

12)

V skladu s 24. členom Statuta Občine Gorje (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 13/17) vam v prilogi pošiljam v obravnavo in sprejem:

MOBILNOSTNI NAČRT VINTGAR

Kot predstavnica predlagatelja bo na seji sveta sodelovala Lea Rikato Ružič, strokovna sodelavka podjetja PNZ, d.o.o.

Predlog sklepa:

1. Občinski svet Občine Gorje se je seznanil z mobilnostnim načrtom Vintgar.

Peter Torkar
Župan Občine Gorje





Občina Gorje

MOBILNOSTNI NAČRT VINTGAR

Poročilo

Ljubljana, marec 2020





OBČINA GORJE

MOBILNOSTNI NAČRT VINTGAR



Naročnik: Občina Gorje
Zgornje Gorje 6b, 4247 Zgornje Gorje

Izvajalci JV: PNZ svetovanje projektiranje d. o. o.
1000 Ljubljana, Vojkova cesta 65

Številka pogodbe: 19_873

Datum: marec 2020



Delovna skupina PNZ d.o.o.:

mag. Gregor Pretnar, univ. dipl. inž. grad.
Lea Rikato Ružič, MSc Transport Planning



KAZALO VSEBINE

1	UVOD	12
1.1	Ozadje	12
1.2	Območje obdelave	13
2	ZAGON PRIPRAVE	14
2.1	Ključni deležniki	14
3	ANALIZA STANJA	15
3.1	Analiza dostopnosti	15
3.1.1	Dostopnost peš	15
3.1.2	Dostopnost s kolesom	18
3.1.3	Dostopnost z javnim potniškim prometom	19
3.1.4	Dostopnost z osebnimi motornimi vozili	23
3.1.5	Dostopnost – ostalo	30
3.2	Analiza obiska in potovalnih navad	30
3.3	Količina prometa	37
3.3.1	Podatki iz državnih števcev	37
3.3.2	Podatki radarskih tabel	39
3.4	Prometna varnost	42
3.5	Promocija in ozaveščanje	42
3.6	Ključni izzivi	43
4	CILJI	44
5	PRIMERI DOBRIH PRAKS	45
6	NABOR UKREPOV	46
6.1	Izhodišča	46
6.2	Strategije za prerazporeditev prometnih obremenitev	47
6.3	Parkirni režim	49
6.3.1	1. FAZA: 2020	49
6.3.2	2. FAZA: 2021	51
6.3.3	3. FAZA: 2022 ALI KASNEJE	51
6.4	Prometni režim	52
6.4.1	FAZA 1: 2020	52
6.5	Spodbujanje uporabe JPP	53
6.5.1	1. faza: 2020	53
6.5.2	2. FAZA: PO 2022	54
6.6	Ukrepi za spodbujanje hoje	54
6.6.1	1. faza: 2020	54
6.7	Spodbujanje kolesarjenja	55
6.7.1	1. faza: 2020	55
6.7.2	2. faza: 2021	55
6.8	Informacijsko-promocijski ukrepi	57
6.8.1	1. faza: 2020	57
6.8.2	2. faza: 2021	57



7	SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE	59
8	NASLEDNJI KORAKI.....	59

KAZALO SLIK

Slika 1: Pregledna karta.....	13
Slika 2: Označena pešpot do Vintgarja.....	16
Slika 3: Označena pešpot do Vintgarja z informativno tablo.....	16
Slika 4: Pas za pešce na cesti proti glavni vstopni točki v Vintgar.....	16
Slika 5: Informativna tabla z označenimi sprehajalnimi potmi.....	16
Slika 6: Pas za pešce na Cesti v Vintgar, ki predstavlja najkrajšo pot med središčem Bleda in Vintgarjem.....	17
Slika 7: Oznake za pešce.....	17
Slika 8: Uradno označene pešpoti pri severni vstopni točki.....	17
Slika 9: Pri glavni vstopni točki označena pešpot, ki služi kot vzporedna pot ob Vintgarju in omogoča najhitrejši krožni ogled.....	17
Slika 10: Ločena pešpot v Podhому z informacijsko tablo.....	18
Slika 11: Novi pločniki v Podhому.....	18
Slika 12: Državna kolesarska povezava D2.....	19
Slika 13: Kolesarski pasovi med Podhómom in Bledom (Cesta v Vintgar).....	19
Slika 14: Skupna peš in kolesarska pot v Podhому.....	19
Slika 15: Kolesarska stojala pri glavni vstopni točki.....	19
Slika 16: Avtobusno postajališče Spodnje Gorje v smeri proti Bledu.....	20
Slika 17: Avtobusno postajališče Spodnje Gorje v smeri proti Krnici.....	20
Slika 18: Avtobus proti Jesenicam.....	21
Slika 19: Shuttle bus.....	22
Slika 20: Potek linij shuttle busa (vir: www.bled.si).....	22
Slika 21: Železniško postajališče Podhom.....	23
Slika 22: Parkirišče 1 pri glavni vstopni točki.....	23
Slika 23: Parkirišče 1 pri glavni vstopni točki.....	23
Slika 24: Dostopna cesta do Parkirišča 1.....	24
Slika 25: Dostopna cesta do Parkirišča 1 (pešci so preusmerjeni na drugo pot).....	24
Slika 26: Parkirišče 2, ko je bilo dovoljeno parkiranje na celotnem območju (vir slike: Civilna iniciativa Vršce).....	24
Slika 27: Parkirišče 2 – parkiranje je dovoljeno samo še ograje na sliki, saj je vmes meja zaščitenega območja.....	24
Slika 28: Označena pešpot do parkirišč.....	25
Slika 29: Ustrezno usmerjanje na Parkirišče 1 in 2 in neustrezno na Parkirišče 3.....	25
Slika 30: Digitalna prometna signalizacija, ki usmerja na parkirišča.....	26
Slika 31: Parkirišče P+R pri Lip Bledu (v ozadju).....	26
Slika 32: Parkirišče pri pokopališču Blejska Dobrava.....	26



Slika 33: Cesta od parkirišča do Vintgarja, kjer je motorni promet dovoljen samo za lastnike zemljišč	26
Slika 34: Ozka cesta v Podhому z neutrjenim robom vozišča, ki je dodatno v slabšem stanju zaradi poletnih prometnih obremenitev	27
Slika 35: Ozek odsek na državni cesti 634, kjer se večja vozila ne morejo srečati, kar povzroči dodatne zastoje	27
Slika 36: Ozka cesta v Podhому zahodno od železniške postaje Podhom	28
Slika 37: Na cestah pogosto velja prepoved parkiranja, vendar v poletni sezoni obiskovalci pogosto kršijo to pravilo	28
Slika 38: Prikaz začasnega enosmernega režima v poletni sezoni 2019	29
Slika 39: Obstoječa omejitve za lokalni promet v Podhому	29
Slika 40: Obstoječa omejitve za avtobuse, prikolice in avtodome v Podhому	29
Slika 41: Primer začasne označitve parkirnih mest	51
Slika 42: Prikaz predlaganih ukrepov prometnega in parkirnega režima	53
Slika 43: Primer urejenega avtobusnega postajališča v občini Bled	54
Slika 44: Dostopnost peš, s kolesom in JPP	56
Slika 45: Primer karte dostopnosti za sotesko Caminito del Rey	57

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Analiza obiska na vzorčne datume	32
Preglednica 2: Število potnikov na shuttle avtobusu leta 2019 (v obe smeri)	34
Preglednica 3: Število potnikov na shuttle avtobusu leta 2019 po odhodih (zelena linija)	34
Preglednica 4: Dnevni maksimumi in povprečno število potnikov na zeleni liniji za odhod ob 13.00 v smeri Bleda	35
Preglednica 5: Število potnikov na shuttle avtobusu leta 2019 po odhodih (modra linija)	35
Preglednica 6: Dnevni maksimumi in povprečno število potnikov na modri liniji	37
Preglednica 7: Število vozil v Spodnjih Gorjah med junijem in novembrom 2019	39
Preglednica 8: Število vozil v Zgornjih Gorjah med junijem in novembrom 2019	40
Preglednica 9: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za različno količino obiskovalcev	47
Preglednica 10: Predlagano obratovanje Parkinga 3 (P+R)	49
Preglednica 11: Predlagano obratovanje Parkinga 3 (P+R)	50
Preglednica 12: Povzetek parkirnega režima po fazah	52
Preglednica 13: Povzetek ukrepov za leto 2020	58

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1: Število prodanih kart po dnevih v sezoni 2019	30
Grafikon 2: Število dni po količini prodanih kart	31
Grafikon 3: Povprečno število prodanih kart po mesecih	31



Grafikon 4: Povprečno število prodanih kart po dnevih in mesecih.....	32
Grafikon 5: Prodaja kart po urah na vzorčne datume	33
Grafikon 6: Promet na števnem mestu AŠM 235 Spodnje Gorje med leti 2011 in 2018	38
Grafikon 7: Promet na števnem mestu AŠM 241 Kočna med leti 2011 in 2018	38
Grafikon 8: Št. vozil v obdobju od 01.06.2019 do 23.11.2019 (Spodnje Gorje)	39
Grafikon 9: Zaporedje povprečnih in maksimalnih hitrosti v obdobju od 01.06.2019 do 23.11.2019 (Spodnje Gorje)	40
Grafikon 10: Porazdelitev izmerjenih hitrosti (Spodnje Gorje)	40
Grafikon 11: Št. vozil v obdobju od 01.06.2019 do 23.11.2019 (Zgornje Gorje)	41
Grafikon 12: Zaporedje povprečnih in maksimalnih hitrosti v obdobju od 01.06.2019 do 23.11.2019 (Zgornje Gorje)	41
Grafikon 13: Porazdelitev izmerjenih hitrosti (Zgornje Gorje)	42



1 UVOD

1.1 Ozadje

Soteska Vintgar je ena najbolj obiskanih naravnih znamenitosti Slovenije, ki jo letno obiše skoraj 400.000 ljudi. V desetih letih je število obiskovalcev poskočilo za šestkrat. Množičen obisk, ki je dobrodošel z vidika turističnega in lokalnega razvoja pa povzroča tudi težave, tako z vidika prometa in okolja kot bivanja in doživljanja narave. Občina Gorje se je zato odločila za pripravo mobilnostnega načrta, ki bi celostno obravnaval reševanje težav dostopnosti in mobilnosti na območju Vintgarja.

Cilj naloge je v okviru mobilnostnega načrta določiti ukrepe za upravljanje mobilnosti na območju Blejskega vintgarja (v nadaljevanju Vintgarja), ki bi se prvenstveno izvajali na območju Občine Gorje v prihajajoči sezoni 2020. Vseeno se bežno dotika tudi prihodnjih let s potencialnimi usmeritvami, kar bo neizogibno vključevalo tudi sosednje občine in ostale deležnike. Nadaljnje faze bodo potrebovale širši pristop, saj je mobilnost smotrno obravnavati na širšem vplivnem območju ter z usklajevanjem vseh ključnih deležnikov ter v povezavi z ostalimi temami, kot so varstvo narave, turistični razvoj itd.

Mobilnostni načrt je po definiciji Nacionalnih smernic za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove (MzI, 2019) (v nadaljevanju Smernic) »strateški dokument, ki celovito obravnava dostopnost določene lokacije – ustanove, dogodka, novogradnje ali zagotavljanje dostopnosti ob izrednih dogodkih. Po vsebini in strukturi v veliki meri sledi Celostni prometni strategiji, vendar je območje obravnave omejeno le na posamezno lokacijo ali del naselja. Oblikujemo ga tako, da najprej opišemo trenutno stanje in opredelimo, katere prometne izzive želimo z njim reševati. Cilj je navadno promocija trajnostne izbire potovalnih načinov, kot so predvsem javni promet, kolesarjenje in hoja. Prav tako lahko z njim vplivamo in spremenimo potovalne navade zaposlenih, šolajočih, obiskovalcev in drugih skupin. Celovit nabor ukrepov je njegov osrednji in najpomembnejši del. Mobilnostni načrt s svojimi ukrepi zlasti spodbuja tiste, ki si želijo oziroma so pripravljene spremeniti potovalne navade in to lahko tudi uresničijo. Obenem pomembno prispeva k izboljšanju razmer za tiste, ki namesto osebnega avtomobila že uporabljajo druge potovalne načine. Pristop temelji na mehkih ukrepih, kot so obveščanje, izobraževanje in organizacija storitev znotraj obstoječih zmogljivosti infrastrukture. Ti praviloma niso finančno zahtevni, a dosegajo ugodno razmerje med koristmi in stroški. Prav zato so primerni za večje generatorje prometa.«

Priprava mobilnostnega načrta glede na izhodišča Smernic vsebuje naslednje korake:

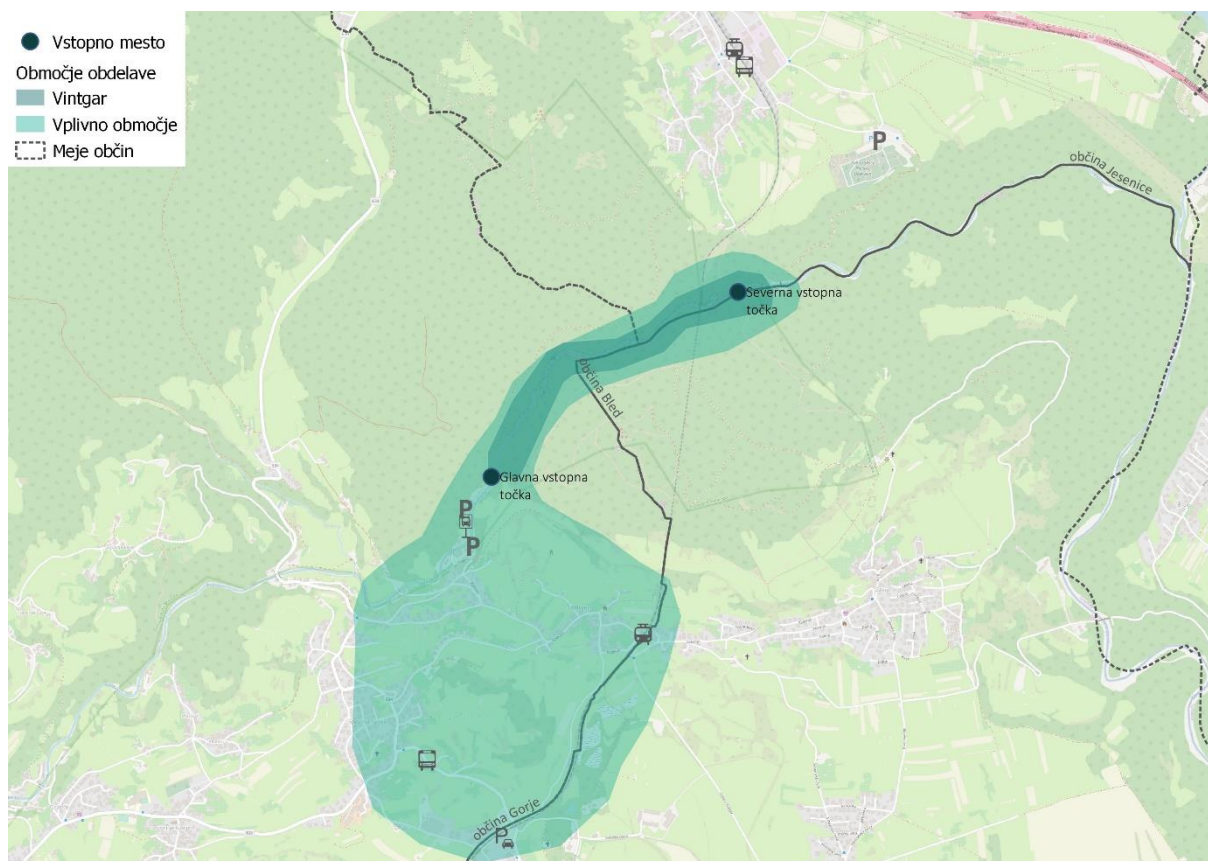
1. Zagon priprave
2. Analiza stanja
3. Določitev ključnih izzivov in ciljev
4. Priprava nabora ukrepov
5. Izdelava in potrditev mobilnostnega načrta
6. Uresničevanje načrta in podpora pri izvajanju.

Ta dokument obsega prvih pet korakov.



1.2 Območje obdelave

Območje obdelave je vplivno območje soteske Vintgar, kot je prikazano na karti. Večinoma je na območju občine Gorje (naselja Spodnje Gorje in Podhom), deloma pa tudi na območju občine Bled in Jesenice, saj se tam nahajajo severna vstopna točka, pešpoti, neuradno parkirišče, ki jih uporabljajo obiskovalci Vintgarja itd.



Slika 1: Pregledna karta



2 ZAGON PRIPRAVE

2.1 Ključni deležniki

Pri izdelavi mobilnostnega načrta sta bila ključna deležnika Občina Gorje kot upravljavec občinskega prometnega omrežja in ki ima na svojem ozemlju glavno vstopno točko v Vintgar ter večino vplivnega območja, ter Turistično društvo Gorje (TD Gorje) kot upravljavec Vintgarja. Priprava mobilnostnega načrta je vključevala posvetovanje in pridobivanje podatkov od obeh deležnikov.

Poleg tega so pomembni še naslednji deležniki:

- Občina Bled kot občina, iz katere je možen dostop do ene od vstopnih točk in kjer je parkirišče P+R (ob Lip Bled).
- Občina Jesenice kot občina, iz katere je možen dostop do ene od vstopnih točk in kjer se nahaja del infrastrukture, pomembne za dostopnost do Vintgarja,
- Javni zavod Triglavski narodni park, ki upravlja zaščiteno območje, katerega del je tudi Vintgar.

Z vsemi deležniki je bil 26.2.2020 v Zgornjih Gorjah izveden sestanek na pobudo Ministrstva za okolje in prostor, na katerem je bil predstavljen osnutek mobilnostnega načrta, na katerega so lahko podali svoje mnenje. Pripombe so bile v največji možni meri upoštevane v popravljenem osnutku.

Za prebivalce vplivnega območja je bila izvedena javna razprava v Gorjanskem domu 4.3.2020, kjer je bil predstavljen osnutek mobilnostnega načrta. Pripombe so bile v največji možni meri upoštevane v popravljenem osnutku.



3 ANALIZA STANJA

3.1 Analiza dostopnosti

Vstop in izstop je možen na dveh mestih:

- na glavni, južni vstopni točki v Podhomu,
- na severni vstopni točki na Blejski Dobravi.

Obisk je možno opraviti v obe smeri, za leto 2020 pa TD Gorje načrtuje spodbujanje enosmernega, krožnega obiska. V ta namen se je podražila vstopnica za dvosmerni obisk (15 EUR), za enosmernega pa je cena ostala enaka (10 EUR).

Do obeh vstopnih mest je možno priti na več načinov, ki so analizirani v nadaljevanju.

3.1.1 Dostopnost peš

Najbolj osnova oblika dostopnosti do Vintgarja je peš. Dostopnost peš je relativno dobra. Obiskovalci lahko pridejo peš do obeh vstopnih točk. Do glavne vstopne točke v Podhomu vodijo označbe za pešce, deloma so urejen tudi ločene pešpoti oziroma pasovi za pešce. V Gorjah in Podhomu so bili v zadnjih letih urejenih tudi novi pločniki, ki omogočajo varnejše pešačenje. Iz središča Bleda je do Vintgarja dobre 4 km oziroma okoli 50 minut hoje.

Do druge vstopne točke je mogoče priti peš skozi naselje Zasip mimo cerkve Sv. Katarine ali z Blejske Dobrave, vse poti so označene.

Poti na vplivnem območju so označene z različno oblikovanimi usmerjevalnimi tablami (pojavljajo se tri različne oblike), kar lahko povzroča zmedo med obiskovalci.



Slika 2: Označena pešpot do Vintgarja



Slika 3: Označena pešpot do Vintgarja z informativno tablo



Slika 4: Pas za pešce na cesti proti glavni vstopni točki v Vintgar



Slika 5: Informativna tabla z označenimi sprehajalnimi potmi



Slika 6: Pas za pešce na Cesti v Vintgar, ki predstavlja najkrajšo pot med središčem Bleda in Vintgarjem



Slika 7: Oznake za pešce



Slika 8: Uradno označene pešpoti pri severni vstopni točki



Slika 9: Pri glavni vstopni točki označena pešpot, ki služi kot vzporedna pot ob Vintgarju in omogoča najhitrejši krožni ogled



Slika 10: Ločena pešpot v Podhому z informacijsko tablo



Slika 11: Novi pločniki v Podhому

3.1.2 Dostopnost s kolesom

Kolesarji uporabljajo deloma enake poti kot pešci za dostop do Vintgarja, deloma pa ceste. Izjema so uporabniki cestnih koles, ki so v vsakem primeru omejeni na asfaltirane ceste.

Na območju je tudi potek državne kolesarske povezave D2, ki vodi od Rateč do Obrežja, pot je označena, vendar na tem območju poteka po cestah.

Parkiranje koles je možno pri glavni vstopni točki, vendar je parkirnih mest le 11. Način priklepa ni varen, saj stojala ne omogočajo priklepa ogrodja kolesa. Urejanje površine za kolesarsko parkirišče je pogojeno z razpoložljivim prostorom in lastništvom zemljišč.

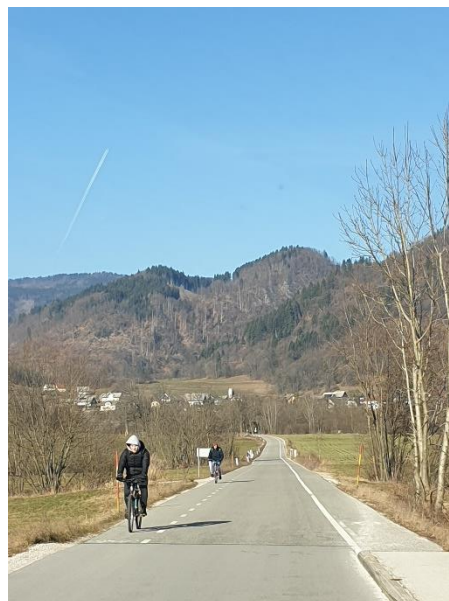
Na obravnavanem območju je tudi en terminal za izposajo koles v sistemu Bled Greenways, in sicer v Zasipu, od koder je možno pot nadaljevati peš. Na območju občine Gorje in Jesenice terminalov ni.

TD Gorje načrtuje ponudbo izposoje koles v Zgornjih Gorjah.

Najem e-kolesa na Bledu stane 35 EUR.



Slika 12: Državna kolesarska povezava D2



Slika 13: Kolesarski pasovi med Podhomom in Bledom (Cesta v Vintgar)



Slika 14: Skupna peš in kolesarska pot v Podhomu



Slika 15: Kolesarska stojala pri glavni vstopni točki

3.1.3 Dostopnost z javnim potniškim prometom

Do območja Vintgarja je možno dostopati z različnimi oblikami javnega potniškega prometa (JPP).

MEDKRAJEVNI AVTOBUS



Glavni vstopni točki najbližje postajališče javnega potniškega prometa je Vintgar Fortuna. Razdalja od postajališča do vstopne točke je 1 km oziroma 13 minut hoje. Tam ustavljajo avtobusi prevoznika Arriva na dveh linijah:

- Hrušica–Jesenice–Krnica, ki povezuje Hrušico, Jesenice, Kočno, Gorje in Krnico. Vozi samo enkrat dnevno, vendar ne med počitnicami, tako da je v turistični sezoni neuporabna linija.
- Rateče–Jesenice–Kočna Bled, kjer vozi avtobus enkrat na dan.

Postajališče z bolj pogostimi odhodi in prihodi je Spodnje Gorje, ki je oddaljeno 1,8 km. Tam vozijo avtobusi na liniji Krnica–Spodnje Gorje–Bled–Begunje v času poletnih počitnic med delovniki 22-krat dnevno, ob sobotah 10-krat ter ob nedeljah in praznikih 11-krat. Direktna povezava do Jesenic je na voljo 13-krat dnevno med delovniki, ne pa tudi med vikendi. Cena prevoza med Bledom in Spodnjimi Gorjami je 1,3 EUR.

Avtobusno postajališče je urejeno le v smeri proti Krnici, čeprav tudi na tem postajališču manjka vozni red, klop itd. V smeri proti Bledu pa je celo samo makadamsko postajališče s prometnim znakom.



Slika 16: Avtobusno postajališče Spodnje Gorje v smeri proti Bledu



Slika 17: Avtobusno postajališče Spodnje Gorje v smeri proti Krnici



Slika 18: Avtobus proti Jesenicam

MESTNI AVTOBUS

Do severne vstopne točke vozijo avtobusi mestnega prometa Jesenice, in sicer do postajališča Blejska Dobrava pokopališče na liniji Hrušica Belo polje–Koroška Bela–Blejska Dobrava, vendar so precej pogostejši postanki na postajališču Blejska Dobrava trgovina. V času šolskih počitnic (ki sovпада s turistično sezono) tam avtobusi ustavijo 16-krat dnevno, ob sobotah 14-krat ter ob nedeljah in praznikih pa 11-krat. Razdalja od postajališča do vstopne točke je 1,2 km oziroma 15 minut hoje.

SHUTTLE AVTOBUS

Poleg javnega prevoza je na voljo tudi t. i. shuttle bus. Obe liniji, zelena in modra, vozita do postajališč Vintgar in Vintgar Fortuna. Liniji vozita med 27. 4. in 5. 5. ter med 15. 6. in 15. 9. Cena je 1 EUR oziroma brezplačno s kartico Julijske Alpe: Bled.

Zelena linija vozi na relaciji Bohinjska Bela–Koritno–Ribno–Selo–Bodešče–Bled–Vintgar–Gorje–Krnica. Do Vintgarja vozi 4-krat dnevno (ter 4-krat nazaj) in sicer dvakrat dopoldne in dvakrat popoldne ((prihod v Vintgar ob 9:31, 12:05, 15:35, 18:30 in odhod 9:57, 13:12, 16:12, 19:42). Potovalni čas od Bleda do Vintgarja je od 13-25 minut (odvisno od izhodišča).

Modra linija vozi na relaciji Zasip–Bled–Gorje–Vintgar–Krnica–Zatrnik–(Pokljuka). Linija je krožna, postanki v Vintgarju so 12-krat dnevno. Iz smeri Bleda (npr. blejskega gradu, Zake, Mlina) je možno sedemkrat dnevno priti do Vintgarja v približno 10 minutah (prihod v Vintgar ob 8:21, 10:46, 12:56, 15:26, 17:08, 19:41, 21:46), ostalih pet prihodov je iz smeri Zatrnik/Krnice, od koder je tudi 10 minut vožnje (prihod v Vintgar ob 9:33, 11:45, 14:13, 16:00 in 18:33). Modra linija je sicer krožna, vendar to ne drži v celoti (za del proti Krnici in Pokljuki).



Pot od železniškega postajališča Podhom do Vintgarja ni označena s smerokazi.



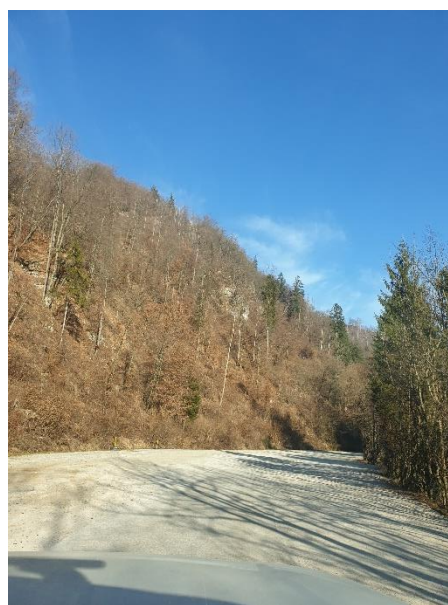
Slika 21: Železniško postajališče Podhom

3.1.4 Dostopnost z osebnimi motornimi vozili

Dostop z avtomobili je možen prav do vstopne točke, saj do nje vodi cesta, na koncu katere je glavno parkirišče (**Parkirišče 1**). Cesta do parkirišča je ozka in predstavlja težave ob srečevanju več vozil, še posebej avtobusov. Cena parkiranja je 5 eur na dan. Kapaciteta parkirišča je 80-90 osebnih vozil in okoli 10 avtobusov.



Slika 22: Parkirišče 1 pri glavni vstopni točki



Slika 23: Parkirišče 1 pri glavni vstopni točki



Slika 24: Dostopna cesta do Parkirišča 1

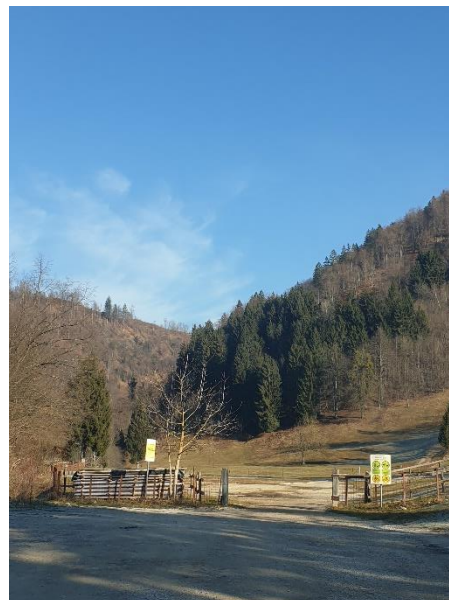


Slika 25: Dostopna cesta do Parkirišča 1 (pešci so preusmerjeni na drugo pot)

V zadnjih letih je bilo vzpostavljenih več začasnih parkirišč. Eno od njih (**Parkirišče 2**) je nad glavno vstopno točko v Podhому, torej preden se cesta spusti v Vintgar. Lastnik zemljišča je agrarna skupnost. Cena parkiranja je prav tako 5 eur na dan. Kapaciteta parkirišča je okoli 80 vozil, urejene so sanitarije, na parkirišču v sezoni delajo reditelji.



Slika 26: Parkirišče 2, ko je bilo dovoljeno parkiranje na celotnem območju (vir slike: Civilna iniciativa Vršče)



Slika 27: Parkirišče 2 – parkiranje je dovoljeno samo še ograje na sliki, saj je vmes meja zaščitene območja



Parkirišče 3 naj bi bilo urejeno v osrednjem Podhomu južno od ceste ob travniku, vendar ni zaživelo zaradi nasprotovanja prebivalcev. Še vedno pa usmerjevalne table usmerjajo na to parkirišče, čeprav ne obstaja.



Slika 28: Označena pešpot do parkirišč



Slika 29: Ustrezno usmerjanje na Parkirišče 1 in 2 in neustrezno na Parkirišče 3

V letu 2019 je bilo urejeno parkirišče **P+R (Park + Ride)** pri podjetju Lip Bled med Rečiško cesto in železnico. Cena parkiranja je bila 5 eur na dan in je vključevala prevoz z avtobusom do vhoda Vintgarja, oddaljenega 2,8 km. Kapaciteta parkirišča je okoli 200 vozil, v konici pa okoli 300. Zemljišče ima upravljavec Vintgarja TD Gorje v najemu od Lip Bleda. Potnike sta do vhoda Vintgarja prevažala dva avtobusa, po potrebi pa je bil dodan še en manjši. V uporabi so bili večji avtobusi (50 sedežev) zaradi večje kapacitete in razpoložljivosti takega tipa avtobusov v poletni sezoni, saj so manjši avtobusi manj



pogosti. Največji obisk parkirišča je bil tipično med 10. in 16. uro. Reditelji so na to parkirišče vozila preusmerjali, ko ni bilo več prostora na Parkirišču 1 in 2, s signalizacijo pa se je spodbujalo parkiranje tam tudi, če Parkirišče 1 in 2 nista bili zasedeni. Po izkušnjah iz leta 2019 je bila najbolj problematična nezadostna usmerjevalna signalizacija.



Slika 30: Digitalna prometna signalizacija, ki usmerja na parkirišča



Slika 31: Parkirišče P+R pri Lip Bledu (v ozadju)

Določeni obiskovalci parkirajo tudi na parkirišču pri pokopališču na Blejski Dobravi (pri severni vstopni točki), čeprav ni namenjen obiskovalcem Vintgarja, temveč obiskovalcem pokopališča. Na parkirišču je več kot 150 parkirnih mest. Parkiranje je bilo do sedaj brezplačno.



Slika 32: Parkirišče pri pokopališču Blejska Dobrava



Slika 33: Cesta od parkirišča do Vintgarja, kjer je motorni promet dovoljen samo za lastnike zemljišč



Cestno omrežje v vplivnem območju je deloma občinsko, deloma državno. Državne ceste so cesta od Bleda proti Spodnjim Gorjam in naprej proti Jesenicam (cesta R3-634) ter od Spodnjih Gorij proti Pokljuki (cesta R3-905), ostalo so občinske ceste.

Ceste so v poletni sezoni močno obremenjene, hkrati pa niso načrtovane za večje količine prometa. Zato prihaja do težav, kot so lokalni zastoji, slabšanje stanja bankin in zelenih površin ob cestah, nepravilno parkiranje itd. V nekaj najbolj obremenjenih dneh leta 2019 je upravljavec celo moral zavračati obiskovalce, ker je bilo preveč obremenitev tako v soteski kot na parkiriščih.

Pri mostu nad Radovno na državni cesti 634 je s prometno signalizacijo urejen režim s prednostjo pred vozili iz nasprotno smeri.



Slika 34: Ozka cesta v Podhому z neutrjenim robom vozišča, ki je dodatno v slabšem stanju zaradi poletnih prometnih obremenitev



Slika 35: Ozek odsek na državni cesti 634, kjer se večja vozila ne morejo srečati, kar povzroči dodatne zastoje



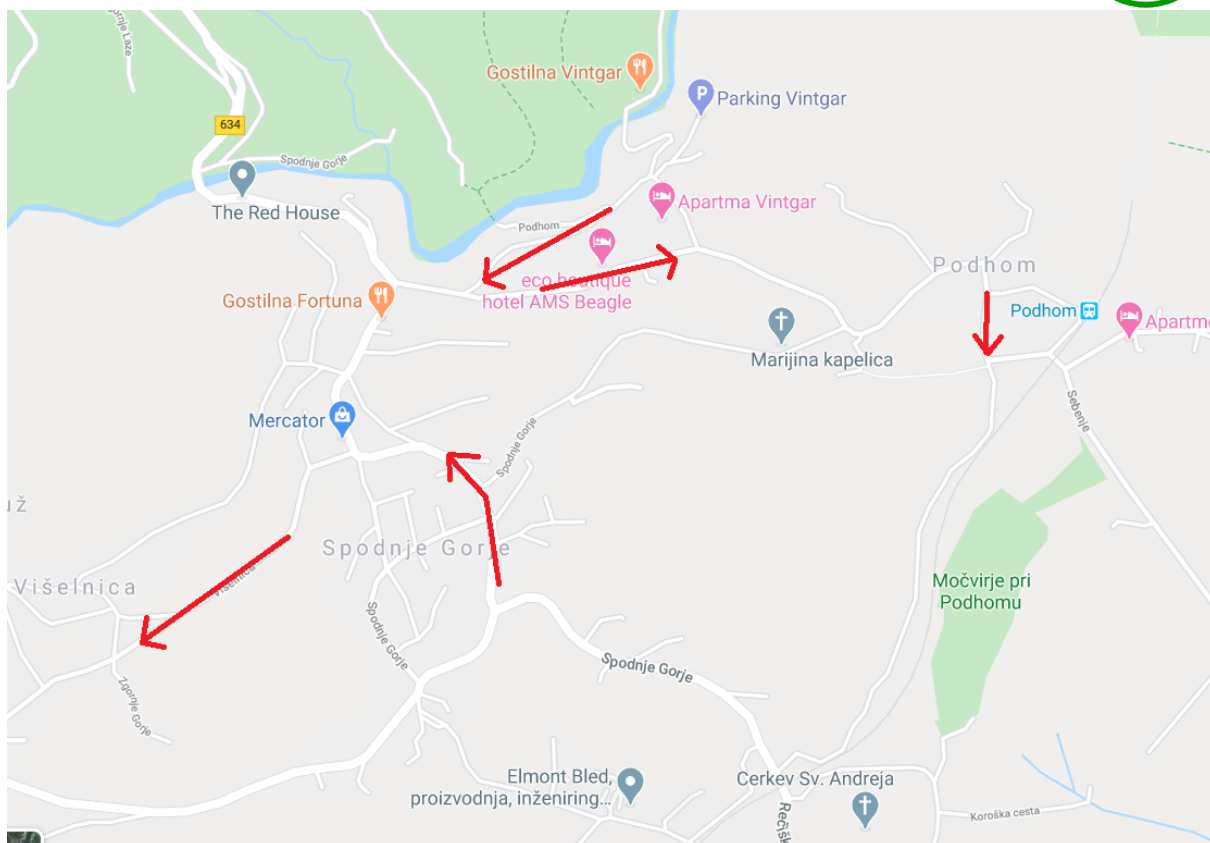
Slika 36: Ozka cesta v Podhому zahodno od železniške postaje Podhom



Slika 37: Na cestah pogosto velja prepoved parkiranja, vendar v poletni sezoni obiskovalci pogosto kršijo to pravilo



V Podhому je na ozkih cestah več ozkih grl, zato je bil v poletnem času v sezoni 2019 urejen začasen prometni režim, ki promet usmerja enosmerno na treh območjih (pri železniški postaji, pred glavno vstopno točko ter na državni cesti 634 in ulici Višelnica). Zaradi negativnih učinkov na prebivalce je bila uvedena prepoved motornega prometa, razen za lokalni promet na cesti v Podhому mimo Hotela AMS Beagle ter za avtobuse, avtodome in prikolice proti vzhodnemu delu Podhoma.



Slika 38: Prikaz začasnega enosmernega režima v poletni sezoni 2019



Slika 39: Obstojča omejitev za lokalni promet v Podhomu



Slika 40: Obstojča omejitev za avtobuse, prikolice in avtodome v Podhomu



3.1.5 Dostopnost – ostalo

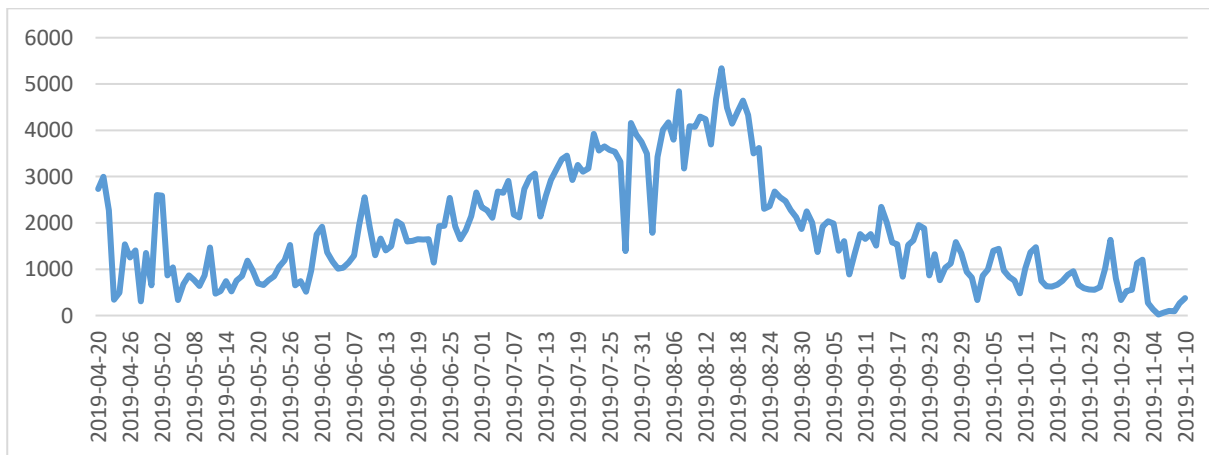
Alpetour nudi linijo turističnih avtobusnih prevozov med blejsko avtobusno postajo in Vintgarjem s štirimi vmesnimi postanki. V času med majem in oktobrom vozi petkrat dnevno, vendar samo dopoldne med 7.30 in 11.30. Cena enosmerne vozovnice je 1,30 EUR.

Na voljo so tudi ostali zasebni transferji, npr. ponudnik Mamut Slovenija nudi povratni prevoz med avtobusno postajo Bled in Vintgarjem za 8,9 EUR.

Do Vintgarja je možno priti tudi s kočijo oziroma s fijakerji z Bleda izpred Festivalne dvorane. Cena povratne vožnje je 100 eur za do 4 osebe, uporabnik ima na voljo eno uro za ogled Vintgarja pred povratkom.

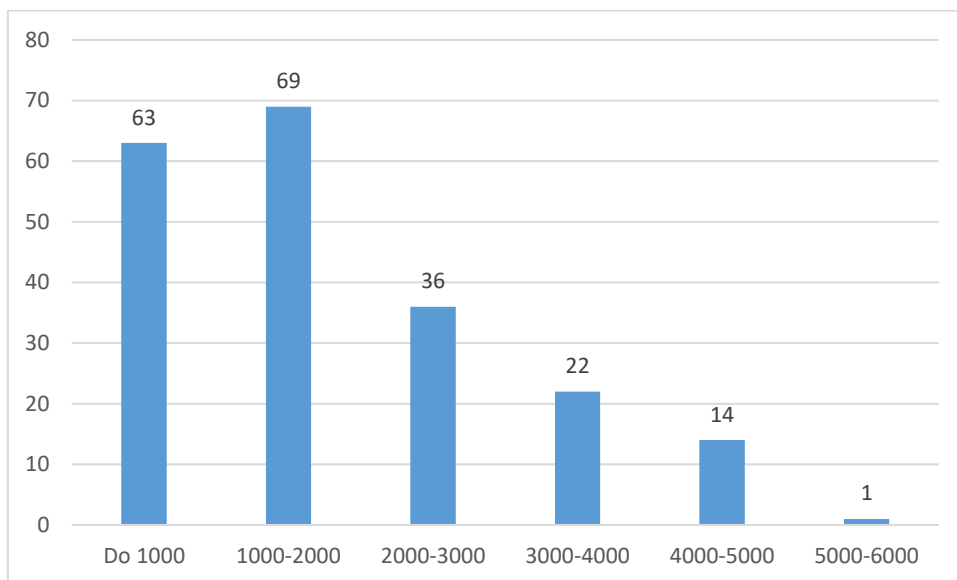
3.2 Analiza obiska in potovalnih navad

Poleti pred vstopno točko in v njeni okolici po podatkih TD Gorje parkira do 500 avtomobilov in več kot 30 avtobusov na dan. V letu 2019 je bilo 373.300 obiskovalcev, na vrhuncu sezone je naenkrat v njej več kot 4.000 obiskovalcev, na rekorden dan celo več kot 5.000.



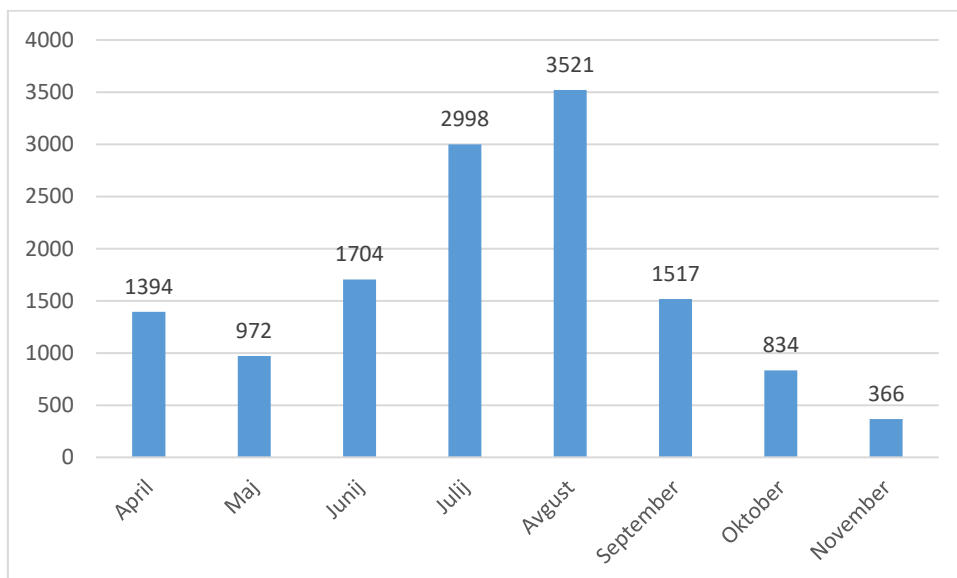
Grafikon 1: Število prodanih kart po dnevih v sezoni 2019

V večini, to je 64 % obratovalnih dneh, je bilo prodanih do 2.000 kart, v 18 % med 2.000 in 3.000, v 11 % med 3.000 in 4.000 kart, v 7 % med 4.000 in 5.000 kart, več kot 5.000 kart pa je bilo prodanih samo en dan. Vsi dnevi z več kot 3.000 prodanimi kartami so med 10.7. in 22.8. V tem obdobju je bilo 43 % vseh obiskovalcev. Vsi dnevi z več kot 4.000 prodanimi kartami pa so bili med 29.7. in 20.8.



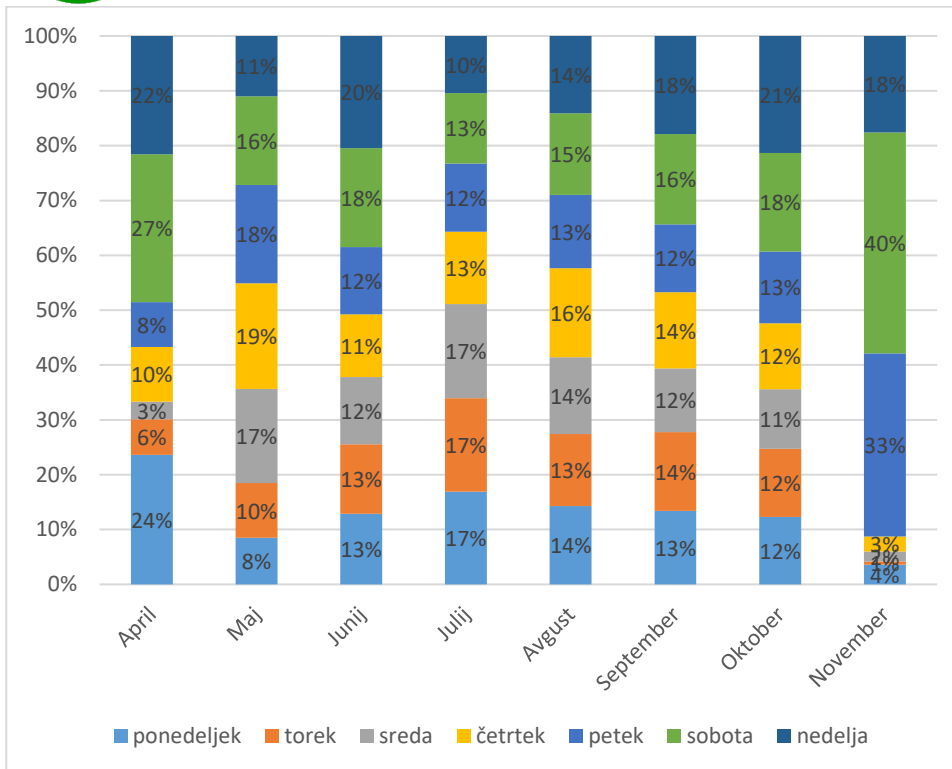
Grafikon 2: Število dni po količini prodanih kart

Grafikon prikazuje povprečje prodanih kart po mesecih. Največ obiskovalcev je avgusta, sledijo julij, junij in september.



Grafikon 3: Povprečno število prodanih kart po mesecih

V celotni sezoni se največ kart proda na soboto in nedeljo, skupen delež je 31 %, vendar se deleži po dnevih razlikujejo glede na mesec. Višja kot je sezona, večji je delež obiskov med tednom in obratno. Vikendi torej prevladujejo v nižji sezoni, zlasti aprila in novembra, ko je polovica kart prodanih med vikendom. Po drugi stran pa so julija in avgusta obiski precej enakomerno razporejeni po dnevih.



Grafikon 4: Povprečno število prodanih kart po dnevih in mesecih

Podrobneje smo analizirali vzorčne datume po različnih razredih. Ta analiza je predstavljala osnovo za izhodišča za določanje ukrepov v zvezi s sistemom P+R. Analizirali smo konične ure, ki so v večini med 10h in 11h, povprečno število obiskovalcev na dan, število ur z nadpovprečnim obiskom in kdaj je bila zadnja ura z nadpovprečnim obiskom v dnevu.

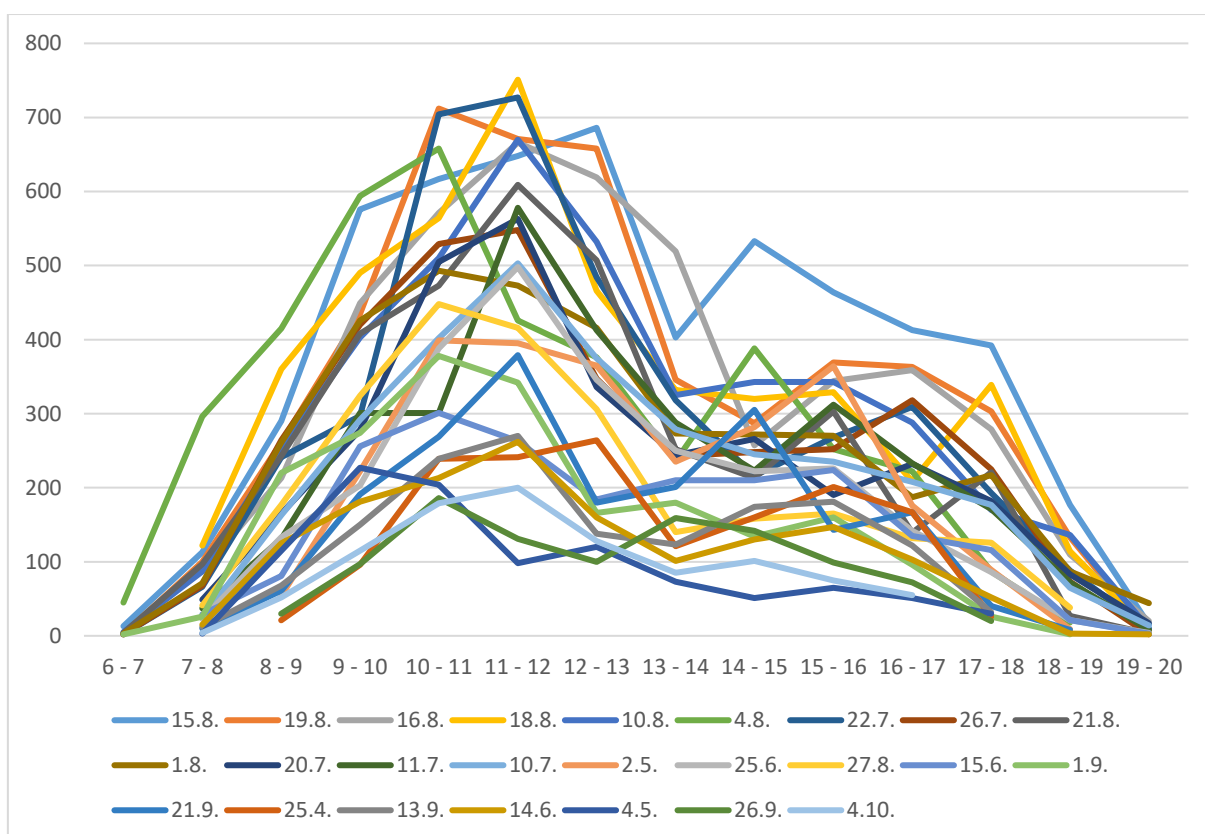
Preglednica 1: Analiza obiska na vzorčne datume

Razred števila obiskovalcev	Datum	Skupaj obiskovalcev	Urna konica	Ura	Povpr. na uro	Št. ur z nadpovpr. obiskom	Zadnja ura z nadpovpr. obiskom
1000	4.10.	994	200	11h-12h	99	5	14h-15h
	4.5.	1037	227	9h-10h	94	4	12h-13h
	26.9.	1036	186	10h-11h	104	4	14h-15h
1500	13.9.	1509	270	11h-12h	137	6	15h-16h
	14.6.	1494	262	11h-12h	115	7	15h-16h
	25.4.	1536	264	12h-13h	154	6	16h-17h
2000	1.9.	2006	378	10h-11h	154	7	15h-16h
	15.6.	2033	301	10h-11h	156	7	15h-16h
	21.9.	1954	379	11h-12h	163	7	16h-17h
2500	27.8.	2471	448	10-11h	206	4	12h-13h
	2.5.	2590	399	10-11h	235	6	15h-16h
	25.6.	2542	498	11h-12h	196	7	15h-16h



3000	11.7.	3068	578	11h-12h	236	6	15h-16h
	20.7.	3110	563	11h-12h	239	6	14h-15h
	10.7.	2982	503	11h-12h	229	7	15h-16h
3500	1.8.	3493	493	10-11h	250	8	15h-16h
	26.7.	3539	548	11h-12h	253	7	16h-17h
	21.8.	3499	609	11h-12h	250	6	15h-16h
	22.8.	3618	628	11h-12h	302	6	16h-17h
4000	4.8.	4013	658	11h-12h	309	6	15h-16h
	10.8.	4076	670	11h-12h	291	7	15h-16h
	22.7.	3922	727	11h-12h	280	6	16h-17h
4500	16.8.	4493	666	11h-12h	346	7	15h-16h
	19.8.	4644	712	10-11h	332	7	16h-17h
	18.8.	4402	751	11h-12h	339	6	17h-18h
5000	15.8.	5340	686	12h-13h	381	9	17h-18h

Naslednji grafikon prikazuje prodajo kart po urah za omenjene vzorčne datume. Največ kart se poleti proda med 9. in 13. uro.



Grafikon 5: Prodaja kart po urah na vzorčne datume

Žal točnih podatkov o potovalnih navadah obiskovalcev ni. Po ocenah TD Gorje okoli 10-15 % ljudi do Vintgarja pride peš ali s kolesom, velika večina pa z osebnimi vozili.



Po podatkih TD Gorje vsak dan parkira do 30 turističnih avtobusov, kar pomeni do 1.500 obiskovalcev oziroma kakšna tretjina.

Število potnikov na shuttle avtobusu je relativno visoko glede na ostala postajališča, saj je Vintgar daleč najbolj popularna destinacija za potnike teh avtobusov tako na modri kot na zeleni liniji. A delež ljudi, ki pride s shuttle avtobusom, predstavlja manj kot 2 % vseh obiskovalcev.

V preglednici je predstavljeno število potnikov za leto 2019. Največ potnikov je avgusta, sledi julij. Največ potnikov uporabi modro, krožno linijo. Največ potnikov uporabi popoldanski avtobus v zgodnje-popoldanskem času (med 13. in 14.00).

Preglednica 2: Število potnikov na shuttle avtobusu leta 2019 (v obe smeri)

	Vintgar		Vintgar Fortuna		Skupaj
	Zelena linija	Modra linija	Zelena linija	Modra linija	
Maj	57	121	11	6	195
Junij	320	479	46	29	874
Julij	835	1400	25	70	2330
Avgust	952	1376	20	129	2477
September	243	608	6	1	858
Skupaj	2407	3984	108	235	

Na zeleni liniji je občutno več potnikov v smeri Krnica–Bohinjska Bela kot obratno. Daleč največ potnikov je na avtobusu, ki začne v Krnici ob 13.00 (prijem v Vintgar ob 13.12) in nadaljuje proti Bledu in Bohinjski Beli. Verjetno je, da potniki pridejo do Vintgarja drugače, npr. peš, vrnejo se pa s shuttle avtobusom.

Za te, najbolj oblegane avtobuse, smo preverili tudi povprečno zasedenost avtobusa po mesecih in maksimalno število potnikov na dan po mesecih. Največ potnikov je bilo 16. 7. (39), povprečno pa je zasedenost avtobusa 14-18 potnikov poleti in le 4 v času prvomajskih praznikov.

Preglednica 3: Število potnikov na shuttle avtobusu leta 2019 po odhodih (zeleni liniji)

Zelena linija	Smer Boh. Bela		Smer Krnica	
	Odhod	Št. potnikov	Odhod	Št. potnikov
Maj	09:45	3	08:30	0
	13:00	26	11:00	0
	16:00	22	14:30	0
	19:30	6	17:30	0
Skupaj		57		0
Junij	09:45	13	08:30	0
	13:00	246	11:00	2
	16:00	31	14:30	2



Zelena linija	Smer Boh. Bela		Smer Krnica	
	Odhod	Št. potnikov	Odhod	Št. potnikov
	19:30	22	17:30	4
Skupaj		312		8
Julij	09:45	66	08:30	11
	13:00	461	11:00	6
	16:00	167	14:30	20
	19:30	102	17:30	2
Skupaj		796		39
Avgust	09:45	41	08:30	0
	13:00	517	11:00	6
	16:00	271	14:30	2
	19:30	115	17:30	0
Skupaj		944		8
September	09:45	13	08:30	0
	13:00	180	11:00	6
	16:00	35	14:30	0
	19:30	9	17:30	0
Skupaj		237		6

Preglednica 4: Dnevni maksimumi in povprečno število potnikov na zeleni liniji za odhod ob 13.00 v smeri Bleda

	Dnevni maksimum ob 13:00 - smer Boh. Bela	Povprečno število potnikov ob 13:00 - smer Boh. Bela
Maj	8	4
Junij	36	14
Julij	39	16
Avgust	32	18
September	30	14

Naslednja preglednica prikazuje potnike na modri liniji po odhodih. Čeprav se na tej liniji avtobus ustavi dvakrat v Vintgarju, pa podatki ne razlikujejo števila potnikov med različnimi prihodi/odhodi v istem krogu. Preglednica za primerjavo tudi prikazuje število potnikov na postajališču Vintgar Fortuna.

Podatki kažejo, da je največ potnikov na postajališču Vintgar v popoldanskih urah, to je ob 13.40, 15.45 in 18.00.

Za te, najbolj oblegane avtobuse (kjer je bilo vsaj 100 potnikov na mesec), smo preverili tudi povprečno zasedenost avtobusa po mesecih in maksimalno število potnikov na dan po mesecih. Največ potnikov je bilo na 26. 6. (49), povprečno pa poleti je zasedenost avtobusa 10-16 potnikov.

Preglednica 5: Število potnikov na shuttle avtobusu leta 2019 po odhodih (modra linija)



Modra linija	Odhod s končne postaje	Vintgar	Vintgar Fortuna
Maj	07:30	0	0
	09:00	15	0
	11:30	40	2
	13:40	29	4
	15:45	18	0
	18:00	19	0
	20:30	0	0
Skupaj		121	6
Junij	07:30	0	2
	09:00	9	10
	11:30	90	12
	13:40	76	2
	15:45	133	1
	18:00	171	2
	20:30	0	0
Skupaj		479	29
Julij	07:30	0	0
	09:00	72	9
	11:30	326	2
	13:40	405	9
	15:45	288	50
	18:00	309	0
	20:30	0	0
Skupaj		1.400	70
Avgust	07:30	0	2
	09:00	43	15
	11:30	282	30
	13:40	423	78
	15:45	298	0
	18:00	330	4
	20:30	0	0
Skupaj		1.376	129
September	07:30	0	0
	09:00	6	0
	11:30	145	1
	13:40	210	0
	15:45	165	0
	18:00	82	0
	20:30	0	0



Modra linija	Odhod s končne postaje	Vintgar	Vintgar Fortuna
Skupaj		608	1

Preglednica 6: Dnevni maksimumi in povprečno število potnikov na modri liniji

	Modra linija (odhod s končne postaje)	Maksimum na dan	Povprečje na dneve s potniki
Junij	15:45	26	10
	18:00	49	11
Julij	11:30	28	11
	13:40	38	14
	15:45	36	12
	18:00	33	12
Avgust	11:30	21	12
	13:40	30	16
	15:45	35	13
	18:00	30	14
September	11:30	18	10
	13:40	37	15
	15:45	18	11

3.3 Količina prometa

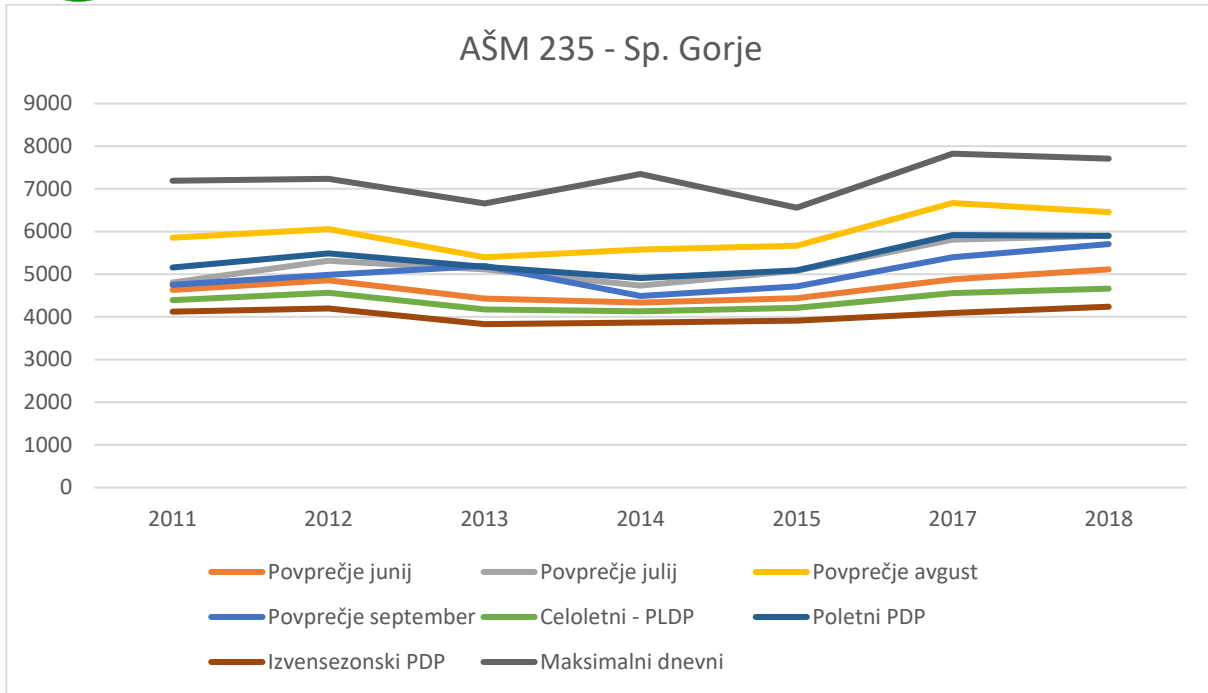
3.3.1 Podatki iz državnih števecv

Na območju se nahajata dve avtomatski števeni mesti (AŠM) prometa na državnih cestah:

- AŠM 235 v Spodnjih Gorjah na cesti 634, ki meri promet med Bledom in Gorjami pri Lip Bledu,
- AŠM 241 v Kočni, ki meri promet med Jesenicami in Spodnjimi Gorjami.

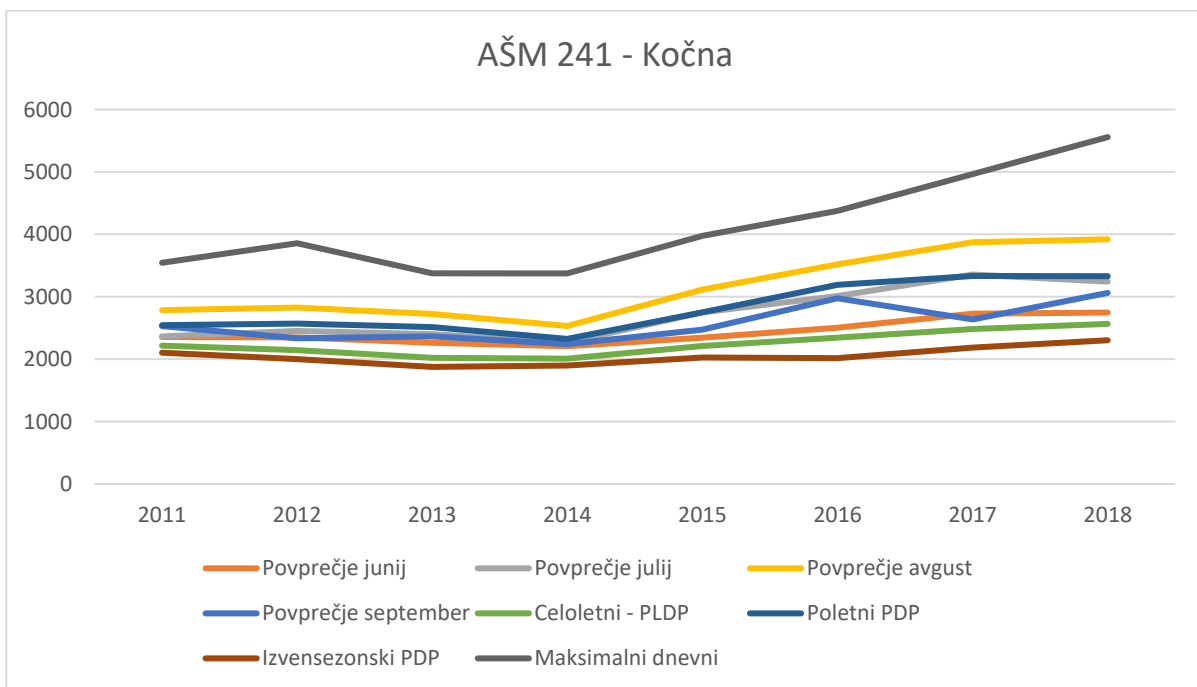
V nadaljevanju so prikazani podatki za obdobje 2011-2018, z izjemo leta 2016 na AŠM Spodnje Gorje, ko je bila poleti zaprta cesta, zato je to leto izpuščeno.

Na AŠM Spodnje Gorje se je povprečni letni dnevni promet (PLDP) povečal za 6 % s 4.390 na 4.662, vendar se je povprečni dnevni promet (PDP) precej bolj **povečal v poletni sezoni, in sicer za 14 % s 5.156 na 5.899**. Izvensezonski se je po drugi strani povečal le za 3 %. Junija in avgusta se je povečal za 10 %, julija za kar 23 % ter septembra za 20 %. V večini let je bil dnevni maksimum dosežen avgusta, ko je prešteti že skoraj 8.000 vozil v enem dnevu. **V povprečju se poletni promet letno povečuje za 2,5 %.**



Grafikon 6: Promet na števnem mestu AŠM 235 Spodnje Gorje med leti 2011 in 2018

Na AŠM Kočna se je povprečni letni dnevni promet (PLDP) povečal za 16 % s 2.214 na 2.482, vendar se **je povprečni dnevni promet (PDP) precej bolj povečal v poletni sezoni, in sicer za 31 % z 2.545 na 3.331.** Izvensezonski se je po drugi strani povečal za 10 %. Junija se je povečal za 17 %, septembra za 21 %, julija za 37 % in avgusta za kar 41 %. V večini let je bil dnevni maksimum dosežen avgusta, ko je prešteti že več kot 5.000 vozil v enem dnevu. **V povprečju se poletni promet letno povečuje za 4,3 %.**



Grafikon 7: Promet na števnem mestu AŠM 241 Kočna med leti 2011 in 2018



3.3.2 Podatki radarskih tabel

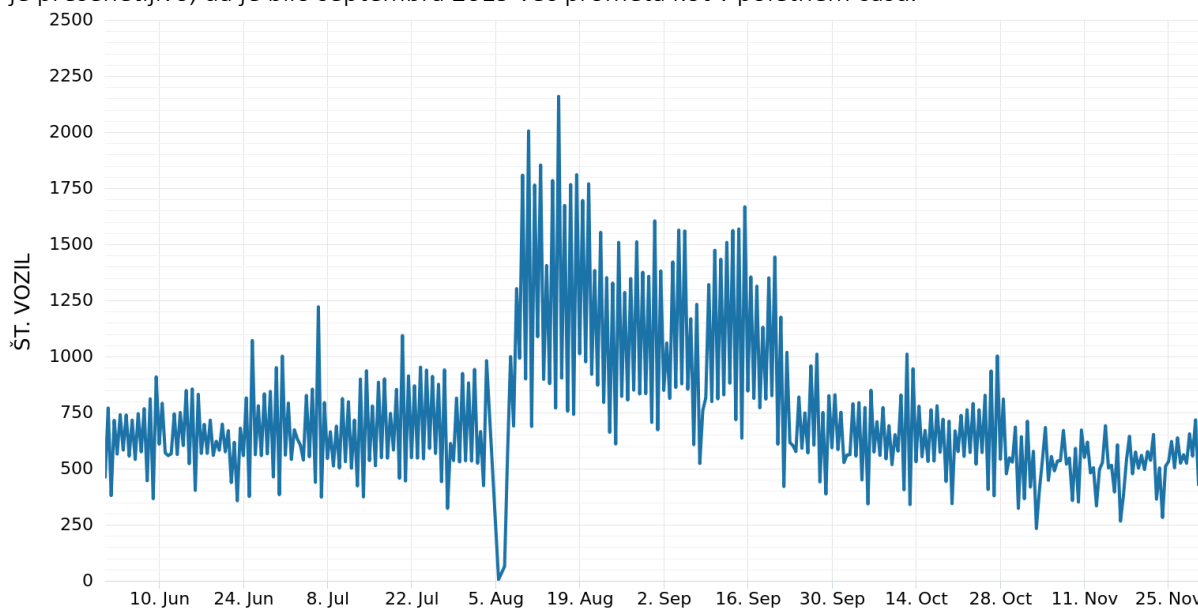
Podatki se zbirajo s pomočjo prikazovalnika hitrosti VIASIS. Postavljen je na dveh lokacijah v Spodnjih Gorjah in Zgornjih Gorjah. Hitrost je tam omejena na 50 km/h. Obdelava zajetih podatkov je bila narejena za obdobje od 01.06.2019 do 23.11.2019, v nadaljevanju so povzeti ključni poudarki.

V **Spodnjih Gorjah** je bilo skupno zabeleženih 314.846 vozil.

Preglednica 7: Število vozil v Spodnjih Gorjah med junijem in novembrom 2019

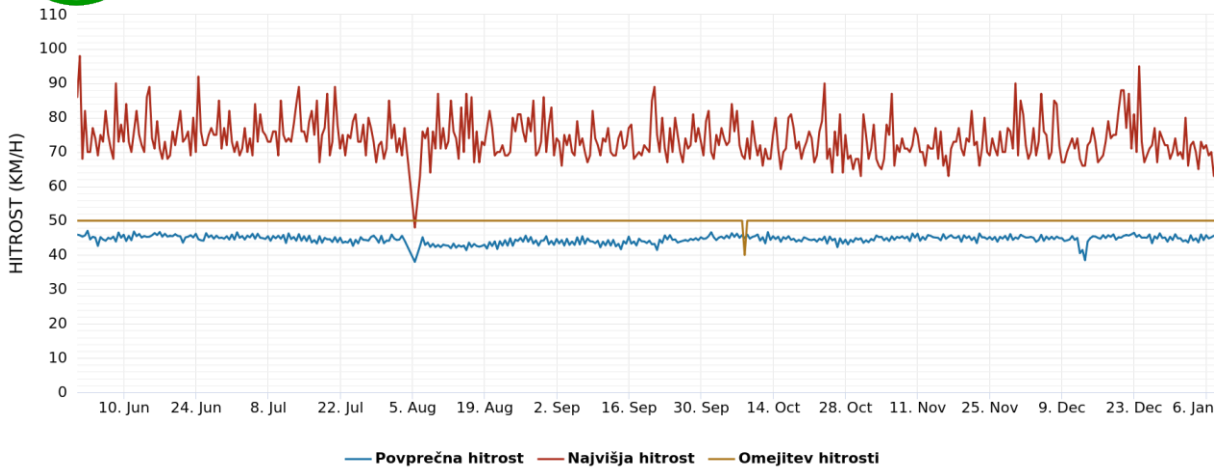
	Št. vozil - skupaj	Št. vozil - povprečno na dan	Povprečna hitrost
Junij	38.706	1.290	45
Julij	41.987	1.354	45
Avgust	64.106	2.137	43
September	57.020	1.901	44
Oktober	39.215	1.265	45
November	23.490	1.021	45

Z grafikona je razvidno, da je največ prometa v sredini avgusta, kar sovпада s podatki AŠM. Vendar pa je presenetljivo, da je bilo septembra 2019 več prometa kot v poletnem času.

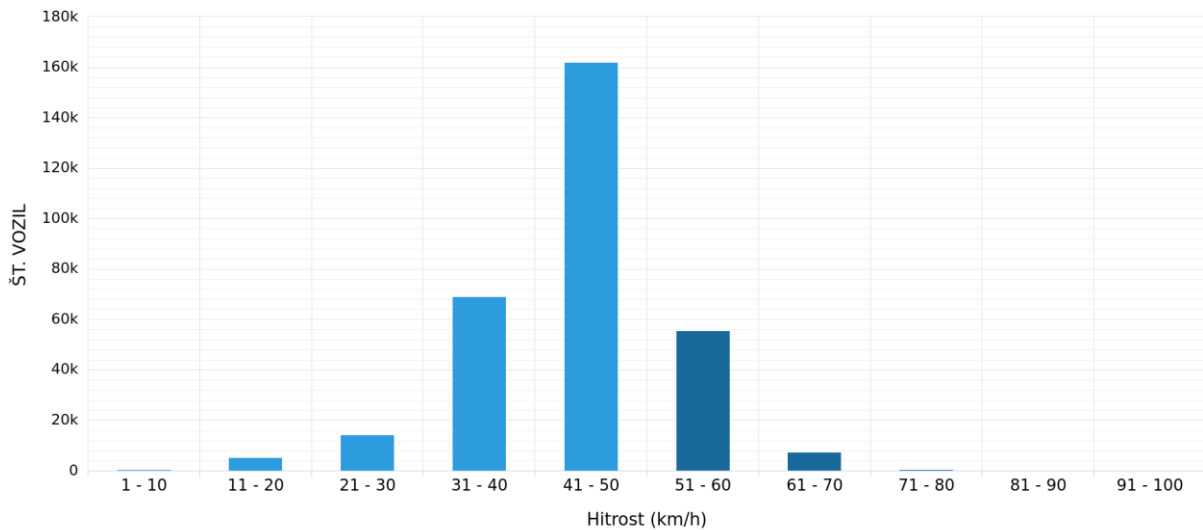


Grafikon 8: Št. vozil v obdobju od 01.06.2019 do 23.11.2019 (Spodnje Gorje)

Povprečna hitrost vozil je bila v tem obdobju 44 km/h, najvišja izmerjena pa 98 km/h. Ta je bila zaznana 01.06.2019 18:00. Spodnji graf prikazuje povprečne in maksimalne hitrosti po urah za izbrano obdobje.



Grafikon 9: Zaporedje povprečnih in maksimalnih hitrosti v obdobju od 01.06.2019 do 23.11.2019 (Spodnje Gorje)



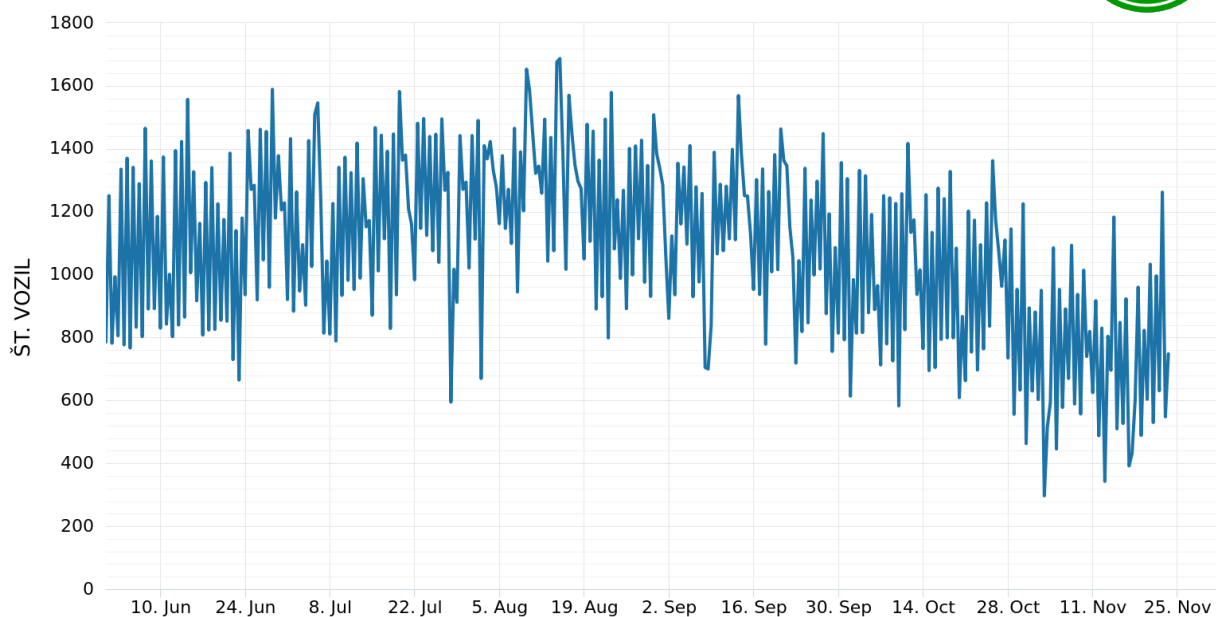
Grafikon 10: Porazdelitev izmerjenih hitrosti (Spodnje Gorje)

V Zgornjih Gorjah je bilo zabeleženih 379.867 vozil.

Preglednica 8: Število vozil v Zgornjih Gorjah med junijem in novembrom 2019

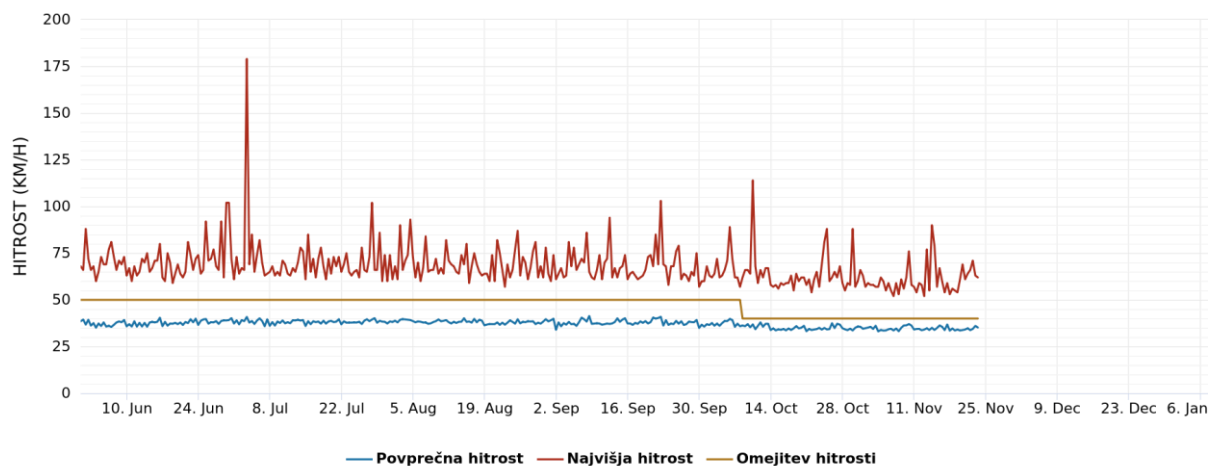
	Št. vozil - skupaj	Št. vozil - povprečno na dan	Povprečna hitrost
Junij	65.943	2.198	38
Julij	73.335	2.366	38
Avgust	76.236	2.541	38
September	68.374	2.279	38
Oktober	61.039	1.969	36
November	34.940	1.456	35

Z grafikona je razvidno, da je tako kot v Spodnjih Gorjah največ prometa v sredini avgusta.

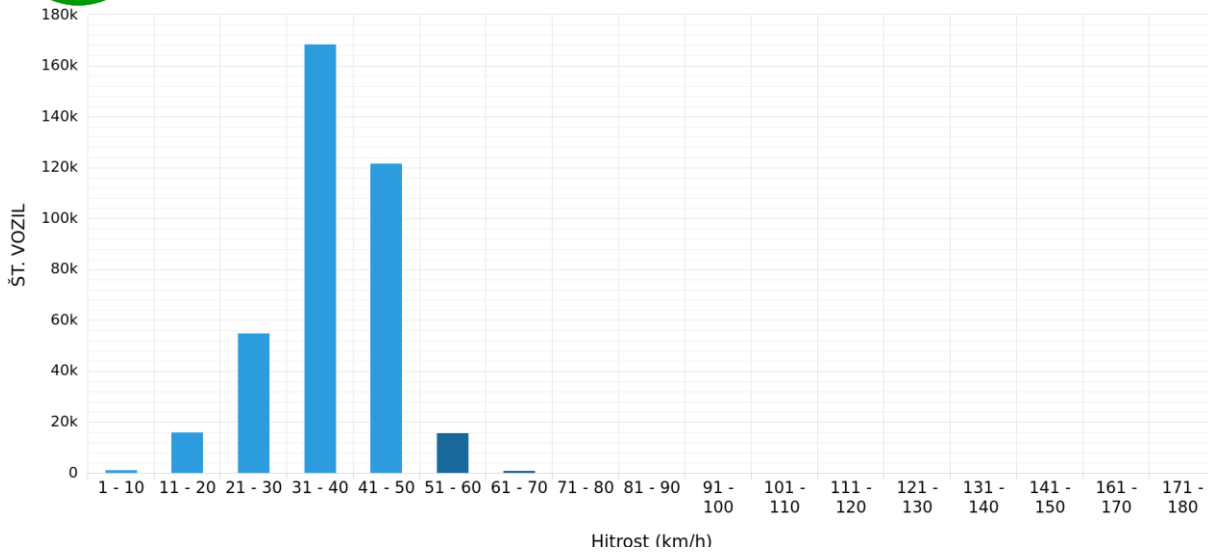


Grafikon 11: Št. vozil v obdobju od 01.06.2019 do 23.11.2019 (Zgornje Gorje)

Povprečna hitrost vozil je bila v tem obdobju 37 km/h, najvišja izmerjena pa 179 km/h. Ta je bila zaznana 03.07.2019 19:00. Nizke povprečne hitrosti so posledica tako ozkih cest kot tudi radarjev, kar je pozitivno. Spodnji graf prikazuje povprečne in maksimalne hitrosti po urah za izbrano obdobje.



Grafikon 12: Zaporedje povprečnih in maksimalnih hitrosti v obdobju od 01.06.2019 do 23.11.2019 (Zgornje Gorje)



Grafikon 13: Porazdelitev izmerjenih hitrosti (Zgornje Gorje)

3.4 Prometna varnost

Vir podatkov je Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.¹

Na območju Spodnjih Gorij in Podhoma se je v petih letih med leti 2014 in 2018 zgodilo 40 prometnih nesreč, od teh 12 s poškodbami. Od teh 12 se jih je sedem zgodilo v poletnem obdobju med junijem in avgustom, ostalih pet pa v preostankih leta. V vseh sedmih nesrečah v poletnem času so bili udeleženi ranljivi udeleženci (petkrat kolesarji, dvakrat motoristi). V primeru nesreče z motoristi je bilo obakrat udeleženo tudi osebno vozilo, v primeru kolesarskih nesreč pa je bil v vseh, razen v enem primeru, kolesar edini udeleženec.

Iz statistike je razvidno, da prometna varnosti sicer ni slaba, vendar pa kaže, da so najbolj ranljivi kolesarji. Pozitivno je, da pešci niso bili udeleženi niti v eni prometni nesreči v obdobju 2014-2018.

3.5 Promocija in ozaveščanje

Na uradni spletni strani je opis dostopnosti na voljo le za dostop z avtomobilom na drugo stran soteske. Ni pa informacij o dostopnosti peš, s kolesom ali javnim prometom pa tudi o dostopnosti do parkirišč (stanje januarja 2020). Določene informacije so zajete na spletni strani nakupa vstopnic², vendar to ne zadostuje, saj ne kupijo vsi obiskovalci spletnih kart. V vplivnem območju je nekaj informacijskih tabel o pešpotah na širšem območju, vendar ne zajemajo npr. pešpoti z Bleda.

¹ <http://nesrece.avp-rs.si/>

² <https://olaii.com/experiences/586/vintgar>



3.6 Ključni izzivi

V nadaljevanju so zbrani naslednji ključni izzivi, ki jih je treba nasloviti s primernimi ukrepi.

- Obstaja potencial za povečanje deleža obiskovalcev, ki pridejo v Vintgar peš, izziv so premalo jasno in pogosto označene pešpoti, količina prometa ter nezadostna promocija.
- Obstaja potencial za povečanje deleža kolesarjenja, izziv so premalo označene kolesarske poti, količina prometa, pomanjkanje kolesarskih stojal in terminalov za izposajo koles ter nezadostna promocija.
- Obstaja potencial za povečanje deleža obiskovalcev, ki pridejo v Vintgar z javnim potniškim prometom, izziv so premalo promocije in informacij o obstoječi ponudbi, neprimerno urejena postajališča ter premajhna frekvenca vlakov.
- Parkirni režim ni zasnovan tako, da bi spodbujal parkiranje na bolj oddaljenih parkiriščih, saj je cena enaka ne glede na oddaljenost.
- Največ težav zaradi količine prometa je v osrednjem in vzhodnem delu Podhoma zaradi ozkih cest ter pri spustu do glavne vhodne točke.
- Usmerjevalna signalizacija na parkirišča je nezadostna in nejasna.
- Izziv dosedanjih prometnih režimov je neupoštevanje pravil s strani obiskovalcev, nasprotovanje lokalnih prebivalcev ter različni pogledi deležnikov na učinkovitost režimov.
- Obisk je zelo neenakomerno razporejen, saj velika večina obiskovalcev dostopa do Vintgarja z južne smeri.
- Izzivi na področju prometa so povezani z izzivi upravljanja Vintgarja, saj so prometne obremenitve odvisne tudi od smeri ogledov.
- Na spletni strani je premalo celostnih in aktualnih informacij o dostopnosti Vintgarja.
- Medtem ko so na voljo natančni podatki o številu obiskovalcev, ni podatka o uporabi parkirišč, P+R shuttla ter potovalnih navadah obiskovalcev.



4 CILJI

Glede na strateška izhodišča in poglede različne deležnike so cilji mobilnostnega načrta Vintgar sledeči:

1. zagotoviti enostavno dostopnost obiskovalcem Vintgarja,
2. zmanjšati negativne vplive prometa na okolje in prostor,
3. zmanjšati negativne vplive prometa na kakovost bivanja lokalnega prebivalstva,
4. povečati delež obiskovalcev Vintgarja, ki obišejo Vintgar na trajnostni način (peš, s kolesom, javnim prevozom, deljenjem prevoza itd.) – vsaj 40 % obiskovalcev do leta 2025.
5. povečati prometno varnost,
6. podpirati razvoj turističnih dejavnosti v občini.

Vizija je, da bo obiskovalcev zagotovljen trajnosten, lokalnemu in naravnemu okolju prijazen dostop obiskovalcem Vintgarja in da bo hkrati v naslednjih letih mogoče umakniti večino motornega prometa, ki ga generira Vintgar, z območja Podhoma in Spodnjih Gorij.



5 PRIMERI DOBRIH PRAKS

V nadaljevanju je navedenih nekaj primerov dobrih praks dostopnosti sotesk iz ostalih držav.

Soteska Partnach, Nemčija

Gre za sotesko, zelo podobno Vintgarju. Soteska je dolga 700 m, vstop je za večino obiskovalcev z ene strani, je pa možno nadaljevanje v bolj hribovite predele ali vračanje po drugi poti nazaj (izven soteske). Parkiranje je možno le ob stadionu, ki je oddaljen okoli 1.800 metrov od vhoda v sotesko. Cena parkiranja je 5 EUR. Dostop je možen peš (20-30 min) ali s kočijo (samo v sezoni), ki stane 4 eur na osebo v eno smer.

Soteska Wolfsklamm, Avstrija

Parkiranje v naselju ob šoli, železniški postaji, stadionu. Najbližje parkirišče je 750 m oddaljeno od vhoda v sotesko, najbolj oddaljeno pa 1.200 m (ob železniški postaji).

Soteska Passerschluft, Italija

Parkiranje ob športnem igrišču, nato hoja 1 km do izhodišča. Ogled je lahko dvosmeren ali enosmeren (6 km v eno smer), nazaj se je možno vrniti z avtobusom, ki vozi vsako uro.

Soteska Gorner, Švica

Soteska je dostopna iz Zermatta, ki je že tako ali tako nedostopen z avtomobilom, temveč le z vlakom, taksijem ali po zraku.

Soteska Caminito del Rey, Španija

Ogled soteske je možen samo v eno smer. Karte se mora kupiti na spletu in za točno določene termine, medtem ko je le 50 kart na dan na voljo za nakup na blagajni. Na voljo so štiri parkirišča, dva pri vstopni točki, en pri izstopni točki ter en vmes. S parkirišč vozijo shuttle avtobusi (cena 1,55 EUR), obiskovalec lahko izbira, ali bo parkiral bližje vhodu ali izhodu, v vsakem primeru za del poti uporabi avtobus.



6 NABOR UKREPOV

6.1 Izhodišča

Ukrepi so podrobneje predlagani za fazo 1 (leta 2020), za fazo 2 (2021) in fazo 3 (po 2022) pa le okvirno, ker še niso znani vsi ključni dejavniki (kot so omejitve obiska, smer obiska, lokacija centralnega parkirišča itd.), prav tako v okviru priprave mobilnostnega načrta ni bilo predvideno usklajevanje z deležniki na širšem območju.

Ukrepi za leto 2020 so predlagani na podlagi obstoječega števila obiskovalcev in obstoječega režima obiskovanja Vintgarja.

Iz analize stanja je razvidno naslednje razmerje med ponudbo in povpraševanjem:

- Na voljo je trenutno skupno možnih do 460 parkirnih mest (na južni vstopni strani na treh različnih parkiriščih ob predpostavki, da je na P+R možno parkiranje okoli 300 vozil) ter okoli 200 na severni vstopni strani.
- Na dan je do 5.400 obiskovalcev, vendar se tak izjemen obisk zgodi samo enkrat letno, zato je kot konični obisk upoštevanih okoli 4.500 obiskovalcev na dan.
- Na najbolj obiskane dneve to pomeni okoli 1.200 vozil na dan.
- V koničnih urah to pomeni do 700 obiskovalcev oziroma 160 vozil na uro.

Privzeto je, da okoli 10 % obiskovalcev pride peš ali s kolesi, še 2 % pa s shuttle avtobusom, okoli 20 % pa s turističnimi avtobusi. Tako je privzeto, da okoli tretjina pride na drugačen način kot z avtomobilom, dve tretjini pa jih pride z avtomobilom, kar smo zaokrožili na 70 %. Privzeta povprečna zasedenost avtomobila so trije potniki. Privzeto je tudi, da je povprečna dolžina obiska okoli 3 ure (uro in pol je priporočena dolžina obiska, v visoki sezoni še več, zajet je tudi čas za dostop od parkirišča do vstopne točke in obratno, okrepčilo itd).

Po podatkih iz leta 2019 so najbolj obremenjene ure med 10. in 16., na najbolj obiskane dneve pa med 9. in 17. Obisk ni enakomerno razporejen čez dan.

Naslednja preglednica prikazuje izračune za potrebno število parkirnih mest za različno število obiskovalcev in na podlagi zgornjih predpostavk. Urne konice so povprečne urne konice za tri reprezentativne dneve za vsak razred števila obiskovalcev v letu 2019 (glej Preglednico 1).

Na konično uro predvidevamo okoli 550 obiskovalcev na povprečni poletni dan in okoli 700 obiskovalcev na najbolj obremenjene dneve. To pomeni okoli 130 (na povprečni poletni dan) oziroma 170 vozil (na najbolj obremenjene dneve) na konično uro. To pomeni, da je potrebnih okoli 390 (na povprečni poletni dan) oziroma okoli 490 (na najbolj obremenjene dneve) parkirnih mest.

V zadnji vrstici so v okrepljenem tisku označena potrebna števila parkirnih mest, ki presegajo trenutne kapacitete P+R (ki je ocenjena na okoli 300). To se zgodi pri približno več kot 4.000 obiskovalcih na dan,



takih dni je bilo v letu 2019 15. Preseganje ni veliko, do 40 vozil. V nadaljevanju so opredeljeni ukrepi za premostitev razlike med ponudbo in povpraševanjem.

Preglednica 9: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za različno količino obiskovalcev

	Število obiskovalcev na dan								
	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000
<i>obdobje primerljivega dnevnega povprečja</i>	<i>maj, oktober</i>	<i>april, september</i>	<i>junij</i>		<i>julij</i>	<i>avgust</i>			
povprečna urna konica	204	265	353	448	548	570	685	710	686
delež obiska z os. vozili	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
zasedenost os. vozil	3	3	3	3	3	3	3	3	3
število vozil/h	48	62	82	105	128	133	160	166	160
dolžina parkiranja	3	3	3	3	3	3	3	3	3
velikost avtobusa	30	30	30	30	30	30	30	30	30
število PM	143	186	247	314	384	399	480	497	480
število PM za bus (P+R)	-17	26	87	154	224	239	320	337	320

6.2 Strategije za prerazporeditev prometnih obremenitev

Različne strategije za zadovoljitev razlike med ponudbo in povpraševanjem se med seboj se izključujejo:

- zmanjšanje števila obiskovalcev,
- časovna prerazporeditev obiskovalcev,
- prostorska prerazporeditev obiskovalcev,
- prerazporeditev obiskovalcev po prevoznih sredstvih,
- prerazporeditev po parkiriščih,
- zagotavljanje dodatnih parkirišč.

Zmanjšanje števila obiskovalcev je eden od ciljev Triglavskega narodnega parka, saj so obstoječe obremenitve (tako na naravno kot grajeno okolje) prevelike glede na to, da je Vintgar del narodnega parka. Do omejitve števila obiskovalcev bo najverjetneje prišlo v sezoni 2021. Nosilna kapaciteta še ni uradno določena, vendar pa je verjetno, da bo lahko tudi za polovico manjša, kot je bila do sedaj v konici sezone. Z zmanjšanjem števila obiskovalcev bo prišlo tudi do zmanjšanja prometa in povpraševanja po parkiriščih. V primeru, da bo meja okoli 2.000 obiskovalcev na dan, je iz predhodne preglednice razvidno, da bi bila še vedno potreba po dodatnih parkirnih mestih poleg Parkinga 1 in 2, vendar le ob predpostavki, da so obiski še naprej neenakomerno razporejeni preko dneva. V primeru, da bi se uvedla tudi urna omejitev, pa bi parkirne kapacitete na Parkingu 1 in 2 zadostovale, meja bi bila v tem primeru največ 230 obiskovalcev na uro.



Časovna razporeditev obiskovalcev pride v poštev, če bi upravljavec Vintgarja omejil obisk na uro (ne glede na morebitno dnevno omejitev števila obiskovalcev). Že zdaj so sicer na voljo spletne karte, za katere obiskovalec izbere uro obiska, ki pa ni obvezna. Obveznost ogleda ob določeni uri bi pomenila tudi boljši pregled nad številom obiskovalcev ter boljšo izkušnjo ogleda, saj bi bilo v soteski ob istem času manj obiskovalcev.

Prostorska razporeditev obiskovalcev pomeni, da se del obiskovalcev preusmeri na vstopno točko na severu, kjer je na voljo dodatna infrastruktura za parkiranje, pešpoti itd. Ko je enkrat obiskovalec na tisti strani, bi imel dve možnosti, ena je ogled v smeri proti jugu (torej v nasprotni smeri glavnega toka obiska) ali pa javni prevoz/hoja na glavno vstopno točko ter ogled v klasični smeri. Ta ukrep je odvisen od načrtov upravljavca, ki lahko vključujejo tudi enosmerni ogled. Že v sezoni 2020 bo upravljavec s tarifno politiko *spodbujal* ogled v eni smeri.

Za *obvezni* enosmerni ogled obstaja več omejitev. Čeprav je na severni strani večje parkirišče ob pokopališču, pa to parkirišče ne more biti glavno parkirišče za Vintgar, saj je bilo izgrajeno zlasti za namene pokopališča in tamkajšnje obrede. Pojavljajo se npr. ideje o P+R ob ŽP Vintgar, vendar bi bila potrebna precej višja frekvenca vlakov za zagotavljanje rednega prevoza med postajo ŽP Vintgar in Podhom, kar bi bilo možno glede na potrebna vlaganja v železniško infrastrukturo šele v daljni prihodnosti. Druga omejitev je, da bi prevozi obiskovalcev s shuttli oziroma avtobusi na vstopno točko pomenili preveliko obremenitev za obstoječe cestno omrežje in ozka grla med Spodnjimi Gorjami in Kočno. Tretja omejitev v primeru, da je vrnitev možna le peš, je, da je najkrajša pešpot (severno od Vintgarja) nazaj proti glavni vstopni točki dolga 2,7 km, kar je 1,1 km dlje in ima 60 m več vzpona kot pot skozi Vintgar. Za večino ljudi to ne predstavlja težav in je del doživljanja narave, ne velja pa to nujno za starejše obiskovalce, družine z majhnimi otroki itd. Pot mimo Sv. Katarine pa je še daljša, in sicer 4 km.

Prerazporeditev obiskovalcev po prevoznih sredstvih pomeni, da se čim več obiskovalcev spodbuja, da ne pridejo z osebnimi avtomobili, temveč z alternativnimi sredstvi, npr. peš, s kolesom, z JPP.

Prerazporeditev po parkiriščih pomeni, da se tiste, ki vseeno pridejo z vozili, usmerja na parkirišča, ki pomenijo manjše obremenitve za lokalno okolje, to pomeni izven naselij neposredno ob Vintgarju. Ti ukrepi so v nadaljevanju bolj podrobno opisani.

Zagotavljanje dodatnih parkirišč je najmanj trajnostni način upravljanja obiska in mobilnosti, saj spodbuja dodatno uporabo avtomobilov. Ta strategija na kratki rok niti ni mogoča, saj zaradi dolgotrajnih postopkov sprememb namenske rabe prostora in iskanja primerne zemljišča za alternativno parkirišče, se upošteva, da vsaj v sezoni 2020 ni mogoče urediti dodatnega parkirišča na alternativni lokaciji izven vplivnega območja Vintgarja. Najbolj optimalna rešitev v okviru te strategije je maksimiziranje parkirnih mest v okviru obstoječih parkirišč.

Predvsem zadnje tri strategije so v rokah Občine Gorje in upravljavca in so bolj podrobno obravnavane v nadaljevanju, medtem ko sta prva in tretja odvisni od skupne vizije vseh deležnikov na širšem vplivnem območju.



6.3 Parkirni režim

6.3.1 1. FAZA: 2020

- Predpostavka je, da **število obiskovalcev ne bo še omejeno**, niti po dnevih niti po urah, niti da ne bo mogoče urediti parkirišča na alternativni lokaciji (zaradi časovno zahtevnih postopkov in pomanjkanja primernih lokacij).
- **Obratujejo vsa tri parkirišča, ki se poimenujejo:** Parking 1 (tj. pri vstopni točki), Parking 2 (tj. nad vstopno točko) in Parking 3 (P+R) (tj. pri Lip Bledu).
- Parking 3 (P+R) je odprt v obdobjih, kot je navedeno v preglednici. Osnova za izračun so bile maksimalne urne konice ter povprečno število obiskovalcev na dan v posameznem obdobju. Obdobja so razdeljena po mesecih, vendar pa je junija upoštevano ločeno obdobje po 25.6. (s praznikom in začetkom počitnic), julij je razdeljen na dva dela, ko se na polovici meseca začne obdobje z več kot 3.000 obiskovalci na dan, avgusta pa je ločeno obdobje po približno 23.8., ko spet upade število obiskovalcev pod 3.000 na dan. Odvisno od meseca in znotraj njih od delavnika, vikenda in praznikov so navedena števila potrebnih avtobusov in parkirnih mest. Predlagane so tudi minimalne ure obratovanja, vendar je od naročnika odvisno, ali želi imeti enak obratovalni čas v vseh obdobjih. **Parking 3 (P+R) naj bi torej obratoval aprila in maja med prazniki, junija, julija, avgusta in septembra vse dni ter oktobra med vikendi in prazniki.** V drugih obdobjih zadostujeta parkirišči P1 in P2.

Preglednica 10: Predlagano obratovanje Parkinga 3 (P+R)

mesec	potrebno število avtobusov (30 sedežev) v obratovanju			minimalne ure obratovanja			potrebno število PM na parkingu 3 (P+R)		
	delovnik	vikendi	prazniki*	delovnik	vikendi	prazniki*	delovnik	vikendi	prazniki*
april	0	0	2	/	/	9.00-19.00	/	/	210
maj	0	0	2	/	/	9.00-18.30	/	/	200
junij (do 24.)	1	1	2	9.00-19.00	9.00-19.00	9.00-19.00	80	140	140
Junij (od 25.)	1	2	2	9.00-19.00	9.00-19.00	9.00-19.00	80	160	190
julij (do 14.)	2	2	/	9.00-19.00	9.00-19.00	/	250	180	/
julij (od 15.)	3	3	/	8.00-20.00	8.00-20.00	/	350	250	/
avgust (do 22.)	4	4	4	7.00-20.00	7.00-20.00	7.00-20.00	370	370	370
avgust (od 23.)	2	2	/	9.00-19.00	9.00-19.00	/	180	180	/
september	1	1	/	9.00-18.30	9.00-18.30	/	80	150	/
oktober (vključno z 1.11.)	0	1	1	/	9.00-16.30	9.00-16.30	/	140	0



november	0	0	/	/	/	/	/	/	/
----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---

*Prazniki so uradni slovenski prazniki, nekateri povezani v vikend (v letu 2020 Velika noč med 11. in 13.4., 27.4., prvomajski med 1. in 3.5., 25.6., 15.8., 31.10. in 1.11.) ter prazniki v tujini (Nemčija, Avstrija itd.), ko je povečan obisk tudi v Vintgarju (v letu 2020 so predvideni Vnebohod 31.5., Binkoštni ponedeljek 1.6. ter Svete rešnje telo in kri 11.6.).

Naslednja preglednica kaže **izračun števila potrebnih avtobusov, in sicer tako za manjše avtobuse s 30 sedeži kot tudi s 50 sedeži**. Vožnja v eno smer traja 7 minut (2,8 km), povratna (skupaj s postankom) pa 16 minut (5,6 km) Privzeto je torej, da en avtobus opravi tri vožnje na uro.

Preglednica 11: Predlagano obratovanje Parkinga 3 (P+R)

Število obiskovalcev na dan	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000
Povprečna najvišja urna konica	204	265	353	448	548	570	685	710	686
delež obiska z os. vozili	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
zasedenost os. vozil	3	3	3	3	3	3	3	3	3
število vozil/h	48	62	82	105	128	133	160	166	160
dolžina parkiranja	3	3	3	3	3	3	3	3	3
število PM za bus (P+R)	-17	26	87	154	224	239	320	337	320
število avtobusov s 30 sedeži	-0,2	0,3	1,0	1,7	2,5	2,7	3,6	3,7	3,6
število avtobusov s 50 sedeži	-0,1	0,2	0,6	1,0	1,5	1,6	2,1	2,2	2,1

- Na Parkingu 3 (P+R) se uredi **zavetišče z nadstrešnico, klopjo in košem za smeti** (hkrati se lahko na prodaj ponudi lokalne izdelke in trži druge turistične produkte).
- Na območju občine Gorje se v križiščih namesti **nove označevalne table do parkirišč v skladu z novim poimenovanjem** (tj. Parking 1, Parking 2 in Parking 3 (P+R)).
- Namesti se **table z elektronskim prikazom zasedenosti vseh treh parkirišč** (na severni blejski rabzremenilni cesti pri obstoječih elektronskih tablah v križišču z Rečiško cesto, pri Parkingu 3 (P+R), v križišču ceste 905 in 634 ter v križišču ceste 634 in Podhoma pri Fortuni).
- Namestitev **parkirnih avtomatov na vseh treh parkiriščih**.
- Uvede se **nov parkirni režim, po katerem cene parkiranja padajo z oddaljenostjo** (kot je praksa v drugih turističnih območjih (npr. Bled, Bohinj, Ljubljana itd.):
 - o Parking 1: najdražja parkirna
 - o Parking 2: parkirna enako kot Parking 1 ali malo cenejša
 - o Parking 3 (P+R): najcenejša parkirna
- **Fizično se označi parkirna mesta** na vseh parkiriščih (npr. z začasnimi trakovi) z namenom maksimiziranja prostora.



Slika 41: Primer začasne označitve parkirnih mest

6.3.2 2. FAZA: 2021

Faza 2 je odvisna od več dejavnikov, ki v času priprave mobilnostnega načrta še niso znani oziroma potrjeni. Zato so ukrepi za fazo 2 le okvirne možnosti, ki se lahko spremenijo. Vsekakor so to ukrepi, ki jih je treba uskladiti z identificiranimi ključnimi deležniki.

- Če se omeji število obiskovalcev Vintgarja (npr. do 230 obiskovalcev na uro), lahko začasno obratujeta samo Parking 1 in 2, z namenom ukinitve obeh parkirišč v Fazi 3.

6.3.3 3. FAZA: 2022 ALI KASNEJE

Srednjeročni oziroma dolgoročni cilj faze 3 je umakniti mirujoči promet iz Podhoma. Pogoji za to je ureditev nadomestnega parkirišča na drugi lokaciji. Trenutna lokacija Parkinga 3 (P+R) po letu 2021 ne bo več mogoča (po sedaj znanih informacijah).

- Parking 1 se ukine, ohrani se postajališče za ustavljanje shuttle avtobusov.
- Parking 2 se ukine.
- Uredi se drugo centralno parkirišče ob uskladitvi z ostalimi deležniki, bodisi v občini Gorje, Bled ali Jesenice. Pojavljajo se ideje za ureditev parkirišča pri ŽP Vintgar v občini Jesenice, od koder bi lahko vozili vlaki in shuttli do glavne vstopne točke, vendar obstaja več ovir za to (glej poglavje 6.2).



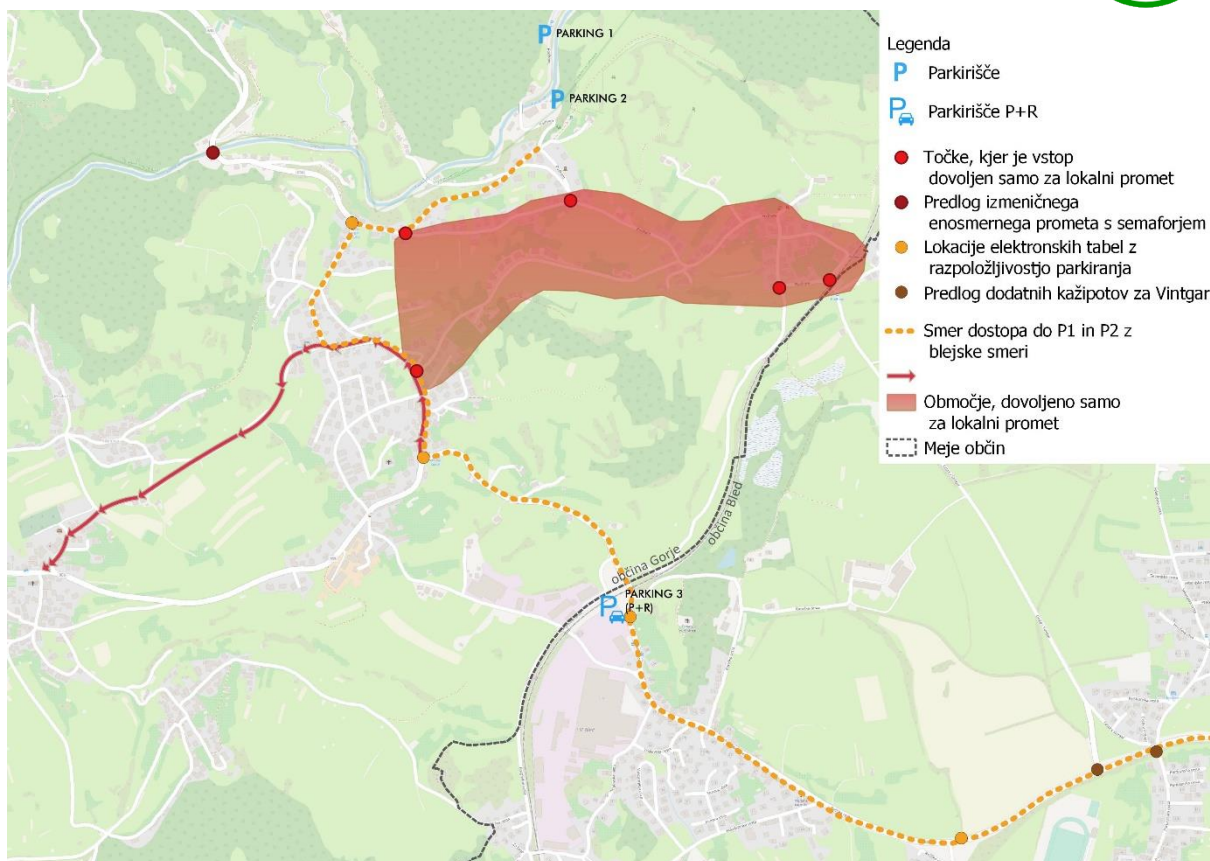
Preglednica 12: Povzetek parkirnega režima po fazah

	Parkirni režim	Režim obiska
FAZA 1 - 2020	Parking 1: 80 PM, najdražja parkirnina Parking 2: 80 PM Parking 3 (P+R): 220-330 PM, najcenejša parkirnina, vključen prevoz z avtobusom do glavne vstopne točke)	Število obiskovalcev ni omejeno, enosmerni obisk je samo spodbujan, ne pa tudi obvezen
FAZA 2 – 2021	Parking 1: 80 PM Parking 2: 80 PM	Število obiskovalcev ni omejeno, enosmerni obisk je samo spodbujan, ne pa tudi obvezen
FAZA 3 – po 2022	Ukinjen P1 in P2, ureditev drugega centralnega parkirišča	Število obiskovalcev ni omejeno, preuči se učinke obveznega enosmernega režima

6.4 Prometni režim

6.4.1 FAZA 1: 2020

- Predlaga se **zapora vzhodnega dela Podhoma (promet dovoljen samo za lokalni promet)**. To se lahko izvede s standardno prometno signalizacijo in rediteljskim nadzorom v sezoni ali s potopnimi stebrički. Ti bi bili dvignjeni samo v sezoni v času obratovanja Parkinga 3 (P+R), sicer bi bili spuščeni. Dostop do Vintgarja je v tem času tako možen samo skozi Spodnje Gorje mimo Fortune po državni cesti in po obnovljeni lokalni cesti do Vršč. S tem se onemogoči vožnja skozi večji del Podhoma. V primeru omejitve obiska Vintgarja v prihodnjih letih, je treba preučiti upravičenost relativno visoke investicije v potopne količke, zato se lahko v prehodnem obdobju ta režim izvaja tudi samo z reditelji in začasno prometno signalizacijo.
- Uredi se **enosmerni promet za motorna vozila** na državni cesti 634 od križišča ceste 634 in 905 do Mercatorjem v Spodnjih Gorjah in od Mercatorja po ulici Višelnica do Zgornjih Gorij v križišču ceste 905 in ulice Višelnica. Dovolj se **dvosmerni kolesarski promet** (namestitev dopolnilne table).
- Direkciji RS za infrastrukturo se predlaga **uvredba začasnega izmeničnega enosmernega prometa** s semaforjem na državni cesti 634, kjer je že obstoječ režim prednosti vozil iz ene smeri.
- Pri **Google Maps se zaprosi za vnos spremembe** usmerjanja prometa v križišču blejske severne razbremenilne ceste in Ceste za Vintgar (omejitev za lokalni promet).
- DRSI se predlaga **namestitev dodatnih kažipotnih tabel za Vintgar** (tabla 3401 ali 3403) na severni blejski razbremenilni cesti (pri križišču s Partizansko cesto ter pri tabli za Podhom v križišču s Cesto v Vintgar).
- **Prepove se dostop z avtodomi** na Parking 1 in 2 oziroma na območje Podhoma (z navodili na spletni strani, da uporabijo Parkirišče 3 (P+R).



Slika 42: Prikaz predlaganih ukrepov prometnega in parkirnega režima

V naslednjih fazah bo prometni režim odvisen od parkirnega režima, režima obiskovanja in učinkov režima v prvi fazi.

6.5 Spodbujanje uporabe JPP

6.5.1 1. faza: 2020

- **Uredi se avtobusno postajališče Spodnje Gorje** – postavitve nadstrešnice, klopi, koša za smeti, objavljeni aktualni vozni redi in cenik, **sprememba imena postajališča** v Spodnje Gorje – Vintgar. Pri načrtovanju je treba upoštevati Pravilnik o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11 in 36/18).



Slika 43: Primer urejenega avtobusnega postajališča v občini Bled

- **Objava voznih redov in cenika rednih avtobusov** na spletni strani upravljavca.
- **Objava voznih redov in cenika shuttle avtobusa** na spletni strani upravljavca.
- **Objava voznih redov in cenika vlaka** na spletni strani upravljavca.
- **Povečanje frekvence vlakov** v dogovoru s Slovenskimi železnicami. Po informacijah Slovenskih železnic bosta med Jesenicami in Bohinjsko Bistrico poleti vozila dva dodatna vlaka med vikendi in prazniki, kar pomeni enako frekvenco med delavniki in vikendi.
- **Namestitev usmerjevalnih tabel** od ŽP Podhom do Vintgarja.

6.5.2 2. FAZA: PO 2022

- **Dodatno povečanje frekvence vlakov** v dogovoru s Slovenskimi železnicami.
- **Povečanje frekvence shuttle avtobusov** (modra in zelena linija).

6.6 Ukrepi za spodbujanje hoje

6.6.1 1. faza: 2020

- **Namestitev dodatnih usmerjevalnih tabel** od Bleda proti Vintgarju, z dodanimi oznakami v minutah oddaljenosti od Vintgarja (v sodelovanju z Občino Bled).
- **Izdelava interaktivnega zemljevida** s priporočenimi smermi in trajanjem hoje (npr. iz središča Bleda, iz Zake, Krnice/Gorij itd.).
- Zaradi spodbujanja (neobveznega) enosmernega obiska (od juga proti severu) je treba **urediti, jasno označiti in promovirati vse pešpoti za povratek** proti vstopni točki.



6.7 Spodbujanje kolesarjenja

6.7.1 1. faza: 2020

- **Ureditev kolesarskega parkirišča na glavni vstopni točki** z vsaj 50 klasičnimi, lesenimi kolesarskimi stojali (v obliki narobe obrnjene črke U).
- **Ureditev kolesarskih stojal** v Podhomu pred Vrščami.
- **Izdelava interaktivnega zemljevida** s priporočenimi smermi in trajanjem hoje (npr. iz središča Bleda, iz Zake, Krnice/Gorij itd.).
- Preuči se možnosti **sodelovanja z lokalnimi ponudniki koles**.

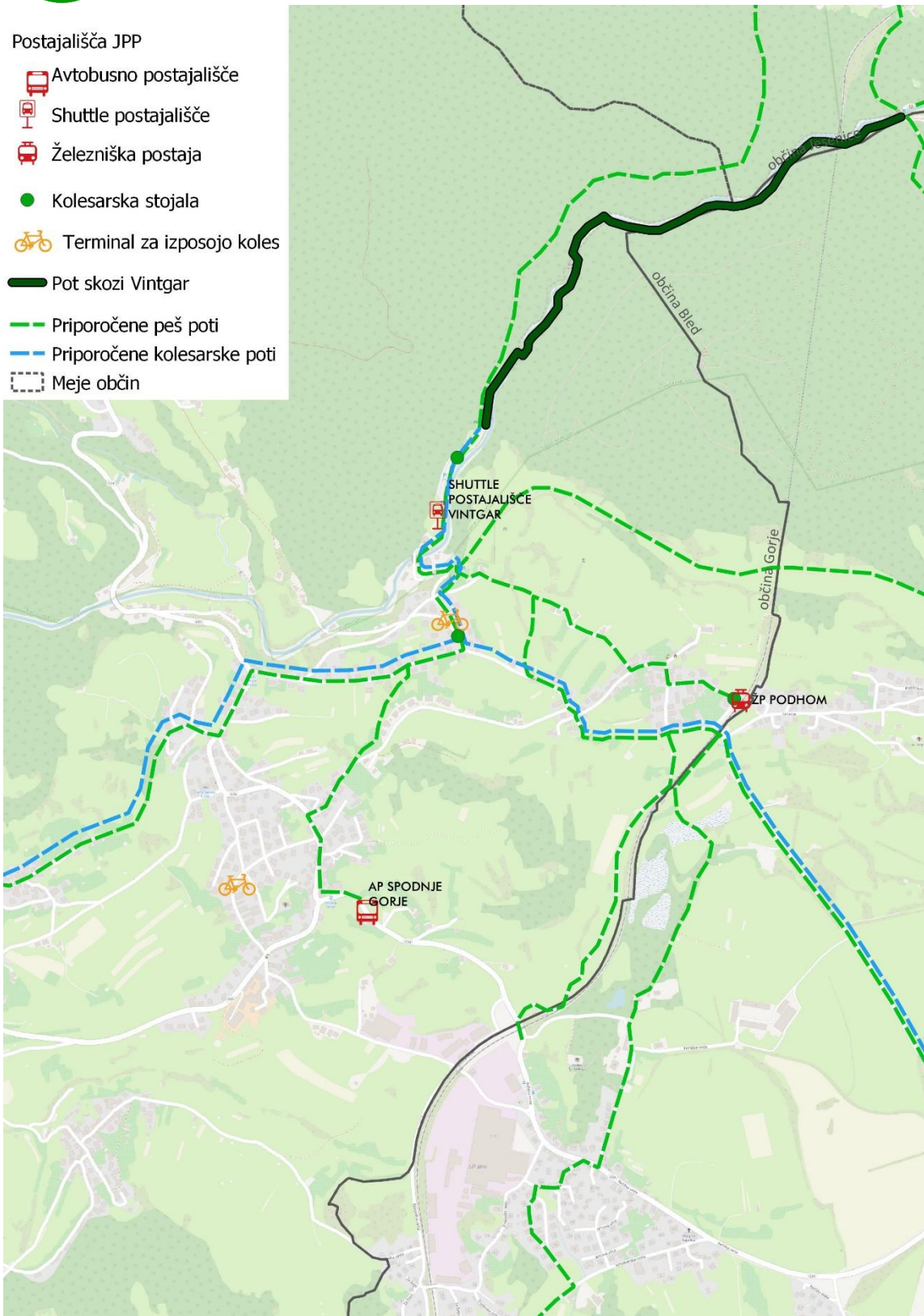
6.7.2 2. faza: 2021

- **Uvedba avtomatiziranih terminalov za izposajo koles**, ki bi bili povezani z blejskim sistemom. Predlaga se po ena lokacija v vsakem naselju, in sicer v Podhomu (parcela št. 257/12, k.o. Podhom), Spodnjih Gorjah (parcela št. 236/8, k.o. Spodnje Gorje), Zgornjih Gorjah pri sedežu Občine (parcela št. 95/9, k.o. Zgornje Gorje) ter Krnici (parcela št. 345/7 ali 345/9, k.o. Zgornje Gorje).



Postajališča JPP

-  Avtobusno postajališče
-  Shuttle postajališče
-  Železniška postaja
-  Kolesarska stojala
-  Terminal za izposajo koles
-  Pot skozi Vintgar
-  Priporočene peš poti
-  Priporočene kolesarske poti
-  Meje občin



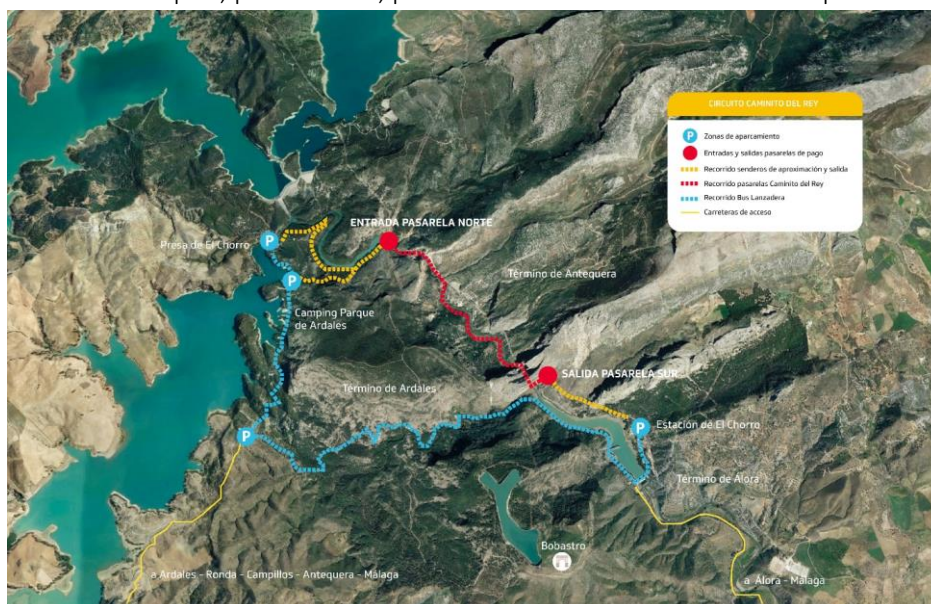
Slika 44: Dostopnost peš, s kolesom in JPP



6.8 Informacijsko-promocijski ukrepi

6.8.1 1. faza: 2020

- Upravljavec pripravi **spletno zloženko, ki jo dobi vsak, ki kupi vstopnice na spletu** – informacije o vseh možnostih dostopa, vključno z voznimi redi in cenami, zemljevidi peš in kolesarskih poti, parkirišč itd.
- **Ob nakupu spletne karte** naj vsak kupec navede **predvideno prevozno sredstvo do Vintgarja**.
- Izda se **zloženko v tiskani obliki, ki je na voljo na turističnih informacijskih točkah** na Bledu, Jesenicah, v Bohinju itd.
- Na spletni strani upravljavec pripravi **zavihek »Kako do nas« oziroma »How to get here« z informacijami o vseh možnostih dostopa**, vključno z vsemi voznimi redi in cenami, zemljevidi peš in kolesarskih poti, parkirišč itd., povezavo na zloženko Vozni redi v Alpah itd.



Slika 45: Primer karte dostopnosti za sotesko Caminito del Rey

6.8.2 2. faza: 2021

- **Aplikacija z informacijami** o vseh možnostih dostopa in drugimi vsebinami o Vintgarju.

Naslednja preglednica prikazuje povzetek ukrepov za leto 2020, skupaj z ocenjeno finančno zahtevnostjo in odgovornimi izvajalci.



Preglednica 13: Povzetek ukrepov za leto 2020

Področje ukrepa	Ukrep	Odgovorni izvajalec	Finančna zahtevnost
Parkirni režim	Vzpostavitev Parkinga 3 (P+R) aprila in maja med prazniki, junija, julija, avgusta in septembra vse dni ter oktobra med vikendi in prazniki	Občina Gorje, upravljavec	Visoka (40.000-50.000 EUR)
	Vzpostavitev avtobusnega prevoza s Parkinga 3 (P+R)	Občina Gorje	Visoka (pribl. 100.000 EUR)
	Ureditev Parkinga 3 z začasno spremljajočo infrastrukturo (nadstrešnico, klopjo in košem za smeti)	Občina Gorje, upravljavec	Srednja (pribl. 5.000 EUR)
	Prenova oznak od parkirišč do Vintgarja in ostalih parkirišč v skladu z novim poimenovanjem Parking 1, Parking 2 in Parking 3 (P+R)	Občina Gorje	Nizka (pribl. 100 EUR/znak)
	Namestitev tabel z elektronskim prikazom zasedenosti vseh treh parkirišč	Občina Gorje, upravljavec	Srednja (pribl. 2.000 EUR/tablo)
	Vzpostavitev novega parkirnega režima s cenami, padajočimi glede na oddaljenost	Občina Gorje	Nizka
	Označitev parkirnih mest na vseh parkiriščih	Občina Gorje	Nizka
Prometni režim	Omejitev prometa samo za lokalni promet v Podhomu s potopnimi stebrički	Občina Gorje	Visoka (pribl. 80.000 EUR)
	Sprememba prometnega režima v Google Maps	Občina Gorje	Nizka
	Uvedba začasnega enosmernega režima na državni cesti 634 in Višelnici v Spodnjih Gorjah	Občina Gorje, DRSI	Nizka
	Predlog za začasni izmenično enosmerni režim s semaforjem južno od mosta čez Radovno na cesti 634	DRSI	Nizka
	Prepoved dostopa z avtodomi do Parkinga 1 in 2	Občina Gorje	Nizka
Spodbujanje JPP	Ureditev in preimenovanje avtobusnega postajališča Spodnje Gorje	Občina Gorje	Srednja (10.000 EUR)
	Povečanje frekvence vlakov	Slovenske železnice	Visoka
	Usmerjevalne oznake od ŽP Podhom do Vintgarja	Občina Gorje	Nizka (pribl. 150 EUR/znak)
Spodbujanje hoje in kolesarjenja	Namestitev dodatnih usmerjevalnih tabel od Bleda proti Vintgarju, z dodanimi oznakami v minutah oddaljenosti od Vintgarja	Občina Gorje, Občina Bled	Srednja (pribl. 150 EUR/znak)
	Ureditev kolesarskega parkirišča na glavni vstopni točki	upravljavec	Srednja (pribl. 5.000 EUR)
	Ureditev kolesarskih stojal v Podhomu	Občina Gorje	Nizka (pribl. 1.000 EUR)
	Izdelava interaktivnega zemljevida s priporočenimi smermi in trajanjem hoje in kolesarjenja	upravljavec	Nizka
Informacije in promocija	Priprava spletne brošure z informacijami o dostopnosti z vsemi potovalnimi načini za vse kupce spletnih vstopnic	upravljavec	Nizka
	Priprava tiskane brošure z informacijami o dostopnosti z vsemi potovalnimi načini za vse kupce spletnih vstopnic	upravljavec	Srednja
	Priprava spletne podstrani z informacijami o dostopnosti z vsemi potovalnimi načini	upravljavec	Nizka



7 SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Učinke ukrepov lahko ovrednotimo samo, če imamo objektivne in aktualne podatke. Predlagane so naslednje dejavnosti:

- enkrat letno se v poletnem času opravi kratka anketa o potovalnih navadah med obiskovalci, ki lahko obsega vprašanja, kako so potovali v Vintgar, kako dobro so informirani o alternativah, kakšne ovire srečujejo itd.,
- redno se spremlja način potovanja v Vintgar (npr. pri nakupu kart, kot je navada o spraševanju po državi bivanja turista).
- redno se zbira podatke o prodanih kartah,
- redno se zbira podatke o prodanih parkirnih kartah,
- redno se zbira podatke o prepeljanih potnikih s shuttli s Parkinga 3 (P+R),
- s štetjem prometa enkrat na sezono se spremlja učinke zapore skozi Podhom.

8 NASLEDNJI KORAKI

Priporoča se, da se za naslednje faze mobilnostni načrt nadgradi za širše območje in v sodelovanju z Občino Bled in Jesenice ter drugimi deležniki, kot je Triglavski narodni park. Smiselno je vključiti tudi druge turistične točke v okolici (npr. Poključka soteska in dolina Radovne). Preučiti se nov model financiranja ukrepov mobilnostnega načrta v sodelovanju s Triglavskim narodnim parkom v okviru upravljalvskega in akcijskega načrta.