



Občinska celostna prometna strategija
Občine Bohinj



VPRAŠALNIK O PROMETU IN JAVNIH POVRŠINAH V OBČINI BOHINJ

Analiza vprašalnika

julij 2024



KAZALO VSEBINE

1	UVOD	3
2	OSNOVNI PODATKI O VZORCU	4
3	POTOVALNE NAVADE.....	10
4	MNENJE O PROMETNEM SISTEMU V OBČINI	15
5	POVZETEK.....	29

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1:	Starostna struktura anketirancev v primerjavi s statističnimi podatki za občino Bohinj (N=323)	4
Grafikon 2:	Kraj bivanja v primerjavi s statističnimi podatki za občino Bohinj (N=319)	5
Grafikon 3:	Delež anketirancev z vozniškim dovoljenjem (N=323)	6
Grafikon 4:	Delež velikosti gospodinjstev (N=316)	7
Grafikon 5:	Število razpoložljivih avtomobilov na gospodinjstvo (N=316)	7
Grafikon 6:	Število razpoložljivih koles na gospodinjstvo (N=316).....	8
Grafikon 7:	Lokacija parkiranja za poti na delo/v šolo (N=272).....	8
Grafikon 8:	Možnost parkiranja kolesa v bližini delovnega mesta/šole (N=270)	9
Grafikon 9:	Najpogosteje uporabljen način potovanja po namenu	10
Grafikon 10:	Oddaljenost delovnega mesta/šole od doma (N=263).....	11
Grafikon 11:	Način potovanja na delo glede na razdaljo (N=255)	11
Grafikon 12:	Način potovanja na izobraževanje glede na razdaljo (N=128)	12
Grafikon 13:	Običajna zasedenost avtomobila na poti v šolo, na delo ali po opravkih (N=283)	12
Grafikon 14:	Pogostost uporabe prevoznih načinov (N=287)	13
Grafikon 15:	Pogostost uporabe prevoznih načinov (N=279)	14
Grafikon 16:	Ocena stanja prometnih ureditev za hojo in kolesarjenje (N=264)	15
Grafikon 17:	Ocena stanja prometnih ureditev JPP (N=246)	16
Grafikon 18:	Ocena stanja prometnih ureditev motornega prometa (242)	17
Grafikon 19:	Ocena stanja vidikov kakovosti bivanja (N=239)	18
Grafikon 20:	Ocena pomembnosti prometnih ukrepov (N=234).....	19
Grafikon 21:	Mnenje o izvedenih ukrepih in načrtano smerjo razvoja Občine (N=234).....	20
Grafikon 22:	Mnenje o najkoristnejših izvedenih ukrepih (N=222).....	22



1 UVOD

Anketa je bila opravljena v tiskani obliki in elektronski obliki v obdobju med 27. 5. in 15. 7. 2024. Anketa je bila objavljena v junijski izdaji Bohinjske novice ter na spletni strani Občine. Cilj ankete je bil na podlagi pridobljenih rezultatov ugotoviti, kakšne so potovalne navade občanov Bohinja, kaj menijo o trenutnem prometnem sistemu v občini ter kakšne izboljšave bi si želeli. S pomočjo rezultatov želimo prilagoditi načrtovanje prometa potrebam občanov. V analizi smo upoštevali samo ustrezne ankete.

Anketa je obsegala 3 tematske sklope. Prvi sklop je obsegal 11 splošnih vprašanj o anketirancu, drugi sklop je obsegal 6 vprašanj o potovalnih navadah ter tretji 9 vprašanj o prometnem sistemu v občini Bohinj.



2 OSNOVNI PODATKI O VZORCU

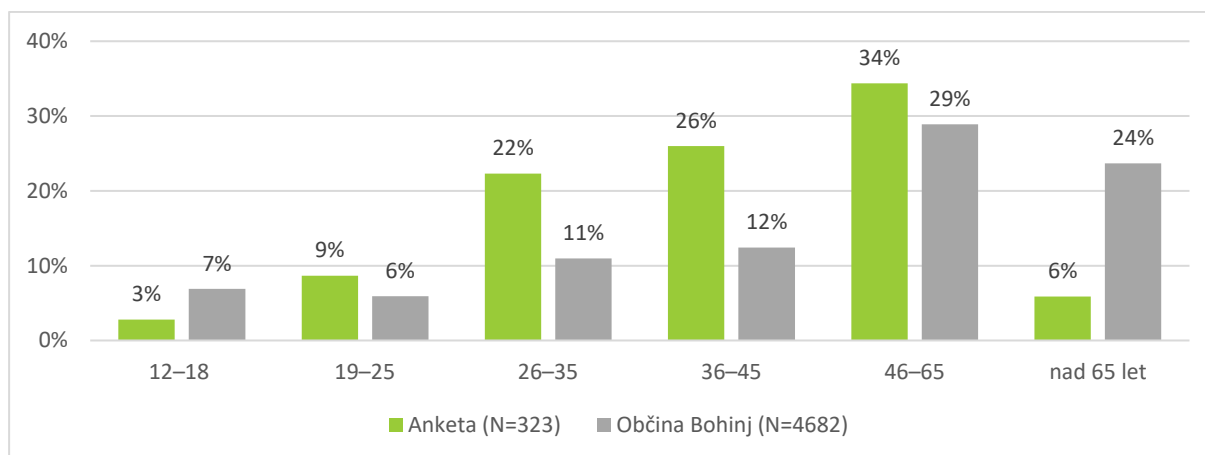
Pridobili smo 323 ustrezno izpolnjenih anket, od tega jih je bilo 229 izpolnjenih popolnoma, 92 pa le delno. Ob predpostavki, da je ciljna populacija ljudi 4.682 (število občanov starih 12 ali več let), vzorec 323 odgovorov pomeni, da je pri 95–odstotni stopnji zaupanja¹ interval zaupanja oziroma območje napake pri 50–odstotni distribuciji odgovorov $\pm 5,3$. To pomeni, da če bi anketiranci odgovorili na neko vprašanje deljeno, tj. 50 % : 50 %, smo lahko 95–odstotno prepričani, da bo delež med 44,7 in 55,3 %.

1. vprašanje: »Spol«

V anketi je sodelovalo 46 % moških in 54 % žensk, kar malenkost odstopa od spolne strukture v celotni občini (tj. 50,7 % moških, 49,3 % žensk²).

2. vprašanje: »Starostna skupina«

Največ sodelujočih v anketi je bilo starih med 46 in 65 let (34 % vseh anketirancev) in med 36 in 45 let (26 %). Sledi starostna skupina med 26. in 35. letom (22 %). Najslabše so bili zastopani občani med 12. in 18. letom (3 %) ter občani nad 65. letom (6 %). Vzorec je z vidika starosti manj reprezentativen, če upoštevamo realno starostno strukturo občine, saj je delež prebivalcev nad 65 let že 24–odstoten, kar pomeni, da je bilo v anketi več mladih in manj starejših, kot jih je v resnici v občini.



Grafikon 1: Starostna struktura anketirancev v primerjavi s statističnimi podatki za občino Bohinj (N=323)

¹ Verjetnost, da bo prava vrednost parametra ležala na intervalu zaupanja za ta parameter.

² Si–stat podatkovni portal, 2024



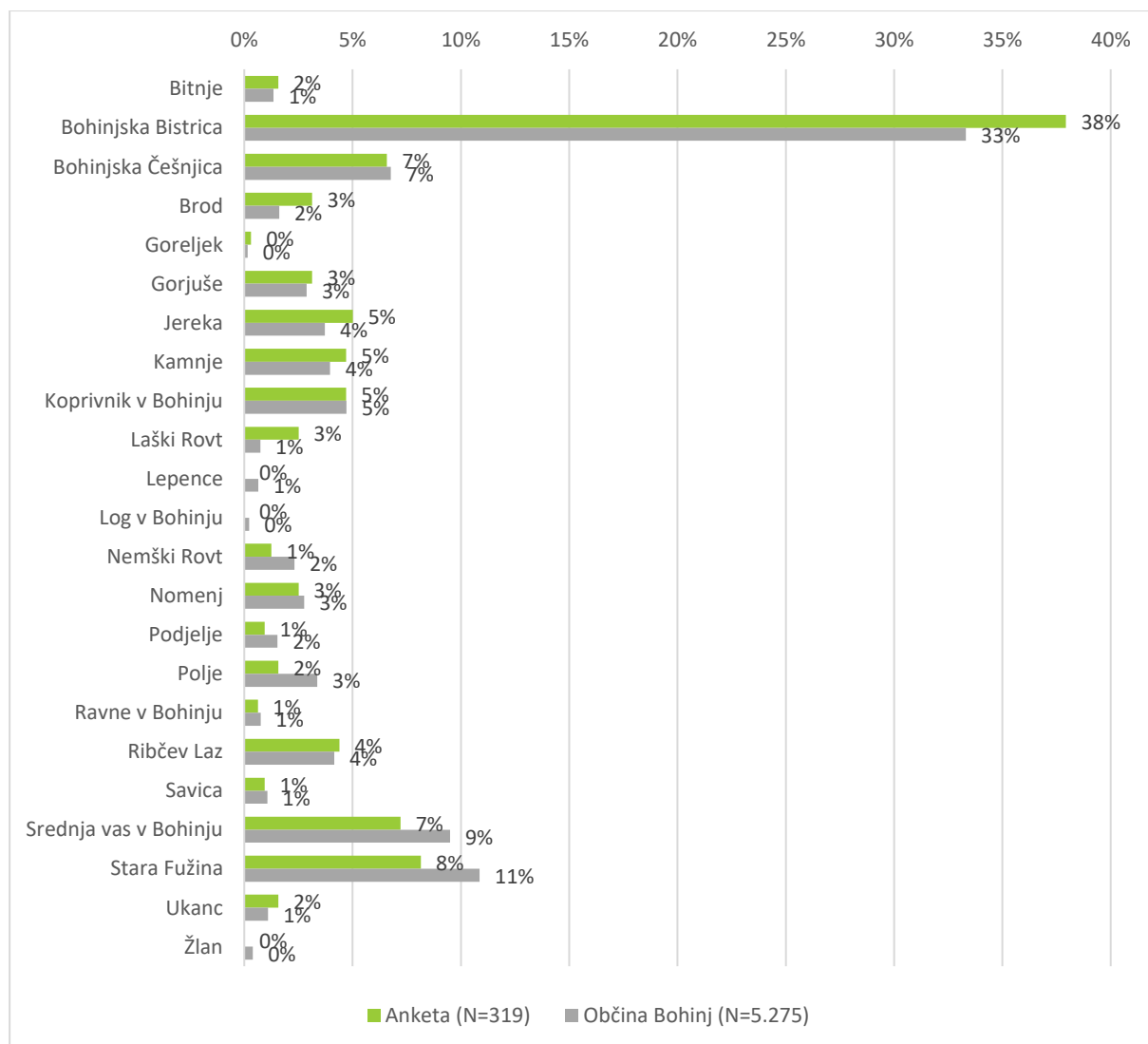
3. vprašanje: »Kakšen je vaš trenutni status?«

80 % anketirancev je zaposlenih (oziroma samozaposlenih), 9 % anketiranih občanov je upokojenih, 8 % je šolajočih, bodisi v osnovni šoli, srednji šoli ali pa kot študentje, 3 % vprašanih pa ima status brezposelne osebe ali pa so označili odgovor pod »Drugo« (N=323).

4. vprašanje: »Ali imate zdravstvene težave, ki vas omejujejo pri uporabi kateregakoli prevoznega sredstva?«

Na vprašanje o zdravstvenih težavah je 93 % anketirancev odgovorilo, da jih pri dostopanju do različnih lokacij ne ovira nobena zdravstvena težava, 4 % take težave ima, 3 % vprašanih pa se ni želelo opredeliti (N=323).

5. vprašanje: »Kraj bivanja?«



Grafikon 2: Kraj bivanja v primerjavi s statističnimi podatki za občino Bohinj (N=319)

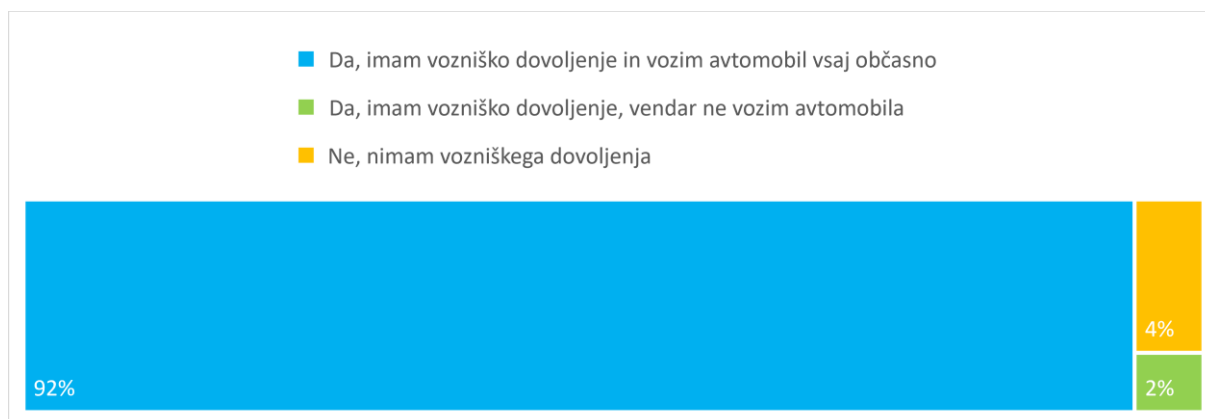


Vprašani so prihajali iz različnih krajevnih skupnosti. 121 vprašanih oziroma 38 % anketirancev prihaja iz Bohinjske Bistrice, 8 % iz Stare Fužine, po 7 % iz Srednje vasi in iz Bohinjske Češnjice ter po 5 % iz naselij Jereka in Kamnje. Ostali kraji so slabše zastopani, kar je razvidno iz grafikona.

Če to primerjamo z dejanskim številom prebivalstva po naseljih³, ugotovimo, da je v Bohinjski Bistrici 33 % prebivalcev, v Stari Fužini 11 %, v Srednji vasi 9 % ter v Bohinjski Češnjici 7 % ter po 4 % iz naselij Jereka in Kamnje. Prostorska razporeditev kraja bivanja anketirancev je tako zelo reprezentativna glede na realno prostorsko razporeditev števila prebivalstva.

6. vprašanje: »Ali ste voznik?«

Anketiranci so na to vprašanje največkrat odgovorili pritrdilno, kar 92 % jih ima vozniško dovoljenje in avtomobil vsaj občasno. 4 % vprašanih vozniško dovoljenje ima, vendar avtomobila na vozi, 2 % vprašanih pa vozniškega dovoljenja nima.



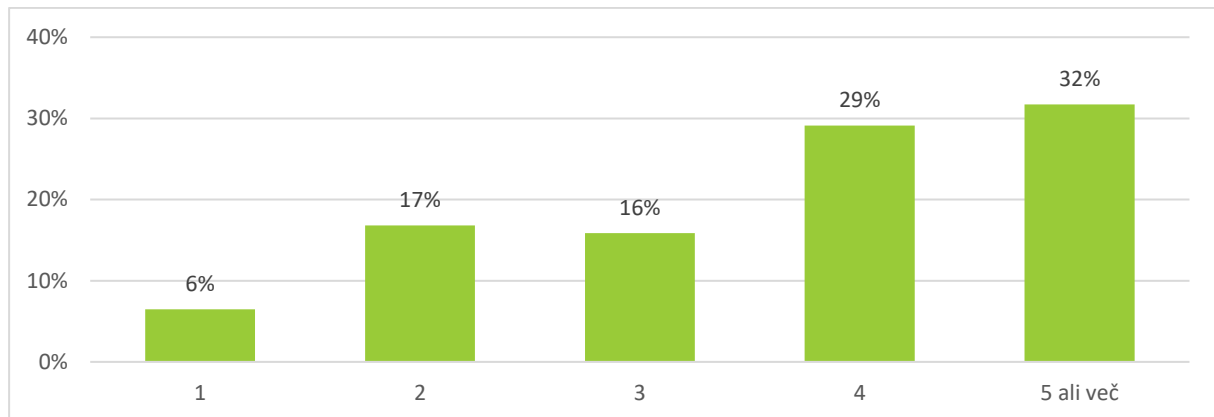
Grafikon 3: Delež anketirancev z vozniškim dovoljenjem (N=323)

7. vprašanje: »Koliko oseb biva v vašem gospodinjstvu?«

Povprečna velikost gospodinjstva pri anketirancih znaša 3,6 člana, medtem ko je povprečna velikost v občini Bohinj leta 2021 znašala 2,5⁴.

³ Si-stat podatkovni portal, 2024

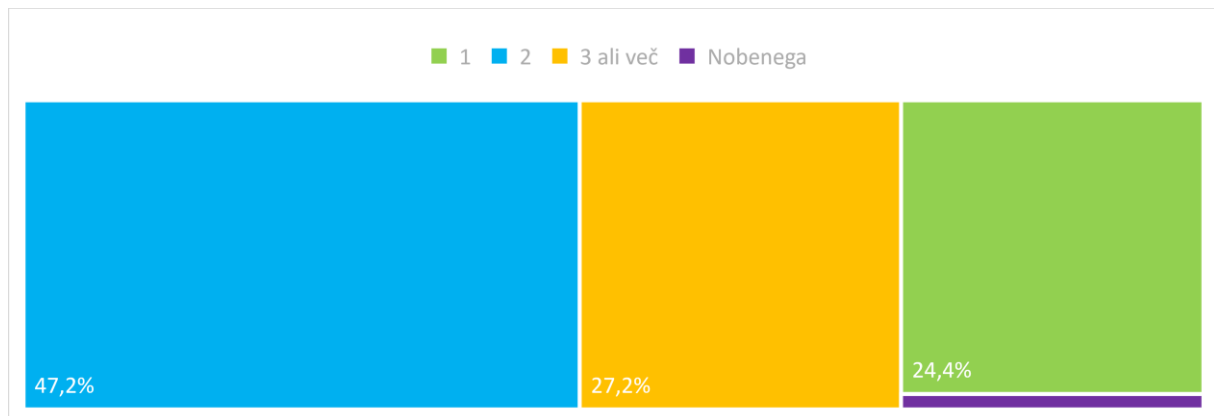
⁴ Si-stat podatkovni portal, 2021



Grafikon 4: Delež velikosti gospodinjstev (N=316)

8. vprašanje: »Koliko avtomobilov imate na razpolago v vašem gospodinjstvu?«

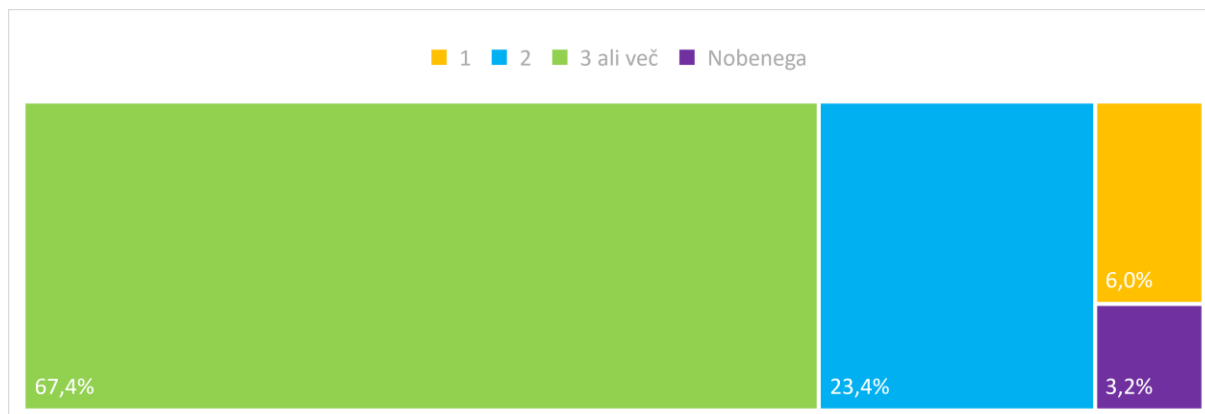
Tudi to vprašanje je doseglo veliko odzivnost, nanj je odgovorilo 316 vprašanih. Skoraj polovica (47 %) vseh ima v gospodinjstvu dva avtomobila. Slaba tretjina (27 %) gospodinjstev ima pri hiši tri ali več avtomobilov, približno četrtina (24 %) gospodinjstev pa ima 1 avtomobil. Le 4 vprašani (1 %) v svojem gospodinjstvu nimajo nobenega avtomobila. To odseva realne podatke o stopnji motorizacije (573 vozil/1000 preb.), ki je pod slovenskim povprečjem (586 vozil/1000 preb.).



Grafikon 5: Število razpoložljivih avtomobilov na gospodinjstvo (N=316)

9. vprašanje: »Koliko koles imate na razpolago v vašem gospodinjstvu?«

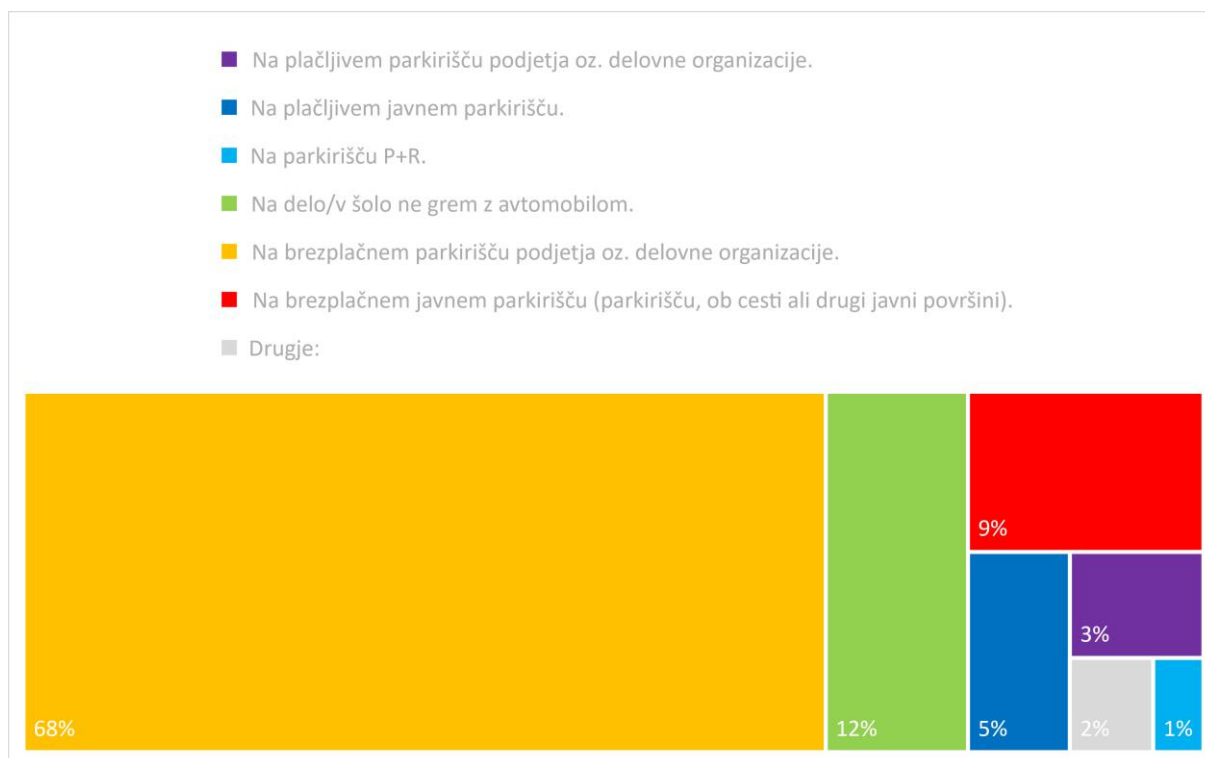
Pridobili smo 316 odgovorov. Od tega jih je 67 % odgovorilo, da imajo v njihovem gospodinjstvu tri ali več koles. 23, % vprašanih ima doma dve kolesi in 6 % eno kolo. 3 % anketirancev pa v svojem gospodinjstvu nima nobenega kolesa.



Grafikon 6: Število razpoložljivih koles na gospodinjstvo (N=316)

10. vprašanje: »Če se na delo/v šolo vozite z avtomobilom, kje parkirate?«

Na vprašanje je odgovorilo 272 vprašanih, ki so zaposleni, oziroma se izobražujejo. Dve tretjini (68 %) vprašanih svoje vozilo parkira na brezplačnem parkirišču podjetja oz. delovne organizacije. 12 % vprašanih na delo/v šolo ne gre z avtomobilom. 9 % jih pravi, da parkira na brezplačnem javnem parkirišču, 5 % na plačljivem javnem parkirišču ter 3 % na plačljivem parkirišču podjetja oz. delovne organizacije. Le 1 % vprašanih parkira svoj avtomobil na parkirišču P+R. 2 % pravita, da parkirata drugje (npr. pri strankah ali na terenu).

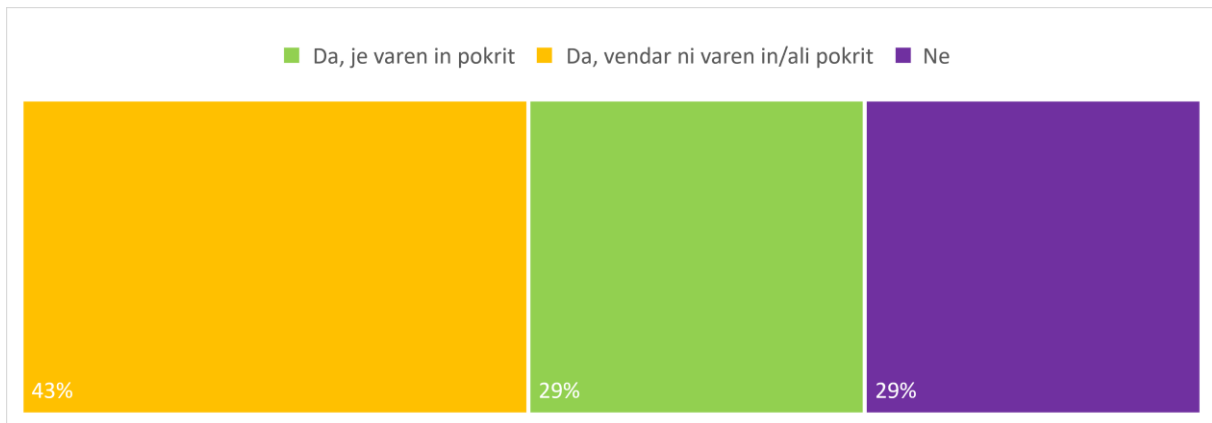


Grafikon 7: Lokacija parkiranja za poti na delo/v šolo (N=272)



11. vprašanje: »Ali imate v bližini delovnega mesta/šole na voljo parkirni prostor za kolo?«

Skupaj 72 % vprašanih ima v bližini delovnega mesta/šole na voljo parkirno mesto za kolo. Od tega jih ima 29 % na voljo varno in/ali pokrito parkirišče. Enak odstotek vprašanih nima na voljo parkirišča za kolo.



Grafikon 8: Možnost parkiranja kolesa v bližini delovnega mesta/šole (N=270)



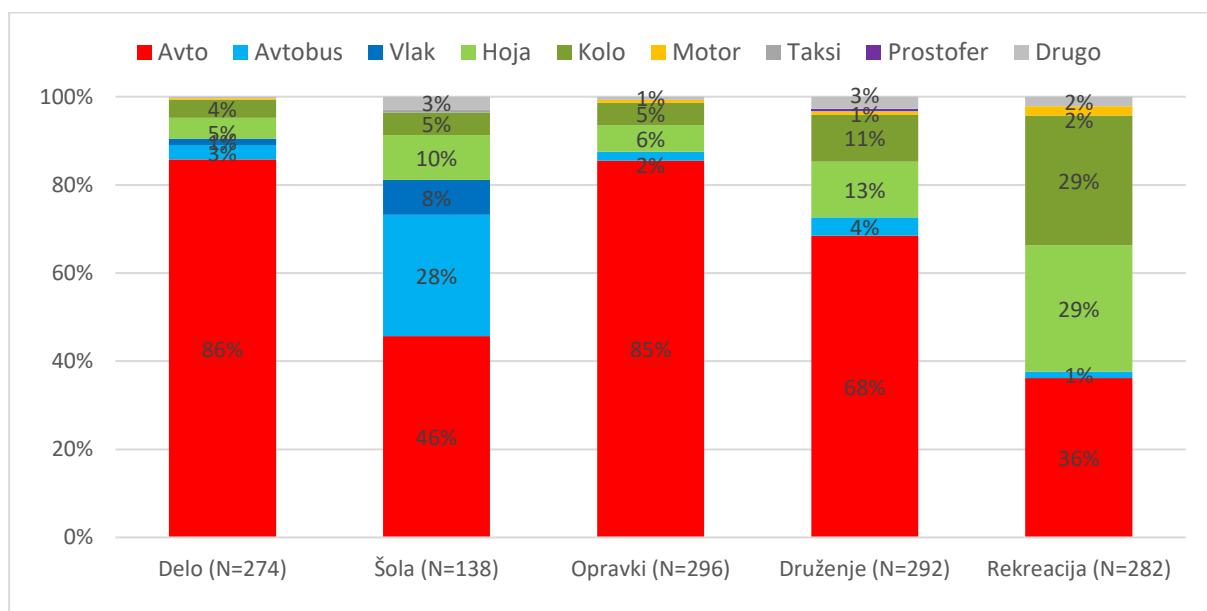
3 POTOVALNE NAVADE

12. vprašanje: »Kateri način potovanj najpogosteje uporabljate za naslednje poti?«

Pri analizi teh podatkov smo upoštevali samo tiste anketirance, ki dejansko opravljajo tovrstne poti. Vprašani za svoje potovanje na delo v večini primerov uporabljajo osebno vozilo (86 %), sledi hoja s 5 %, kolesarjenje s 4 % ter uporaba avtobusa s 3 %. Le 1 % vprašanih potuje na delo z vlakom.

Podobno je z opravljanjem poti po opravkih (nakupi, uradi itd.), kjer jih osebno vozilo prav tako uporablja 85 % vprašanih. Tudi za poti v šolo se največ uporablja avto (46 %), je pa precej večji delež uporabe JPP kot pri drugih namenih poti, saj 28 % anketirancev uporablja avtobus ter 8 % vlak. 10 % jih hodi, 5 % pa kolesari. Rezultati za šolske poti so sicer manj reprezentativni, saj so odgovarjali večinoma starejši.

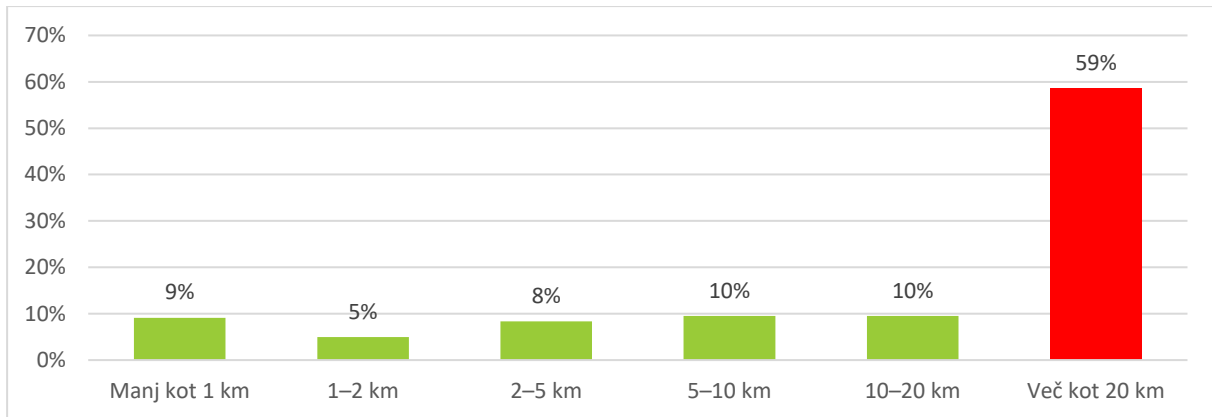
Za poti na druženje anketiranci v 68 % uporabljajo avto, 13 % jih gre peš, 11 % s kolesom, 4 % pa jih potuje z avtobusom. Za rekreacijo se poveča delež hoje in kolesarjenja (oba po 29 %), saj sta verjetno ta načina sama po sebi lahko tretirana kot rekreacija.



Grafikon 9: Najpogosteje uporabljen način potovanja po namenu

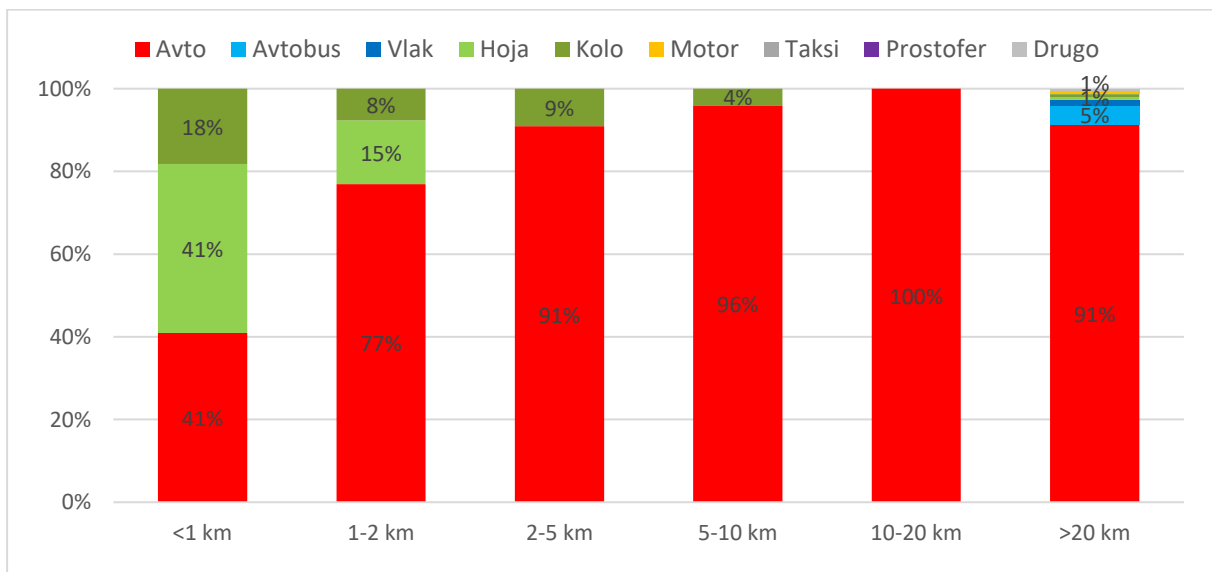
13. vprašanje: »Kako daleč potujete na delo oziroma na izobraževanje?«

Na to vprašanje smo pridobili odgovore 263 anketirancev, ki potujejo na delo ali izobraževanje. Največ, 59 % anketirancev ima delovno mesto ali mesto izobraževanja od svojega doma oddaljeno več kot 20 km. 10 % vprašanih ima pot do službe ali šole dolgo 5–10 km ali 10–20 km. Skupaj 22 % vprašanih je od svojega delovnega mesta ali šole oddaljeno manj kot 5 km, kar se pogosto obravnava kot razdalja primerna za kolesarjenje (9 % jih je oddaljeno manj kot 1 km, 5 % od 1–2 km in 8 % 2–5km).



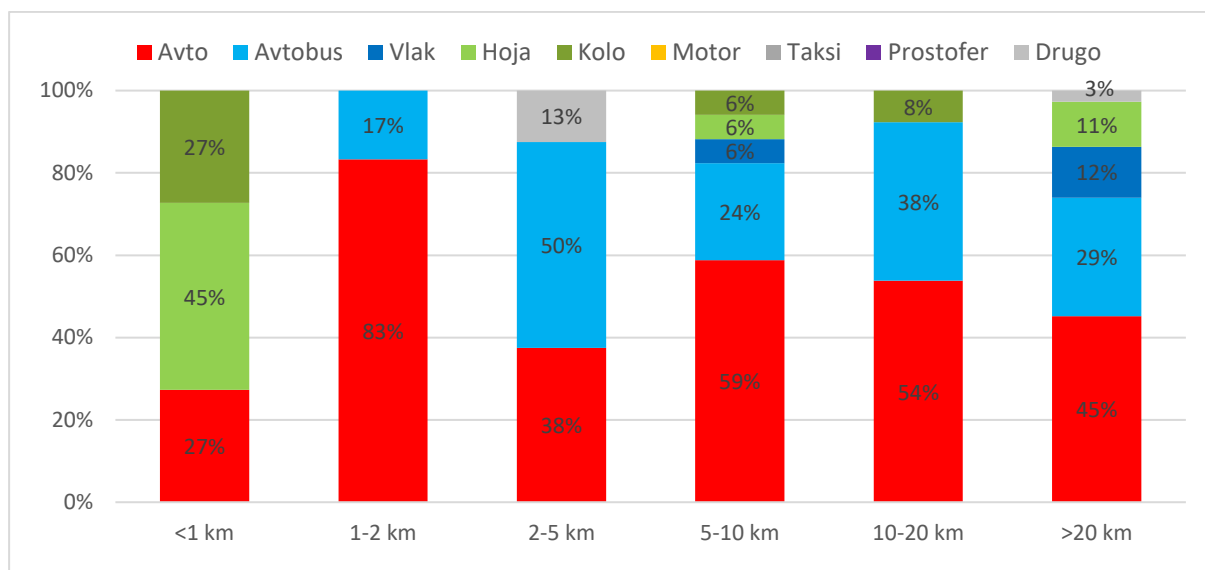
Grafikon 10: Oddaljenost delovnega mesta/šole od doma (N=263)

Analiza načina potovanja na delo glede na razdaljo pričakovano kaže, da delež uporabe avtomobila narašča z razdaljo, prav tako upada delež hoje. Vseeno pa kar 41 % anketirancev opravi pot na delo z avtomobilom, čeprav je razdalja manjša od 1 km, 77 % anketirancev je takih, ki potujejo z avtomobilom na razdalji 1 do 2 km in 91 % na razdalji 2 do 5 km. Vse to so razdalje, ki se jih potencialno da premagati peš ali s kolesom.



Grafikon 11: Način potovanja na delo glede na razdaljo (N=255)

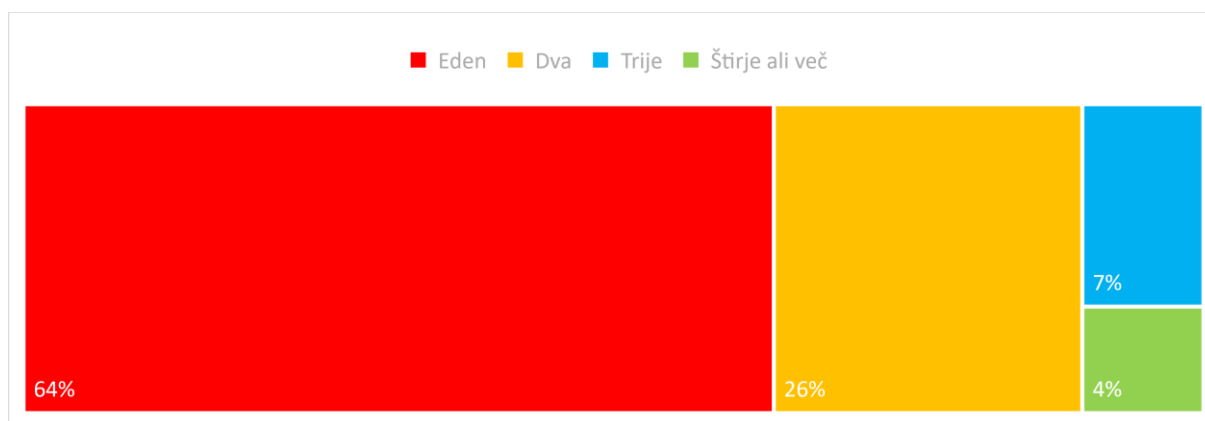
Močno navezanost na avtomobil kažejo tudi podatki analize načina potovanja za namen izobraževanja glede na razdaljo. Kar 27 % anketirancev opravi pot v šolo z avtomobilom, čeprav stanujejo v oddaljenosti manjši od 1 km.



Grafikon 12: Način potovanja na izobraževanje glede na razdaljo (N=128)

14. vprašanje: »Koliko vas je običajno v avtomobilu na poti v šolo, na delo ali po opravkih?»

Skoraj dve tretjini vprašanih (64 %), ki se v šolo, na delo ali po opravkih vozijo z avtomobilom, potujejo v vozilu sami. 26 % jih pravi, da se v vozilu peljeta po dve osebi, 7 % po tri, 4 % pa štiri ali več.



Grafikon 13: Običajna zasedenost avtomobila na poti v šolo, na delo ali po opravkih (N=283)

15. vprašanje: »Kako pogosto v povprečju uporabljate posamezne načine potovanja?«

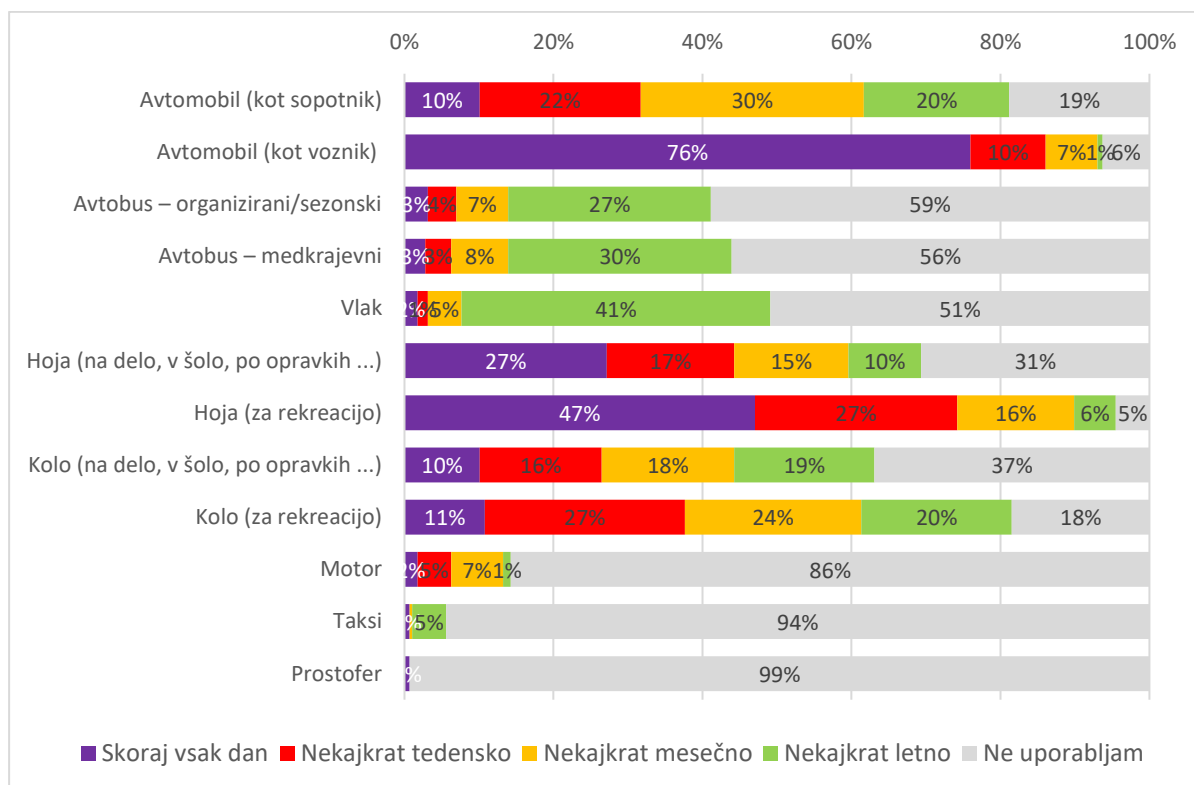
S tem vprašanjem smo želeli ugotoviti, kako pogosto občani uporabljajo različne oblike transporta.

Največ anketirancev, 76 % vprašanih vozi samih vsak dan, 10 % pa nekajkrat tedensko. Kot sovoznik, vsakodnevno potuje 10 % anketirancev in 22 % nekajkrat tedensko. Vsakodnevno hodi peš 27 % ljudi, 17 % jih hodi vsaj nekajkrat tedensko. S kolesom kot prevoznim sredstvom se redno skoraj vsak dan vozi le 10 % vprašanih, dodatnih 16 % pa nekajkrat tedensko, 18 % vprašanih pa se vozi s kolesom le



nekajkrat mesečno. Več hoje (in kolesarjenja) je v kategoriji rekreacije, saj 74 % vprašanih hodi (in 38 % kolesari) vsaj nekajkrat tedensko.

Rednih uporabnikov avtobusa je malo, skupaj ga le 7 % uporablja vsaj nekajkrat tedensko. Večinoma ga anketiranci uporabljajo nekajkrat letno (30 %) ali pa ga ne uporabljajo nikdar (56 %). Z motorjem se redno (vsaj nekajkrat tedensko) vozi 7 % vprašanih, velika večina pa motorja, taksija ali Prostoferja ne uporablja nikoli.

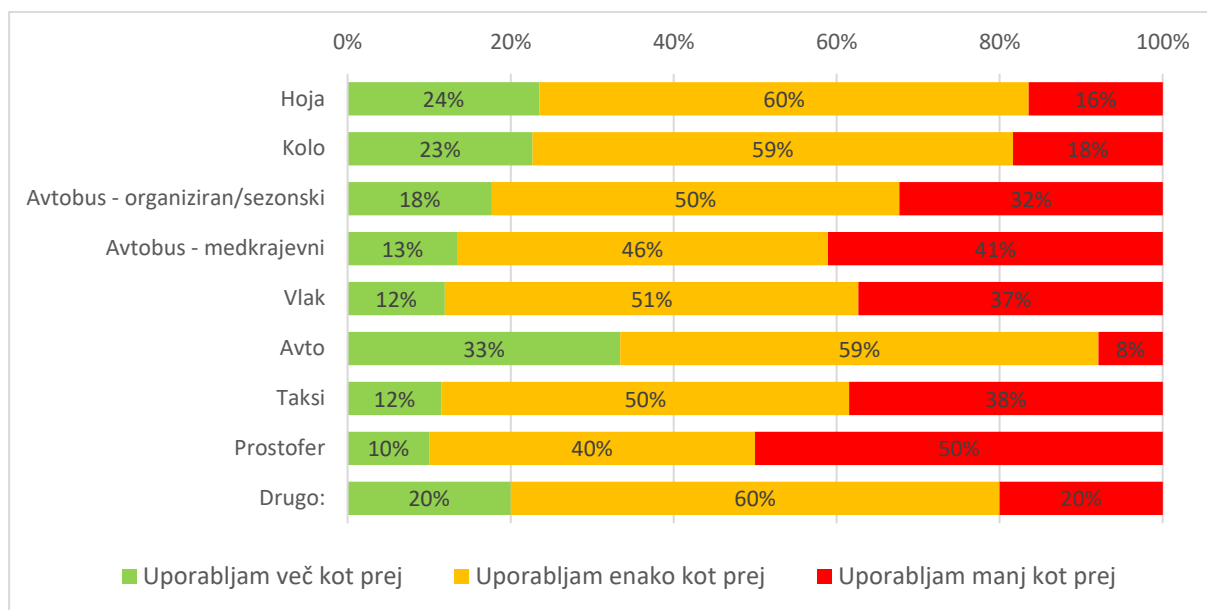


Grafikon 14: Pogostost uporabe prevoznih načinov (N=287)

16. vprašanje: »Ali se je vaš način potovanja na delo/v šolo/po opravkih v zadnjih 5-letih kaj spremenil?»

S tem vprašanjem smo želeli ugotoviti ali so občani v zadnjih letih kaj spremenili svoje potovalne navade.

Rezultati kažejo, da v povprečju polovica vprašanih posamezne oblike potovanj uporablja enako kot prej. Javni potniški promet (avtobus, vlak, taksi, Prostofer) se uporablja manj, več pa se hodi in kolesari. Kar tretjina vprašanih pa sedaj uporablja avtomobil več kot pred 5-imi leti.



Grafikon 15: Pogostost uporabe prevoznih načinov (N=279)



4 MNENJE O PROMETNEM SISTEMU V OBČINI

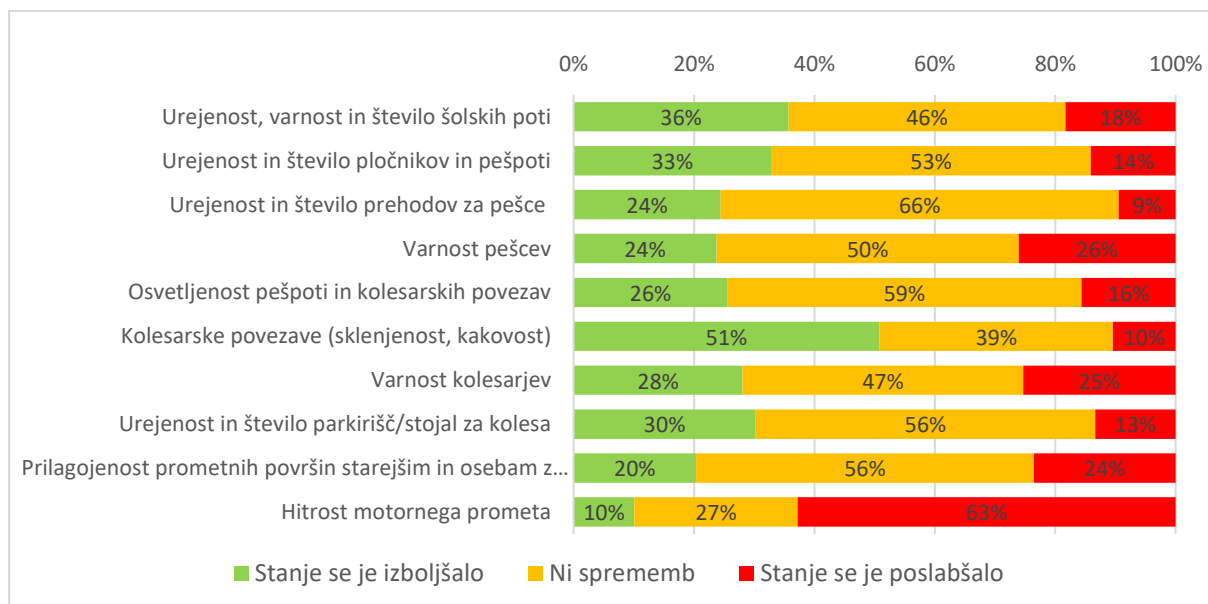
17. vprašanje: »V kakšni meri menite, da se je spremenilo stanje prometnih ureditev v občini v zadnjih 5 letih?»

Analizirani so bili odgovori samo tistih, ki dejansko uporabljajo infrastrukturo oziroma so bili izločeni odgovori tistih, ki so označili »ne uporabljam (zato ne morem oceniti)«.

HOJA IN KOLESARJENJE

Pri analizi so bili upoštevani le tisti, ki so podali oceno. Splošno zadovoljstvo občanov je boljše glede ureditev za kolesarje ter slabše glede hitrosti motornih vozil.

- 36 % jih meni, da se je stanje z urejenostjo šolskih poti izboljšalo (18 % poslabšalo).
- 33 % jih meni, da se je stanje s pločniki in pešpotmi izboljšalo (14 % poslabšalo).
- 24 % jih meni, da se je stanje s prehodi za pešce izboljšalo (9 % poslabšalo).
- 24 % jih meni, da se je stanje z varnostjo pešcev izboljšalo (26 % poslabšalo).
- 26 % jih meni, da se je stanje z osvetljenostjo poti izboljšalo (16 % poslabšalo).
- 51 % jih meni, da se je stanje s kolesarskimi povezavami izboljšalo (10 % poslabšalo).
- 28 % jih meni, da se je stanje z varnostjo kolesarjev izboljšalo (25 % poslabšalo).
- 30 % jih meni, da se je stanje z urejenostjo parkirišč za kolesarje izboljšalo (13 % poslabšalo).
- 20 % jih meni, da se je stanje s prilagojenostjo starejšim in gibalno oviranim izboljšalo (24 % poslabšalo).
- 10 % jih meni, da se je stanje s hitrostjo motornega prometa izboljšalo (63 % poslabšalo).

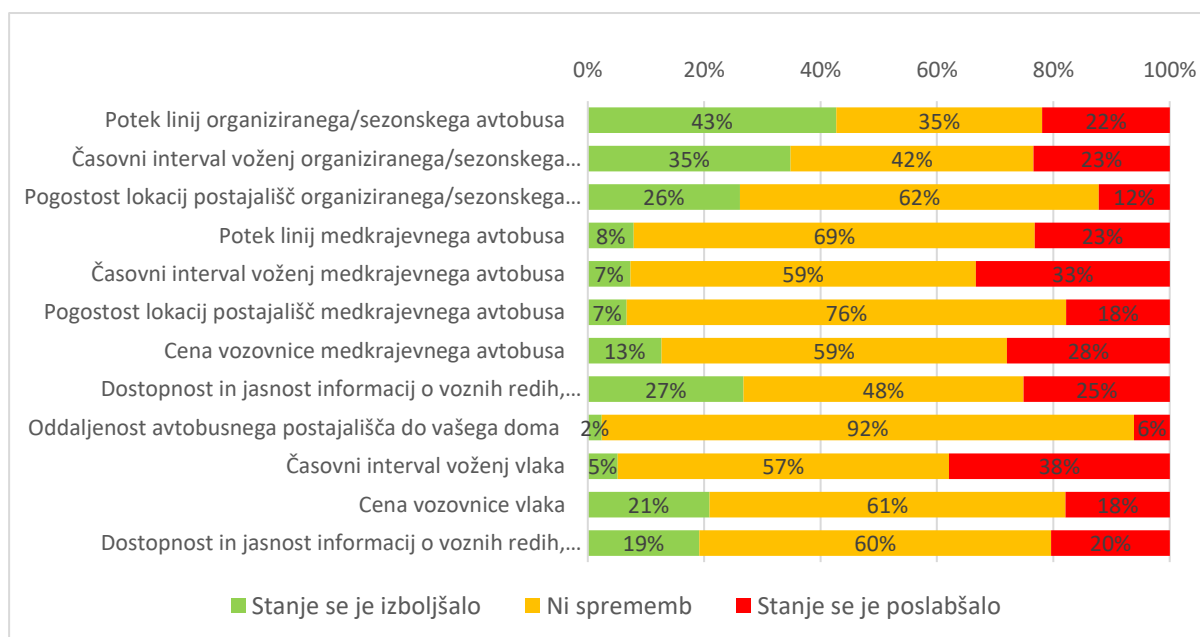


Grafikon 16: Ocena stanja prometnih ureditev za hojo in kolesarjenje (N=264)

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Rezultati so pokazali, da so občani bolj zadovoljni s storitvijo organiziranega/sezonskega avtobusa in manj z vožnjami medkrajevnih avtobusov in vlakov.

- 43 % jih meni, da se je stanje s potekom linij organiziranega/sezonskega avtobusa izboljšalo (22 % je nezadovoljnih).
- 35 % jih meni, da se je stanje s časovnim intervalom voženj organiziranega/sezonskega avtobusa izboljšalo (23 % poslabšalo).
- 26 % jih meni, da se je stanje s pogostostjo postajališč organiziranega/sezonskega avtobusa izboljšalo (12 % poslabšalo).
- 8 % jih meni, da se je stanje s potekom linij medkrajevnega avtobusa izboljšalo (23 % poslabšalo).
- 7 % jih meni, da se je stanje s časovnim intervalom voženj medkrajevnega avtobusa izboljšalo (33 % poslabšalo).
- 7 % jih meni, da se je stanje s pogostostjo postajališč medkrajevnega avtobusa izboljšalo (18 % poslabšalo).
- 13 % jih meni, da se je stanje s ceno vozovnice medkrajevnega avtobusa izboljšalo (28 % poslabšalo).
- 27 % jih meni, da se je stanje z dostopnostjo informacij o voznih redih, postajališčih in linijah avtobusnega prevoza izboljšalo (25 % poslabšalo).
- 2 % jih meni, da se je stanje z oddaljenostjo postajališča od doma izboljšalo (6 % poslabšalo).
- 5 % jih meni, da se je stanje s časovnim intervalom voženj vlaka izboljšalo (38 % poslabšalo).
- 21 % jih meni, da se je stanje s ceno vozovnice vlaka izboljšalo (18 % poslabšalo).
- 19 % jih meni, da se je stanje z dostopnostjo informacij o voznih redih, postajališčih in linijah železniškega prevoza izboljšalo (20 % poslabšalo).



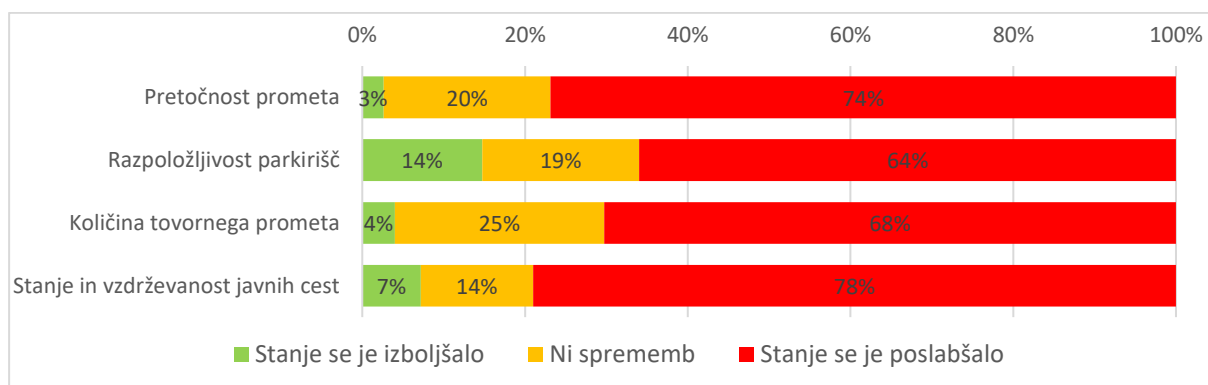
Grafikon 17: Ocena stanja prometnih ureditev JPP (N=246)



MOTORNI PROMET

Rezultati so pokazali, da so občani v splošnem precej nezadovoljni s stanjem motornega prometa v občini.

- 23 % jih meni, da se je pretočnost prometa izboljšala (74 % poslabšala).
- 14 % jih meni, da se je razpoložljivost parkirišč izboljšala (64 % poslabšala).
- 4 % jih meni, da se je količina tovornega prometa izboljšala (68 % poslabšala).
- 7 % jih meni, da sta se stanje in vzdrževanost javnih cest izboljšala (78 % poslabšala).

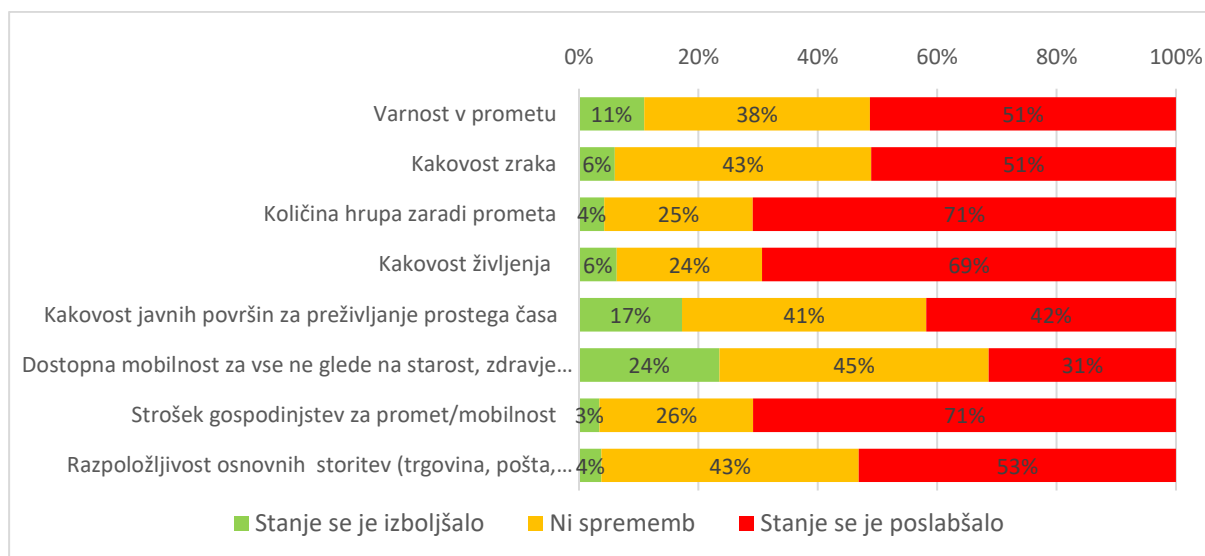


Grafikon 18: Ocena stanja prometnih ureditev motornega prometa (242)

SPLOŠNO

Rezultati kažejo, da so občani mnenja, da so se tudi ostali vidiki kakovosti življenja poslabšali. Največje nezadovoljstvo je s področji stroškov za mobilnost, količine hrupa zaradi prometa ter na splošno kakovostjo življenja.

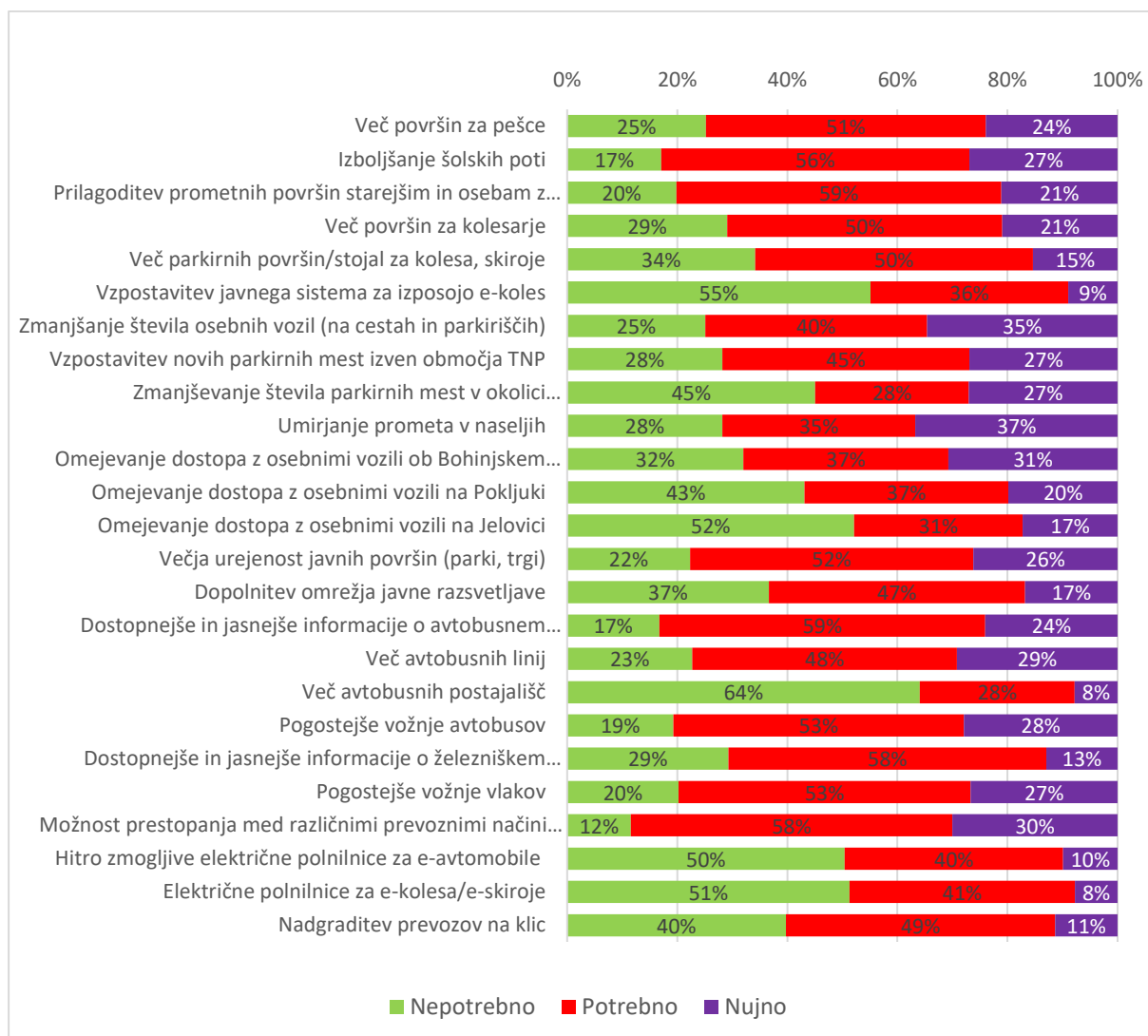
- 11 % jih meni, da se je stanje z varnostjo v prometu izboljšalo (51 % poslabšalo).
- 6 % jih meni, da se je stanje s kakovostjo zraka izboljšalo (51 % poslabšalo).
- 4 % jih meni, da se je stanje s količino hrupa zaradi prometa izboljšalo (71 % poslabšalo).
- 6 % jih meni, da se je stanje s kakovostjo življenja izboljšalo (69 % poslabšalo).
- 17 % jih meni, da se je stanje s kakovostjo javnih površin za preživljanje prostega časa izboljšalo (42 % poslabšalo).
- 24 % jih meni, da se je stanje z dostopnostjo za vse uporabnike izboljšalo (31 % poslabšalo).
- 3 % jih meni, da se je stanje z stroški za promet/mobilnosti izboljšalo (71 % poslabšalo).
- 4 % jih meni, da se je stanje z razpoložljivostjo osnovnih storitev (trgovina, pošta, zdravstvene ustanove ...) izboljšalo (53 % poslabšalo).



Grafikon 19: Ocena stanja vidikov kakovosti bivanja (N=239)

18. Vprašanje: »Prosimo, za vsakega izmed naslednjih prometnih ukrepov določite, kako pomemben/potreben se vam zdi v vašem kraju?«

Skoraj vsi navedeni ukrepi se zdijo več kot polovici vprašanih potrebni ali celo nujni. Največjo podporo imajo ukrepi s povečanjem možnosti prestopanja med različnimi prevoznimi načini (npr. s kolesa na avtobus ali vlak itd.) (skupaj 88 %), dostopnejše in jasnejše informacije o avtobusnem prometu (skupaj 83 %), pogostejše vožnje avtobusov (skupaj 81 %), več avtobusnih linij (skupaj 77 %), pogostejše vožnje vlakov (skupaj 80 %), izboljšanje šolskih poti (skupaj 83 %), prilagoditve prometnih površin starejšim in osebam z različnimi omejitvami (skupaj 80 %) in večje urejenosti javnih površin (78 %). Kot najbolj nujna ukrepa sta se največkrat označila umirjanje prometa v naseljih (37 %) ter zmanjšanje števila osebnih vozil (na cestah in parkiriščih) (35 %).

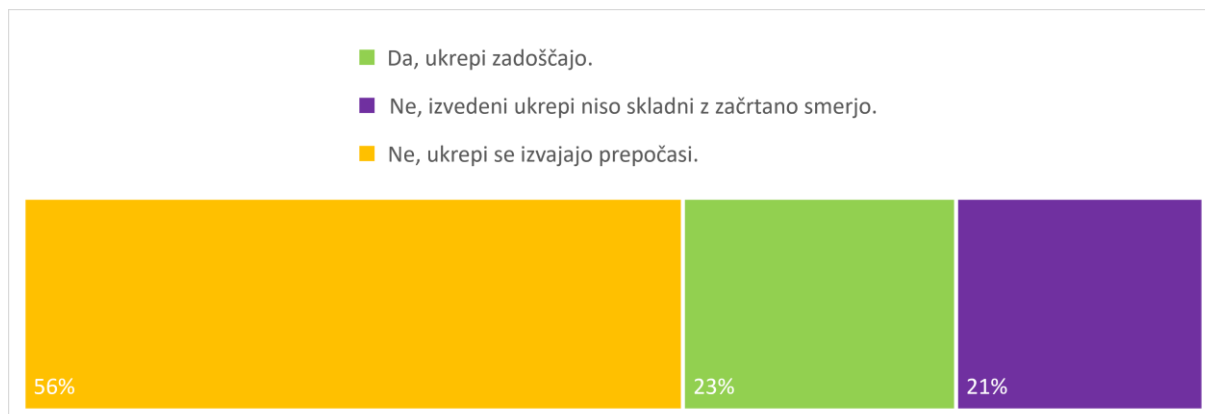


Grafikon 20: Ocena pomembnosti prometnih ukrepov (N=234)

19. vprašanje: »Občina je leta 2018 in še kasneje, ob podpori javnosti začrtala smer trajnostnega razvoja prometa s sprejemom strateških dokumentov (Mobilnostni načrt, Celostna prometna strategija, Akcijski načrt urejanja prometa ...). Ali menite, da Občina z izvajanjem ukrepov v zadostni meri sledi tej smeri?«

S tem vprašanjem smo želeli ugotoviti ali občani podpirajo začrtano smer trajnostnega razvoja prometa Občine.

Več kot polovica (56 %) jih meni, da Občina izvaja ukrepe prepočasi. 23 % vprašanih pravi, da izvedeni ukrepi zadoščajo, 21 % pa jih meni, da izvedeni ukrepi niso skladni z začrtano smerjo.



Grafikon 21: Mnenje o izvedenih ukrepih in načrtano smerjo razvoja Občine (N=234)

Občane, ki menijo, da se ukrepi izvajajo prepočasi ali pa, da izvedeni ukrepi niso skladni z načrtano smerjo smo vprašali po vzroku, tj. zakaj menijo, da je temu tako.

Njihovi odgovori so:

- Bohinj je postal za domačine, ki se ne ukvarjamo s turizmom, neznosen za življenje. Razmišljajte o odškodnini za ljudi, ki tukaj živijo in to morajo prenašati (sama gneča, druginja, zastoji na cestah). Za vse dobrine je potrebno iz Bohinja, nekoč je to bilo še normalno, ker si potreboval do Lesc 30 minut, zdaj pa potrebujemo že skoraj dopust, da se prebijemo skozi Bohinj in Bled. Počasi bomo postali kot Sicilija, da se bo potrebno izseliti drugam. Včasih je bila gneča 2 meseca, zdaj je že 10 mesecev na leto. Infrastruktura niti slučajno ne sledi dogajanju. Kaj nas "briga" samo omejevanje prometa okoli jezera, saj ne živimo v jezeru. Če parkira kdo tam ali ne, mi je vseeno. Začnite raje urejati ceste, trgovine, fitnese oz. športne dejavnosti, ki jih rabimo domačini. Omejite turizem, ne da je vsako leto več apartmajev, infrastrukture pa ni. Zakaj samo ustavljate promet, namesto da bi ga izboljšali in pohitrili? Zakaj se vozimo 40 km/h do avtoceste, pa vmes še 10 semaforjev? Več energije vložite v to, ne samo kako turistom izboljšati bivanje.
- Cesta od Ribčevega Laza do Ukanca je zaprta samo en dan na sezono. Lahko bi se po par "testnih" zapiranjih zdaj zaprla tudi za daljše obdobje, tj. 1 mesec (avgust), ali v obdobju 15.7–15.8. Na splošno pa bi se lahko omejevalo promet do Bohinjskega jezera; primer dobre prakse je Logarska dolina, ki je zaprla dolino z rampo. V Bohinjski Bistrici so urejena parkirišča; ko je pri jezeru vse polno, se pot enostavno zapre in edina opcija, ki ostane turistu, je parkiranje in uporaba P+R.
- Ceste so potrebne obnove.
- Domačini nimamo nič od tega, le tisti, ki se ukvarjajo s turizmom. Stroški življenja se večajo. Preveč tujcev je postalo lastnikov. Za piko na i pa še brezvezni ukrepi TNP-ja.
- Država se prepočasi odziva, že več kot 40 let čakamo obvoznico mimo Bleda v Bohinj.
- Eksplozivna rast turistov, ki ji naša infrastruktura ne sledi oz. ne more slediti tako hitro, kar vpliva na kakovost življenja. Zgled po tujini: parkiranje na obrobju, dostop v kraj nato z vleki, avtobusi itd. Obvezno drastično dvigniti ceno parkiranja neposredno ob jezeru. Kje ste še videli, da se za par evrov lahko parkiraš skoraj v jezeru in to v TNP-ju? Sledite trajnosti, da ostane kaj za naše zanamce, ali bomo zaradi dobička posameznikov uničili vse, kar imamo lepega?
- Finančni primanjkljaj, pomanjkanje zagnanosti posameznikov, ki bi lahko pospešili spremembe.
- Jasne vizije z zavezujočimi roki ni.



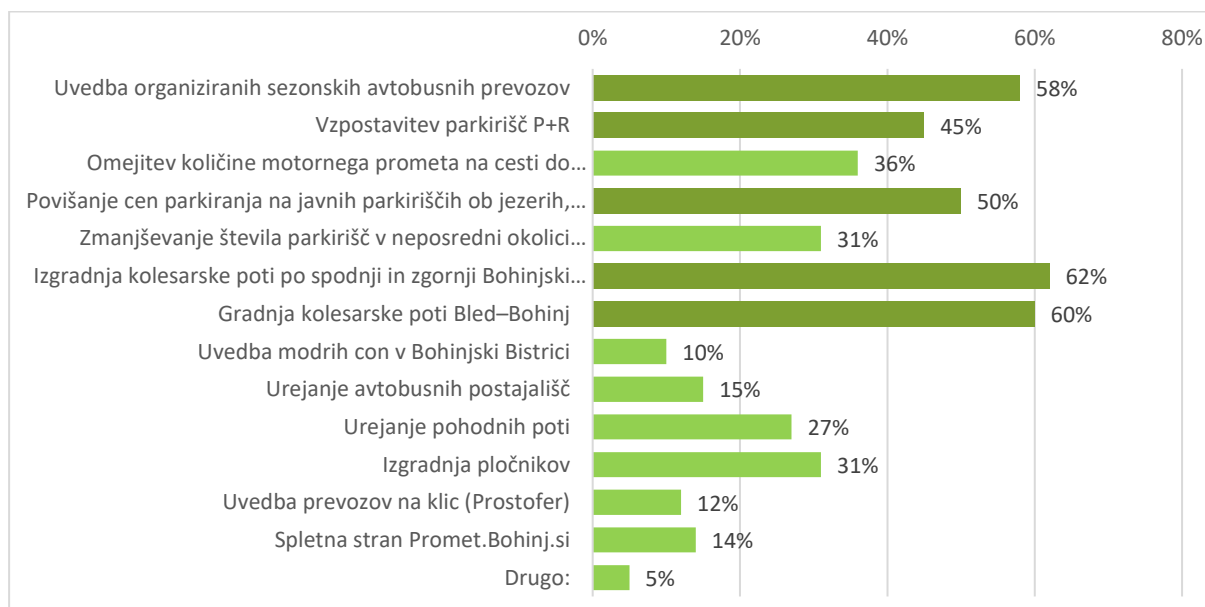
- Ker ne morem reči, da ukrepi zadoščajo.
- Ker so kolesarji še vedno na cesti.
- Ker v strategiji ni zajet Bohinj in vsi njegovi prebivalci kot celota, in so prednosti strategije usmerjene obiskovalcem. Primer: Podjelje, Koprivnik, Gorjuše za srednješolce nimajo rešenih prevozov, veliko poletnih sezonskih avtobusnih linij pa se vozi praznih.
- Mislim, da je misel o parkirišču na Nomenju in drugih oddaljenih parkiriščih od jezera neprilagojena za starejše, velike družine.
- Ne poznam podrobne strategije, lahko pa povem, da količina prometa narašča in dodatna rast turizma se napoveduje tudi v projekcijah za prihodnost. Če smo prej imeli sezone, vmes pa turizma ni bilo, je sedaj promet skozi vse leto. Včeraj sem se sprehodil skozi vas ob 20:00 in moja hojo od začetka do konca vasi je spremljala kolona avtov. Vmes je bilo sicer nekaj Bohinjcev, večinoma pa turisti. Vem, da nekateri živijo od turizma in je prav tako. Vendar s pospeševanjem turizma se načrtno uničuje naš pregovorni mir, naš raj.
- Ne vem, verjetno občinska uprava bolje ve.
- Nesposobnost sodelujočih na projektu.
- Neusklajenost deležnikov.
- Nezainteresiranost.
- Ni dovolj poguma.
- Ni postavljenih prioritet na tem področju.
- Občanov se ne posluša, pomemben je samo turizem.
- Omejevanje parkirnih mest pri Bohinjskem jezeru ne bo rešilo problematike prometa, ampak ga bo še povečalo.
- Podlegli pritiskom obiskovalcev ... posledično kakovost bivanja domačinov zelo zmanjšana.
- Politika krši svoje lastne sprejete strategije.
- Potrebno je hitrejše omejevanje števila osebnih avtov v okolici jezera, potreben je nov most za kolesarje ob cerkvi Sv. Janeza.
- Predvidevam zaradi birokratskih ovir in interesov posameznikov.
- Premalo poguma in odločnosti ter pomanjkanje finančnih sredstev.
- Premalo strokovnjakov na občini. Žal.
- Prometa in obiskovalcev Bohinja je vedno več. Infrastruktura (javni prevoz, odvoz smeti ipd.) le stežka sledi trendu naraščanja.
- Prometa na območju občine Bohinj je vedno več, ne pa vedno manj. Enodnevnih gostov je vedno več, ne pa manj.
- Prometni zastoji v času vikendov in visoke turistične sezone.
- Sami ne vedo, kaj želijo. Občina mora prisluhniti ljudem, ne pa da delajo vse na svojo roko (parcele, meritve brez prisotnosti) in vedno pozabljena Pokljuka, pozimi in poleti. Da ne govorimo o cestah, ki so obupne po Bohinju.
- Sposobnosti oziroma nedelo zaposlenih na občini.
- Stvar interesov.
- Trenutno stanje.
- Turisti bistveno povečujejo promet in zmanjšujejo pretočnost z vožnjo, ki je krepko pod omejitvijo in s tem tudi nevarna za ostale udeležence, ko ljudje prehitevajo v škarje. Kolesarji na cesti poleg kolesarske steze so v posmeh vsem vašim ukrepom na občini in ne vem, zakaj je tako težko postaviti znak za prepoved?



- Ukrepi občine ne dohajajo hitre rasti turizma in posledic, ki jih ta ima na življenje domačinov.
- Ve občina.
- Vpliv lastnih interesov nekaterih odločevalcev; pomanjkljiva strategija in znanja, kako ukrepati; neekonomično (in včasih nesmiselno) upravljanje z razpoložljivimi sredstvi v posameznih krajevnih skupnostih.
- Vse se čaka na te papirje. OPN 10 let čaka. Take stvari je treba urediti takoj; saj nimamo 300 let življenjske dobe. Bi bili vi veseli, da se odločite za obnovo kopalnice ali hiše v letu 2024, pa bi vas en nategoval 10 let in bi prišel šele 2034 keramičar? Kako bi se vam to zdelo? Sistem je v kurcu.
- Začrtana smer ni skladna s pričakovanji oz. korenito vpliva na kakovost življenja stalnih prebivalcev.

20. vprašanje: »Označite pet (5), po vašem mnenju, najkoristnejših izvedenih ukrepov: (Možnih je več odgovorov)«

Vprašani so najbolj zadovoljni z izvedenimi ukrepi na področju kolesarjenja (62 % za izgradnjo kolesarske poti po spodnji in zgornji Bohinjski dolini ter 60 % za gradnjo kolesarske poti Bled–Bohinj). Poleg tega je zelo veliko zadovoljstvo nad ukrepom uvedbe organiziranih sezonskih avtobusnih prevozov (58 %) in povišanjem cen parkiranja na javnih parkiriščih ob jezerih, ob hkratnih ohranjeni ugodni ceni dovolilnic za občane (50 %).



Grafikon 22: Mnenje o najkoristnejših izvedenih ukrepih (N=222)

21. vprašanje: »Ali želite podati še kakšno mnenje ali komentar o prometu/dostopnosti v občini Bohinj?«

85 anketirancev je podalo še dodatna mnenja in komentarje:

1. Nujna je takojšnja obnova mostu pri cerkvi sv. Janeza, kot prvega aduta in kulturnega spomenika v Bohinju, ter zagotovitev ustreznega prometnega režima čez most vsaj v času sezone (trenutno promet poteka po sistemu prednosti močnejšega); stanje je sramotno! Gradnja vkopanih parkirnih hiš (Ukanc, Ribčev Laz, Bohinjska Bistrica).



2. Asfaltiranje ceste od Podjelja do Šport hotela na Goreljku.
3. Bohinj postaja destinacija za bogatejše ljudi, navadni ljudje z manjšimi prihodki si obiska Bohinja kmalu ne bodo mogli več privoščiti. Nepremičnine se prodajajo tujcem, domačini pa se odseljujejo. Žalostno.
4. Boljše povezave za prebivalce iz območja Koprivnika in Gorjuš. Ker je cesta skozi korita zaprta, se nam čas prevoza otrok v vrtec podaljša za 30 minut v eno smer!
5. Boljši nadzor kolesarjev pri vožnji izven kolesarskih poti, boljše označbe za kolesarske steze in ureditev poti Julijana trail.
6. Ceste so ponekod le kolovozi, težko rečeš, da so ceste.
7. Darinka in Andreja, čestitke za trud!
8. Dobro razmislite, kaj delate, da ne boste vse skupaj zatavali v temi.
9. Izven sezone urediti subvencijo za avtobus za otroke, ki se celo leto vozijo po Bohinju na treninge oz. dejavnosti, ne da je vse usmerjeno samo v sezonski turizem. Hvala. Nujna ureditev strehe - vsako jutro med 5. in 6. uro ogromno otrok stoji na vetru in dežju na avtobusnem postajališču pred občino v Bistrici!
10. Kakovost bivanja je zaradi vedno večje nepretočnosti in količine prometa izredno slaba v vseh vaseh, še posebej v Spodnji Bohinjski dolini.
11. Kolesarske poti po spodnji in zgornji Bohinjski dolini naj se sproti čistijo, pometajo in vzdržujejo.
12. Možnost, da domačini z avtomobilom lahko parkiramo v bližini jezera. Starejši ne morejo uporabljati alternativnih prevozov.
13. Nekvalitetno življenje domačinov, ker se daje prevelik poudarek turizmu. Tisti, ki nismo neposredno odvisni od turizma, živimo zelo slabo. Občini pa niti ni veliko mar za to.
14. Nujna izgradnja obvoznice v Bohinjski Bistrici.
15. Nujna izgradnja pločnika med Jereko in Srednjo vasjo.
16. Nujno je potreben nov most v Ribčevem Lazu za zgornjo dolino.
17. Nujno potrebna je ureditev pločnikov po vaseh - zlasti na Kamnjah je pot do avtobusne postaje, ki jo vsakodnevno uporabljajo otroci za pot v šolo, zelo nevarna.
18. Nujno povezati kolesarsko stezo Bohinj–Bled iz Bitenj – most. Obenem bi rešili tudi pešce, ki trenutno prečkajo Savo kar po železniškem mostu.
19. Občina naj se aktivno vključi v odločanje o trajanju gradbenih in vzdrževalnih del na cestah - čim krajše zapore, manjši posegi v nočnem času. Manj promocije usmerjene na dnevne goste v času vikendov.
20. Po uvedbi ustreznega prometnega režima, ki bi bil prijazen do domačinov in plačljiv za obiskovalce, večja in dosledna stalna kontrola!
21. Predvsem "ležeče policaje" ali pa nekaj za umirjenje prometa na relaciji Nemški rovt - Bohinjska Bistrica. Ter "obvezno" povečanje kontrole vožnje pod vplivom alkohola in drog. Ker je občutek, da kontrol ni, in to 24/7. Kajti to je katastrofalno, velja tako za domačine kot goste. Ni izjem. Hvala.
22. Prepoved kolesarjev na cesti!
23. Preudarno z asfaltiranjem in umeščanjem raznih "namenskih" poti. Zmanjkalo vam bo narave, če boste nadaljevali v trenutni smeri.
24. Prometa skozi vasi (Srednja vas) je predvsem v poletnih mesecih vse več. Domačine moti stalen hrup, preobremenjenost cest in poljskih poti z avtodomi in avtomobili. Življenje v hiši, ki stoji ob glavni cesti skozi vas, je postalo neprijetno.



25. Razmisliti o smiselnosti prometnega centra na železniški postaji in s tem povečanje prometa v ta del naselja, kar obstoječe ulice ne omogočajo. Kakšen je smisel umeščanja v naselje, če je jasno, da je dolgotrajna rešitev edino obvoznica?
26. Reklamirati zelo ugodne ponudnike taxi prevozov! Razdalje so majhne in cena bi bila lahko zelo ugodna.
27. Spodbujanje strpnosti vseh udeležencev v prometu.
28. Spravite kolesarje na kolesarske steze! Redarji naj namesto pisanja kazni včasih urejajo promet pri mostu pri cerkvi, kjer vse stoji.
29. Ukrepi resda sledijo ciljem prometne strategije, ampak nekateri cilji, posebej ti, ki obravnavajo osebna vozila, so zgrešeni. Sem mnjenja, da je mobilnost eden od kazalnikov kvalitete življenja, tu pa so avtomobili žal bistveni. Za medkrajevna potovanja v in posebej ven iz Bohinja nobena alternativa ne more nadomestiti avtomobila v smislu potrebnega časa in udobja. 15 kg paket na pošto, prevoz babice v zdravstveni dom, nakupi izven Bohinja in nešteto ostalih primerov, še posebej v dežju in pozimi, pač za večino niso realno izvedljivi z alternativami.
30. Uredite več pločnikov, zebra je nujno potrebna na cesti Ribčev Laz - Stara Fužina. Omejitev hitrosti na stranskih ulicah, ne samo glavnih, ker na stranskih ulicah nekateri vozijo veliko hitreje kot 50 km/h. Ne delajte samo za turiste in za vaše zaposlene, ampak tudi za ostale prebivalce Bohinja.
31. Ureditev pametnega omrežja cest s pločniki in novih v BB in RL (enosmerno, izogibaljšča itd.).
32. Več bo treba narediti za stalne občane občine in veliko manj za prišleke. Treba je upoštevati kmeta in kmetijstvo, šele potem ostale. S tem imam v mislih predvsem podpiranje domačega kmetijstva, ne tistega, ki dela za Italijo.
33. Več rednih avtobusnih linij v zgornjo dolino.
34. Vse se je poslabšalo.
35. Z uvedbo P+R ste izboljšali stanje pri jezeru, naša vas pa je sedaj polna poceni kamperjev, ki se izgubljajo ob slabih cestnih označbah ter redno kršijo prepoved vožnje po ozki cestici do parkirišča. Poleg tega izgled parkirišča spominja na neurejeno romsko naselje, česar me je iskreno sram. Od tako nacionalne turistične atrakcije, kot je Bohinj, bi pričakoval večjo urejenost.
36. Zapora doline, podobno kot Logarska dolina.
37. Razširite cesto po zgornji dolini, saj med vami v vaseh ni prostora za bankino, da se ljudje lahko srečujejo. Tujci vozijo po sredi, polno je kolesarjev in pešcev.
38. Boljši nadzor in omejitev hitrosti prometa na glavni cesti mimo avtobusne in železniške postaje v Nomenju.
39. Večji nadzor nad prometom (radarji, policijske kontrole).
40. Ne posnemajte Blejcev, ker delajo sebi škodo, ko zapirajo cesto skozi Zako. S tem ko ukinjate parkirišča ob jezeru, delate zmedo turistom, nam domačinom pa odvzimate pravice do parkiranja. Če je že tako, potem dajte nam domačinom možnost parkiranja s kartico ob jezeru, vsem gostom pa 100 % prepoved parkiranja ob jezeru. Naj parkirajo v Bistrici ali pa kje drugje. S tem novim režimom parkiranja, ki se izvaja, delate jezo turistom in jih odganjate, hkrati pa bi turiste radi privabljali. Mah, dejte no. Primer: če bom hotel na Ljubljanski grad, je logično, da bom poiskal čim bližje parkirišče nekje pod gradom, kot pa da bom parkiral nekje na obrobju Ljubljane in šel z avtobusom do najbližje postaje za na grad. Enako pa pri nas. Gost bo, ne glede na to, koliko prevozov z avtobusom nudite in parkirišč v Bistrici ali kje drugje, vedno iskal



najbližjo varianto. Če bo dobil prepoved ali zasedeno, se bo z nejevoljo obrnil in odšel drugam ali pa bo delal gužvo na cesti, ko se bo moral vračati nazaj v Bistrico. Po mojem tale vaš sistem ne pije vode. Bohinjcem, kot sem napisal, nudite 100 % možnost parkiranja pri jezeru, pa bo red. Redarje postavite na parkirišča in ne na merjenje hitrosti; zato naj bodo policisti. Če je kdo delal red včasih, je bil to Mihael Čuk, ne pa tole danes. Vsak po svoje, ko so tuje govoreči turisti, se redarjem ne da pogovarjati, sploh če so kje kamperji. Raje razmišljajte o nočnih izmenah redarjev, preden se zjutraj prikažejo. Vsi kamperji "švercerji" se iz vseh lukenj že poberejo, opažam sam. Redar je za delat red, ne pa kasirat na merjenju hitrosti. Ukinit cone 30. Če je človek vsaj malo kulturni voznik, bo že ustavil in spustil pešca, ne glede na to, ali je 60, 50, 40, 30 omejitev. Še kaj bi se našlo, pa se človek ne upa izpovedati, ker se ve, kakšni smo Bohinjci, samo pljuvat znamo eden po drugem. Da bi pa kdaj skupaj stopili, to pa ne, samo da sosed sosedu prijavlja. Obup no.

41. Vse je super ob ukinitanju parkirišč v bližini jezera. Vendar bi pred ukinitvijo bilo treba razmišljati o novih parkiriščih, parkirnih hišah itd. Krožnih linijah avtobusov, kombijev, na cca 5-10 minut, ki bi vozili do jezera.
42. Vsi kričimo po nujnosti zmanjšanja prometa v Bohinju (celotni občini). Omejitev števila avtomobilov, ki pride v Bohinj, je nujna.
43. Predvsem omejiti turizem, ker enostavno kraj ne prenese take mase ljudi.
44. Ureditvev prometa na mostu pri cerkvi sv. Janeza pri jezeru. Pešci, kolesarji, vožnja v obe smeri po sistemu kdo bo prej. Kaos. Nevarno.
45. Parkirišča v okolici jezera, kjer jih sedaj ukinjate, je potrebno še razširiti, hkrati pa jih urediti. Parkiranja na travnikih so res nesprejemljiva. To se da urediti lepo z vsemi okoljskimi zaščitami in ukrepi, ki so na voljo. Z nekaterimi ukrepi, kot so betonske kocke, ki so urejene tako, da med njimi še vedno raste trava, živimi mejami, ki ločujejo parkirišča, ter drevesnimi nasadi. Hočem reči, da se da tudi parkirišča spremeniti v zelene oaze, ki bi predstavljale Triglavski park v smislu urejenosti znotraj koščka, ki je namenjen parkiranju. Kajti vsi mi kot tudi vi - kako brez avta? Znati ga bo treba samo umestiti v prostor. To pa ne pomeni, da ga samo postavimo na travnik in pobiramo davek za parkiranje.
46. Asfaltirati parkirišča, da se ne dviguje prah.
47. Preveč prometa zaradi turistov, premalo prostora za domačine.
48. Domačine in tudi turiste/vikendaše (ki jih bo kmalu več kot domačinov) je potrebno z ukrepi spodbuditi k uporabi kolesa, hoje ... za prevoz na delo, trgovino, opravke, če je to le mogoče.
49. Vse se odvija prepočasi!
50. Več parkirišč in nujna gradnja mostu za pešce pri mostu Bohinjsko jezero.
51. Nujna izvedba pločnikov v naseljih za varnost otrok in starejših občanov, agresivnejši pristop k pospešitvi gradnje blejske obvoznice, ker je pot do Lesc nevzdržna večino leta.
52. Politika parkiranja je zgrešena z ukinitvijo parkirišč.
53. Mencingerjeva ulica: prepoved motornih vozil, dovoljeno za lastnike! Trenutno stanje: kolesarji + GPS pelje turiste po "bližnici" do jezera. Občasno norišnica.
54. Od Lesc pa po vsem Bohinju zelo dobro skrbite za umirjanje prometa, saj si gradbišča kar sledijo. Občine in država dobro načrtujejo, kaj je potrebno dati pod asfalt, zato vsak del vsaj 5-krat odkopljete in zasujete. Na gradbiščih skrbite, da ni prevelike gneče delavcev, verjetno se dela v skrajšanem času. "V tujini delajo tudi ponoči." Skratka, skrbite, da so avtomobili parkirani na cestah, največkrat z delujočim motorjem. Zelo dobro je za umirjanje prometa poskrbljeno tudi



z luknjami na cesti oz. flikami. V Bohinju imamo najslabše ceste. Kanal iz tlakovcev v Stari Fužini je eno šalabajzarsko delo, za katerega bi morali projektant, odgovorni in izvajalci odgovarjati. Pri gasilnem domu je na ravnini nepotrebna in pregloboka mulna, v klancu nad Mihovcem je ni 3 metre, prav tako je ni pred Dolencem. Pač v Bohinju se enim vse ugotovi. Čez te kanale imajo starejši občani velike težave, bodisi s hojci oz. ostalimi pripomočki. Most pri jezeru je velika sramota Bohinja; že zdavnaj bi morali imeti novega, obstoječi pa bi bil namenjen pešcem. Se še spomnite lukenj ob ogradah? Upam, da se nekdo zaleti s kamionom v ograjo. Pa da našim pospeševalcem na glavo pade ideja, da se zgradi most, kot ga poznamo iz razglednic, se pravi lesen. Most za vozila pa bi prečkal Savo. Ob konicah je začasno na mostu parkiranih kar nekaj vozil. Komunalni redarji naj jim napišejo kazni, če že skupaj s policijo niso sposobni usmerjati prometa. Največji zamaški se delajo pred parkirišči in rampami, ko vozniki ugotavljajo ali obrniti ali parkirati oz. se zaradi zasedenosti rampa ne dvigne. Zato je potrebno zgraditi več parkirnih mest, ki bodo omogočala hitro parkiranje in s tem sprostitev cest. Današnja politika države in tudi občine je, da imajo ljudje s psi več pravic kot tisti z otroki. Zakaj? Zato, ker pes ne sme na javni prevoz v Bohinju oz. lastnik kuža se bo lahko peljal do jezera, ker peš z Nomenja verjetno ne bo šel. Ker ste nesposobni, pustite zadeve, ki vsaj približno funkcionirajo, pri miru. Včasih je bilo turizma v Bohinju 2 meseca, po kroni verjetno 10. Prej so nam sobodajalci govorili, da boste že potrpele 2 meseca, da si mi napolnimo žepe. Sedaj bi nas najraje izgnali iz vasi oz. so se zaradi pohlepa pripravljene seliti ven tudi sami in tukaj tržiti svoje objekte. Prav ti lakomneži bi morali poskrbeti za infrastrukturo. Žal so to povečini priseljenci in tujci. Na tak način se domačinom slabo piše.

55. Ureditev ceste Koprivnik–Goreljek.
56. Delate v nasprotju z logiko. Je parkirišče na Nomenju urejeno? Kam bo šlo 600 avtomobilov, če niste zagotovili parkirišč?
57. Obupno je. Ni easy parkinga. Parkirišč je premalo. Parkirišča so predraga.
58. Več medkrajevnih avtobusov oz. posebni avtobusi za turiste in ljudi, ki tukaj živijo in dejansko morajo nekam priti. Prepogosto se dogaja, da turisti zasedejo cel avtobus, mi, ki moramo na faks/domov, pa ostanemo na postaji, ker nimamo rezerviranega sedeža (ki ga z letno karto ne moremo rezervirati, po nepotrebem pa za javni prevoz ne bom plačevala).
59. Nižje cene parkiranja; trenutne cene so višje kot v Rimu!
60. Več dostopnih parkirišč ob jezeru, ker jezero spada pod javno dobro. Invalidi težko pridejo do jezera z avtobusom. Rampa za cesto na Blato bi morala biti aktivna celo leto in za domačine brezplačna.
61. Predvsem je potrebno umiriti promet v okolici osnovne šole, potreben bi bil tudi pločnik vsaj do bencinske črpalke. Posebej nevaren pa je prvi prehod za pešce pri osnovni šoli na Bistrici, saj ljudje prehitro pripeljejo v naselje in ogrožajo vsakega, ki bi želel prečkati cesto na tem prehodu. Morda bi ukrepali z asfaltirano ležečo oviro, ki bi bila hkrati tudi prehod za pešce, podobno kot "pri Cukiju".
62. Dijaki in študentje bi morali imeti prednost pri javnem transportu pred turisti. Ozkotirna železnica BB–Savica. Železniška navezava OBRNE–Lesce.
63. Jasna komunikacija s tablami, da parkiranje izven P ni dovoljeno in je kaznovano. Nujno omejiti/prepovedati vso plastično navlako/supe na jezeru. Dovoliti le ponudnikom, ki s tem prispevajo v našo blagajno. Naj občina kupi lesene čolne in supe in jih oddaja v najem ter dobi dodaten denar.



64. Redarska služba naj med sezono bolj ureja promet, kot da piše kazni. Ko pa sezone ni, naj meri hitrost tam, kjer je potrebno, namesto da na neproblematičnih prometnih mestih lovi domačine.
65. Promet v Bohinju je potrebno radikalno ustaviti, polno mobilnost v kraju ima lahko le lokalna skupnost. Potrebna je pospešitev del na cestah, količina le-teh in počasno izvajanje je v sramoto vsem zdravorazumskim normam.
66. Umirjanje prometa na Savski cesti.
67. Tudi Koprivnik in Gorjuše sta v bohinjski občini.
68. Kdor želi obiskati Bohinjsko jezero, naj parkira drugje, ne v Bohinjski Bistrici. Prepoved vožnje avtobusov iz železniške postaje po Ajdovski cesti, kar je pred leti že bilo.
69. Ni normalno, da moram stati do Kranja, če želim v šolo z javnim prevozom, pa še to samo, če me šofer vzame na bus in s tem krši pravilo. Ni normalno, da me zavrnejo trije zaporedni avtobusi, polni turistov, da lahko pridem nazaj domov. Ni normalno, da ima iz glavne avtobusne postaje v Ljubljani prednost priti v Bohinj turist in ne domačin, saj je on kupil eno karto za 1,80 €, lokallec pa ima letno, ki te postavi zadnjega v vrsto. In ni normalno, da te po štirih urah čakanja na postaji za Bohinj šofer v srbsčini nadere in ti pove, da imajo turisti prednost in da počakaj na naslednji bus.
70. Namesto da parkirišča ukinjate, raje postavite podzemno parkirno hišo pri jezeru, ki je bila v preteklosti že planirana, pa se je denar raje metal v druge stvari.
71. Naj se ustrezno označijo vhodi na kolesarsko pot in naj se prepove kolesarjenje na glavnih cestah, kjer je na voljo vhod na kolesarsko pot v času glavne poletne sezone. Omeji naj se število avtomobilov enodnevnih gostov v jezerski kotanji. Po določenem številu prepeljanih avtomobilov naj se cesta zapre za vse, ki niso stanovalci in ki v tem času ne bivajo na območju. Prepovedati naj se kolesarske ture na glavnih cestah oz. naj kolesarji upoštevajo cestnoprometne predpise in ne vozijo v strnjениh kolonah. Za domače študente in dijake se večkrat zgodi, da morajo na avtobusu iz Ljubljane, Kranja, Radovljice proti Bohinju stati zaradi velikega števila turistov. To je nedopustno, morali bi razmišljati tudi o rezervaciji sedeža na teh obremenjenih linijah.
72. Omejevanje prometa s tablami "Dovoljeno za lokalni promet".
73. Menim, da ste nekatere ukrepe prehitro začeli izvajati, npr. povišanje parkirnine, ukinitvev parkirišč ter plačilo avtobusa. Vse naenkrat že prinaša in menim, da bo še prineslo veliko nezadovoljstva tako s strani občanov kot s strani turistov. Verjamem, da so taki ukrepi težki za sprejemanje, vendar jih je potrebno sprejemati bolj racionalno. Na primer, z ukinitvijo parkirnih mest bi morali dodati večje število avtobusnih prevozov (P+R). Pri izvajanju prevoza na zahtevo – občani, ki so iz oddaljenih krajev, bi verjetno tudi želeli, da bi lahko prišli domov po 20. uri, saj se ponavadi takrat kakšni dogodki šele začnejo.
74. Omejitev hitrosti za celoten Bohinj, dosleden nadzor omejitve hitrosti, ki jo sedaj upoštevajo samo tujci. Bitnje in Lepence – ni nikjer prehoda za pešce! Oznaka pasu za kolesarje, kjer ni kolesarske steze, in še kaj bi se našlo.
75. Ni direktne povezave z zgornjo dolino in Ukancem v času poletne sezone. Povezava je samo do jezera, gostje si želijo iti do Ukanca. Kdaj boste to uredili? Hvala.
76. Razširitev mostu pri sv. Janezu ali ob mostu brv za pešce.
77. Most pri jezeru – razširitev.



78. Cesta Koprivnik–Pokljuka je v zelo slabem stanju. Tisti, ki se dnevno vozimo po tej cesti zaradi službenih obveznosti, bomo kmalu uničili osebna vozila. Smiselno bi bilo to cesto sanirati, vsaj začasno, nato pa seveda jo v celoti popraviti. V času turistične sezone zna biti ta cesta problematična.
79. Izgradnja pločnika Ribčev Laz–Kamnje. Sem zadovoljna, da živim v občini Bohinj.
80. Prepoved vožnje s traktorjem po kolesarski poti mimo hiš!
81. Ni potrebno ukiniti vseh parkirišč. Eni imamo omejitve in bi prav tako radi prišli do znamenitosti.
82. Nepotreben umik parkirišč v Ribčevem Lazu, ukiniti bi bilo treba parkirišče pri Kramarju, ker je tik ob jezeru. Na travniku pa je dovolj umaknjeno. Modre cone v Bohinjski Bistrici so nepotrebne, parking bi moral biti brezplačen v Bohinjski Bistrici. V vasi Stara Fužina ni javne razsvetljave na ulicah, zato hodimo z baterijami. Nov pločnik ni urejen za vožnjo z vozički, saj se z vozičkom ne da peljati v jarek. Morala bi biti zebra čez cesto proti Kramarju, saj gre tam ogromno ljudi čez cesto. Samo dva avtobusa dnevno peljeta do Stare Fužine, drugače smo prisiljeni hoditi peš.
83. Mladim, ki ne živimo od turističnih dejavnosti, turisti predstavljajo samo nadlogo (več prometa, gneča, neprijaznost, uničevanje narave in miru v Bohinju, fekalije okoli Bohinjskega jezera in ob gorskih poteh, visoke cene za turiste, ki jih plačujemo tudi domačini, stare hiše se prodajajo in spreminjajo v apartmaje, mladi pa ne moremo konkurirati cenam nepremičnin). Na delo se moramo voziti izven Bohinja in počasi se bomo tudi odselili, ker ob tako masovnem turizmu ne vidimo razloga, da bi ostali v kraju. Včasih je bil Bohinj lep in miren kraj, zdaj pa se je to spremenilo. Torej – odlično, da se urejajo poti, ceste ipd. za domačine, ampak ne za turizem. Turizma je preveč in bolj kot bodo ceste urejene, bolj bodo turisti rinili v Bohinj – ne hvala. Zakaj še dodatno pospešujemo turizem?
84. Motijo me predvsem glasni tovornjaki, ki na žalost vozijo mimo naše hiše ob meni neprimernih urah. Predlagam večjo uporabo vlakov za prevoz surovin.
85. Več avtobusov, še posebej v poletnem času in vikendi za Zgornjo dolino.



5 POVZETEK

Anketiranje smo izvedli med prebivalci občine Bohinj, ker smo želeli izvedeti, kakšno je stanje prometa in infrastrukture v omenjeni občini. Pridobili smo 323 ustrezno (od tega 229 popolnoma) izpolnjenih anket, katero je rešilo 46 % moških in 54 % žensk. Največ, 38 % anketirancev prihaja iz Bohinjske Bistrice, 8 % iz Stare Fužine, po 7 % iz Srednje vasi in Bohinjske Češnjice ter po 5 % iz naselij Jereka in Kamnje. 80 % vprašanih je zaposlenih, 9 % upokojenih, 8 % je šolajočih, 3 % brezposelnih ali z drugačnim statusom. Z vidika spola in kraja bivanja ocenjujemo vzorec kot reprezentativen, manj pa z vidika starosti, saj so bili predvsem starejši manj zastopani v anketi, kot kažejo dejanski statistični podatki.

Pri vprašanju o zdravstvenih težavah, ki anketirane omejujejo pri potovanju ali dostopanju do različnih lokacij, ima 4 % vprašanih omenjene težave, 3 % anketiranih pa na to vprašanje ni želelo odgovoriti.

92 % vprašanih ima vozniško dovoljenje ter vozijo avtomobil vsaj občasno, 4 % pa jih kljub voznškemu dovoljenju ne vozi. 2 % vprašanih nima voznškega dovoljenja. 47 % anketirancev ima v gospodinjstvu dva avtomobila, 27 % ima tri ali več, 24 % enega, le 4 (1 %) anketiranci v gospodinjstvu nimajo nobenega avtomobila. Podobno velja za kolesa – le 3 % vprašanih nima kolesa. 6 % vprašanih pa ima v svojem gospodinjstvu na voljo tri ali več koles. V bližini delovnega mesta ali šole ima 77 % anketiranih možnost brezplačnega parkiranja, 8 % pa za parkiraj plačuje. Le 1 % vprašanih uporablja storitev P+R. 72 % vprašanih ima v bližini delovnega mesta/šole na voljo parkirno mesto za kolo. Od tega jih ima 29 % na voljo varno in/ali pokrito parkirišče. Enak odstotek vprašanih parkirišča za kolo nima na voljo.

Vprašani za svoje potovanje na delo v večini primerov uporabljajo osebno vozilo (86 %), sledi hoja (5 %), kolesarjenje (4 %) ter uporaba avtobusa (3 %) in vlaka (1 %). Podobno je z opravljanjem poti po opravkih (nakupi, uradi itd.). Tudi za poti v šolo se največ uporablja avto (skupaj 46 %), je pa precej večji delež uporabe javnega potniškega prevoza kot pri drugih namenih poti (28 % avtobus in 8 % vlak), 10 % jih v šolo hodi in 5 % kolesari. Rezultati za šolske poti so sicer manj reprezentativni, saj so odgovarjali večinoma starejši. Tudi za poti na druženje anketiranci v večinoma uporabljajo avtomobil (68 %), 13 % jih gre peš, 11 % pa s kolesom. Za rekreacijo se poveča delež hoje in kolesarjenja (oba po 29 %), saj sta verjetno ta načina sama po sebi lahko tretirana kot rekreacija.

Večina, 59 % anketirancev, ima delovno mesto ali mesto izobraževanja od svojega doma oddaljeno več kot 20 km. Skupno 22 % anketirancev potuje dnevno na razdalji manjši od 5 km, od teh se jih z avtomobilom vozi v službo 68 % ter v šolo 44 %. 9 % anketirancev ima delovno mesto ali mesto izobraževanja od svojega doma oddaljeno manj kot 1 km, od tega z avtomobilom opravi pot v službo 41 % (41 % peš in 18 % s kolesom) in 27 % v šolo (45 % peš in 27 % s kolesom).

86 % vprašanih uporablja avtomobil skoraj vsak dan (76 % kot voznik in 10 % kot sopotnik), 27 % pa jih skoraj vsak dan pešači. Več hoje in kolesarjenja je za namen rekreacije. Rednih uporabnikov javnega potniškega prometa je sorazmerno malo, le 14 % uporablja avtobus vsaj nekajkrat mesečno (vlak le 7 %). Večina vprašanih motorja, taksija ali Prostoferja ne uporablja nikoli.



Anketirance smo prav tako povprašali, če so se njihove potovalne navade v zadnjih letih kaj spremenile. Rezultati kažejo, da v povprečju polovica vprašanih posamezne oblike potovanja uporablja enako kot prej. Javni potniški promet (avtobus, vlak, taksi, Prostofer) se uporablja manj, več pa se hodi in kolesari. Kar tretjina vprašanih pa sedaj uporablja avtomobil več kot pred 5 leti.

Prebivalce smo povprašali tudi o mnenju, če se je stanje prometnih ureditev v občini v zadnjih 5 letih kaj spremenilo. Občani so na splošno bolj zadovoljni glede ureditev za kolesarje ter slabše glede hitrosti motornih vozil. Bolj so zadovoljni tudi s storitvijo organiziranega/sezonskega avtobusa in manj z vožnjami medkrajevnih avtobusov in vlakov. Glede stanja motornega prometa menijo, da so se vsi vidiki poslabšali (pretočnost prometa, količina tovornega prometa, stanje in vzdrževanost javnih cest ter prav tako razpoložljivost parkirišč). Enako velja za vidike kakovosti življenja. Največje poslabšanje je na področju stroškov za mobilnost, količine hrupa zaradi prometa ter na splošno kakovostjo življenja.

Anketiranci so prav tako ocenili pomembnost prometnih ukrepov. Skoraj za vse omenjene prometne ukrepe je večina anketirancev mnenja, da so potrebni oziroma nujni. Največjo podporo imajo ukrepi s povečanjem možnosti prestopanja med različnimi prevoznimi načini (npr. s kolesa na avtobus ali vlak itd.), dostopnejše in jasnejše informacije o avtobusnem prometu, pogostejše vožnje avtobusov, več avtobusnih linij, pogostejše vožnje vlakov, izboljšanje šolskih poti, prilagoditve prometnih površin starejšim in osebam z različnimi omejitvami, in večje urejenosti javnih površin. Kot najbolj nujna ukrepa sta se največkrat označila umirjanje prometa v naseljih ter zmanjšanje števila osebnih vozil (na cestah in parkiriščih).

Želeli smo tudi ugotoviti, ali občani podpirajo načrtano smer trajnostnega razvoja prometa Občine. 79 % jih meni, da je sicer smer Občine prava, vendar jih 56 % pravi, da Občina izvaja ukrepe prepočasi. Petina vprašanih meni, da izvedeni ukrepi niso skladni z načrtano smerjo.

Vprašani so najbolj zadovoljni z izvedenimi ukrepi na področju kolesarjenja, uvedbo organiziranih sezonskih avtobusnih prevozov ter povišanjem cen parkiranja na javnih parkiriščih ob jezerih, ob hkratnih ohranjeni ugodni ceni dovolilnic za občane.

85 anketirancev je na koncu podalo še dodatna mnenja in komentarje.