B&B
VISOKA ŠOLA ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ

Diplomsko delo visokošolskega strokovnega študija
Program: Varstvo okolja

BOHINJSKA OZKOTIRNA ŽELEZNICA

Mentor: mag. Branko Lotrič
Lektorica: Ana Peklenik, prof. slov.
Kandidat: Damjan Gašperin

Kranj, maj 2019

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju mag. Branku Lotriču.

Hvala g. Jožu Sodji, županu Občine Bohinj, ge. Darinki Maraž Kikelj z Občinske uprave Občine Bohinj in ge. Hermini Golob, svetovalki za kohezijsko politiko v SPBR za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Posebna zahvala gre moji družini, še posebej moji ženi Alenki, ki mi je stala ob strani tudi takrat, ko sem bil zaradi študija odsoten in je večji del družinskih obveznosti nosila sama.

IZJAVA

»Študent Damjan Gašperin izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Branka Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____ Podpis: _____

POVZETEK

Bohinj s svojo edinstveno pokrajino, kulturo in naravnimi znamenitostmi privablja vedno več domačih, predvsem pa tujih gostov. V času visoke sezone se v Bohinju koncentrirajo množice gostov predvsem ob Bohinjskem jezeru, nemalo gostov pa izkorišča najrazličnejšo ponudbo adrenalinskih športov oziroma Bohinj izkoristijo kot izhodišče za obisk Julijskih Alp. Povečan obisk Bohinja, predvsem v času visoke sezone, pa za kraj predstavlja zelo veliko prometno obremenitev. Bohinj je sicer že napravil prve korake v smeri umirjanja prometa z uvedbo opcije P + R, kar pomeni, da parkiramo svoje vozilo izven območja TNP in naprej koristimo avtobusni javni prevoz. Vendar pa je to v smislu trajnostnega prometa premalo in ob konstantnem povečevanju prometa tudi ta praksa ne zdrži. V tej nalogi je zato predstavljena ena od možnih rešitev. Izgradnja ozkotirne železnice, ki bi povezovala večino bohinjskih vasi v Zgornji in Spodnji Bohinjski dolini z Bohinjskim jezerom in Slapom Savica, bi bila edinstvena rešitev, ki bi še dodatno privabljala goste, hkrati pa zagotavljala trajnostni promet. V nalogi je na kratko opisana zgodovina bohinjske železnice, opisana je idejna zasnova nove železnice s podrobnejšim opisom trase in možnost izkoriščanja finančnih sredstev iz evropskih skladov. Naloga je podprta tudi z javnomnenjsko raziskavo, s pomočjo katere smo pridobili približno oceno naklonjenosti javnosti za ta projekt.

KLJUČNE BESEDE

- Bohinjska ozkotirna železnica
- Trajnostni promet
- Gorska železnica
- Zobata železnica

ABSTRACT

Bohinj, with its unique landscape, culture and natural sights, attracts more and more domestic and, above all, foreign guests. During the high season, Bohinj concentrates crowds of guests, especially on Bohinj Lake, while a lot of guests use a wide range of adrenaline sports, or Bohinj is used as a starting point for visiting the Julian Alps. An increased visit to Bohinj, especially during the high season, represents a very high traffic load for Bohinj. Bohinj has already made the first steps towards slowing down the traffic, introducing the P + R option, which means that you park your vehicle outside the TNP area and continue to use bus public transport. However, in terms of sustainable transport, this is too little, and with the constant increase in traffic, this practice does not endure. For this reason, one of the possible solutions is presented. The construction of a narrow gauge railway linking most Bohinj villages in the Upper and Lower Bohinj valleys with Bohinj Lake and the Savica waterfall would be a unique solution that would further attract guests while ensuring sustainable transport. The task briefly describes the history of the Bohinj railway, describes the conceptual design of the new railway with a more detailed description of the route and the possibility of using funds from European funds. The task is also supported by a public opinion survey, which helped us gain an approximate estimate of the public's favor for this project.

KEY WORDS

- Bohinj narrow-gauge railway
- Sustainable traffic
- Mountain rail
- The toothed railroad

KAZALO

1 UVOD 1
1.1 Predstavitev problema 1
1.2 Cilji naloge 1
1.3 Predstavitev okolja 1
1.4 Predpostavke in omejitve 2
1.5 Metode dela 2
2 IDEJNA ZASNOVA OZKOTIRNE ŽELEZNICE 3
2.1 Opis splošnega stanja in prometa v Bohinju 3
2.2 Cestno omrežje 5
2.3 Kakovost cestnega omrežja 5
2.4 Prometne obremenitve 5
2.5 Parkirišča 6
3 VIDIKI OZKOTIRNE ŽELEZNICE – BOHINJ IN EVROPA 6
3.1 Zgodovina bohinjske ozkotirne železnice 7
3.2 Koncept ozkotirne bohinjske železnice po pravilih dobre prakse iz švicarskega Zermatta 9
3.3 Princip delovanja gorskih železnic 11
4 MOŽNOSTI ČRPANJA SREDSTEV IZ SKLADOV EU 13
4.1 Kohezijska politika 14
4.2 Načini financiranja 15
4.3 Kohezija za obdobje 2014–2020 16
4.3.1 Kronologija ključnih dogodkov 16
4.3.2 Dodelitve strukturnih in investicijskih skladov (ESIF) državam članicam 2014–2020 17
4.4 Dodelitve ESIF Sloveniji 2014–2020 18
4.4.1 Ključni dokumenti 19
4.4.2 Makroregionalne strategije, v katerih sodeluje Slovenija 19
4.5 Lobiranje in komisarji EU 20
4.6 Pričakovani cilji financiranja projekta 21
5 ANALIZA PROSTORA 22
5.1 Reliefne in geološke značilnosti 22
5.2 Pričakovana prometna obremenitev 22
5.3 Parkirišče 23
5.4 Dopustni in pogojno dopustni objekti in dejavnosti po območjih namenske rabe 23
6 PREDLAGAN POTEK TRASE OZKOTIRNE ŽELEZNICE V BOHINJU 27
6.1 Trasa Bohinjska Bistrica–Bitnje 28
6.2 Trasa Bitnje–Jereka 29
6.3 Trasa Jereka–Stara Fužina (Zgornja dolina) 30
6.4 Trasa Stara Fužina–Ribčev Laz 32
6.5 Trasa Bohinjska Bistrica–Ribčev Laz (Spodnja dolina) 34

6.6 Trasa Ribčev Laz–Slap Savica ... 35
7 JAVNOMNENJSKA RAZISKAVA ... 40
7.1 Metodologija raziskave ... 40
7.2 Spletna anketa ... 41
7.3 Analiza ankete ... 41
7.4 Analiza v grafih ... 42
7.5 Demografska vprašanja ... 47
7.6 Sklep javnomnenjske raziskave ... 49
8 SKLEP ... 50
9 ZAKLJUČEK ... 50
LITERATURA IN VIRI ... 52
PRILOGE ... 53

KAZALO SLIK

Slika 1: Najdaljši most prvotne železnice pri Laškem Rovtu ... 8
Slika 2: Kamnolom pod današnjim hotelom Bellevue leta 1902 ... 8
Slika 3: Švicarska gorska železnica ... 10
Slika 4: Gorska železnica Vitznau-Rigi na gori Rigi v Švici ... 11
Slika 5: Pogonski zobnik zobate železnice sistema Abt ... 12
Slika 6: Tiri sistema Riggenbach na gori Rigi v Švici ... 13
Slika 7: Razdelitev kohezijskih sredstev po panogah ... 14
Slika 8: Razdelitev kohezijskih sredstev po letih 2014–2020 ... 16
Slika 9: Delitev Slovenije na dve Kohezijski regiji ... 18
Slika 10: Partnerski sporazum med Slovenija in Evropsko komisijo 2014–2020 ... 20
Slika 11: Potek trase železnice v Bohinju – rdeča črta ... 28
Slika 12: Predvidena situacija – Bohinjska Bistrica ... 29
Slika 13: Predvidena situacija – Bitnje ... 29
Slika 14: Predvidena situacija – Bitnje–Jereka ... 30
Slika 15: Predvidena situacija – Jereka ... 31
Slika 16: Predvidena situacija – Češnjica ... 31
Slika 17: Predvidena situacija – Srednja vas ... 32
Slika 18: Predvidena situacija – Studor ... 32
Slika 19: Predvidena situacija – Stara Fužina ... 33
Slika 20: Predvidena situacija – Ribčev laz ... 33
Slika 21: Predvidena situacija – Laški rovt ... 34
Slika 22: Predvidena situacija – Kamnje ... 35
Slika 23: Predvidena situacija – Kamnje ... 35
Slika 24: Predvidena situacija – Laški rovt–Ribčev laz ... 36
Slika 25: Predvidena situacija – Ribčev laz – zahodni del ... 36
Slika 26: Predvidena situacija – Sv. Duh ... 37

Slika 27: Predvidena situacija – Sv. Duh 38
Slika 28: Predvidena situacija – Spodnja postaja Žičnice Vogel 38
Slika 29: Predvidena situacija – Spodnja postaja Žičnice Vogel–Blatca..... 39
Slika 30: Predvidena situacija – Blatca–Slap Savica 39
Slika 31: Predvidena situacija – Slap Savica – končna postaja 40
Slika 32: Status ankete – časovni pregled 41
Slika 33: Status ankete – kliki na anketo 41

KAZALO TABEL

Tabela 1: Kronologija ključnih dogodkov 16
Tabela 2: Skupni zneski po državah članicah, ki vključujejo dodelitve v mio EUR .. 17

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Opredelitev anketirancev glede na njihov status bivanja..... 42
Graf 2: Opredelitev domačinov glede urejenosti prometa za osebna vozila in kolesarje 43
Graf 3: Opredelitev anketirancev glede na urejenost javnega prometa v Bohinju ... 43
Graf 4: Opredelitev glede naklonjenosti izgradnje ozkotirne železnice..... 44
Graf 5: Opredelitev glede na izkoriščanje javnega prevoza po izgradnji železnice.. 44
Graf 6: Opredelitev turistov glede urejenosti prometa osebnih vozil in kolesarjev... 45
Graf 7: Opredelitev glede trenutne urejenosti javnega prometa 45
Graf 8: Opredelitev glede izgradnje ozkotirne železnice v Bohinju..... 46
Graf 9: Izkoriščanje javnega prevoza po izgradnji ozkotirne železnice..... 46
Graf 10: Opredelitev glede parkiranja izven območja TNP in koriščenja javnega prevoza 47
Graf 11: Razdelitev anketirancev po spolu 47
Graf 12: Starostna opredelitev anketirancev..... 48
Graf 13: Statusna opredelitev anketirancev 48
Graf 14: Opredelitev glede dosežene izobrazbe anketirancev 49
Graf 15: Opredelitev glede regije bivanja anketirancev..... 49

KRATICE IN AKRONIMI

Kratice skladov v deljenem upravljanju Slovenije in EK:

ESIF	Evropski strukturni in investicijski skladi
ESIF	European Structural and Investment Funds

Kohezija

ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
ERDF	European Regional Development Fund
ESS	Evropski socialni sklad
ESF	European Social Fund
YEI	Pobuda za zaposlovanje mladih – Youth Employment Initiative
KS	Kohezijski sklad
CF	Cohesion Fund

Razvoj podeželja

EKSRP	Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja
EAFRD	European Agricultural Fund for Rural Development

Ribištvo

ESPR	Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo
EMFF	European Maritime and Fisheries Fund

Ostali skladi

ISF	Internal Security Fund (Sklad za notranjo varnost)
AMIF	Asylum, Migration and Integration Fund (Sklad za azil, migracije in integracijo)

Splošno:

CSR	Country Specific Recommendations (Priporočila Evropskega sveta)
EIB	Evropska investicijska banka
EK	Evropska komisija
ETS	evropsko teritorialno sodelovanje (ETC – European Territorial Cooperation)
IPE	Instrument za povezovanje Evrope
CEF	Connecting Europe Facility
NUTS	Nomenclature of Territorial Units for Statistics (statistična teritorialna enota)
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj)
OU	organ upravljanja
OVE	obnovljivi viri energije
SID	Slovenska izvozna in razvojna banka
SSO	skupni strateški okvir
SPS	Strategija pametne specializacije
SVRK	Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Bohinj zaradi svojih naravnih danosti nudi izjemno široko paleto možnosti preživljanja prostega časa v naravi, zato je zelo priljubljena turistična destinacija tako za domače kot tuje goste. V zadnjih nekaj letih se čuti velik porast gostov, predvsem v času visoke sezone. S prihodi večjega števila gostov je močno povečan promet v celi bohinjski dolini, kar posledično pomeni večjo obremenitev na okolje in slabšo kvaliteto življenja domačinov. Kako rešiti problem povečanega prometa v času sezone in hkrati ohraniti oziroma ponuditi možnost prihoda večjega števila turistov ter s tem zmanjšati prometno obremenitev okolja? Možen odgovor na vprašanje trajnostnega prometa v Bohinju je opisan v nalogi, ki predstavlja možnost umestitve ozkotirne železnice v Spodnjo in Zgornjo Bohinjsko dolino s podaljšanim krakom do Slapa Savice.

1.2 CILJI NALOGE

Namen naloge je predstaviti problem prevelike prometne obremenitve v Bohinju. Rešitve, ki so bile pred časom objavljene v občinskih občilih, le delno rešijo problem, gledano dolgoročno pa ne bodo kos konstantnemu povečevanju prometa. Umestitev ozkotirne železnice v obe bohinjski dolini in s podaljškom kraka do Ukanca bi gostoto prometa osebnih vozil ter avtobusov v Bohinju močno zmanjšala. V elaboratu študije možnosti zapor prometa v TNP je predvideno umirjanje prometa na »avtomobilov prosto« območje in območje »mehke mobilnosti«. V območju »mehke mobilnosti« bi adaptirali in dogradili nova parkirna mesta, ki bi bila povezana z železniško ozkotirno infrastrukturo. Na podlagi rezultatov spletne ankete smo pridobili približno oceno zavedanja javnosti glede prometne problematike v Bohinju oziroma oceno podpore javnosti ob morebitni uvedbi predlaganih rešitev.

1.3 PREDSTAVITEV OKOLJA

Občina Bohinj je bila ustanovljena leta 1994, v njej živi 5146 prebivalcev (Statistični urad RS, 2018). Po številu prebivalcev sodi med manjše občine, po površini pa med večje. Površina občine meri 333 km² in ima 24 naselij:

- Bitnje
- Bohinjska Bistrica
- Bohinjska Češnjica
- Brod
- Goreljek
- Gorjuše
- Nemški Rovt
- Nomenj
- Podjelje
- Polje
- Ravne v Bohinju
- Ribčev Laz

- Jereka
- Kamnje
- Koprivnik v Bohinju
- Lepence
- Laški Rovt
- Log v Bohinju
- Savica
- Srednja vas v Bohinju
- Stara Fužina
- Studor v Bohinju
- Ukanc
- Žlan

Večina teh naselij leži v Bohinjski kotlini, ki se deli na Zgornjo Bohinjsko dolino in Spodnjo Bohinjsko dolino.

Skrajna zahodna točka sega do Lanževice na 13°44´ VGD, skrajna vzhodna točka (Vodiška planina) na 14°11' VGD. Skrajna severna in hkrati najvišja točka v občini je Triglav na 46°22´ SGŠ, skrajna južna točka pa Matajurski vrh v Spodnjih Bohinjskih gorah na 46°14´ SGŠ.

Razprostira se na območju jugovzhodnega dela Julijskih Alp ob vznožju Triglava, ki je z 2864 m najvišja gora v Sloveniji. 66 % občinskega ozemlja (221 km²) leži znotraj območja Triglavskega narodnega parka, kar 84 % površine občine pa je zavarovane v okviru Nature 2000, ki predstavlja evropsko omrežje posebnih varstvenih območij, razglašenih v državah članicah EU z osnovnim ciljem ohraniti biotsko raznovrstnost za bodoče rodove.

Občina meji na občine Gorje, Bled, Radovljico, Kranj, Železnike, Tolmin, Kobarid, Bovec in Kranjsko Goro (Bohinj, 2019).

1.4 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Omejitve umestitve ozkotirne železnice v Bohinju bodo nastale predvsem na področju prostorskega planiranja, saj bo treba sprejeti spremembe v občinskem prostorskem načrtu. Ravno tako bo treba pridobiti presojo vpliva na okolje v zavarovanih območjih Triglavskega narodnega parka in Nature 2000, ker bo izgradnja projekta na določenih območjih zahtevala večje posege v prostor. Pri pridobivanju soglasij oziroma odkupu zemljišč se pričakujejo zapleti, če projekt ne bo dobro argumentiran in primerno predstavljen širši javnosti, saj so zemljišča, kjer bo potekala trasa ozkotirne železnice, večinoma v zasebni lasti.

Naloga je zgolj osnutek in študija umestitve trase ozkotirne železnice v Bohinju in ne predvideva podrobnejšega opisa v Občinskem prostorskem načrtu in Občinskem podrobnem prostorskem načrtu. Naloga tudi ne opredeljuje izgradnje dodatne infrastrukture, ki je sicer pri takem projektu nujna.

1.5 METODE DELA

Podatki o dnevnih migracijah ljudi v Bohinj in v obratni smeri, prihod turistov in povprečno obdobje bivanja turistov v Bohinju se nahajajo v Ekonomski analizi Občine Bohinj. Podatki o prometni obremenitvi Bohinja se nahajajo v Elaboratu – Študija možnosti zapor v TNP. Ostali podatki so črpani s spleta ter knjig Tomaža Budkoviča Vzpon Bohinja pred zatonom Avstro-Ogrske, in Ervina Sorča Skrivnosti Bohinjskega predora.

Določitev trase železnice je produkt terenskega dela, uporabljene so tako lastne izkušnje kot izkušnje prijateljev in znancev. Izbira trase po Spodnji Bohinjski dolini je zelo podobna tisti, ki je bila speljana za potrebe gradnje Bohinjskega predora, saj je bila zelo premišljeno umeščena v prostor. V nasprotju pa železnica, ki je bila zgrajena za potrebe oskrbovanja zahodnega bojišča Soške fronte v prvi svetovni vojni in je potekala ob robu vozišča glavne ceste Bohinjska Bistrica–Ukanc, ni bila umeščena v prostor, ki bi bil v prid domačinom. Razlog je bil verjetno pomanjkanje časa; železnico so zgradili tam, kjer je bilo to možno čim hitreje, z minimalnimi posegi v prostor. Takega oženja cestišča si danes ne moremo privoščiti, zato smo koncept uperili v širitev Klodičeve kolesarske steze.

Vprašanja za spletno anketo so bila sestavljena zelo premišljeno, saj smo želeli pridobiti odgovore na tri ključna vprašanja: ali je širša javnost zadovoljna s trenutno urejenostjo prometa v Bohinju, ali bi podprli izgradnjo ozkotirne železnice in ali bi po izgradnji železnice to dejansko tudi uporabljali.

Anketa je bila sestavljena na spletnem portalu www.1ka.si. Nagovor in povabilo k izpolnjevanju ankete je bilo objavljeno na Facebooku, Twitterju ter poslano na osebne elektronske naslove (pribl. 20).

2 IDEJNA ZASNOVA OZKOTIRNE ŽELEZNICE

Umestitev elektrificirane ozkotirne železniške proge v Spodnjo in Zgornjo Bohinjsko dolino s podaljšanim krakom do Ukanca (parkirišče – Koča pri Savici) je velik izziv, ki pa bo Bohinju prinesel bistvene turistične, gospodarske in ekonomske priložnosti. Železnica ne bo samo dobra turistična atrakcija, ampak bo izboljšala mobilnost domačinov, šolski avtobus ne bo več potreben, čakanja na avtobus ne bo več, saj bodo vlaki vozili na 15 minut, prometa pa ne bodo omejevale niti slabe vremenske razmere. Osnovni koncept temelji na predpostavki, da je železnico treba približati ljudem in na tak način javni prevoz prilagoditi današnjim potrebam človeka po transportu, ne glede na to, ali gre za turista, domačina, šolarja itd.

2.1 OPIS SPLOŠNEGA STANJA IN PROMETA V BOHINJU

V Občini Bohinj je 5.146 prebivalcev (2018), od tega 2.344 delovno aktivnih. Število prebivalcev v letu 2008 je bilo 5.545 in je v zadnjih letih upadlo za dobrih 7,6 odstotkov. Upad prebivalstva je najverjetneje posledica pomanjkanja delovnih mest v občini. Leta 2008 je bilo v Občini Bohinj 2.138 oziroma 38,6 odstotkov delovno aktivnega prebivalstva. Delovnih mest je bilo 1.179, kar pomeni, da je bila skoraj polovica delovno aktivnega prebivalstva zaposlena zunaj občine.

V Bohinju je 642 počitniških hiš in stanovanj, ki so namenjena počitniški dejavnosti. Največ jih je v Ukancu, Stari Fužini, Ribčevem Lazu, Laškem Rovtu, Bohinjski Bistrici, na Goreljku, Uskovnici in Koprivniku. V času turistične sezone tako v Bohinju živi še dodatnih 1.800 prebivalcev.

V Bohinju je na voljo približno 5.000 ležišč, ki so namenjena turistični dejavnosti in predstavljajo sicer skromnih 6 odstotkov slovenskih nastanitvenih kapacitet.

V Bohinju povprečno beležijo okoli 320.000 nočitev domačih in tujih gostov na leto. V zadnjem času je okoli dve tretjini tujih gostov. Glavna sezona v Bohinju traja od 15. junija do sredine septembra. V času glavne sezone je v Bohinju okoli 5.000 gostov na dan, če zraven prištejemo še prebivalce počitniških hiš, je poleti v Bohinju v povprečju okoli 7.000 gostov na dan. Skupaj z domačini je torej približno 12.000 prebivalcev. V zadnjih dveh letih število dnevnih gostov močno narašča in že presega število 10.000 na dan, kar še dodatno obremenjuje cestno infrastrukturo.

V Bohinju je značilna nižja stopnja motorizacije, saj je bilo v letu 2008 466 avtomobilov na 1.000 prebivalcev in je s tem za 10 % pod državnim povprečjem. Kljub temu pa se zaradi specifike terena in razpršenosti vasi v Bohinju opravi kar 72 % potovanj z avtomobilom, le 5 % z javnimi prevoznimi sredstvi, 3 % s kolesom in 20 % peš (Guzelj & Zgonec, 2010).

Tuji gostje se v Bohinj pripeljejo večinoma z avtomobili ali avtodomi, več kot 90 % (Guzelj & Zgonec, 2010). Ravno tako se ti gostje po Bohinju večinoma gibljejo z avtomobili in s tem dodatno obremenjujejo cestno infrastrukturo. Za Bohinj je značilno, da se tudi domači gostje v Bohinj pripeljejo večinoma z osebnimi avtomobili, le redko z javnim prevozom.

Zgoraj opisana dejstva niso skladna s politiko trajnostnega razvoja v Bohinju.

2.2 CESTNO OMREŽJE

Bohinj je nekoliko odmaknjen od večjih urbanih središč. Cesta R1-209, ki poteka iz Bohinja po nomenjski dolini in soteski Save Bohinjke skozi Bled, se v Lescah priključi na avtocesto. Omenjeni cestni odsek je dolg 26 km, čas vožnje pa okoli 25 minut. Od Bleda do Bohinja obstaja alternativna cestna povezava preko Pokljuke, cesta RT-905. S Škofjo Loko in Tolminom je Bohinj povezan s cesto RT-909, ki poteka preko Soriške planine. Zgornja Bohinjska dolina je povezana s cesto R3-633, Ukanc in Slap Savice pa s cesto RT-904. Avtovlak, ki vozi na relaciji Bohinjska Bistrica–Most na Soči, povezuje Bohinj z Baško grapo (Guzelj & Zgonec, 2010).

2.3 KAKOVOST CESTNEGA OMREŽJA

Zgoraj omenjene ceste so vse asfaltirane, večji problem predstavlja širina določenih cest. Dovolj široka je le cesta R1-209 in v odseku od Lesc do Bohinjske Bistrice ni problematična. Ta cesta je preozka skozi Bohinjsko Bistrico in med naseljema Kamnje ter Ribčev Laz. Cesta je tu široka le 5,0 do 5,9 m. Podobno široka in na nekaterih odsekih še ožja od 4,9 m so ceste RT-909, ki vodi prek Soriške planine, cesta RT-904, ki vodi do Slapa Savice, in cesta R3-633 na odseku med Bitnjami in Jereko. Najožji sta cesti R3-633, ki poteka skozi vasi v Zgornji dolini in se vije skozi vaške ožine, in cesta RT-905, ki vodi na Pokljuko in povezuje naselji Gorjuše in Koprivnik. Ti cesti sta na nekaterih odsekih ožji od 4,9 m in na nekaterih mestih se tam ne moreta srečati niti dve vozili (Guzelj & Zgonec, 2010).

2.4 PROMETNE OBREMENITVE

Najbolj obremenjena je regionalna cesta R1-209, kjer je bilo po podatkih DRSC leta 2009 4.087 vozil na dan v povprečju letnega prometa. Na cesti v odseku med Bohinjsko Bistrico in Ribčevim Lazom je bilo na dan 3.248 vozil. Ob jezeru proti Ukancu je vozilo 1.150 vozil in na cesti med Bitnjami in Jereko 1.650 vozil na dan. Tovornega prometa je bilo do 4 %. V poletni turistični sezoni se promet podvoji, gledano na letno povprečje. Največji obseg cestnega prometa je na relaciji Bled–Bohinj, leta 2009 je v času visoke sezone znašala 9.474 vozil na dan. Trend se sicer povečuje in v zadnjih letih številka močno preseže 10.000 vozil na dan (Guzelj & Zgonec, 2010). Iz uradnih podatkov lahko razberemo, da je promet v poletnih mesecih (julij, avgust in september) v zadnjih letih na Ribčevem Lazu dvakrat večji kot na povprečen dan (Ministrstvo za infrastrukturo, 2019). V teh treh mesecih je kar 35 % vsega prometa. Trend pa se iz leta v leto povečuje (Občina Bohinj, 2019).

Sklepna ugotovitev je, da največjo težavo v Bohinju predstavljajo preozke ceste, posledice tega pa so:

- Vasi v Zgornji dolini so po zahodni in vzhodni strani slabše dostopne, v poletni sezoni se povečuje potovalni čas.
- Jezerska skleda je skozi spodnjo dolino sicer primerno povezana z Bohinjsko Bistrico, vendar pa konstantno povečevanje prometa v poletni sezoni predstavlja zelo veliko obremenitev ceste. Posledično je po nepotrebnem bolj obremenjena tudi cesta skozi Zgornjo dolino.
- Slabši dostop je do Slapa Savice, saj se zaradi preozke ceste na določenih odsekih težko srečata dve vozili.
- Manj privlačen je tudi alternativni pristop preko Pokljuke in Soriške planine, ravno tako zaradi kritičnih ozkih odsekov (Guzelj & Zgonec, 2010).

2.5 PARKIRIŠČA

V Bohinju je 42 urejenih parkirišč, na katerih je 2.670 parkirnih mest, od tega večji del v osrednjem območju TNP, ki je tudi najprivlačnejši za obiskovalce. Manjši del parkirišč je v robnem območju in izven območja TNP. Večina parkirišč je v Spodnji Bohinjski dolini, v Zgornji Bohinjski dolini pa jih skoraj ni.

Z umestitvijo ozkotirne železnice bi bilo treba zgraditi večjo kapaciteto parkirišč v območju »mehke mobilnosti«, konkretno v Bohinjski Bistrici oziroma pred mestom, saj je bistveni koncept uvedbe železnice predvsem umirjanje prometa proti jezerski skledi in naprej proti Ukancu. V Bohinjski Bistrici je v projektu »Smučišče 2864« predvidena izgradnja večje parkirne hiše, in sicer nad portalom predora Bohinjske železnice. Vsekakor bi bilo, če bi bil projekt realiziran, smiselno podaljšati krak ozkotirne železnice mimo obstoječega železniškega terminala do portala predora in s tem vključiti kapaciteto parkirne hiše v koncept umirjanja prometa v Bohinju.

Dodatno večje parkirišče bi se zgradilo v Bohinjski Bistrici, na parceli za sedanjo tovarno FILBO, med potokom Belco, Savo Bohinjko in železniško progo Jesenice–Nova Gorica. Čez omenjeno parcelo je predvidena izgradnja vzhodne bistriške obvoznice. Vzporedno z obvoznico bi potekala tudi trasa ozkotirne železnice.

Omenjeno parkirišče bi bilo centralno s kapaciteto najmanj 2.500 parkirnih mest, saj bi bil po uvedbi železnice promet z osebnimi vozili od Bohinjske Bistrice proti jezerski skledi močno omejen. Parkirišče naj bi bilo delno pokrito, lahko pa tudi v obliki večnivojske parkirne hiše.

3 VIDIKI OZKOTIRNE ŽELEZNICE – BOHINJ IN EVROPA

Zgodovina ozkotirnih železnic v Evropi sega v začetek 18. stoletja in je posledica industrijske revolucije. Z masovno gradnjo tovarn in vpeljavo strojev so se pokazale

velike potrebe po surovinah in transportu. Ozkotirne železnice so se takrat pojavile predvsem za transport v rudnikih, tovarnah, industrijskih območjih itd. Prve evropske železnice so bile zgrajene v Veliki Britaniji, za vleko pa so izkoriščali konje. Skladno z razvojem in potrebami so v 19. stoletju v Evropi zgradili tudi prve gorske železnice, ki so sprva služile za prevoz materiala in rude, nekateri odseki so se ohranili do danes in služijo v turistične namene. Z razmahom turizma je bilo v začetku 20. stoletja v Avstriji, Franciji, Nemčiji in Švici zgrajenih mnogo gorskih železnic zgolj v turistične namene. Najbolj atraktivna gorska železnica v dolžini 9,3 km je bila zgrajena v Švici na goro Jungfrau. Potnike pripelje na nadmorsko višino 3454 m. To je bil za tiste čase eden najdrznejših projektov, saj je večina trase speljana skozi 3 predore v severni steni Eigerja. Najdaljši predor je dolg več kot 7 km, proga pa premaga višinsko razliko 1393 m. Odprta je bila leta 1912, danes pa letno ustvari več kot 40 milijonov švicarskih frankov dobička.

3.1 ZGODOVINA BOHINJSKE OZKOTIRNE ŽELEZNICE

Ozkotirna železnica v Bohinju ni nekaj novega. Prva železnica je bila zgrajena leta 1902 za potrebe izgradnje Bohinjskega predora. Po železnici so prevažali pesek in kamnite kvadre od Ribčevega Laza in Laškega Rovta do Bohinjske Bistrice. Proga je bila dolga 8,6 km (Priloga 1).

Graditelj Bohinjskega predora Giacomo Ceconi je zgradil železnico zaradi težav pri prevozu kamnitih kvadrov s konjsko vprego v zimskem času. Posledično je prihajalo do zastojev pri gradnji predora. Od lastnikov zemljišč, kjer naj bi potekala trasa proge, je poskusil pridobiti začasna soglasja za primerno odškodnino, vendar so se domačini uprli in ponujenih pogojev niso sprejeli. Čez nekaj dni so kmetje prejeli začasno sodno razlastitev zemljišč z neprimerno manjšo odškodnino. Možnosti pritožb pa ni bilo več.

Železnica je potekala od gradbišča Bohinjskega predora vzporedno z današnjo železniško progo Jesenice–Nova Gorica v smeri proti Ajdovskemu gradcu in nato zavila pod železniški nasip, preko travnika za današnjo tovarno Filbo, kjer je prečkala potok Belco ter vzhodno od današnje bencinske črpalke preko lesenega mostu prečila Savo na njen levi breg. Železnica je nato preko travnikov potekala vse do vasi Brod, kjer je tik pred vasjo prečila reko Savo na njen desni breg, ker na levem bregu za umestitev tirov ni zadosti prostora. Za vasjo Savica, pri Objanovem čebelnjaku, je bila železnica preko četrtega mostu zopet speljana na levi breg Save. Proga je nato tekla mimo predela Za apnom, Pleč, Loga, Dov in Zabrševja. Pri Laškem Rovtu je stal najdaljši most te trase, dolg kar 80 m, preko katerega je železnica zopet prečila reko Savo (slika 1), mimo kamnoloma pri Laškem Rovtu in naprej skozi Gosti les proti kamnolomu pod današnjim hotelom Bellevue (slika 2).

Slika 1: Najdaljši most prvotne železnice pri Laškem Rovtu
(Vir: Budkovič, 2004)

Slika 2: Kamnolom pod današnjim hotelom Bellevue leta 1902
(Vir: Budkovič, 2004)

V času prve svetovne vojne je bila v Bohinju zgrajena druga ozkotirna železnica, ki je iz Bohinjske Bistrice po spodnji dolini potekala vse do Ukanca (Priloga 2). Dolžina proge je bila 13 km. Železnica je služila oskrbovanju bojišča predvsem za severni del 15. korpusa, to je 50. divizijo, ki je zasedala fronto od Batognice do Mrzlega vrha v krnskem pogorju. Pomladi leta 1915 so se po tirih pričele pomikati dolge kolone vprežnih voz za potrebe oskrbovanja fronte. To je bila le začasna rešitev, saj so bile potrebe po transportu ogromne, učinek pa je bil premajhen. Posledično je bila leta 1917 proga elektrificirana, s tem pa so povečali kapaciteto transporta. Prva leta po vojni je železnica služila v turistične namene, pozneje je tedanja oblast sprejela sklep, da se železnica poruši, kar je za današnje pojme in razmišljanja velika škoda.

Številne države, kot so Italija, Avstrija, Švica in Nemčija, so ob koncu 19. in v začetku 20. stoletja zgradile na stotine kilometrov ozkotirnih in zobatih železnic, saj so v tem videle velik turistični potencial. V Sloveniji pa smo v nasprotju z zahodom zaradi takratne zgrešene ideologije porušili nekaj izjemno lepih in tehnično zelo zahtevnih železniških prog, kot so železniška proga Jesenice–Trbiž, progi Velenje–Slovenj Gradec, Naklo–Tržič in druge.

Še drznejši pa je bil načrt izgradnje Triglavske gorske železnice, ki sta ga leta 1907 izdelala dr. Fritz Steiner in inž. Planinski (Priloga 3). Ko je po zgrajeni Bohinjski železnici stekel promet, je v Bohinju porasel tudi turistični razvoj. Tako se je porodila zamisel o izgradnji gorske železnice, ki bi turiste popeljala na sam vrh Triglava. Načrt je bil izdelan v dveh različnih variantah. Izhodišče naj bi bilo v obeh primerih na železniški postaji v Bohinjski Bistrici. Po prvi varianti na bi potekala trasa praktično po bivši trasi, ki je bila namenjena za gradnjo predora, pri Sv. Janezu pa bi zavila v dolino Voje in od tam na planino Uskovnica ter naprej na Velo polje. Od tam naprej bi na vrh Triglava vozila žična železnica. Druga varianta je predvidevala adhezijsko železniško progo od Bohinjske Bistrice do doline Voj. Od tam bi bila speljana zobata železnica do Velega polja in naprej do Kredarice. Od Kredarice proti Triglavu naj bi železnica tekla pod zemljo, končna postaja pa naj bi bila nekaj metrov pod vrhom. Julija leta 1907 je dr. Steinerju železniško ministrstvo za omenjeni projekt podelilo koncesijo in bi tako lahko pričeli s tehničnimi pripravami za gradnjo. Zaradi finančnih težav so začetek gradnje prestavljali vse do začetka prve svetovne vojne, ko je projekt šel v pozabo (Budkovič, 2004).

3.2 KONCEPT OZKOTIRNE BOHINJSKE ŽELEZNICE PO PRAVILIH DOBRE PRAKSE IZ ŠVICARSKEGA ZERMATTA

Koncept ozkotirne železnice in umirjanje motornega prometa v Bohinju je povzet po pravilih dobre prakse iz švicarskega mesta Zermatt. Občina Bohinj in švicarski Zermatt sta si topografsko, po površini in številu prebivalcev zelo podobni. V obeh primerih sta dolini zaprti. Zermatt ima 243 km² površine in 5.600 prebivalcev, Bohinj pa 334 km² površine in 5.149 prebivalcev. Bistvena razlika je predvsem v razvitosti

turizma, saj je v Zermattu okrog sedemkrat večje število nočitev kot v Bohinju. V turistični sezoni je v Zermattu več kot 25.000 gostov na dan. Zermatt ima prenočitvene kapacitete v okoli 150 hotelih.

Zermatt je od leta 1966 zaprto območje za motorizirani promet tako za turiste kot tudi za lokalno prebivalstvo. Domačini parkirajo svoje neelektrična vozila v garažni hiši v 5 km oddaljenem Täschu. Tam so na voljo tudi parkirna mesta za obiskovalce, in sicer 1.300 mest v parkirni hiši in 1.800 parkirnih mest na prostem. Znotraj zaprtega območja je vožnja dovoljena le z električnimi vozili, ki so večinoma v lasti taksi služb in hotelov.

Za javni prevoz je v Zermattu poskrbljeno z osmimi električnimi avtobusi, ki z dvema krožnima linijama povezujejo obrobje Zermatta s središčem. Dolina je ravno tako povezana tudi z ozkotirno železnico. Tovor in oskrbovanje trgovskih ter hotelskih kapacitet se prevaža z električnimi tovornimi vozili, ki imajo posebno dovoljenje. Tovor, ki se pripelje iz drugih krajev, se v mestu Täsch pretovori z običajnih tovornih vozil na električna. Lokalno prebivalstvo je glede na opisani režim precej prikrajšano, po drugi strani pa je z okoljevarstvenega vidika to zelo dobra naložba za prihodnost (Guzelj & Zgonec, 2010).

Slika 3: Švicarska gorska železnica
(Vir: Wikipedija, 2018)

3.3 PRINCIP DELOVANJA GORSKIH ŽELEZNIC

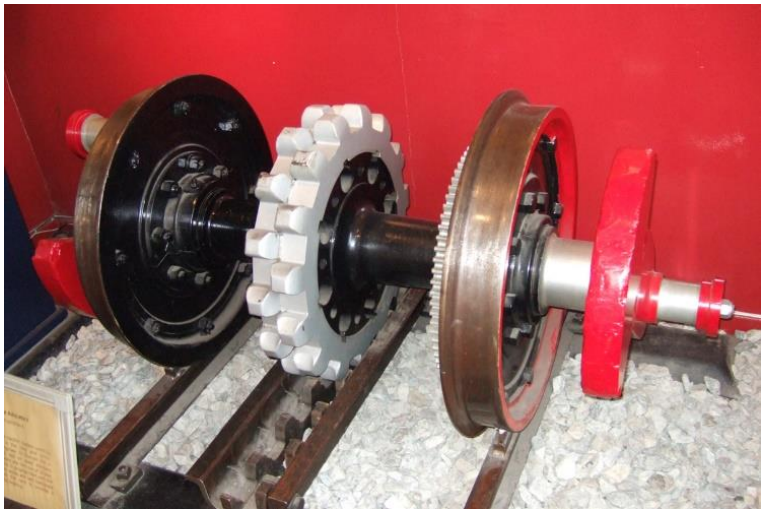
Bohinjska ozkotirna železnica naj bi na nekaterih odsekih dosegla naklone, po katerih klasični vlak ne more voziti. Za premagovanje večjih strmin obstaja rešitev, ki jo poznamo pri gorskih železnicah (slika 3). Gorska železnica ima za premagovanje strmih odsekov na sredini med tiri nameščeno zobato letev. Vlaki imajo na pogonski osi zavorna kolesa oziroma zobnike, ki se prilegajo na zobato letev. Tak sistem omogoča, da vlaki lahko premagujejo strmine tudi do 10° naklona. Tako železnico imenujemo tudi zobata železnica.

Prvo zobato železnico so zgradili v Angliji leta 1812. Potekala je med Middletonom in Leedsom v zahodnem Yorkshiru. Po njej je vozila parna lokomotiva. Prva gorska zobata železnica je bila Mount Washington Cog Railway v ameriški zvezni državi New Hampshire, ki je prve potnike prepeljala leta 1868. V Evropi je bila prva gorska železnica zgrajena leta 1871, in sicer Vitznau-Rigi-Bahn na gori Rigi v Švici.

Slika 4: Gorska železnica Vitznau-Rigi na gori Rigi v Švici
(Vir: lastni)

Od iznajdbe zobate železnice do danes je bilo zgrajeno več različnih tipov zobniških pogonov, prvi leta 1812 Blenkinsop, nato Marsh (1861), Fell v letih 1860, Riggenbach (1871), Abt (1882). Strub (1896), Locher (1889) in Morgan leta1900.

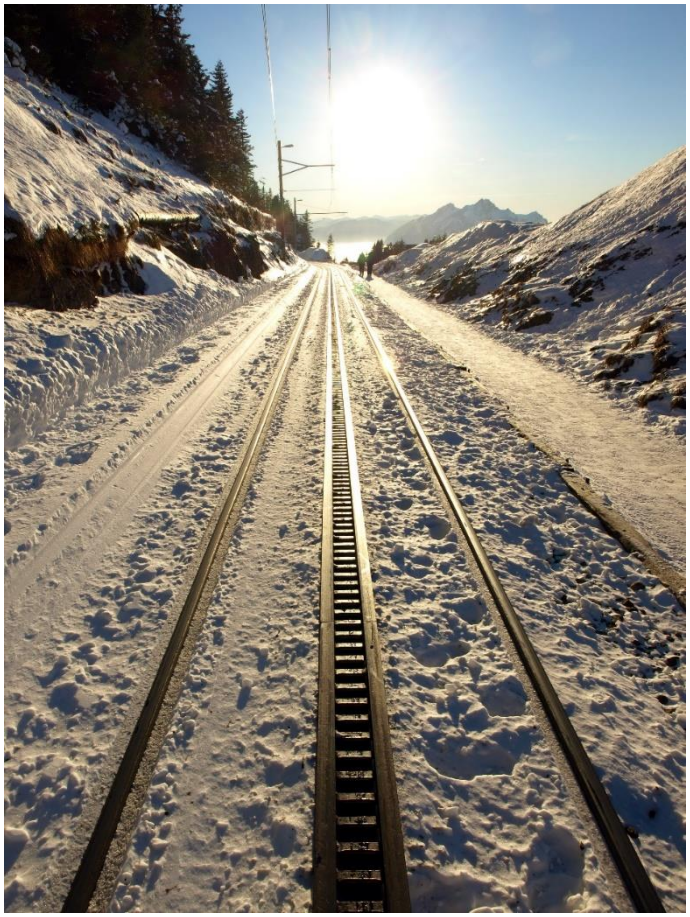
Danes večina gorskih železnic uporablja sistem Abt (slika 5), katerega izdelava je cenejša in enostavnejša, vendar pa ima slabšo odpornost proti obrabi kot npr. Riggenbach (slika 6).



Slika 5: Pogonski zobnik zobate železnice sistema Abt
(Vir: Wikipedija, 2018)

Nekatere zobate železnice imajo sredinsko zobato letev nameščeno le na odsekih proge z večjim naklonom, saj na ravninskih delih vlak za pogon ne potrebuje sredinskega zobatega pogonskega kolesa.

Prva lokomotiva, ki je vozila po zobati železnici, je bila parna, obstajajo še plinske, bencinske, dizelske in električne. Danes je večina zobatih gorskih železnic elektrificiranih, kar predstavlja bistveno prednost glede okoljske problematike, so tudi manj hrupne in predstavljajo trajnostno rešitev glede prevoza potnikov (Wikipedija, 2019).



Slika 6: Tiri sistema Riggenbach na gori Rigi v Švici
(Vir: lastni)

4 MOŽNOSTI ČRPANJA SREDSTEV IZ SKLADOV EU

Namen naloge je predstaviti in opisati možnosti črpanja finančnih sredstev EU za izgradnjo omenjenega projekta na podlagi kohezijske politike. EU v delovnem programu (Work Programe) vsako leto objavlja razpise za financiranje projektov na najrazličnejših področjih. Sredstva lahko črpajo vse države članice EU. Uspešnost pridobitve teh sredstev je odvisna od posamezne države in njene angažiranosti pri spremljanju objav, odziva in predvsem pri pripravi korektne dokumentacije. Na splošno pa lahko rečemo, da bolj ko je država uspešna pri pripravah in izdelavah posameznih projektov, za več sredstev se lahko poteguje.

Podatki so črpani večinoma s spleta, spletni naslovi so navedeni v virih. Nekaj podatkov je pridobljenih iz dokumentov: Dokument Kohezija HG junij 2017, in Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

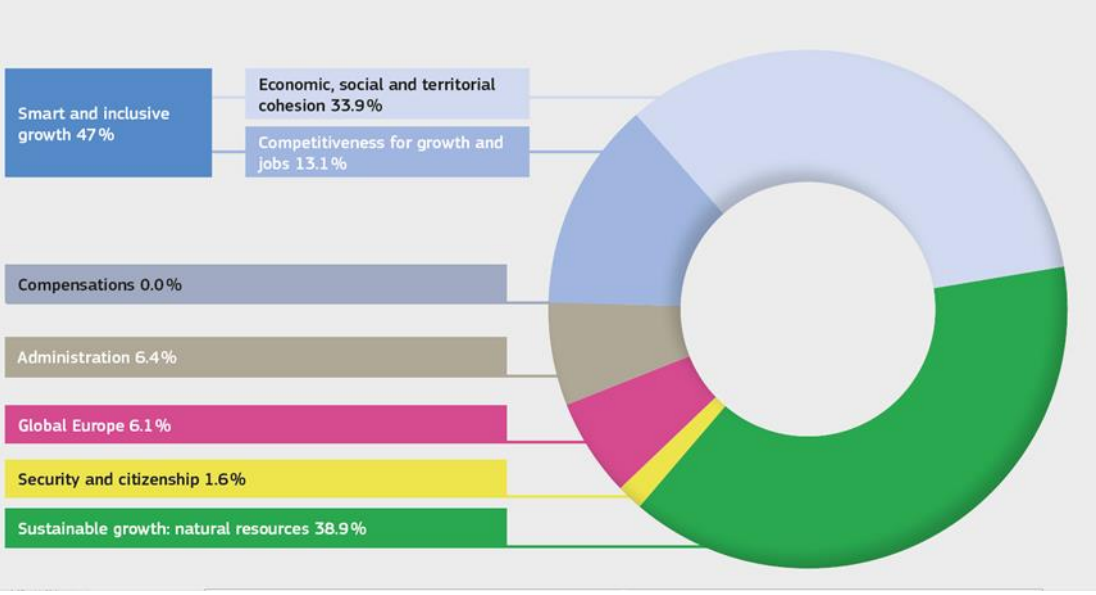
Ga. Hermina Golob, svetovalka za kohezijsko politiko v SPBR v Bruslju, je podala nekaj smernic o načinu črpanja evropskih kohezijskih sredstev.

4.1 KOHEZIJSKA POLITIKA

Kohezijska politika podpira več sto tisoč projektov po vsej Evropi. Sredstva se črpajo iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada. Kohezijski sklad se uporablja za države članice EU, katerih BDP je nižji od 90 % povprečja 27 držav EU. Hrvaška ni upoštevana.

Namen kohezijske politike je zmanjšati neskladje med različnimi regijami in zaostalost najmanj razvitih regij. Opredeljen v Enotnem evropskem aktu iz leta 1986 in v Lizbonski pogodbi (Ekonomska, socialna in teritorialna kohezija). V proračunskem obdobju 2014–2020 sta se usklajenost in skladnost med kohezijsko politiko in drugimi politikami EU, ki prispevajo k regionalnemu razvoju, kot so razvoj podeželja ter ribiška in pomorska politika, povečali z določitvijo skupnih določb za ESRR, ESS, Kohezijski sklad, Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja (EKSRP) ter Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo (ESPR) (slika 7). Vseh pet skladov skupaj predstavlja evropske strukturne in investicijske sklade (skladi ESI) (European Structural and Investment Funds (ESI Funds) – explore our data, 2017).

Večletni finančni okvir za obdobje od 2014 do 2020



Slika 7: Razdelitev kohezijskih sredstev po panogah
(Vir: Kohezija HG, junij 2017)

4.2 NAČINI FINANCIRANJA

Logika naložb sredstev EU sledi strategijam (in vedno tudi pravnim podlagam) za obdobje 2014–2020 bodisi na ravni EU ali na ravni države:

- Na EU ravni – Strategija Evropa 2020:
  https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/framework/europe-2020-strategy_sl.

- Opis na strani Ministrstva za finance:
  http://www.mf.gov.si/delovna_podrocja/ekonomsko_upravljanje_in_nacrtovanje/evropski_semester/strategija_evropa_2020/.

- V Sloveniji za področje prometa – Strategija prometa:
  http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs/.

EU za vsakih 7 let sprejme proračun EU – večletni finančni okvir (VFO) vlaganj EU bodisi z instrumenti neposredno preko Evropske komisije ali pa dodeli sredstva državam, ki jih upravljajo države skupaj z Evropsko komisijo.

- Brošura, ki jo je pripravil Evropski parlament:
  http://www.europarl.europa.eu/EPRS/Funding_Guide.pdf.

EU-skladi v Sloveniji (dodeljena sredstva iz EU proračuna izvajajo slovenske institucije): http://www.eu-skladi.si/.

- Uradni dokumenti: http://www.eu-skladi.si/sl/ekp/kljucni-dokumenti
  Uradna zadnja različica Operativnega programa – 3 milijarde sredstev dobi Slovenija iz 3 skladov (ESRR, ESS in KS): npr. na str. 212 je promet – utemeljitev načrtovanih naložb s cilji, rezultati, kazalniki; v prvem delu dokumenta na str. 17 pa opis področja.

Neposredno Evropska komisija dodeljuje sredstva za npr. promet in energetiko preko CEF (Connecting Europe Facility), slo – Instrument za povezovanje Evrope, več informacij na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo:
http://www.mzi.gov.si/eu_sredstva/instrument_za_povezovanje_evrope_ipe_2014_2020/.

- Dodatne informacije na strani DG MOVE:
  https://ec.europa.eu/transport/home_en
  (Naložbe v regije in mesta: Kohezijska politika EU 2014–2020, 2017).

4.3 KOHEZIJA ZA OBDOBJE 2014–2020

4.3.1 Kronologija ključnih dogodkov

V spodnji tabeli 1 je prikazana kronologija ključnih dogodkov pri upoštevanju Kohezijske politike in razdelitev kohezijskih sredstev za obdobje od 2014 do 2020 (slika 8).

2013 december	Sprejem svežnja kohezijskih uredb na podlagi Večletnega finančnega okvira
2014 december	Zaključek programiranja
2015–2016	Vzpostavljanje sistemov upravljanja in nadzora skladno s Splošno uredbo 1303/2013 in obveščanje EK o imenovanju organov izvajanja
2016–2023	Izvajanje programov

Tabela 1: Kronologija ključnih dogodkov
(Vir: Kohezija HG, junij 2017)

	Commitment appropriations	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total 2014–2020
1	Smart and inclusive growth	63973	66813	69304	72342	75271	78752	82466	508921
1a	Competitiveness for growth and jobs	16560	17666	18467	19925	21239	23082	25191	142130
1b	Economic, social and territorial cohesion	47413	49147	50837	52417	54032	55670	57275	366791
2	Sustainable growth: natural resources	59303	59599	59909	60191	60267	60344	60421	420034
	Of which: market related expenditure and direct payments	44130	44368	44628	44863	44889	44916	44941	312735
3	Security and citizenship	2179	2246	2378	2514	2656	2801	2951	17725
4	Global Europe	8335	8749	9143	9432	9825	10268	10510	66262
5	Administration	8721	9076	9483	9918	10346	10786	11254	69584
	Of which: administrative expenditure of the institutions	7056	7351	7679	8007	8360	8700	9071	56224
6	Compensations	29	0	0	0	0	0	0	29
	Total commitment appropriations	142540	146483	150217	154397	158365	162951	167602	1082555
	As a percentage of GNI	1.03%	1.02%	1.00%	1.00%	0.99%	0.98%	0.98%	1.00%
	Total payment appropriations	135866	141901	144685	142771	149074	153362	156295	1023954
	as a percentage of GNI	0.98%	0.98%	0.97%	0.92%	0.93%	0.93%	0.91%	0.95%
	Margin available	0.25%	0.25%	0.26%	0.31%	0.30%	0.30%	0.32%	0.28%
	Own Resources Ceiling as a percentage of GNI	1.23%	1.23%	1.23%	1.23%	1.23%	1.23%	1.23%	1.23%

Slika 8: Razdelitev kohezijskih sredstev po letih 2014–2020
(Vir: Kohezija HG, junij 2017)

4.3.2 Dodelitve strukturnih in investicijskih skladov (ESIF) državam članicam 2014–2020

V tabeli 2 so skupni zneski po državah članicah, ki vključujejo dodelitve.

V mio EUR

Država članica	KOHEZIJA: ESRR + ESS + KS + YEI	Čezmejno sodelovanje	Transnacionalno sodelovanje	Razvoj podeželja	Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo	SKUPAJ
BE	2.020,7	222,3	40,8	647,8	41,7	2.973,5
BG	7.422,8	100,3	26,7	2.366,7	88,1	10.004,6
CZ	21.643,2	303,1	36,5	2.305,7	31,1	24.319,7
DK	413,2	106,3	33,8	918,8	208,4	1.680,5
DE	18.269,5	652,1	313,3	9.445,9	219,6	28.900,4
EE	3.534,6	39,6	5,5	823,3	101,0	4.504,1
IE	1.019,8	150,5	18,3	2.190,6	147,6	3.526,8
EL	15.275,2	119,4	54,0	4.718,3	388,8	20.555,7
ES	27.941,9	365,9	159,5	8.297,4	1.161,6	37.926,3
FR	14.763,2	778,0	324,8	11.384,8	588,0	27.838,8
HR	8.463,3	82,1	18,3	2.026,2	252,6	10.842,5
IT	31.686,3	764,6	251,2	10.444,4	537,3	43.683,7
CY	702,2	26,1	4,3	132,2	39,7	904,5
LV	4.418,2	59,6	7,9	1.075,6	139,8	5.701,2
LT	6.709,4	51,5	13,9	1.613,1	63,4	8.451,3
LU	39,6	15,5	4,7	100,6	-	160,3
HU	21.544,1	264,8	41,4	3.430,7	39,1	25.320,1
MT	708,0	14,3	1,7	97,3	22,6	844,0
NL	1.014,6	309,7	80,0	765,3	101,5	2.271,1
AT	978,3	221,9	35,4	3.937,6	7,0	5.180,2
PL	76.866,5	431,0	133,7	8.697,6	531,2	86.660,0
PT	21.342,5	86,6	41,1	4.058,5	392,5	25.921,3
RO	22.541,1	251,8	75,4	8.128,0	168,4	31.164,8
SI	**3.011,9**	**54,5**	**8,4**	**837,8**	**24,8**	**3.937,4**
SK	13.768,3	195,1	22,3	1.559,7	15,8	15.561,2
FI	1.304,5	62,7	38,7	2.380,4	74,4	3.860,6
SE	1.763,5	258,7	74,6	1.763,6	120,2	3.980,5
UK	10.974,3	612,3	253,3	5.195,4	243,1	17.278,4
SKUPAJ	**340.140,7**	**6.600,5**	**2.119,4**	**99.582,2**	**5.749,3**	**453.953,3**

Tabela 2: Skupni zneski po državah članicah, ki vključujejo dodelitve v mio EUR
(Vir: Kohezija HG, junij 2017)

- **Kohezija:** Evropski sklad za regionalni razvoj (**ESRR**), Evropski socialni sklad (**ESS**), Kohezijski sklad (**KS**) in Pobuda za zaposlovanje mladih (**YEI** – *Youth Employment Initiative*) + **Čezmejno in transnacionalno sodelovanje** (ESRR);

- **razvoj podeželja:** Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja (EKSRP)

- **ribištvo:** Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo (ESPR) (Golob, 2017).

4.4 DODELITVE ESIF SLOVENIJI 2014–2020

Slovenija bo v obdobju 2014–2020 razpolagala z okvirno **4,118 mrd. EUR** iz skladov: ESRR, ESS, KS, YEI, EKSRP, ESPR, Sklad evropske pomoči za najbolj ogrožene (FEAD – *Fund for European Aid to the Most Deprived*) in Instrumentom povezovanja Evrope (CEF – *Connecting Europe Facility*).

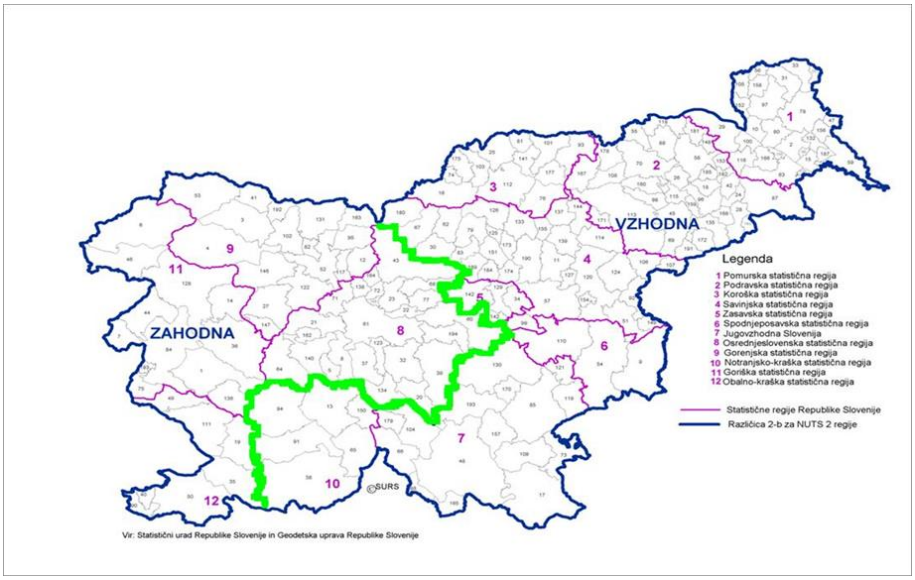
Slovenija s celotnim ozemljem sodeluje v treh od štirih makroregionalnih strategij (MRS):

- Strategija EU za Jadransko-jonsko regijo (EUSAIR),
- Strategija EU za Podonavsko regijo (EUSDR) in
- Strategija EU za Alpsko regijo (EUSALP), ki ji je Slovenija v letu 2016 tudi predsedovala.

Ključna dokumenta za izvajanje evropske kohezijske politike v Sloveniji sta:

- **Partnerski sporazum med RS in EK za obdobje 2014–2020**, ki kot strateški dokument opredeljuje področja vlaganj petih skladov (ESRR, ESS, KS, YEI, EKSRP in ESPR) in YEI (v deljenem upravljanju Slovenije in EK) in

- **Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020** (finančni razrez po vsebinah je prikazan na sliki 8.)



Slika 9: Delitev Slovenije na dve Kohezijski regiji
(Vir: Kohezija HG, junij 2017)

Države EU so svoja ozemlja razdelile na različne upravne enote. Na evropski ravni so za lažje vodenje programov in primerjavo statističnih podatkov oblikovali regije NUTS (nomenklatura statističnih teritorialnih enot). EU je trenutno razdeljena na 274 regij. Slovenija je razdeljena na dve regiji (slika 9) (Golob, 2017).

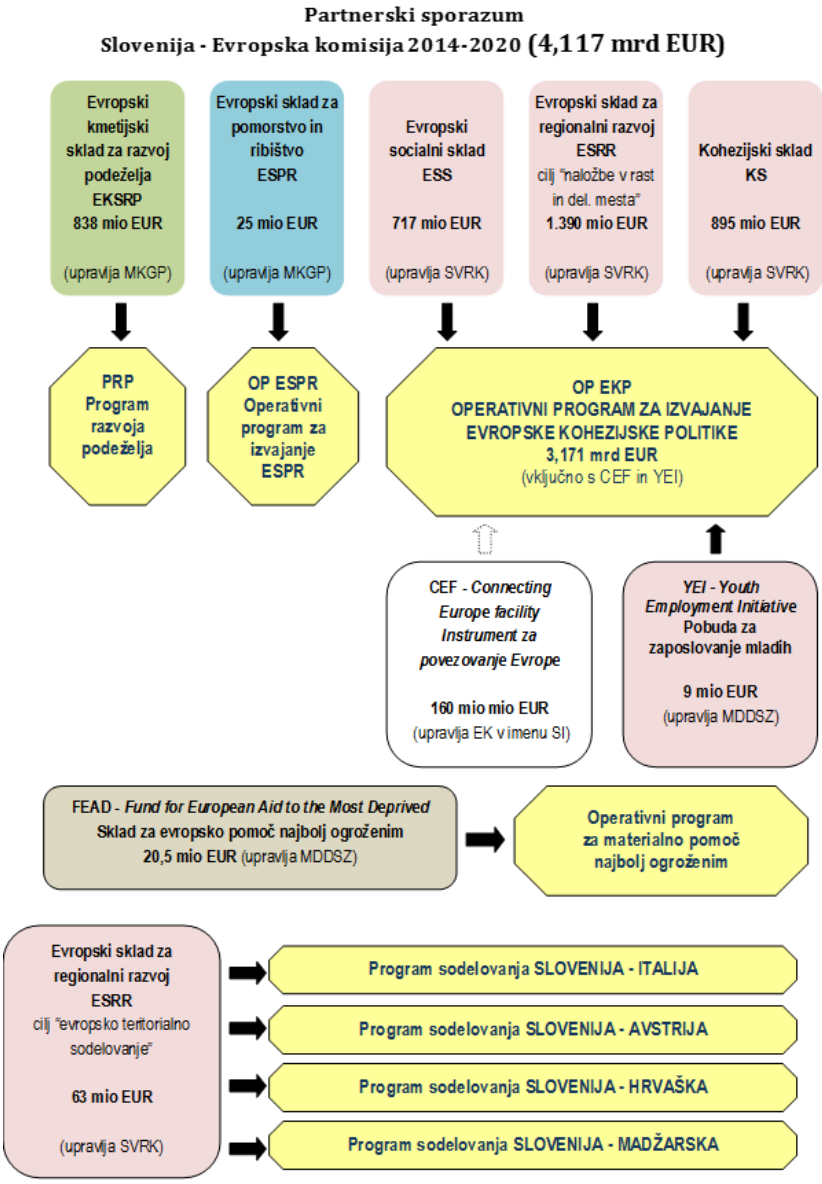
4.4.1 Ključni dokumenti

PS	Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020 (slika 10)
PRP	Program razvoja podeželja Republike Slovenije 2014–2020
OP EKP	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020
OP ESPR	Operativni program za izvajanje ESPR v RS za obdobje 2014–2020

4.4.2 Makroregionalne strategije, v katerih sodeluje Slovenija

Slovenija sodeluje v treh makroregionalnih strategijah:

EUSAIR	*European Union Strategy for the Adriatic and Ionian Region* (Strategija EU za Jadransko-jonsko regijo),
EUSALP	*European Union Strategy for the Alpine Region* (Strategija EU za Alpsko regijo),
EUSDR	*European Union Strategy for the Danube Region* (Strategija EU za Podonavsko regijo) (Golob, 2017).



Slika 10: Partnerski sporazum med Slovenija in Evropsko komisijo 2014–2020
(Vir: Kohezija HG, junij 2017)

4.5 LOBIRANJE IN KOMISARJI EU

Lobiranje imenujemo poskus vplivanja posameznika (lobista) na odločitev odločevalcev (lobirancev) na področju oblikovanja in sprejemanja zakonodaje ter javnih politik.

Evropski parlament in Evropska komisija sta 23. junija 2011 v želji po večji preglednosti delovanja institucij EU vzpostavila in zagnala skupni javni register s podatki o lobistih, ki poskušajo vplivati na oblikovanje politik in odločanje v evropskih

institucijah.

Lobiranje v politiki je postalo nekaj povsem vsakdanjega in nekateri ta pojav enačijo s korupcijo, vendar pa je v demokraciji to povsem legitimen proces, seveda če je lobiranje regulirano in transparentno. Vedeti pa je treba, da je lobiranje vedno bolj sofisticirano in ga je vedno težje regulirati. Lobisti danes obračajo ogromne vsote denarja, gre za izredno donosen posel, saj velike kooperacije vanj vlagajo veliko denarja. V EU je po neuradnih podatkih že 20 lobistov na enega poslanca.

Slovenija je v EU med manjšimi državami in temu primerno imamo tudi manj lobistov, zato naša država težko vpliva na procese pri izdelavi in sprejemanju zakonov, saj so pritiski »velikih« enostavno premočni.

Veliko več možnosti pri uveljavitvi interesov določene države pri snovanju in sprejemanju zakonov ima komisar EU, zato je zelo pomembno, da je kandidat kompetenten in strokoven. Evropsko komisijo sestavlja 28 komisarjev. Eden od njih je tudi predsednik komisije. Vsaka država ima v komisiji po enega komisarja, ki upravlja svoj resor. Evropska komisija se sestaja vsak teden, kjer odloča o politično občutljivih vprašanjih in sprejema predloge. Komisar lahko ustno ali pisno predstavi svoje mnenje, ukrepe in predloge novih predpisov ali ukrepov in lahko bistveno vpliva pri oblikovanju novih aktov, zakonov, uredb itd.

Tudi pri snovanju projekta, ki je predmet te naloge, bi lahko bistveno več dosegli, če bi namero projekta EU komisiji predstavila kar komisarka, saj komisija med drugim tudi sodeluje pri oblikovanju skupnih politik in proračuna EU.

4.6 PRIČAKOVANI CILJI FINANCIRANJA PROJEKTA

Iz zgornjih poglavij je razvidno, da je možno pridobiti sredstva za omenjeni projekt iz različnih virov. Optimalni cilj projekta je najprej pridobiti sredstva za izdelavo projektne dokumentacije in nato sredstva za izgradnjo projekta. Denarja v skladih EU je dovolj, vendar pa je pri pripravi in uresničevanju ciljev potrebna izredna natančnost. Slovenija trenutno izkorišča le približno 60 % razpoložljivih sredstev, čemur verjetno botrujejo precej zapleteni postopki pri pridobivanju in izpolnjevanju pogojev za pridobitev.

Turizem v Bohinju se iz leta v leto bolj razvija, zato bi bil omenjeni projekt z uvedbo ustrezne politike gotovo rentabilen. Z omejitvijo prometa, predvsem enodnevnih gostov, do jezerske sklede bi močno prispevali k trajnostnemu razvoju okoljske politike, turizem pa bi se z atraktivno železnico lahko le povečeval.

5 ANALIZA PROSTORA

Občina Bohinj je zaprta dolina ledeniškega izvora in na tak način geografsko zaključen prostor. Občina je razdeljena na 10 katastrskih občin, poseljenost pa je razpršena po 24 vaseh. Upravni center je Bohinjska Bistrica. Občina Bohinj spada pod Upravno enoto Radovljica.

Občina Bohinj po površini meri 333,7 km² in sodi med večje občine v Sloveniji. 66 % občinskega ozemlja (221 km²) leži znotraj varovanega območja Triglavskega narodnega parka, 84 % površine občinskega ozemlja pa je zavarovane v okviru Nature 2000. Natura 2000 je evropsko omrežje posebnih varstvenih območij, razglašenih v državah članicah EU, z osnovnim ciljem ohraniti biotsko raznovrstnost za bodoče rodove.

5.1 RELIEFNE IN GEOLOŠKE ZNAČILNOSTI

Kamnita skladovnica v Bohinju je sestavljena pretežno iz različnih triasnih kamnin, manj je jurskih in krednih, nekaj malega oligocenskih, veliko pa pleistocenskih in holocenskih usedlin. Med kamninami prevladujeta apnenec in dolomit. Na območju se nahajajo tudi manjša nahajališča mineralnih surovin.

Bohinj leži v jedru Julijskih Alp. Obdan je z visokogorskimi grebeni in visokimi vrhovi, med katerimi je tudi naš najvišji vrh Triglav. Na jugu sta bohinjska Spodnja in Zgornja dolina z Vojami. Julijske Alpe so najmanj razčlenjene na vzhodnem obrobju, kjer se razprostira z gozdom porasla planota Pokljuka. Skromen, močno zakrasel ostanek nekdanjega ravnika je Komna. Vzhodni del občine sega na gozdnato planoto Jelovico.

Območju je dalo današnjo obliko raznovrstno in dolgotrajno kemično in fizikalno delovanje na geološko podlago, je pa tudi posledica delovanja notranjih geoloških sil, gubanja in dviganja zemeljskih plasti. S tektonskim pogrezanjem je nastala bohinjska kotlina, ob prelomih so vode izoblikovale doline. Pleistocenska poledenitev, zadnja pred 8000 leti, je dala območju končno podobo (Buser, 1986).

5.2 PRIČAKOVANA PROMETNA OBREMENITEV

V Bohinju je bilo v visoki poletni sezoni že zabeleženih približno 10.000 gostov na dan, kar močno obremenjuje cestno-prometno infrastrukturo. Brez korenitih sprememb glede omejitev motoriziranega prometa bo ta številka samo še naraščala. Situacija bo postala neobvladljiva, davek pa bomo plačevali domačini in narava. Glede na to, da v Bohinju živi približno 5100 ljudi, še dodatnih 1800 pa predstavljajo t. i. vikend migranti, lahko ugotovimo, da je v Bohinju ob vikendih približno 7000

prebivalcev. Če pri izračunu upoštevamo, da je v Sloveniji v povprečju 500 vozil na 1000 prebivalcev, lahko ugotovimo, da se med vikendi v Bohinju maksimalno lahko giblje 3500 vozil na dan. V visoki sezoni se ta številka najmanj podvoji.

Z izgradnjo železnice se bo motoriziran promet v Bohinju močno zmanjšal in z dobro politiko omejevanja motoriziranega prometa za dnevne obiskovalce bi lahko obdržali maksimalno število vozil na dan na številu 3500. Če želimo radikalno zmanjšati motorizirani promet, je treba v Bohinjski Bistrici zagotoviti približno 3000 parkirnih mest, obiskovalcem pa ponuditi možnost storitve »Park and Go«, kar pomeni, da bi bila v ceni prevoza z železnico všteta tudi parkirnina.

Pričakovani cilj je torej omejiti motorizirani promet po bohinjski dolini, z atraktivno in sodobno ozkotirno železnico pa v Bohinj privabiti še več gostov, kar bi posledično pomenilo gospodarsko rast in prispevek k trajnostnemu razvoju Bohinja.

5.3 PARKIRIŠČE

Parkirišče bi bilo zgrajeno v neposredni bližini obstoječe železniške postaje, trase ozkotirne železnice in predvidene vzhodne obvozne ceste (UPN BB-39). Parkirišče s površino približno 10.200 m² je predvideno na zemljišču s parcelnimi številkami 425/1, 430/1 in 430/2. Parkirišče je v OPN predvideno v okviru izgradnje prometnega terminala.

5.4 DOPUSTNI IN POGOJNO DOPUSTNI OBJEKTI IN DEJAVNOSTI PO OBMOČJIH NAMENSKE RABE

Parcele parkirišča, ki imajo v OPN oznako PO

PO – ostale prometne površine. Dopustni objekti na teh površinah so:

- 21110 avtoceste, hitre ceste, glavne ceste in regionalne ceste: samo počivališča, parkirišča,
- 21120 lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste.

Parcele železnice in železniškega terminala, ki imajo v OPN oznako PŽ.

PŽ – Površine železnic
Dopustni objekti in dejavnosti:

- 21210 glavne in regionalne železniške proge,
- 12410 postajna poslopja, terminali, stavbe za izvajanje komunikacij ter z njimi povezane stavbe: samo za potrebe železnic,

- 12510 industrijske stavbe: samo avtomehanične in podobne delavnice za potrebe železnic,
- 12520 rezervoarji in skladišče: samo pokrite skladiščne površine za potrebe železnic,
- 21410 mostovi in viadukti,
- 21420 predori in prehodi,
- postajališča in peroni,
- parkirišča in počivališča.

Za vse zgoraj omenjene parcele je izdelan še OPPN BB-16 BOH

BB-16 Prometni terminal – opis

Na delu območja velja Občinski podrobni prostorski načrt za daljnovod 110 + 20 kV RTP Železniki–RTP Bohinj (Ur. l. RS, št. 58/2009), ki se mu predvideni OPPN prilagodi.

Na površinah s podrobno namensko rabo PO je načrtovana gradnja prometnega terminala s centralno avtobusno postajo, železniško postajo in javno parkirno hišo z mesti za osebna vozila, avtobuse in tovorni promet. Za javno parkirno hišo je obvezna izvedba javnega natečaja.

Celovito se ureja prometna zasnova območja, s katero je treba zagotoviti:

- povezovalno cesto med obvoznico in Ajdovsko cesto,
- ustrezen priključek povezovalne ceste in območja prometnega terminala na vzhodno obvoznico,
- ustrezne dostope obstoječih in načrtovanih objektov na prometno omrežje, pešpot ob potoku Belca,
- ustrezen prometni režim v območju, tako da se zaradi načrtovanih ureditev in objektov ne bo bistveno spremenila prometna obremenitev Ajdovske ceste (npr. omejitev prometa na povezovalni cesti na javni promet, lokalni dovoz in intervencijo ter omejitev ali prepoved tranzitnega osebnega in tovornega prometa).

Povezovalna cesta se načrtuje na zahodni strani območja, razen če se v okviru strokovnih podlag za OPPN zagotovijo ustreznejše rešitve. Če zaradi prostorskih in višinskih omejitev ni možno zagotoviti ustreznejšega poteka ceste, je dopustno poseči v brežino potoka Belca, vendar na čim krajšem odseku in s čim manjšim vplivom na vodotok, relief brežine in obrežno vegetacijo.

Obvezna je izvedba variantnih strokovnih prostorskih preveritev, ki se jih podrobneje ovrednoti tudi z vidika vplivov na krajino, vidne kakovosti okolja in kulturno dediščino. Za načrtovane ureditve je treba pridobiti pogoje in soglasje organov, pristojnih za

ohranjanje narave in varstvo kulturne dediščine. Za morebitni poseg v brežino vodotoka pa potrebujemo tudi soglasje organa, pristojnega za upravljanje z vodami.

Na delu zemljišč je evidentirano območje, ogroženo zaradi poplav, na katerem se upoštevajo splošni pogoji varstva pred poplavami iz 150. člena Občinskega prostorskega načrta Občine Bohinj.

Če se gradnja povezovalne ceste in prometnega terminala ne izvaja sočasno, je treba zagotoviti, da gradnja enega ne onemogoči gradnje in priključevanj drugega. Prav tako izvedba povezovalne ceste ne sme onemogočiti povezave s peš potjo ob potoku.

Drugi pogoji za OPPN:

- v strokovnih podlagah za OPPN je treba s prerezi čez arheološki park in Ajdovski gradec preveriti, kako bodo načrtovane ureditve vplivale na pogled iz arheološkega parka na območje Ajdovski gradec ter na podlagi analiz v OPPN določiti ustrezne višine objektov, ki ne bodo ovirale teh pogledov, zagotovi se odprte poglede iz arheološkega parka na Ajdovski gradec,
- v severnem delu območja oziroma v območju pogleda so dopustne samo parterne ureditve, ki ne bodo ovirale tega pogleda,
- predvidi se toliko zelenih ureditev, da bodo nevtralizirale vpliv grajenih objektov na krajinsko sliko Ajdovskega gradca.

Do uveljavitve OPPN je dopustno tudi:

- parkirišče in postajališče za avtodome na parcelah št. 1481/12 in 1481/35, obe KO Bohinjska Bistrica,
- vzdrževanje, rekonstrukcija in odstranitev obstoječega objekta na parceli št. 438/2, k.o. Bohinjska Bistrica. V primeru odstranitve je dopustna tudi gradnja novega objekta za obrtno-storitvene dejavnosti, pri čemer je pri umestitvi objekta in drugih ureditev treba upoštevati načrtovano povezovalno cesto ter pogoje tega odloka glede varovanja priobalnega pasu in obrežne vegetacije. V strugo vodotoka in brežine ni dovoljeno posegati.

Parcele, po katerih poteka trasa ozkotirne železnice in imajo v OPN oznako K1 ali K2

K1 – Najboljša kmetijska zemljišča

Dopustni objekti, posegi in dejavnosti:

- agrarne operacije in vodni zadrževalniki za potrebe namakanja kmetijskih zemljišč,

- poleg pomožnih objektov iz priloge 1 tega odloka, ki so dopustni na K1, tudi: ograje in opore za trajne nasade in opore za mreže proti toči,
- čebelnjaki so dopustni v skladu z 90. členom tega odloka,
- posegi za začasne ureditve za potrebe obrambe in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami,
- ureditve za rekreacijo v naravnem okolju, določene s PPIP za EUP v poglavju 4 tega odloka, tako da se ohranja kmetijska raba tega zemljišča.

Na območju trajno varovanih kmetijskih zemljišč ni dopustno vzpostavljati omilitvenih in izravnalnih ukrepov po predpisih, ki urejajo ohranjanje narave.

K2 – Druga kmetijska zemljišča

Dopustni objekti, posegi in dejavnosti:

- agrarne operacije in vodni zadrževalniki za potrebe namakanja kmetijskih zemljišč,
- poleg pomožnih objektov iz priloge 1 tega odloka, ki so dopustni na K2, tudi: ograje in opore za trajne nasade in opore za mreže proti toči,
- čebelnjaki so dopustni v skladu z 90. členom tega odloka,
- posegi za začasne ureditve za potrebe obrambe in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami,
- ureditve za rekreacijo v naravnem okolju, določene s PPIP za EUP v poglavju 4 tega odloka, tako da se ohranja kmetijska raba tega zemljišča.

Glede na to, da je trasa ozkotirne železnice predvidena tudi na zemljiščih kategorije K1 in K2, je potrebno pred izdelavo projektne dokumentacije napraviti načrt parcelizacije zemljišč in vložiti vlogo o spremembi OPN.

Območje parkirišča in trase preko kmetijskih zemljišč leži v varovanem območju Natura 2000 z oznako SI3000348.
Varstveni cilji območij Natura 2000 so z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) določeni z namenom ohranjanja, vzdrževanja ali izboljšanja lastnosti narave, ki prispevajo k ugodnemu stanju vrst in habitatnih tipov. Varstvene usmeritve za ohranitev območij Natura 2000 so usmeritve za načrtovanje in izvajanje posegov ter drugih dejavnosti človeka z namenom doseganja varstvenih ciljev. Na območjih Natura 2000 je treba izvesti presojo sprejemljivosti planov in posegov v naravo (Občina Bohinj, 2016).

6 PREDLAGAN POTEK TRASE OZKOTIRNE ŽELEZNICE V BOHINJU

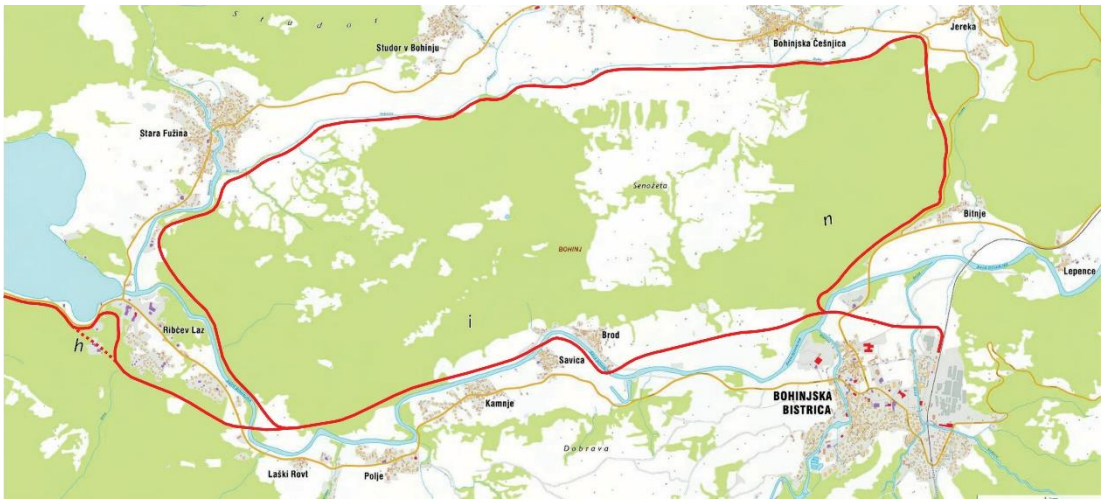
Trasa Bohinjske ozkotirne železnice bo umeščena v prostor, tako da bo železnica čim dostopnejša za turiste in lokalno prebivalstvo, hkrati pa čim manj grobo posegala v prostor. Elektrificirana ozkotirna železnica, s tirnim profilom širine enega metra, bo večje strmine premagovala s pomočjo sredinskega pogonskega zobatega kolesa, kot je to znano s švicarskih gorskih železnic. Za električno oskrbo železnice je zadostna obstoječa infrastruktura, ki je bila leta 2016 posodobljena. V Bohinj sta speljana dva daljnovoda visokonapetostnega omrežja in sicer 1 × 110 kV in 1 × 20 kV – trasa Bled–Bohinj, ter 1 × 110 kV in 1 × 20 kV – trasa Železniki–Bohinj. V omrežje je vključena tudi HE Savica, ki na leto proizvede v povprečju 18.000 MWh, in HE Soteska s povprečno proizvodnjo 4.200 MWh električne energije na leto.

Železnica bo od Bohinjske Bistrice vodila mimo kampa Danica po Spodnji Bohinjski dolini mimo vasi Brod, Savica, Kamnje, Polje do Laškega Rovta, kjer se bo en krak odcepil proti Ukancu in naprej do parkirišča pri Slapu Savice. Drugi krak bo v Ribčevem Lazu v blagem desnem zavoju zavil proti Stari Fužini in nadaljeval po Zgornji Bohinjski dolini. Proga bo po Zgornji Bohinjski dolini povezovala vasi Stara Fužina, Srednja vas, Bohinjska Češnjica do Jereke in od tam čez Šavnico do vasi Bitnje in naprej do Bohinjske Bistrice. Železnica bo popolnoma elektrificirana in bo tako v največji meri prispevala k ohranjanju narave.

Proga bo kot turistična atrakcija zelo prispevala k razvoju Bohinja, saj bo kot taka edinstvena v slovenskem okolju, hkrati pa Bohinj s svojimi naravnimi in kulturnimi dobrinami turistom lahko veliko ponudi. Izkoriščanje naravnih in kulturnih vrednot lahko zopet primerjamo in povzamemo primer dobre prakse iz švicarskega Zermatta. Bohinj ima zelo velik naravni in kulturni potencial, kar se odraža kot konstantno povečevanje obiska turistov v turistični sezoni, hkrati pa opažamo, da se turistična sezona daljša. Če bomo gostom ponudili še dobro prometno povezanost med kraji in hkrati atraktivno panoramsko vožnjo po idiličnem Bohinju, bo to za kraj edinstvena rešitev.

Z omenjeno rešitvijo bomo v Bohinju povečali obisk, hkrati pa zmanjšali prometno obremenitev. Ne nazadnje bomo z izgradnjo železnice pridobili nova delovna mesta, povečali gospodarsko rast, saj bo Bohinj z uvedbo železnice turistično še privlačnejši. Naslednji nujni korak po umestitvi železnice bo izredno stroga omejitev motoriziranega prometa v obeh bohinjskih dolinah. Od Bohinjske Bistrice in naprej proti jezerski skledi ter v Zgornjo dolino bo promet motoriziranih vozil možen le domačinom s posebno dovolilnico. Po Bohinju bo obiskovalcem možna vožnja le z vozili na električni pogon, izrecno pa bo dovoljena vožnja intervencijskim vozilom,

dostavi ter kmetijskim in gradbenim strojem, ki so nujni za opravljanje kmetijske in gradbene dejavnosti.

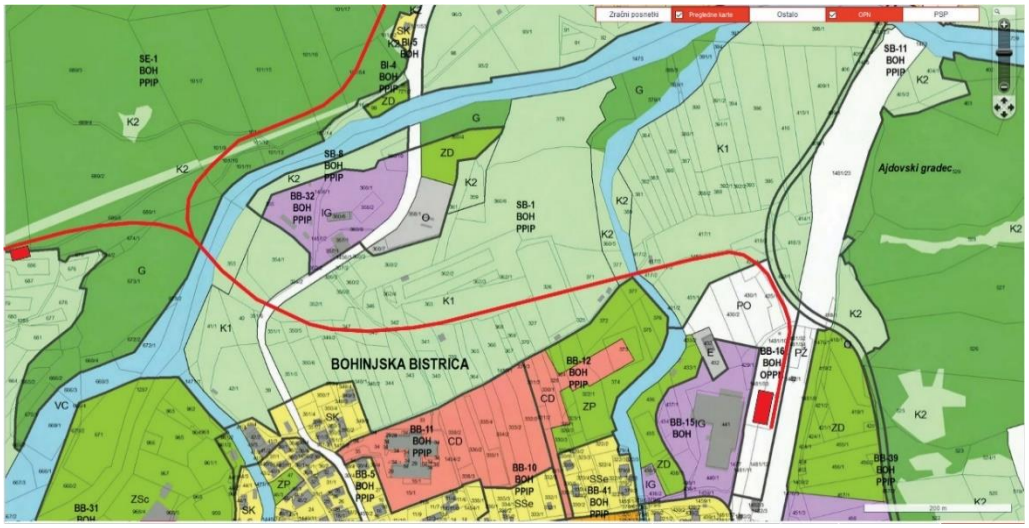


Slika 11: Potek trase železnice v Bohinju – rdeča črta
(Vir: lastni)

6.1 TRASA BOHINJSKA BISTRICA–BITNJE

Trasa ozkotirne železnice se bo začela na predvidenem potniškem terminalu (BB-16 BOH OPPN) vzporedno z obstoječo železniško progo Jesenice–Nova Gorica. S tem bomo ozkotirno železnico približali gostom, ki se bodo v Bohinj pripeljali z regionalnim vlakom ali pa bodo parkirali v parkirni hiši, predvideni pri izgradnji Smučišča 2864. Pri omenjenem potniškem terminalu je ravno tako predvidena izgradnja parkirne hiše.

Umestitev ozkotirne železnice je prilagojena projektu izgradnje vzhodne bistriške obvoznice. Ozkotirna železnica bo potekala vzporedno mimo obstoječega železniškega terminala in se nato kmalu levo spustila z obstoječega železniškega nasipa do načrtovane vzhodne obvoznice. Vzporedno z načrtovano obvoznico bo v blagem levem zavoju za tovarno FILBO zavila proti Savi, kjer bo zahodno od bencinskega servisa pri betonarni prečkala regionalno cesto R1-209 Bled–Bohinj in nato preko mostu reko Savo (slika 12). Tu je predviden razcep proge, in sicer zahodno s priključkom proge, ki bo potekal po spodnji dolini in severno. Ta se bo nato nadaljevala vzporedno z regionalno cesto R1-209 Bled–Bohinj v smeri Bitenj. Proga bo na tem delu utrjena z betonskimi podpornimi nosilci in zaščitena pred padajočim kamenjem z galerijo, nadalje pa se bo približala cesti R3-633 Bitnje–Jereka. Na tem mestu, tik pred pričetkom vzpona, je predvideno tudi postajališče (slika 13).

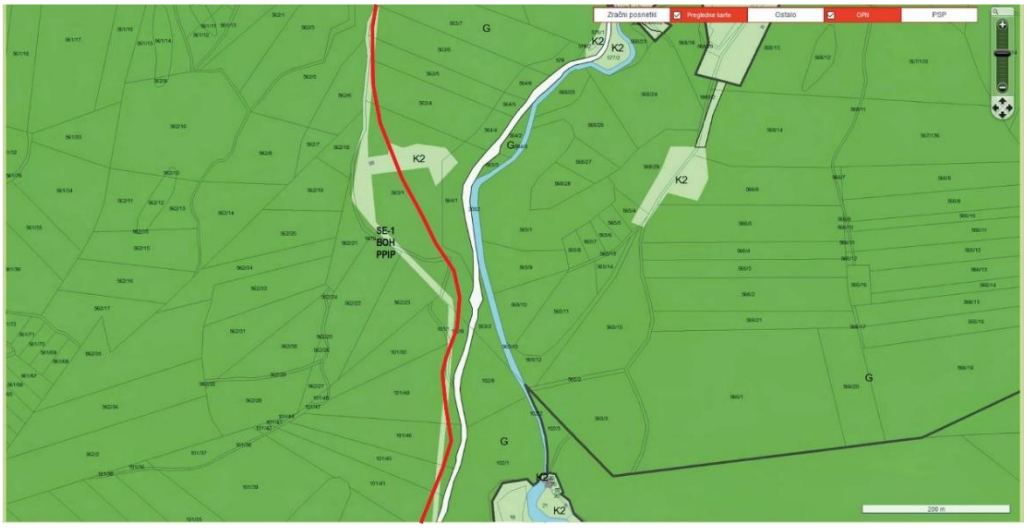


Slika 12: Predvidena situacija – Bohinjska Bistrica
(Vir: lastni)

6.2 TRASA BITNJE–JEREKA

Trasa ozkotirne železnice se bo nadaljevala vzporedno s cesto R3-633, in sicer ob njeni levi strani, gledano v smeri vožnje proti Jereki. Tu bo potrebna širitev terena za širino profila tira, kar teren sicer omogoča. Trasa se bo nadaljevala vzporedno s cesto vse do vodnega zajetja. Od tu naprej proga sledi kolovozu, ki v vzhodnem delu prečka Šavnico (slika 14). Trasa se nato približa cesti pri odcepu za Pokljuko in dokaj ostro zavije proti zahodu. Na tem mestu je ob obstoječem avtobusnem postajališču predvideno tudi železniško postajališče (slika 15). Na tem odseku se predvideva zobata železnica v dolžini 1500 m.

Slika 13: Predvidena situacija – Bitnje
(Vir: lastni)

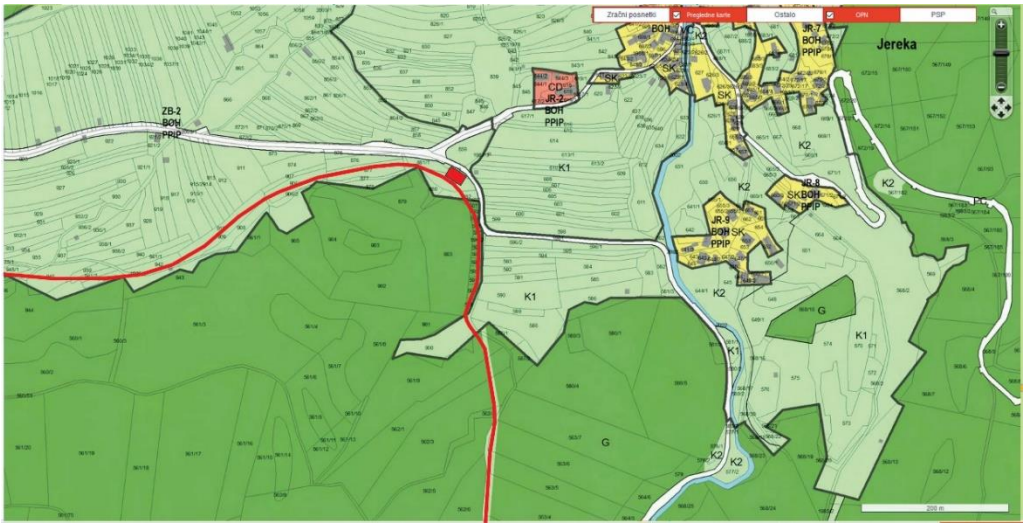


Slika 14: Predvidena situacija – Bitnje–Jereka
(Vir: lastni)

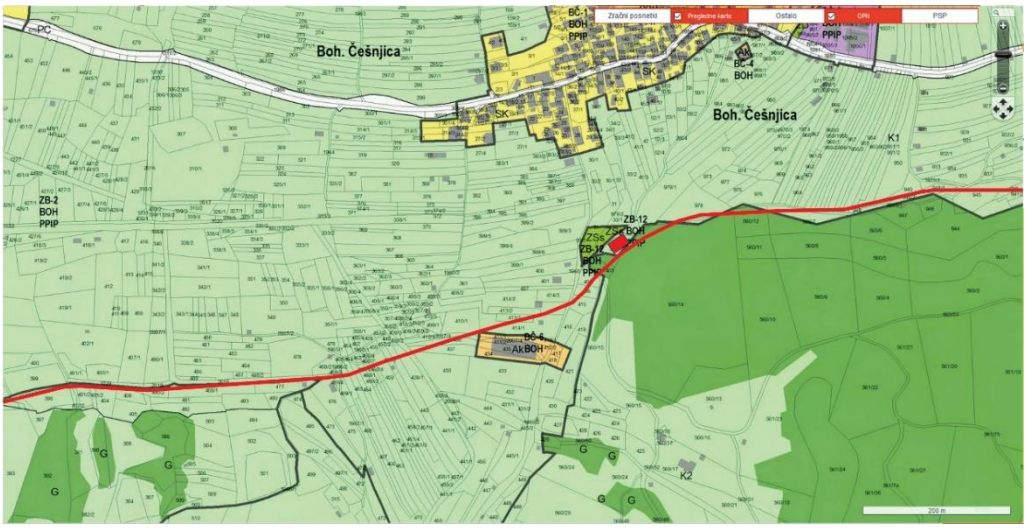
6.3 TRASA JEREKA–STARA FUŽINA (ZGORNJA DOLINA)

Trasa med Jereko in Staro Fužino se bo nadaljevala po travnikih pod vznožjem Šavnice, južno od vasi Bohinjska Češnjica. Proga se bo prilagajala terenu vznožja Šavnice, saj bi se na tak način čim bolj izognili obdelovalnim kmetijskim površinam in pašnikom. Trasa se nato približa vasi Bohinjska Češnjica na skrajnem južnem delu (slika 16), kjer je predvideno postajališče, in se nato nadaljuje vzporedno s potokom Suha proti Srednji vasi.

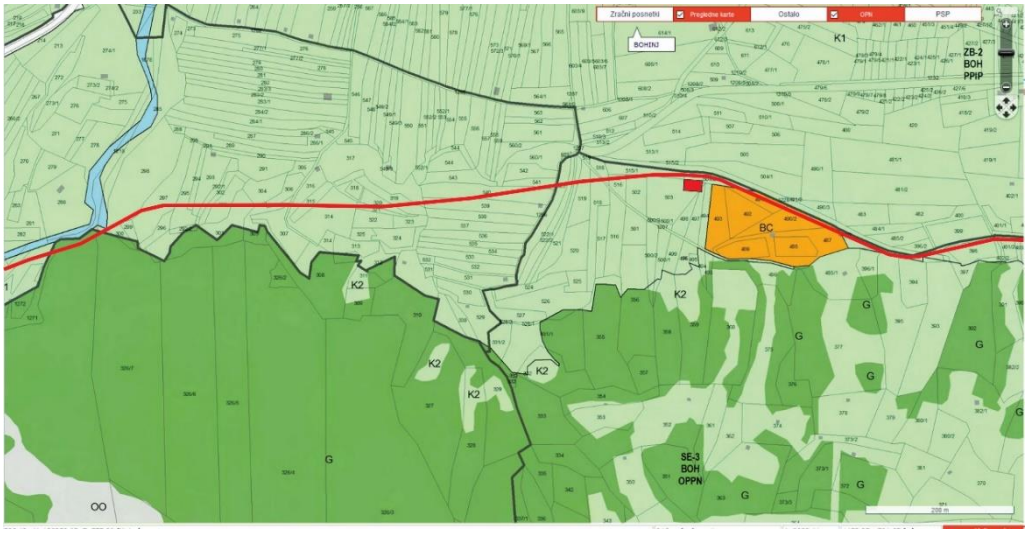
V Srednji vasi bo proga potekala mimo smučišča Senožeta, kjer je v neposredni bližini predvideno postajališče za obiskovalce smučišča in prebivalce Srednje vasi v Bohinju (slika 17). Prve hiše so od tu odmaknjene pribl. 150 m. Proga se od tu nadaljuje v blagem levem zavoju proti zahodu, po desnem bregu potoka Suha, in sledi vznožju Rudnice. Umestitev proge na tem delu je optimalna, saj se z načrtovanim potekom trase najbolj izognemo kmetijskim obdelovalnim površinam in pašnikom. Po prečenju pritoka Ribnice se proga nadaljuje po isti rečni strani in pri odcepu kolesarske steze do vasi Studor, kjer je predvideno postajališče (slika 18), kjer se priključi kolesarski stezi. Od tu naprej nadaljuje po levi strani kolesarske steze Srednja vas–Stara Fužina, gledano v smeri vožnje proti Stari Fužini. Trasa odseka Jereka–Stara Fužina se konča pri sotočju reke Ribnice v reko Mostnica, kjer je predvideno postajališče za vas Stara Fužina (slika 19).



Slika 15: Predvidena situacija – Jereka
(Vir: lastni)



Slika 16: Predvidena situacija – Češnjica
(Vir: lastni)



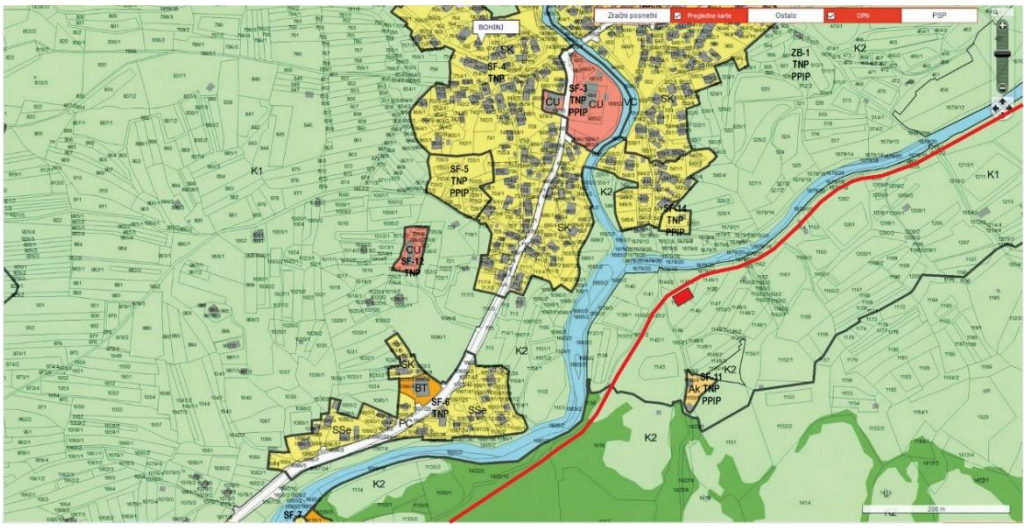
Slika 17: Predvidena situacija – Srednja vas
(Vir: lastni)

Slika 18: Predvidena situacija – Studor
(Vir: lastni)

6.4 TRASA STARA FUŽINA–RIBČEV LAZ

V razvojnih dokumentih Občine Bohinj je predvidena obvozna cesta na Ribčevem Lazu, ki bo povezovala vas s Staro Fužino in tako razbremenila obstoječo cesto, ki povezuje Spodnjo in Zgornjo Bohinjsko dolino preko mostu pri cerkvi Sv. Janeza. Trasa ozkotirne železnice se bo v Stari Fužini, pri sotočju reke Ribnice z reko Mostnico, vzporedno priključila predvideni obvoznici. Cesta in železnica se tu v blagem levem zavoju usmerita proti Ribčevem Lazu. Tu se predvideva tehnično zahtevnejši del trase, saj se v najožjem delu rečne struge Save (Žagarjeva soteska)

predvideva izgradnja proge vzporedno z obstoječo kolesarsko stezo in bo potrebna širitev terena za širino profila tirov (slika 20). Na tem delu odseka se predvideva približno 650 m zobate železnice. Proga se nato nadaljuje v smeri Laškega Rovta. V predelu Zabrševja je predviden razcep trase proti Ukancu (slika 21).



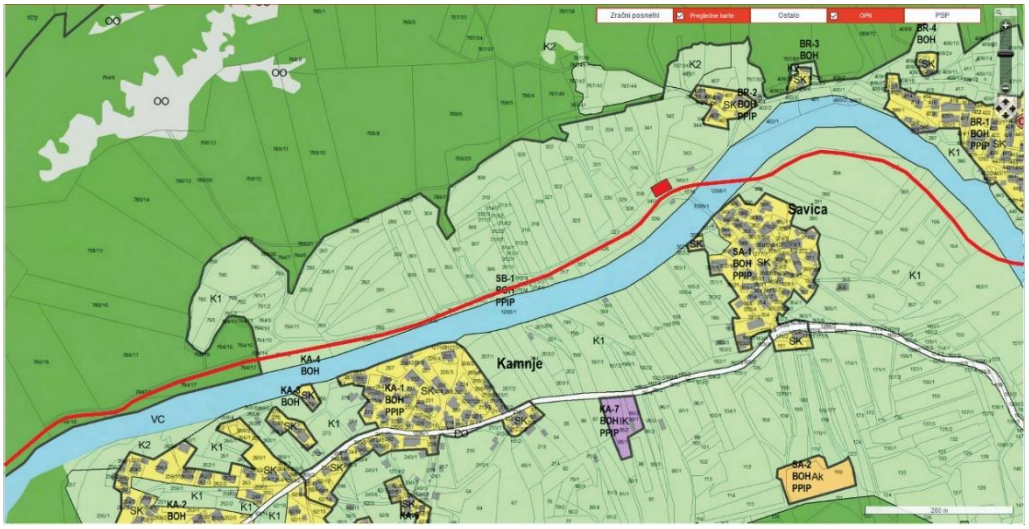
Slika 19: Predvidena situacija – Stara Fužina
(Vir: lastni)

Slika 20: Predvidena situacija – Ribčev laz
(Vir: lastni)

6.5 TRASA BOHINJSKA BISTRICA–RIBČEV LAZ (SPODNJA DOLINA)

Trasa po spodnji dolini od Bohinjske Bistrice proti Ribčevemu Lazu poteka praktično ob Klodičevi kolesarski stezi. Pred vasjo Brod, približno 150 m pred prvimi hišami, zavije levo. Tu je predvideno postajališče (slika 23). Trasa nato preči lokalno cesto in reko Savo, ter nato v rahlem desnem zavoju obide vas. Kolesarski stezi se zopet približa v bližini savskega mostu pri vasi Savica (slika 22). Na tem mestu je predvideno postajališče. Ta del trase je tehnično zahtevnejši, saj predvideva kar dva mostova čez reko Savo. Trasa se nato nadaljuje ob kolesarski stezi mimo vasi Kamnje in Polje (slika 22), vse do vasi Laški Rovt in se v Zabrševju razcepi, severozahodno proti Stari Fužini in zahodno proti Ukancu, kjer je predviden tudi most čez Savo. Na tem delu je stal most prvotne železnice iz leta 1902 (slika 22).

Slika 21: Predvidena situacija – Laški rovt
(Vir: lastni)



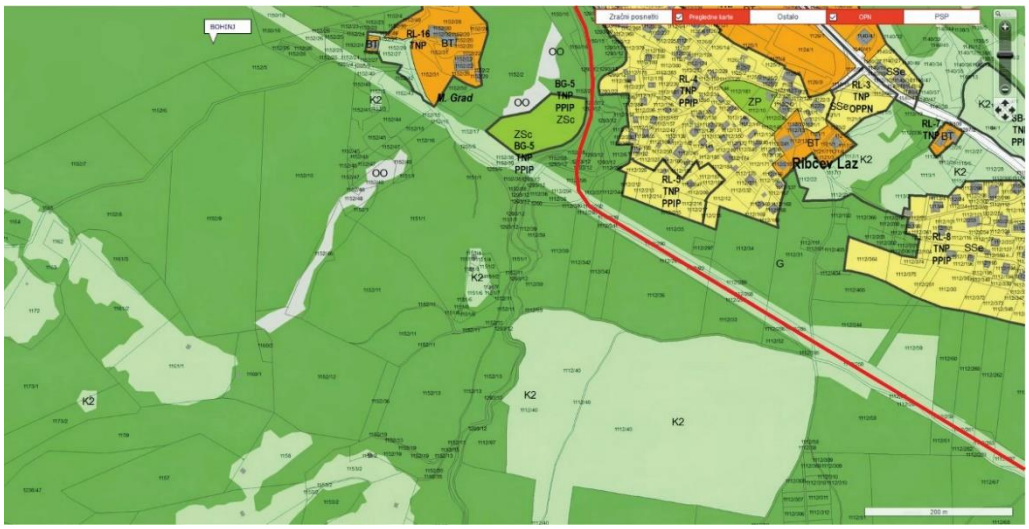
Slika 22: Predvidena situacija – Kamnje
(Vir: lastni)

Slika 23: Predvidena situacija – Kamnje
(Vir: lastni)

6.6 TRASA RIBČEV LAZ–SLAP SAVICA

Pri odcepu trase v Zabrševju pri vasi Laški Rovt se nadaljuje trasa v smeri Ukanca. Proga tu prečka glavno cesto in blago zavije proti jugu ter nato skozi Gosti les zopet zavije zahodno proti Malemu Gradu (slika 24) in na tak način obide stanovanjsko in počitniško naselje na Ribčevem Lazu. Proga se nadaljuje do ceste Ribčev Laz–Hotel Bellevue, kjer je predvideno postajališče. Od tu sta predvideni dve rešitvi, in sicer prva, ki cesto na Bellevue preči in se nadaljuje po levi strani ceste proti Ribčevem Lazu. Po nekaj sto metrih proga zavije proti prireditvenemu prostoru Pod Skalco, ki

ga v dokaj ostrem zavoju po skrajnem robu obide. Na sliki 25 je ta varianta označena z V1.



Slika 24: Predvidena situacija – Laški rovt–Ribčev laz
(Vir: lastni)

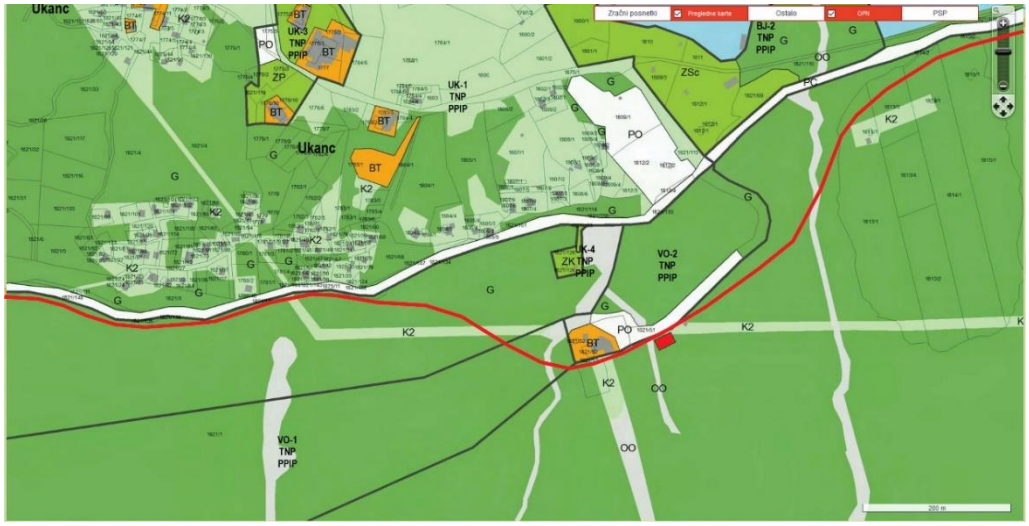
Druga, primernejša rešitev je izgradnja predora skozi Mali Grad v dolžini približno 300 m, proga se nato priključi sprehajalni poti Ribčev Laz–Ukanc. Na sliki 25 je ta varianta označena s prekinjeno črto (V2).

Slika 25: Predvidena situacija – Ribčev laz – zahodni del
(Vir: lastni)

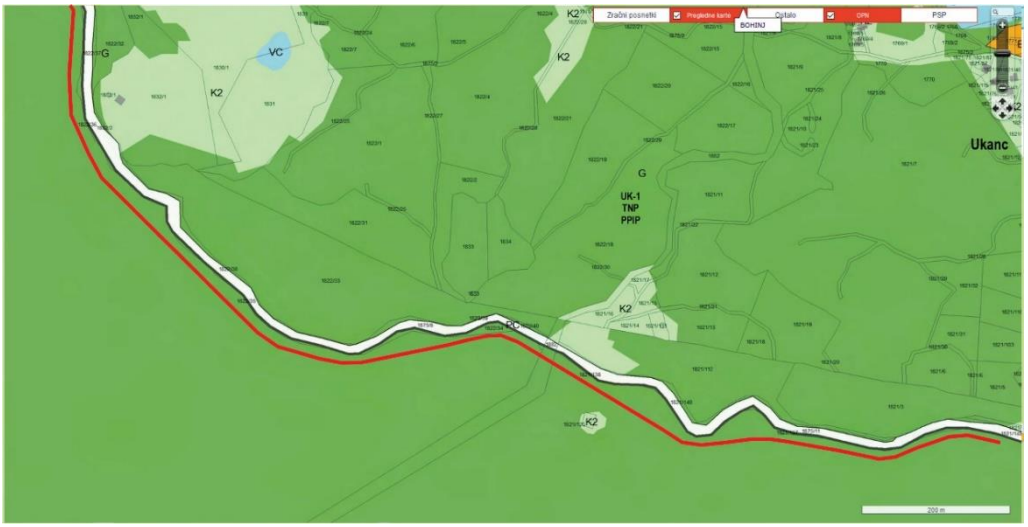
Slika 26: Predvidena situacija – Sv. Duh
(Vir: lastni)

Trasa od prireditvenega prostora Pod Skalco se nadaljuje v smeri zahoda, proti Ukancu. Tu je vzporedno s cesto RT-904, ki vodi proti Ukancu zgrajena sprehajalna pot po trasi kanalizacijskega voda Ukanc–Ribčev Laz. Trasa ozkotirne železnice je tu predvidena ob sprehajalni poti, praktično vse do cestnega križišča cest Ribčev Laz–Slap Savica in Žičnice Vogel–Ukanc (sliki 26 in 27). Trasa ozkotirne železnice pred križiščem zavije levo v brežino (zobata železnica, približno 850 m) in se nadaljuje proti spodnji postaji Žičnice Vogel. Tu je predvideno postajališče (slika 28).
Od tu naprej se proga nadaljuje v smeri Slapa Savice in gre pri spodnji postaji žičnice pod traso nihalne žičnice. Na tem mestu se predvideva minimalen vkop proge zaradi ujemanja nivojev žičniške in železniške trase. Za prečkanje smučišča je na tem mestu predviden most. Nato se trasa blago spusti in se približa cesti RT-904. Proga se nato ves čas drži ceste RT-904, in sicer na njeni levi strani, gledano v smeri vožnje proti Slapu Savice (sliki 29 in 30). Izgradnja proge v spodnjem delu je dokaj nezahtevna, na težave naletimo na njenem zgornjem delu. Zgornji del proge je tehnično zahtevnejši, predvsem zaradi večje strmine in širitve obstoječega prečnega cestnega profila še za dodatno prečno širino železniškega profila zobate železnice v dolžini 2350 m. Na tem odseku se pričakujejo večji posegi v naravo. Ta krak se zaključi na južnem delu parkirišča Koče pri Savici. Tu je predvideno končno postajališče (slika 31).

Slika 27: Predvidena situacija – Sv. Duh
(Vir: lastni)

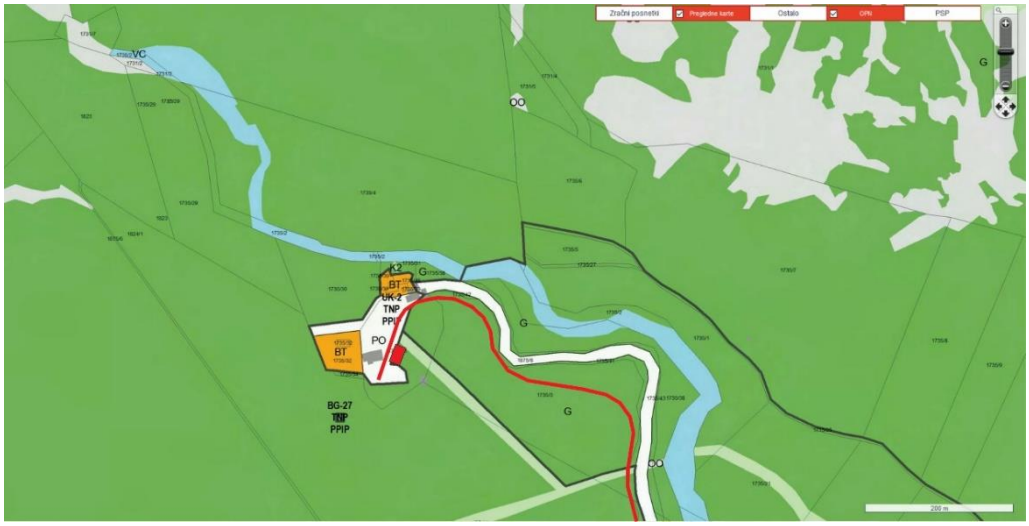


Slika 28: Predvidena situacija – Spodnja postaja Žičnice Vogel
(Vir: lastni)



Slika 29: Predvidena situacija – Spodnja postaja Žičnice Vogel–Blatca
(Vir: lastni)

Slika 30: Predvidena situacija – Blatca–Slap Savica
(Vir: lastni)



Slika 31: Predvidena situacija – Slap Savica – končna postaja
(Vir: lastni)

Dolžina krožne železnice od Bohinjske Bistrice po Spodnji Bohinjski dolini do Stare Fužine in naprej po Zgornji Bohinjski dolini do Bohinjske Bistrice je 15 km. Od razcepa proge pri Laškem Rovtu mimo Ribčevega Laza do spodnje postaje Žičnice Vogel je približno 6 km. Od tu naprej do končne postaje pri Slapu Savice pa je še 4,6 km. Predvidena skupna dolžina proge znese 25,6 km, od tega približno 5350 m zobate železnice. Trasa predvideva več enonivojskih prečenj cestišč ali kolesarskih stez, vendar je to pogojeno z umestitvijo trase v prostor in niso izključene tudi drugačne rešitve. Proga predvideva 3 daljše mostove, in sicer dva čez reko Savo ter most, ki preči smučarsko progo Žagarjev graben pri spodnji postaji Žičnice Vogel.

7 JAVNOMNENJSKA RAZISKAVA

7.1 METODOLOGIJA RAZISKAVE

Vprašanja za spletno anketo so bila sestavljena zelo premišljeno, saj smo želeli pridobiti dejansko tri ključne odgovore, ali je širša javnost zadovoljna s trenutno urejenostjo prometa v Bohinju, ali bi podprli izgradnjo ozkotirne železnice in ali bi po izgradnji železnice to dejansko tudi uporabljali.

Anketa je bila sestavljena na spletnem portalu www.1ka.si. Nagovor in povabilo k izpolnjevanju ankete je bilo objavljeno na Facebooku, Twitterju ter poslano na osebne elektronske naslove (pribl. 20).

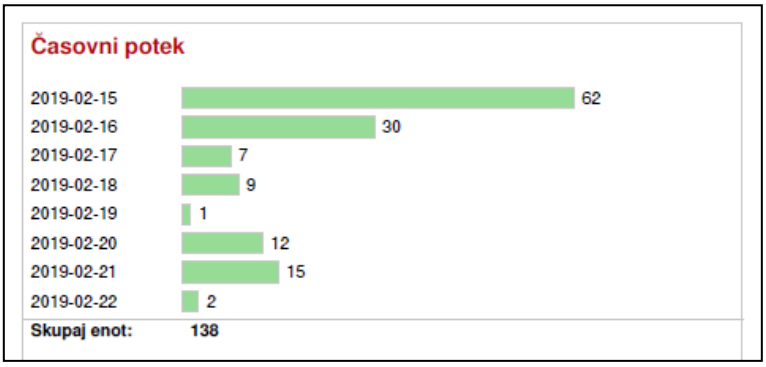
7.2 SPLETNA ANKETA

Spletna anketa je odlično orodje, s katerim lahko pridobimo približno oceno javnega mnenja in podpore idejne zasnove projekta. Anketa je bila aktivna od 15. 2. 2019 do 22. 2. 2019. Vseh anketirancev je bilo 138, od tega 78 ustreznih.

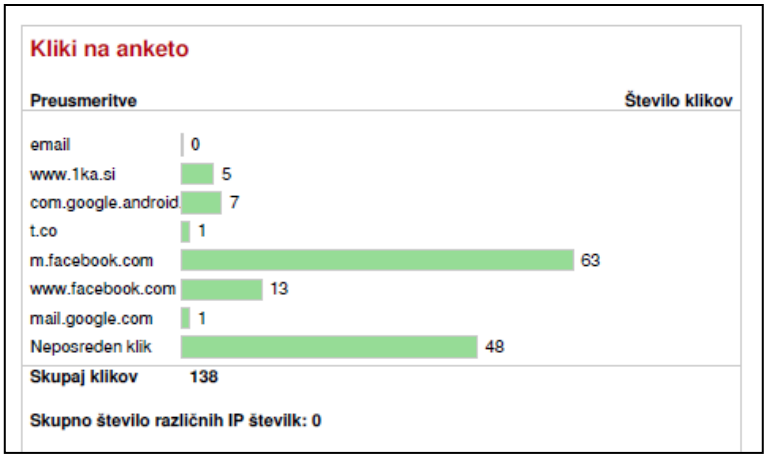
Povabilo in nagovor k izpolnjevanju ankete je bilo objavljeno na Facebooku, Twitterju in poslano po elektronski pošti.

7.3 ANALIZA ANKETE

Na spodnjih slikah je razviden celoten potek ankete, ki je razdeljen na določene parametre in nam dejansko ponudi hiter pregled aktivnosti anketirancev. Zanimiv je predvsem časovni pregled (slika 32) in kliki na anketo (slika 33), ki nam pokažejo, kje so anketiranci izvedeli za anketo in jo nato dejansko tudi izpolnili.



Slika 32: Status ankete – časovni pregled
(Vir: lastni)



Slika 33: Status ankete – kliki na anketo
(Vir: lastni)

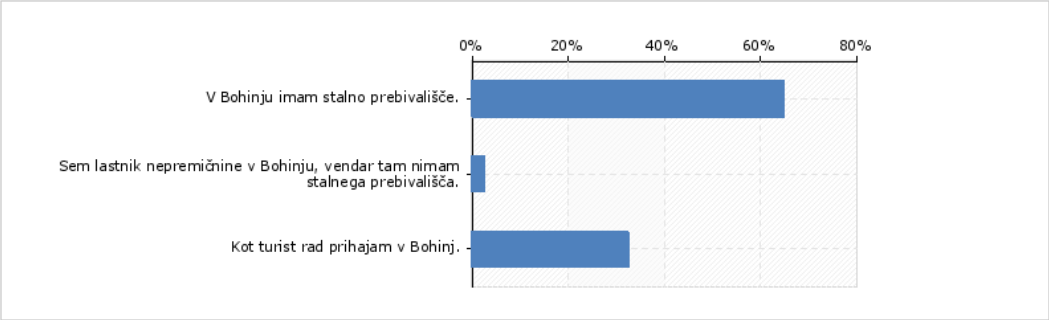
Namen spletne ankete, kot je že v uvodu omenjeno, je predvsem pridobiti javno mnenje glede gradnje ozkotirne železnice v Bohinju z namenom ureditve javnega prometa in omejitve vožnje osebnih vozil od Bohinjske Bistrice proti jezerski skledi.

Vprašanja v anketi so napisana premišljeno, saj želimo skozi celotno anketo obdržati rdečo nit in od anketirancev pridobiti ključno mnenje. Prvo vprašanje sicer anketirance razdeli na domačine, ljudi, ki imajo v Bohinju zgolj nepremičnine, ter občasne goste oziroma turiste. Že drugo in tretje vprašanje pa nam podata odgovor, kako so omenjeni anketiranci zadovoljni s sedanjo ureditvijo prometa v Bohinju. Zanimivo je, da sta anketo izpolnila le dva lastnika nepremičnine v Bohinju, kar mogoče delno nakazuje, da večinoma lastniki nepremičnin, ki tam nimajo stalnega prebivališča, nepremičnine zgolj oddajajo v najem, s prometnim stanjem v Bohinju pa niso seznanjeni. Odgovor na naslednje vprašanje nam jasno pove, ali so anketiranci predlagani rešitvi naklonjeni ali ne. Na koncu pa od anketirancev pridobimo tudi mnenje, ali bi zgrajeno infrastrukturo dejansko tudi izkoriščali in s tem tudi sami prispevali k umirjanju prometa.

7.4 ANALIZA V GRAFIH

Spletna anketa na spletnem portalu www.1ka.si nam omogoča avtomatsko generiranje analize v različnih formatih in pogledih. Vizualizacija v grafih je najpreglednejša, saj nam hitro poda odčitek, v katero smer so se anketiranci nagibali. V grafu 1 so prikazani odgovori anketirancev o statusu bivanja, odčitek nam pove, da so največ zanimanja za anketo pokazali domačini, kar je razumljivo.

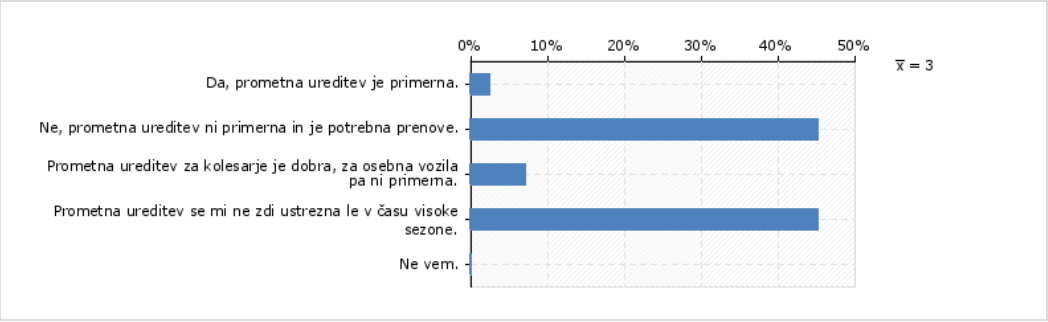
Kako ste povezani z Bohinjem? (n = 77)



Graf 1: Opredelitev anketirancev glede na njihov status bivanja
(Vir: lastni)

V grafu 2 se domačini jasno izrazijo, da prometna ureditev za osebna vozila in kolesarje na splošno ni primerna oziroma ni primerna v času visoke sezone.

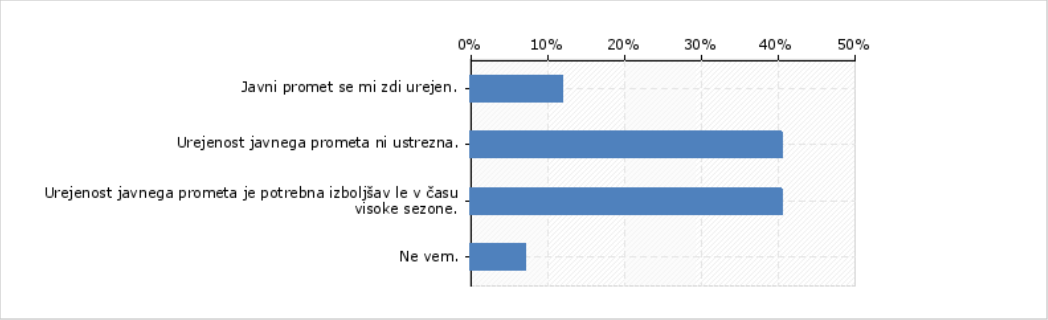
Se vam zdi prometna ureditev za osebna vozila in kolesarje v Bohinju primerna?
(n = 42)



Graf 2: Opredelitev domačinov glede urejenosti prometa za osebna vozila in kolesarje
(Vir: lastni)

Zelo podobno je mnenje domačinov glede ureditve javnega prometa v Bohinju, saj se je večina opredelila, da urejenost ni ustrezna, oziroma ni takšna ustrezna v času visoke sezone, kar je razvidno v grafu 3.

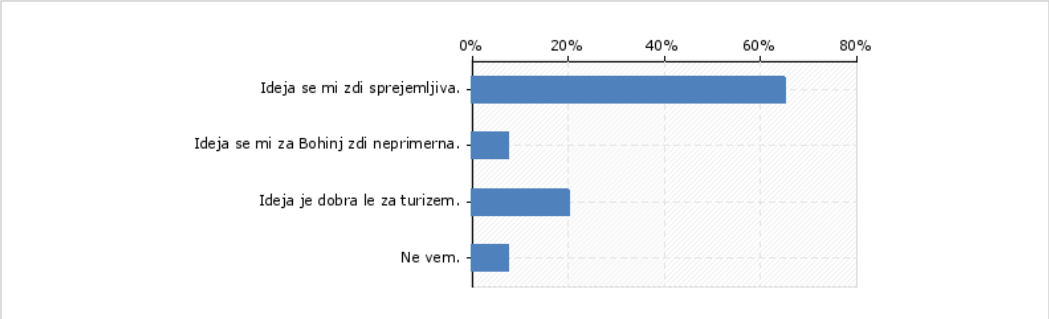
Kakšna se vam zdi trenutna urejenost javnega prometa v Bohinju? (n = 42)



Graf 3: Opredelitev anketirancev glede na urejenost javnega prometa v Bohinju
(Vir: lastni)

V naslednjem vprašanju se anketiranec seznani z idejo o izgradnji ozkotirne železnice, ki bi povezovala bohinjske vasi. Ideja se zdi za veliko večino sprejemljiva, le 20 % jih je mnenja, da bo železnica koristna le za turizem. Deleži so razvidni v grafu 4.

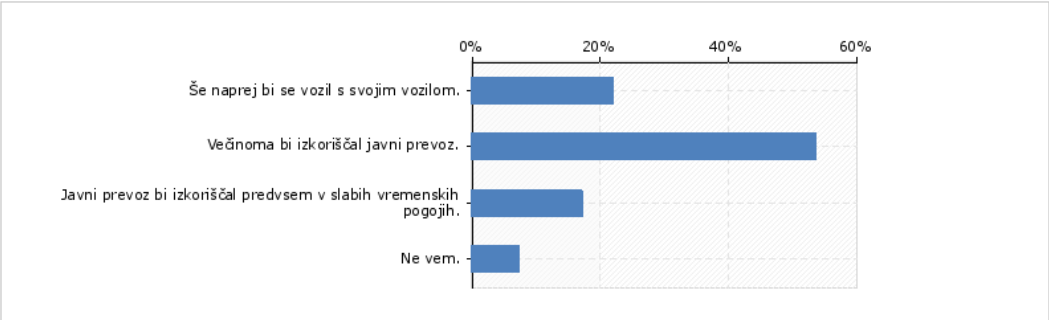
Kakšna se vam zdi ideja ureditve javnega prometa z izgradnjo ozkotirne železnice, ki bi povezovala bohinjske vasi? (n = 40)



Graf 4: Opredelitev glede naklonjenosti izgradnje ozkotirne železnice
(Vir: lastni)

Zadnje mnenje anketirancev nam poda odgovor na ključno vprašanje, ali bi po izgradnji ozkotirne železnice, ki bi imela organizirane vožnje na manj kot 15 minut, ljudje to možnost prevoza dejansko izkoriščali. Odgovor anketirancev je razviden v grafu 5 in je zelo pozitiven, saj bi se za to možnost odločilo več kot 50 % domačinov.

Bi večkrat izkoristili javni prevoz v Bohinju, če bi bile vožnje organizirane na manj kot 15 minut? (n = 41)



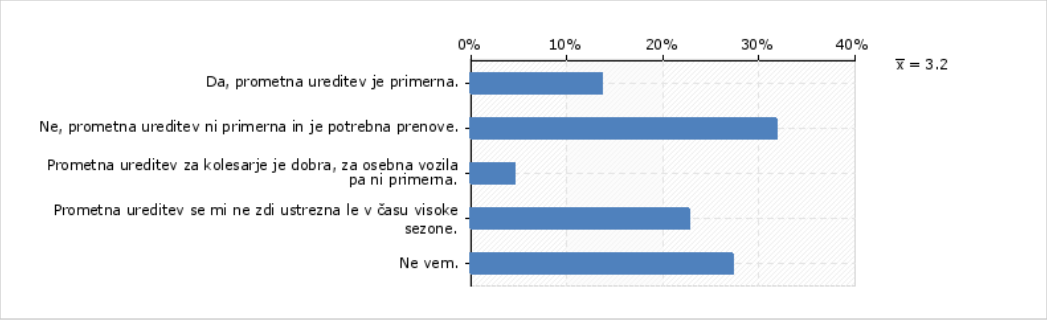
Graf 5: Opredelitev glede na izkoriščanje javnega prevoza po izgradnji železnice
(Vir: lastni)

Samo dva anketiranca, ki imata v Bohinju zgolj nepremičnino in ne tudi stalnega prebivališča, sta izpolnila anketo, zato teh podatkov ne štejemo kot relevantnih. Omenjena anketiranca sta na zastavljena vprašanja odgovarjala zelo različno, zato v tem primeru ni možno določiti nobenega vzorca.

Anketiranci, ki v Bohinj večkrat zahajajo kot turisti, se ravno tako zavedajo, da prometna ureditev za osebna vozila in kolesarje v Bohinju ni primerna, za tak odgovor se je odločilo več kot 30 % vprašanih. Dobrih 20 % jih je mnenja, da ni urejena le v

času visoke sezone, slabih 30 % pa se glede tega vprašanja ni moglo opredeliti (graf 6).

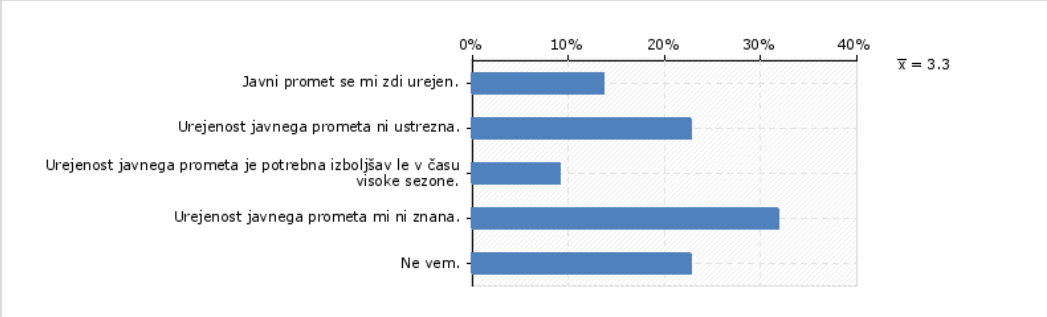
Se vam zdi prometna ureditev za osebna vozila in kolesarje v Bohinju primerna? (n = 22)



Graf 6: Opredelitev turistov glede urejenosti prometa osebnih vozil in kolesarjev
(Vir: lastni)

Anketiranci, ki v Bohinj prihajajo le občasno (turisti), kot je bilo pričakovati, javne prometne ureditve večinoma ne poznajo, kar je posledica tega, da večina za pot v Bohinj in po Bohinju uporablja lastni prevoz (graf 7).

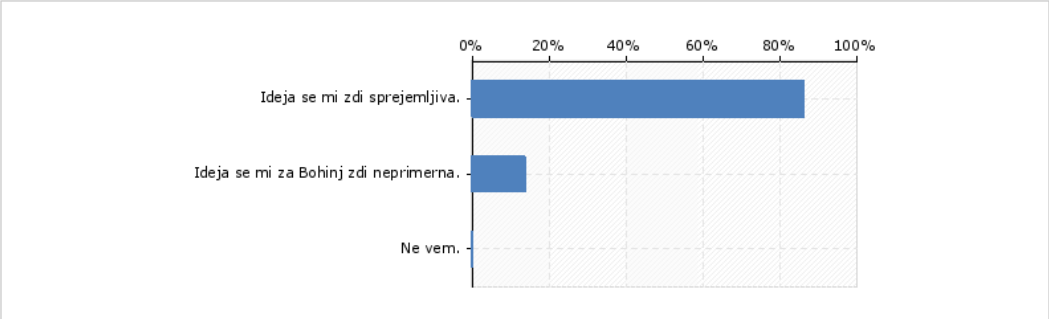
Kakšna se vam zdi trenutna urejenost javnega prometa v Bohinju? (n = 22)



Graf 7: Opredelitev glede trenutne urejenosti javnega prometa
(Vir: lastni)

Je pa presenetljivo, da večina anketiranih občasnih obiskovalcev Bohinja podpira idejo o izgradnji ozkotirne železnice v Bohinju, več kot 80 %, kar je lepo razvidno v grafu 8.

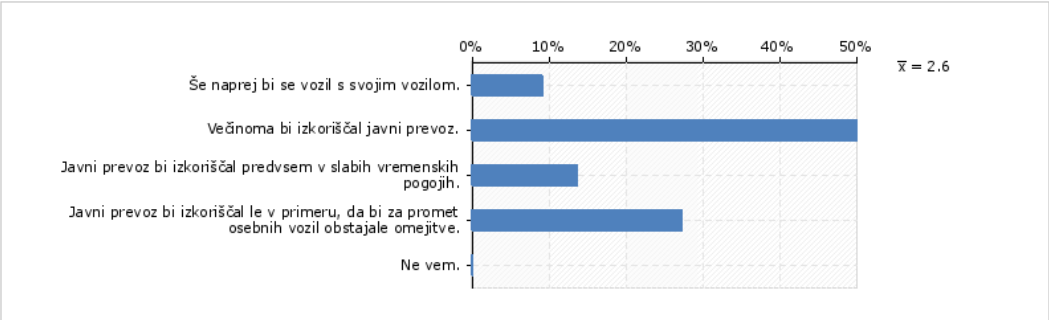
Kakšna se vam zdi ideja ureditve javnega prometa z izgradnjo ozkotirne železnice, ki bi povezovala bohinjske vasi? (n = 22)



Graf 8: Opredelitev glede izgradnje ozkotirne železnice v Bohinju
(Vir: lastni)

Kar 50 % anketirancev bi po izgradnji železnice brezpogojno izkoriščalo javni prevoz, slabih 30 % pa le v primeru, če bi za promet osebnih vozil obstajale omejitve (graf 9). Skoraj 15 % anketiranih bi železnico uporabljali zgolj v primeru slabega vremena. Ker se je kar polovica anketiranih pri tem vprašanju opredelila, da bi izkoriščali javni prevoz, lahko sklepamo, da se tudi ljudje, ki le občasno prihajajo v Bohinj, zavedajo prometne problematike v Bohinju in so pripravljeni napraviti korak v pravo smer.

Bi večkrat izkoristili javni prevoz v Bohinju, če bi bile vožnje organizirane na manj kot 15 minut? (n = 22)

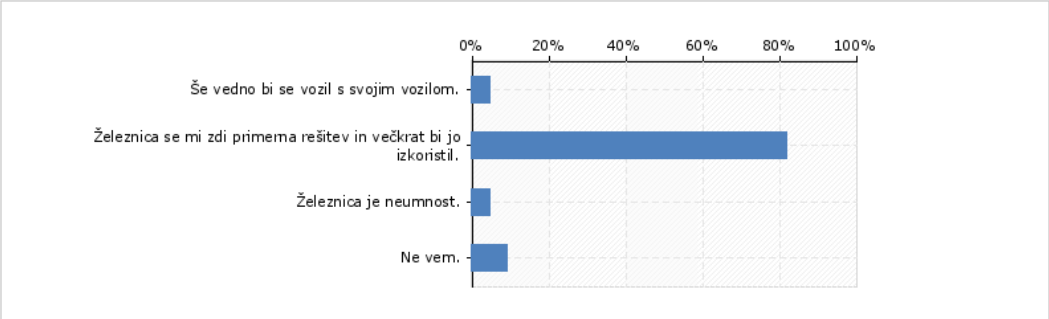


Graf 9: Izkoriščanje javnega prevoza po izgradnji ozkotirne železnice
(Vir: lastni)

Občina Bohinj si skupaj z upravo Triglavskega narodnega parka (TNP) že več let prizadeva v smeri umirjanja prometa osebnih vozil v območju TNP. Občina Bohinj je za ta namen v lanskem letu zgradila veliko parkirišče pri Bohinjski Bistrici, na robu območja TNP, kjer ponujajo brezplačno parkiranje za osebna vozila in javni prevoz do Bohinjskega jezera. Vsekakor bo v prihodnje takih omejitev še več. Če bi bil projekt ozkotirne železnice v Bohinju realiziran, pa bi bilo treba omejitve prometa osebnih vozil striktno upoštevati. Zadnje anketno vprašanje je uperjeno ravno v smeri

parkiranja osebnih vozil izven območja TNP. Odgovor anketirancev je zelo pozitiven, saj bi več kot 80 % občasnih obiskovalcev Bohinja parkiralo izven območja TNP in pot nadaljevalo z vlakom (graf 10).

Bi po izgradnji ozkotirne železnice parkirali svoje vozilo pred območjem TNP in nadaljevali z železnico? (n = 22)

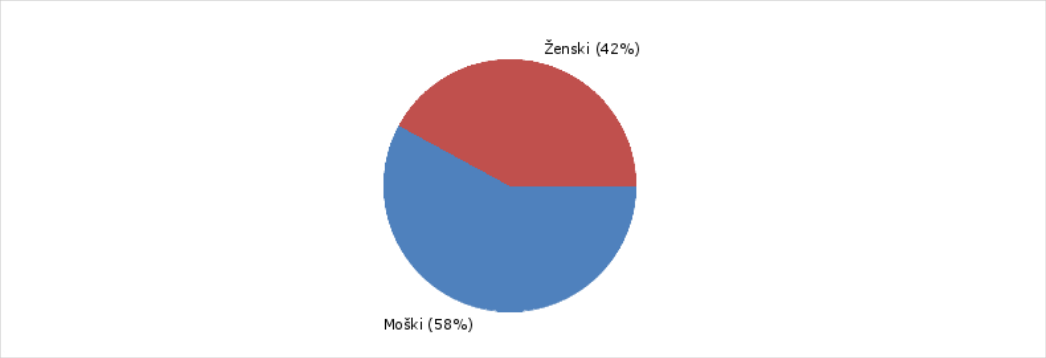


Graf 10: Opredelitev glede parkiranja izven območja TNP in koriščenja javnega prevoza
(Vir: lastni)

7.5 DEMOGRAFSKA VPRAŠANJA

Na podlagi demografskih vprašanj pridobimo podatke o profilu anketirancev. Na spodnjem grafu 11 je razvidno, da je to anketo izpolnilo malenkost več moških kot žensk, na splošno pa lahko ugotovimo, da je zanimanje za problematiko urejenosti javnega prevoza v Bohinju med spoloma enakovredno.

Spol: (n = 64)

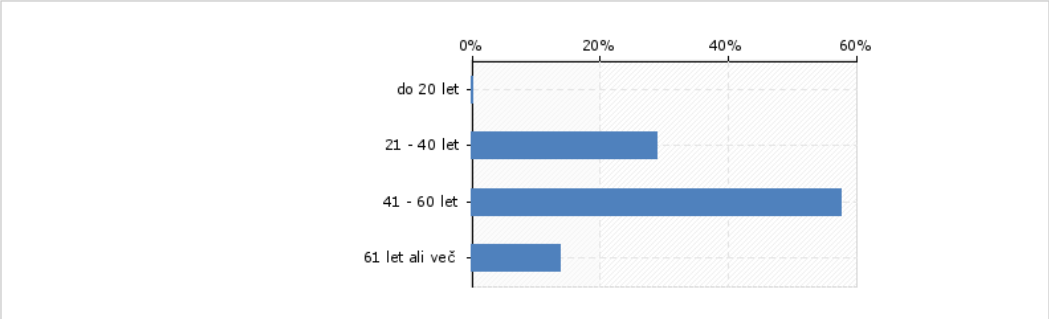


Graf 11: Razdelitev anketirancev po spolu
(Vir: lastni)

Pri vprašanju o starostni opredelitvi pridobimo podatek, katera starostna skupina ljudi pri izpolnjevanju ankete prevladuje. Iz grafa 12 je razvidno, da mladine do 20 let

problematika ne zanima. Večina anketirancev je starih od 21 do 40 let. Skoraj 60 % anketirancev pa ima od 41 do 60 let.

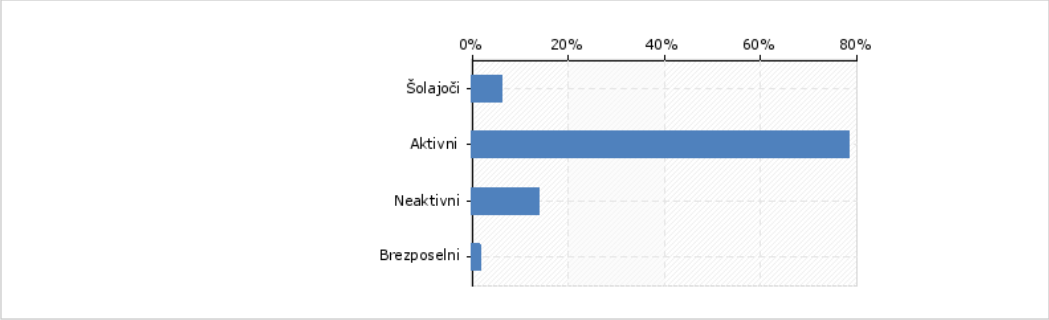
V katero starostno skupino spadate? (n = 66)



Graf 12: Starostna opredelitev anketirancev
(Vir: lastni)

Z vprašanjem o statusu anketiranih smo pridobili podatek, da se prometne problematike v Bohinju najbolj zavedajo aktivni ljudje, skoraj 80 %, kar je ravno tako razumljivo, saj so aktivni ljudje dejansko največkrat tudi udeleženci v prometu osebnih vozil. Neaktivnih anketirancev je bilo manj kot 20 %, podatki so razvidni na grafu 13.

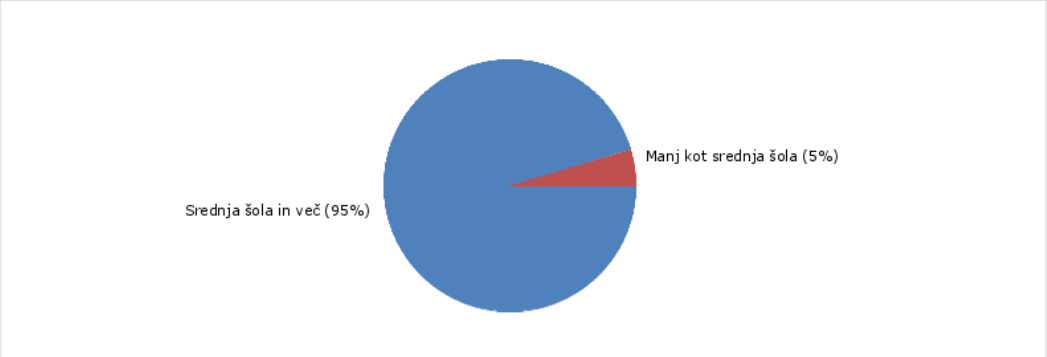
Kakšen je vaš trenutni status? (n = 65)



Graf 13: Statusna opredelitev anketirancev
(Vir: lastni)

Demografska vprašanja vključujejo tudi vprašanje o izobraženosti anketirancev (graf 14), kjer je razvidno, da ima večina anketirancev najmanj srednjo stopnjo izobrazbe, 95 %.

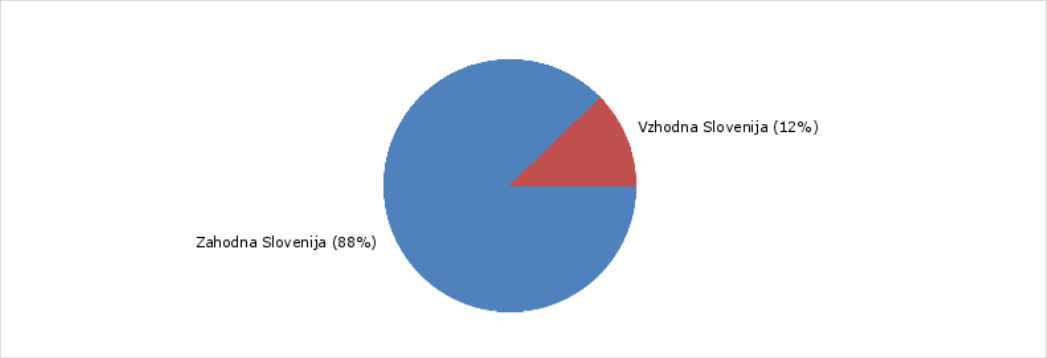
Kakšna je vaša najvišja dosežena formalna izobrazba? (n = 65)



Graf 14: Opredelitev glede dosežene izobrazbe anketirancev
(Vir: lastni)

Zadnje demografsko vprašanje anketirance sprašuje, v kateri regiji prebivajo. Kot je bilo pričakovati, so anketo večinoma izpolnili anketiranci predvsem iz zahodne regije, vsekakor pa je zanimiv podatek, da je bilo kar 12 % anketirancev iz vzhodne regije, kar delno nakazuje na to, da se prometne problematike v Bohinju zavedajo tudi širše in ne samo prebivalci Bohinja (graf 15).

V kateri regiji prebivate? (n = 65)



Graf 15: Opredelitev glede regije bivanja anketirancev
(Vir: lastni)

7.6 SKLEP JAVNOMNENJSKE RAZISKAVE

S pomočjo spletne ankete smo pridobili javno mnenje o urejenosti prometa osebnih vozil in kolesarjev ter javnega prometa v Bohinju. Hkrati smo širši javnosti omenili eno od možnih rešitev za umirjanje prometa v Bohinju in s tem tudi pridobili mnenje o njihovi naklonjenosti tej rešitvi.

Čeprav je bilo anketirancev sorazmerno malo, 138, pa vseeno lahko iz rezultatov ankete pridobimo vzorec, ki kaže, da se večina anketirancev zaveda prometne problematike v Bohinju in bi dejansko projekt ozkotirne železnice v Bohinju tudi podprli. Še najbolj pozitiven rezultat ankete pa prikaže, da bi dejansko velika večina po izgradnji železnice to možnost javnega prevoza tudi izkoriščala, kar je bistveno v smislu trajnostnega prometa v Bohinju in velik korak k ohranjanju narave.

8 SKLEP

Bohinj je s svojimi naravnimi danostmi, slikovitostjo in mnogimi možnostmi za izvajanje najrazličnejših rekreativnih panog postal velik magnet za domače in tuje goste. Zaradi konstantnega povečevanja turizma se približujemo točki, ko se bo porušilo ravnovesje med privlačnostjo in obremenjenostjo kraja. Če želimo ohraniti naravo v smislu trajnostnega razvoja in s stališča ekologije, je nujno treba ukrepati že sedaj. V tej nalogi je opisana ena od možnosti, ki bo ohranila Bohinj, hkrati pa ga naredila še bolj privlačnega. Naložba v projekt, ki zagotovo ne bo nizka, se bo povrnila, predvsem pa je potrebno upoštevati tudi »Cost Benefit« projekta, ki se kaže predvsem v zmanjšanju izpustov CO_2 v okolje, trajnostnemu razvoju Bohinja in verjetnosti, da Bohinj ohranimo tudi za bodoče rodove.

9 ZAKLJUČEK

Bohinj postaja vedno večji magnet za domače in tuje goste. Turizem ni zgolj nočitev, ampak je gostu treba nuditi mnogo več. Bohinjska turistična ponudba se iz leta v leto izboljšuje. Nemalo domačinov se preživlja samo še na račun turizma, zato sami in preko turističnih agencij skrbijo, da čim bolj zapolnijo svoje prenočitvene kapacitete. V Bohinju trenutno obratuje pet zasebnih hotelov, po nedavnem odkupu štirih razpadajočih hotelov pa se lahko nadejamo, da jih bo v nekaj letih na voljo devet. Bilanca prenočitvenih kapacitet gre v pozitivno smer, žal pa se s povečevanjem kapacitet povečuje tudi promet. Prometna obremenitev v visoki sezoni je že danes kritična, kar močno vpliva na kvaliteto življenja domačinov. Koncentracija osebnih vozil v območju Bohinjskega jezera v času visoke sezone je tolikšna, da se red le s težavo vzpostavlja (medobčinsko redarstvo). Nudenje novih travnatih površin za namene parkiranja v bližini jezera je nedopustno in v nasprotju s politiko trajnostnega razvoja Bohinja. Bohinj take prometne obremenitve ne zdrži več, zato je nujno treba ukrepati. Naloga ponuja eno od možnih rešitev z izgradnjo ozkotirne železnice, ki bi imela zadostno kapaciteto in frekventnost prevoza ter bi tako domačinom in turistom nudila optimalni javni prevoz. Ko je zgrajena primerna infrastruktura, potem lahko omejimo promet osebnih vozil, po večini pa ga zaustavimo izven območja Triglavskega narodnega parka. Podporo in pomoč pri nalogi so ponudili tudi v Občini

Bohinj. Naloga ima pomembni razvojni potencial, zato bo vključena v razvojni načrt Občine Bohinj za leto 2020–2030.

LITERATURA IN VIRI

Budkovič, T. (1999). *Bohinj 1914–1918.* Celovec: Mohorjeva družba.

Budkovič, T. (2004). *Vzpon Bohinja pred zatonom Avstro-Ogrske.* Celovec: Mohorjeva založba.

Buser, S. (1986). *Tolmač listov Tolmin in Videm (Udine): L 33-64, L 33-63.* Beograd: Zvezni geološki zavod.

European Structural and Investment Funds (ESI Funds) – explore our data. (8 2017). Prevzeto 23. 1. 2018 iz https://cohesiondata. ec.europa.eu/countries/SI

Georgieva, K. (23. 4 2015). *Beginners Guide to EU Funding*. Prevzeto 22. 1. 2018 iz http://ec.europa.eu/archives/budget/funding/sites/funds/files/beginners_guide_en_0.pdf

Glavna naložbena politika EU. (8 2017). Prevzeto 23. 1. 2018 iz https://ec.europa.eu/regional_policy/sl/policy/what/investment-policy/

Golob, H. (2017). *Kohezija HG, junij 2017.* SPBR.

Guzelj, T. in Zgonec, K. (30. 08 2010). *Občina Bohinj.* Pridobljeno iz Študija možnosti zapor v Triglavskem narodnem parku: https://obcina.bohinj.si/files/other/news/23/104068Elaborat študija možnosti zapor v TNP.pdf

iObčina. (2017). Prevzeto 5. 4. 2019 iz https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Bohinj

Ministrstvo za infrastrukturo. (9. 5. 2019). *Podatki o prometu*. Pridobljeno iz Prometne obremenitve: http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/

Naložbe v regije in mesta: Kohezijska politika EU 2014–2020. (8 2017). Prevzeto 23. 1. 2018 iz https://ec.europa.eu/regional_policy/sl/ information/publications/presentations/2016/investing-in-regions-and-cities-eu-cohesion-policy-2014-2020

Občina Bohinj. (7. 4. 2016). Prevzeto 25. 10. 2017 iz Odlok o Občinskem prostorskem načrtu občine Bohinj: https://obcina.bohinj.si/act/14314

Občina Bohinj. (2019). Prevzeto 22. 3. 2019 iz https://obcina.bohinj.si/objave/175

Občina Bohinj. (9. 5. 2019). Pridobljeno iz Akcijski načrt urejanja prometa v Bohinju: https://obcina.bohinj.si/vsebina/akcijski-nacrt-umirjanja-prometa-v-bohinju

Pikon, J. (5. 3. 2019). *Gore ljudje*. Pridobljeno iz Trasa ozkotirne železnice: https://www.gore-ljudje.net/novosti/137556/

Regionalna politika. (8 2017). Prevzeto 22. 1. 2018 iz Evropska komisija: https://ec.europa.eu/regional_policy/sl/

Retijska železnica. (b. l.). Prevzeto 12. decembra 2018 iz Wikipedija: https://sl.wikipedia.org/wiki/Retijska_Železnica

Wikipedija. (15. 4. 2019). *Wikipedija*. Prevzeto 4. 4. 2019 iz Rack railway: https://en.wikipedia.org/wiki/Rack_railway

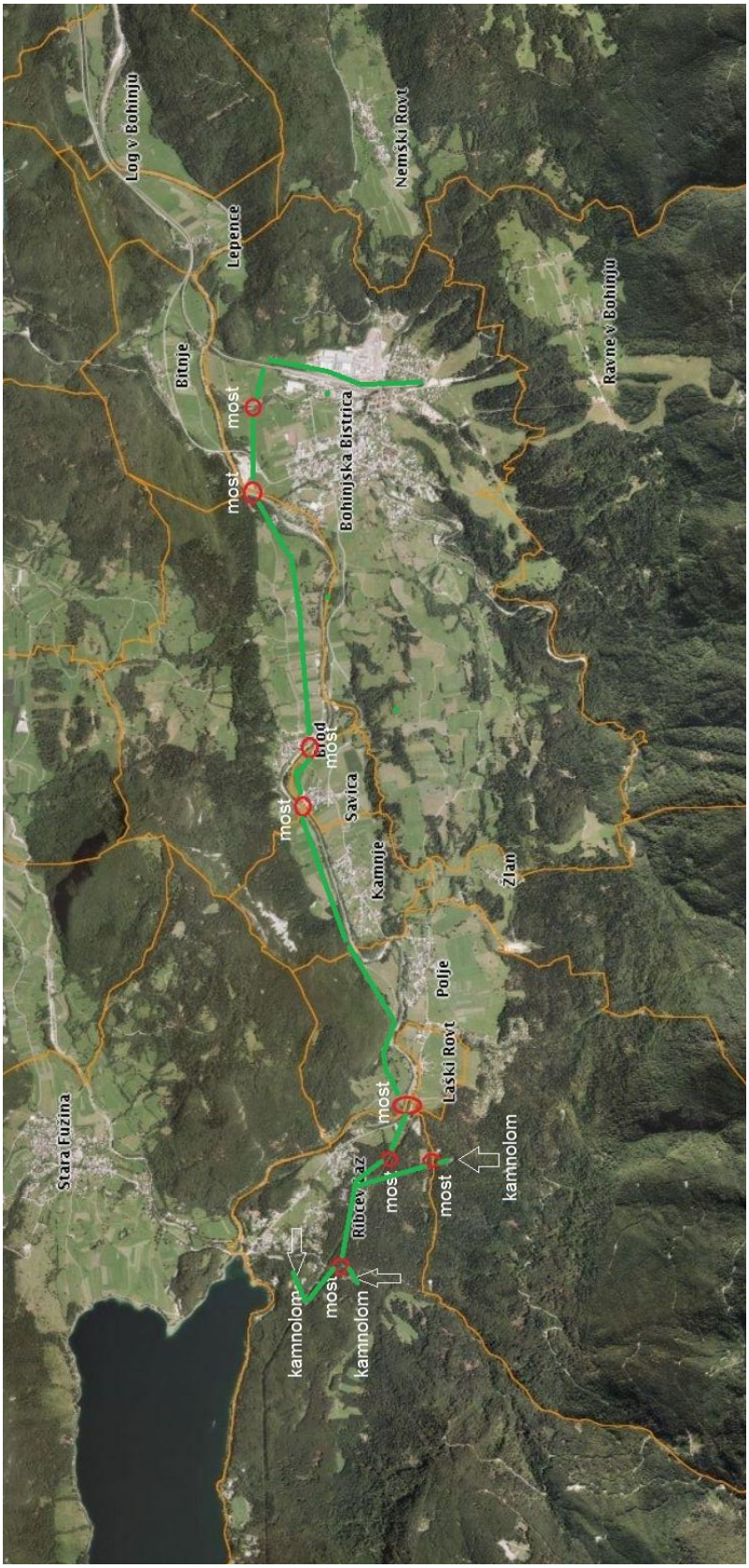
PRILOGE

Priloga 1: Trasa prve ozkotirne železnice iz leta 1902

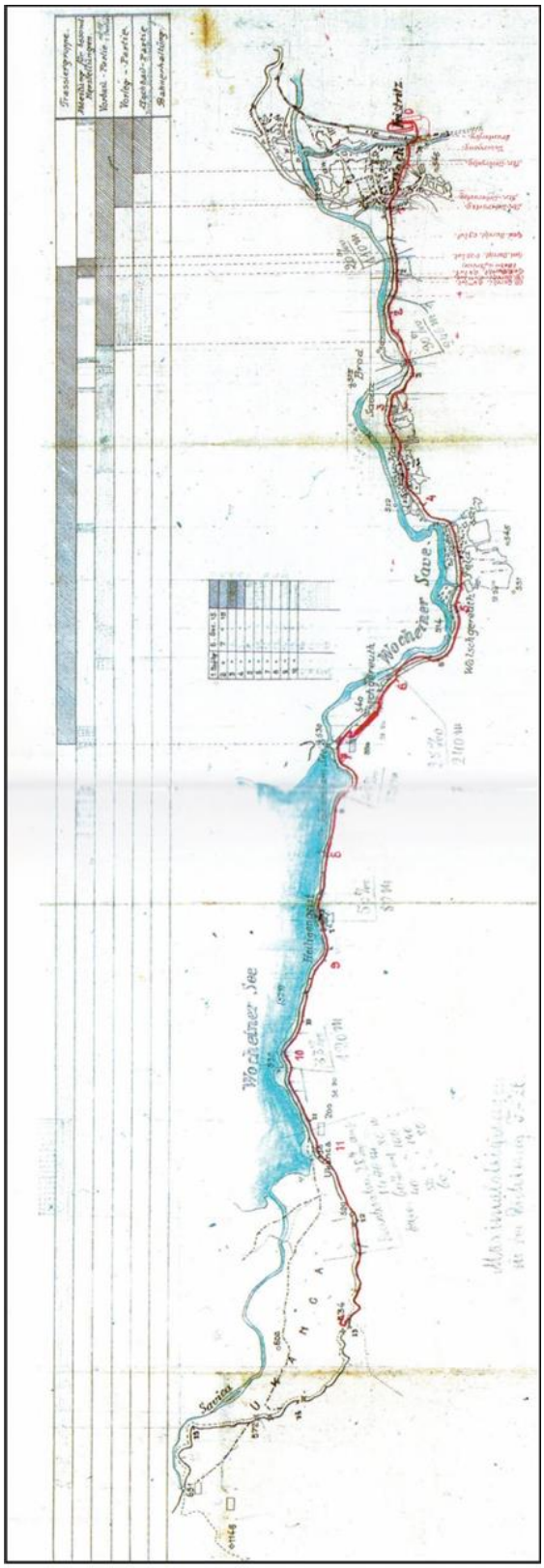
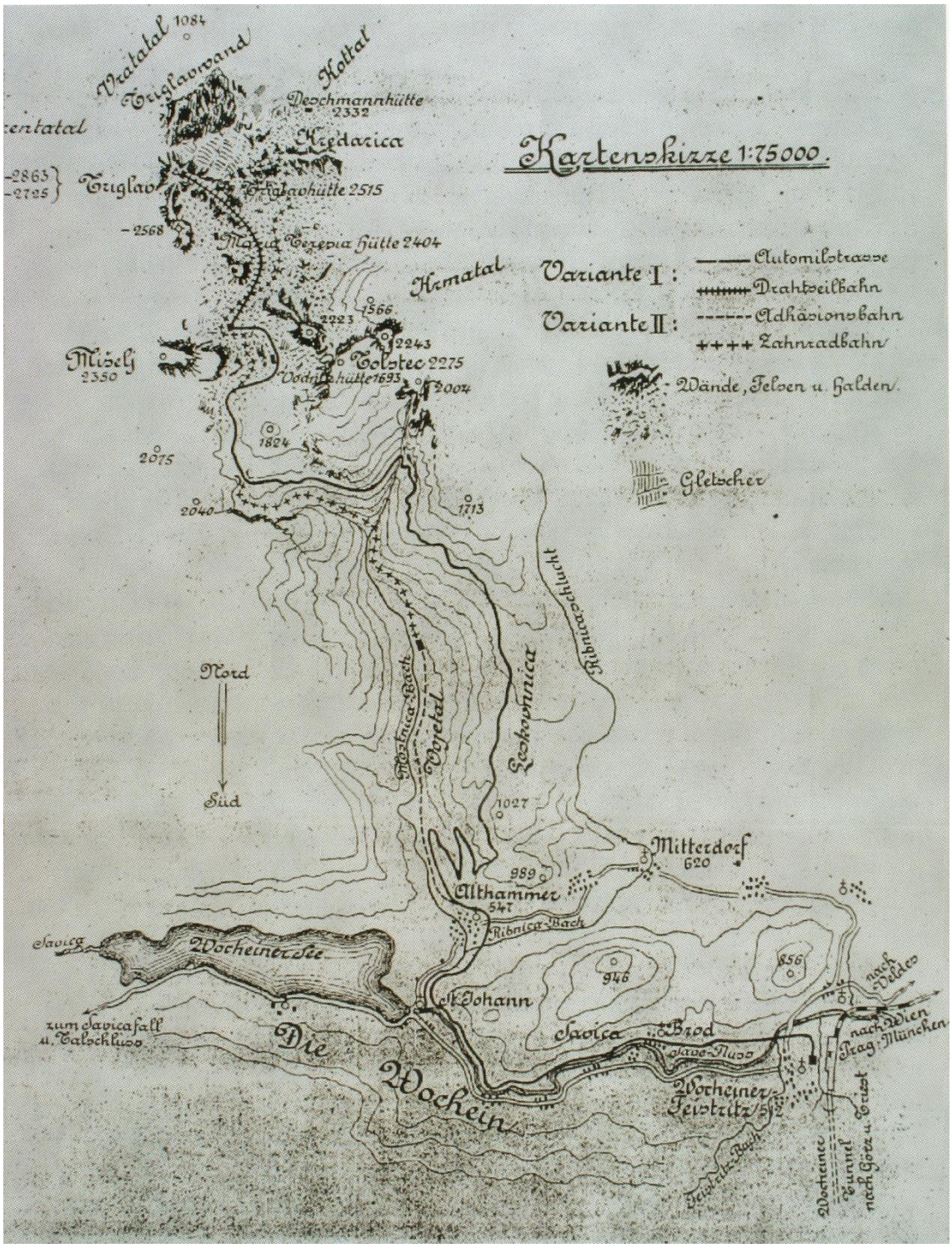
Priloga 2: Trasa druge ozkotirne železnice iz leta 1915

Priloga 3: Osnutek trase triglavske gorske železnice iz leta 1907

Priloga 1: Trasa prve ozkotirne železnice iz leta 1902 (Pikon, 2019)



Priloga 2: Trasa druge ozkotirne železnice iz leta 1915 (Budkovič, Bohinj 1914–1918, 1999)



Priloga 3: Osnutek trase triglavske gorske železnice iz leta 1907 (Budkovič, Vzpon Bohinja pred zatonom Avstro-Ogrske, 2004)