

Ime oz. firma in sedež naročnika:

OBČINA JESENICE
Cesta železarjev 6
4270 Jesenice



Vrsta projektne dokumentacije:

ELABORAT

Številka elaborata:

1183 – PROM

Vrsta elaborata:

PROMETNA ŠTUDIJA IN PROMETNI MODEL
ZA AVTOBUSNI IN KOLESARSKI PROMET V
SKLOPU PROJEKTA IDAGO

Številka zvezka:

1

Vsebina zvezka:

Splošni in tekstualni del

Podjetje:

Lineal d.o.o
Jezdarska ulica 3
2000 Maribor
Samo-Peter Medved, univ.dipl.inž.grad.

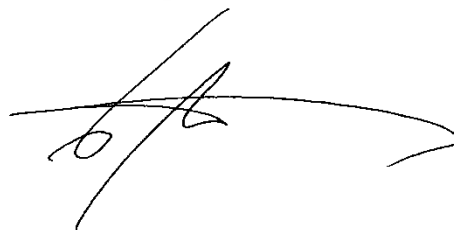
29.8.2013



Odgovorni vodja elaborata:

mag.Matej Dobovšek, univ.dipl.inž.prom.

29.8.2013



Datum izdelave:

AVGUST 2013

1 UVOD

1.1 Predmet naloge

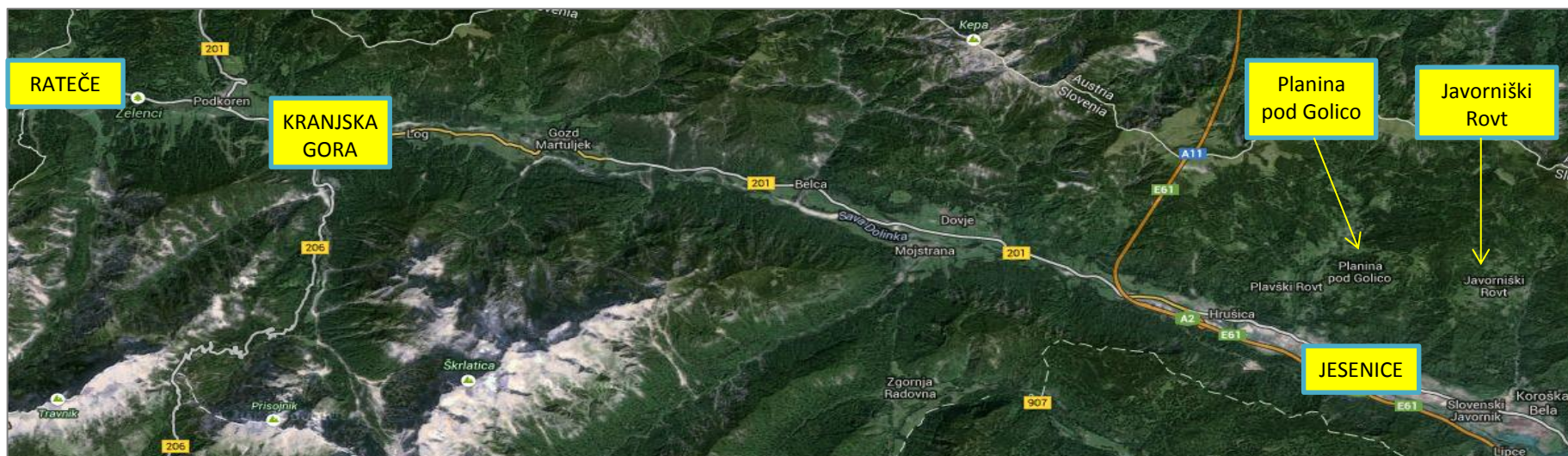
Za naročnika Občina Jesenice smo izdelali prometni model in prometno študijo za avtobusni in kolesarski prevoz za projekt IDAGO. Vodilni partner za projekt IDAGO je Občina Trbiž, kot projektni partnerji pa sodelujejo še Občina Jesenice, Občina Kranjska Gora in PGD Planina pod Golico. Projekt IDAGO se izvaja v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija – Italija 2007 – 2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev.

Projekt IDAGO se bo izvajal na območju občine Trbiž v Italiji ter občini Kranjska Gora in Jesenice v Sloveniji. Za analizirano območje so značilna redko poseljena in težje dostopna gorska območja, ki pa jih odlikuje bogata naravna in kulturna dediščina.

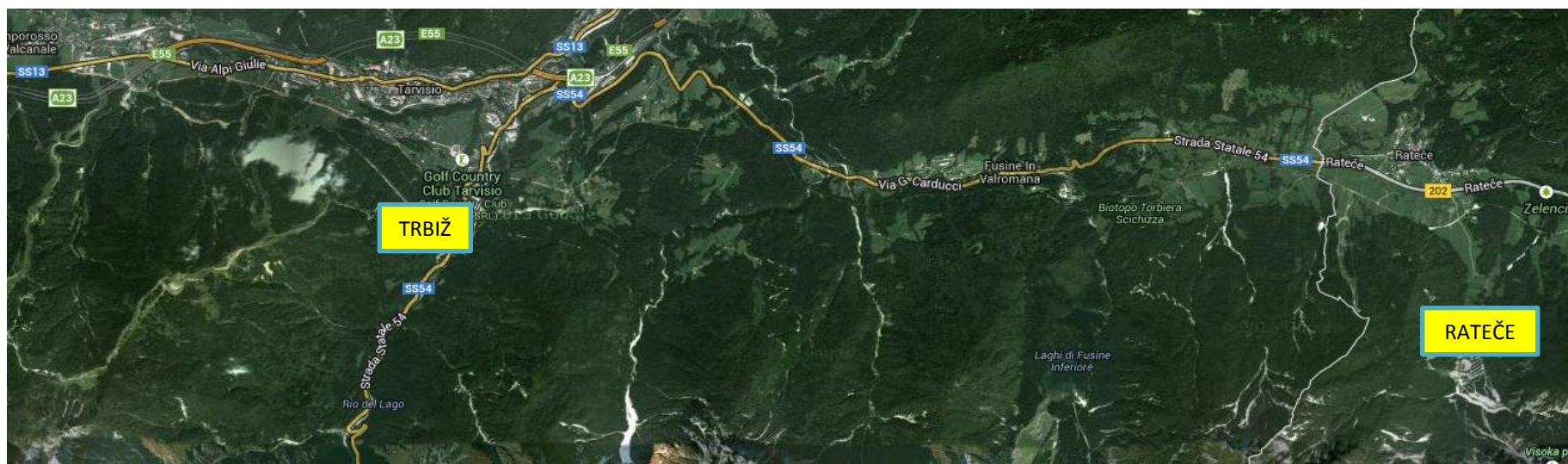
S projektom IDAGO se želi izboljšati povezave do težje dostopnih krajev z vzpostavitvijo alternativnega prevoza z avtobusom, povečati kvaliteto bivanja lokalnih prebivalcev tudi z vzpostavitvijo medkrajevnega in turističnega kolesarjenja ter intenzifikacijo pohodništva z ureditvijo dveh pomembnih informacijskih in izhodiščnih točk na programskem območju, in sicer večnamenskega objekta v Planini pod Golico v Sloveniji in večnamenskega objekta pri Belopeških jezerih v Italiji.

V okviru vseh aktivnosti projekta IDAGO je potrebno najprej pripraviti prometno študijo z prometnim modelom. V okviru naloge prometne študije in prometnega modela je potrebno:

- 1) Izdelati analizo obstoječega stanja avtobusnega in kolesarskega prometa. Ta se pripravi na podlagi že identificiranih problemov, pridobljenih podatkov in lastnih ugotovitev ter izkušenj.**
- 2) Na podlagi analize sedanjega stanja identificirati glavne probleme.**
- 3) Določiti in proučiti možne ter smiselne trase avtobusnega in kolesarskega prometa ter frekventnost prevozov tako za avtobuse kot za kolesarje. Rezultat študije bo, na kakšen način je potrebno vzpostaviti avtobusni prevoz z dvema novima ekološko ustreznima avtobusoma med občinami Jesenice, Kranjska Gora in Trbiž in znotraj območja po bolj odročnih krajih. Pilotna avtobusna linija bo na podlagi študije logično vključena v sistem obstoječega javnega avtobusnega in železniškega prometa. Obratovala bo v terminih, ki so zanimivi za opredeljene ciljne skupine in bo za vse potnike brezplačna.**
- 4) Določitev najprimernejših lokacij za avtobusna postajališča ter za hiške, kjer bo možna izposoja koles.**



Prikaz območja obdelave (območje Jesenice – Rateče).



Prikaz območja obdelave (območje Rateče – Trbiž).

1.2 Izhodišča in razlogi za projekt IDAGO

- Pomanjkanje investicij v javni prevoz ter posledično slaba dostopnost višje ležečih podeželskih krajev tako za domačine (predvsem otroke, mladino in starejše) kot za obiskovalce (turiste). Slaba dostopnost onemogoča konkurenčno izmenjavo, pretok blaga in prost dostop do storitev, to pa povzroča nižjo kvaliteto življenja in otežen razvoj celotnega območja. Dejstvo, da na podeželju ne prihaja do potreb po delovni sili, povzroča odseljevanje predvsem mladine v kraje z večjimi možnostmi za zaposlitev. Nadgradnja trenutne prometne ureditve z avtobusno povezavo bo strateško vplivala na razvoj gospodarske konkurenčnosti in postala privlačnejša za stalno naselitev in odpiranje novih delovnih mest. Z nadgradnjo obstoječe daljinske kolesarske poti gre za nadgradnjo mednarodnega projekta »Kolesarska pot treh dežel« in nadaljevanje koncepta spodbujanja alternativnih obli prevoza med odročnimi podeželskimi kraji območja, mestoma Jesenice in Trbiž ter turističnima krajema Kranjska Gora.
- Neprepoznavnost podeželskih krajev območja, ki ima zaradi svoje geografske lege, izjemne zgodovinske zapuščine ter pomembnih naravnih danosti zelo velik turistični potencial, vendar ponudba ni poenotena in ni integrirana v turistično ponudbo večjih turističnih centrov na bližnjem območju.
- Turistični potencial na območju izvajanja projekta se ne nadgrajuje. Obstoječa turistična infrastruktura na razvojno potencialnih točkah na podeželju ne sledi sodobnim zahtevam trga, turistični potenciali se v preteklosti niso nadgrajevali v zadostni meri. Posledice so vidne v zapostavljanju pomena obstoječe naravne in kulturne dediščine in nezmožnosti kvalitetne ponudbe storitev in informacij ciljnim skupinam. Z informiranjem se bodo nadaljevale aktivnosti projekta Natura 2000 in Mreža podeželskih informativnih turističnih točk v okviru programa LEADER.
- Nizke ravni uporabe okolju prijaznih prevoznih sredstev in nizkega deleža uporabe javnih prevoznih sredstev na območju izvajanja projekta, kar povzroča preobremenjenost okolja z izpusti toplogrednih plinov. Z uporabo ekološko primerne avtobusa in s kolesarjenjem bo projekt IDAGO pripomogel k trajnostni mobilnosti, k ohranjanju okolja in biotske raznovrstnosti ter tako nadgrajeval namen projekta Natura 2000.
- Slab dostop do storitev in slab pretok informacij, saj na razvojno strateških pomembnih lokacijah podeželja (Belopeška jezera v Italiji in Planina pod Golico v Sloveniji) ni večnamenskega objekta, ki bi predstavljal družbeno središče naselja, v katerem bi bili dobrodošli tako domačini kot obiskovalci območja in kjer bi bile vsem uporabnikom na sodoben način dostopne različne informacije kot tudi e-storitve v večih jezikih. Gre za vsebinsko in infrastrukturno nadgradnjo mednarodnega projekta MODI (Montagne digitale), projekta Mreža podeželskih informativnih turističnih točk v okviru programa LEADER in italijanskega Cilja 2 2000-2006 (center ob Belopeških jezerih).
- Nizek prispevek kmetijstva k ustvarjanju dodane vrednosti, zato je potrebno na podeželju, predvsem v slabo dostopnih, visokogorskih naseljih z dostopnostjo in nadgrajevanjem potencialov vzpostaviti boljše pogoje za razvoj zanimivih dejavnosti (rekreativnih, kulturnih

ipd.), kar bo posledično prispevalo k pridobivanju naložb in oblikovanju delovne sile na področju podeželskega turizma in posledično dopolnjenih dejavnosti v kmetijstvu.

- Nepoenoten (turistični) trg na projektnem območju, saj je integriranje, koordiniranje in povezovanje težko dostopnih podeželskih in razvitih turističnih krajev na nizki stopnji. Izboljšana izhodiščna turistična infrastruktura (pohodništvo, planinarjenje) in povečanje mobilnosti (avtobus, kolesarjenje) sta pomemben korak k integriranju in povezovanju oddaljenih podeželskih območij izjemnih potencialov.

1.3 Splošni in operativni cilji projekta IDAGO

Splošni cilj projekta je vzpostaviti temelj za trajnostno teritorialno integracijo manj dostopnih območij občin Trbiž, Kranjska Gora in Jesenice ter s pomočjo inovativnih okoljskih, storitvenih, družbenokoristnih in transportnih rešitev narediti območje privlačnejše za gospodarski razvoj, turizem in bivanje. Z rezultati projekta bomo prispevali tudi k okrepitvi konkurenčnosti in na znanju temelječe družbe.

Operativni cilji:

- Trajnostno izboljšati dostopnost do težko dostopnih podeželskih visokoležečih naselij

Na podlagi pripravljene prometne študije bo raziskana možnost za uvedbo z okoljem združljivega avtobusnega prevoza med občinami Jesenice, Kranjska Gora in Trbiž in znotraj območja po bolj odročnih krajih. Pilotna avtobusna linija bo na podlagi študije logično vključena v sistem obstoječega javnega avtobusnega in železniškega prometa. Obratovala bo v terminih, ki so zanimivi za opredeljene ciljne skupine in bo za vse potnike brezplačna. S tem bo povečana dostopnost iz mest v podeželska območja in tako zmanjšana izolacija, ki je značilna za nekatera razvojno potencialna območja.

- Trajnostno izboljšati čezmejni javni transportni sistem

Z okolju združljivim pilotnim avtobusnim prevozom na liniji, oblikovani na podlagi študije, bo zmanjšana pretežna uporaba zasebnih motornih vozil za prečkanje meje med Slovenijo in Italijo na območju občin Jesenice, Trbiž in Kranjska Gora ter uporaba zasebnih motornih vozil v odročna podeželska naselja. Nove linije bodo vključene v sistem obstoječega javnega prevoza in povezane z železniškim javnim prometom ter bodo obratovale v terminih, ki so zanimivi za opredeljene ciljne skupine. Spodbujale bodo k širši in pogostejši uporabi javnega prevoza, k ozaveščanju o pomenu le-tega, k učinkovitejši uporabi energije in tako pripomogla k nižji stopnji onesnaževanja ozračja.

- Trajnostno izboljšati čezmejno teritorialno integracijo na alpskem območju

Na območju občin Trbiž, Kranjska Gora in Jesenice bo nadgrajena in dodatno opremljena kolesarska pot, ki bo pomembno pripomogla k izboljšanju kakovosti življenja z boljšo dostopnostjo rekreacije tako za lokalne prebivalce kot turiste, s čezmejno izmenjavo

obiskovalcev pa bo pripomogla tudi k okrepljeni socialni koheziji. Poleg rekreacije bo kolesarska pot lokalnim prebivalcem omogočala ekološko sprejemljiv in ekonomičen način mobilnosti na omenjenem območju. Integracijo na manj dostopnih območjih bomo spodbudili tudi z obnovo, rekonstrukcijo in nadgradnjo obstoječih objektov na dveh ključnih vsebinsko nujnih končnih/začetnih avtobusnih postajah pilotnega izvajanja z okoljem združljivega avtobusnega prevoza na podeželju: v Planini pod Golico (občina Jesenice) in na območju Belopeških jezer (občina Trbiž).

Prostori obnovljenega objekta v Planini pod Golico in ob Belopeških jezerih bodo namenjeni druženju lokalnih prebivalcev ter njihovim društvenim in turističnim dejavnostim, kar bo pripomoglo k izboljšanju kakovosti socialnega življenja in prijetnejšemu ter vsem starostim primernemu bivanju na podeželju. Večnamenska objekta bosta kot turistično-informacijska centra obenem tudi izhodiščni točki za pohodništvo, kolesarjenje in druge športe. Tehnološka in informacijska opremljenost teh objektov bo omogočala hiter dostop do informacij in ozaveščanje uporabnikov v več jezikih, tako lokalnim prebivalcem kot obiskovalcem.

Projekt IDAGO bo z nadgrajeno kolesarsko potjo in preurejenima večnamenskima objektoma na razvojno potencialnih izhodiščnih točkah za pohodništvo pomembno prispeval tudi k skupnemu razvijanju turističnih potencialov na podeželju in njihovi medsebojni integraciji. To bo posledično pripomoglo k razvoju kmečkega turizma in novih podjetij tudi v okoliških podeželskih naseljih. Boljša dostopnost do prevoznih sredstev ter informacij bo visokogorska podeželska območja okarakterizirala kot privlačnejša in bolj kvalitetna za naselitev, življenje, obisk in zaposlitev.

2 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA AVTOBUSNEGA IN KOLESARKEGA PROMETA

2.1. Avtobusni promet

Splošno

Javni potniški promet (JPP) je nujen element prometnega sistema vsake razvite družbe, saj zagotavljanja ustrezno stopnjo družbene mobilnosti. Sodoben življenjski slog od ljudi zahteva večjo mobilnost, kar v praksi večinoma pomeni povečevanje odvisnosti od avtomobilov. V preteklih letih se je opazno povečalo število registriranih motornih vozil in obseg motoriziranega prometa. Najhitreje narašča osebni potniški promet, predvsem zaradi zmanjšanega zanimanja ljudi za javni potniški promet in železniški promet.

Javni prevoz, ki bi lahko prispeval k zmanjšanju izpustov, je ena od žrtev naše odvisnosti od avtomobilov. **Navdušenje nad avtomobili je zmanjšalo zanimanje za uporabo javnega prevoza, kar posledično vpliva na ekonomijo javnega potniškega prevoza in otežuje obnavljanje voznega parka. Zaradi tega javni prevoz postaja še manj privlačen za uporabnike, kar še dodatno povečuje odvisnost od avtomobilov.**

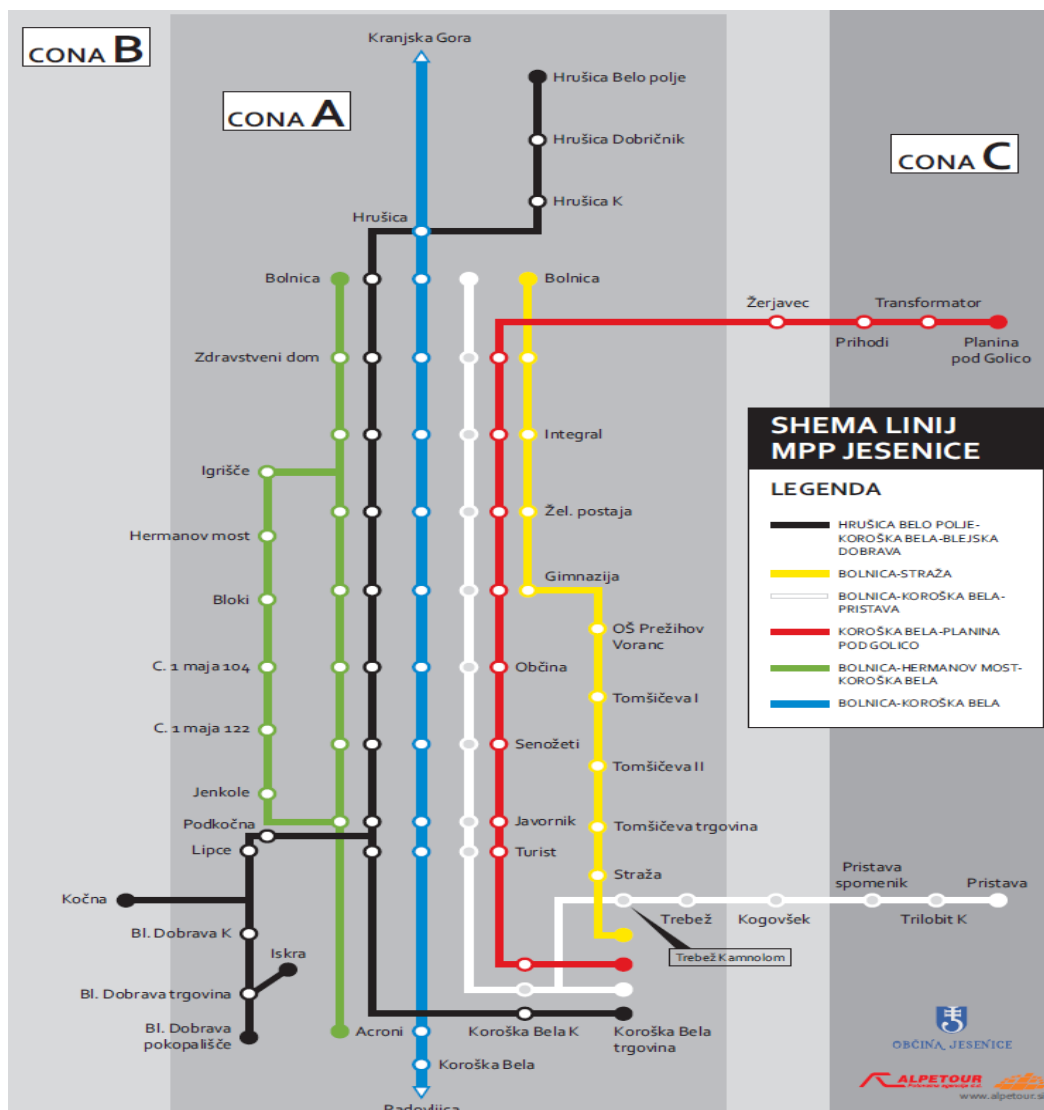
Da se omenjen »začaran« krog prekine je potrebno predvsem:

- **Vzpostavljati konkurenčnost**, kar je zelo zahtevna naloga, saj je potrebno vzpostaviti pogoje, da tudi, če imamo možnosti potovati z osebnim avtomobilom, (lahko, morda) izberemo sredstvo JPP.
- Poskrbeti za **tarifno atraktivnost** (poceni oz. zastoj / preprosto za uporabo).
- Analizirati in po potrebi **dvigniti obseg (količino) ponudbe**.
- S strani države, občine in lokalnih skupnosti je potrebno **voditi do JPP "prijazno" politiko, do osebnih vozil pa "hladno" politiko**.
- Zagotavljati **ustrezen nivo** prevoznih storitev (udobje, informiranost, prijaznost...).
- Potrebna je **večje ozaveščanje ljudi**, z ukrepi kot so izobraževalni program za mobilnost za osnovne in srednje šole ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost.

Obstoječa organizacija avtobusnega prometa

Poleg medkrajevnega JPP na relaciji Kranj-Rateče, je v obstoječem stanju vzpostavljen tudi mestni promet v občini Jesenice. Avtobusi v jeseniškem mestnem prometu povezujejo okolico in bivalna naselja Jesenic z železniško postajo, bolnico, tovarnami (Acroni, Sumida ...) in središčem mesta. Prevoz se izvaja vse dni v letu od ponedeljka do nedelje. V jutranji in opoldanski konici so vozni redi v največji meri prilagojeni zaposlenim, dijakom in učencem. V tem času večina linij obratuje s polurnim intervalom. Izven konic avtobusi vozijo najmanj vsako uro. Proge oz. linije mestnega prometa so razdeljene na tri cone - CONA A, CONA A+B in CONA A+B+C. Vozovnica velja v coni mestnega prometa in na relaciji v linijskem prometu za katero je kupljena. Vozovnico za eno vožnjo je mogoče kupiti pri vozniku, ostale vozovnice pa v turistični poslovalnici na Jesenicah¹.

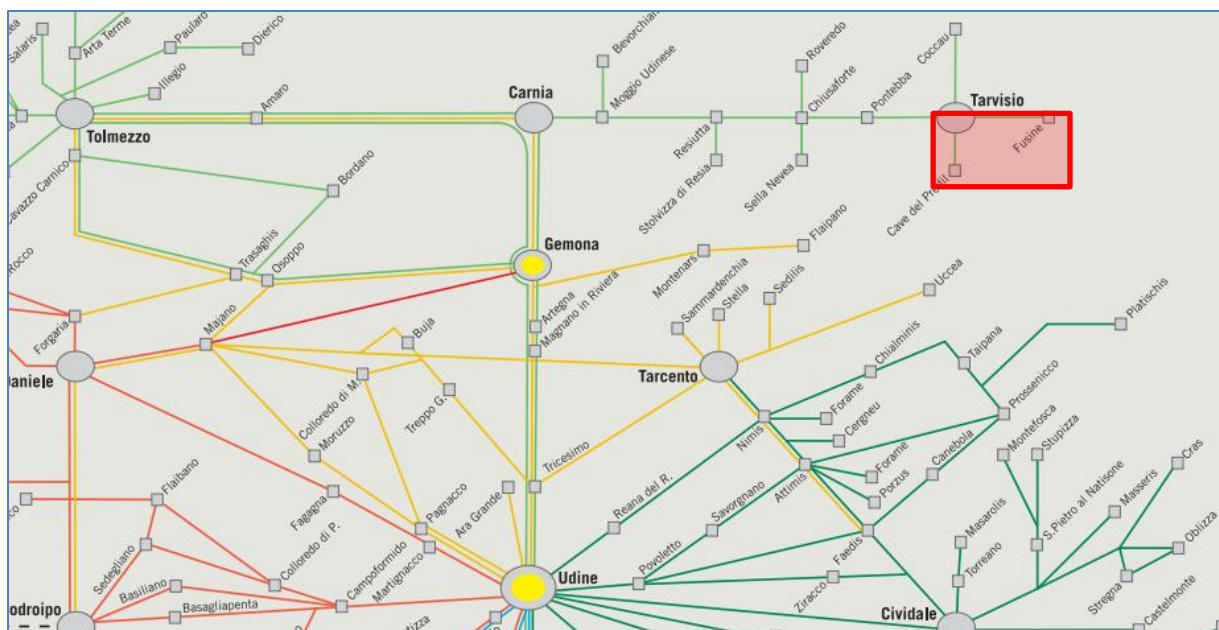
¹ Vir: Alpetour d.d.



Shema mestnega javnega prometa Jesenice.

Mestni avtobusni promet je večinoma prilagojen vožnji v času koničnih ur, za potrebe prevoza na/iz šole ter tudi na delo in do pomembnejših javnih ustanov (npr. zdravstvenega doma). Frekvence linij javnega mestnega prometa ne omogočajo pravo konkurenčnost osebnemu prometu, saj so izrazito preredke (4-5 voženj na dan) ter zajemajo le čas do cca. 15.00 ure. Izjema je relacija Koroška Bela – Kranjska Gora, kjer izboljšuje frekvenco kombiniranje z medmestnim javnim prometom (55 prihodov na dan, linija obratuje od 5.00 do 23.30 ure). Na ostalih linijah, so frekvence prihodov/odhodov na ostalih linijah mestnega prometa neustrezne.

Iz vidika predmeta naloge na območju občine Trbiž (Italija) obstaja linija na relaciji Trbiž (Tarvisio) – Fusine (meja z Slovenijo). Frekvenca linije je 5 voženj na dan (zimski čas), 3 v jutranjem/dopoldanskem času ter 2 vožnji v popoldanskem času. V poletnem času je število voženj na relaciji Fusine-Trbiž tri. Občina Trbiž je v sistemu medkrajevnega prometa dobro povezana z ostalimi mesti v regiji severo-vzhodne Italije.



Navezava avtobusne linije Trbiž (Tarvisio) – Fusine na omrežje regijski javnega avtobusnega prometa.

FUSINE - TARVISIO																			
INVERNALE										ESTIVO									
1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	Corsa									
S	I	I	I	I	I	E	E	E	E	Frequenza di Effettuazione									
07.25	08.15	09.15		13.30	17.35	08.15		12.50	17.35	VALICO DI FUSINE	07.25	08.15	09.15		13.30	17.35	08.15	12.50	17.35
07.29	08.19	09.19		13.34	17.39	08.19		12.55	17.40	FUSINE sciolente	07.21	08.11	09.11		13.26	17.31	08.11	12.45	17.30
I	I	I		I	I	I		12.59	17.44	LAGO INFERIORE DI FUSINE	I	I	I		I	I	I	I	I
I	I	I		I	I	I	09.15	13.00	17.45	LAGO SUPERIORE DI FUSINE	I	I	I		I	I	I	08.15	I
I	I	I		I	I	I	09.16	13.01	17.46	LAGO INFERIORE DI FUSINE	I	I	I		I	I	I	08.13	I
07.31	08.21	09.21	12.42	13.36	17.41	08.21	09.21	13.05	17.50	FUSINE bar Genziana	07.19	08.09	09.09	12.40	13.24	17.29	08.09	09.09	12.43
07.32	08.22	09.22	12.43	13.37	17.42	08.22	09.23	13.07	17.52	FUSINE IN VALROMANA	07.18	08.08	09.08	12.38	13.23	17.28	08.08	09.08	12.41
07.37	08.27	09.27	12.47	13.42	17.47	08.27	09.25	13.08	17.53	VILLABASSA	07.13	08.03	09.03	12.37	13.18	17.23	08.03	09.03	12.36
07.40	08.30	09.30	12.50	13.45	17.50	08.30	09.30	13.15	18.00	SANTONIO DI TARVISIO bivio	07.10	08.00	09.00	12.34	13.15	17.20	08.00	09.00	12.33
07.42	08.32	09.32	12.52	13.47	17.52	08.32	09.32	13.17	18.02	RUTTE bivio	07.09	07.59	08.59	12.33	13.14	17.19	07.59	08.59	12.32
07.43	08.33	09.33	12.53	13.48	17.53	08.33	09.33	13.18	18.03	TARVISIO BOSCOVERDE Ferrovie	07.07	07.57	08.57	12.32	13.12	17.17	07.57	08.57	12.31
07.45	08.35	09.35	12.55	13.50	17.55	08.35	09.35	13.20	18.05	BOSCOVERDE	07.05	07.55	08.55	12.30	13.10	17.15	07.55	08.55	12.30
07.46	08.36	09.36	12.56	13.51	17.56	08.36	09.36	13.21	18.06	TARVISIO via Dante	I	I	I	I	I	I	I	I	I
07.48	I	I	12.58	13.55	I	I	I	I	I	TARVISIO scuole	07.00	07.50	08.50	12.25	13.05	17.10	07.50	08.50	12.25
	08.40	09.38	13.00		18.00	08.40	09.40	13.25	18.10	TARVISIO centro via Roma									
										TARVISIO scuole									

FREQUENZE DI EFFETTUAZIONE
 E Estiva feriale I Invernale feriale S Giorni di scuola

NOTE
 (a) Questa corsa, dopo aver raggiunto il Valico di Fusine, prosegue fino ai Laghi di Fusine. – A Tarvisio centro coincidenze per e da Udine.

Vozni red linije mestnega prometa Fusine-Trbiž.

Odhod					Prihod				
1	2	3	4		6	7	8	9	
Š	Š	Š	Š	KM	Š	Š	Š	Š	
-	12:42	-	14:07	0	-	-	-	-	
-	12:44	-	14:09	0	-	-	-	-	
7:22	12:46	-	14:11	0	-	-	-	-	
7:25	12:48	-	14:13	1	-	-	-	-	
7:27	12:50	-	14:15	2	-	8:15	-	14:58	
7:28	12:51	14:10	14:16	4	7:28	8:14	-	14:57	
7:29	12:52	14:11	14:17	5	7:27	8:13	-	14:56	
7:30	12:53	14:12	14:18	5	7:26	8:12	-	14:55	
-	12:55	-	-	5	7:24	8:10	-	-	
7:31	12:56	14:14	14:19	6	7:25	8:09	13:24	14:54	
7:35	13:00	14:18	14:23	6	7:19	8:05	13:20	14:50	
-	-	14:23	-	7	7:14	-	-	-	
7:39	13:04	-	14:27	8	7:06	8:01	13:16	14:46	
7:42	13:07	-	14:30	9	7:03	7:58	13:13	14:43	
7:45	13:10	-	14:33	10	7:00	7:55	13:10	14:40	

Primer voznega reda mestne linije mestnega prometa (Planina pod Golico-Jesenice-Koroška Bela).

Iz podanega lahko zaključimo, da avtobusni javni promet na preučevanem območju obstaja, a ni frekventen (do 5 voženj na dan), zaradi česa ne more predstavljati resne alternative osebnemu prometu, razen za prebivalce brez osebnega vozila. Dodaten problem predstavlja obstoječa nekompatibilnost vozniških redov na slovenski in italijanski strani. Zaradi meddržavnih sporazumov in zakonskih izhodišč imamo opravka z dvema prevoznikoma, ki delujeta le v območju matične države.

Vozna reda na relaciji Jesenice – Rateče (državna meja) in Fusine (državna meja) – Trbiž nista usklajena. Tako na primer zjutraj avtobus iz Jesenic pripelje na območje državne meje ob 7.35 uri, avtobus na relaciji državna meja – Trbiž pa odpelje ob 7.25, torej 10 minut prej. Podobno velja tudi za ostale vožnje.

Tratta Jesenice – Tarvisio

JESENICE OBČINA	6.55	7.57	9.57	10.57	11.55	12.55	13.57	14.57
RATEČE PLANICA	7.35	8.55	10.37	11.37	12.35	13.35	14.37	15.37

JESENICE OBČINA	15.57	16.55	17.55	18.57	20.57
RATEČE PLANICA	16.37	17.35	18.35	19.37	21.37

	Invernale (zimski čas)					Estivo (poletni čas)		
FUSINE VALICO	7.25	8.15	9.15	13.30	17.35	8.15	12.50	17.35
TARVISIO SCUOLE	7.48	-	9.40	13.55	-	-	-	-
TARVISIO V. ROMA	-	8.40	9.38	-	18.00	8.40	13.25	18.10

Tratta Tarvisio – Jesenice

	Invernale (zimski čas)					Estivo (poletni čas)		
TARVISIO SCUOLE	7.00	7.50	8.50	13.05	17.10	7.50	12.25	17.10
FUSINE VALICO	7.25	8.15	9.15	13.30	17.35	8.15	12.50	17.35

RATEČE PLANICA	6.10	7.10	8.10	9.10	10.10	11.10	12.10	13.10
JESENICE OBČINA	6.50	7.50	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50

RATEČE PLANICA	14.10	15.10	16.10	17.10	19.10	20.10
JESENICE OBČINA	14.50	15.50	16.50	17.50	19.50	20.50

Obstoječi vozni redi na relaciji Jesenice-Rateče (državna meja) in Fusine (državna meja) – Trbiž (Tarvisio).

Lokacije in ureditev avtobusnih postajališč

Na območju obdelave (Jesenice-Kranjska Gora-Trbiž) se nahaja 75 avtobusnih postajališč. Postajališča so razporejena sorazmerno glede na stopnjo poselitve in zajemajo tudi manjše kraje (Planina pod Golico, Javorniški Rovt,...). V urbanem delu območja obdelave so postajališča večinoma urejana s predpisano prometno signalizacijo in so ustreznih dimenzij, predvsem izven urbanih območij, pa so določena avtobusna postajališča urejena neskladno z zakonskimi predpisi. Glavna avtobusna postaja Jesenice je locirana v sklopu železniške postaje, kar je iz vidika uporabnosti idealno. Kljub temu, da gre za postajališče in ne avtobusno postajo, le ta opravlja svojo funkcijo.



Primeri ustrezne ureditve avtobusnega postajališča na širšem območju Jesenic.



Gozd Martuljek

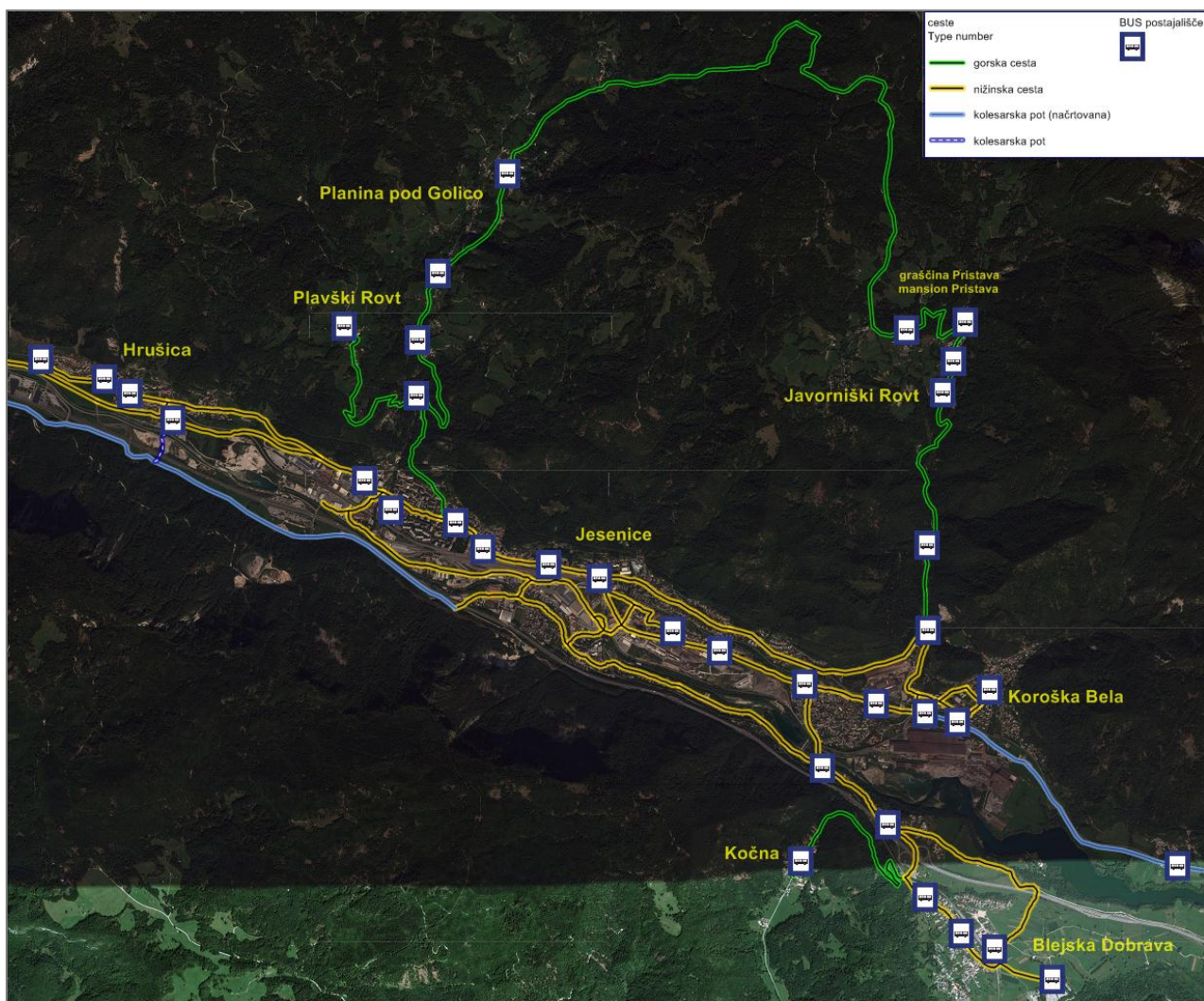


Planina pod Golico

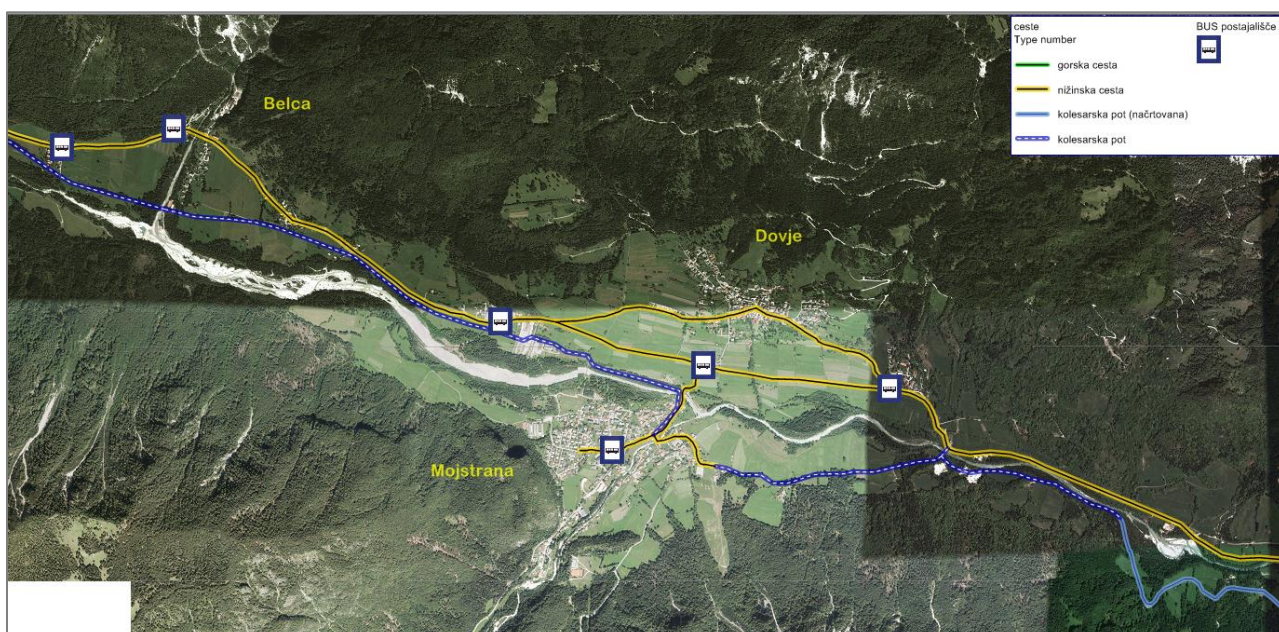
Primeri s prometno signalizacijo označenih, a geometrijsko neustreznih ureditev postajališč.



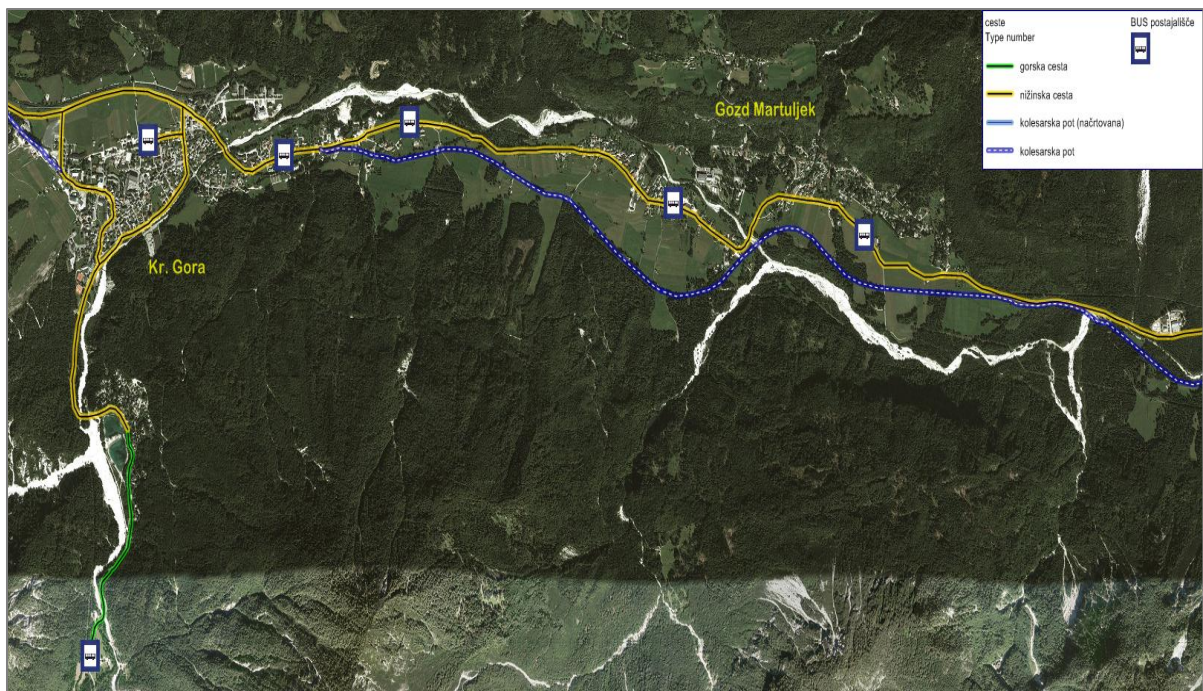
Ureditev avtobusnega postajališča na območju Trbiža.



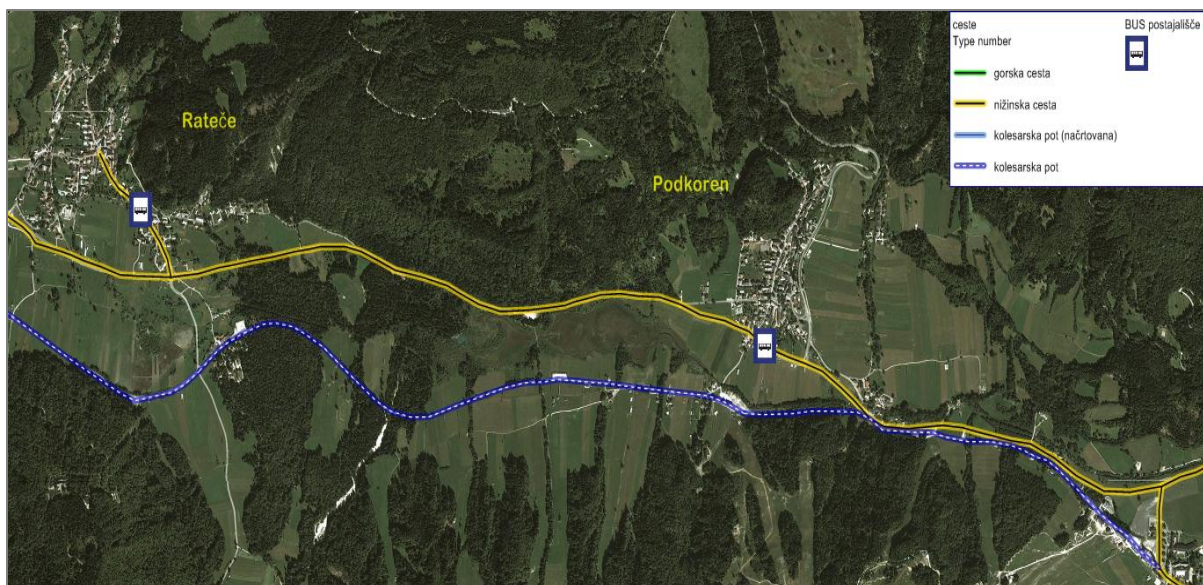
Lokacije avtobusnih postajališč na širšem območju Jesenic.



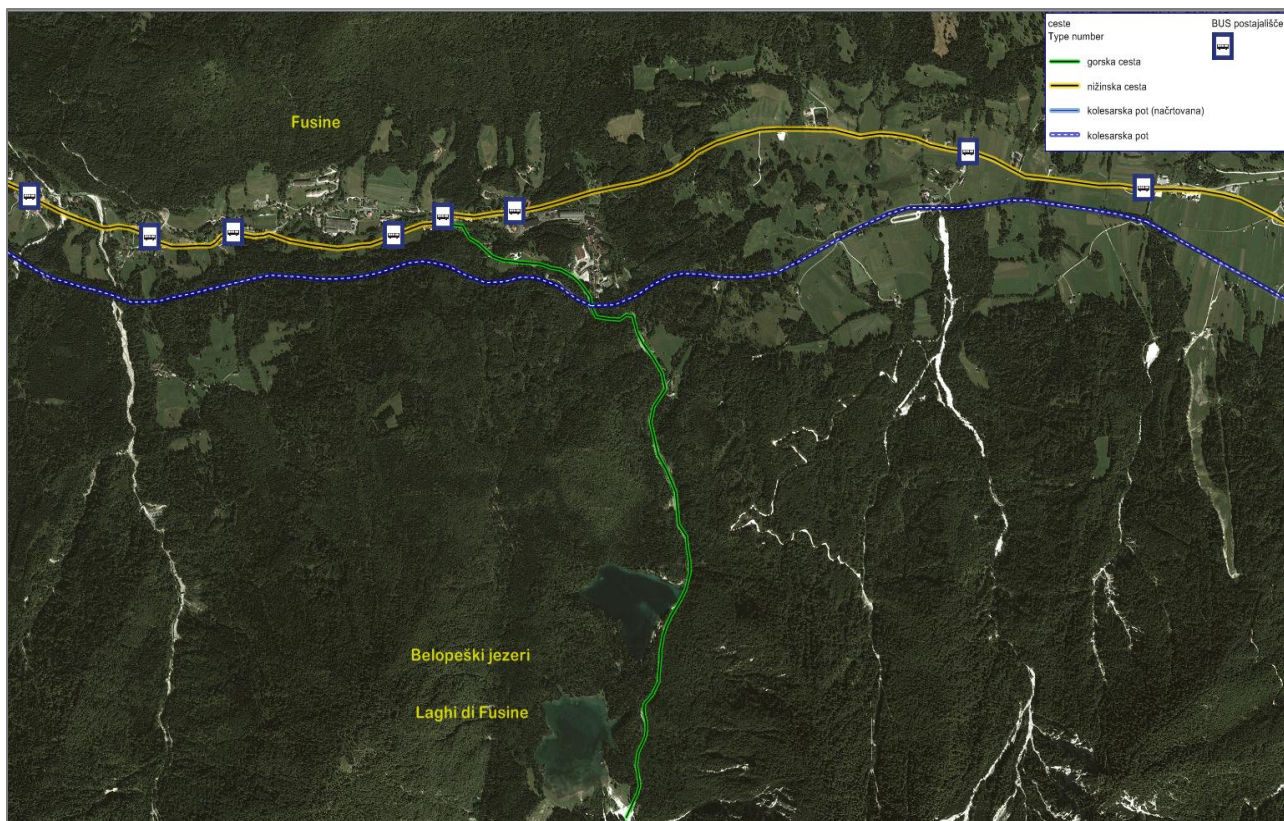
Lokacije avtobusnih postajališč na območju Dovje-Mojstrana-Belca.



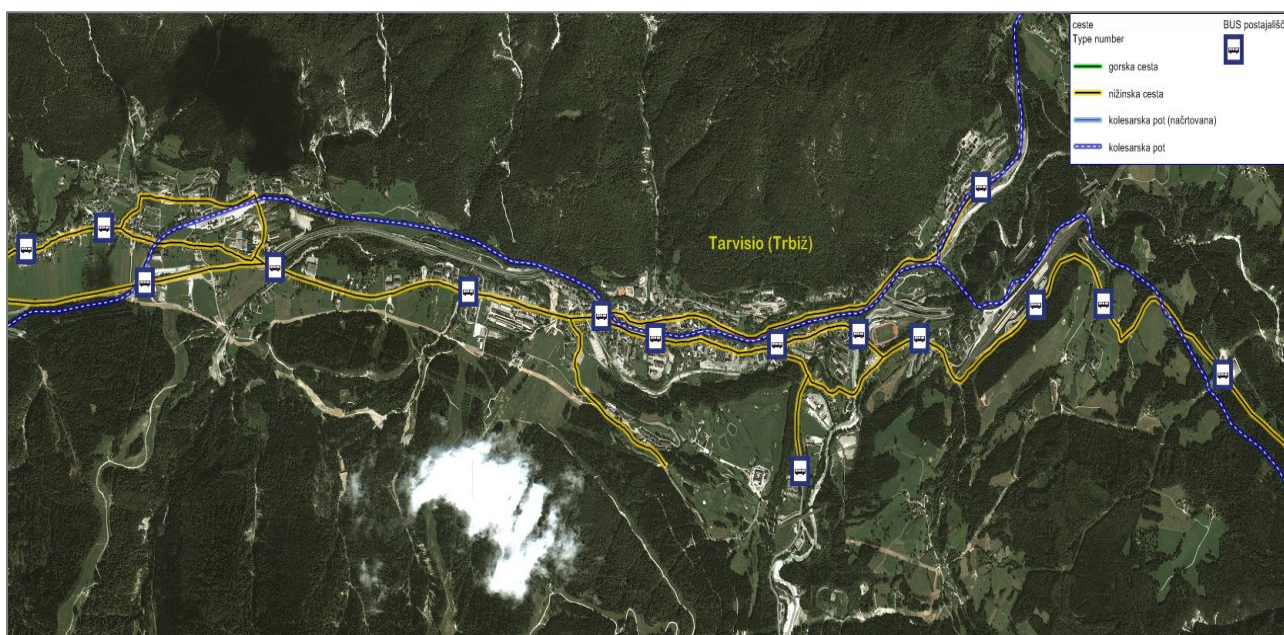
Lokacije avtobusnih postajališč na območju Gozd Martuljek-Kranjska Gora.



Lokacije avtobusnih postajališč na območju Podkoren-Rateče.

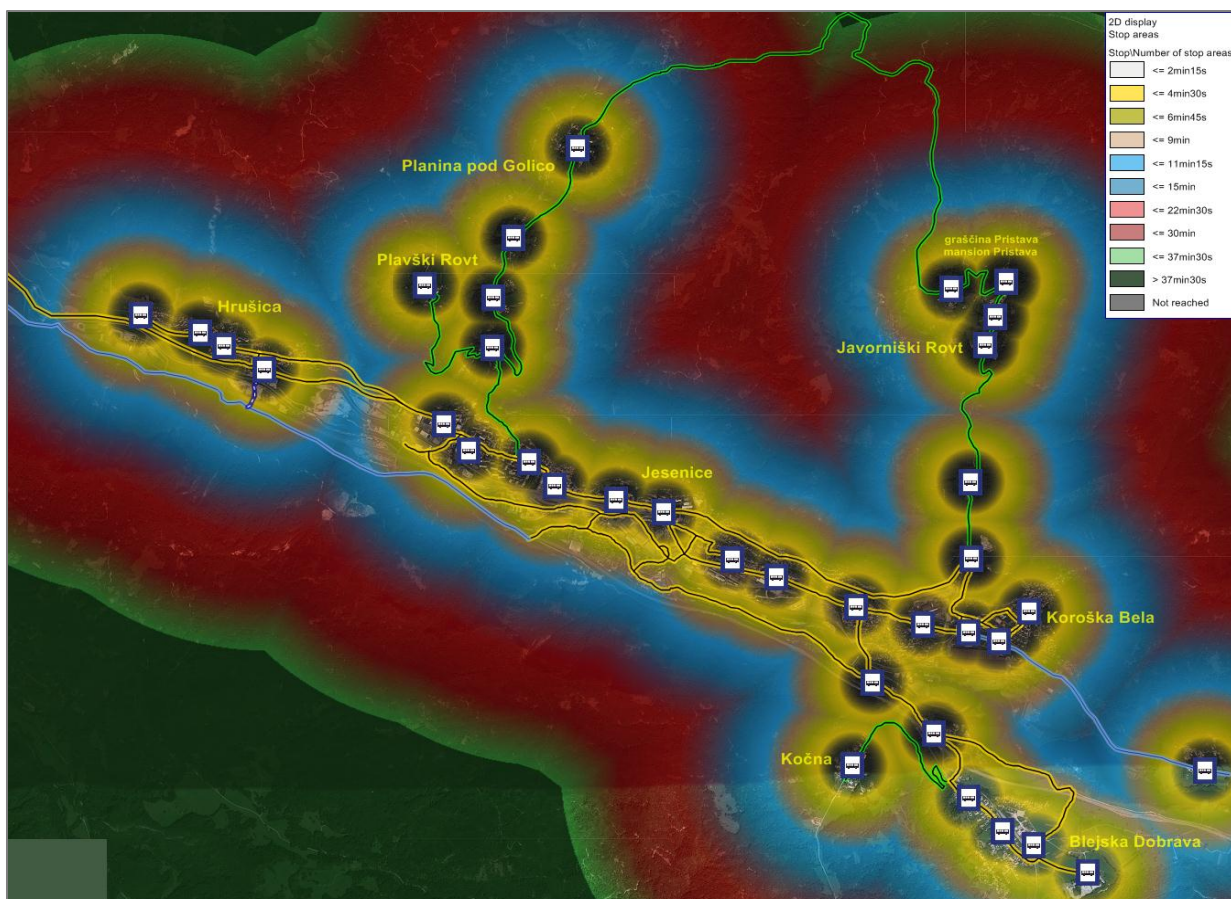


Lokacije avtobusnih postajališč na območju Fusine (Italija).

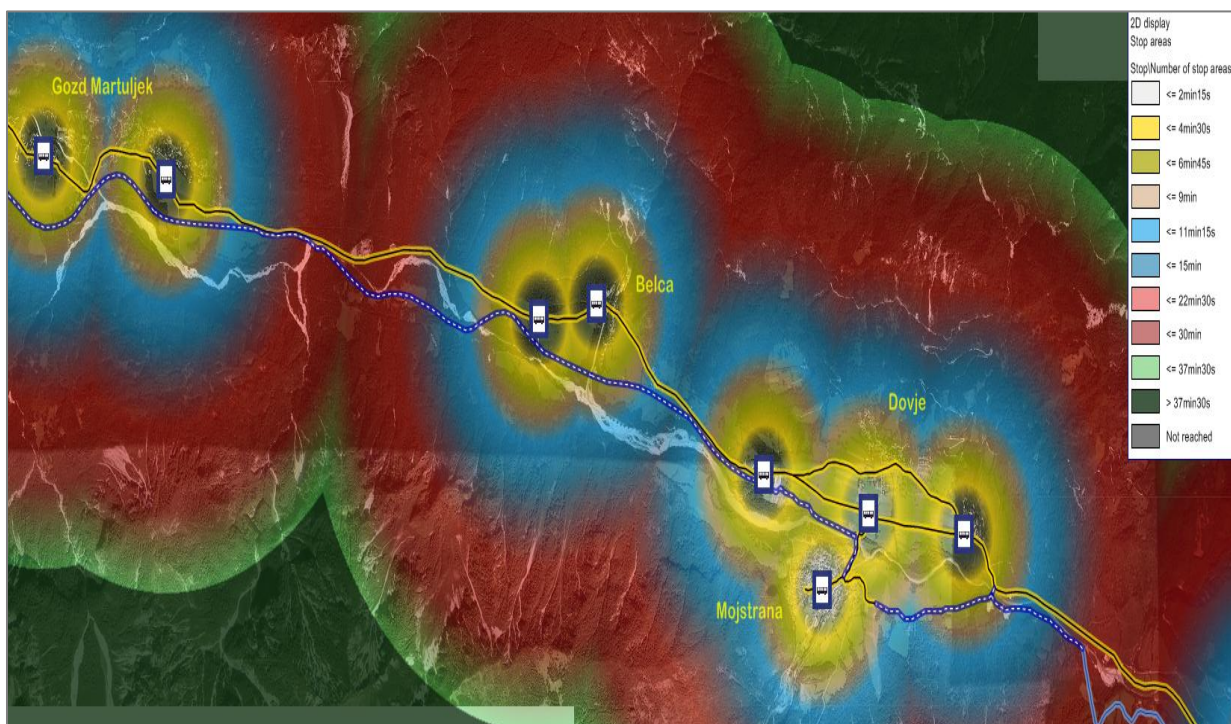


Lokacije avtobusnih postajališč na območju Trbiža (Italija).

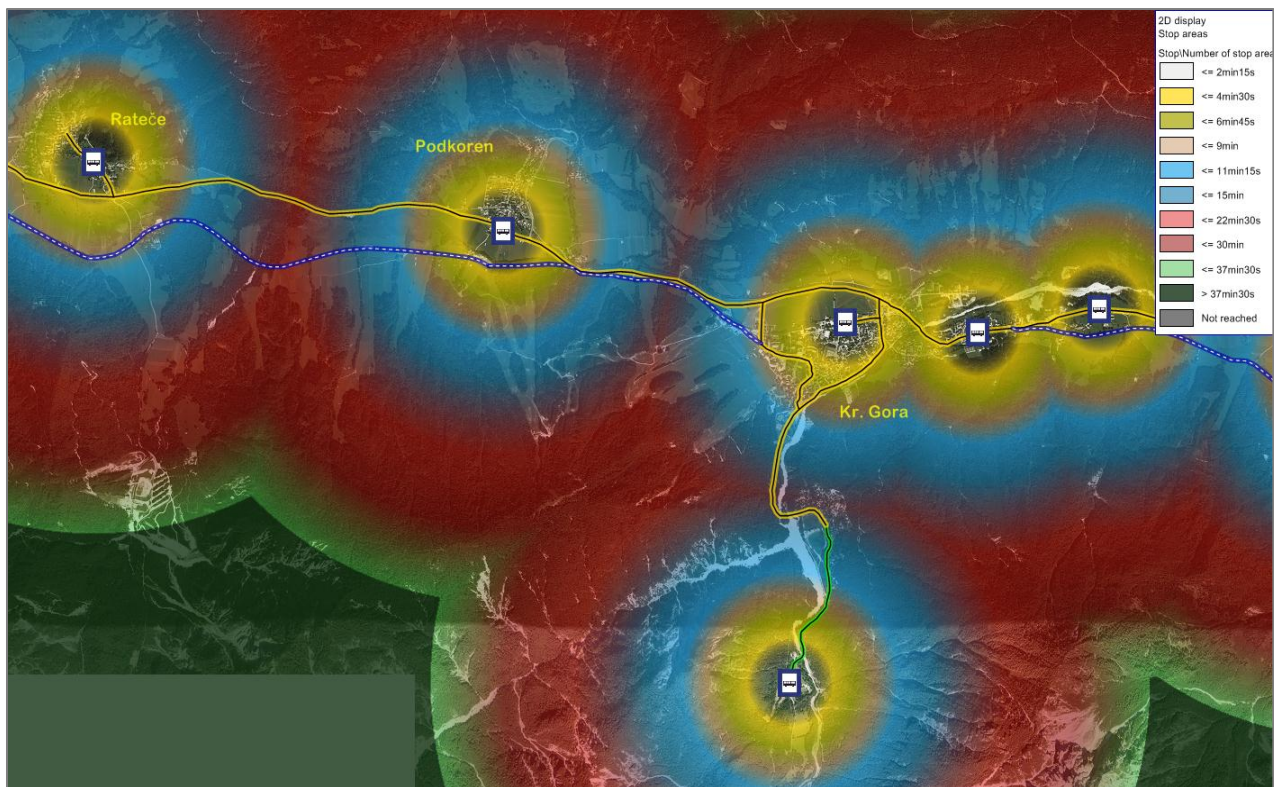
V nadaljevanju je podan grafični prikaz časovne dostopnosti potnikov do avtobusnih postajališč. Prikazane so t.i. izohrone, ki nakazujejo območja časovne oddaljenosti od posamezne lokacije postajališč. Lokacija postajališča je atraktivna za prebivalce, če bivajo v oddaljenosti (radiju) 10 minut od postajališča.



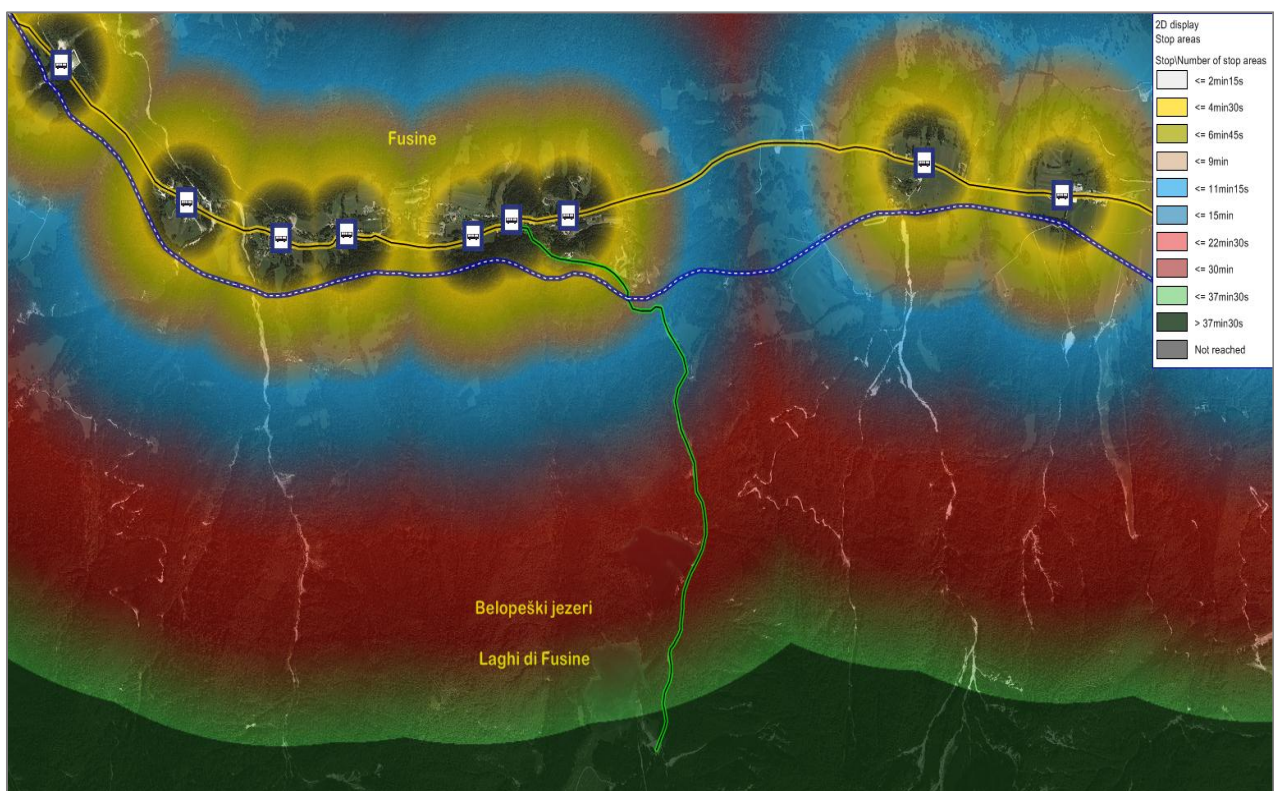
Prikaz časovne dostopnosti potnikov na širšem območju JESENICE do lokacij avtobusnih postajališč v obliki izohron (glej legendo desno zgoraj).



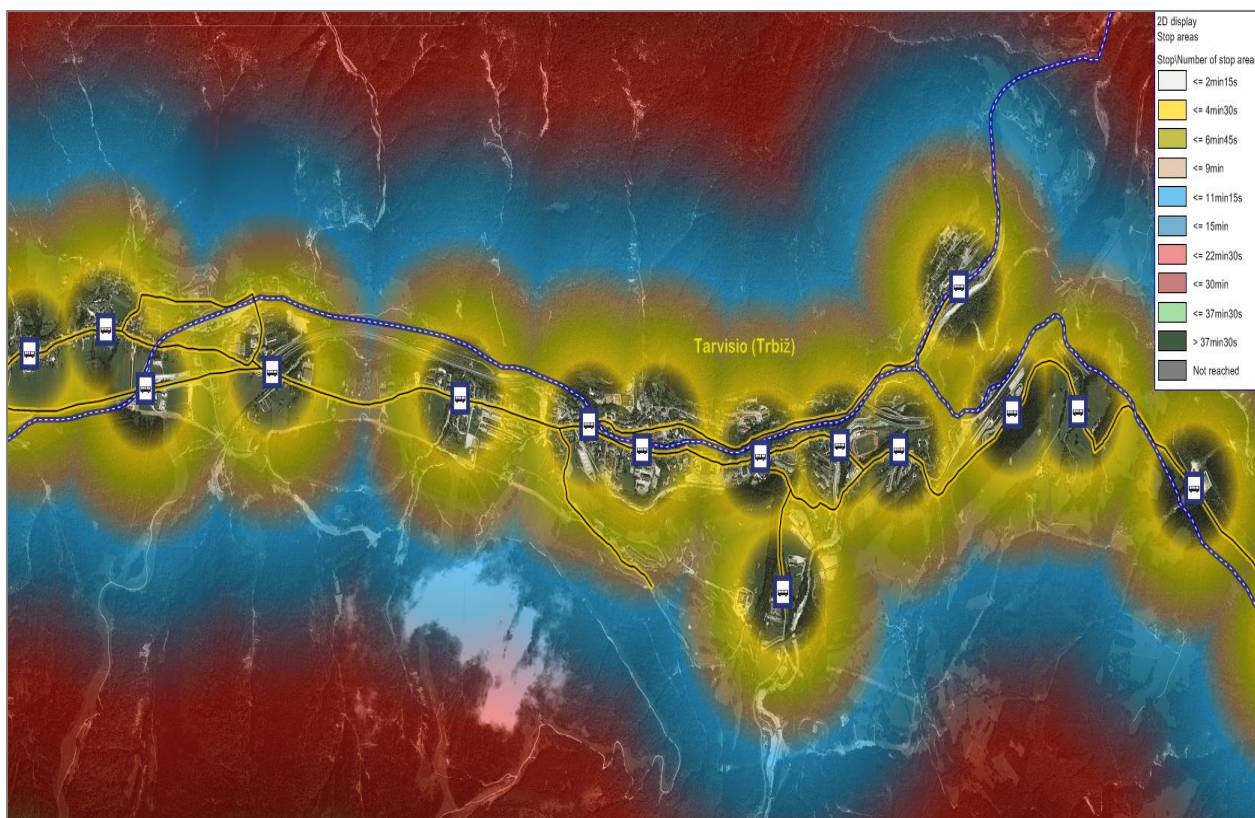
Prikaz časovne dostopnosti potnikov območju MOJSTRANA – GOZD MARTULJEK do lokacij avtobusnih postajališč v obliki izohron (glej legendo desno zgoraj).



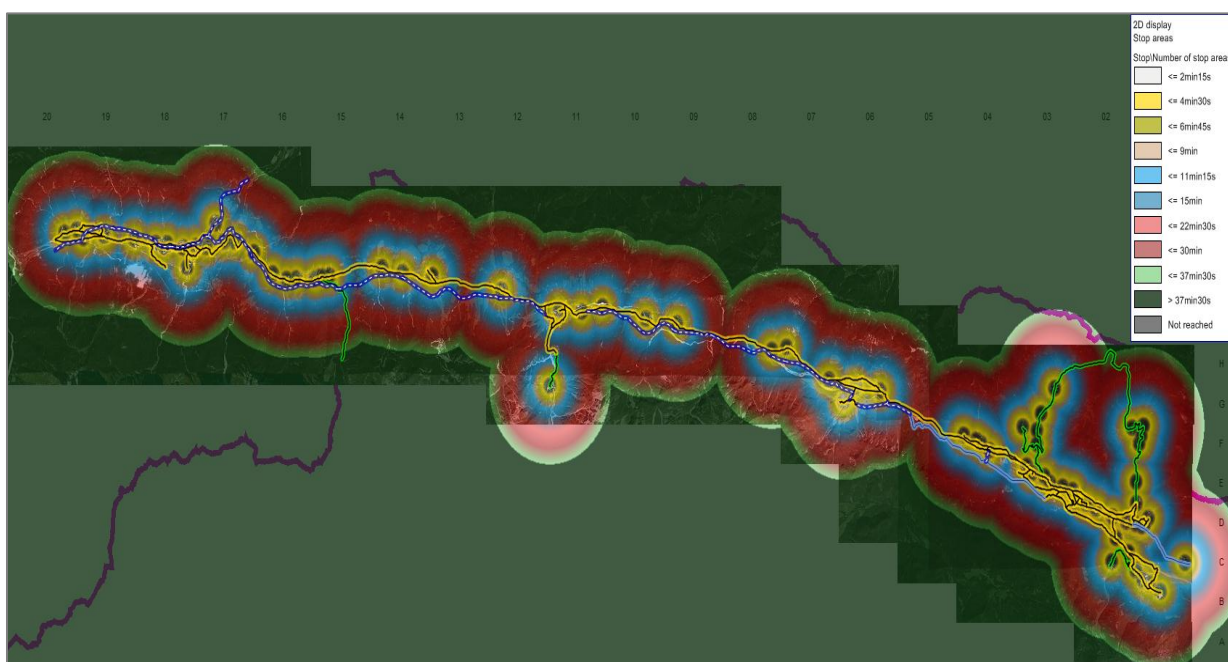
Prikaz časovne dostopnosti potnikov območju KR. GORA – RATEČE do lokacij avtobusnih postajališč v obliki izohron (glej legendo desno zgoraj).



Prikaz časovne dostopnosti potnikov območju FUSINE do lokacij avtobusnih postajališč v obliki izohron (glej legendo desno zgoraj).



Prikaz časovne dostopnosti potnikov območju TRBIŽA do lokacij avtobusnih postajališč v obliki izohron (glej legendo desno zgoraj).



Prikaz časovne dostopnosti potnikov CELOTNO OBMOČJE OBDELAVE do lokacij avtobusnih postajališč v obliki izohron (glej legendo desno zgoraj).

Sklep

Mikrolokacije avtobusnih postajališč omogočajo relativno dobro dostopnost večini prebivalcem na območju občin Jesenice, Kranjska Gora in Trbiž. Kljub temu, pa je uporaba javnega avtobusnega prometa majhna (na območju Slovenije se ocenjuje, da je rednih uporabnikov javnega prometa do največ 5%).

Osnovno težavo predstavljajo predvsem neatraktivni vozni redi oz. neobstoje t.i. taktnega prometa, torej da bi vozila javnega prometa prihajala na določeno postajališče v enakih časovnih zamikih (npr. vsakih 20 min). K neatraktivnosti javnega prometa dodatno pripomore še nepovezanost slovenskega in italijanskega prevoznika v smislu kompatibilnosti voznega reda. V obstoječem stanju ni možno presedanje potnikov na območju mejnega prehoda brez daljšega čakanja potnikov, kar predstavlja velik upor v smislu uporabe javnega potniškega prometa.

Reševanje omenjenih problemov predstavlja osnovo, da se dvigne nivo kakovosti odvijanja javnega avtobusnega prometa. Detajlnejši ukrepi za izboljšanje obstoječega stanja bodo podani v nadaljevanju prometne študije.

2.2. Kolesarski promet

Splošno

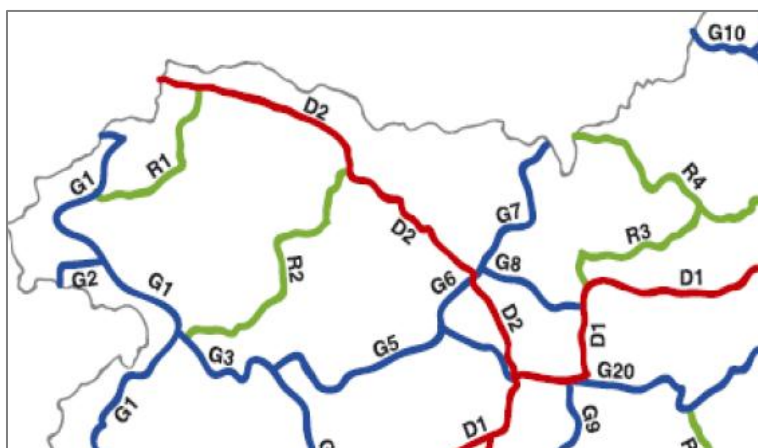
V razvitih evropskih deželah se kolo iz ekonomskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov ponovno vključuje v prometni sistem, kjer dobiva vse večjo vlogo in pomen. S kolesarjenjem se ukvarja širok krog ljudi, ne glede na starost in statusni položaj v družbi. Nacionalna strategija in prometna politika spodbujata razvoj nemotoriziranega prometa, kolesarske infrastrukture in uporabo koles povsod kjer je to možno in smiselno.

Kolo ima v primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi številne prednosti, ki so bile do sedaj premalo izkoriščene. Je enostavno prevozno sredstvo, ki je zaradi razmeroma ugodne cene dostopno širšemu krogu uporabnikov. Poleg tega je kolo ekonomično za vzdrževanje, uporabniku omogoča večji radij gibanja kot pešačenje, uspešno nadomešča uporabo avtomobila na krajših relacijah, predvsem v bližini in znotraj naselij, zagotavlja svobodnejšo in učinkovitejšo izrabo prostega časa in intenzivnejše ter bolj zdravo doživljanje okolja.

Državno kolesarsko omrežje sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave. **Na omrežje državnih kolesarskih povezav se navezujejo občinske kolesarske povezave.**

Na oblikovanje in zasnovo omrežja državnih kolesarskih povezav vplivajo naslednji končni cilji:

- omrežje mora biti sklenjeno in prilagojeno krajinskim lastnostim območja,
- kolesarske povezave različnih funkcij morajo biti medsebojno povezane,
- navezava kolesarskega omrežja na postajališča javnega potniškega prometa in železnice ter parkirne površine za motorna vozila,
- opremljenost kolesarskih povezav z ustrežno dodatno tehnično-servisno infrastrukturo,
- izgradnja in preurejanje novih povezav, kjer ni možno uporabiti obstoječih primernih maloprometnih cest,
- glede na državni interes se preuredijo ustrezne poljske poti, gozdne ceste ali opuščene trase drugih infrastruktur, v kolesarske poti.



Kategorizacija državnih kolesarskih povezav (SZ Slovenija).

Za celotno območje obdelave, ki velja za pomembno turistično območje, so posebej zanimivi tudi kolesarji, ki se vozijo zaradi rekreacije in v turistične namene.

Kolesarjenje v Sloveniji sodi med pomembne športnorekreacijske aktivnosti in je po priljubljenosti in razširjenosti v samem vrhu med slovensko populacijo. Kolesarjenje je sprejeto kot možnost gibanja, rekreacije, zdravega načina življenja, spoznavanja naravnih lepot in kulturne dediščine, predvsem pa kot pomemben del turistične ponudbe. Kolesarjenje postaja del turistične ponudbe, ki jo uvrščamo v mehko ali ekološko premišljeno obliko turizma, ki v zadnjem času vse bolj pridobiva na pomenu. Poudniki turističnih storitev v Sloveniji se zavedajo, da je smer razvoja sodobnega turizma med drugim povezana z vključevanjem športnih vsebin, med katerimi igra pomembno vlogo kolesarjenje.

Nekatere prednosti, ki jih prinaša razvoj turističnega kolesarjenja, povzete po Strategiji razvoja turističnega proizvoda kolesarjenja v Sloveniji, 2005:

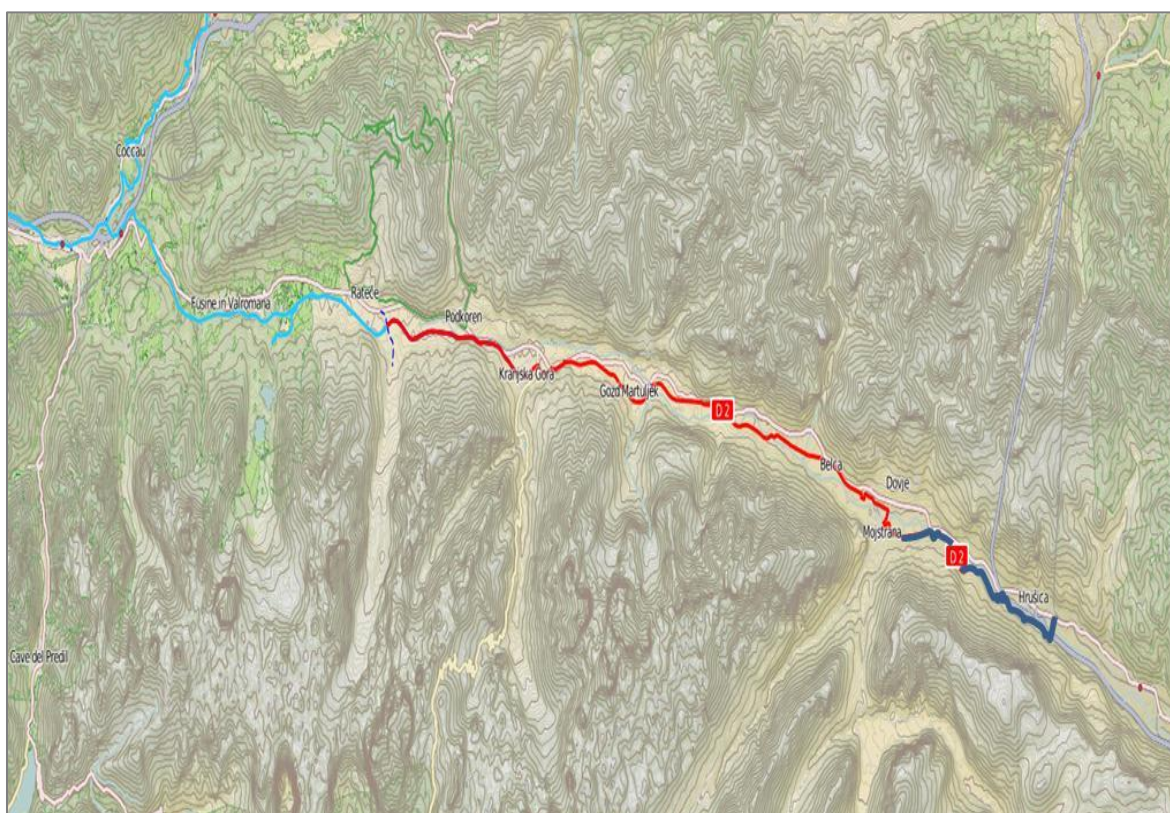
- Kolesarski turizem je ekološka oblika turizma z minimalnim vplivom na obremenjevanje okolja in lokalno skupnost, ki lahko pomembno vpliva na zmanjšanje pretiranega prometa s preusmeritvijo avtomobilskega h kolesarskemu cestnemu prometu.
- S spodbujanjem in razvojem kolesarjenja in kolesarskega turizma lahko izkoristimo obstoječo, največkrat neizkoriščeno infrastrukturo, kot so stranske in podeželske poti. Tovrstna ponovna oživitev zapuščenih poti predstavlja alternativo njihovem propadu.
- Kolesarski turisti v večini uporabljajo storitve lokalnih ponudnikov (lokalne gostilne, trgovine, manjše lokalne zanimivosti in manjše nastanitvene objekte) in tako predstavlja priložnost za razvoj podeželja in drugih manj razvitih območij.
- Razvoj turističnega kolesarjenja lahko spodbudi investicije v različno, lahko tudi kolesarsko infrastrukturo, s katero veliko pridobijo tudi lokalne skupnosti.
- Kolesarjenje lahko predstavlja dodatno atraktivnost in aktivnosti, kar poveča možnost, da turisti bodisi podaljšajo dolžino bivanja na območju ali pa ponovijo obisk.
- Kolesarski turizem lahko spodbudi priložnost ali vsakodnevno kolesarjenje.
- Kolesarski turizem beleži izjemno rast in predstavlja pomemben trg – kolesarski turist se uvršča v kategorijo nadpovprečnih potrošnikov.

Izposoja in servis kolesa sta osnovna elementa vsake turistične ponudbe kraja, ki ima v svoji ponudbi turistično kolesarjenje. Veliko tursitov krajev ne obišče z lastnim kolesom, saj jim kolesarjenje ne predstavlja prioritete med izbranimi turističnimi aktivnostmi, so omejeni s transportom ali pa se za kolesarjenje odločijo šele ob obisku nekega kraja ali širšega turističnega obočja. Za tiste, ki potujejo z lastnimi kolesi, pa so kvalitetne servisne storitve vsekakor zelo pomemben atribut neke turistične destinacije, saj je tovrstna ponudba dobrodošla ob morebitni okvari kolesa. Pri tovrstni ponudbi je pomemben dolg in prilagodljiv delovni čas, tudi ob vikendih in praznikih, ko se v turistične kraje namenijo več ljudi. Izposojevalnice koles in kolesarski servisi so navadno združeni in poleg tega nudijo informacije za kolesarje (prodaja kart z vrisanimi

kolesarskimi potmi, vodnikov...) ter prodajajo artikle, privlačne za kolesarje (kolesarska oprema, energijski napitki itd.).

Zasnova obstoječe kolesarske mreže

Velik doprinos k popularizaciji kolesarjenja je vsekakor državna kolesarska pot na obravnavanem območju, ki medsebojno povezuje Mojstrano, Gozd Martuljek, Kranjsko Goro in MMP Rateče. V obdobju od 1998 – 2001 se je na območju Občine Kranjska Gora pričela izgradnja mednarodne kolesarske daljinske poti. Le-ta je bila v tem obdobju izgrajena na relaciji od Rateč do Gozda Martuljka. V nadaljnjih letih, do leta 2009 pa je bila dokončno izgrajena tudi do Mojstrane, ki je zadnja vas na območju občine. Do dokončanja izgradnje kolesarske poti manjka povezava do sosednje Občine Jesenice.



Prikaz poteka državne kolesarske povezave Rateče – Kranjska Gora – Gozd Martuljek – Mojstrana (rdeča linija) ter načrtovana kolesarska povezava do Jesenic (temno modra linija).

Kolesarska povezava v večjem delu poteka kot samostojna kolesarska pot po opuščeni železniški trasi, v naravnem okolju, odmaknjeno od motornega prometa. Je v asfaltni izvedbi, širine 2.5 m. Zaradi poudarjanja lokalnih znamenitosti so na območju turističnih zanimivosti kolesarji usmerjeni na manj obremenjene občinske ceste. Tako lahko obišejo turistično razvite kraje Rateče, Kranjsko Goro, Gozd Martuljek in Mojstrano. V teh krajih je poskrbljeno za organizacijo spremljajoče infrastrukture: izposojevalnice koles, servisne delavnice, stojala za kolesa, gostinsko ponudbo in navezavo na avtobusne prevoze. Okolica poti je ustrezno urejena in skrbno obdelana, tako da se čim bolje vklaplja v okolje. V največji možni meri je ohranjena obstoječa flora in posamezni sklopi dreves, ki na nekaterih delih ustvarjajo občutek drevoreda. Projektant in izvajalec sta upoštevala zahteve investitorja glede sonaravnega projektiranja in izvedbe kolesarske povezave.



Kolesarska pot Kranjska Gora – Mojstrana (most čez potok Belca).



Kolesarska steza Kranjska Gora – Mojstrana.



Urejeno počivališče ob kolesarski stezi v bližini Mojstrane.

V občini in mestu Jesenice je v obstoječem stanju kolesarjem na voljo izredno malo ločenih in ustrezno označenih kolesarskih površin. Omenjeno vsekakor negativno vpliva na izvajanje in razvoj kolesarskega prometa v občini Jesenice. Razgiban relief prostora na območju mesta in občine Jesenice, prav tako ne vpliva pozitivno na odvijanje kolesarskega prometa, a ob ureditvi celostnega kolesarskega omrežja, vsaj v urbanih območjih občine, je pričakovati večji delež kolesarjev, predvsem v segmentu krajših voženj do 4 km.



Primeri ureditve kolesarskih površin v Jesenicah.



Primeri ureditev kolesarskih površin v Jesenicah.

Občina Kranjska Gora je za turistične kolesarje zelo privlačna. Poleg dobre kolesarske povezave, ki na eni strani vodi do mejnega prehoda Rateče in na drugi strani do naselja Mojstrana, ponuja tudi izposojevanje koles in kolesarske servise ter prodajo kolesarskih artiklov, kot so kolesarska oprema, energijski napitki itd. Večina tovrstne ponudbe je sicer skoncentrirana v samem naselju Kranjska Gora. Izposoja koles kot dopolnitev ponudbe ponujajo tudi nekateri hoteli, domovi in penziji.

Skozi Kranjsko Goro poteka kolesarska pot po obstoječem cestnem omrežju, kjer je pot tudi ustrezno označena (slike v nadaljevanju).



Prikaz poteka in prometne označitve kolesarske poti skozi Kranjsko Goro.



Prikaz poteka in prometne označitve kolesarske poti skozi Kranjsko Goro.



Izposoja koles v sklopu trgovske ponudbe.



Izposoja koles v Turistično informacijskem centru Kranjska Gora (tudi izposoja električnih koles).

Elektro Gorenjska je v okviru projekta Gorenjsko elektro potovanje v letu 2010 postavil tudi električno polnilno postajo v Kranjski Gori. Polnilna postaja se nahaja na parkirišču pred dvorano Vitranc. Polnilno postajo lahko uporabljajo vsi uporabniki električnih vozil, torej ne le osebna vozila, ampak tudi manjša električna vozila, kot so kolesa ali skuterji, zato predstavljajo eno od spodbud za "lokalno zeleno mobilnost". Na polnilno postajo sta lahko istočasno priključeni dve električni vozili.

Polnilnice so med drugim tudi del celovitega izobraževalnega programa, ki bo omogočil dolgoročno ozaveščanje in motiviranje lokalne javnosti, mladih in obiskovalcev o prednostih elektro mobilnosti. Projekt ponuja lokalnim prebivalcem in razvojnim akterjem priložnosti za razvoj trajnostnih dejavnosti povezanih z delovanjem posamične polnilnice ter celotne trase (npr. izposoja električnih koles, zeleni turizem).



Traso za potovanje z vozili na električni pogon po Gorenjskem sestavlja 5 polnilnic: na Jezerskem, v Predvoru, na Bledu, v Bohinju in v Kranjski Gori. Mreža polnilnic na Gorenjskem omogoča tudi povezavo z Italijo (preko Rateč) in Avstrijo (preko Jezerskega).



Polnilna postaja za električna vozila (tudi električna kolesa) Kranjska Gora. Polnjenje je brezplačno.

Na mejnem prehodu Rateče se kolesarska pot navezuje na kolesarsko pot v sosednji Italiji, ki velja za zelo visoko razvito državo na področju kolesarskega turizma, pa tudi po kakovosti in razporedenosti kolesarske infrastrukture. Kolesarji na mejnem prehodu lahko nadaljujejo pot v Italijo v smeri proti Belopeškim jezerom ali proti Trbižu.

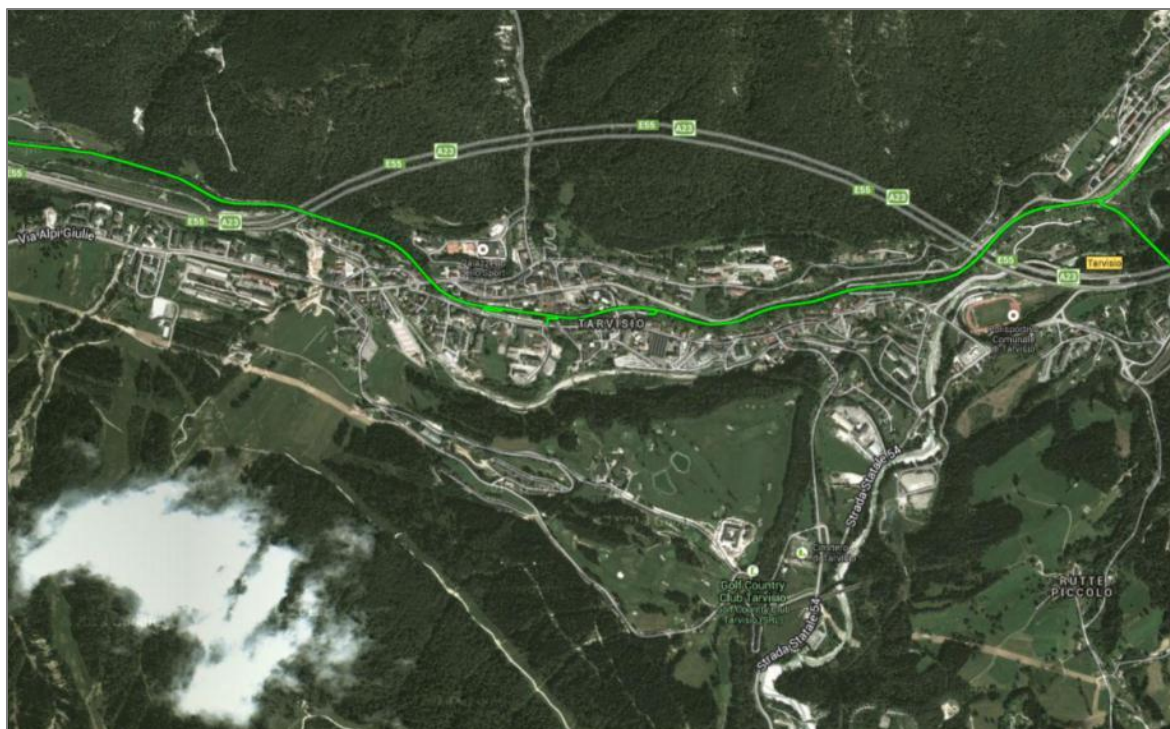


Kolesarska pot na območju mejnega prehoda Slovenija – Italija.

Skozi mesto Trbiž poteka kolesarska pot, ki je del kolesarske poti Alpe – Adria, zgrajene po trasi nekdanje železnice, imenovani Pontebbana. Pot Alpe-Adria je dolga 175 kilometrov in poteka od avstrijske vasi Kokovo (Coccau) ob avstrijsko-italijanski meji pa vse do пристanišča Grado (Grado) v italijanski Furlaniji - Julijski Krajini. Projekt kolesarske steze Alpe-Adria se je začel v devetdesetih letih prejšnjega stoletja, ko so na današnji kolesarski trasi začeli pridobivati nepremičnine od državnih železnic, obnovo starih železniških postaj, mostov, galerij in predorov pa so začeli leta 2005. Lepo speljana cesta poteka po Kanalski dolini, ki jo enkrat na desni in drugič na levi strani spremlja reka Bela. Kolesarska cesta Alpe-Adria je označena s prekinjeno črto in je dovolj široka za srečanje dveh kolesarjev.



Prikaz poteka kolesarske poti Alpe Adria.



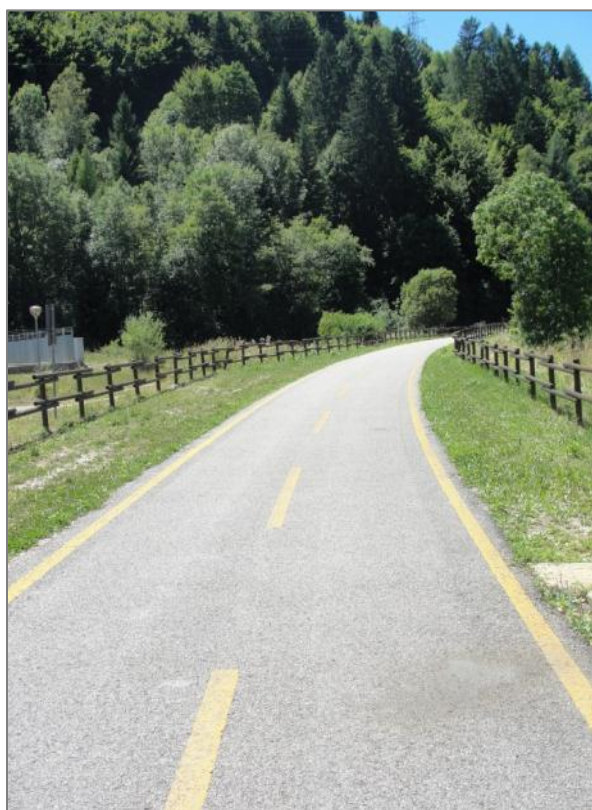
Potek kolesarske poti skozi mesto Trbiž.



Primer ureditve kolesarske poti skozi mesto Trbiž.



Poleg urejene kolesarske povezave je ob kolesarski poti poskrbljeno tudi za izposojevanje koles in kolesarske servise.



Kolesarska pot Trbiž – Camporosso z avtomatskim števcem kolesarjev. Hkrati s pridobivanje informacij o dnevnem številu kolesarjev števcu služijo tudi kot neke vrste promocija za skeptike.

Sklep

Državna kolesarska pot na obravnavanem območju, ki medsebojno povezuje Mojstrano, Gozd Martuljek, Kranjsko Goro in MMP Rateče predstavlja zelo velik doprinos k popularizaciji kolesarjenja na danem območju. Do dokončanja izgradnje kolesarske poti manjka povezava do sosednje Občine Jesenice.

Osnovno težavo predstavljajo predvsem neločenost kolesarskih površin od motornega prometa znotraj mesta Jesenice in Kranjske Gore. Kolesarji povečini delijo površino skupaj z motornim prometom kar negativno vpliva na izvajanje in razvoj kolesarskega prometa. Treba se je zavedati, da le urejena in vzdrževana kolesarska infrastruktura ter kolesarjem prijazni prometni režim so pogoj dolgoročno uspešne promocije kolesarjenja.

Dober primer ustrezno urejene kolesarske poti predstavlja kolesarska pot skozi mesto Trbiž. Ta je popolnoma ločena od motornega prometa, označena z ustrezno prometno signalizacijo, ob kolesarski poti pa lahko najdemo tudi številne izposojevalnice in servise koles. Zanimivi so tudi števci prometa na kolesarski poti, na podlagi katerih se pridobivajo informacije o dnevnem številu kolesarjev in služijo tudi kot neke vrste promocija za skeptike.

Občina Kranjska Gora je za turistične kolesarje zelo privlačna. Izposojevanje koles in kolesarski servisi so precej razširjeni, vendar je večina tovrstne ponudbe skoncentrirana v samem naselju Kranjska Gora. Izposoja koles na območju Občine Jesenic še ni razširjena.

Izposoja kolesa danes predstavlja osnovni element vsake turistične ponudbe kraja, ki ima v svoji ponudbi turistično kolesarjenje. Veliko tursitov krajev ne obišče z lastnim kolesom, saj jim kolesarjenje ne predstavlja prioritete med izbranimi turističnimi aktivnostmi, so omejeni s transportom ali pa se za kolesarjenje odločijo šele ob obisku nekega kraja ali širšega turističnega območja.

Detajlnejši ukrepi nadgradnja obstoječih kolesarskih poti z infrastrukturo za hrambo in izposajo koles bodo podani v nadaljevanju prometne študije.

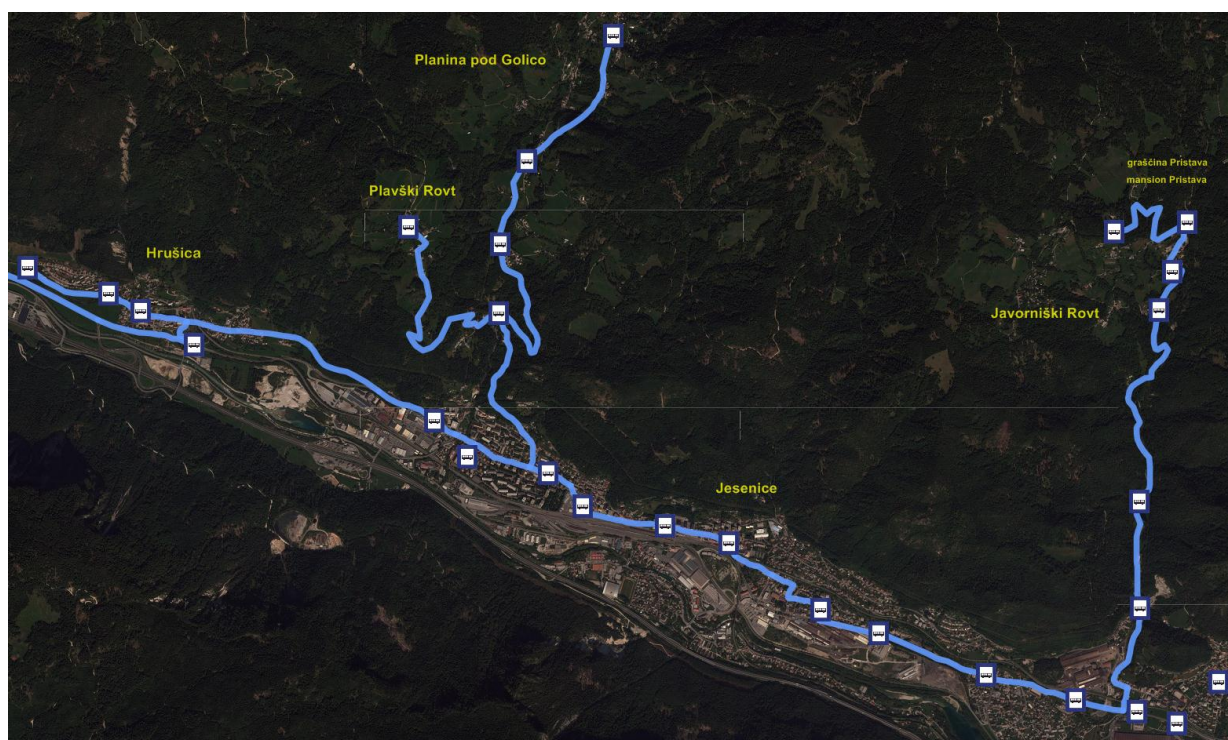
3 PREDLOGI BODOČIH UREDITEV ZA UREDITEV AVTOBUSNEGA PROMETA V SKLOPU PROJEKTA IDAGO

V sklopu projekta IDAGO se predvideva nabava dveh ekološko sprejemljivih avtobusov. Posledično se predlaga tudi uvedba dveh avtobusnih linij, ki bodo nadgradile obstoječ sistem javnega avtobusnega prometa. Glede na mednarodne ureditve in glede na uvodne informacije s strani naročnika naj bi ena linija javnega avtobusnega prometa potekala na območju Slovenije in ena na območju Italije.

PREDLOG LINIJE na relaciji JAVORNIŠKI ROVT – PLANINA POD GOLICO – KRANJSKA GORA – RATEČE

Potek linije je predviden v smislu osnovnega izhodišča naloge t.j. povezave odročnejših krajev z občinskimi središči in ostalimi kraji na območju občin Jesenice-Kranjska Gora in preko druge linije tudi Trbiža.

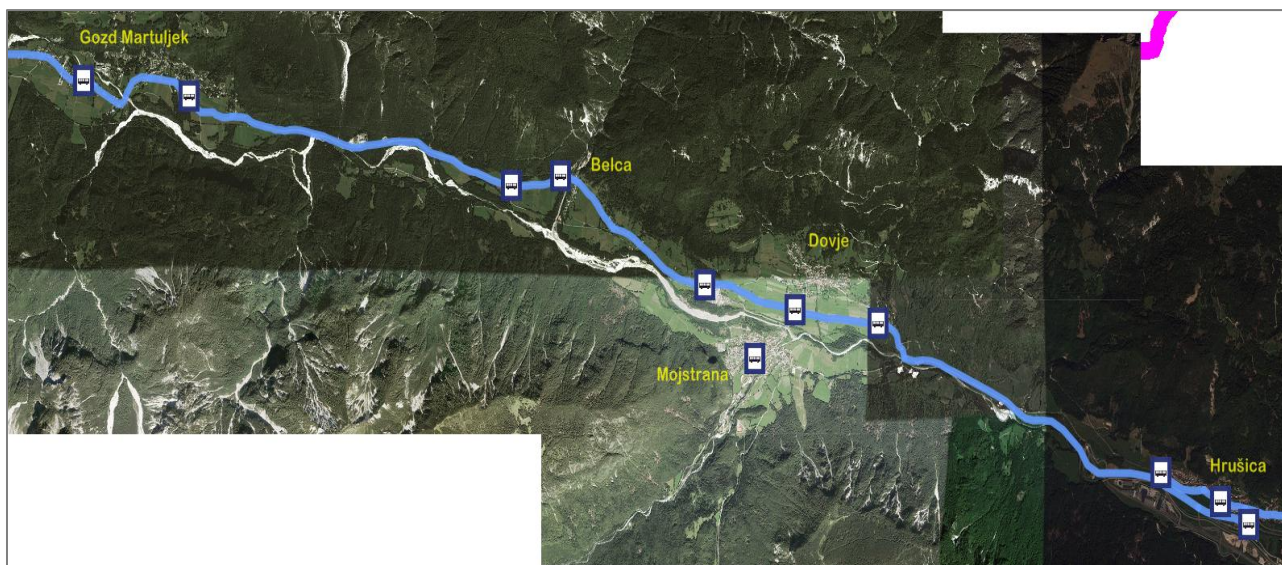
Na območju občine Jesenice bi linija potekala od Javorniškega Rovta, preko Koroške Bele in Javornika do središča mesta Jesenice. Nadalje do Planine nad Golico (obračališče) z odcepom do naselja Plavški Rovt (obračališče) in naprej do naselja Hrušica (obračališče). Po državni cesti se trasa naprej nadaljuje v smeri Kranjske Gore oz. Rateč.



Prikaz poteka linije na območju občine Jesenice (modra linija).

Linija torej nadalje poteka do območja naselja Dovje in Mojstrana, Belc do Gozd Martuljka. Nadalje do osrednje avtobusne postaje v Kranjski Gori in naprej mimo Podkorena in naselja Rateče do območja mejnega prehoda.

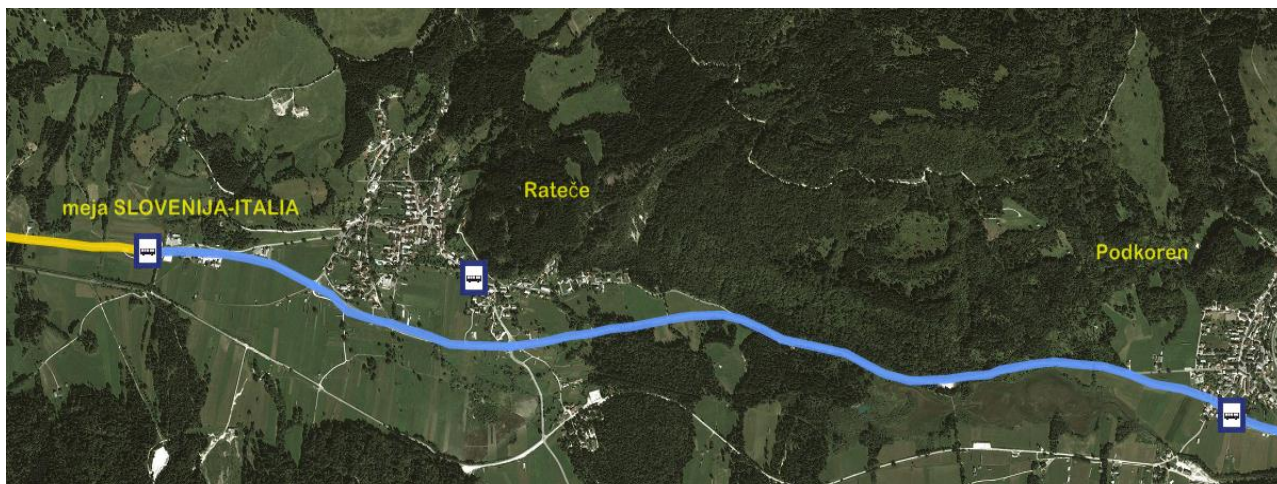
Območje mejnega prehoda poleg končne/začetne točke linije predstavlja tudi mesto presedanja potnikov med »slovensko« in »italijansko« linijo prevoza.



Prikaz poteka linije na območju Mojstrane in Gozd Martuljka (modra linija).



Prikaz poteka linije na širšem območju Kranjske Gore (modra linija).



Prikaz poteka linije na širšem območju Podkoren-Rateče-državna meja (modra linija).

Karakteristike »modre« avtobusne linije

Linija: JAVORNIŠKI ROVT – PLANINA POD GOLICO – KRANJSKA GORA – RATEČE

Začetni/končni točki: Pristava (Javorniški Rovt) in mejni prehod Rateče (Fusini Valico)

Število postajališč znotraj linije (ena smer): 42

Dolžina linije: 52.5 km

Predviden čas vožnje v eno smer:

- 1 h 2 min (brez postankov)
- 1 h 30 min (s časi postankov)

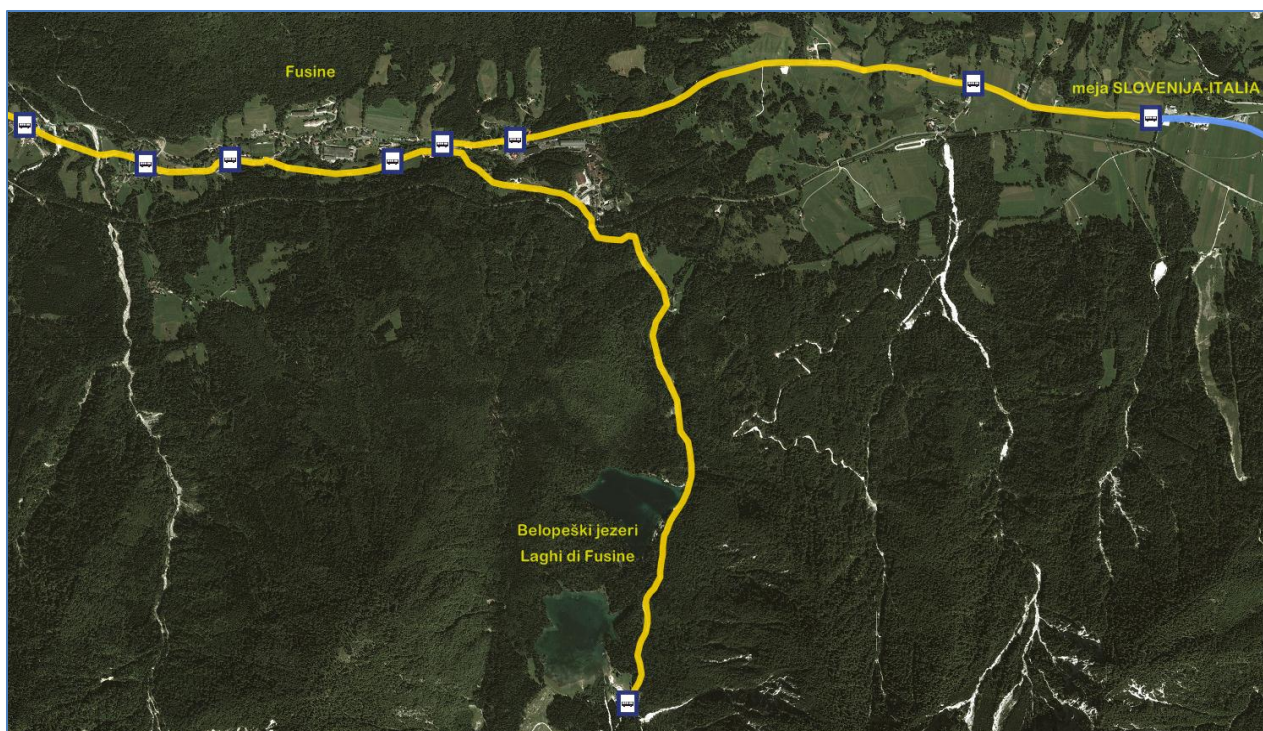
Dolžina linije ter predviden čas vožnje in postankov avtobusa v eno smer izhaja iz izdelanega prometnega modela, ki zajema obstoječe lokacije avtobusnih postajališč in cestno omrežje. V realnem okolju so možna določena odstopanja glede na podane podatke, kar izhaja predvsem iz konfiguracije terena na območju občine Jesenice.

Index	StopPointNo	StopPointName	IsRoutePoint	AccumLength	Length	Profile point	<>	Board	Alight	StopTime	Run time	AccumRunTime
1	113	Pristava	☒	0.000km	0.917km	☒	-	☒	☐	0min	1min	0h
2	8	Trilobit (križišče)	☒	0.917km	0.315km	☒	-	☒	☒	0min	0min	1min
3	112	Pristava (spomenik)	☒	1.231km	0.302km	☒	-	☒	☒	1min	0min	1min
4	111	Kogovšek	☒	1.534km	1.510km	☒	-	☒	☒	1min	2min	2min
5	110	Trebež	☒	3.043km	0.695km	☒	-	☒	☒	1min	1min	5min
6	7	Trebež (kamnolom)	☒	3.739km	1.068km	☒	-	☒	☒	0min	1min	7min
9	108	Slov. Javornik (Turist)	☒	4.806km	0.597km	☒	-	☒	☒	50s	1min	8min
11	109	Jesenice Senožeti	☒	5.403km	0.739km	☒	-	☒	☒	1min	1min	9min 50s
12	122	Jesenice (cesta železarjev)	☒	6.143km	0.463km	☒	-	☒	☒	1min	1min	11min 50s
14	121	OŠ (P. Stražišarja)	☒	6.606km	0.843km	☒	-	☒	☒	1min	1min	13min 50s
17	17	Jesenice (gimnazija)	☒	7.449km	0.421km	☒	-	☒	☒	10s	1min	15min 50s
18	18	Jesenice (žel. postaja)	☒	7.870km	0.552km	☒	-	☒	☒	10s	1min	17min
19	120	Jesenice (Integral)	☒	8.422km	0.322km	☒	-	☒	☒	1min	0min	18min 10s
21	119	Jesenice (zdravstveni dom)	☒	8.744km	1.270km	☒	-	☒	☒	1min	2min	19min 10s
23	9	Žerjavec	☒	10.014km	1.126km	☒	-	☒	☒	10s	1min	22min 10s
24	115	Prihodi	☒	11.140km	0.583km	☒	-	☒	☒	1min	1min	23min 20s
25	114	Planina pod Golico (transformator)	☒	11.722km	1.029km	☒	-	☒	☒	1min	1min	25min 20s
26	11	Pristava pod Golico	☒	12.751km	1.029km	☒	-	☒	☒	10s	1min	27min 20s
27	114	Planina pod Golico (transformator)	☒	13.780km	0.583km	☒	-	☒	☒	1min	1min	28min 30s
28	115	Prihodi	☒	14.363km	1.126km	☒	-	☒	☒	1min	1min	30min 30s
29	9	Žerjavec	☒	15.489km	1.794km	☒	-	☒	☒	10s	2min	32min 30s
30	10	Plavški Rovt	☒	17.282km	1.794km	☒	-	☒	☒	10s	2min	34min 40s
31	9	Žerjavec	☒	19.076km	2.475km	☒	-	☒	☒	10s	2min	36min 50s
35	118	Jesenice (bolnica)	☒	21.551km	2.066km	☒	-	☒	☒	1min	2min	39min
38	42	Hrušica (Dobrčnik)	☒	23.617km	0.235km	☒	-	☒	☒	20s	0min	42min
39	43	Hrušica (križišče)	☒	23.852km	0.558km	☒	-	☒	☒	20s	1min	42min 20s
40	128	Hrušica (Belo Polje)	☒	24.410km	0.558km	☒	-	☒	☒	1min	1min	43min 40s
41	43	Hrušica (križišče)	☒	24.968km	0.235km	☒	-	☒	☒	20s	0min	45min 40s
42	42	Hrušica (Dobrčnik)	☒	25.203km	0.541km	☒	-	☒	☒	20s	1min	46min
44	40	Hrušica	☒	25.744km	5.100km	☒	-	☒	☒	20s	6min	47min 20s
47	46	Kamne	☒	30.844km	1.012km	☒	-	☒	☒	20s	1min	53min 40s
48	48	Mojstrana (križišče)	☒	31.856km	1.135km	☒	-	☒	☒	20s	1min	55min
50	130	Mojstrana Kepa	☒	32.991km	2.107km	☒	-	☒	☒	1min 10s	3min	56min 20s
53	131	Belca pri mostu	☒	35.098km	0.616km	☒	-	☒	☒	1min 10s	1min	1h 30s
54	132	Podkuže	☒	35.714km	4.112km	☒	-	☒	☒	1min 10s	5min	1h 2min 40s
56	133	Gozd Martuljek	☒	39.826km	1.507km	☒	-	☒	☒	1min 10s	2min	1h 8min 50s
59	59	Gozd Martuljek (trgovina)	☒	41.333km	1.881km	☒	-	☒	☒	30s	2min	1h 12min
61	134	Log pri Kr. Gori	☒	43.213km	0.867km	☒	-	☒	☒	1min 10s	1min	1h 14min 30s
64	135	Log pri Kr. Gori (Petrol)	☒	44.080km	1.174km	☒	-	☒	☒	1min 10s	1min	1h 16min 40s
69	136	Kr. Gora	☒	45.254km	3.105km	☒	-	☒	☒	1min 10s	4min	1h 18min 50s
74	139	Podkoren	☒	48.359km	4.220km	☒	-	☒	☒	1min 10s	5min	1h 24min
78	76	Fusine Valico	☒	52.579km		☒	-	☐	☒	0min		1h 30min 10s

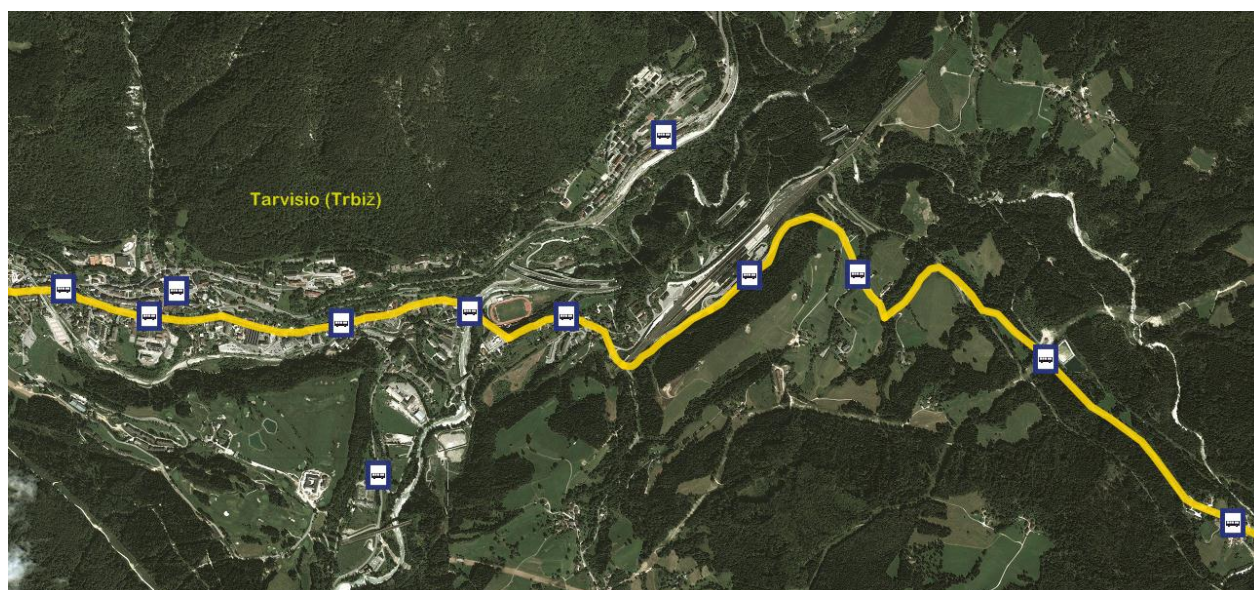
Predvidene razdalje in časi potovanja in postankov iz prometnega modela.

PREDLOG LINIJE na relaciji RATEČE – BELOPEŠKI JEZERI (Laghi di Fusine) – TRBIŽ (Tarvisio)

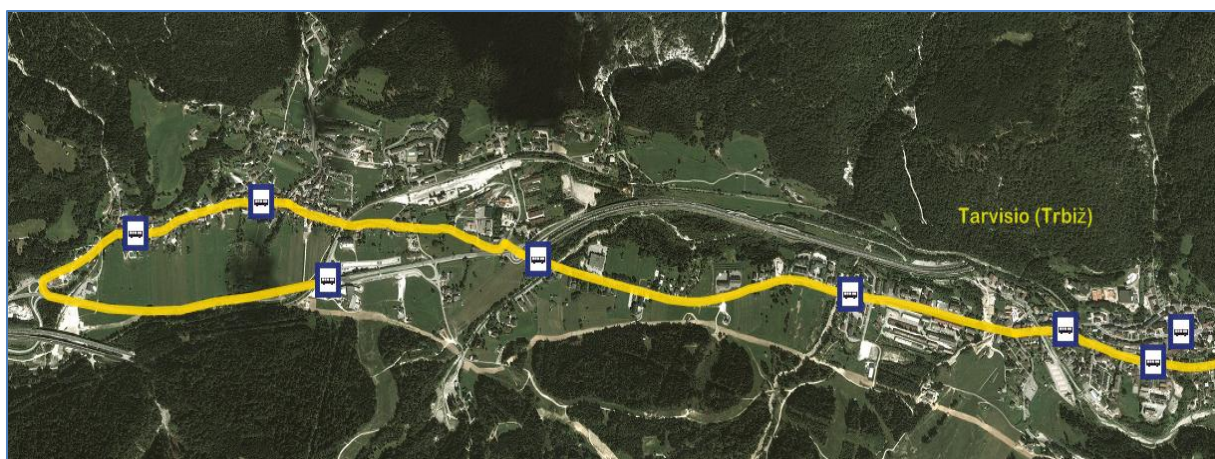
Dana linija predstavlja drugi del povezave na relaciji Jesenice-Trbiž. Skrajno mejo na vzhodu predstavlja območje mejnega prehoda, ki predstavlja tudi prestopno točko z uvedeno linijo avtobusnega prometa na slovenski strani. Nadalje poteka do območja Belopeških jezer (predvsem iz turističnih vzrokov), naprej mimo naselja Fusine do območja mesta Trbiž. V Trbižu je potek linije predviden mimo železniške postaje (možnost nadaljnega kombiniranja potovanja po prometnem sistemu severne Italije), nadalje skozi osrednji del mesta, kjer se nahaja več turističnih objektov (hoteli), do zahodnega dela mesta (po ulici Via Valcanale), kjer se prav tako nahaja več turističnih točk (hoteli, objekti kulturne dediščine ...). Na danem območju se tudi predvidi obračališče linije.



Prikaz poteka linije na širšem območju naselja Fusine (oranžna linija).



Prikaz poteka linije na območju mesta Trbiž (oranžna linija).



Prikaz poteka linije na zahodnem območju mesta Trbiž (oranžna linija).

Karakteristike »oranžne« avtobusne linije

Linija: RATEČE – BELOPEŠKI JEZERI (Laghi di Fusine) – TRBIŽ (Tarvisio)

Začetni/končni točki: mejni prehod Rateče (Fusini Valico) – Trbiž (Via Valcanale)

Število postajališč znotraj linije (ena smer): 23

Dolžina linije: 23.9 km

Predviden čas vožnje v eno smer:

- 29 min (brez postankov)
- 47 min 30 sek (s časi postankov)

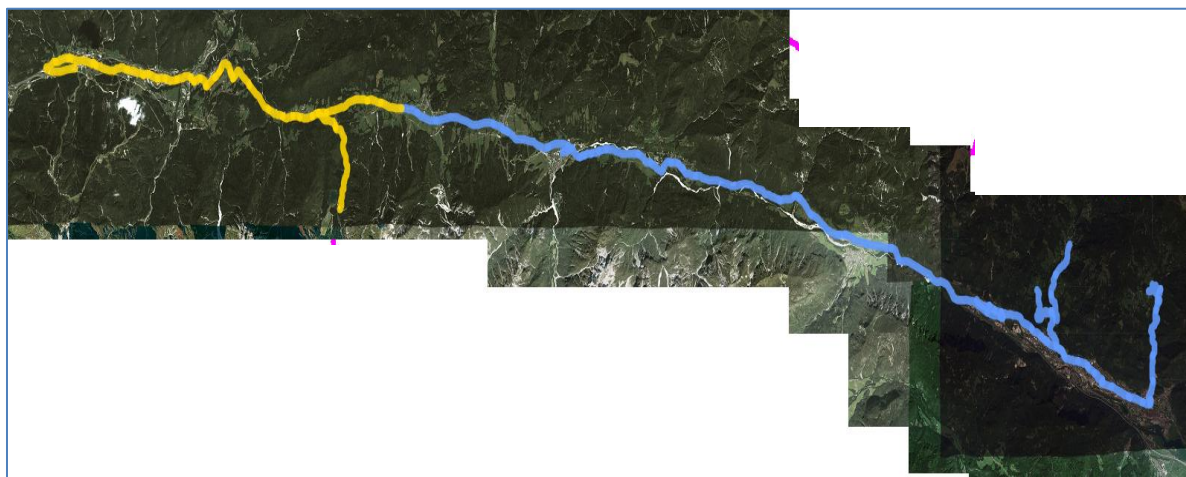
Dolžina linije ter predviden čas vožnje in postankov avtobusa v eno smer izhaja iz izdelanega prometnega modela, ki zajema obstoječe lokacije avtobusnih postajališč in cestno omrežje. V realnem okolju so možna določena odstopanja glede na podane podatke.

Index	StopPointNo	StopPointName	IsRoutePoint	AccumLength	Length	Profile point	<>	Board	Alight	StopTime	Run time	AccumRunTime
1	76	Fusine Valico	☒	0.000km	0.867km	☒	-	☒	☐	0min	1min 10s	0h
2	141	Fusine Ex Segheria	☒	0.867km	2.248km	☒	-	☒	☒	1min	2min 40s	1min 10s
4	78	Fusine Acciaierie	☒	3.116km	0.361km	☒	-	☒	☒	30s	30s	4min 50s
5	142	Fusine Bar Posta	☒	3.477km	3.443km	☒	-	☒	☒	1min	4min 10s	5min 50s
7	159	Laghi di Fusine	☒	6.920km	3.443km	☒	-	☒	☒	1min	4min 10s	11min
9	142	Fusine Bar Posta	☒	10.364km	0.260km	☒	-	☒	☒	1min	20s	16min 10s
10	143	Fusine Bar Genziana	☒	10.624km	0.804km	☒	-	☒	☒	1min	1min	17min 30s
12	144	Fusine In Valromana	☒	11.428km	0.425km	☒	-	☒	☒	1min	30s	19min 30s
13	145	Fusine Villabassa	☒	11.852km	0.609km	☒	-	☒	☒	1min	40s	21min
14	80	Fusine Rio Bianco	☒	12.461km	1.041km	☒	-	☒	☒	30s	1min 20s	22min 40s
15	146	S. Antonio Di Tarvisio Bivio	☒	13.502km	1.114km	☒	-	☒	☒	1min	1min 20s	24min 30s
17	147	Rutte Bivio	☒	14.616km	0.695km	☒	-	☒	☒	1min	50s	26min 50s
18	148	Boscaverde Stazione Ferroviaria	☒	15.311km	0.997km	☒	-	☒	☒	1min	1min 10s	28min 40s
21	84	Boscoverde	☒	16.308km	0.456km	☒	-	☒	☒	30s	30s	30min 50s
23	87	Tarvisio Via Dante	☒	16.764km	0.559km	☒	-	☒	☒	40s	40s	31min 50s
24	88	Tarvisio Basso	☒	17.323km	0.806km	☒	-	☒	☒	40s	1min	33min 10s
26	152	Tarvisio Scuole	☒	18.129km	0.372km	☒	-	☒	☒	1min	30s	34min 50s
27	90	Tarvisio Bivio Pitacco	☒	18.501km	0.878km	☒	-	☒	☒	40s	1min	36min 20s
29	154	Tarvisio Case Fanfani	☒	19.378km	1.288km	☒	-	☒	☒	1min	1min 30s	38min
30	155	Camporosso Via Alpi Giulie Dawit	☒	20.667km	1.163km	☒	-	☒	☒	1min	1min 20s	40min 30s
34	158	Camporosso Via Valcanale	☒	21.830km	0.525km	☒	-	☒	☒	1min	40s	42min 50s
35	157	Camporosso Spartiacque	☒	22.355km	1.620km	☒	-	☒	☒	1min	2min	44min 30s
36	156	Camporosso Telecabina	☒	23.974km		☒	-	☐	☒	0min		47min 30s

Predvidene razdalje in časi potovanja in postankov iz prometnega modela.

Povzetek poteka obeh predlaganih linij avtobusnega prometa

Glede na organizacijske omejitve (ločitev obeh linij glede na teritorij posamezne države) podane s strani naročnika, dolžina in čas potovanja obeh linij avtobusnega prometa nista sorazmerni. Avtobusna linija na relaciji območje Jesenic – Rateče predstavlja dobrih 2/3 celotne trase in obratno, linija na italijanski strani zajema 1/3 celotne povezave. Omenjeno vpliva na organizacijo obeh linij, predvsem v smislu uskladitve voznih redov in posledično manjšo možno frekvenco linije na slovenski strani.



Prikaz poteka »modre« in »oranžne« linije na relaciji Jesenice-Trbiž.

SMERNICE ZA OPTIMATIZACIJO ORGANIZACIJ OBEH LINIJ AVTOBUSNEGA PROMETA

V predhodnih poglavjih so podane izhodiščne prometne karakteristike obeh predlaganih linij, pridobljene s strani naročnika, terenskih opazovanj ter izhodnih rezultatov prometnega modela.

Izhodišča in rezultate analize lahko strnemo sledeče:

- potek posamezne linije avtobusnega prometa je pogojena s teritorijem države (ločen izvajalec prevoza v Sloveniji in Italiji),
- posledično predstavlja prestopno točko med obema linijama avtobusnega prometa območje mejnega prehoda Rateče,
- iz vidika celotnega območja obdelave (občine Jesenice, Kr. Gora in Trbiž) predstavlja »modra« linija na območju Slovenije 2/3 razdalje in časa prevoza, »oranžna« linija na italijanski strani pa 1/3 razdalje in časa prevoza,
- poteka obeh linij zajemata povezavo odročnejših naselij (Planina pod Golico, Javorniški Rovt, Plavški Rovt, območje Belopeških jezer), ki se nahajajo izven glavnega prometnega koridorja na relaciji Jesenice-Trbiž,
- potek obeh izmed linij omogočajo vsebinsko povezavo z obstoječim medkrajevnim avtobusnim prometom v Sloveniji in Italiji, kot tudi povezavo z železniškim prometom (linija poteka mimo območja železniške postaja Jesenice in Trbiž).

Smernice pri organizaciji obeh avtobusnih linij:

Podrobna organizacija in določitev voznega reda je odvisna od obeh izvajalcev avtobusnega prometa v Sloveniji in Italiji, a pri tem je potrebno upoštevati rezultate opravljene prometne analize in sicer:

- da obe liniji javnega prometa funkcionirata kot celota je potrebno sinhronizirati čas prihoda/odhoda avtobusov obeh linij na prestopni točki (mejni prehod Rateče),
- vozni red oz. sinhronizacijo obeh linij je v veliki meri pogojena z potovalnim časom »modre« linije, torej na relaciji Jesenice-Rateče, ki znaša 1h 30min.
- v primeru taktnega prometa (prihodi avtobusov v enakih časovnih presledkih skozi dan), se glede na omejitev števila avtobusov in dolžino linije na slovenski strani lahko vzpostavi kvečjemu 3 urni takt (prihod avtobusa iz smeri Jesenice v Rateče je možen v času 2 x 1h 30 min).
- čas postankov na avtobusnih postajališčih bo krajši od klasičnih linij, zaradi brezplačnega prevoza (odpade nakup oz. kontrola vozovnice pri vozniku),

4 PREDLOGI BODOČIH UREDITEV ZA UREDITEV KOLESARKEGA PROMETA V SKLOPU PROJEKTA IDAGO

V sklopu projekta IDAGO se predvideva nadgradnja obstoječih kolesarskih poti z infrastrukturo za hrambo in izposojanje koles. Nadgrajene kolesarske poti bodo omogočale prebivalcem in turistom, da se namesto prevoznih sredstev na fosilna goriva poslužijo koles, kar bo dodatno pripomoglo k varčevanju s porabo energije, k zmanjšanju izpustov CO₂-ja ter doprinesla k zdravemu ter ekonomičnemu načinu življenja lokalnih prebivalcev.

Na celotni trasi Trbiž, Kranjska Gora, Jesenice so predvidene nove izposojevalnice (10 hišk) s približno 60 kolesi. V sklopu vsake izposojevalnice je predvidena ureditev 2 ločenih hišk. Vsaka hiška bo opremljena s šestimi kolesi, od tega bo eno kolo na električni pogon. Izposoja koles se bo vršila po sistemu za avtomatsko izposojanje koles, ki se v zadnjih nekaj letih vse bolj uveljavlja v evropskih mestih ter drugih kolesarsko razvitejših državah.

Izposoja koles bo potekala na podlagi ključa, kar pomeni, da uporabnik na prodajnem okencu kupi ključek, s katerim odklene kolo in se z njim identificira. Kolo mora biti vrnjeno, brez posebnih časovnih omejitev, na isto mesto, da bi lahko izvlekli ključek. Izposoja koles bo brezplačna.

V prometni študiji bodo določene najprimernejše lokacije hišk za hrambo in izposojanje koles na območju Jesenic in Kranjske Gore. Na območju Trbiža so lokacije že določene in z hiškami tudi že opremljene. Lokacija teh je prikazana v nadaljevanju.

Osnova za učinkovito delovanje sistema avtomatskih izposojevalnic koles je premišljena določitev lokacij posameznih postaj. Najprimernejša so tista mesta, kjer se zadržuje, srečuje in menja veliko ljudi. Pri načrtovanju mreže izposojevalnih postaj je potrebno paziti tudi na ustrezno razmaknjenost, ta ne sme biti ne prevelika ne premajhna. Postaja mora biti dovolj blizu, da ljudi prepriča v uporabo kolesa, pretirana gostota postaj pa povzroča zgolj nepotreben strošek.

Glede mikrolokacij postaj moramo biti zelo pazljivi. Težimo k temu, da se postaje ne postavljajo na mesta namenjena pešcem oziroma, če je to res potrebno jih postavimo tja, kjer so te površine dovolj velike. S tem omogočimo, da ostane pešcem dovolj prostora za neoviran prehod mimo postaj, saj je pešec na prvem mestu. Najbolj ugodno je umestiti postaje za izposojanje koles na parkirna mesta za motorni promet, ker s tem ne odvajamo prostora pešcem, ampak površinam namenjenim motornim vozilom. S tem sistemom želimo v prvi vrsti vzpodbuditi ljudi k uporabi koles in javnega prometa, zato si lahko privoščimo odvzeti nekaj parkirišč v ta namen.

Osnovne zahteve, ki morajo biti izpolnjene za mirujoči kolesarski promet so sledeče (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, novelacija junij 2012):

- **Ustrezna lokacija** (Lokacija ne sme biti utesnjena, omogočati mora lahko dostopnost s kolesom oziroma peš, lokacija mora biti socialno varna ter neposredno blizu cilju potovanja).
- **Zaščita pred krajo** (Potrebno je izbrati oziroma oblikovati tak sistem stojala, da omogoča varno priklepanje koles za nepomični del stojal z univerzalno verižico, ključavnico ali

podobnim varnostnim mehanizmom, vgrajenim v samo stojalo. Hkrati naj se parkirišča in objekti za shranjevanje nahajajo na frekventnih mestih, dobro naj bodo vidna in ponoči primerno osvetljena.

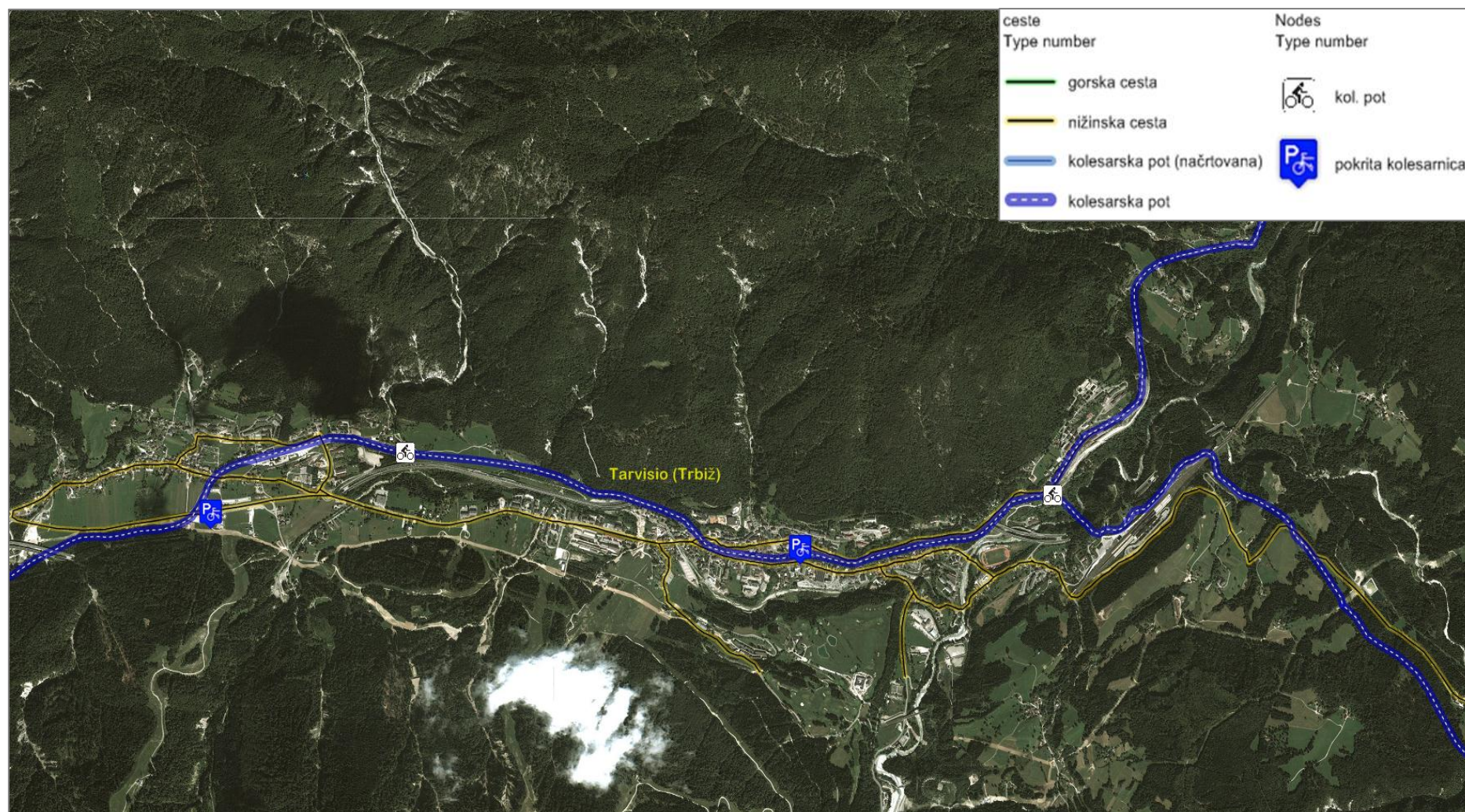
- **Varnost** (Parkirišča in objekti za shranjevanje koles morajo biti ustrezno odmaknjeni oziroma zaščiteni od motornega prometa. Prav tako je pomembno, da s svojo postavitvijo kolesarska parkirišča ne ovirajo ostalih udeležencev v prometu.
- **Prijaznost do uporabnika** (Stojalo za shranjevanje koles mora omogočati enostavno uporabo z nezahtevnim sistemom za shranjevanje in priklepanje in ne sme biti omejen na določen tip ključavnice ali kolesa, prostor med dvema parkirnimima mestoma naj znaša vsaj 35 cm).
- **Kvaliteta in trajnost** (Za kolesarja je pomembno, da je stojalo odporno proti vandalizmu, da ne vsebuje ostrih delov, ki lahko poškodujejo kolo in kolesarja. Za upravljalca je pomembno, da je stojalo narejeno iz kvalitetnih materialov, ki ne zahtevajo vzdrževanja in je oblikovano tako, da na stojalih ne zastaja umazanija.
- **Oblikovanje** (Poleg funkcionalnosti moramo s postavitvijo in ureditvijo parkirišč in objektov za parkiranje koles zagotoviti tudi estetski videz. Stojala in površine morajo biti oblikovane v skladu z obstoječo opremo ulice, mesta ali zgradbe, pred katero se nahajajo. Pomembno je, da z oblikovanjem ne zmanjšamo funkcionalnosti površin za shranjevanje kolesa).

LOKACIJE HIŠK ZA IZPOSOJO KOLES NA OBMOČJU TRBIŽA (ITALIJA)

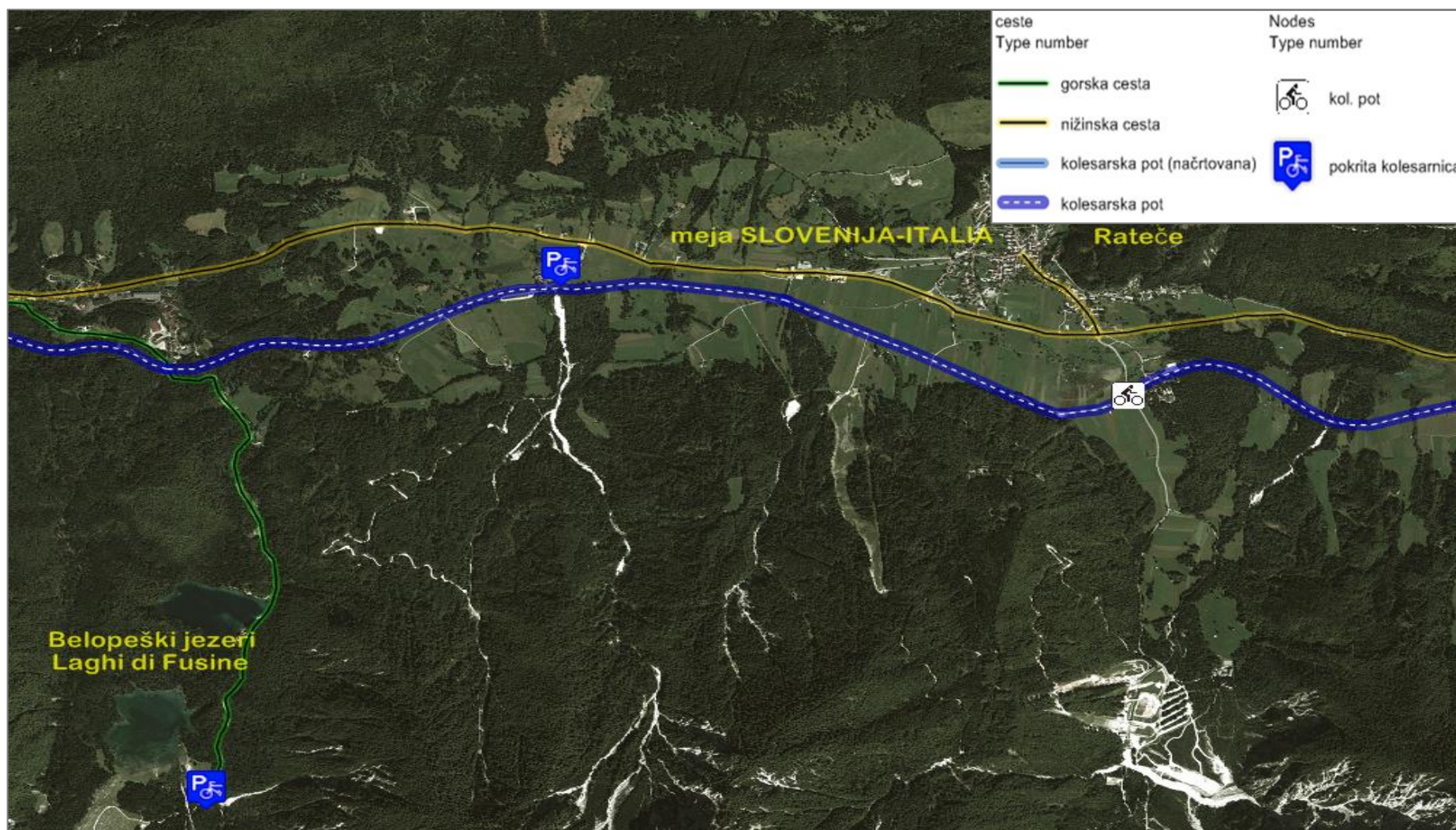
Na območju Trbiža so hišice za izposajo koles postavljene na treh različnih lokacijah. Ena lokacija se nahaja znotraj mesta Trbiž, in sicer v bližini »Centro Socio – Culturale del Comune di Tarvisio«. Lokacija je opremljena z dvema hiškama, ki nudita skupno 12 koles, od tega dve kolesi na električni pogon. Ostali dve lokaciji se nahajata zunaj mesta Trbiž. Ena lokacija se nahaja ob »Ski Area Tarvisio« in druga v bližini mejnega prehoda Rateče. Obe lokaciji sta opremljeni z po eno hiško oziroma s šestimi kolesi. Na vsaki lokaciji je prav tako na razpolago 1 kolo na električni pogon.



Makro lokacija lokacij postavljenih hišk za izposajo koles.



Prikaz poteka cestnega in kolesarskega omrežja na območju obdelave (Trbiž) ter prikaz lokacij hišk za izposajo koles.



Prikaz poteka cestnega in kolesarskega omrežja na območju obdelave (Trbiž) ter prikaz lokacij hišk za izposajo koles.



Prikaz že postavljenih hišk za izposajo koles ob »Centro Socio – Culturale del Comune di Tarvisio«. Hiški sta pokriti s streho, kar nudi kolesom zaščito pred vremenskimi vplivi. Hišice so med drugim privlačnega videza in so oblikovane v skladu z obstoječo opremo bližnje kolesarske poti.



Eno mesto v vsaki hišici pripada kolesu na električni pogon. Kolo se polni preko polnilnika, montiranega v hiški, ta pa se polni preko sončnih celic, ki so montirane na streho.



Za izposajo kolesa je potreben ključ, ki ga uporabnik kolesa ponavadi prejme v zgradbi, ob kateri je postavljena hiška za izposajo koles. Uporabnik mora kolo vrniti brez posebnih časovnih omejitev, vendar na isto mesto, kjer je kolo vzel.



Območje hišk za izposajo koles je varovano z video nadzorom, kar povečuje varnost pred tatovi, vandali ipd.

PREDLAGANE LOKACIJE HIŠK ZA IZPOSOJO KOLES NA OBMOČJU JESENIC IN KRANJSKE GORE

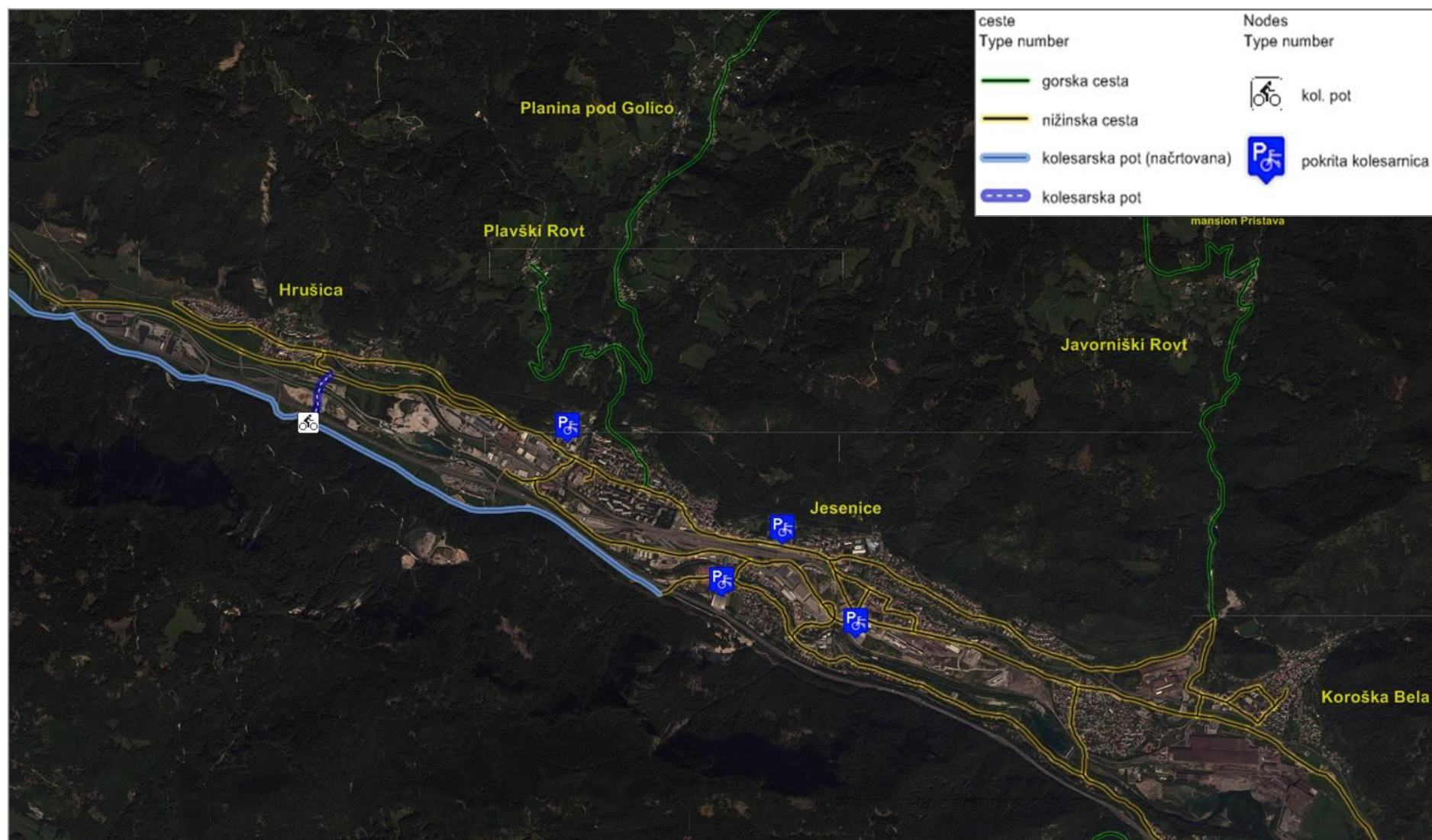
Pri določevanju lokacij postavitve hišk upoštevamo sledeče:

- Iščemo lokacije, kjer se zadržuje, srečuje in menja veliko ljudi.
- Težimo k temu, da se postaje ne postavljajo na mesta namenjena pešcem oziroma, če je to res potrebno jih postavimo tja, kjer so te površine dovolj velike.
- Najbolj ugodno je umestiti postaje za izposojlo koles na parkirna mesta za motorni promet, ker s tem ne odvezamemo prostora pešcem, ampak površinam namenjenim motornim vozilom. S tem sistemom želimo v prvi vrsti vzpodbuditi ljudi k uporabi koles in javnega prometa, zato si lahko privoščimo odvzeti nekaj parkirišč v ta namen.
- Hiške prav tako ne smejo predstavljati ovire drugim uporabnikom javnih površin, kot npr. vozilom za čiščenje mesta, vozilom za odstranjevanje snega ter invalidnim osebam.

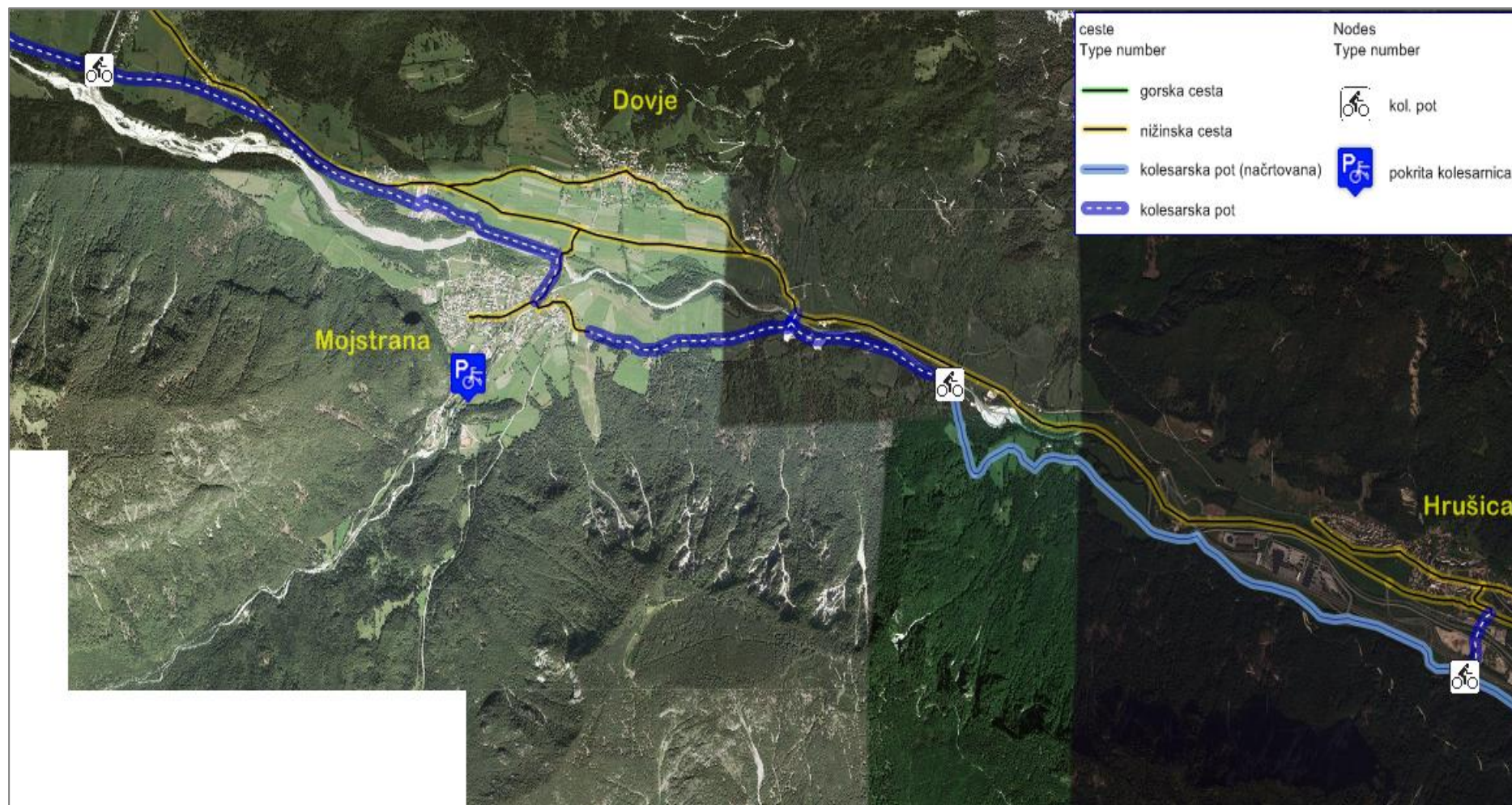
Predlaga se postavitve hišk na šest različnih lokacij. Na vsako lokacijo se predvidi postavitve ene hiške s šestimi kolesi, od tega eno kolo na električni pogon. Predlagane makro lokacije so prikazane na spodnji sliki.



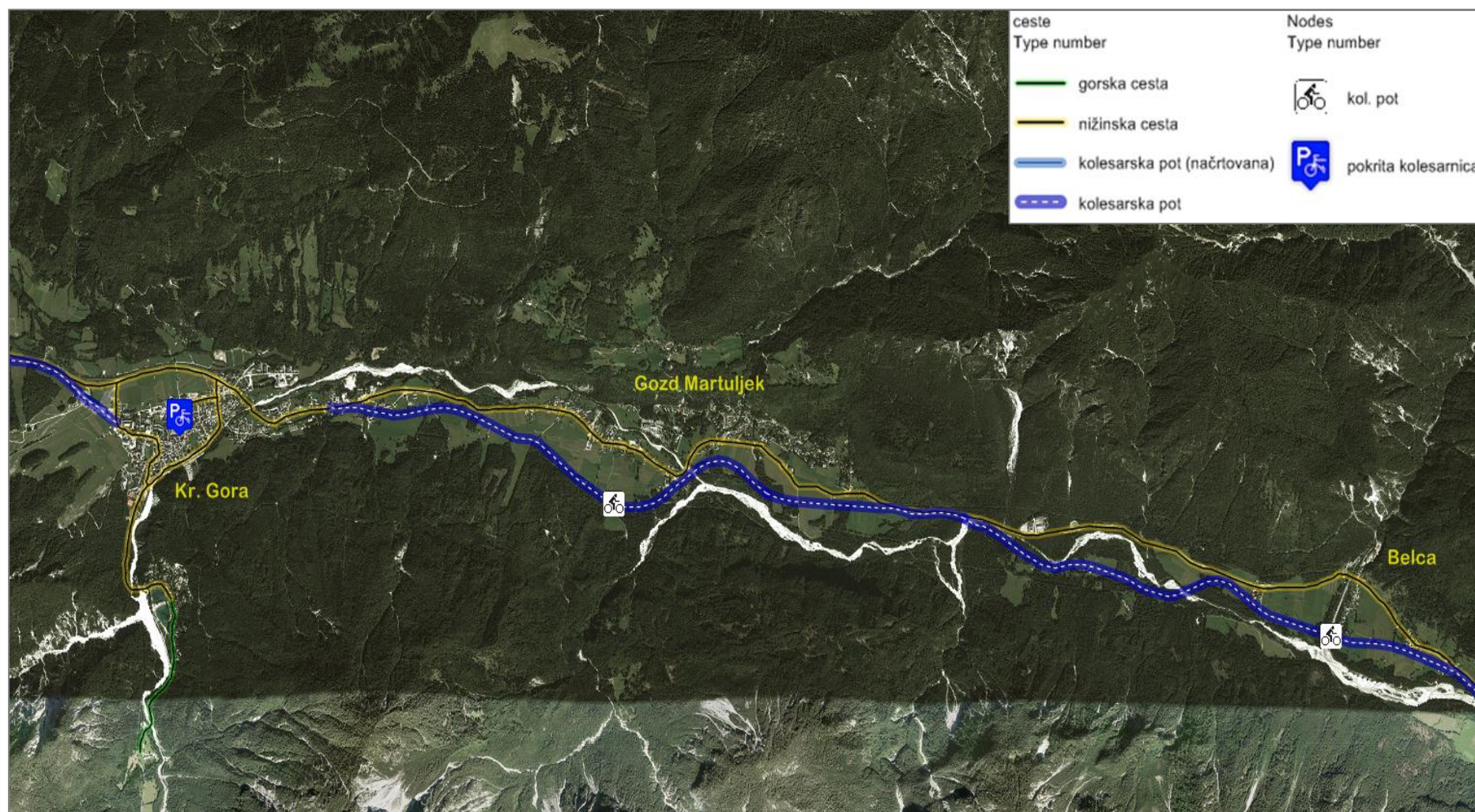
Makro lokacija predlaganih lokacij postavitve hišk za izposojlo koles.



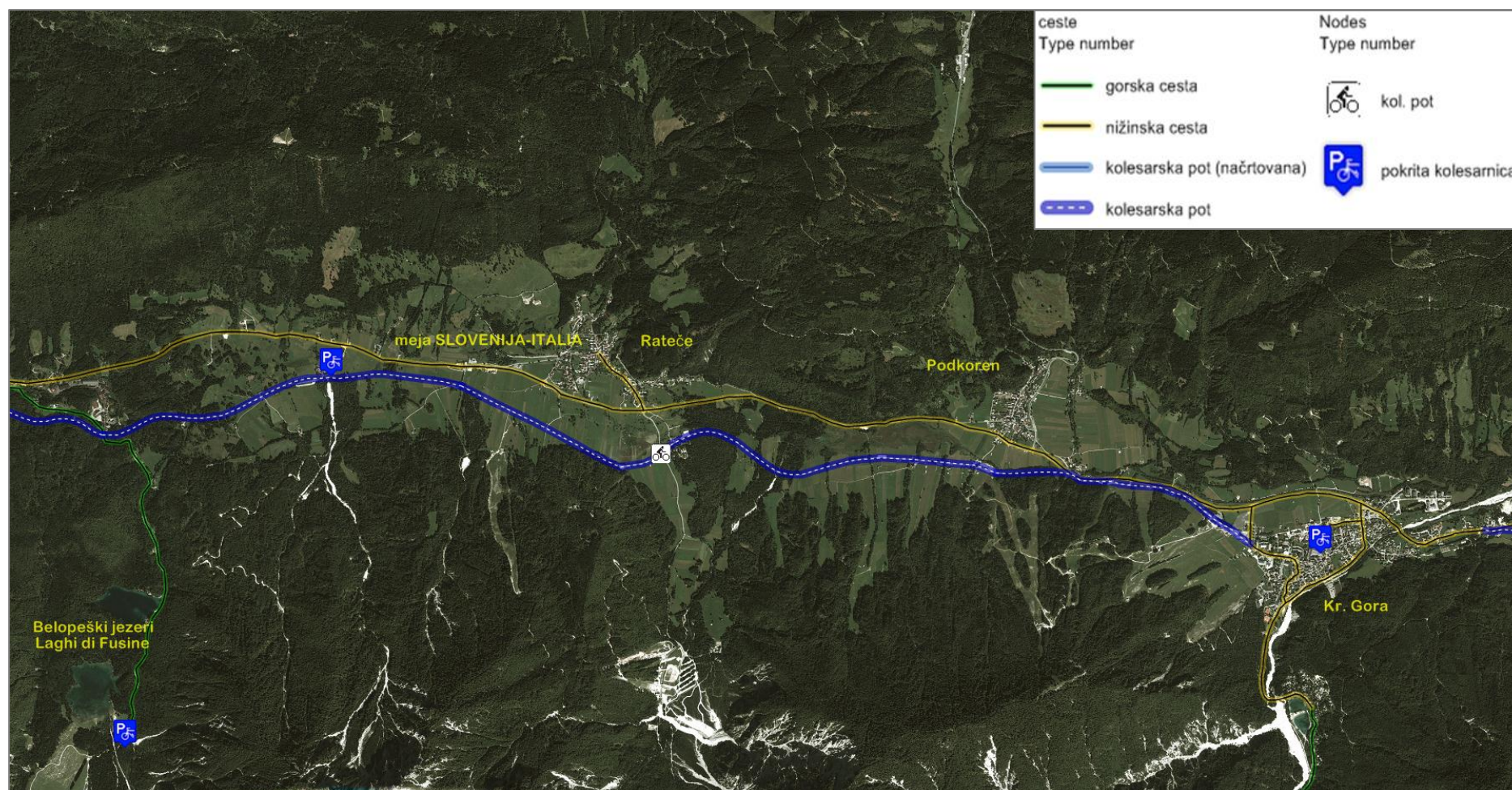
Prikaz poteka cestnega in kolesarskega omrežja na območju obdelave (Jesenice) ter prikaz lokacij hišk za izposajo koles.



Prikaz poteka cestnega in kolesarskega omrežja na območju obdelave (Hrušica - Mojstrana) ter prikaz lokacij hišk za izposajo koles.



Prikaz poteka cestnega in kolesarskega omrežja na območju obdelave (Belca – Gozd Martuljek – Kranjska Gora) ter prikaz lokacij hišk za izposajo koles.



Prikaz poteka cestnega in kolesarskega omrežja na območju obdelave (Kranjska Gora - Rateče) ter prikaz lokacij hišk za izposajo koles.

Mikro lokacije predlaganih lokacij postavitve hišk za izposajo koles

Občina Kranjska Gora



Parkirna površina pri Občini Kranjska Gora (parcelna št. 14/5).



Parkirna površina pri Slovenskem planinskem muzeju v Mojstrani (parcelna št. 1347/1).

Občina Jesenice



Območje parkirne površine pri Občini Jesenice (parcelna št. 1247/100 in 1247/101).



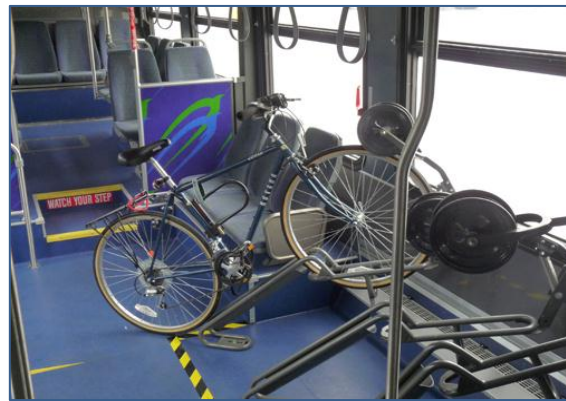
Območje parkirne površine pri Turistično informacijskem centru Jesenice (parcelna št. 373/2).

Ostali dve mikro lokaciji za postavitev hišk za izposajo koles se določita v sodelovanju z Občino Jesenice. Predlagamo lokacijo na območju parkirne površine pri dvorani Podmežalka ter lokacijo v bližini bolnišnice Jesenice.

5 GENERALNI POVZETEK IN SKLEP

AVTOBUSNI PROMET:

- vnaprejšnja omejitev glede števila avtobusov (2) in teritorialna omejitev linije posameznega avtobusa (1 avtobus za območje Slovenije in 1 avtobus za območje Italije) ne omogoča atraktivnega taktnega prometa za lokalne prebivalce,
- a, obe dodatni avtobusni liniji izboljšujeta obstoječ nivo ponudbe javnega prometa,
- večjo atraktivnost kot za lokalno prebivalstvo bo uvedba obeh linij zelo verjetno imela za turiste na danem območju (možen brezplačen ogled več destinacij vzdolž trase obeh linij v Italiji in Sloveniji),
- še dodatno vrednost bi obe liniji avtobusnega prometa pridobili, če bi avtobus omogočal prevoz koles (možno kombiniranje prevoza s kolesom in avtobusom),



- novi avtobusni liniji je potrebno ustrezno »reklamirati« s pomočjo zloženk, objav na internetnih strani ipd., da se doseže optimalna uporaba, sploh v času turistične sezone.

KOLESARSKI PROMET:

Kot že omenjeno, v znotraj mesta Jesenice in Kranjske Gore snovno težavo predstavljajo predvsem neločenost kolesarskih površin od motornega prometa. Kolesarji povečini delijo površino skupaj z motornim prometom kar negativno vpliva na izvajanje in razvoj kolesarskega prometa. Treba se je zavedati, da le urejena in vzdrževana kolesarska infrastruktura ter kolesarjem prijazni prometni režim so pogoj dolgoročno uspešne promocije kolesarjenja.

V sklopu projekta IDAGO se predvideva nadgradnja obstoječih kolesarskih poti z infrastrukturo za hrambo in izposajo koles. Nadgrajene kolesarske poti bodo omogočale prebivalcem in turistom, da se namesto prevoznih sredstev na fosilna goriva poslužijo koles, kar bo dodatno pripomoglo k varčevanju s porabo energije, k zmanjšanju izpustov CO₂-ja ter doprinesla k zdravemu ter ekonomičnemu načinu življenja lokalnih prebivalcev. V prometni študiji so bile določene najprimernejše lokacije hišk za hrambo in izposajo koles na območju Jesenic in Kranjske Gore.

Na območju Trbiža so lokacije že določene in z hiškami tudi že opremljene. Te so postavljene na treh različnih lokacijah; v vseh treh primerih tik ob kolesarski poti. Hišice so privlačnega videza in so oblikovane v skladu z obstoječo opremo bližnje kolesarske poti.

Pri določevanju lokacij postavitve hišk na območju Občine Jesenice in Občine Kranjska Gora smo težili k temu, da se z postavitvijo hišic ne odvzema prostor pešcem, ampak motornim vozilom. Najbolj ugodno je umestiti postaje za izposoj koles na parkirna mesta za motorni promet. S tem sistemom želimo v prvi vrsti vzpodbuditi ljudi k uporabi koles in javnega prometa, zato si lahko privoščimo odvzeti nekaj parkirišč v ta namen.

V nadaljevanju podajamo še nekaj ključnih dejavnikov, ki so pomembni za uspešno uveljavitev in tudi preživetje sistema izposoje javnih koles:

- **Kolesa na avtomatsko izposoj so različnih konstrukcijo in kakovosti. Ne glede na omenjeno morajo biti edinstvenih konstrukcij in odporna na izrabo delov.** Edinstvena konstrukcija je zelo pomembna v cilju preprečevanja kraj in usmerjanja pozornosti z videzom, s katerim se kolesa razlikujejo od klasičnih koles. Kolesa enega sistema so praviloma izvedena v isti barvi, imajo enake okvirje in jih je mogoče prepoznati tudi v primeru preureditve, kot so prebarvanje ipd. Kolesarski deli so naj odporni in lahko menljivi, da se s tem minimalizirajo škode, povzročene s strani vandalov, ter poenostavljajo popravila. Priporočljiva je uporaba delov po naročilu v cilju zmanjševanja kraj. Kolesa morajo biti v prvi vrsti varna in udobna za uporabnike (ne smejo biti pretežka, imeti morajo nastavljivi sedež ipd.)
- **Območje hišk za izposoj koles je naj varovano z video nadzorom, kar povečuje varnost pred tatovi, vandali ipd.**
- **Uporabnike koles je potrebno informirati o tem, da mora z kolesom ravnati dobro, torej na način, da je možnost poškodbe, uničenja ali izginotja kolesa minimalna.** V času izposoje je za kolo odgovoren uporabnik sam, kar pomeni, da je tudi za škodo, ki nastane med samo uporabo kolesa, odgovoren on sam.
- **Treba se je zavedati, da večje, ko je število izposoj koles, več je potrebnih storitev popravil koles.** Kolesa morajo biti brezhibna in morajo uporabniku nuditi varno vožnjo. Za dosežek omenjenega je potrebno kolesa redno servisirati. Strošek popravila in servisiranja koles se lahko financira na različne načine. Priporoča se, da se del denarja, pridobljenega s prilivi iz naslova kazni za nepravilno parkiranje avtomobilov, nameni ravno servisiranju in popravilu koles. Obstaja pa tudi možnost pridobivanja finančnih sredstev za popravilo koles neposredno s subvencijami, z različnimi pogodbami o reklamiranju ter s sponzorstvom.



Sistem za izposojlo koles »Coast Bikes« (oglaševanje na postajah in kolesih).

- Nove izposojevalnice koles je potrebno ustrezno »reklamirati« s pomočjo zloženek, objav na internetnih strani, reklamnih panojev ipd., da se doseže optimalna uporaba, sploh v času turistične sezone. V zloženki so naj prikazane vse lokacije izposojevalnic koles ter lokacije izposojevalnic ključev, ki so potrebni za izposojlo kolesa.

KAJ JE PIRANKO ?

Piranko je storitev izposoje mestnih koles po t.i. knjižničnem sistemu, ki vključuje 97 mestnih koles in 3 tridelne kolesa za prevoz manjšega tovora.

Gre za pilotski projekt »Podpora trajnostnim oblikam mobilnosti v obalnih mestih«, z akronimom **Adria.MOVE IT!**, ki ga v okviru Instrumenta za predpristopno pomoč sofinancira EU, Jadranski čezmejni program IPA.

KAKO IN KJE SI LAHKO IZPOSODIM KOLO ?

Kolo Piranko si lahko izposodijo **krajanji** s **stalnim prebivališčem** na območju ožjega mesta Piran in obiskovalci.

Krajanji s stalnim prebivališčem na območju ožjega mesta Piran si lahko izposodi kolo tako, da izpolni prijavnico, ki je dostopna na spletnih straneh www.piran.si, www.okoljepiran.si, ali jo dvigne v prostorih Občine Piran, JP Okolje in Krajevne skupnosti Piran. Po uspešno opravljeni prijavi v prometni pisarni JP Okolje na glavni avtobusni postaji v Piranu in s sprejemom splošnih pogojev dostopa in uporabe, prejme krajan **uporabniško kartico Piranko**, s pomočjo katere si lahko v prometni pisarni JP Okolje izposodi kolo Piranko. Po končani izposoji mora krajan kolo vrniti na točko izposoje, prometno pisarno JP Okolje na glavni avtobusni postaji v Piranu.

Obiskovalci si lahko kolo Piranko izposodijo v prostorih **Turistično informacijskega centra** v Piranu ali Portorožu.

Ob izposoji kolesa prejme uporabnik **ključ** od ključavnice kolesa.

KOLIKO STANE IZPOSOJA KOLES ?

Izposoja koles Piranko je **brezplačna**.

Uporabnik plača le letno članarino za pokritje stroškov vodenja računa in nadomestilo za izdelavo uporabniške kartice v višini 5,00 EUR z DDV.

ZA KOLIKO ČASA SI LAHKO IZPOSODIM KOLO ?

Kolo Piranko si lahko uporabnik izposodi **do največ 7 (sedem) dni**. V primeru, da bi rad uporabnik podaljšal izposojlo kolesa za dlje kot 7 (sedem) dni, je to možno le v kolikor so kolesa razpoložljiva (prosta).

KJE LAHKO KOLO SHRANIM ?

Uporabnik kolo uporablja nepretrgoma in ga lahko shrani v svojih prostorih (kleti, garaži, pritličju, ...) ali ga zaklene na petih (5) lokacijah – »**Piranko točkah**«, ki so opremljene s stojali za kolesa (glej zemljevid).

KAJ ČE MI KOLO UKRADEJO ?

Uporabnik je dolžan s kolesom ravnati kot dober gospodar na način, da je možnost poškodbe, uničenja ali izginitja minimalna.

V času izposoje, dokler se kolesa ne vrne na točko, kjer si ga je uporabnik izposodil (krajan – prometna pisarna JP Okolje, obiskovalec – Turistično informacijski center Piran ali Portorož) je za kolo odgovoren uporabnik sam in s tem prevzema vso odgovornost, da bo ravnal v skladu s splošnimi pogoji. Za vso škodo, ki nastane med samo uporabo kolesa, je odgovoren uporabnik.

PREVZEMNE TOČKE PUNTI DI ACQUISIZIONE

Prometna pisarna JP Okolje / Ufficio Okolje za KRAJANE / per CITTADINI

TIC Piran, TIC Portorož / CIT Pirano, CIT Portorož za OBISKOVALCE / per VISITATORI

PIRANKO TOČKE / PUNTI PIRANKO

- 1 na Prešernovem nabrežju / Riva Prešern
- 2 na Prvomajskem trgu / Piazza 1. Maggio
- 3 pri prometni pisarni v Piranu / ufficio AP Okolje alla stazione centrale
- 4 na vходу na parkirišče Fornace / alla entrata nel parcheggio Fornace
- 5 na spodnjem vходу v GH Fornace / entrata pedonale autosilo Fornace

Primer zgoščenke »Piranko«.

- Kot že omenjeno, glede na predviden sistem izposoje koles, ki od uporabnika zahteva, da kolo vrne na isto mesto, kjer je kolo vzel se predlaga, **da se v sklopu nakupa dveh novih ekoloških avtobusov razmisli o nakupu takšnih avtobusov, ki bosta omogočala tudi prevoz koles.**

Maribor, avgust 2013

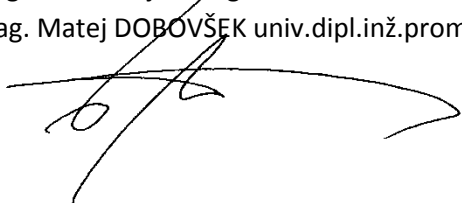
Izdelala:

mag. Matej DOBOVŠEK univ.dipl.inž.prom.

Vojka DEČKO univ.dipl.inž.prom.

Odgovorni vodja naloge:

mag. Matej DOBOVŠEK univ.dipl.inž.prom.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.