 €. Edini popust za pogoste potnike je vozovnica, ki omogoča 10 voženj z 10-% popustom (samo na avtomobilsko vozovnico). Karnet vozovnica se izda na registrsko številko vozila.

Z večjimi in bolj prilagodljivimi popusti bi lahko povečali število prevozov v nizki sezoni ali ob prometnih konicah.

Na primer, cena vozovnice prek **predora Vereina** (19 km, avtovlaki vozijo vsakih 30 min) za vozila do 3,5 t in do 9 sedežev znaša 34,00 CHF (31 €) vključno z vsemi potniki.

Predplačniška kartica Vereina za pogoste potnike s popusti do 35 % velja za vse tarife in kategorije vozovnic, je prenosljiva in velja pet let.

4.2.2. Turistični vlaki

Železniški turizem je heterogen in privlačen za več vrst strank (mladi, odrasli, aktivni, upokojenci, družine, ljubitelji železnic, domači in mednarodni turisti), možnosti za razvoj in uživanje prostega časa z železnico pa so številne in raznolike.

V kontekstu stalno rastočega mednarodnega turizma je [TopRail projekt Mednarodne železniške zveze \(UIC\)](#), ki s povečanjem prepoznavnosti ponudbe storitev aktivno promovira železniške turistične produkte.

V tem projektu so se opredelile štiri osnovne kategorije turističnih vlakov:

- vlaki kot turistični produkti (potovalni vlaki ali križarjenja), kot je Bernina Express;
- vlaki, ki vozijo po panoramskih progah, kot je Transsibirska železnica;
- vlaki, ki zagotavljajo mobilnost na turistični destinaciji, v povezavi z glavnimi storitvami: urbani turizem, eko turizem, kultura, znamenitosti, vino, kulinarika itd.
- muzejski vlaki, npr. s parnimi lokomotivami.

Posebnost Bohinjske železnice je, da **redno nudi vse štiri vrste turističnih vlakov:**

- vsaj dve agenciji v sodelovanju s Slovenskimi železnicami redno organizirata muzejske in parne vlake. Vlaki pogosto odpeljejo z Jesenic ali Nove Gorice in vozijo nazaj po ustaljenem voznem redu;
- poleg tega po progi vsako leto vozijo vlaki za križarjenje ali fotografski vlaki, ki jih organizirajo ljubitelji železnic.

Turistične vlake trenutno upravljajo Slovenske železnice. S čezmejnim sodelovanjem pa bi lahko sedaj na novo vzpostavili mednarodni značaj zgodovinske Bohinjske proge:

- južni konec Bohinjske železnice je tržaška železniška postaja Campo Marzio, kjer Fondazione FS nadgrajuje obstoječi železniški muzej in namerava vzpostaviti železniško postajo za muzejske vlake;
- v Avstriji, nekaj kilometrov severno od Jesenic, društvo Nostalgiebahnen in Kärnten organizira več turističnih in muzejskih vlakov v dolini Rož.

4.2.3. Mednarodne povezave z Avstrijo in Italijo

Kot smo že omenili v poglavju 3.3, Bohinjska železnica poteka ob meji z Italijo in Avstrijo, s čimer se ponuja možnost izboljšanja čezmejnih železniških povezav.

Povezava z Avstrijo na Jesenicah:

- Na Jesenicah proga omogoča neposredno povezavo z Avstrijo prek predora Karavanke. Po progi dnevno vozijo tovorni vlaki in samo štiri vlaki na daljših relacijah, ki niso primerni za čezmejne namene.
- Poleti 2019 je bilo uvedeno omrežje S-Bahn Kärnten, ki ga upravlja ÖBB, s štirimi neposrednimi

regionalnimi čezmejnimi povezavami od Beljaka do Jesenic, opremljenimi s posebnim vagonom za prevoz do 120 koles.

- Vlaki na relaciji Beljak–Jesenice so imeli oznako S21 in so v letu 2019 vozili le ob sobotah, nedeljah in praznikih v poletnem času, od 8. junija do 8. septembra. Ponudba se je v letih 2020 in 2021 zaradi izrednih razmer povezanih z epidemijo covid-19 zmanjšala. Podobna ponudba Beljak–Trbiž je bila označena kot S41.
- To bi lahko bilo izhodišče za vzpostavitev sistematičnega povezovanja med Koroško in Slovenijo.

Železniško vozlišče Gorica / Nova Gorica in povezava z Italijo v Gorici:

- Vprašanje mednarodnega železniškega vozlišča Gorica/Nova Gorica je po drugi svetovni vojni ostalo nerešeno.
- Po obstoječi železniški progi med Novo Gorico in Gorico trenutno vozijo le tovorni vlaki. Obstajajo sicer načrti za podaljšanje obstoječega potniškega prometa Jesenice–Nova Gorica do Gorice v bližnji prihodnosti in vsaj do leta 2025, ko bosta Nova Gorica in Gorica evropska prestolnica kulture.
- Pripravljajo se tudi načrti za gradnjo zveznih lokov v Italiji in Sloveniji, da se omogoči vožnja tovornih vlakov med Tržičem in Sežano brez menjave smeri na postajah Gorica in Nova Gorica. S tem bi se omogočila tudi neposredna povezava s pristaniščem v Tržiču in tržaškim letališčem.
- Predvidena je tudi nadgradnja železniške postaje Nova Gorica z zmanjšanjem/odpravo tovornega prometa in ranžiranja in izgradnjo dvignjene pešpoti, ki bo pešcem in kolesarjem omogočila neposreden dostop iz Nove Gorice do železniške postaje, ki je obrnjena proti Gorici.
- S to povezavo se bo ustvarila tudi druga potniška železniška povezava med Italijo in Slovenijo, kar bo izboljšalo konkurenčnost železnice za potnike in turiste tudi na dolgih razdaljah.



Slika 3: Zvezna loka (polkrožni povezavi) v Italiji in Sloveniji Vir: GoriziaEuropa

Trst Campo Marzio:

- Tržaška postaja Campo Marzio je bila nekdanja končna postaja Bohinjske železnice. Na postaji je že nekaj let urejen železniški muzej, ki ga od leta 2018 upravlja Fondazione FS, ki zdaj načrtuje ureditev samostojne postaje za turistične in muzejske vlake.
- Fondazione FS ima namen organizirati muzejske in turistične vlake tudi na Bohinjski železnici prek mejnega prehoda Repentabor.

4.2.4. Tovorni promet

Na progi Jesenice–Nova Gorica tedensko vozi nekaj tovornih vlakov, pretežno za potrebe lokalne industrije, ki se nahaja predvsem v Anhovem in Bohinjski Bistrici. Proga se uporablja kot možna rezerva za tovarne vlake, ki vozijo med Jesenicami in Koprno, v primeru motenj na glavnem koridorju skozi Ljubljano. Zaradi odsotnosti elektrifikacije, nizke osne obremenitve, naklonov in ovinkov, nizke zmogljivosti zaradi dolgih enotirnih odsekov je proga nepriljubljena za tovorni promet.

Po drugi strani bi intenzivni tovorni promet pospešil propadanje železniške proge, zato je priporočljivo, da tudi v prihodnje tovorni promet ostane omejen izključno na potrebe lokalne industrije.

Tovorni vlaki so pogostejši na odseku Sežana–Nova Gorica–Gorica. Za vožnjo po tej progi pa je trenutno treba spremeniti smer v Novi Gorici. Posledično se postaja v Novi Gorici uporablja kot ranžirni prostor za tovarne vlake, kar vpliva na zmogljivost proge med Novo Gorico in Šempetrom pri Gorici.

V ta namen so [predvideni trije projekti](#):

- zvezni lok v Italiji: da bi se izognili spremembi smeri na postaji Gorizia Centrale,
- zvezni lok v Sloveniji: da bi se izognili spremembi smeri v Novi Gorici,
- postaja Nova Gorica: obnova železniške postaje; med drugim bi se tovorni vlaki in ranžirne dejavnosti preselili na druge postaje (predvidoma Vrtojba ali/in Prvačina).

4.3. Avtobusni promet

Na tem območju [predstavljajo regionalni avtobusni prevozi osnovno ponudbo javne mobilnosti](#) in jih upravljata predvsem podjetji Arriva in Nomago.

Ponudbo predstavljajo posamične linije, [integrirane ponudbe avtobusnih linij ali povezav avtobus-vlakni](#), izjema so le Most na Soči (avtobusi Most na Soči–Tolmin) in nekaj povezav v Bohinjski Bistrici.

Posledično [ni usklajenih vozniških redov za različne operaterje, niti skupne baze podatkov](#), kjer bi našli celotno ponudbo javnega prevoza, avtobusov in vlakov, ne glede na operaterja.

IJPP je projekt integriranega javnega potniškega prometa Ministrstva za infrastrukturo, vendar je trenutno možnost uporabe elektronske vozovnice še omejena. Imetniki kartice IJPP so preusmerjeni na spletne strani posameznih prevoznikov. Integrirane vozovnice za celotno Slovenijo so na voljo samo za študente in dijake.

Avtobusni promet trenutno ne predstavlja konkurence Bohinjski železnici. Le v redkih primerih avtobusi in vlaki obratujejo popolnoma na istih progah in tudi v teh primerih so avtobusi osredotočeni na lokalno mobilnost med železniškimi postajami.

Zato so še vedno dani vsi pogoji, da se Bohinjska železnica uveljavi kot hrbtnica ponudbe javnega prevoza in da bi bil avtobusni promet stranska in dopolnilna storitev. S tem bi se povečali konkurenčnost in število potnikov na vlakih in avtobusih.

To bi se lahko zgodilo tudi na mednarodni ravni, kjer bi podaljšanje železniških storitev do Gorice omogočilo mednarodno železniško povezavo in podprlo obstoječo mednarodno mestno avtobusno linijo med Novo Gorico in Gorico. Mednarodna železniška povezava bi dopolnila tudi ponudbo drugih čezmejnih avtobusnih linij, ki jih EZTS GO razvija med Italijo in Slovenijo.

4.3.1. Turistični avtobusi

Naraščajoče povpraševanje po mobilnosti turistov in neustreznost ponudbe letnega avtobusnega prevoza sta pripeljala do postopnega **oblikovanja številnih turističnih avtobusnih prevozov, ki omogočajo dostop do pomembnejših znamenitosti in zanimivosti v Bohinjski dolini in v dolini Soče.**

Najpomembnejše linije so:

- Bovec Hop-On Hop-Off,
- Kobarid Hop-On Hop-Off,
- Tolmin Shuttle Bus,
- avtobusna linija čez prelaz Vršič,
- čezmejna avtobusna linija čez prelaz Predel,
- čezmejna avtobusna linija Tolmin-Čedad,
- avtobusna povezava z Bohinjsko železnico,
- Blejska zelena linija: Bohinjska Bela, Koritno, Ribno, Selo, Bodešče, Bled, Vintgar, Gorje,
- Blejska modra linija: Zasip, Bled, Gorje, Vintgar, Krnica, Zatrnik, Pokljuka.

Trenutno vozni redi teh turističnih linij niso integrirani z rednimi avtobusnimi linijami. Prav tako še vedno ni povezave med vozovnicami različnih ponudnikov. Številne turistične storitve so za imetnike turističnih destinacijskih kartic brezplačne.

Kažejo se tudi prvi poskusi, da bi ponudili integrirano mobilnost. Tak primer je kartica Gost Bohinja (po novem Kartica Julijske Alpe: Bohinj), ki ponuja:

- 50-% popust na avtobusne vozovnice iz Bohinja skozi Gorenjsko, do Ljubljane in v nasprotnih smereh (avtobusi Arriva);
- brezplačne poletne hop-on hop-off vožnje z avtobusom na Pokljuko;
- brezplačne vožnje z avtobusi po Bohinju z avtobusi Arriva;
- brezplačne dodatne prevoze v poletni sezoni;
- brezplačno parkiranje na večini bohinjskih parkirišč;
- brezplačne enosmerne ali povratne vozovnice za vožnje z vlakom.

Ugodnosti so na voljo turistom, ki na cilj prispejo z javnim prevozom (potrebna je predložitev dokazila: avtobusna vozovnica ali vozovnica za vlak), oz. tistim, ki pri ponudniku za čas bivanja deponirajo ključ

svojega avtomobila.

Povedati je treba, da večina turističnih avtobusnih linij ponuja le eno ali nekaj voženj dnevno, zato je zmogljivost omejena. Vožnje pa so vendarle pogosto organizirane s cikličnim voznim redom. Če bi torej obstajala močnejša železniška ponudba kot hrbtnica, bi se te proge zlahka uskladile z železniškim voznim redom in nudile storitve zadnje milje v obojestransko korist.

4.4. Kolesarske poti

Ovira za vsakodnevno uporabo kolesa kot prevoznega sredstva so najpogosteje višinske razlike, čeprav se predvideva, da se bo (tudi s finančnimi spodbudami in promocijo) uporaba električnih in pedal-assist koles povečala, kakor se to dogaja v primerljivih krajih.

Rekreativna uporaba kolesa je že zelo razširjena, kolesarji pa že radi uporabljajo vlake kljub težki dostopnosti in pomanjkanju prostora za kolesa. Zelo pomembno bo **razmisliti o kapacitetah za prevoz koles v novih vlakih**.

Med Solkanom in Plavami že poteka kolesarska pot, načrtovana pa je tudi med Bledom in Bohinjem. Na preostalem ozemlju se kolesa lahko uporabljajo na lokalnih poteh ali na stranskih cestah. **Kolesarska pot ob Bohinjski železnici bi lahko v prihodnosti predstavljala vzhodno varianto južnega odseka kolesarske poti Alpe Adria, ki povezuje Koroško z Gradežem in Jadranskim morjem in je del poti »Eurovelo« št. 7.**

Opozoriti je treba, da je na glavnih železniških postajah in postajališčih običajno le nekaj stojal ali držal za kolesa. Pogosto so v slabem stanju in v nobenem primeru niso pokrita ali varovana. Ni tabel ali oznak za mesta za izposajo koles ali servisne točke. Poleg tega običajno tudi ni oznak ali informacij o dostopnosti do postaj, zato morajo kolesarji biti opremljeni z ustreznimi pripomočki (zemljevid/navigator) oziroma vnaprej dobro poznati kraje.

4.5. Povzetek

Z vidika **zasebnega prevoza** ne tem območju opazamo tipične značilnosti turističnih gorskih območij: odsotnost glavnih cest; mreža sekundarnih cest z nizko zmogljivostjo, kjer prometne konice niso težava le za promet, temveč zmanjšujejo kakovost življenja prebivalcev in privlačnost za turiste.

Strateška rešitev torej zaradi socialnih in okoljskih omejitev tega občutljivega območja nikakor ne more biti v povečanju zmogljivosti cest.

Na tem območju je treba omejiti in zmanjšati avtomobilski promet: bolj dostopni in pogostejši javni prevoz bo ljudi pritegnil k alternativam v obliki javnega prevoza.

Javni prevoz na tem območju se zdi raznolik po količini ponudbe. Z Bohinjsko železniško progo bi lahko ustvarili popolnoma neodvisno in izjemno zmogljivo ponudbo javnega prevoza z dodano vrednostjo.

Zaradi trenutne **strukturne šibkosti** pa je uporaba proge otežena, zaradi česar so zmanjšani potencialni učinki večjih gospodarskih naložb, nastajajo pa negativne prometne, družbene in okoljske posledice. Po našem mnenju bi bilo treba nameniti posebno pozornost naslednjim kritičnim vprašanjem:

1. **odsotnost jasne hierarhije** med različnimi načini in ravni storitev javnega prevoza: železnica, ki se zaradi lastnih značilnosti lahko pohvali z večjimi komercialnimi hitrostmi in hitrejšim prodorom v urbana središča, nima tradicionalne vloge »prvostopenjskega omrežja«, nosilnega sistema javnega prevoza, okoli katerega bi se oblikovala komplementarna ponudba avtobusnih prevozov.
2. **Neustrezno načrtovanje voznih redov** in posledično pomanjkanje sistematičnih povezav med linijami tudi enega samega prevoznika. Ob pogledu na javne vozne rede in obratovalne režime, zlasti medkrajevnega prometa, se očitno kaže, da so storitve močno koncentrirane ob konicah, medtem ko primanjkuje storitev ob praznikih, poleg tega pa ni skoraj nobenih smiselnih povezav med različnimi vrstami prevoza (vlak-vlak, vlak-avtobus, avtobus-avtobus). V naslednjem odstavku bomo podrobneje argumentirali, da bi z opustitvijo tradicionalnega pristopa k načrtovanju v tem sektorju in sprejetjem sistematičnega in taktnega modela javnega prevoza na regionalni ravni lahko občutno racionalizirali izkoriščenost avtobusov in voznikov in tako okrepili ponudbo.
3. Temeljni pogoj za uvedbo učinkovite in celovite razporeditve prevozne ponudbe različnih prevoznikov je **enoten sistem cen in vozovnic**. Ponudba javnega prevoza, ki je skladna s potrebami državljanov in v skladu z dobrimi praksami v vodilnih evropskih okoljih, mora imeti med prednostnimi nalogami vsaj **zmanjšanje ali odpravo najpogostejše ovire, in sicer potrebe, da se izbere, poišče in kupi prava vozovnica**. Sodobne tehnologije na eni strani in novi regulativni pristopi na drugi so ta opravila bistveno poenostavili.
4. **Železniški vozni park je zastarel**, kar negativno vpliva tudi na tehnične lastnosti (največja hitrost, pospešek, ozka vrata in visok pod ter posledično daljši vstopni/izstopni čas) ter na udobje in konkurenčnost v primerjavi z avtobusi in osebnimi avtomobili. Poleg tega bi se z ustrezno hierarhijo storitev lahko uvedla pestra ponudba lokalnega avtobusnega prevoza tudi z uporabo majhnih nizkopodnih vozil na podvozju gospodarskih vozil, ki bi lažje prodirala v mesta in bi se tako izboljšal čas potovanja. Na preostalih območjih s posebno majhnim povpraševanjem se lahko preuči uvedba fleksibilnih, t.i. taksi-bus storitev oz. prevozov na klic, kot se že dogaja v podobnih okoljih.
5. Bistveno bi se lahko izboljšala **kakovost postaj** in postajališč, zlasti z vidika dostopnosti (višji, daljši in širši peroni) in informacij ter storitev, ki so na voljo na postaji: povezave vlak-avtobus; parkirišča za avtomobile, kolesa, motorna kolesa; prostori na postajah in poti do naselja.
6. Premalo pozornosti se posveča **informiranju in promociji** storitev. Te naloge so se prenesle na prevozna podjetja, ki pa so navajena premikati avtobuse in ne ljudi. Ni podatkovnih baz oziroma iskalnikov voznih redov, s katerimi bi potniki lahko načrtovali potovanje z različnimi prevozniki. V takšnih primerih se sploh ne ve za ponudbo, tudi če obstaja.
7. Poenotenje barv vlakov, logotipov in celostne grafične podobe bi prispevalo k večji prepoznavnosti javnega prevoza. Vozila, postajališča, vozni redi, spletne strani in še marsikaj bi tako postalo privlačnejše.
8. Vzpostavitev neposredne potniške železniške povezave med Slovenijo in Italijo bi izboljšala čezmejno in mednarodno mobilnost na dolge razdalje.

Z naborom takšnih organizacijsko in časovno usklajenih ukrepov bi javni prevoz lahko postal privlačen in konkurenčen. V primerjavi s stroški prevozne ponudbe gre za nizke naložbe, s katerimi pa se maksimizirajo rezultati ter se izboljšajo možnosti za potovanje po ozemlju tako rednim uporabnikom kot občasnim obiskovalcem.

5. SMERNICE ZA NAČRTOVANJE ŽELEZNIŠKIH STORITEV S POSEBNIM Poudarkom NA SEKUNDARNIH PROGah

Več desetletij je politika potniškega prometa temeljila predvsem na cestah in osebnih vozilih. Osebni avtomobil in avtobusni prevoz sta tvorila hrbtenico prevozne ponudbe.

Takšen pristop pa predstavlja resne omejitve in vplive na okolje in zdravje, na delovanje in kakovost mest, na neposredne in posredne stroške gospodinjstev. Iz vsakdanje izkušnje vemo, da cestni promet sam ne more zadovoljiti potreb sodobne družbe po mobilnosti ter dodatnih oblik povpraševanja. Posledice so onesnaženost in hrup, zasedenost prostorov (ulic, trgov in javnih površin, ki se uporabljajo za parkiranje), možna socialna izključenost tistih, ki ne morejo imeti avtomobila (mladoletniki, starejši, matere).

Vsekakor je obljuba izboljšane mobilnosti zelo krhka in se pogosto konča v gneči, čakalnih vrstah, iskanju parkirnega mesta, izgubljenem času, ipd.

Osebni avto je včasih nenadomestljiv, v drugih primerih pa se je mogoče in tudi smiselno premikati drugače. Marsikdo bi namesto avtomobila izbral drugačno opcijo, saj je avtomobil v določenih okoliščinah neprimeren ter ni v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Vendar se ljudje vrtimo v začaranem krogu, iz katerega težko sami najdemo izhod.

S težavo se sedaj že spoprijemajo upravljavci javnega prometa in strokovnjaki. Ves javni prevoz in zlasti železnice so bili zanemarjeni pol stoletja, danes pa se kaže vedno večje zanimanje za prerod, omogočen zaradi razvoja tehnologije vozil (udobje, varnostni sistemi) in drugačnega pristopa pri prostorskem načrtovanju. S tem sta se javni in železniški promet izboljšala.

5.1. *Novi preporod železnice: sodobne tehnologije za sodobno mobilnost*

Številne evropske države sprejemajo ukrepe za izboljšanje železniških storitev, izboljšujejo infrastrukturo in vozni park ter oblikujejo razumljivejšo ponudbo z urejenimi in jasnimi voznimi redi, enostavnimi in celovitimi shemami prodaje vozovnic, informacijskimi sistemi za uporabnike in drugimi ukrepi.

5.2. *Vloga in potencial železnic v splošni ponudbi javnega in zasebnega prometa*

Cilj regionalne železniške prometne storitve je vse večjemu številu prebivalcev/uporabnikov ponuditi dovršen in enostavno uporaben železniški prevoz.

Regionalni prevoz mora torej izpolnjevati naslednje pogoje:

- ponudba mora biti zasnovana za območje s polmerom približno 100 km;

- velika gostota postaj in postajališč in torej široka pokritost ozemlja, z možnostjo neposrednih povezav na daljše razdalje brez ustavljanja na vseh postajah;
- ponudba s standardizirano frekvenco skozi ves dan (od 15' ob konicah do 120' v času manjšega povpraševanja);
- primerljiva ponudba storitev za vse dni v tednu;
- povezave med linijami in enostavno prestopanje, tudi na avtobusne povezave;
- integriran tarifni sistem.

5.3. Merila konkurenčnosti javnega železniškega prometa na območjih z nizkim povpraševanjem

Regionalni železniški promet je zato zelo pomemben element v sodobnih politikah mobilnosti. Poglavitne prednosti so:

- zanesljivost potovalnega časa zaradi namenske infrastrukture;
- potovalno udobje zaradi boljše dostopnosti in večjega razpoložljivega prostora ter odsotnosti prometnih motenj;
- povprečna hitrost in hiter prodor v urbana območja.

Če sta prva dva vidika takoj razumljiva, je treba dodatno razjasniti vprašanje optimalne hitrosti regionalnega železniškega prometa.

- V regionalnem železniškem prometu so razdalje kratke. Prihranek časa zaradi velikih maksimalnih hitrosti je pogosto zanemarljiv (nekaj minut).
- Poleg tega je treba potovalno hitrost razumeti ne kot hitrost vozila, temveč kot skupni čas potovanja od začetka do cilja v celotni potovalni verigi za največje možno število prebivalcev oz. uporabnikov, vključno s časom potovanja do postaje.

Pri dimenzioniranju železniškega prometa je zato bistveno **optimizirati dostopnost do storitve**, da se skrajša skupni čas potovanja in prednosti neposredne dostopnosti (po možnosti peš ali s kolesom).

Optimalno število postankov predstavlja naslednje prednosti:

1. **boljša pokritost ozemlja z večjim številom izhodiščnih in ciljnih postaj;**
2. **večja privlačnost železniškega prevoza** tudi za potovanja iz ali do sekundarnih destinacij, s čimer postane storitev donosnejša (zasedenost vlakov) tudi na sekundarnih progah, ne zgolj med večjimi generatorji prometa;
3. **udobje železniškega prevoza** je na voljo večjemu številu ljudi.

Prisotnost železniške postaje, zlasti na podeželju in v gorskih območjih predstavlja veliko pridobitev v lokalnem okolju, saj se bistveno skrajša čas, potreben za premike v prostoru.

Večja dostopnost in večja možnost izbire sta navsezadnje pomembna dejavnika za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev, s pozitivnimi učinki tudi pri ohranjanju lokalne dediščine.

Ta učinek prinaša pozitivne donose za železniško prometno storitev, z neposrednimi koristmi za prevoznika, hkrati pa prinaša merljive koristi tudi za druge oblike mobilnosti v smislu manj zastojev, onesnaževanja, hrupa.

Nujno je, da imajo proge regionalnega železniškega prometa, kolikor je to mogoče, gosto mrežo postajališč in postaj v neposredni bližini glavnih mestnih središč.

Pri načrtovanju in izgradnji železniške postaje torej ni treba odgovoriti izključno na vprašanja tehnične narave oziroma kako povezati dve točki z železniško progo. Te odločitve je treba umestiti v širši kontekst, s katerim upoštevamo pomen in vpliv prostorsko-časovne reorganizacije ozemlja na družbeni, ekonomski in okoljski ravni.

5.4. Reorganizacija transportne ponudbe

Boljši železniški promet ponuja priložnost za popolno reorganizacijo ponudbe javnega prevoza, s ciljem, da bi bila le-ta skladna s potrebami po mobilnosti in konkurenčna zasebnemu prometu.

Možno je reorganizirati in delno opustiti avtobusne linije na podvojenih progah, razen za posebne potrebe, kot so šolski prevozi, ki jih je v vsakem primeru treba ustrezno integrirati z železniškim prometom, da bi dosegli celostno in široko dostopno prometno ponudbo.

Avtobusni promet bi torej prevzel **vlogo končnega dela železniške prometne storitve:**

- do mestnih območij izven neposrednega dostopa do železniške postaje;
- za povezavo podeželskih območij z najbližjo železniško postajo.



Slika 4: Storitve Citybus z nizkopodnim minibusom z dvojnimi vrati

Na nekaterih linijah je mogoče velike regionalne avtobuse nadomestiti z **manjšimi nizkopodnimi minibusi**. To so **sodobna, prijetna, ekološka vozila z nizkimi stroški upravljanja**, ki lahko vozijo tudi po najožjih cestah, s čimer se odpira možnost novih linij in novih postajališč ter se **izboljša kapilarnost storitve**.

Možne so tudi druge izboljšave:

- skupno načrtovanje letnih storitev, šolskih avtobusnih prevozov, poletnih in zimskih turističnih storitev z namenom povezovanja in integracije ponudbe;
- zmanjšanje zastojev in onesnaženosti z izogibanjem vzporednim vožnjam in praznim avtobusom;
- optimizacija distribucije virov, zmanjšanje skupnih stroškov javnega prevoza.



Slika 5: Primer storitve Citybus

5.5. Prednosti nove mobilnosti

Tako strukturirana storitev javnega prevoza ponuja popolnoma **nov sistem mobilnosti** z naslednjimi bistvenimi značilnostmi:

- konkurenčen zasebnemu prevozu, vendar nanj ne vplivajo prometne razmere;
- sproščena potovanja z možnostjo počitka, dela, učenja med potovanjem;
- mobilnost prebivalcev iz mesta v mesto, iz doline v dolino, iz dolin v glavna mesta;
- posebna pozornost namenjena študentom, dnevnim migrantom, materam in otrokom, starejšim;
- večja mobilnost lokalnih delavcev s povečanjem zaposlitvenih možnosti za delavce in podjetja;
- mobilnost za prosti čas, nakupe, turizem s pozitivnimi učinki na lokalno gospodarstvo;
- prihranek v družinskem proračunu, saj ni potreben drugi ali celo tretji avtomobil oziroma najem stanovanja v mestu za delo ali študij;
- družine so pogosteje skupaj, kar dobro vpliva na družbeno in kulturno življenje manjših mest.

Za povezavo z uporabo kolesa je treba:

- izboljšati to vrsto mobilnosti z zagotovitvijo varovanih oziroma zaščitenih prostorov za shranjevanje in parkiranje koles ter s širitvijo javnih sistemov souporabe koles ter zasebne izposoje koles;
- vzpostaviti sistem zveznih in neprekinjenih kolesarskih poti, ob katerem ima vlak podobno vlogo kot vlečnica na smučišču.

5.6. Orodja

5.6.1. Takt

Cilj načrtovanja prometa je ustvariti osnovno ponudbo javnega prevoza, ki omogoča mobilnost brez uporabe osebnega avtomobila. Izziv je torej optimizirati celotno ponudbo javnega prevoza, ne pa samo ponudbo posameznih voženj z avtobusom ali vlakom.

Pri tem pristopu se ne osredotočamo samo na zajemanje povpraševanja po mobilnosti, saj ga ne moremo poznati v celoti in ga v vsakem primeru ne moremo zlahka zadovoljiti. Javni prevoz je po definiciji kolektivna in ne namenska storitev. Osredotočamo se na sistematizacijo ponudbe, ustvarjanje platforme javnega prevoza, ki se ji povpraševanje zlahka prilagaja.

Eden od temeljnih elementov regionalne železniške prometne storitve je **prehod s tradicionalnega voznega reda**, ki temelji na mešanici med domnevnim povpraševanjem in tehničnimi potrebami kroženja in menjave voznikov in vozil, **na taktni vozni red**, po katerem odhodi sledijo drug drugemu v rednih intervalih, na primer vsakih 30' ali 60', s čimer pridobimo vrsto preverljivih prednosti.

Te so predvsem:

1. ustvari se dosledna in »čista« ponudba javnega prevoza, ki je **uporabnikom razumljiva in preprosta za uporabo** tudi za priložnostne lokalne potnike ter za turiste.
2. S povezovanjem linij v storitveno omrežje, ki temelji na modularni konstrukciji posameznih linij in natančno opredeljenih vozlišč za prestopanje, se ustvarijo občutne prednosti na posameznih odsekih. Taktni vozni red je **najpreprostejši način za povezovanje posameznih linij in ustvarjanje stabilnih prestopnih točk**, ki jih uporabniki zlahka prepoznajo.
3. Z integriranim taktnim voznim redom odpravimo neučinkovitosti (vzporedna ali kratka potovanja, prazne vožnje ipd.) ter omogočimo potovanja do večjega števila ciljev tudi s prestopi in povezavami, brez potrebe po neposrednih vožnjah do posameznega cilja.



Slika 6: Primer taktnega voznega reda

V taktnem vozni red imamo lahko **obdobja večje ali manjše pogostosti voženj**, pri čemer se vedno uporabljajo večkratniki ali delitelji osnovnega intervala (60' pogostost se lahko na primer poveča na 20' ob konicah ali zmanjša na 120' ob manjšem povpraševanju).

5						5					
6		33x				6		38x			
7		17s	40			7		17s	38		
8			45x			8			38		
9			29			9			38		
10	05					10			38		
11						11			38		
12	08			45		12			38		
13	15			55		13	08a		38		
14		29				14			38		
15			37			15			38		
16			35			16			38		
17	10			50x		17	08a		38		
18	12					18	08a		38		
19		23				19			38		
20		18				20			38		
21						21			38		

Slika 7: Primerjava med tradicionalnim in taktnim vozni redom

Pomembno je zagotoviti **simetričen vozni red v obeh smereh potovanja**, katerih simetrične osi sovpadajo z glavnimi postajami (npr. Nova Gorica). Na ta način se vlaki, ki prihajajo iz obeh smeri, srečujejo na teh postajah in je mogoče zagotoviti prestopo v obeh smereh.

Simetričen vozni red mora biti čim bolj integriran z vsemi glavnimi linijami (z vsaj 6-8 vožnjami v vsako smer) ne glede na vrsto prevoza (vlaki na dolge razdalje, regionalni vlaki, primestne avtobusne linije).

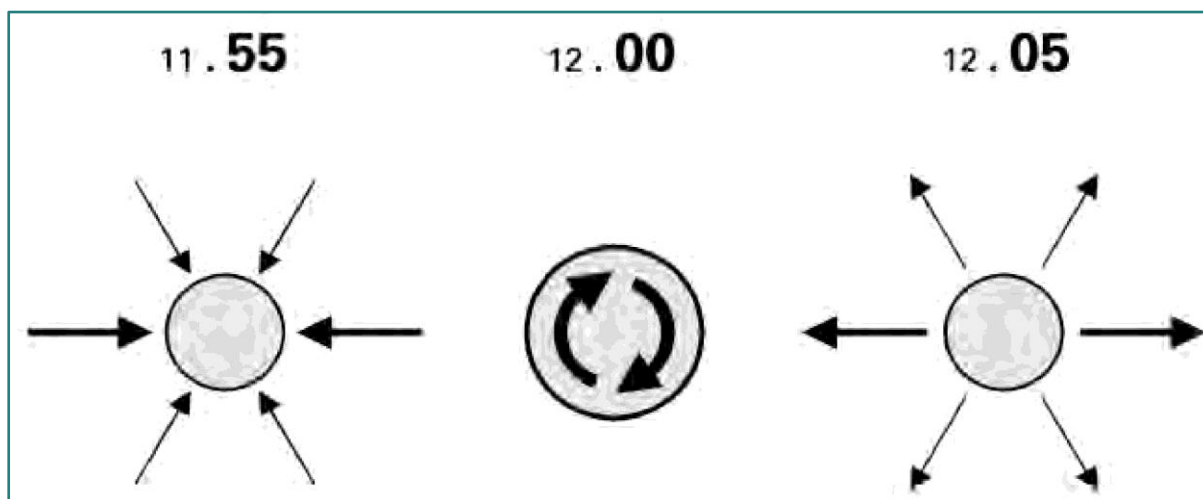
Doseganje integriranega simetričnega voznega reda mora biti cilj pri načrtovanju infrastrukturnih posegov in nabavi voznega parka. Z nakupom vlaka z boljšimi pospeški, izboljšanjem križišča, odpravo ovinka, izgradnjo 30 metrov prednostnega pasu ipd. lahko pridobimo nekaj minut, potrebnih za pravočasen prihod do vozlišča, in s tem zagotovimo učinkovitost povezav z drugimi linijami.

Pri železniški infrastrukturi, kot so proge in postaje, so običajno **predvidene naslednje naložbe**:

1. **optimizacija** obstoječih železniških prog z **vzpostavitvijo novih postajališč**, nadgradnja ali **odprava nivojskih prehodov** in postopna posodobitev z **novimi tiri** in **signalnimi napravami** ter izboljšanjem postaj.
2. Na enotirnih progah se vzpostavi **ustrezno število izogibališč** glede na želeno frekvenco vlakovnih storitev.

5.6.2. Sistematični prestopi

Integriran sistem, ki temelji na hierarhiji linij, prestopnih točkah in sistematičnih povezavah omogoča prestopo med linijami in povečuje ponudbo, ne da bi se povečala količina vlakovnih oz. avtobusnih kilometrov. Če odpravimo vzporedne vožnje, lahko prihranjene kilometre prerazporedimo in zagotovimo višje frekvence na drugih odsekih.



Slika 8: Primer sistematičnih prestopov med različnimi linijami

5.6.3. *Racionalizacija števila linij in kompleksnosti voznih redov*

Z optimizacijo in integracijo ponujenih storitev lahko zmanjšamo kompleksnost in raznolikost potovanj. Zunaj sistema taktnega voznega reda, vendar še vedno v okviru ponudbe javnega prevoza, lahko ohranimo posamezna »čarterska« potovanja z voznimi redi in trasami, prilagojenimi določenim segmentom uporabnikom (npr. šolski prevozi).

Zlasti na podeželju, kjer je vsaka storitev pomembna, je **šolske storitve in storitve »na zahtevo«** treba vključiti v splošno ponudbo javnega prevoza, s čimer se zagotovi boljša splošna izkoriščenost sredstev.

S takšno racionalizacijo pridobimo prednosti pri trženju in prodaji. Informacijski in promocijski kanali so poenoteni, informacijska orodja (kot so vozni redi, oprema postajališč, zemljevid omrežja) pa organsko in celovito obveščajo o celotni transportni ponudbi.

5.6.4. *Obveščanje in promocija*

Učinkovit javni prevoz je temeljnega pomena za kakovost življenja in turistično privlačnost določenega območja. Poveča se možnost izbire, hkrati pa se zmanjšajo negativni učinki, kot so zastoji, onesnaževanje in hrup.

Ni pa dovolj premikati samo avtobusov in vlakov, treba je predvsem premikati ljudi. **Javni prevoz je storitev, ki jo je treba prodati, zato pa potrebujemo preprosto, a učinkovito strategijo obveščanja in promocije.**

Čeprav so vozila in vozniki nujna predpostavka, je pozornost prepogosto usmerjena izključno v produkcijo storitve, pri čemer se podcenjujejo komercialni vidiki in zanemarja obveščanje uporabnikov, ki so pri razumevanju, kako uporabljati storitev, pogosto prepuščeni sami sebi.

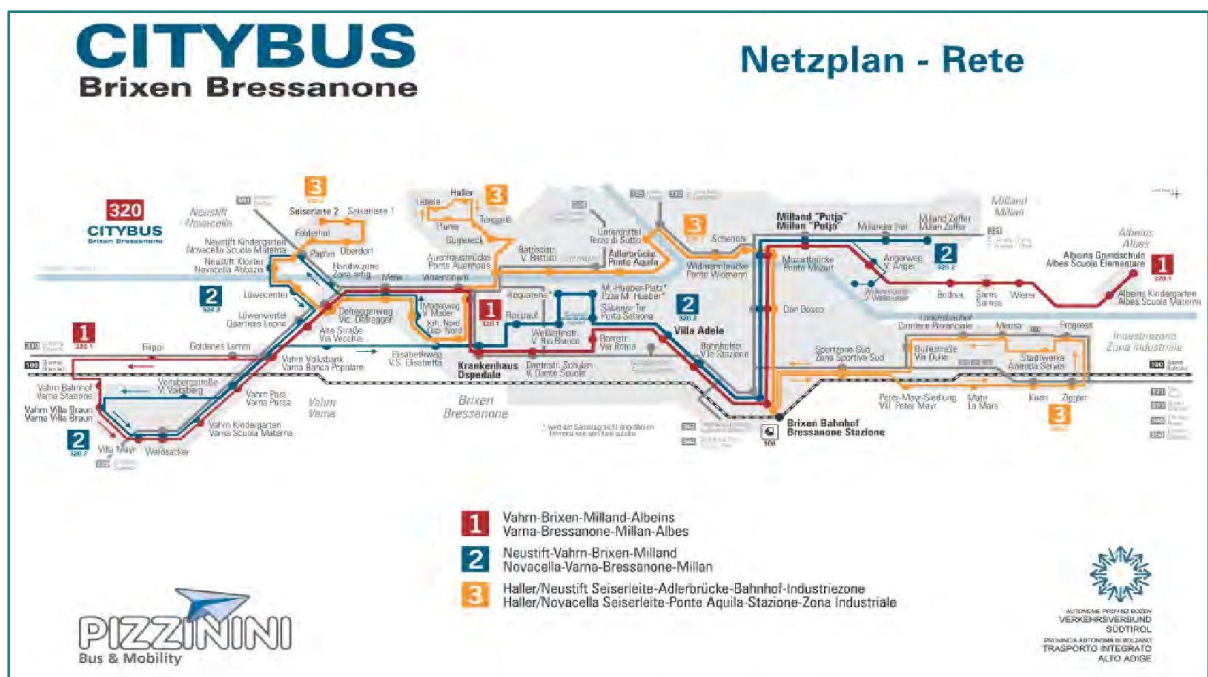
Nizka uporaba javnega prevoza je tudi posledica **neustreznosti informacij**. Marsikdo javni prevoz pogosto ocenjuje kot zase neprimernege zgolj na podlagi nejasnega in pomanjkljivega poznavanja ponudbe.

Potencialni uporabniki, ki ne poznajo ali ne zaznajo ponudbe javnega prevoza, neizogibno izberejo osebni avtomobil kot najpreprostejšo, četudi ne nujno najbolj učinkovito rešitev. Vse to pa ima negativne gospodarske, socialne in okoljske posledice za upravljavca in skupnost.

Pripravljenost za uporabo javnega prevoza narašča: turisti preživljajo čas onstran vsakodnevnih navad in so zato pripravljeni eksperimentirati in poskusiti nove oblike mobilnosti. Domačini se zavedajo, da je avtomobil najpogosteje sinonim za stres, zastoje in čas, izgubljen pri potovanju in iskanju parkirišč.

Treba je prepoznati pričakovanja in interese prebivalcev/potencialnih potnikov, jim pojasniti, kako najbolje izkoristiti javni prevoz, ter jih opremiti s poznavanjem ponudbe, da lahko pri izbiri načina potovanja premostijo ovire do storitev javnega prevoza.

Prebivalci in občasni potniki imajo v zvezi s tem podobne potrebe. Pravzaprav poznajo nekaj linij, ki jih običajno uporabljajo in morda tudi njihove cene, le redko pa imajo pregled nad celotno mrežo.



Slika 9: Primer integriranega zemljevida omrežja z jasnim pregledom železniške in avtobusne ponudbe

Pravilno obveščanje in promocija prevoznih storitev sta najučinkovitejši in najcenejši način za vidno in konkretno izboljšanje ponudbe javnega prevoza. S popolnimi in učinkovitimi, jasnimi in privlačnimi informacijami za uporabnike lahko z minimalnim naporom dosežemo očiten in uporaben rezultat pri poznavanju, promociji in izboljševanju storitev.

Avtobus za Most na Soči: Kdaj odpelje? Od kod? Kam prispe? Kaj pa povratek? Katere vozovnice kupiti? Orodja za obveščanje o prevoznih storitvah in promocijo so pogosto strogo izpeljana iz orodij za izvajanje storitev. Na ta način so dejanske potrebe po informacijah podcenjene in zanemarjene. Dajejo se namreč informacije o posameznih linijah, ni pa obveščanja o tem, da obstaja kompleksnejše omrežje. Pogosto manjka celoten zemljevid omrežja z jasnim pregledom lokacij vseh postajališč in težko je razumeti, katere vozovnice je treba kupiti in kje jih dobimo.

Potrebe uporabnikov po informacijah se povečujejo in postajajo vse bolj zahtevne. Tudi dnevni migranti bi radi popestrili redne poti od doma v šolo ali službo in nazaj z vmesnimi in dodatnimi potovanji na novih poteh, za kar pa potrebujejo več informacij.

V takšnih primerih je skoraj neizogibno, da avtobusi vozijo napol prazni. Čeprav je ponudba za upravljalca obsežna in draga, ostaja zaradi neustreznosti in razdrobljenosti informacij neznana in neizkoriščena. Posledično se ljudje na škodo javnega prevoza odločijo za osebni avtomobil.

Storitev javnega prevoza mora biti konkurenčna in enostavna za uporabo. Jasne, popolne in lahko razumljive informacije, zlasti za občasne uporabnike, ki ne poznajo lokalnih krajev, so pomemben element, s katerim javne storitve približamo novim skupinam uporabnikov.

Z načrtovanjem, pri katerem je uporabniška izkušnja na prvem mestu, lahko zagotovimo bolj učinkovite storitve ter popolne in dosledne informacije, s čimer povečamo donosnost naložbe.

Potrebna je **celostna strategija obveščanja in promocije**, ki je ni več mogoče prenesti na posamezne prevoznike. S tem namenom je treba izvesti naslednja dejanja:

- **integracija vozovnic različnih operaterjev z eno samo vozovnico od izvora do cilja**; zagotovljeno mora biti zvezno potovanje; enoten obračun vozovnice za celoten kilometrski obseg potovanja pogosto tudi zmanjša celoten znesek vozovnice;
- pripraviti **različne kategorije vozovnic** (za družine, skupine, občasne uporabnike, prosti čas); možnost koriščenja **turističnih destinacijskih kartic** je lahko razširjena tudi na lokalne uporabnike;
- **enoznačno poimenovanje prog in postajališč** z usklajeno postavitvijo postajnih tabel, voznih redov, zemljevidov omrežja;
- **brošure**, kot je »Potovanje brez avtomobila«; priročna brošura ostaja uporabno orodje tudi v dobi interneta in aplikacij. Brošura mora na jasen in celovit način nuditi vse informacije o mestnem in medmestnem prometu ter drugih vrstah storitev, kot so taksiji, izposoja koles, ureditev parkiranja na postajališčih s cenami parkirnin. Vse pa mora biti opremljeno s poenoteno in prijazno grafično predstavitev linij in postajališč, dopolnjeno s predlogi itinerarijev in drugimi koristnimi informacijami za potovanja z različnimi prevoznimi sredstvi;
- **spletne informacije**; enotna baza podatkov z voznimi redi in iskanjem poti za vse storitve, od vlaka do smučarskega avtobusa. Spletna mesta, turistične informacijske pisarne in hoteli pogosto nimajo izčrpnih informacij o ponudbi javnega prometa.

Drugi sestavni del strateškega načrta obveščanja je povezan z **uporabo novih tehnologij in njihovo povezavo s tradicionalnimi sistemi**. V tem smislu gre za to, da moramo zagotoviti informacije:

- **prek spleta z enotno regionalno bazo podatkov** z voznimi redi in iskanjem poti za vse storitve: od vlaka do lokalnega avtobusa; dostopne in uporabne za hotelirje in turistične informacijske centre, da lahko uporabnikom dajo popolne informacije o javnem prevozu;
- **z mobilnim telefonom prek spletnih in offline sistemov**, ki omogočajo shranjevanje in ogled voznih redov in zemljevidov na mobilnem telefonu;
- posredno na progah javnega prevoza in postajališčih, na vseh **voznih redih in zemljevidih ter informativnih in promocijskih materialih**;
- **v hotelih in drugih nastanitvenih obratih**, ki so pogosto pripravljene sodelovati pri dajanju komunikacijskih orodij svojim strankam; v tem primeru se lahko posameznemu hotelu pripravi posebljen sveženj informacij o storitvah za turiste, s čimer se lahko hitro in pravilno odzovemo na potrebe strank ter gostom zagotovimo posamične vozovnice ali destinacijske kartice.

Na splošno gre za **preproste in varčne ukrepe**, ki pa jih je treba skrbno načrtovati, usklajevati in spremljati s ciljno usmerjenimi promocijskimi kampanjami.

Bistveni cilj je pomagati vsakemu potencialnemu potniku zbrati vse potrebne informacije, da se lahko odpove potovanju z osebnim avtomobilom.

V nadaljevanju podajamo nekaj primerov enostavnih informativnih brošur, izdelanih v skladu s smernicami ter celostno grafično podobo za vse službe in operaterje **Avtonomne pokrajine Bolzano**.



Slika 10: Primer brošure o karticah mobilnosti »Mobilcard« na Južnem Tirolskem

214		LINIE 14: NIEDERLANA-MITTERLANA-OBERLANA-VÖLLAN LINEA 14: LANA DI SOTTO-LANA DI MEZZO-LANA DI SOPRA-FOIANA															
		x	x	x	x	x	x	x	12	x	16	16	16				
Niederlana Kirche	7.00	7.30	8.12	9.12	10.12	11.12	12.12			13.12	14.12	15.12	16.12	Lana di Sotto Ch.			
Hirzerstraße	7.02	7.32	8.14	9.14	10.14	11.14	12.14			13.14	14.14	15.14	16.14	Via Cervinia			
Tribusplatz	7.05	7.35	8.17	9.17	10.17	11.17	12.17			13.17	14.17	15.17	16.17	Piazza Tribus			
Mittelschule	7.07	7.37	8.19	9.19	10.19	11.19	12.19	13.00		13.19	14.19	15.19	16.19	Scuola Media			
Lana Busbf. an	7.09	7.39	8.21	9.21	10.21	11.21	12.21	I		13.21	14.21	15.21	16.21	a. Lana Autostaz.			
von Meran			8.22	9.22	10.22	11.22	12.22			13.22	14.22	15.22	16.22	da Postal Staz.			
von Burgstall Bhf.			9.19	9.19	10.19	11.19	12.19			13.19	14.19	15.19	16.19	da Merano			
Lana Busbf. ab			8.27	9.27	10.27	11.27	12.27	I		13.27	14.27	15.27	16.27	p. Lana Autostaz.			
Völlan Kirche			8.44	9.44	10.44	11.44	12.44	13.18		13.44	14.44	15.44	16.44	Foiana Chiesa			
		16	16	16													
Niederlana Kirche	17.12	18.12	19.12											Lana di Sotto Ch.			
Hirzerstraße	17.14	18.14	19.14											Via Cervinia			
Tribusplatz	17.17	18.17	19.17											Piazza Tribus			
Mittelschule	17.19	18.19	19.19											Scuola Media			
Lana Busbf. an	17.21	18.21	19.21											a. Lana Autostaz.			
von Meran	17.22	18.22	19.35											da Postal Staz.			
von Burgstall Bhf.	17.19	18.19	19.19											da Merano			
Lana Busbf. ab	17.27	18.27	19.40											p. Lana Autostaz.			
Völlan Kirche	17.44	18.44	19.57											Foiana Chiesa			
x		verkehrt an Werktagen circola nei giorni feriali			16				verkehrt an Werktagen außer Samstag circola nei giorni feriali escluso sabato			12			verkehrt an Schultagen, kommt von Meran (17.33) circola nei periodi scolastici, proviene da Merano (12.33)		
Samstag Nachmittag, Sonn- und Feiertage: Siehe Linie 11 (211)																	
Sabato pomeriggio e festivi: vedi linea 11 (211)																	
10	CITYBUS LANA																

Slika 11: Primer brošure voznega reda; v poševnem tisku zveze s prestopanjem

Citybus Lana Sistema tariffario

Tariffe semplici e convenienti

Sono una novità anche le tariffe per il Citybus. Si introduce una tariffa urbana: indipendentemente dal tragitto, per la corsa singola all'interno del territorio di Lana (esclusi Foiana e S. Giorgio) si paga un euro. Con la carta valore, valida in tutta la provincia, si pagano solo 65 centesimi. Con l'**abbonamento urbano** il prezzo scende a 34 centesimi. Forti riduzioni anche con la **carta famiglia** (26 centesimi) e l'**abbonamento per anziani** (18 centesimi). Con l'**abbonamento annuale per studenti "Abo+"** il Citybus può essere utilizzato liberamente come tutte le altre linee in provincia. I bambini fino al compimento dei 5 anni di età viaggiano gratis.

I biglietti di **corsa singola** sono disponibili a bordo, le **carte valore** nei punti vendita (vedi tabella).

L'abbonamento può essere richiesto presso la biglietteria SASA a Lana, Via Merano 4.

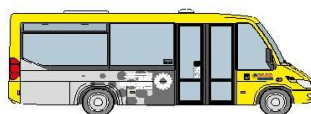
Ulteriori informazioni sul sistema tariffario sono consultabili su internet: www.sii.bz.it.

Corsa di connessione gratuita

Se prendete il Citybus arrivando da altre autolinee, utilizzando lo stesso biglietto (carta valore, abbonamento, carta famiglia) la corsa di connessione è gratuita.

Le tariffe in sintesi

Tipo di biglietto	Prezzo per una corsa	Corsa urbana di interconnessione gratuita
Corsa singola	1 Euro	si
Carta valore	0,65 Euro	si
Abbonamento	0,34 Euro	si
Abbonamento ridotto (da 60 anni)	0,18 Euro	si
Carta famiglia	0,26 Euro	si



CITYBUS LANA

Slika 12: Primer informacij o tarifnem sistemu

AUTONOME PROVINZ BOZEN
VERKEHRVERBUND
SÜDTIROL
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
TRASPORTO INTEGRATO
ALTO ADIGE

I ♥ MYBUS

GÜLTIG AB 21.01.2008
VALIDO DAL 21/01/2008

GRATISFAHRTEN vom 21. bis 23. Januar
CORSE GRATUITE dal 21 al 23 gennaio

CITYBUS LANA

AUTONOME PROVINZ BOZEN - SÜDTIROL
Provinsverwaltung Südtirol
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTOADIGE
Gegensatzverkehr alle Meranerbahn

Slika 13: Primer promocijskega plakata

5.6.5. Preureditev postaj, postajališč in drugih prostorov

Prenova javnega prometa vključuje tudi **izboljšanje dostopnosti, udobja, kakovosti in varnosti postajnih prostorov ter povezav med postajami in mesti**, s posebnim poudarkom na naslednjih elementih:

- kakovost postajnih prostorov, vhodov, blagajn, čakalnih in poslovnih prostorov;
- oddaljenost in pozicioniranje avtobusnih postajališč, vidljivost s postaje ter prisotnost informacij in voznih redov; informacije o glavnih ciljnih postajališčih in parkiriščih za taksije so prav tako koristne;
- parkirišča za kratka ali daljša obdobja, kiss & ride parkirišča in njihovo delovanje;
- prisotnost, lokacija in zmogljivost pokritih parkirnih mest za kolesa in motorna kolesa;
- kakovost povezav za pešce in kolesarje, med postajo in bližnjimi kraji, med postajami in daljinskimi kolesarskimi potmi;
- table v naseljenih središčih in v bližnjih krajih, ki kažejo, kako priti do postaje.



Slika 14: Primeri udobnega vkrcavanja in vožnje z vlakom (fotografija STA Bolzano)

5.7. Primeri regionalnega železniškega prometa na sekundarnih progah: Merano–Malles

Železniška proga Merano–Malles, odprta leta 1906, je bila zaprta leta 1991. Leta 1998 je bila proga prenesena na Avtonomno pokrajino Bocen, ki jo je s posegom v vrednosti približno 120 milijonov evrov (strošek povprečnega avtocestnega predora) obnovila in leta 2005 ponovno odprla.

Upravljavec infrastrukture je STA, ki je v celoti pod nadzorom Avtonomne pokrajine Bocen, medtem ko vlake upravlja SAD, podjetje s pretežno zasebnim kapitalom.

5.7.1. Preureditev infrastrukture

Železnica Merano–Malles je dolga približno 60 km. Pred zaprtjem je imela 12 postaj, trenutno pa jih ima 18. Šestdeset kilometrov dolgo potovanje od Merana do Mallesa traja 82 minut s postanki po pol minute na vsaki od 18 postaj. Preureditev infrastrukture je vključevala manjše spremembe za povečanje hitrosti, kot je odprava 54 od 85 nivojskih prehodov in popolna zamenjava signalizacijskega sistema.

5.7.2. Sistemski pristop

V zadnjem obratovalnem obdobju pred zaprtjem so dnevno, razen ob nedeljah, vozili trije pari vlakov. Danes je vlak na voljo vsako uro ves dan, vključno z nedeljami, z neposrednim vlakom med tednom vsaki dve uri, kar skupaj znaša približno 23 parov voženj na dan. Storitve se izvaja z dizelskimi vlaki Stadler GTW 2/6 s približno 110 sedeži, ki zaradi velikega števila potnikov pogosto vozijo v dvojni sestavi.

Prvotna napoved 1,5 milijona potnikov na leto, ki naj bi jih dosegli v petih letih, je bila že v začetku močno presežena, saj je bilo že v letu 2007 prepeljanih dva milijona potnikov. Danes se po progi prepeljejo slabi trije milijoni potnikov na leto in vlaki so ob konicah celo prenatrpani.

Pokrajina Bocen je zaradi tega odobrila nadaljnjo nadgradnjo in elektrifikacijo proge, s čimer bi zagotovili vožnje na 30 minut z daljšimi električnimi vlaki brez menjave v Meranu. Ponovno odprtje proge Merano–Malles se je izkazalo za popolnoma uspešno. Začetna naložba je bila precej zajetna, vendar spet ne vrtoglava v primerjavi z drugimi večjimi deli, pri čemer je celotna dolina dobila nov, uporaben in cenjen način prevoza. Prednosti so vidne tudi navzven. Dnevni migranti, ki se vlakom peljejo iz doline Venosta, uporabljajo javni prevoz tudi izven doline, kar prispeva k zmanjšanju uporabe osebnega avtomobila. Dodatno pa je Južna Tirolska pridobila na privlačnosti. Uspeh v dolini Venoste je bil razlog za prenavo preostalih prog.

Uspeh lahko povzamemo z naslednjimi tremi »lokalnimi« dejavniki:

1. večje število postajališč zagotavlja visoko pokritost ozemlja in bližino postaj naseljenim središčem; za večino prebivalcev je najbližja postaja oddaljena največ dva kilometra; na določenih krajih, kjer je postaja predaleč za pešce, so se vzpostavile povezave z avtobusom;
2. visoka frekvenca storitev, s številnimi vožnjami čez ves dan;
3. udobje potovanja z vlakom; po svojih značilnostih (»namenska« infrastruktura brez prometnih motenj, velik polmer ovinkov, dolga zavorna pot, enostavno upravljanje) je vožnja z vlakom zagotovo bolj kakovostna kot potovanje z avtobusom;
4. četrti odločilni dejavnik je bila vključitev v integrirani prometni sistem Južne Tirolske, kot je opisano v naslednjem odstavku.

5.8. Integrirani prometni sistem Južne Tirolske

Eden glavnih razlogov za uspeh železnice Venosta je bila vključitev v integrirani prometni sistem Južne Tirolske.

5.8.1. Pestra izbira prevoznih ponudnikov

Avtonomna pokrajina Bocen je za izvajanje železniškega in cestnega prometa izbrala več ponudnikov. S tem se ponudniki nenehno primerjajo in tekmujejo v okviru smernic, ki jih določa pokrajina.

Kot boljši odziv na prometno povpraševanje se redno načrtujejo in uvajajo nove oblike prevoza. Na vseh območjih deluje 21 mestnih avtobusov (Citybus), 2 metrobusa ter nočne linije. Vse to so različice svežnja ponudbe, katerega cilj je povečati privlačnost in učinkovitost javnega prevoza.

5.8.2. Povečanje kakovosti in obsega ponudbe

Vozni redi prometnih storitev Pokrajine Bocen so integrirani v taktni sistem z že opisanimi prednostmi tako za načrtovanje storitve kot za povečanje ponudbe in izboljšanje njene razumljivosti.

S takšnim modelom in reorganizacijo so se lahko optimizirali viri in se ponudile kakovostnejše storitve ter se izkoristile prednosti novih tehnologij (na primer nizkopodne garniture, tarifni sistem), gospodarskih inovacij (kot so pogodbe o bruto stroških s ponudniki) in se dosegli novi institucionalni dogovori (kot so na primer sporazumi za posodobitev prog z nacionalnim upravljavcem infrastrukture).

S tem se je ustvarilo ugodno razmerje med prebivalci in politiko, saj sta s povečano uporabo in zanimanjem za javni promet tudi stroka in politika začela namenjati več pozornosti in sredstev temu sektorju.

5.8.3. Posodobitev infrastrukture in tirnih vozil

Upravljavec je ob vsem tem neposredno investiral v floto sodobnih tirnih vozil, s čimer je znižal stroške prispevkov, ki se plačujejo izvajalcem storitev in tako poenotil vozni park z vozili z vnaprej določenimi značilnostmi.

Infrastruktura (tiri, postaje, izogibališča) se je posodobila in prilagodila potrebam iz operativnega načrta.

V nekaterih primerih so lokalne oblasti financirale dejavnosti in postale lastnice prostorov ali zgradb, ki so prej pripadali nacionalni železniški družbi.

5.8.4. Poenotenje vozovnic: enoten tarifni sistem

Na Južnem Tirolskem vozovnice izdaja upravljavec in ne prevozniki. Na ta način se je odpravila »tarifna džungla« in se je vzpostavil enostavnejši sistem vozovnic po *conah* v urbanem območju in *km* (razdaljah) v primestnem območju za vse izvajalce storitev.

Sledila je uvedba osebne, neprenosljive vozovnice AltoAdigePass, ki se lahko uporablja na vseh prevoznih storitvah. Cena vozovnice AltoAdigePass je razdeljena na štiri padajoče razrede, s katerimi se dodatno spodbuja uporaba javnega prevoza. Tako, na primer, ko potnik preseže 20.000 km potovanj v enem letu, pridobi brezplačen prevoz.

Nakup vozovnic je možen s polnjenjem virtualnega računa. Če preostala vrednost na računu ne zadošča za pokritje zahtevane vozovnice, se potovanje kljub temu lahko zaključi in se dolgovani znesek odšteje

ob naslednjem polnjenju računa. Zapadli znesek za opravljena potovanja se lahko tudi prek trajnega bančnega naloga (SEPA-SDD) plača z bančnega računa uporabnika v skladu s postopki, določenimi v pogodbi. S tem so se razbremenile blagajne in so se sprostila sredstva za druge potrebe.

Ista brezstična kartica AltoAdigePass (8-4-2-0 centov/km) se uporablja tudi za:

- družinsko kartico AltoAdigePass s cenami 6-3-2 centa/km;
- AltoAdigePass AboPlus, ki stane 20 € letno za dijake in 150 € letno za študente z brezplačno uporabo celotnega omrežja;
- AltoAdigePass 65, brezplačno vozovnico za starejše od 70 let in 150 €/leto za osebe med 65. in 69. letom starosti;
- brezplačno vozovnico AltoAdigePass za invalide z več kot 74 odstotno stopnjo invalidnosti.

S tem sistemom si je upravljavec zagotovil obilico podatkov o navadah potnikov in pospešil vkrcavanje na postajah in postajališčih. Z brezstično kartico se je uporaba razširila na druge storitve (kot so park&ride, najem koles, smučarske karte, souporaba avtomobila).

Na voljo so tudi mestne in regionalne vozovnice, za turistične uporabnike pa MobilCard, BikeMobilCard in MuseumMobilCard, ki veljajo na celotnem območju pokrajine. V ta sistem so se vključili turistični in drugi ponudniki, tako da kartice pogosto delijo tudi hotelirji, pri čemer se na kartice lahko naložijo dodatne storitve.

Abo+ se deli po šolah. Tako učenci ob vpisu v obvezno šolo od šole prejmejo dokumentacijo, s katero zahtevajo Abo+, kartico, ki jim zagotavlja brezplačen prevoz na celotnem južnotirolskem prometnem omrežju, tudi izven šolskih poti in vozni redov. V vsakem primeru je pričakovati, da razredi in posamezni dijaki za prevoz uporabljajo javni prevoz, torej je jasno, da jim je treba zagotoviti veljavne vozovnice.

Za uvedbo in uporabo brezstičnega sistema je Avtonomna pokrajina izkoristila možnost črpanja sredstev iz Evropskega sklada za regionalni razvoj za »Inovativni plačilni sistem za mobilnost«, ki je del programa »Regionalne konkurenčnosti in zaposlovanja ESRR 2007-2013«.

5.8.5. Enoten informacijsko-promocijski center

Proizvodnja in distribucija informativnega in promocijskega materiala (table na postajališčih, vozni redi, zemljevidi omrežij, iskalniki in programska oprema) je bila centralizirana in organizirana v skladu s skupnimi smernicami, katerih cilj je zagotoviti enotnost in jasno prepoznavnost izdelkov.

Številčenje prog in poimenovanje postajališč je poenoteno na ravni pokrajine.

Za iskanje prevoznih povezav se je vzpostavil enoten iskalnik, ki uporabniku prek različnih orodij in aplikacij daje možnost, da prek naslovov najde povezave z mestnimi in medmestnimi storitvami.

Ta pristop spodbuja pripravo namenskih komunikacijskih in informacijskih kampanj za različne ciljne skupine in omogoča zadovoljitev potreb občinskih uprav in turističnih agencij.

Na Južnem Tirolskem s približno 500.000 prebivalci je izdanih približno 284.000 kartic, od tega:

- 130.000 AltoAdige Pass, od teh 35 % po družinski ceni in 65 % po redni ceni;
- 4.000 brezplačnih South Tyrol Pass;
- 70.000 AltoAdigePass 65+;
- 80.000 AltoAdigePass Abo+.

5.8.6. *Nadgradnja postaj*

Železniške postaje so dostopne točke in hkrati okna oziroma »vrata« javnega prevoza ter so opremljene z minimalnim obsegom nujnih struktur, da sta čakanje in dostop lahka in prijetna.

Opremljene so z:

- dostopnimi potmi;
- parkirnimi mesti za osebna vozila na jasno določenih prostorih; za učinkovito povezavo med zasebnim in javnim prevozom potrebujemo parkirišča, s katerih uporabniki nadaljujejo pot z javnim prevozom;
- osvetljenimi in pokritimi čakalnicami;
- informacijskimi tablamami o ponudbi prevoza (za odhajajoče potnike) in o območju, ki je v dosegu postaje (za prihajajoče potnike).

Pomembno vlogo so prevzele občine, na območju katerih so železniške postaje locirane. Prevzele so odgovornost za vzdrževanje na podlagi smernic in navodil, ter z natečaji in nagradami za najlepše postaje.

5.9. *Primer regionalnega prevoza na sekundarnih linijah: Kärnten Linien*

V Avstriji so se z ustanovitvijo transportnih združenj (»Verkehrsverbünde«, ki jih predvideva nacionalna zakonodaja o javnem prometu) morala podjetja za javni prevoz vsake dežele združiti v sistem javnega prevoza s poenotenim sistemom vozovnic. Na Koroškem je bilo leta 2000 ustanovljeno podjetje Verkehrsverbund Kärnten GmbH - Kärntner Linien (VKG).

Novo podjetje je odgovorno za koordinacijo odnosov med razpisnimi organi, transportnimi podjetji in drugimi subjekti v sektorju, kot so občinske uprave in turistične agencije, ter za načrtovanje in upravljanje javnega prometa.

VKG upravlja predvsem gospodarske vidike za prevozna podjetja in uporabnike. Natančneje:

- sklepa pogodbe, financira in poroča o prevoznih storitvah za devet transportnih podjetij na območju regije (vključno z avstrijskimi nacionalnimi železnicami ÖBB), pri čemer zagotavlja enotnost ponudbe na celotnem ozemlju (npr. glede značilnosti voznega parka);
- zagotavlja povezanost in enotnost vozovnic in sezonskih vozovnic na podlagi tarifnih con, opredeljenih na regionalni lestvici; zato se namesto vozovnic posameznih podjetij izdajajo regionalne vozovnice.



Slika 15: Kärntner Linien (Koroška) – več operaterjev, vendar integrirana ponudba

Družba se ne ukvarja neposredno z načrtovanjem lokalnega javnega prevoza, saj je ta dejavnost še naprej v pristojnosti Dežele Koroške. Vključena pa je v tolikšni meri, da lahko skrbi za enotno upravljanje informacij, organizacijo postajališč, pripravo voznih redov, zagotavljanje informacij v elektronski obliki, obveščanje javnosti in enotno celovito grafično podobo (formati, logotipi, uporaba simbolov in opomb). V Avstriji so iskalniki voznih redov na nacionalni ravni povezani z enotno bazo podatkov, ki vsebuje vse storitve cestnega in železniškega mestnega in medmestnega javnega prevoza.

Glavni cilj je zagotoviti enotno ponudbo celotnega sistema javnega prevoza (vlak, avtobus, smučarski avtobus, prevoz na klic ipd.) ne glede na podjetje, ki storitev izvaja.

Prevozna podjetja so tako razbremenjena ostalih dejavnosti in se lahko osredotočijo na opravljanje čiste transportne storitve in izboljšanje ravni kakovosti.

5.10. Povzetek

Premikanje ljudi je strateški cilj sistema javnega prevoza na Južnem Tirolskem in Koroškem. Čeprav so vozila in vozniki nujna predpostavka, se je vendarle treba osredotočiti na uporabnike.

Kultura javnega prevoza se začne z zasnovo prevoznih storitev.

- Nove storitve: nove stranke ali novi stroški? Treba je, seveda, preveriti ne le tehnično izvedljivost, kar se redno izvaja, temveč tudi učinkovitost prevoznih storitev. Če se javni prevoz ne uporablja, je to več kot očiten znak, da ponudba ne ustreza povpraševanju.
- Ali premikamo ljudi ali tirna vozila? Pri izboljšavi železniške linije ne gre zgolj za sanacijo proge ali boljše kroženje vlakov, temveč boljši prevoz ljudi.
- Osredotočenost na storitev ali infrastrukturo? Projektni parametri ponudbe in nanjo vezane infrastrukture niso podani, ampak jih je treba umeriti glede na zahtevano zmogljivost in učinkovitost javnega prevoza.

Uspeh železnice Venosta ne izhaja iz uspešne nadgradnje železniške proge, temveč iz sistema, v katerem so različni načini in storitve javnega prevoza primerno združeni z usklajenimi voznimi redi, ceniki, značilnostmi voznega parka, informacijami za javnost ter promocijskimi in marketinškimi orodji.

Tako na Južnem Tirolskem kot na Koroškem je javni upravljavec očitno prevzel vodilno vlogo, podjetjem pa je prepustil, naj zagotavljajo kakovostne storitve.

6. OBSTOJEČE IN POTENCIALNO POVPRŠEVANJE

Kakor je že bilo rečeno, cilj javnega železniškega prometa ni premikanje vlakov ampak ljudi.

Ocena potenciala je torej pomemben element pri odločitvi, kako izboljšati storitev potniškega prometa na Bohinjski železnici. Pogoste regionalne storitve? Hitri vlaki na dolge razdalje? Turistični vlaki? Težki tovorni vlaki?

Da bi lahko oblikovali zanesljive napovedi, smo upoštevali več kazalnikov, in sicer:

- Pod točko 6.1 podajamo analizo trenutnega povpraševanja po mobilnosti. Ker je trenutna ponudba javnega prevoza omejena, smo analizirali ne le trenutno povpraševanje po javnem prevozu, temveč tudi povpraševanje po uporabi osebnih vozil ter skupno povpraševanje po dnevni in turistični mobilnosti na ozemlju.
- Pod točko 6.2 smo skušali oceniti in količinsko opredeliti potencial Bohinjske železnice, če se ponudba pravočasno posodobi in nadgradi.

6.1. *Trenutno povpraševanje po mobilnosti*

Orografske in demografske značilnosti ozemlja ter obstoječa prometna infrastruktura in storitve so bili že obravnavani v prejšnjih delih te študije. Spomnimo le na nekaj osnovnih informacij, da lahko analiziramo povpraševanje po transportu.

Prvi referenčni makrokazalnik je seveda skupno število prebivalcev na tem ozemlju. **Približno 100.000 prebivalcev z dvema milijonoma turističnih prenočitev in velikim številom dnevnih turistov** daje prvo pozitivno oceno potencialnega povpraševanja. Potencial je še večji, če dodamo še ocene naslednjih vidikov:

- **fizične smeri mobilnosti**, pri čemer moramo takoj upoštevati prednost, da je zaradi fizičnih omejitev (gore in doline) mobilnost na območju pogosto organizirana le v dveh nasprotnih smereh, tako da se lahko reši z eno samo linijo;
- **odsotnost konkurenčnih alternativ železniškemu prometu**. Osebni avtomobil in avtobusni javni prevoz nista bistveno boljša. Prometni zastoji in pomanjkanje parkirnih mest bi bili dodaten razlog za izbiro vlaka namesto cestnega prometa, če bi obstajala dosledna železniška ponudba;
- **stopnja mobilnosti prebivalstva**, zlasti na smereh, ki jih oskrbuje železnica: razpršena poseljenost in koncentracija številnih storitev (šol, bolnišnic, trgovin, zanimivosti) izključno v večjih mestnih središčih ustvarja večje potrebe mobilnosti kot v gosto poseljenih območjih.

6.1.1. Železniški in avtobusni prevoz

Bohinjska železnica prepelje približno **1 milijon potnikov na leto**, t.j. približno 500.000 potnikov v odhodu z železniških postaj med Jesenicami in Sežano. Razmerje med številom prodanih vozovnic in številom prepeljanih potnikov upošteva več vidikov: potnike na turističnih/muzejskih vlakih, ki ne kupujejo vozovnic na postajah SŽ; abonentske vozovnice; potovanja z odhodnimi postajami izven Bohinjske proge; trende mobilnosti od leta 2009 do danes itd.

ŠT. PROGE	ŠT. ODSEKA	ŠTEVILO POTNIKOV NA LETO							
		1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
70	Ni podatka	334.105	405.938	360.843	425.092	444.768	437.658	562.262	539.733

Slika 16: Potniki Bohinjske železnice. Vir: Studio Projekt DD, stran 15

V letu 2009 je s postaj na progi Jesenice–Nova Gorica–Sežana odpotovalo preko 500.000 potnikov. V obravnavanem obdobju je bila zlasti postaja Nova Gorica uvrščena med 20 glavnih postaj po številu odhajajočih potnikov: 251.905 v letu 2007, 187.562 v letu 2008 in 173.232 v letu 2009.

Če upoštevamo, da je ponudba raznolika, razpršena in pomanjkljiva, kakor je prikazano v prejšnjem poglavju, je število prepeljanih potnikov majhno. Očitno se s precej pomanjkljivo ponudbo težko sproži povpraševanje.

Vse kaže, da gre za problem, ki ga Slovenija še ni v celoti rešila. Za razliko od preostale Evropske unije število potnikov v Sloveniji zadnja leta upada. Če je po podatkih Eurostata leta 2009 z vlakom potovalo skoraj 16 milijonov potnikov, se je to število v letu 2018 zmanjšalo na le 13 milijonov.

Na področju avtobusnega javnega prevoza pa ni enotnih meril za statistične analize. Ponudniki zbirajo podatke po lastnih metodah in matrikah, kar otežuje celotno in enotno obdelavo podatkov. Z uvedbo enotnega sistema vozovnic (s potovalnimi vozovnicami in regionalnimi vozovnicami, ki jih sprejemajo vsi prevozniki) se, po eni strani, močno poenostavi uporaba javnega prevoza, predvsem pa se lahko enotno spremlja gibanje uporabnikov in se tako lahko pripravi celovita statistična analiza potovanj z vsemi sredstvi in ponudniki.

Na kvalitativni ravni lahko rečemo, da

- zelo malo uporabnikov potuje z avtobusi vzdolž trase železniške proge. Razlog za to je v dejstvu, da avtobusne linije, ki večinoma vozijo z obrobja v Ljubljano in nazaj, ne vozijo po istih trasah kot vlaki med Jesenicami in Novo Gorico.
- Glavni izziv na tem območju je doseganje boljše integracije med obema načinoma prevoza, z izboljšanjem povezav in izogibanju podvajanj. Prihranke pri dolžini avtobusnih prog je mogoče ponovno vložiti v izboljšanje in zgostitev lokalnih železniških storitev.

Pri dopolnilnih storitvah in premagovanju t.i. zadnjega kilometra je precej **pozitivna vloga turističnih avtobusov**. Vendar je treba opozoriti, da imajo ti avtobusni prevozi omejene frekvence in zmogljivosti, zato niso primerljivi s potencialom, ki ga ponuja železniška proga.

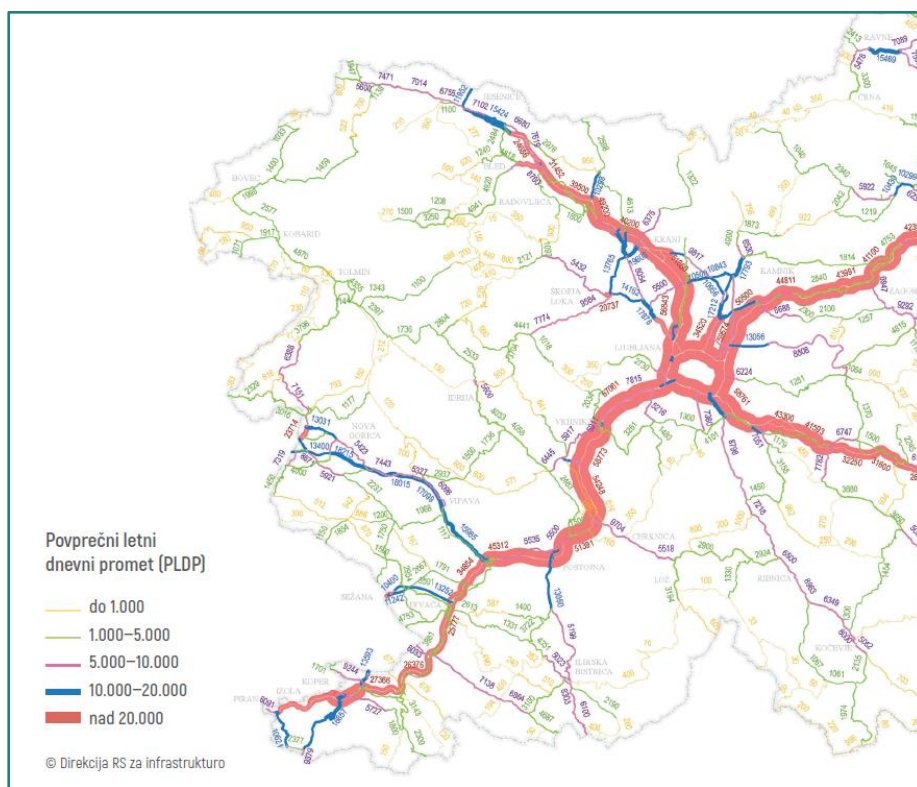
Iz tega sledi, da se zdijo podatki, ki se nanašajo na javni promet malo pomembni, in da sedanja organizacija javnih prevoznih storitev ne more napovedati trenda povpraševanja, še posebej, če se ponudba korenito spremeni.

6.1.2. Uporaba osebnih vozil

Da bi lahko pravilno ocenili povpraševanje po mobilnosti med občinami na ozemlju, se ne moremo zanašati le na podatke, ki izhajajo iz trenutne uporabe storitev javnega prevoza. Treba je uporabiti tudi vrednosti individualne mobilnosti, ki izhajajo iz uporabe zasebnega prevoza.

Treba je najprej ugotoviti, **kolikšen delež uporabnikov bi bil pripravljen preiti na drug način prevoza, oziroma koliko ljudi bi ob ustrezni ponudbi izbralo javni prevoz ter koliko bi se s tem povečala količina potovanj in spremenila njihova namembnost**. Če bi na primer železnica nudila enostaven in hiter dostop do Nove Gorice ali Jesenic, bi se najbrž povečalo število potovanj, saj bi se za to ponudbo odločili:

- ljudje, ki so se pred tem v Novo Gorico in na Jesenice odpravili z avtomobilom;
- ljudje, ki so prej hodili v druge kraje, zdaj pa se jim zdi bolj priročno iti v Novo Gorico in na Jesenice z vlakom;
- ljudje, ki prej sploh niso potovali.



Slika 17: Povprečni letni dnevni promet na cestah vzdolž Bohinjske železnice. Vir: 2019 Direkcija RS za infrastrukturo

Na zgornji grafiki je prikazan letni povprečni letni dnevni promet po cestah na območju Bohinjske železnice:

- 5.000 vozil dnevno med Jesenicami in Bohinjsko Bistrico;
- samo 150 vozil dnevno na Bohinjskem sedlu;
- preko 1.000 vozil dnevno med Podbrdom in Mostom na Soči;
- 4.000 vozil med Mostom na Soči in Kanalom;
- več kot 6.000 vozil med Kanalom in Dornberkom (ter vsaj dvakrat toliko na območju Nove Gorice);
- okoli 3.000 vozil med Dornberkom in Sežano.

Analiza kaže **obsežen povprečni dnevni pretok**, še posebej v primerjavi z značilnostmi cestnega omrežja in številom potnikov, ki se prevažajo z javnim prevozom.

Če upoštevamo, da je **v dnevni konici promet običajno 3-5 krat višji od povprečja** in da je **ob tedenskih in sezonskih prometnih konicah v turističnih krajih lahko 50-krat višji od letnega povprečja**, takoj vidimo, da je v turistični sezoni pretok na cestnem omrežju pogosto neenakomeren in katera koli motnja, kot so večja križišča ali prehodi za pešce, povzroči »udarni val«, ki se prenaša po toku navzgor. Vsak incident povzroči zamude. Udobje voznikov se poslabša.

To je **tipična situacija številnih turističnih krajev**, zlasti v goratih območjih, kjer tedenske in sezonske konice povzročajo močno povečanje prometa v primerjavi z letnim povprečjem. Tako nastajajo zastoji in zamude, poveča se hrup in onesnaževanje zraka, obenem pa nastajajo dodatni zunanji učinki, s čimer se **slabša kakovost turističnega doživetja**, posledično pa se **slabšajo možnosti za turistični razvoj območja**. Zato je na občutljivih turističnih območjih socialna in okoljska zmogljivost pogosto nižja od prometne zmogljivosti. Mobilnost je eden glavnih izzivov, da se zagotovijo dostopnost in doživetja.

S tega vidika ima Bohinjska železnica zelo visoko vrednost: lahko prispeva k reševanju prometnih težav, pa tudi sama postane del doživetja oziroma celo glavna atrakcija za določeno ciljno populacijo turistov.

6.1.3. Korist za dnevne migracije

Drug vir pri ocenjevanju in količinski opredelitvi mobilnosti na območju Bohinjske železnice so podatki o dnevni migracijah iz različnih občin.

Statistični urad Republike Slovenije na spletu objavlja število dnevni migrantov iz 13 občin ob Bohinjski železnici in drugih relevantnih občin. Tudi če bi ne upoštevali interne dnevne migracije (znotraj iste občine: npr. velik obseg dnevni voženj iz Prvačine, Dornberka in Branika v Novo Gorico) ter vožnje na delo, ki niso pomembne za Bohinjsko železnico (na primer Jesenice–Sežana), lahko naštejemo okoli 25.000 dnevni delovni migrantov iz občin v prvem stolpcu tabele na strani 12 (Slika 2) s ciljnim krajem v občinah, ki bi jih lahko oskrbovala železnica.

Isti podatki so za na voljo za približno 2.500 dnevni potnikov, ki potujejo zaradi šolanja oz. študija. V tem primeru lahko železniški promet prestreže večje deleže uporabnikov, predvsem med srednješolskimi uporabniki, ki še nimajo lastnega prevoznega sredstva. Vendar ponudba železniškega prometa tudi tej skupini uporabnikov ne nudi ustreznega odgovora na njihove potrebe in se zato

odločijo za drugo obliko prevoza.

Jasno je, da javni prevoz ne more prevzeti celotnega števila dnevnih migrantov. Po drugi strani pa so njihova potovanja ponavljajoča, dnevni uporabniki so tudi zelo občutljivi na stroške prevoza. Prav zato jedro potnikov v javnem prevozu tradicionalno sestavljajo zvesti uporabniki z abonentskimi vozovnicami.

Velja poudariti, da smo se s sedanjimi storitvami javnega avtobusnega in železniškega prevoza v bistvu osredotočili na zadovoljevanje potreb šolarjev, ki predstavljajo velik del dnevnih migracij in tako s temi prevoznimi storitvami na referenčnem območju opravljamo funkcijo šolskega avtobusa.

Pri storitvah smo se torej bistveno odpovedali vsem drugim funkcijam, ki so bolj odprte za trg in za kompleksne potrebe uporabnikov in prav v tem tiči potencial za prihodnji razvoj.

6.2. *Potencial*

Če Bohinjska železnica ohrani enake lastnosti in enak obratovalni program (pogostost vlakov in vozni red), se povpraševanje po javnem prevozu ne bo povečevalo, temveč bo, v nasprotju s trendi drugje, dodatno upadalo.

V ta namen smo **za oceno in izračun potenciala privlačnosti železnice** ter pripravo sodobne regionalne železniške storitve predvideli določene ukrepe infrastrukturne in organizacijske narave, s katerimi bi se lahko povečala splošna kakovost ponudbe, in sicer:

1. **povečanje pogostosti voženj na vsakih 60-120 minut**, s čimer bi železnica postala hrbtenica ponudbe javnega prevoza;
2. **spodbujanje modalne izmenjave (intermodalnosti) med različnimi vrstami prevoza** (javni promet po cesti in železnici, z avtomobili, kolesi, peš), s čimer se zmanjšajo predsodki do uporabe javnega prevoza in čas dostopa do železniških storitev;
3. **ureditev in integracija voznih redov celotnega sistema javnega prevoza, uskladitev cen ter informacijskih in promocijskih orodij na regionalni ravni za vse ponudnike**;
4. **postopno nabavljanje sodobnega voznega parka s prenovo postaj**.

Navedeni elementi so nujni pogoj za uspeh in so skladni z modelom obratovanja, opisanem v naslednjem poglavju.

6.2.1. *Referenčni primeri v alpskem prostoru: Južna Tirolska*

Južna Tirolska je v nekaj letih dosegla hitro povečanje števila potnikov v železniškem prometu. V veliki meri je pozitiven razvoj posledica uvedbe enotnega sistema vozovnic AltoAdigePass, ki je presegel tradicionalno razlikovanje med enkratnimi in abonentskimi vozovnicami.

V primerjavi z letom 2001 se je število potnikov potrojilo in leta 2014 so na Južnem Tirolskem zabeležili slabih 10 milijonov uporabnikov železniških storitev. Med letoma 2013 in 2014 je povečanje znašalo 8 %, največje povečanje je bilo zabeleženo v Pustriški dolini (Val Pusteria, 15 %), najnižje pa v dolini Venosta (2 %).

Pokrajinski železniški promet se je močno okrepil, predvsem na progah Brenner–Trento (+9 %) in

Merano–Bocen (+ 7 %). Povečanja na progi Merano–Malles so bila v zadnjih letih majhna tudi zaradi težav na progi pri obvladovanju povpraševanja v prometnih konicah. Zaradi tega sta do leta 2025 načrtovani elektrifikacija in nadgradnja proge, s čimer bodo omogočene neposredne povezave od Mallesa do Bocca s 6-členskimi električnimi vlaki.

Podobno se je povpraševanje po železniških storitvah okrepilo tudi v prostočasni in turistični mobilnosti: kakovost ponudbe ter promocijske dejavnosti v sodelovanju z nastanitvenimi obrati (turistične kartice) je tudi v turizmu v ospredje postavila javni prevoz. Že v letu 2013 je bilo prodanih 573.000 turističnih kartic, od tega je bilo približno 281.000 tudi kartic mobilnosti brez dodatnih funkcij, pri čemer so turisti z eno kartico v povprečju opravili 5 potovanj z javnim prevozom.

V letu 2014 se je z vse večjo povezanostjo prometne in turistične politike dodatno povečala uporaba turističnih kartic, ki v različnih turističnih okoliših omogočajo tudi uporabo javnega prevoza. Število izdanih turističnih kartic izključno za mobilnost se je tako zmanjšalo za 50 %, vendar se ta podatek v veliki meri izravna s sočasnim 20-odstotnim povečanjem števila splošnih turističnih kartic, ki vključujejo tudi mobilnost. Z vsem tem se je občutno povečalo število turističnih potovanj s cestnim in železniškim javnim prevozom, in sicer s petih milijonov (2013) na 9,1 milijona (2014).

Navedeni primer je dobra praksa, ki se lahko prenese na druga območja. Z aktivnimi politikami se spodbujajo dobre navade med uporabniki ter krepí kultura trajnostne mobilnosti in intermodalnosti, tako na relacijah dom–služba in dom–šola kot v turizmu.

V tem smislu je treba **javni promet v vseh pogledih obravnavati kot bistveno referenčno strukturo, okoli katere se gradi turistična ponudba določenega ozemlja, kar velja tudi za določene tržne niše** (kolesarski turizem, kulinarčni in vinski turizem, kulturni in doživljajski turizem).

Če železniško progo opremimo z ustreznim obratovalnim modelom, ki temelji na ustreznih vozniških redih, in jo dobro povežemo s sistemom kolesarskih poti, železnica ustvarja dodano vrednost in dodatne koristi, saj lahko pritegne ne le lokalne uporabnike, ampak tudi precejšen delež turistov, ki želijo prečkati kraje in doživeti pokrajino v okviru krajših počitnic oziroma podaljšanih vikendov. Če železniško ponudbo dodatno uskladimo s ponudbo naravne in zgodovinske dediščine, postane element za sezonsko prilagajanje turistične ponudbe.

6.2.2. *Potencial povpraševanja med lokalnimi prebivalci*

Na letni ravni je glavna funkcija Bohinjske železniške proge usmerjena v odzivanje **na potrebe po mobilnosti lokalnih prebivalcev** in na potrebe ljudi, ki **potujejo zaradi službe in študija**.

Da bi ocenili to povpraševanje, smo podatke črpali iz strokovne literature in iz virov zasebnih in javnih ponudnikov ter dodali podatke o službenih dnevniških migracijah.

Na podlagi teh analiz lahko pričakujemo, da bo po nadgradnji železniške storitve izbralo:

- **10 % potnikov** z osebnimi avtomobili, ki **potujejo vzporedno s progo**;
- **5 % potnikov** z osebnimi avtomobili, ki **potujejo delno vzporedno s progo**, in bi železniške storitve uporabljali **v povezavi z drugimi javnimi ali zasebnimi prevoznimi sredstvi**.

Kot bo podrobneje prikazano v nadaljevanju, **ta vrednost ustreza približno 55 % skupnega letnega števila potnikov**.

6.2.3. *Potencial povpraševanja iz turističnih tokov*

Če bo železnica postala močan element v turistični ponudbi območja, je mogoče predvideti naslednjo izkoriščenost:

- kot prvi kazalnik, glede na to, da imata Gorenjska in Goriška okoli dva milijona prihodov, je mogoče na podlagi mednarodnega merila okvirno oceniti, **da bi vsaj 10 % turistov opravilo vsaj 1 potovanje in nazaj po železnici, kar pomeni 400.000 potnikov** iz mase prenočitvenih turistov, z visoko koncentracijo v poletnih mesecih;
- **podobno letno vrednost je mogoče oceniti za dnevne turiste**, glede na prebivalstvo, ki živi na obravnavanem območju. Ti potniki bodo na železnici prisotni večji del leta, z večjo koncentracijo med vikendi.

Skupno tako dosežemo okoli **800.000 turističnih potovanj na leto z vlakom**, kar je **40 % skupnih letnih potencialnih uporabnikov proge**.

Ne smemo pozabiti, da imajo z vidika prihodkov turistični uporabniki praviloma večjo specifično težo, saj običajno kupijo vozovnico po polni ceni in nimajo ugodnosti. Za tovrstne uporabnike pa je mogoče tudi pripraviti posebne pakete in ponudbo vozovnic povezati z vstopnicami v parke, muzeje in galerije.

6.2.4. *Potencial tranzitnega povpraševanja*

Gre za povpraševanje, ki ga ustvarjajo potniki z izvornim in ciljnim krajem zunaj obravnavanega območja, vendar se zaradi nadgrajene ponudbe odločijo za udobnejše potovanje prek območja z vlakom. V celoti gre za manjše vrednosti, ki pa jih vendarle ne gre zanemariti, še posebej, če je železnica vključena v usklajen vozni red širšega omrežja in je tako konkurenčna z neposrednimi povezavami med kraji zunaj obravnavanega območja.

Vsekakor je potencial povpraševanja, ki ga ustvari čisti tranzit, mogoče oceniti na **5 % vseh uporabnikov**, ki jih lahko ustvari proga, z absolutno vrednostjo približno **100.000 potnikov letno**.

6.3. *Povzetek*

Prihodnjega potenciala me moremo pravilno oceniti zgolj na podlagi aktualnih podatkov o uporabi javnega prevoza, ki vsekakor niso preveč spodbudni. Če za referenčne kazalnike za analizo potencialnega povpraševanja po železniškem prometu vzamemo trenutno in potencialno povpraševanje po uporabi osebnih vozil ter skupno število potovanj med občinami, kakor je predstavljeno v tem poglavju, se nam pokaže povsem drugačna slika: javni prevoz v preteklosti ni prestregel občutnega dela potenciala zaradi zgoraj omenjenih omejitev ponudbe. S sodobno ponudbo javnega prevoza je ta potencial ob polnem delovanju ocenjen na **najmanj dva milijona potnikov** na leto.

Pri teh ocenah se upoštevajo srednjeročne napovedi o mobilnosti na nacionalni ravni, ki so jih že potrdili trendi zadnjih nekaj let, ki regionalnemu železniškemu prometu pripisujejo vedno večji pomen.

Druga primerljiva alpska območja, ki so prva stopila na to pot, že žanjejo prve pomembne sadove po številu uporabnikov, pri čemer se vzpostavljajo pozitivne sinergije, ki upravičujejo nadaljnje povečevanje in prekvalifikacijo ponudbe. Stopnja uporabe je še vedno bistveno nižja od stopnje uporabe javnega prevoza v Avstriji, Nemčiji ali Švici, kar pa dodatno kaže na potencial, ki ga je mogoče

še razviti.

Nepogrešljiva predpostavka za doseganje teh rezultatov je prepoznati pomen javnega železniškega prevoza in opredeliti natančne kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne cilje, ki jih je treba dosledno izvajati v usklajenem akcijskem načrtu.

Na osnovi navedenih predpostavk lahko Bohinjska proga postane slovenska proga Merano–Malles: proga na obrobju države, daleč od velikih središč, kjer je treba razviti in umeriti nove politike javnega prevoza, ki bi se nato lahko razširili na celotno državo.

Povpraševanje ne nastane pred ponudbo: da bi bila proga uspešna, mora biti del jasne vizije razvoja javnega prevoza v Sloveniji v naslednjih 10 letih.

Na nacionalni in evropski ravni so na voljo številne priložnosti in izkušnje. Tukaj navajamo kot primer »Namobu« (www.namobu.it), projekt, sofinanciran iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). Projekt je nastal na pobudo četrtne skupnosti Burgraviato na območju Merana na Južnem Tirolskem in je v petih letih (2011-2015) razvil medobčinski načrt za trajnostni razvoj mobilnosti in urbanističnega načrtovanja v 28 sodelujočih občinah. Ko so se cilji opredelili v participativnem postopku, so se v sklopu projekta pripravili številni, pogosto majhni in konkretni ukrepi in dejavnosti na področju urbanizma, gospodarstva, prebivalstva, turizma, mobilnosti in prometa.

7. OPREDELITEV ŽELEZNIŠKE PONUDBE PRIHODNOSTI

V tem poglavju je opisan predlog prihodnje ponudbe železniškega prometa na Bohinjski železnici, ki naj bi se vzpostavil v skladu s standardi sodobnega regionalnega prometa ob upoštevanju potenciala območja in značilnosti železniške proge.

V ta namen bodo obravnavani dodatni elementi, ki bi lahko prispevali k razvoju železniške proge, kot so dodatne postaje ali čezmejne povezave, opredelile pa se bodo tudi potrebe po posodobitvi železniške infrastrukture za uresničitev prihodnje prometne ponudbe.

7.1. *Prioritete*

Vizija prihodnjega razvoja Bohinjske železniške proge temelji na naslednjih prioritetah:

1. **Lokalni prebivalci in dnevni migranti:** regionalni in čezmejni promet za dnevne potrebe prebivalstva, ki živi in dela na območju. To je običajno osrednja funkcija regionalnega prometa, s čimer se zagotovi visoka raven zunanje in notranje dostopnosti območja ter prispeva h kakovosti življenja, gospodarski in turistični konkurenčnosti in zmanjšanju emisij.
2. **Turizem:** regionalni in čezmejni promet za potrebe stacionarnih in dnevnih turistov. Ta funkcija je zelo kompatibilna s prejšnjo, turistični tokovi pogosto dopolnjujejo in upravičujejo oblikovanje konsistentne ponudbe čez celoten dan. Poleg tega lahko turisti, predvsem z ustreznimi shemami kartic, veliko prispevajo h gospodarski vzdržnosti železniške proge. Posebno pozornost je treba nameniti kolesarskemu turizmu, zlasti možnosti prevoza koles na vlakih.
3. Treba je ohraniti sedanjo **ponudbo avtovlakov skozi Bohinjski predor.**
4. **Železniški turizem in muzejski vlak:** to je zelo zanimiva tržna niša, ki že obstaja na Bohinjski progii. Pomembno je, da se tudi v prihodnje posebna pozornost posveča specifičnim potrebam, in sicer zmogljivosti proge (vlakovnih tras), razpoložljivosti muzejskih vozil in potrebni infrastrukturi. Posebna pozornost mora biti namenjena mednarodnemu sodelovanju s Fondazione FS in z NBiK v Celovcu.
5. Tranzitni in potniški promet na dolge razdalje: ni prioriteta. Tako kot na drugih evropskih območjih lahko regionalna prometna ponudba tudi tukaj s sistemsko integracijo voznega reda, ki omogoča konkurenčne povezave, postane zanimiva pri potovanjih na dolge razdalje.
6. Tovorni promet: tovorni promet bi moral biti omejen na potrebe lokalnega gospodarstva; tranzitni tovorni promet se lahko dopusti le kot obvozna pot v sili. Tovorni promet bi povzročil negativne stranske učinke, predvsem hrup, ki škodi turistični vlogi regije in dodatno pospešuje obrabljanje infrastrukture. Prihodnja nadgradnja proge naj bo usmerjena v lahke regionalne vlake in je ni treba prilagajati tudi potrebam sodobnega tovarnega prometa.

7.2. Opredelitev linij

Ob upoštevanju pripravljenosti za optimizacijo: - obstoječe ponudbe, - prestrezanja povpraševanja, - položaja glavnih vozlišč in prestopnih točk ter - sedanjega in prihodnjega časa potovanja, z namenom vzpostavitve simetričnega cikličnega voznega reda, se storitev organizira v dve liniji:

- Jesenice–Nova Gorica (čim prej podaljšati do Gorice) in
- Nova Gorica–Sežana.

Pri urejanju voznega reda bo treba zagotoviti, da se uredi simetrično prestopno vozlišče v Novi Gorici, s katerim se omogoči popolna sistematična povezava med linijama.

7.3. Oblikovanje voznega reda

Kot je opisano v 5. poglavju, je oblikovanje simetričnega taktnega voznega reda eden od glavnih pogojev za uspešen regionalni promet.

Glede na trenutne potovalne čase na Bohinjski železnici in potrebo po vzpostavitvi sistematičnih vozlišč so predlagani potni časi:

- približno 110 minut med Jesenicami in Gorico,
- približno 50 minut med Novo Gorico in Sežano.

Ti potovalni časi so potrebni, da se v vozni red vnesejo vožnje na vsaki dve oziroma eno uro, pri čemer je na vsaki končni postaji na voljo 10 minut. Ta čas je potreben:

- da potniki ujamejo naslednjo povezavo,
- da se strojevodje premaknejo na zadnji del vlaka in ga ponovno zaženejo v nasprotni smeri.

Ti potovalni časi so zlahka dosegljivi, če upoštevamo, da:

- bo novi vozni park imel nizek pod in širša vrata, ki bodo omogočala hitrejše vkrcavanje in izstopanje na postajah;
- bo novi vozni park imel boljše pospeške in bo hitro dosegel največjo dovoljeno hitrost med postajami;
- se največja hitrost proge ne bo povečala, bodo pa odpravljene vse trenutne dodatne omejitve zaradi slabe infrastrukture;
- da bodo postanki na nekaterih postajališčih lahko le na zahtevo.

Novi vozni red predvideva **možno frekvenco vlakov do 30 minut**, s čimer bo infrastruktura pripravljena tudi na morebitno intenziviranje storitev. Te zmogljivosti bi bile na voljo tudi za avtovlake ter turistične in tovarne vlake, kot je opisano v naslednji točki.

7.4. Opredelitev frekvence

Arhitektura voznega reda, opredeljenega pod pričujočo točko, bo enaka za vse vlake, ki bodo tako vozili vsako uro ob istih minutah.

Edina sprememba voznega reda bo frekvenca, ki se lahko spreminja glede na dan ali letni čas oz. sezono.

V prvi fazi je smiselno predvideti vozni red s 6 vozili:

- za enourni takt med Jesenicami in Gorico so potrebna 4 vozila;
- za enourni takt med Novo Gorico in Sežano sta potrebni 2 vozili.

Razmisliti velja tudi o možnem povečanju na 30-minutni interval ob konicah in zmanjšanju na 120-minutni interval ob nedeljah in praznikih oziroma tudi na posameznih odsekih proge. Spodaj je podan primer voznega reda z upoštevanjem zgornjih meril:

x ¹	x	x	x	x	x	POSTAJA	x	x	x	x									
06:07	06:37	07:07	07:37	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07		Jesenice	07:56	08:26	08:56	09:26	09:56	10:56	11:56	12:56	
06:10	06:40	07:10	07:40	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	3	Kočna (Podkočna)	3	07:53	08:23	08:53	09:23	09:53	10:53	11:53	12:53
06:12	06:42	07:12	07:42	08:12	09:12	10:12	11:12	12:12	2	Vintgar (Blejska Dobrava)	2	07:51	08:21	08:51	09:21	09:51	10:51	11:51	12:51
06:16	06:46	07:16	07:46	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	4	Podhom	4	07:47	08:17	08:47	09:17	09:47	10:47	11:47	12:47
06:19	06:49	07:19	07:49	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	3	Bled Jezero	3	07:44	08:14	08:44	09:14	09:44	10:44	11:44	12:44
06:23	06:53	07:23	07:53	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	4	Bohinjska Bela	4	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:40	11:40	12:40
06:32	07:02	07:32	08:02	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	9	Nomenj	9	07:31	08:01	08:31	09:01	09:31	10:31	11:31	12:31
06:37	07:07	07:37	08:07	08:37	09:37	10:37	11:37	12:37	5	Bohinjska Bistrica	5	07:26	07:56	08:26	08:56	09:26	10:26	11:26	12:26
06:45	07:15	07:45	08:15	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	8	Podbrdo	8	07:18	07:48	08:18	08:48	09:18	10:18	11:18	12:18
06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	9	Hudajužna	5	07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	10:13	11:13	12:13
07:03	07:33	08:03	08:33	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	9	Grahovo	9	07:04	07:34	08:04	08:34	09:04	10:04	11:04	12:04
07:06	07:36	08:06	08:36	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	3	Podmelec	3	07:01	07:31	08:01	08:31	09:01	10:01	11:01	12:01
07:11	07:41	08:11	08:41	09:11	10:11	11:11	12:11	13:11	5	Most na Soči	5	06:56	07:26	07:56	08:26	08:56	09:56	10:56	11:56
07:19	07:49	08:19	08:49	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	8	Avče	8	06:48	07:18	07:48	08:18	08:48	09:48	10:48	11:48
07:24	07:54	08:24	08:54	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	5	Kanal	13	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:35	10:35	11:35
07:27	07:57	08:27	08:57	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	3	Anhovo (Deskle)	3	06:32	07:02	07:32	08:02	08:32	09:32	10:32	11:32
07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	3	Plave	3	06:29	06:59	07:29	07:59	08:29	09:29	10:29	11:29
07:41	08:11	08:41	09:11	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	11	Solkan	12	06:17	06:47	07:17	07:47	08:17	09:17	10:17	11:17
07:44	08:14	08:44	09:14	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	3	Nova Gorica	3	06:14	06:44	07:14	07:44	08:14	09:14	10:14	11:14
07:51	08:21	08:51	09:21	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	7	Gorizia Centrale	7	06:07	06:37	07:07	07:37	08:07	09:07	10:07	11:07

Slika 18: Možni vozni red linije Jesenice–Nova Gorica–Gorica

¹ x: samo od ponedeljka do petka, če so delovni dnevi.

x ²	x	x	x		x		POSTAJA		x	x	x	x							
07:52	08:22	08:52	09:22	09:52	10:52	11:22	11:52	12:22	3	Nova Gorica	3	07:04	07:34	08:04	08:34	09:04	10:04	10:34	11:04
07:56	08:26	08:56	09:26	09:56	10:56	11:26	11:56	12:26	4	Šempeter pri Gorici	4	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	10:00	10:30	11:00
07:58	08:28	08:58	09:28	09:58	10:58	11:28	11:58	12:28	2	Volčja Draga	2	06:58	07:28	07:58	08:28	08:58	09:58	10:28	10:58
08:01	08:31	09:01	09:31	10:01	11:01	11:31	12:01	12:31	3	Okroglica	3	06:55	07:25	07:55	08:25	08:55	09:55	10:25	10:55
08:04	08:34	09:04	09:34	10:04	11:04	11:34	12:04	12:34	3	Prvačina	3	06:52	07:22	07:52	08:22	08:52	09:52	10:22	10:52
08:06	08:36	09:06	09:36	10:06	11:06	11:36	12:06	12:36	2	Dornberk	2	06:50	07:20	07:50	08:20	08:50	09:50	10:20	10:50
08:11	08:41	09:11	09:41	10:11	11:11	11:41	12:11	12:41	5	Steske	2	06:48	07:18	07:48	08:18	08:48	09:48	10:18	10:48
08:14	08:44	09:14	09:44	10:14	11:14	11:44	12:14	12:44	3	Branik	3	06:45	07:15	07:45	08:15	08:45	09:45	10:15	10:45
08:21	08:51	09:21	09:51	10:21	11:21	11:51	12:21	12:51	7	Štanjel	7	06:38	07:08	07:38	08:08	08:38	09:38	10:08	10:38
08:27	08:57	09:27	09:57	10:27	11:27	11:57	12:27	12:57	6	Kopriva	4	06:34	07:04	07:34	08:04	08:34	09:34	10:04	10:34
08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:30	12:00	12:30	13:00	3	Dutovlje	3	06:31	07:01	07:31	08:01	08:31	09:31	10:01	10:31
08:34	09:04	09:34	10:04	10:34	11:34	12:04	12:34	13:04	4	Kreplje	4	06:27	06:57	07:27	07:57	08:27	09:27	09:57	10:27
08:41	09:11	09:41	10:11	10:41	11:41	12:11	12:41	13:11	7	Sežana	7	06:20	06:50	07:20	07:50	08:20	09:20	09:50	10:20

Slika 19: Možni vozni red linije Nova Gorica–Sežana

Zelene vrstice predstavljajo izogibališča, ki so potrebna, da se omogoči 30-minutni interval po tem voznem redu.

Številke na sivih poljih so dodatne minute, kolikor morajo vlaki na izogibališčih čakati na vlake iz nasprotni smeri.

V tem predlogu je obrat vlaka na Jesenicah blizu minute 00, zato da se po voznem redu iz leta 2019 ponudi povezava s čezmejnimi povezavami s koroškimi vlaki S21. Čas na vozlišču in posledično celoten vozni red se lahko premakneta v času naprej ali nazaj, da se ga prilagodi drugim potrebam, na primer:

- da se poveže s slovenskim nacionalnim integriranim taktim voznim redom;
- da se upoštevajo prihodnje spremembe, kot bo, na primer, novi koroški vozni red po odprtju novega predora Koralm leta 2026.

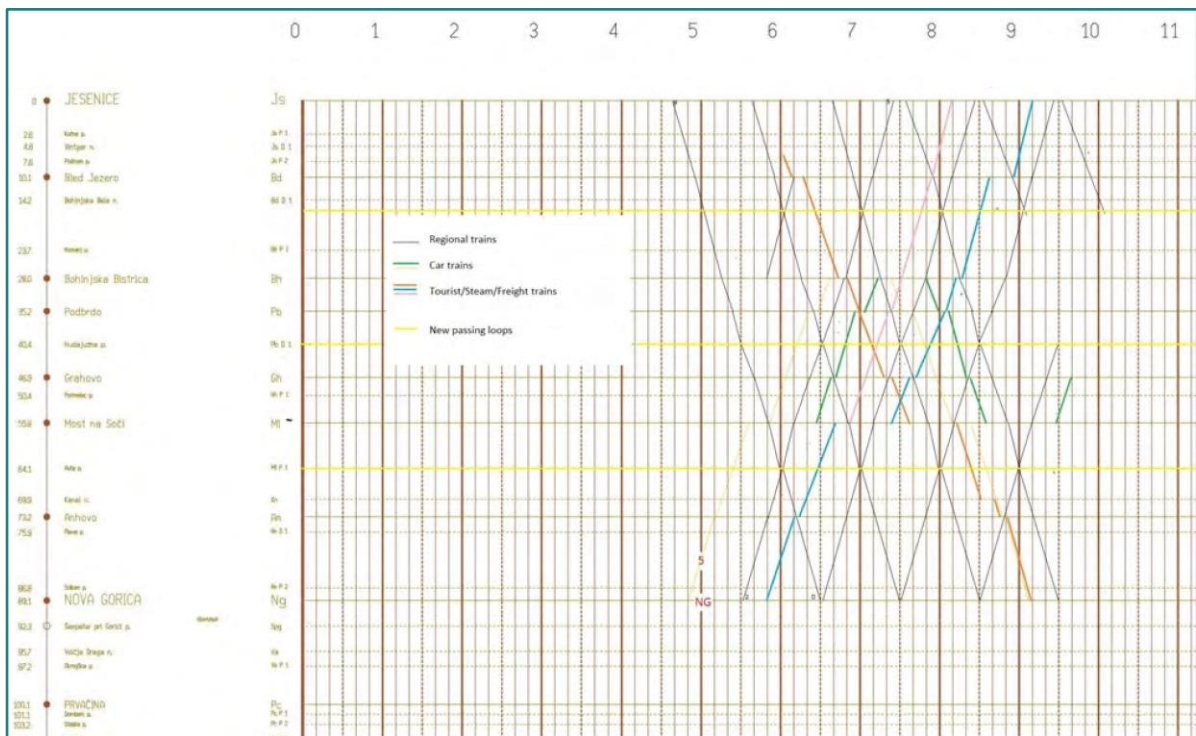
Kot je navedeno v prejšnjem poglavju, bi lahko posamezne vožnje odstopale od taktne sheme, zaradi posebnih potreb, kot je na primer začetek šolskega pouka. Po drugi strani pa bi se, ko bo ponudba prevozov opredeljena, lahko voznemu redu vlakov prilagodili tudi šolski urniki.

To arhitekturo in ciklični vozni red je treba nato uvesti za povezane avtobusne storitve, s čimer se zagotovijo sistematične medsebojne povezave na železniških postajah.

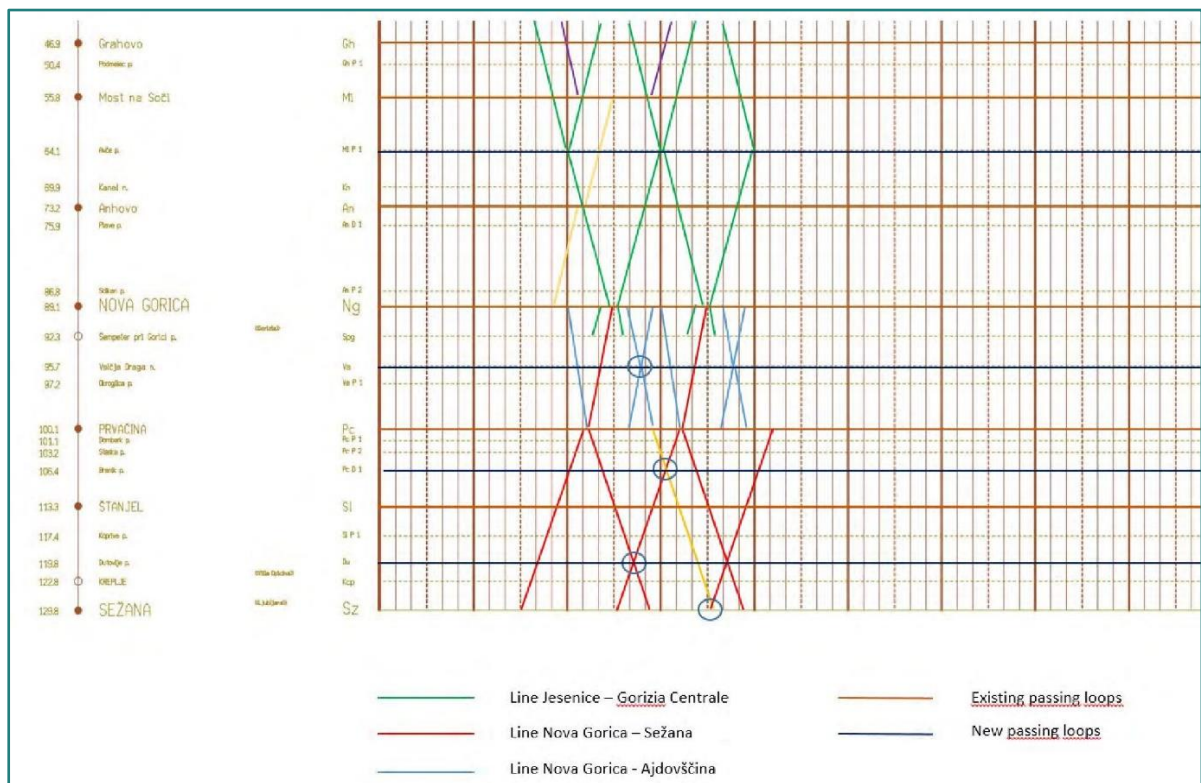
Zgornja simulacija je le en možni primer, ki kaže storitve, ki jih je mogoče ponuditi na tej železniški progi. Po eni strani bi to lahko bil idealen vozni red z vidika obratovanja, po drugi strani pa je lahko težji izziv, saj bi bilo treba urediti izogibališče v Podhomu.

² x: samo od ponedeljka do petka, če so delovni dnevi.

Še en možni vozni red je prikazan na spodnji sliki:



Slika 20: Možni alternativni vozni red linije Nova Gorica–Jesenice



Slika 21: Možni alternativni vozni red linije Nova Gorica–Sežana

Morebitna nova izogibališča so lahko tudi v Soteski (km 19.075, med Bohinjsko Belo in Nomenjem), Hudajužni, Avčah, Volčji Dragi, Braniku, Dutovljah. Vse to so nekdanje postaje, na katerih so bili tiri v preteklosti odstranjeni. Dodatna izogibališča so potrebna tudi za ustrezno prilagodljivost infrastrukture za avtovlake, tovarne in turistične vlake.

V tem prvem koraku je pomembno imeti jasno vizijo, nakar se ob podrobnem načrtovanju lahko oblikujejo vozni redi, v večji meri prilagojeni obstoječim postajam.

7.5. *Avtovlaki, turistični vlaki, tovorni vlaki*

Vožnje avtovlakov, turističnih in tovornih vlakov je treba organizirati v obziru na vožnje taktnih regionalnih potniških vlakov. To v osnovi ni težava, v kolikor se te vlake umestiti med taktne potniške vlake in predvidi postanke, kjer bodo ti vlaki dali prednost potniškemu vlakom. To je treba upoštevati le pri dimenzioniranju števila izogibališč in števila njihovih tirov.

V zvezi z avtovlaki bi veljalo razmisliti, še posebej, če bi se pojavile težave z zmogljivostjo, da bi **ponudbo zmanjšali le na odsek Bohinjska Bistrica–Podbrdo. S krajšim časom potovanja, ki bi znašal le 10 minut, bi se lahko povečala pogostost na do 30 minut, s čimer bi se izboljšali zmogljivost in doslednost storitve.**

To bi lahko bila zelo ugodna rešitev za domačine, a verjetno ne za turiste. Večina turistov se zaradi privlačnosti potovanja vozi na relaciji Most na Soči–Bohinjska Bistrica. Kompromisno rešitev bi predstavljalo podaljšanje vozne poti ob vikendih in med šolskimi počitnicami. Odločitev je treba sprejeti ob podrobnem načrtovanju voznega reda.

Druge možne izboljšave za avtovlake:

- urediti postaje tako, da vlaka ni treba premikati vzvratno, kot se trenutno dogaja na Mostu na Soči;
- z uporabo krmilnega vagona kot potniškega vagona bi se odpravila potreba po premestitvi lokomotive na drugi konec vlaka za povratno vožnjo. Ta vagon bi lahko bil panoramski ali »cabrio« vagon, kot na železnici Bernina v Švici ali železnici Mariazell v Avstriji.



Slika 22: Odprti vagon »cabrio« na progi Mariazellerbahn v Avstriji.

7.6. Značilnosti postajališč in njihovo pozicioniranje

Predlagani vozni red ne zahteva izgradnje dodatnih postaj.

Nekatere železniške postaje so bile postavljene iz vojaških razlogov in so zunaj naselij, novih postaj v bližini pomembnih generatorjev prometa pa ni tako preprosto vzpostaviti.

To stanje se lahko spremeni s prenovo signalizacije in infrastrukture. Nova kakovost ponudbe bi lahko spodbudila tako ponovno odprtje v preteklosti zaprtih postaj kot tudi gradnjo novih postajališč, morda tudi takih s postanki na zahtevo.

Možne lokacije dodatnih postajališč so lahko:

- **med Gorico in Novo Gorico:** Vrtojba (obstoječa postaja, v prenovi), Šempeter pri Gorici (novo, načrtovano), Rožna Dolina;
- **med Novo Gorico in Solkanom:** Solkan–Polje (v bližini poslovne cone in novega stanovanjskega naselja »Soške vile«);
- **Vintgar P+R:** z uporabo platoja obstoječe postaje v bližini avtoceste A2 in soteske Vintgar;
- **Soteska P+R** z obnovo nekdanje postaje med Bohinjsko Belo in Nomenjem, zaprte v 60. letih; lokacija bi lahko bila privlačna, če se nadgradi v sodobno in multimodalno vstopno in informacijsko točko za Triglavski narodni park.

Te nove postaje bi lahko načrtovali skupaj z lokalno upravo, ki bi lahko sodelovala pri upravljanju in koriščenju prostorov, ki niso potrebni za delovanje železnice in se lahko uporabljajo za druge družbene ali komercialne namene.

S prometnega vidika je pomembno, da ohranjanje možnosti križanja vlakov na čim večjem številu postaj poveča potencial proge, s čimer se omogoči tudi premik križanj v primeru zamud in s tem prepreči zamude vlakov iz nasprotne smeri.

7.7. Podaljški in zvezni loki

Kot že omenjeno, bi lahko železniško storitev razširili in dopolnili v različne smeri:

- **Povezavo do Gorice (Gorizia Centrale)** bi bilo treba uvesti čim prej, saj bi bila naravni podaljšek linije Jesenice-Nova Gorica, kot je že prikazano v prejšnjem odstavku. To podaljšanje je v osnovi odvisno zgolj od dogovora o vožnjah slovenskih potniških vlakov na ozemlju Italije.
- **Proge do Ajdovščine** v tej študiji nismo obravnavali. Ponovna vzpostavitev potniškega prometa bi lahko bila naslednji korak, morda povezan z izgradnjo zveznih lokov na slovenski in italijanski strani, s katerima se bo sprostila zmogljivost postaje v Novi Gorici. Z uvedbo vlakov proti Ajdovščini bi se podvojila pogostost voženj med Dornberkom in Novo Gorico.
- Podaljšanja potniških vlakov **preko Repentabra do postaje Campo Marzio v Trstu** v tej študiji nismo obravnavali. Verjetno bodo v prvi fazi do postaje Campo Marzio v Trstu neposredno vozili samo turistični in čarterski vlaki.

7.8. Infrastrukturne zahteve

Vzpostavitev nove prometne ponudbe, kot je predlagana zgoraj, ne zahteva bistvenih sprememb infrastrukturnih značilnosti proge. Nasprotno, mogoče je in pomembno bo ohraniti značaj te proge, ki je eden od glavnih razlogov za njen turistični pomen in privlačnost.

Ni potrebe po povečanju hitrosti, niti po dvigu osne obremenitve na več kot 20 ton, čeprav bi bil to skoraj samoumeven poseg v okviru nadgradnje in posodobitve oziroma vgradnje ETCS.

Elektrifikacija ni prioriteta. Lahko bi prišla v poštev na posameznih odsekih, s čimer bi bila omogočena morebitna uporaba bimodalnih vlakov in lokomotiv z dizelskim motorjem in odjemniki toka.

Poudarek bi moral biti na vzdrževanju in prenovi infrastrukture za njeno posodobitev v skladu z veljavnimi standardi kakovosti in varnosti za sekundarne potniške železniške proge, pri čemer naj bo največja pozornost posvečena ohranjanju posebnega značaja in lepote Bohinjske železnice.

7.9. Predhodna ocena stroškov

Glavni namen tega dokumenta ni ocena stroškov, ker je najprej treba imeti vizijo za prihodnost železnice.

Podrobno stroškovno oceno je mogoče izvesti le v tesni povezavi z upravljavcem infrastrukture in železniškim podjetjem, tudi ob upoštevanju podobnih dejavnosti na drugih delih slovenskega omrežja.

V spodnji tabeli smo vendarle podali okvirno in predhodno oceno stroškov izboljšanja infrastrukture in vznege parka, kot del predhodno opisanega scenarija razvoja proge:

Opis	Na enoto	Količina	Skupaj
Varnostni ukrepi	5 mio €	1	5 mio €
Nadgradnja postaj	2 mio €	10	20 mio €
Nova izogibaljšča	1 mio €	4	4 mio €
Nova postajališča (Šempeter + Rožna Dolina)	1 mio €	2	2 mio €
Potniška infrastruktura na ostalih postajah in postajališčih (peroni itd.)	0,2 mio €	20	4 mio €
Zvezni lok Šempeter (brez signalizacije)	2 mio €	1	2 mio €
Signalizacija (nacionalna ali ETCS)	0,2 mio €	140 km	28 mio €
Nadgradnja Bohinjskega predora (drenaža) + kolesarska pot skozi predor	40 mio €	1	40 mio €
Tirna vozila: 7 dizelmotornih garnitur + krmilni vagon za avtovlak	45 mio €	1	45 mio €
			150 mio €

Slika 23: Približna predhodna ocena stroškov.

Če ponovimo: vsaj v tej fazi poudarek ne bi smel biti na stroških. Trenutno so na voljo sredstva za izboljšanje učinkovitosti in konkurenčnosti železnic v Evropi. Prva prednostna naloga je imeti jasno vizijo za Bohinjsko železnico (»sodobni regionalni vlaki vsakih 30-60 minut«) z ustreznimi naložbami in izboljšavami infrastrukture. Druga prednostna naloga je imeti to vizijo v načrtih in programih razvoja železnic na nacionalni ravni.

7.10. Naslednji koraki: nacionalno testno območje za nov razvoj?

Cilj količinsko in kakovostno dosledne ponudbe je zagotoviti možnost uspeha javnega potniškega železniškega prometa in spodbuditi potencialne uporabnike na tem območju, da postanejo dejanski potniki. Namen je pripraviti obratovalni model, ki bi bil čim bolj prijazen do potnikov in vseh možnih vrst uporabnikov: delovnih potnikov in šolarjev, dnevnih in prenočitvenih turistov ter ljubiteljev železnic.

Preprosto povedano, to pomeni prevzeti recept, ki se je izkazal za uspešnega pri številnih drugih alpskih sekundarnih železnicah in ga izvajati ob upoštevanju lokalnih posebnosti Bohinjske železnice.

Enak recept zasledimo tudi v »Strategiji razvoja prometa RS do leta 2030«, ki na 208. strani pravilno navaja ukrepe za izboljšanje modalne razčlenitve javnega prometa.

<p>R.40</p>	<p>Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem</p>	<p>V novi uredbi TEN-T so navedena ta prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišči v jedrnem delu omrežja TEN-T, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu omrežja TEN-T. Na teh točkah je največ možnosti za razvoj logistične dejavnosti v zvezi s tovorom, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev ločenih multimodalnih platform za potnike. Vendar je lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov z enega prevoznega načina na drugega. S tem bi omogočili učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in povečali učinkovitost prometa, še zlasti tam, kjer se s tem rešujejo okoljski problemi. V ta namen je treba v prihodnje opredeliti možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi prevoznimi načini. Kjer bi se pokazalo kot potrebno in učinkovito, je treba oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oziroma zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi načini prevoza, kjer je izraženo zanimanje gospodarstva.</p>
--------------------	---	--

Slika 24: Izvleček iz Strategije razvoja prometa RS 2030, stran 208.

Ena prvih prioriteta za izboljšanje povezanosti in učinkovitosti zagotovljenih storitev (potovalnih časov in pogostosti) bi moral biti ukrep R.38, ki je naveden spodaj.

<p>R.38</p>	<p>Reorganizacija delovanj/voznih redov</p>	<p>Da bi se povečal delež železniškega prometa, je treba preurediti vozni red (taktni vozni red) za izboljšanje povezanosti in učinkovitosti zagotovljenih storitev. V nadaljnjih študijah se bo ta možnost analizirala ob upoštevanju potniške zmogljivosti ter operativnih in infrastrukturnih zahtev in možnosti.</p>
--------------------	---	--

Slika 25: Izvleček iz Strategije razvoja prometa RS 2030, stran 207

Infrastrukturne potrebe izhajajo iz teh ciljev. Postopni koraki se lahko izvajajo tudi v drugačnem zaporedju, z optimizacijo časovnice, pač v odvisnosti od razpoložljivih virov (infrastrukture in voznih sredstev).

V Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 je nekaj dolgoročnih ukrepov za Bohinjsko železnico:

- R.23.11 Jesenice–Sežana nadgradnja postaj, nadgradnja SV naprav (potencialni APB);
- R.23.12 Šempeter pri Gorici–Vrtojba;

- R.23.13 Prvačina–Ajdovščina;
- R.23.14 Kreplje–Repentabor–nacionalna čezmejna povezava;
- R.32.1 in R.33.1: Spremembe in dopolnitve večletne pogodbe o izvajanju javne službe;
- ni jasno ali je elektrifikacija proge še v programu.

Pomembno bo dati prednost tem ukrepom glede na njihov pomen za prihodnjo časovnico dogodkov ter nenehno spremljati razvoj teh programov na tehnični in politični ravni. Lahko se zgodi, da nekateri ukrepi (npr. elektrifikacija) ne bodo tako pomembni in bi jih lahko nadomestili z drugimi, na primer z obnovo in preureditvijo postaje Nova Gorica, kot je opisano zgoraj.

Če se na lokalni ravni doseže soglasje o vlogi in potencialu železnice, bi morali lokalni akterji še naprej lobirati na politični in strokovni ravni, da se prihodnji razvoj železnice premakne v treh glavnih smereh:

- preveriti, ali so vsi programi, načrti in ukrepi skladni z vizijo;
- poskusiti pospešiti realizacijo čim več dolgoročnih ukrepov, ki so trenutno načrtovani po letu 2030;
- izkoristiti vsako priložnost za umeščanje kratkoročnih ukrepov (na primer zvezni lok v Šempetru, ki je že v proračunu).

Bohinjska železnica je po vrsti značilnosti **idealno nacionalno testno območje (pilotni projekt)** za novosti: na sekundarni progi je sprememba voznega reda enostavnejša, zahtevana raven storitev pa je dosegljiva z relativno nizkimi stroški. Obenem ima največji turistični potencial s hitrejšim donosom naložb in dodano turistično vrednostjo.

Zaradi mednarodnega pomena proge z Italijo v Gorici in Trstu, pa tudi s Koroško, se lažje vzpostavijo čezmejna partnerstva in se črpajo evropska sredstva.

Bohinjska železnica bi lahko postala nacionalno testno območje za nove lokalne postaje in postajališča, ki združujejo sodobne potrebe in staro arhitekturo.

To bi lahko bilo tudi kraj za testiranje popolne integracije med različnimi oblikami javnega potniškega prometa, kot je opisano v Strategiji razvoja prometa. Skupna pogodba o avtobusnem in železniškem prometu bi lahko privabila močne mednarodne operaterje javnega prevoza (kot je Arriva) k sodelovanju pri uresničevanju celovitega sistema javnega prevoza in celo pri nabavi nizkopodnih vozil.

Seveda bo neposredna pristojnost za Bohinjsko železnico ostala na državni ravni.

Vendar pa se kaže potreba po lokalnem sodelovanju, z namenom, da se ustvari proga za potrebe lokalnega območja in ne le proga, ki poteka skozi lokalno ozemlje. Trinajst občin ob Bohinjski železnici je skupaj z regionalnimi razvojnimi agencijami in turističnimi destinacijskimi organizacijami podpisalo pogodbo o ustanovitvi Konzorcija za Bohinjsko železnico. To je pomemben trenutek, saj imajo dejavnosti lokalnih organov zelo velik pomen pri vplivanju na nacionalne odločitve.

8. ZAKLJUČEK

Dani so vsi pogoji za zgodbo o uspehu. Vsi kazalniki pravijo, da se bo takoj, ko se bo ponudba izboljšala, povpraševanje v kratkem času pozitivno odzvalo.

Zato je pomembno imeti jasne ideje in vizijo o prihodnji ponudbi ter železniško progo ustrezno prenoviti in izboljšati. Kot je navedeno v študiji, je prihodnost proge v regionalnem prometu, z dodatno ponudbo avtovlakov, turističnih vlakov in nekaj tovornih vlakov, predvsem za podporo lokalni industriji.

Obnova in posodobitev železnice bosta morala biti skladna z navedeno namembnostjo, s čimer bi se izognili predimenzioniranju, ki bi lahko bilo nepotrebno drago in imelo celo nasprotni učinek, ker proga ne bi bila več združljiva s turističnim poslanstvom tega območja.

Ne bo treba povečati hitrosti, niti povečati osne obremenitve na več kot 20 ton, razen če se izkaže za nezahteven poseg v okviru nadgradnje in posodobitve oziroma vgradnje ETCS. Elektrifikacija ni prioriteta. Lahko bi prišla v poštev na določenih odsekih, da se postopoma omogoči uporaba bimodalnih vlakov in lokomotiv z dizelskim motorjem in odjemniki toka.

Poudarek bi moral biti na voznem redu, prenovi vlakov in postaj, nato pa še na promociji in trženju.

Slovenija zamuja. Za razliko od večine držav EU se je v Sloveniji število potnikov v železniškem notranjem prometu v zadnjih 10 letih zmanjšalo. Bohinjska železnica bi lahko predstavljala prelom tega trenda, saj daje možnost izkoriščanja turističnega pomena in potreb pohodnikov, kolesarjev in ljubiteljev vlakov, ki vlak že uporabljajo, kolikor dovoljujejo obstoječe omejitve (malo vlakovnih prevozov, zastarel vozni park, ipd.) in čakajo le, da dobijo pogostejšo in zanesljivejšo ponudbo, ki bi jo lahko bolje koristili. To bi imelo pozitivne prometne in turistične učinke ne le v Sloveniji, ampak tudi v Italiji in Avstriji.

Na drugih primerljivih območjih se je že izkazalo, da je turizem lahko ključno izhodišče za postopno pritegovanje lokalnih uporabnikov in dnevnih migrantov na železnico. Ta proces, na Bohinjski železnici in širše, lahko pomaga nadomestiti zaostanek za najrazvitejšimi državami EU.

Socioekonomska študija valorizacije Bohinjske železnice za mobilnost turistov in prebivalcev



Naročnik:

POSOŠKI RAZVOJNI CENTER

Trg tigrovcev 1

5220 Tolmin

Slovenia

info@prc.si

Tel.: 05 38 41 500



Posoški razvojni center

Pripravljalec:

QNEX -SOLUZIONI PER LA MOBILITÀ
OHG/SNC

Dominikanerplatz 35 Piazza Domenicani

IT-39100 Bozen/Bolzano

South Tyrol, Italy

info@qnex.it

tel. +39 0471 970217

