



SMERNICE ZA VPELJAVO E-MOBILNOSTI NA OBMOČJE JULIJSKIH ALP IN TRIGLAVSKEGA NARODNEGA PARKA



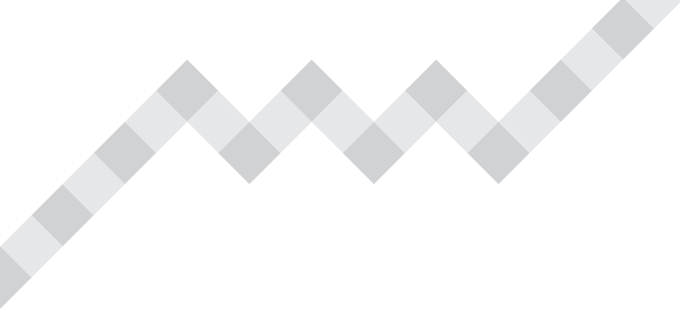
Interreg
Alpine Space
— E-MOTICON



EUROPEAN UNION

KAZALO

0 Povzetek	5
1 Pregled veljavne zakonodaje.....	6
1.1 Evropski podnebni in energetski sveženj	6
1.2 Nacionalna zakonodaja in ostali ključni dokumenti na področju razvoja e-mobilnosti.....	6
2 Opis območja	8
3 Ključni deležniki.....	9
4 Analiza obstoječega stanja mobilnosti.....	10
4.1 Izvedene aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti in e-mobilnosti	11
5 Usmeritve na področju prometa in prometne infrastrukture na območju Triglavskega narodnega parka.....	14
5.1 Splošne usmeritve na področju prometa	14
5.2 Posebne usmeritve za prometno infrastrukturo	15
5.3 Omejitve rabe cest in poti.....	15
5.4 Alpska konvencija	16
5.5 Usmeritve glede umeščanja polnilnic za električna vozila	16
6 Ključne aktivnosti za učinkovito uvajanje elektromobilnosti.....	19
7 Zaključek	35
8 Bibliografija.....	36



0 POVZETEK

Smernice za vpeljavo e-mobilnosti na območje Julijskih Alp in Triglavskega narodnega parka so nastale v okviru projekta e-MOTICON (Transnacionalna strategija za interoperabilno družbo in mreženje na območju Alp / e-MOBility Transnational strategy for an Interoperable Community and Networking in the Alpine Space), ki je sofinanciran v okviru Programa Interreg Območje Alp 2014–2020. Projekt podpira in pri posameznih aktivnostih sodeluje Ministrstvo za infrastrukturo.

Projekt e-MOTICON ima cilj spodbujati podporne ukrepe trajnostne mobilnosti s strani javnih uprav v sodelovanju z gospodarstvom, predvsem na področju uvajanja e-mobilnosti, širjenja interoperabilnosti in mreženja električnih polnilnic. Med drugim so v okviru omenjenega projekta nastali Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Goriško statistično regijo (2018) in Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Gorenjsko statistično regijo (2018).

Kot presečno območje med Goriško in Gorenjsko statistično regijo se kot posebna funkcionalno zaokrožena teritorialna enota izdvoji subregija Julijske Alpe. Območje Julijskih Alp leži na severozahodu Slovenije, na tromeji med Slovenijo, Italijo in Avstrijo. Večina Julijskih Alp (v Sloveniji) spada med zavarovana območja narave. Poleg Triglavskega narodnega parka je pomembna tudi vključitev tega območja v svetovno mrežo biosfernih območij pod zaščito UNESCO (Biosferno območje Julijske Alpe, UNESCO MAB). Meje pilotnega območja so uradno opredeljene z administrativnimi mejami 10 občin, in sicer: Bled, Bohinj, Bovec, Gorje, Jesenice, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica. Po številu prebivalcev območje Julijskih Alp predstavlja 4 odstotke prebivalstva Slovenije, 32 odstotkov prebivalcev Gorenjske in 16 odstotkov prebivalcev Goriške statistične regije. Javne električne polnilnice so na voljo v krajih na obrobju Julijskih Alp (Bovec, Kobarid, Tolmin, Podbrdo, Ribčev Laz, Bled, Radovljica, Žirovnica, Lesce, Jesenice in Kranjska Gora).

Z leti povečan turistični obisk Julijskih Alpe je prinesel tudi določene negativne posledice, kot sta gneča in neurejen promet, kajti v konicah turistične sezone so zmogljivosti prometne infrastrukture precej manjše, kot pa je tedaj prometno povpraševanje. Urejanje prometa je izziv naprednih in turistično razvitih območij, kjer že imajo izkušnje s težavami ali pa so jih pravi čas zaslutili, in kjer se zavedajo, da je edino trajnostno urejen promet zagotovilo za kakovosten razvoj turizma tudi v prihodnje.

Po načrtu Umirjanja prometa v Julijskih Alpah (2009) lahko postanejo Julijske Alpe vzorčna regija za trajnostno mobilnost v turizmu po zgledu občine Werfenweng v Avstriji. Tako bi se povečala konkurenčnost turistične ponudbe in pričela udeležati ideja o trajnostnem turizmu kot primerjalni prednosti. Hkrati bi s tem postale ena tistih regij v Alpah, ki so pričele z zmanjšanjem pritiskov na ozračje, kajti ravno podnebne spremembe bodo prinesle Alpam največje spremembe v turistični ponudbi. Čeprav se v Alpah v zadnjih letih veliko vlaga v trajnostne oblike turizma, je to območje, gledano v celoti, še vedno neto proizvajalec izpustov toplogrednih plinov, med najpomembnejšimi viri pa je promet. Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov je že in bo še bolj potrebno tudi v prihodnje, tisti, ki se bodo novim razmeram prilagodili med prvimi, bodo zato plačali najnižjo ceno. Kot vzorčna regija pa bodo lahko svoje izkušnje uspešno posredovali tudi drugim.

Smernice za vpeljavo e-mobilnosti na območje Julijskih Alp in Triglavskega narodnega parka so presečni dokument med Regionalnim akcijskim načrtom e-mobilnosti za Goriško statistično regijo in Akcijskim načrtom e-mobilnosti za Gorenjsko statistično regijo. Opredeljujejo razvoj sistema električne mobilnosti vključno s polnilno infrastrukturo in predstavljajo vzorčni model, ki bo prenosljiv tudi na druge regije na območju Alp. Smernice upoštevajo vidik prostorskega načrtovanja ter načrt vključevanja v obstoječe prometne strategije in politike na območju. V njih so opredeljene tudi ustrezne promocijske dejavnosti in dejavnosti informiranja.

1 PREGLED VELJAVNE ZAKONODAJE

1.1 Evropski podnebni in energetske sveženj

Politika Evropske unije (EU) na področju podnebnih sprememb in energetike je bila določena v letu 2008 s sprejetjem vrste dokumentov v okviru evropskega podnebno-energetskega svežnja, ki je opredelil glavne cilje do leta 2020, in sicer:

- zmanjšati količine emisij toplogrednih plinov (TGP) za vsaj 20 odstotkov glede na emisije leta 1990,
- v porabi energije doseči 20-odstotni delež energije iz obnovljivih virov,
- z ukrepi energetske učinkovitosti zmanjšati porabo primarne energije za 20 odstotkov glede na trenutno predvidene vrednosti.

Za doseganje ciljev evropskega podnebno-energetskega svežnja so bili sprejeti naslednji dokumenti, ki neposredno posegajo na področje prometa oziroma elektromobilnosti:

- Pariški sporazum (UL L 282, 19. 10. 2016),
- Direktiva 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES,
- Direktiva 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz,
- Sporočilo Komisije EVROPA 2020: Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast (COM(2010) 2020),
- Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011) 144),
- Sporočilo Komisije CARS 2020: Akcijski načrt za konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo v Evropi (COM(2012) 636),
- Sporočilo Komisije Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva (COM(2013) 17),
- Sporočilo Komisije Okvir podnebne in energetske politike za obdobje 2020–2030 (COM(2014) 15),
- Sporočilo Komisije Sveženj za energetske unijo: Okvirna strategija za trdno energetske unijo s podnebno politiko, usmerjeno v prihodnost (COM(2015) 80),
- Direktiva 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva,
- Sporočilo Komisije Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami,
- Sporočilo Komisije Čista energija za vse Evropejce.


1.2 Nacionalna zakonodaja in ostali ključni dokumenti na področju razvoja e-mobilnosti

Direktive morajo države EU prenesti v svojo nacionalno zakonodajo. Elektromobilnost je v slovenski zakonodaji obravnavana predvsem v naslednjih dokumentih:

- Energetske zakon (Uradni list RS, št. 17/14 in 81/15),
- Uredba o obnovljivih virih energije v prometu (Uradni list RS, št. 64/16),
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (2015),
- Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo) (RePPRS) (Uradni list RS, št. 58/06),
- Energetske koncept Slovenije (2018).

Ne gre spregledati tudi ostalih ključnih dokumentov s področja razvoja e-mobilnosti:

- Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji (2017),
- Smernice za razvoj elektromobilnosti v Sloveniji – Posvetovalni proces o elektromobilnosti v Sloveniji (2017),
- Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Goriško statistično regijo (2018),
- Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Gorenjsko statistično regijo (2018).



Ostali dokumenti, ki se dotikajo predvsem trajnostne mobilnosti in posledično e-mobilnosti na območju, ki jih te smernice obravnavajo:

- Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025 (2016),
- Umirjanje prometa v Julijskih Alpah (2009),
- Alpska konvencija (1995),
- Protokol o izvajanju Alpske konvencije iz leta 1991 na področju prometa,
- Podnebno nevtralne in podnebno odporne Alpe 2050 – Innsbruška deklaracija (2019).

Vse občine imajo izdelane lokalne energetske koncepte:

- Lokalni energetski koncept Občine Bled (2010),
- Lokalni energetski koncept Občine Bohinj (2011),
- Lokalni energetski koncept Občine Bovec (2011),
- Lokalni energetski koncept Občine Gorje (2012),
- Lokalni energetski koncept Občine Jesenice (2012),
- Lokalni energetski koncept Občine Kobarid (2010),
- Lokalni energetski koncept Občine Kranjska Gora (2012),
- Lokalni energetski koncept Občine Radovljica (2011),
- Lokalni energetski koncept Občine Tolmin (2015),
- Lokalni energetski koncept Občine Žirovnica (2016).

Posamezne občine imajo tudi celostne prometne strategije:

- Celostna prometna strategija Občine Bled (2017),
- Celostna prometna strategija Občine Bohinj (2019),
- Celostna prometna strategija Občine Bovec (2019),
- Celostna prometna strategija Občine Jesenice (2017),
- Celostna prometna strategija Občine Radovljica (2017),
- Celostna prometna strategija Občine Tolmin (2017).

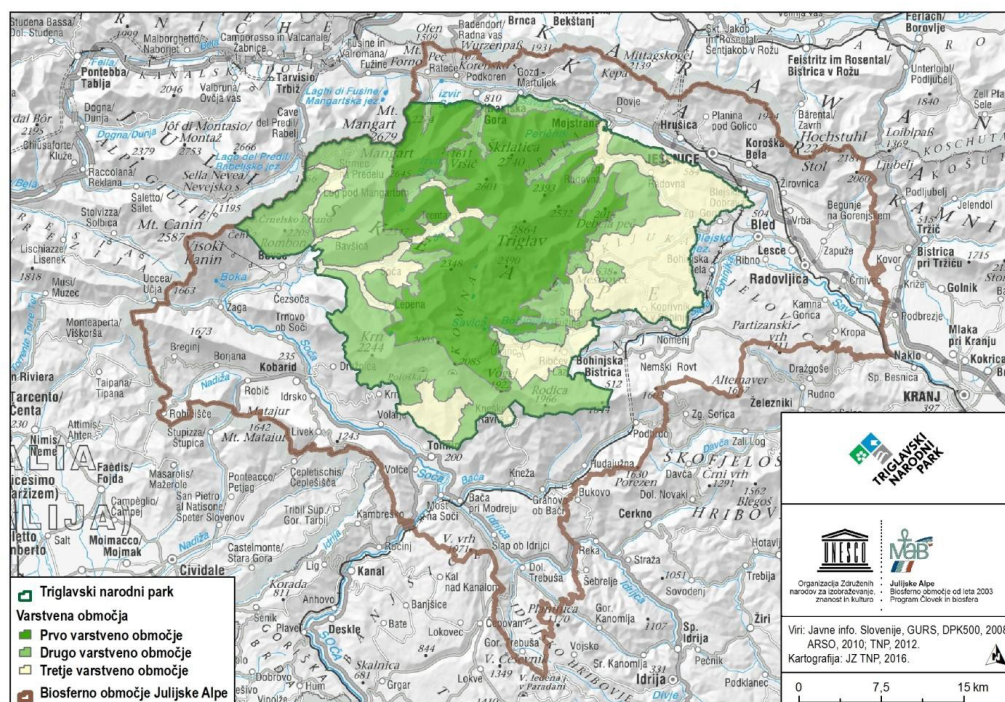
2 OPIS OBMOČJA

Območje Julijskih Alp leži na severozahodu Slovenije, na tromeji med Slovenijo, Italijo in Avstrijo. Večina Julijskih Alp v Sloveniji spada med zavarovana območja narave. Poleg Triglavskega narodnega parka je pomembna tudi vključitev tega območja v svetovno mrežo biosfernih območij pod zaščito UNESCO (Biosferno območje Julijske Alpe, UNESCO MAB).

Meje pilotnega območja so uradno opredeljene z administrativnimi mejami desetih občin, in sicer: Bled, Bohinj, Bovec, Gorje, Jesenice, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica. Območje obsega 1.957,8 km², kar predstavlja 9,6 odstotkov slovenskega ozemlja. Po številu prebivalcev to območje predstavlja 4 odstotke prebivalstva Slovenije, 32 odstotkov prebivalcev Gorenjske in 16 odstotkov prebivalcev Goriške statistične regije. Število prebivalcev znaša 83.918 (leto 2018).

Biosferno območje Julijske Alpe z vidika turizma predstavlja pomembno destinacijo na območju Slovenije. Skupno število turističnih ležišč je 30.474 (24,7 odstotkov vseh slovenskih turističnih ležišč, leto 2014). Na tem območju se beleži 1.519.619 turističnih prihodov (25,61 odstotkov vseh slovenskih turističnih prihodov, leto 2018) in 3.837.599 turističnih nočitev (24,45 odstotkov vseh nočitev v Sloveniji, leto 2018). Povprečna doba bivanja znaša 2,57 dni (v Sloveniji 2,7 dni, leto 2014).

Triglavski narodni park, poimenovan po najvišjem slovenskem vrhu Triglavu, je edini narodni park v Sloveniji. Kot edinstveno zavarovano območje v alpskem svetu je prednostno namenjeno ohranjanju ekosistemov in naravnih procesov, naravnih vrednot, pestrosti habitatnih tipov, živalskih in rastlinskih vrst ter kakovosti in pestrosti krajin. Območju Triglavskega narodnega parka je posledično namenjene največ pozornosti v teh smernicah (Podatki o parku, 2018). Biosferno območje Julijske Alpe in Triglavski narodni park s prikazom varstvenih območij sta razvidna iz zemljevida na sliki 1.



Slika 1: Zemljevid Julijskih Alp z označeno mejo Triglavskega narodnega parka ter prikazom varstvenih območij

(Turistični obisk biosfernega območja Julijske Alpe – MAB UNESCO, 2017)

3 KLJUČNI DELEŽNIKI

Ključni deležniki za uspešno implementacijo aktivnosti na področju e-mobilnosti na pilotnem območju:

- BSC, poslovno podporni center, d.o.o., Kranj; regionalna razvojna agencija in regionalna podpora institucija za razvoj podjetništva na Gorenjskem,
- DEMS DRUŠTVO E-MOBILNOST SLOVENIJA; društvo ljubiteljev z električno gnanimi vozili. Izvajajo organizacijo družabnih srečanj, predavanj in seminarjev, izletov, ekskurzij, promocijo e-mobilnosti in ozaveščanje, svetovanje pri vzpostavitvi optimalne infrastrukture za polnjenje električnih vozil, itd.,
- Eko sklad j.s.; specializirana javna finančna institucija za spodbujanje varstva okolja v Republiki Sloveniji. V ta namen dodeljuje ugodne kredite občinam, drugim pravnim osebam, samostojnim podjetnikom in zasebnikom ter občanom, od leta 2008 pa tudi nepovratne finančne spodbude za različne ukrepe učinkovite rabe energije in rabe obnovljivih virov energije. Eko sklad subvencije izplačuje na podlagi javnih pozivov za sofinanciranje električnih vozil in polnilnic. Subvencije se bodo s padanjem cen vozil na električni pogon postopno zmanjševale,
- Elektro Gorenjska d.d.; podjetje z osnovno dejavnostjo distribucije električne energije med drugim tudi za Gorenjsko statistično regijo,
- Elektro Primorska d.d.; podjetje z osnovno dejavnostjo distribucije električne energije med drugim tudi za Goriško statistično regijo,
- GOLEA Goriška Lokalna Energetska Agencija, Nova Gorica; poslanstvo agencije je pospeševanje stalnega izboljševanja učinkovite rabe energije ter pospešenega uvajanja uporabe obnovljivih virov energije z usmeritvijo k doseganju energetske neodvisnosti regij,
- Javni zavod Triglavski narodni park (JZ TNP) upravlja Triglavski narodni park,
- LEAG Lokalna energetska agencija Gorenjske; pomaga lokalnim deležnikom pri načrtovanju zmanjšanja porabe in optimiziranju učinkovite rabe energije,
- Ministrstvo za infrastrukturo; pokriva področje železniškega, cestnega, zračnega in pomorskega prometa, plovbe po celinskih vodah ter področje prometne infrastrukture in žičniških naprav, energetike, rudarstva, učinkovite rabe in obnovljivih virov energije ter trajnostne mobilnosti in prometne politike,
- Ministrstvo za okolje in prostor; na področju varstva okolja so strateško pomembne dolgoročne usmeritve in cilji ministrstva usmerjeni v preprečevanje oziroma zmanjševanje posledic na področjih, ki predstavljajo grožnjo trajnostnemu razvoju,
- Občine (Bled, Bohinj, Bovec, Gorje, Jesenice, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica),
- podjetja s področja razvoja in prodaje e-vozil, e-polnilnic ipd.,
- ponudniki storitev tako za izposojanje vozil, kot za polnjenje e-vozil,
- Posoški razvojni center (PRC); subjekt pospeševanja razvoja v regiji, PRC v okviru mrežne regionalne razvojne agencije opravlja naloge spodbujanja skladnega regionalnega razvoja,
- Slovenske železnice d.o.o.; temeljne dejavnosti prevoza potnikov, tovora ter vzdrževanje infrastrukture in vodenja prometa po njej,
- Turizem Bohinj, zavod za pospeševanje turizma (nosilec in koordinator aktivnosti v okviru platforme »Turistična destinacija Julijske Alpe«) s skupnostjo Julijskih Alp (pobuda vključuje ključne deležnike s področja pospeševanja turizma, občine, JZ TNP in PRC),
- univerze ter ostale izobraževalne/raziskovalne ustanove.

4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA MOBILNOSTI

Z leti povečan turistični obisk Julijskih Alp je prinesel tudi določene negativne posledice, kot sta gneča in neurejen promet, kajti v konicah turistične sezone so zmogljivosti prometne infrastrukture precej manjše, kot pa je tedaj prometno povpraševanje. V poletnih mesecih se promet tudi do trikrat poveča glede na preostali del leta. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo ima na območju narodnega parka štiri avtomatizirana števna mesta, ki stalno beležijo promet, in nekaj lokacij, na katerih promet občasno beležijo ročno. JZ TNP si v sodelovanju z občinami prizadeva umirjati promet s spodbujanjem javnega prevoza in urejanjem parkirišč. Večina parkirišč je v alpskih dolinah ter ob pomembnejših naravnih vrednotah in objektih kulturne dediščine. Parkirišča so zaradi različnega lastništva in režima uporabe različno opremljena. Zmanjševanje javnih avtobusnih linij oziroma ukinjanje zaradi nerentabilnosti otežuje življenje lokalnemu prebivalstvu in povečuje individualni promet zaradi turističnega obiska.

Stanje prometne infrastrukture in javnega prometa ne omogoča dostopnosti ter ustreznega umirjanja prometa na območjih:

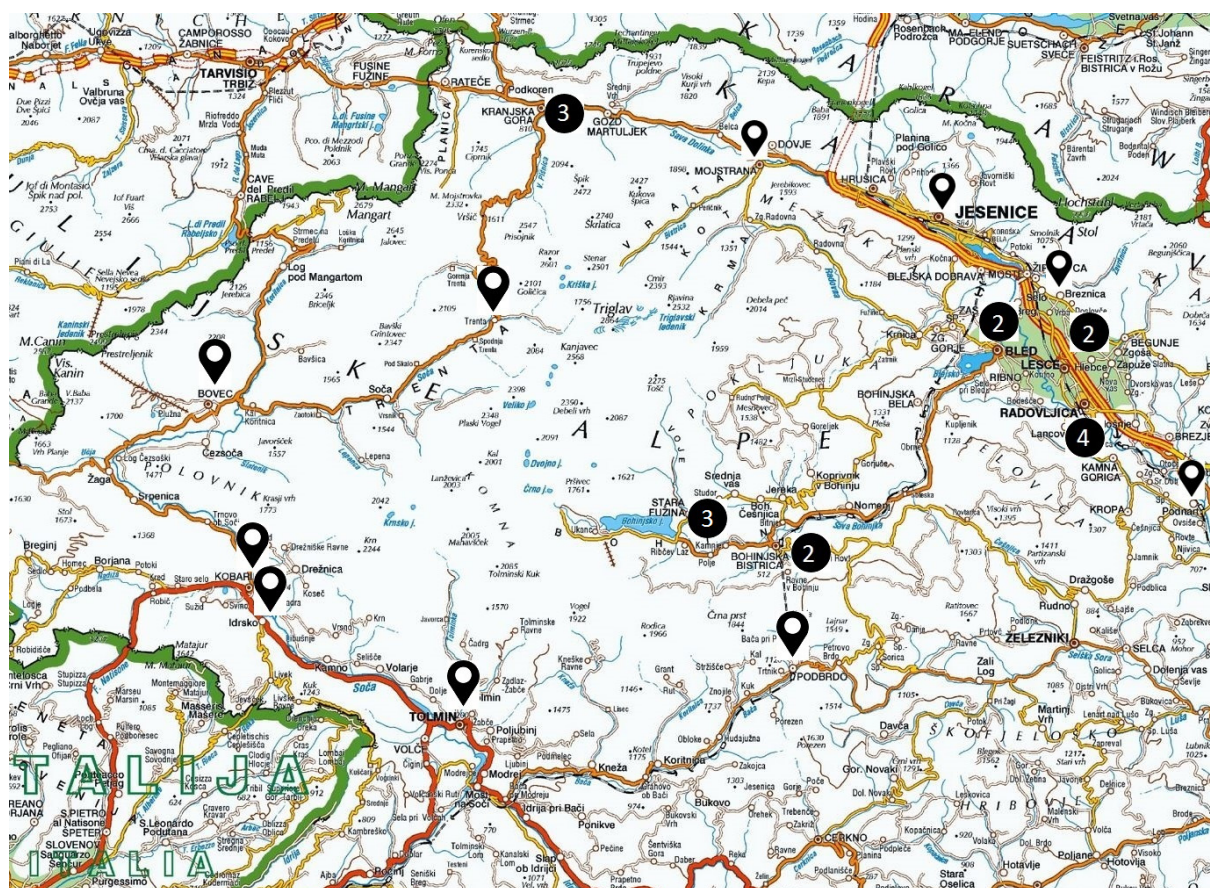
- Bohinja (jezerska skleda): jezerska skleda je prometno najbolj obremenjeno območje narodnega parka s prometno konico v času poletja in med vikendi. Najbolj obremenjeno števno mesto je Ribčev Laz. Obremenjena je tudi gozdna cesta do planin Blato in Vogar, za njeno uporabo se plačuje denarno nadomestilo (KS Stara Fužina - Studor).
- Pokljuke, Mežakle, Radovne: kraški planoti Pokljuka in Mežakla sta območji največje gostote gozdnih prometnic. Parkiranje za osebna vozila je slabo urejeno. Nekatere gozdne ceste so zaprte za javni promet. Obremenitve zaradi prometa so največje v poletnih mesecih, na Pokljuki pa tudi v zimskih mesecih (izvajanje zimskih športov in obisk biatlonskega centra) ter zgodnjih jesenskih mesecih (nabiranje gozdnih dobrin).
- Zgornjesavske doline: najbolj obremenjena cesta je cesta v dolino Vrat. Možnosti uporabe javnega prevoza ni, kolesarjenje je zaradi gostega motornega prometa neprijetno in nevarno. Pred Aljaževim domom je parkirišče, na katerem se pobira parkirnina (PD Mojstrana). Dolini Krme in Kota sta prometno manj obremenjeni, parkirna mesta niso urejena.
- Vršiča: v času poletne turistične sezone je Vršič eno od najbolj prometno obremenjenih območij v narodnem parku. Javni avtobusni prevoz je v poletnem obdobju vzpostavljen. Na prelazu se pobira parkirnina (Kranjska Gora, Bovec), vendar parkirišče ne ustreza standardom.
- mangartske in predelske ceste: zaradi rednega vzdrževanja je predelska cesta za prebivalce Posočja pomembna prometna povezava. Ob cesti je urejenih nekaj manjših prostorov za parkiranje, ki so slabo označeni in neurejeni. Tako predelska kot mangartska cesta sta državni cesti, slednja služi predvsem turistom in lastnikom zemljišč. Glede na podatke o številu vozil po mesecih, ki jih za mangartsko cesto prek pobiranja ekološke takse beleži Razvojna zadruga Mangart, je največ obiska avgusta.
- alpskih dolin in planin na primorski strani narodnega parka: cestna infrastruktura v tem delu narodnega parka je v primerjavi z drugimi območji najslabše razvita, enako velja tudi za javni prevoz, saj ga pravzaprav ni. Po osnutku Strategije razvoja in trženja turizma Doline Soče 2025 + (2019) so med poletno turistično sezono s prometom obremenjene sledeče kritične točke: Nadiža, Vršič, Mangart, Tolminska korita, slap Kozjak, Javorca-Polog, Stol in Kobala-Stador.

Znotraj mreže gozdnih prometnic poteka na delu gozdnih cest tudi javni promet, ki v posameznih obdobjih (poletna in jesenska sezona) dodatno obremenjuje gozd ter gozdni prostor; prisotna je tudi vožnja s štirikolesniki (Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025, 2016).

4.1 Izvedene aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti in e-mobilnosti

E-vozila in polnilnice

JZ TNP uporablja za potrebe izvajanja svojih služb 13 električnih avtomobilov. Vozila se uporabljajo za krajše lokalne prevoze in za prevoze na relaciji Kranjska Gora–Ljubljana. Za ta vozila so bile namensko postavljene štiri polnilnice. Na območju obravnave smernic je 26 polnilnic za električna vozila (glej sliko 2).



Slika 2: Zemljevid Julijskih Alp z označenimi lokaciji polnilnih postaj za električna vozila

(Polni.si in Gremonaelektriko.si, 2019)

Bohinj kot občina z največ površine v Triglavskem narodnem parku intenzivno dela na ureditvi prometa in zmanjšanju prometnega pritiska na jezersko skledo in posledično manjše onesnaževanje tega izjemnega naravnega območja. Med 14. aprilom in 13. majem 2018 je potekal pilotni projekt brezplačne izposoje dveh električnih avtomobilov v Bohinju (Brezplačni test električnega avta!, 2018).

Hop ON - Hop OFF lokalni turistični avtobusni prevozi

V poletnem času s pričetkom šolskih počitnic vozi javni prevoz Hop ON - Hop OFF Kobarid, ki povezuje podeželje, oddaljene turistične točke, kopališča na Nadiži in izhodišča za pohodniške izlete s centrom Kobarida. Septembra vozi avtobus le med vikendi. V juliju in avgustu je zagotovljen javni prevoz v Tolminska korita in Javorco. Namen organiziranega prevoza je razbremenitev ceste iz Zatoľmina in prenapolnjenega parkirišča v Tolminskih koritih (Hop ON Hop OFF Kobarid, Tolminska korita, Javorca, 2017). Koncept javnih prevozov Hop ON - Hop OFF je v uporabi tudi na Bledu in Bohinju, postopoma se bo razširil na celotno območje Julijskih Alp (npr. uvedba kajak shuttle linije v Dolini Soče, okrepitev organiziranih prevozov na vzletna mesta za padalce itd.).

Avtobus čez prelaz Vršič

Vsakodnevno vozi turistični avtobus iz Bovca preko Vršiča v Kranjsko Goro in nazaj med 1. junijem in 30. septembrom. Pomembno je, da lahko turisti dosežejo vse pomembnejše turistične točke s sredstvi javnega prevoza.

Sistem izposoje koles in e-koles

Izpostavljen je le en sistem za lokalno avtomatizirano izposajo koles – Bled Green Ways. Sistem je namenjen za prevoz primarno znotraj občine Bled. Izposoja je mogoče na štirih lokacijah (Bled Green Ways, 2018).

Slovenske železnice postopoma postavljajo brezplačna pokrita mesta za kolesa. Načrtujejo vzpostavitev 220 lokacij parkirišč za kolesa na celotnem železniškem omrežju Slovenije. V načrtu je med drugim tudi vzpostavitev P&R mreže, zagotavljanje »door to door« storitev (najem koles, električnih koles in vozil, »car sharing« itd.) (Uvedba dodatnih brezplačnih parkirnih mest za kolesa z video nadzorom, 2019). Naj dodamo, da vlaki ne ogočajo prevoza večjega števila koles.

Sicer je ponudnikov koles in e-koles več. Prevladujejo predvsem zasebni ponudniki. Vse večje je zanimanje turistov za e-gorska kolesa. Različni ponudniki med seboj niso povezani, zato trenutno ni mogoče na eni lokaciji najeti kolo in ga na drugi vrniti. Izjema je predhodno omenjeni sistem Bled Green Ways.

Parkirišča

Postopoma se na območju Julijskih Alp ureja ustrezne površine za parkiranje ter semaforji zasedenosti parkirišč, ki uporabnike obveščajo, ali je parkirišče prosto.

Kartica Gost Bohinja

V Bohinju je vpeljana Kartica Gost Bohinja, ki omogoča:

- brezplačne avtobusne prevoze v Bohinju,
- brezplačno parkiranje,
- brezplačne storitve in popuste v Bohinju in drugod po Sloveniji.

Pilotni primer umirjanja prometa

Testno je bilo izvedeno umirjanje prometa v dolini Vrata v obdobju največje obremenitve, in sicer v soboto, 18. avgusta 2018, med 6. in 17. uro. Začasno je bil uveden spremenjen prometni režim. Organiziranega brezplačnega prevoza iz Mojstrane v Vrata in nazaj se je ta dan poslužilo blizu 1.200 obiskovalcev. Odzivi udeležencev so bili pozitivni, saj se javnost zaveda prednosti, ki jih tovrstni režim prinaša tako naravi kot pohodnikom. Številni so v dolino prišli ravno zaradi napovedanega spremenjenega režima, ki je v marsikateri dolini v Alpah že stalna praksa, na primeru Vrat pa tudi nujna (Promocijski dan umirjanja prometa v dolini Vrata, 2018).

Sistem spremljanja obiska z ustreznimi avtomatskimi števci

JZ TNP je v letu 2018 v sodelovanju z deležniki in zunanji izvajalci vzpostavil sistem spremljanja obiska z ustreznimi avtomatskimi števci obiskovalcev na vstopnih točkah v najbolj obiskane predele Triglavskega narodnega parka, in sicer na širšem območju Triglava in Doline Triglavskih jezer. Številnih točk z nameščenimi avtomatskimi števci obiska je bilo 12, in sicer na naslednjih lokacijah: Dolina Vrata, Dolina Krme, Dolina Voje in Fužinske planine, Dolina Triglavskih jezer, Planina Konjščica in Dolina Zadnjice. Dolgoročni cilj spremljanja obiska je zagotoviti razvoj trajnostnega turizma v zavarovanem območju (Zapisnik 13. seje sveta JZ TNP, 2019).

Kampanje za ozaveščanje uporabnikov

Izvedenih je bilo več kampanj za ozaveščanje uporabnikov. Ena od teh je bil projekt Parkiraj & doživi naravo!, katerega namen je bil, da se prek izboljšanja možnosti za obiskovanje naravnih vrednot (pohodništvo in kolesarjenje, javni potniški promet) ter z okrepitevijo razumevanja obiskovalcev o vplivu motornega prometa na naravo, zmanjša obremenjenost tukajšnje narave z avtomobilskim obiskom. Na ta način se zagotavlja ohranjenost narave ter povečuje njeno dostopnost in doživljajsko privlačnost za vse skupine obiskovalcev ter domačine (Parkiraj & doživi naravo!, 2017).

5 USMERITVE NA PODROČJU PROMETA IN PROMETNE INFRASTRUKTURE NA OBMOČJU TRIGLAVSKEGA NARODNEGA PARKA

Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025 (2016) je programski dokument za trajno in učinkovito ohranjanje vrednot zavarovanega območja, ki določa cilje in naloge za upravljanje narodnega parka za obdobje desetih let. Namenjen je tako JZ TNP kakor tudi deležnikom in uporabnikom prostora, ki jih zavezuje k uresničevanju ciljev ter namenov narodnega parka. Načrt določa dolgoročne in operativne cilje, naloge ter predvidene aktivnosti za področja ohranjanja narave in naravnih virov, ohranjanja kulturne dediščine in kulturne krajine, ohranjanja poselitve in trajnostnega razvoja, obiskovanja in doživljanja ter skupnih podpornih aktivnosti za učinkovito izvajanje vseh področij.

Načrt upravljanja podaja med drugim tudi splošne usmeritve za področje prometa, posebne usmeritve za prometno infrastrukturo ter omejitve rabe cest in poti, ki definirajo robne pogoje za razvoj mobilnosti na območju parka in so povzete v sledečih podpoglavjih 5.1, 5.2 in 5.3.

5.1 Splošne usmeritve na področju prometa

Splošne usmeritve:

- Ohranjajo se obstoječe linije javnega prevoza (tudi s subvencijami) in spodbuja uvajanje novih linij prednostno na območjih s povečanim turističnim obiskom (sezonsko) ter na območjih, kjer so zaradi demografske sestave potrebe po javnem prevozu večje (starejša populacija, veliko število delovno aktivnih prebivalcev, učencev, dijakov ...). Uvajajo naj se alternativne oblike prevoza (prevozi z manjšimi vozili, javni prevoz na poziv, P+R), vozni red prilagodi različnim interesnim skupinam ipd.
- Načrtuje se umirjanje prometa (prednostno v prvem in drugem varstvenem območju, alpskih dolinah in na vplivnih območjih naravnih vrednot) z omejevanjem individualnega avtomobilskega prometa in predvsem hrupnega prometa z motornimi kolesi ter z uvajanjem uporabe okolju prijaznih oblik prometa – preusmeritev izletniških obiskovalcev na alternativne možnosti (hoja, kolesarjenje, prevozi s konji, dolinski avtobusi, vozila za javni promet na alternativne vire energije oziroma prevozna sredstva z majhnim vplivom na okolje).
- Pospešuje se izvajanje že izdelanih programov za umirjanje prometa (uvajanje javnih prevozov, alternativnih, naravi prijaznejših načinov mobilnosti, urejanje parkirišč, zapiranje stranskih dolin).
- Spodbuja se uporaba vlakov za dostop na območja narodnega parka (Bohinjska Bistrica, Jesenice, Most na Soči) ter zagotavljajo usklajeni prevozi od železniških postaj do turističnih središč in ciljnih krajev v narodnem parku.
- Večja pozornost se nameni informiranju, izobraževanju, ozaveščanju in predstavitvi okolju prijaznih oblik prometa, kar bo prispevalo k uveljavitvi trajnostne mobilnosti.
- Umeščanje in urejanje novih prometnih povezav oziroma rekonstrukcija ter vzdrževanje obstoječih ne smejo vplivati na ugodno stanje živalskih in rastlinskih vrst, njihovih habitatov, habitatnih tipov oziroma naravnih vrednot na območju narodnega parka. Z izvedbo se je treba prilagoditi reliefni izoblikovanosti terena. Uveljavljajo se prometno-tehnični standardi, ki so prilagojeni naravnim značilnostim (relief, vegetacija, vode in obvodni prostor), krajinskim značilnostim in varstvenim režimom narodnega parka (naravni materiali, izvedba, uporaba lesenih odbojnih ograj, uporaba poroznih plasti asfalta na voziščih ...).

5.2 Posebne usmeritve za prometno infrastrukturo

Posebne usmeritve za prometno infrastrukturo:

- Nove ceste ali odseki cest višjega reda naj se v narodnem parku ne načrtujejo, prednostno naj se izvedejo rekonstrukcije in vzdrževalna dela na obstoječi cestni mreži. Povsod tam, kjer je stanje cest z vidika zagotavljanja varnosti in prevoznosti slabo, naj imajo prednost ceste, ki so pomembne za lokalno prebivalstvo. Pri tem naj se upoštevajo prepletenost posameznih vrst prometa (uvajanje somodalnosti), npr. navezovanje kolesarskih stez na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za motorna vozila, povezovanje omrežja pešpoti s kolesarskim omrežjem, sočasna izgradnja kolesarskih stez in pločnikov, pešpoti ob obnovi ali rekonstrukciji obstoječih cest, in značilnosti narodnega parka.
- Parkirišča se prednostno urejajo na vstopih v narodni park, znotraj poselitvenih območij, vključno z ureditvijo označevalnega sistema. Večja parkirišča se načrtujejo zunaj meja narodnega parka (v lokalnih središčih, na vstopnih mestih v narodni park), na teh prometnih vozliščih pa se uredijo ter ponudijo različne oblike prometnih sredstev in prevoza v narodnem parku. Pri načrtovanju, gradnji in uporabi parkirnih površin je treba ob naravovarstveni sprejemljivosti upoštevati tudi predpise s področja prostorskega načrtovanja in graditve objektov, javnih cest in varnosti cestnega prometa ter prostorske akte parkovnih lokalnih skupnosti in razvojne programe upravljavcev cest.
- V večjih naseljih narodnega parka in njegovem vplivnem območju se spodbuja ureditev mreže polnilnih postaj za električna vozila.
- V tretjem varstvenem območju se spodbuja izgradnja celovite mreže kolesarskih poti, ki bo povezovala območja znotraj narodnega parka (kjer je to mogoče) in turistična središča parkovnih lokalnih skupnosti z narodnim parkom. Kolesarsko omrežje v narodnem parku se navezuje na daljinske kolesarske povezave. Glede na prostorske možnosti in razpoložljivo cestno infrastrukturo se za kolesarske poti prednostno izkoristijo obstoječe prometnice, ki z motornim prometom niso obremenjene ali so manj obremenjene. Nove kolesarske poti se izgrajujejo le tam, kjer teh možnosti ni oziroma se zgradijo le krajše prevezave, ki omogočajo vzpostavitev krožnega sistema.
- V tretjem varstvenem območju se nadgradi zasnova pešpoti (pohodniške, turistične, kulturne, gozdne, učne, zgodovinske, parkovne in druge poti), ki povezujejo poselitvena, turistična in rekreacijska območja ter omogočajo dostop do privlačnih krajinskih prizorišč in delov narodnega parka, ki se uredijo za ogledovanje in obiskovanje.

5.3 Omejitve rabe cest in poti

JZ TNP bo v sodelovanju z parkovnimi lokalnimi skupnostmi in drugimi deležniki v prostoru pripravil program za umirjanje prometa. Program bo konceptualno sledil že izdelanemu projektu za umirjanje prometa v Julijskih Alpah ter ga bo vsebinsko, prostorsko in časovno podrobneje opredelil. Usmeritve za umirjanje prometa v narodnem parku:

- ponuditi in izboljšati javni prevoz za obiskovalce in domačine,
- v prvem območju umirjanja prometa postopno ukiniti individualni turistični motorni promet,
- drugo območje umirjanja prometa postane območje, ki prevzema mirujoči promet,
- tretje območje umirjanja prometa je območje (praviloma zunaj območja narodnega parka), na katerem ne prihaja do omejitev v prometu, je pa pripravljeno sprejeti večje količine mirujočega prometa,
- večja promocija kombiniranega javnega prevoza (vlak in avtobus).

V narodnem parku se prednostno urejajo ta območja: skleda Bohinjskega jezera, Pokljuka, Mangartska cesta, alpske doline Vrata, Zadnjica in Zadnja Trenta. Prelaz Vršič prečka tranzitna cesta, na kateri se bo umirjanje prometa selektivno načrtovalo (npr. ozaveščanje, preusmerjanje z individualnega na javni prevoz, omejitev hitrosti prometa, poostren nadzor ...). Prav tako bo tu predmet preučevanja mirujoči promet, ki povzroča zastoje in številne težave obiskovalcem ter obremenjevanje okolja. V alpskih dolinah, katerih zatrepi so izhodišča za planinske poti (tam so tudi planinske kočje), se bodo ceste postopoma zapirale za individualni motorni promet, spodbujale pa se bodo oblike javnega prevoza z okoljsko primernejšimi vozili.

5.4 Alpska konvencija

Alpska konvencija je mednarodna pogodba, ki so jo sklenile alpske države (Avstrija, Francija, Italija, Liechtenstein, Monako, Nemčija, Slovenija in Švica), ter EU za trajnostni razvoj in zaščito Alp (Alpska konvencija, 2019).

Alpska konvencija v Sloveniji velja z vsemi izvedbenimi protokoli. V nadaljevanju je povzet Protokol promet:

- **Alpska konvencija, Protokol promet 9. člen: Javni promet**
Za trajnostno ohranitev in izboljšanje poselitvene ter gospodarske strukture, kot tudi rekreacijskih in prostočasnih aktivnosti v alpskem prostoru, se pogodbenice zavezujejo, da bodo spodbujale vzpostavitev ter razširitev uporabnikom prijaznih in okolju primernih sistemov javnega prometa.
- **Alpska konvencija, Protokol promet, 13. člen: Turistični objekti**
2. alineja: Pogodbenice bodo podpirale ureditev in ohranitev območij z omejenim prometom in brez prometa, ureditev turističnih krajev, kjer je prepovedana vožnja z avtomobilom, kot tudi ukrepe za spodbujanje prihoda in bivanja počitniških gostov brez avtomobilov.
- **Alpska konvencija, Protokol promet, 14. člen: Realni stroški**
Da bi z boljšim zaračunavanjem realnih stroškov različnih nosilcev prometa vplivali na učinke usmerjanja prometa, se pogodbenice dogovorijo za udejanjenje načela povzročitelja ter podpirajo razvoj in uporabo obračunskega sistema za ugotavljanje stroškov poti in eksternih stroškov. Cilj je postopna uvedba sistemov pristojbin, specifičnih za posamezne zvrsti prometa, ki bi dovoljevali, da se pravično krijejo realni stroški. Pri tem bi bilo potrebno uvesti sisteme, ki:
 - a) dajejo prednost uporabi okolju prijaznih nosilcev prometa in prometnih sredstev;
 - b) vodijo k bolj uravnovešeni uporabi prometnih infrastruktur;
 - c) stimulirajo k večji izrabi potencialov zmanjševanja okoljskih in socialno-gospodarskih obremenitev s strukturnimi ukrepi in ukrepi urejanja prostora, ki vplivajo na promet.

Alpska konvencija je povsem jasna v členih prometnega protokola. Kako bo podpisnica uresničila določila členov, pa je odvisno od njene zakonodaje, pri čemer je jasno, da morajo biti ta določila vključena v zakonodajo, saj je ta mednarodni dokument slovenski parlament ratificiral (Umirjanje prometa v Julijskih Alpah, 2009).

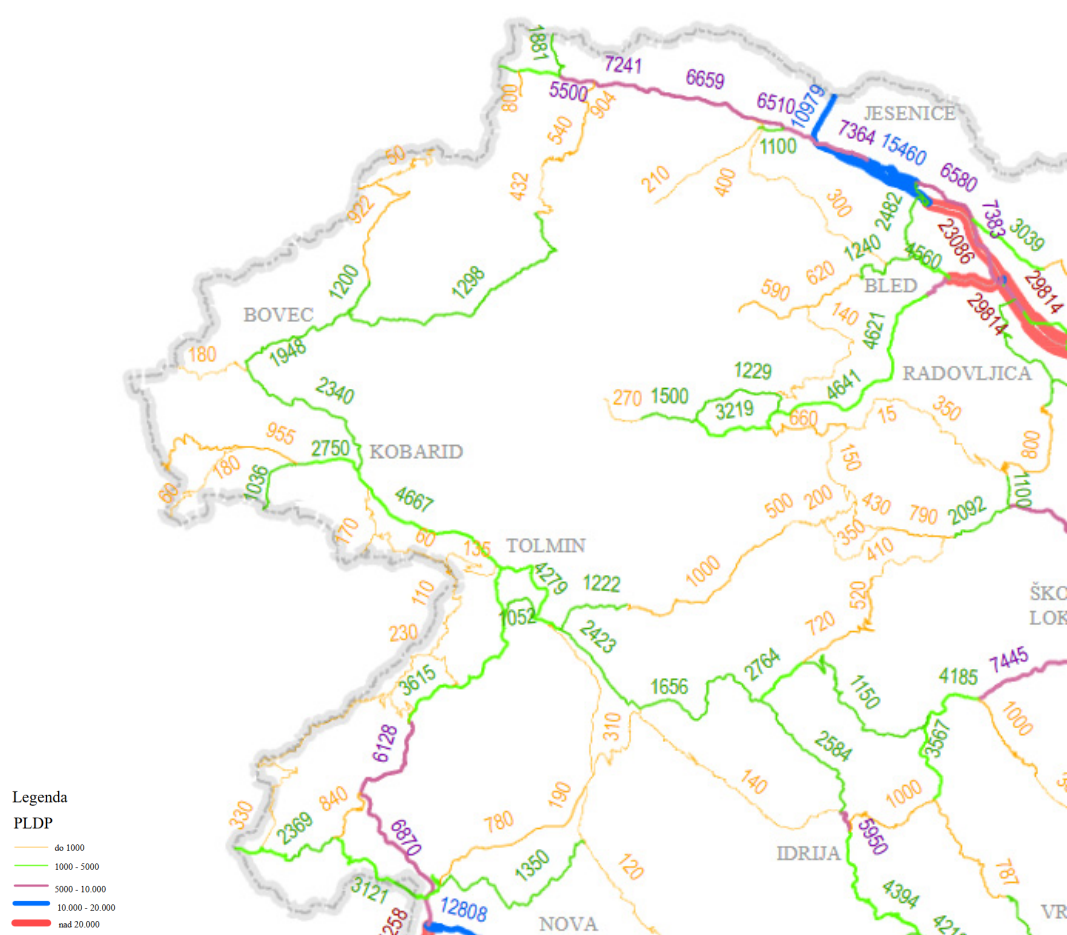
5.5 Usmeritve glede umeščanja polnilnic za električna vozila

Slovenija bo zagotavljala, da bo število polnilnih mest ohranjalo optimalno razmerje med številom vozil na električni pogon in številom polnilnih mest, to je sedem vozil na eno javno polnilno mesto. Zagotovljeno bo, da bo uvedeno poenostavljeno plačevanje polnjenja električnih vozil in bo omogočeno t.i. »ad hoc« polnjenje za uporabnike, ki nimajo pogodb z dobavitelji, pod ugodnimi pogoji, ki bodo zagotavljali nediskriminatorno obravnavo (Akcijski program za alternativna goriva v prometu, 2018).

Predlagamo, da se polnilnice fazno umešča v prostor postopoma – v prvi fazi na zanimivejše lokacije:

- center naselja,
- parkirišča,
- večstanovanjski objekti,
- garaže in garažne hiše,
- trgovski centri,
- turistični objekti in hoteli,
- ostalo.

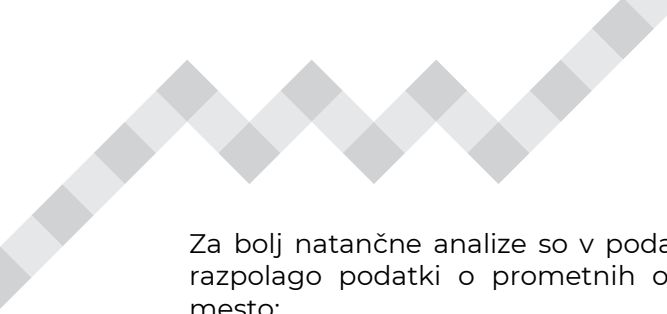
Na naslednji sliki je prikazana karta prometnih obremenitev za območje Julijske Alpe (vsa motorna vozila), povprečni letni dnevni promet za leto 2017. Podatki o prometnih obremenitvah so pripravljene na osnovi podatkov, pridobljenih s posameznimi ročnimi štetji prometa, ter iz avtomatskih števecv prometa na območju celotne Slovenije. Ti, tako imenovani števeni podatki, so ena temeljnih informacij o prometu na cestah, saj omogočajo izračun povprečnega letnega dnevnega prometa (število motornih vozil, ki v 24 urah peljejo mimo števnege mesta na povprečni dan v letu). Največji pretok vozil je na cestah, ki so označene z rdečo barvo – nad 20.000 vozil dnevno. (Karta prometnih obremenitev, 2017)



KARTA PROMETNIH OBREMENITEV 2017

PLDP - POVPREČNI LETNI DNEVNI PROMET

Slika 3: Karta prometnih obremenitev za območje Julijskih Alp, povprečni letni dnevni promet za leto 2017 (Karta prometnih obremenitev, 2017)



Za bolj natančne analize so v podatkovni bazi Direkcije Republike Slovenije za ceste na razpolago podatki o prometnih obremenitvah po vrsti vozila za posamezno merilno mesto:


- motorji,
- osebna vozila,
- avtobusi,
- lahka tovorna vozila do 3,5t,
- srednja tovorna vozila 3,5–7t,
- težka tovorna vozila nad 7t,
- tovorna vozila s prikolico,
- vlačilci.

Ključnega pomena pri načrtovanju novih polnilnic za zadostitev potreb tranzitnega prometa je upoštevanje prometnih obremenitev. Slovenija ima zelo dobro razvito polnilno infrastrukturo, s katero zagotavlja možnost polnjenja vozil na električni pogon na 31 hitrih polnilnicah na avtocestnem omrežju. Trenutno so na obravnavanem območju nameščene hitre polnilnice na avtocestnih počivališčih Radovljica jug (Karavanke–Ljubljana) in Radovljica sever (Ljubljana–Karavanke). Dolgoročno bo smiselno postaviti vsaj eno hitro polnilnico za zagotovitev polnjena tranzitnemu prometu v Posočju.

6 KLJUČNE AKTIVNOSTI ZA UČINKOVITO UVAJANJE ELEKTROMOBILNOSTI

V nadaljevanju je podan nabor aktivnosti za učinkovito uvajanje elektromobilnosti na območju Julijskih Alp in Triglavskega narodnega parka za obdobje 2019–2025. Določeni ukrepi s področja trajnostne mobilnosti posredno vplivajo na razvoj elektromobilnosti, zato so tudi navedeni v tem naboru. Aktivnosti v nacionalnem Akcijskem programu za alternativna goriva v prometu (2018) so zastavljene s podrobnim planom za obdobje 2018–2020. Smiselno je, da se izvede novelacijo smernic po izidu novega nacionalnega akcijskega načrta.

Aktivnost	1. Identificiranje lokacij za postavitve polnilnic za električna vozila
Opis aktivnosti	<p>Izdela se načrt razvoja polnilne infrastrukture. Z izvedbo tega ukrepa se bo določilo osnovna izhodišča za zasnovo omrežja polnilnih postaj.</p> <p>Načrt bo opredelil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - način določanja zelene gostote polnilnih postaj na območju regije, ki bo upošteval potrebe uporabnikov (gostota postaj glede na število uporabnikov električnih vozil in glede na medsebojno oddaljenost postaj), trenutno stanje ter načrte razvoja distribucijskega omrežja; - način določanja mikrolokacij za postavitve polnilnih postaj, pri čemer se bo upoštevalo principe racionalnosti in učinkovitosti uporabe prostora, varne umestitve postaj v prostor za ohranjanje varnosti pešcev in kolesarjev ter čim manjših posegov v obstoječo prometno ureditev; - način izgradnje polnilnih postaj na različnih površinah; - osnovne tehnične in oblikovne karakteristike polnilnih postaj, ki bodo ob izpolnjevanju estetskih kriterijev zagotavljale varno obratovanje, prilagojenost zahtevam uporabnikov in prepoznavnost blagovne znamke elektromobilnosti v regiji; - način zagotavljanja konkurence pri postavitvi polnilnih postaj v smislu zagotavljanja minimizacije stroškov in maksimizacije prihodkov ter z upoštevanjem enakomerne porazdelitve izvajalcev izgradnje postaj in storitev polnjenja na območju regije; - način zagotavljanja prostega dostopa vseh uporabnikov električnih vozil do vseh polnilnih postaj ne glede na upravljavca ali dobavitelja električne energije za polnjenje; - način spremljanja izvajanja načrta za razvoj in njegovega prilagajanja trenutnim razmeram.
Nosilec	Občine
Ključni deležniki	GOLEA, LEAG, Elektro Gorenjska, Elektro Primorska, JZ TNP, Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Pričakovani rezultati	Izdelan načrt je osnova za sistematično umeščanje polnilnic v prostor.
Finančni obseg	Srednji. Načrt lahko izdelajo zaposleni na občinskih upravah oz. zunanji izvajalci.
Viri sofinanciranja	EU sredstva
Začetek aktivnosti	Junij 2019
Zaključek aktivnosti	Junij 2020



Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število izvedenih načrtov (Opomba: občine se lahko dogovorijo in izdelajo en skupen načrt na nivoju območja Julijske Alpe)
-----------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Aktivnost	2. Namestitev polnilnih postaj za električna vozila
Opis aktivnosti	<p>Slovenija bo po Akcijskem programu za alternativna goriva v prometu zagotavljala, da bo število polnilnih mest ohranjalo optimalno razmerje med številom vozil na električni pogon in številom polnilnih mest, to je sedem vozil na eno javno polnilno mesto.</p> <p>Skladno s predvidenim številom vozil na alternativna goriva v RS in glede na zahteve Direktive 94/2014 je potrebno zagotoviti ustrezno polnilno infrastrukturo. Leta 2025 bo na nacionalnem nivoju potrebno zagotoviti 7.000 polnilnih postaj, kar za območje Julijskih Alp proporcionalno predstavlja skupno 280 postaj.</p> <p>Spodbujanje s strani občin lahko poteka na več načinov: priprava dokumentacije, priprava odlokov/pravilnikov, financiranje, svetovanje, povezovanje, izvedba investicij itd.</p>
Nosilec	Občine
Ključni deležniki	Izbrani izvajalci za izvedbo gradnje in montaže, Elektro Gorenjska, Elektro Primorska in Eko sklad
Pričakovani rezultati	Zagotoviti ustrezno pokritost območja s polnilnimi postajami.
Finančni obseg	Visok. Sofinanciranje polnilnic s strani Eko sklada v višini 3.000 EUR na polnilnico.
Viri sofinanciranja	EU sredstva, sredstva Eko sklada itd.
Začetek aktivnosti	Junij 2019
Zaključek aktivnosti	Junij 2024
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število nameščenih polnilnih postaj za električna vozila

Aktivnost	3. Določitev parkirnega režima
Opis aktivnosti	Določitev parkirnega režima, ki je naklonjen električnim vozilom: rezervirana parkirna mesta, prednostna parkirna mesta in urejeni dostop, ponastavitev dodatnega/ponovnega polnjenja, znižanje cene parkirnine itd.
Nosilec	Občine
Ključni deležniki	JZ TNP, Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Pričakovani rezultati	Povečanje števila e-vozil
Finančni obseg	Nizek
Viri sofinanciranja	/
Začetek aktivnosti	Junij 2019
Zaključek aktivnosti	December 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število rezerviranih parkirnih mest za e-vozila

Aktivnost	4. Naročanje električnih vozil za uporabo v občinskih upravah ter ostalih občinskih javnih zavodih
Opis aktivnosti	JZ TNP in določene občinske uprave že imajo v uporabi e-vozila. Zasleduje se cilj povečanja deleža električnih vozil z ustreznim zelenim javnim naročanjem. Optimalni scenarij predloga Strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji predvideva povečanje deleža osebnih avtomobilov na alternativna goriva oziroma na alternativni pogon v celotnem slovenskem voznem parku avtomobilov do leta 2030 na 20 odstotkov.
Nosilec	Občine in JZ TNP, Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Ključni deležniki	Občinski zavodi, Eko sklad
Pričakovani rezultati	Povečati delež električnih vozil z ustreznim zelenim javnim naročanjem (minimalna zahteva je 20 odstotkov vozil na alternativni pogon v javnih voznih parkih).
Finančni obseg	Visok
Viri sofinanciranja	Eko sklad do višine 7.500 EUR na vozilo
Začetek aktivnosti	Junij 2019
Zaključek aktivnosti	Decembar 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Delež e-vozil v občinskih upravah ter ostalih občinskih javnih zavodih

Aktivnost	5. Zagotavljanje interoperabilnosti storitev med izvajalci zasebnega in javnega prevoza
Opis aktivnosti	Zagotoviti interoperabilnost storitev med izvajalci zasebnega in javnega prevoza. Za storitev uvesti enoten obračun storitev ter način plačila. V letu 2019 se vzpostavlja kartica Gost Julijskih Alp, ki se bo povezala s kartičnim sistemom javnega potniškega prometa. Z enotno kartico Gost Julijskih Alp se prvenstveno omogoča koriščenje javnega prevoza za turiste, v drugi fazi pa tudi za domačine.
Nosilec	Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Ključni deležniki	PRC, občine, Ministrstvo za infrastrukturo, izvajalci zasebnega in javnega prevoza
Pričakovani rezultati	Enotna ID kartica/poenoten sistem za obračun storitev
Finančni obseg	Srednji
Viri sofinanciranja	lokalni in nacionalni viri
Začetek aktivnosti	v izvajanju
Zaključek aktivnosti	December 2022
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Vpeljana enotna kartica za območje Julijske Alpe

Aktivnost	6. Vzpostavitev multimodalne povezave
Opis aktivnosti	Postopoma se vzpostavi sisteme P+R (parkiraj in se pelji) v krajih Kranjska Gora, Mojstrana, Bled, Bohinj, Bohinjska Bistrica, Bovec, Kobarid in Tolmin. Parkirišča naj omogočajo polnjenje električnih avtomobilov in izposajo električnih koles. Pomembno je, da se vzpostavi navezava na javni prevoz (vlak in/ali avtobus). Brez uvedbe tovrstne infrastrukture ne bo mogoče ustrezno umirjanje prometa na najbolj obremenjenih točkah (npr. v Bohinju).
Nosilec	Občine
Ključni deležniki	Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje in prostor, Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Pričakovani rezultati	Umirjanje prometa na najbolj obremenjenih točkah
Finančni obseg	Visok
Viri sofinanciranja	EU, nacionalni in lokalni viri ter javno-zasebno partnerstvo
Začetek aktivnosti	Maj 2022
Zaključek aktivnosti	December 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število vzpostavljenih sistemov P+R, število koles in e-koles na izposajo, zasedenost parkirišč

Aktivnost	7. Vzpostavitev učinkovitega in okolju prijaznega javnega prevoza
Opis aktivnosti	<p><u>Vlak</u> Železniška proga poteka po zelo pestri in privlačni trasi Bohinjske proge. Velika priložnost je kombiniranje prometa z avtobusom in vlakom. Prihodi avtobusov se morajo navezovati na odhode vlakov in obratno. Prevoz koles je na vlakih mogoč.</p> <p><u>Avtobus</u> Ključnega pomena je, da lahko turisti dosežejo vse pomembnejše turistične točke s sredstvi javnega prevoza. Z avtobusnim prevozom se poveže kraje na krožni trasi. Na trasah Kranjska Gora–Vršič–Bovec in Kranjska Gora–Predel–Bovec je že sedaj zagotovljen javni avtobusni prevoz. Torej bi bilo potrebno ti liniji le razširiti. Prav tako je krožna pot okoli in skozi Julijske Alpe lahko že sama po sebi pomemben del turistične ponudbe, saj obiskovalce vozi med turističnimi kraji in jim omogoča dnevno vrnitev na kraj bivanja.</p> <p>Avtobusi morajo imeti najvišje ekološke standarde glede izpustov. Postopoma se vpelje avtobuse na stisnjen zemeljski plin (SZP) oziroma elektriko. Polnilnica za vozila na SZP se nahaja na Jesenicah.</p> <p>Avtobusi bi morali imeti namenski prostor, rezerviran za prevoz koles; na ta način bi se spodbujalo uporabnike, da nadaljujejo svojo pot od izstopne postaje do cilja s kolesom. Pod določenimi pogoji izvajalcev je prevoz koles možen na medkrajevnih avtobusnih linijah.</p> <p><u>Lokalni turistični avtobusni prevoz</u> Javni promet bo odigral pomembno vlogo tudi pri omejevanju prometa v območjih, kjer bo turistični osebni promet omejen ali v določenih primerih tudi prepovedan. V višjih turističnih sezonah, ko je pričakovati največji pritisk osebne prometa, bi na območjih, kjer prometnice sežejo v osrednje območje TNP, turistični promet povsem prepovedali (ne velja za lastnike zemljišč, najemnike, službene in intervencijske vožnje). Mogoč bi bil le s sredstvi javnega prometa. V tem primeru bi šlo za avtobuse in taksije, pri čemer so avtobusi lahko tudi manjši kombiji ali minibusi, ki povzročajo manj hrupa in manj emisij, hkrati pa so na ožjih in ovinkastih cestah bolj agilni in ceste manj poškodujejo. Marsikje so tudi bolj ekonomični. Prav tako bi bila vloga javnega prometa odločilna pri zagotavljanju mobilnosti v času, ko bodo zmogljivosti parkirišč premajhne za povpraševanje (v prvem in morda tudi v drugem območju). Uvedba takega prometnega režima bi bila v Sloveniji novost, kar pomeni, da je potrebno prebivalstvo pravočasno obvestiti in vse ukrepe utemeljiti, finančno shemo ukrepov pa razviti tako, da javni promet za uporabnike ne bo predrag. Del cene vozovnice se lahko pokrije tudi iz vsote letno pobranih parkirnin v ožjem in robnem območju, kjer morajo biti cene višje kot drugje (Umirjanje prometa v Julijskih Alpah, 2009). Sicer se zbrana sredstva od pristojbin za posamezno dejavnost vračajo v posamezno dejavnost (npr. vodni športi) skozi vzdrževanje in urejanje infrastrukture ter vlaganja v sisteme nadzora, informiranja, upravljanja in kakovosti storitev. Postopoma se vpelje vozila na hibridni pogon oziroma električna vozila.</p>

Nosilec	Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Ključni deležniki	Občine, Slovenske železnice, JZ TNP, PRC, BSC, GOLEA in LEAG
Pričakovani rezultati	Kombiniranje prevozov z uprabo vlaka, avtobusa in/ali kolesa. Postopen prehod avtobusov iz fosilnih goriv na alternativna goriva.
Finančni obseg	Visok
Viri sofinanciranja	EU, nacionalni in lokalni viri ter javno-zasebno partnerstvo
Začetek aktivnosti	Maj 2020
Zaključek aktivnosti	December 2025
Oprelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Delež turistov, ki uporablja javni prevoz

Aktivnost	8. Prevoz na klic
Opis aktivnosti	Taksi službe bi lahko sodelovale v javnih prevozih na krajše razdalje. Tako bi se ponudba razširila na manjše avtobuse ali kombije, ki bi nudili vožnje od hotelov in drugih točk zbiranja na znane točke obiska: na primer v alpske doline ali na njihove začetke (odvisno od prometne ureditve), na Mangartsko sedlo, na Srednji vrh, na panoramsko cesto po Karavankah nad zgornjo Savsko dolino, na planino Vogar, v zanimive gorske vasi (na primer Čadrg, Kneške Ravne, Tolminske Ravne ...). Za tiste točke obiska, kjer obratovanje javnega prometa z rednimi progami ni smiselno, bi lahko vzpostavili taksi službe. Te bi na poziv prišle na določena mesta. Zelo pomembno je, da so taksi vozila ekološka, torej s čim manjšimi izpusti (Umirjanje prometa v Julijskih Alpah, 2009). Predlaga se uporaba električnih ali hibridnih vozil.
Nosilec	Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Ključni deležniki	Občine, Slovenske železnice, JZ TNP, PRC, BSC
Pričakovani rezultati	Postopen prehod avtobusov iz fosilnih goriv na alternativna goriva. Povečanje števila e-vozil
Finančni obseg	Visok
Viri sofinanciranja	EU, nacionalni in lokalni viri ter javno-zasebno partnerstvo
Začetek aktivnosti	Maj 2021
Zaključek aktivnosti	December 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število e-vozil, število hibridnih vozil, število turistov, ki uporabljajo prevoz na klic.

Aktivnost	9. Souporaba e-vozil
Opis aktivnosti	<p>Souporaba (t.i. car sharing) električnih vozil je namenjena kratkotrajnejšemu najemu vozil za opravljanje krajših razdalj in ne gre za standardni najem avtomobila po sistemu rent-a-car. Car sharing vozilo se plača najeti za opravljanje krajših razdalj po mestu in bližnji okolici.</p> <p>V določenih mestih vse bolj stopa v veljavo souporaba z e-vozili. Ta se že izvaja prek podjetja Avant car oziroma storitve Avant2Go na prevzemnih mestih v Ljubljani, Mariboru, Kranju, Murski Soboti in na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana.</p> <p>Souporaba električnih vozil Avant2Go je na voljo 24 ur dnevno, vse dni v letu, in v celoti poteka prek uporabniku prijazne inovativne aplikacije na pametnem telefonu (od rezervacije do plačila). Na ta način lahko uporabnik ob katerikoli uri rezervira in najame razpoložljivo vozilo na eni izmed Avant2Go lokacij, saj sistem deluje v realnem času in je uporabniku v vsakem trenutku vidna aktualna situacija glede razpoložljivih vozil po posameznih lokacijah (Avant2Go, 2018).</p> <p>V letu 2018 je že potekal pilotni projekt brezplačne izposoje dveh električnih avtomobilov v Bohinju. Smiselno je animiranje ključnih deležnikov ter postopna vzpostavitev sistema izposoje električnih avtomobilov na območju Julijskih Alp.</p>
Nosilec	Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Ključni deležniki	Občine, JZ TNP, PRC, BSC, promotorji
Pričakovani rezultati	Povečanje števila e-vozil
Finančni obseg	Visok, pri čemer investicijo izvede zasebni investitor
Viri sofinanciranja	Eko sklad do višine 7.500 EUR na vozilo
Začetek aktivnosti	Junij 2023
Zaključek aktivnosti	December 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število e-vozil v souporabi, število prevzemnih mest.

Aktivnost	10. Dograditev električnega omrežja
Opis aktivnosti	Dograditev električnega omrežja poteka skladno z razvojnimi načrti elektro distribucijskih podjetij. V fazi načrtovanja posameh novih polnilnic se pri upravitelju omrežja preveri možnost za priklop polnilnice na določeni lokaciji. Razvoj e-mobilnosti bo mogoč ob ustreznem razvoju električnega omrežja, ki bo omogočalo kakovostno dobavo električne energije. Do napredka bo prišlo ob aktivnem sodelovanju deležnikov.
Nosilec	Elektro Gorenjska, Elektro Primorska
Ključni deležniki	Občine, GOLEA, LEAG, Ministrstvo za infrastrukturo, Agencija za energijo
Pričakovani rezultati	Razvoj električnega omrežja
Finančni obseg	Visok
Viri sofinanciranja	Nacionalna sredstva, sredstva distributerjev električne energije
Začetek aktivnosti	December 2019
Zaključek aktivnosti	December 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število izvedenih investicij na področju razvoja elektro distribucijskega omrežja.

Aktivnost	11. Okrepitev komunikacije med ključnimi deležniki (občinami, izvajalci zasebnega in javnega prevoza ter ostalimi deležniki) ter ostala promocija
Opis aktivnosti	Učinkovitost pospeševanja električne mobilnosti temelji na ustrezni angažiranosti zainteresiranih deležnikov. Potrebno je vzpostaviti novo obliko skupnega načrtovanja projektov, kot na primer vodeni sestanki, tematske okrogle mize, delavnice, komunikacijske kampanije, itd. Komunikacijske kampanje zagotavljajo neposredne povratne informacije uporabnikov (na primer z vprašalniki, ciljnimi sestanki itd.). Kampanjo je smiselno ponoviti. Na ta način se spremlja napredek.
Nosilec	PRC in BSC
Ključni deležniki	Občine, JZ TNP, ponudniki storitev na področju trajnostne mobilnosti, širša javnost, ostali deležniki
Pričakovani rezultati	Animiranje deležnikov, spremljanje učinkov posameznih aktivnosti
Finančni obseg	Nizek
Viri sofinanciranja	EU, nacionalni in lokalni viri
Začetek aktivnosti	V teku
Zaključek aktivnosti	December 2025
Oprelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število izvedenih srečanj/delavnic/kampanij

Aktivnost	12. Organiziranje delovanja centrov za trajnostni promet na Bledu, v Bovcu, Kobaridu, Kranjski Gori, Logu pod Mangartom, Tolminu in Trenti
Opis aktivnosti	Vzpostavijo se lokalni info centri, ki nudijo vse informacije o načinih, vozniških redih, pravnih in drugih vidikih mobilnosti ter e-mobilnosti na območju Julijskih Alp. Ta center je mišljen kot del turistično-informativne pisarne (TIC, Info center Triglavski narodni park), ne pa kot povsem nova oblika obveščanja. Pripravi se ustrezna info gradiva (zemljevidi lokacij P+R in lokacij polnilnic za električna vozila, ceniki, predstavitve uporabe sistema e-koles, promocijski material za kartico mobilnosti itd.).
Nosilec	Občine
Ključni deležniki	JZ TNP, BSC, PRC, Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp, ponudniki storitev na področju trajnostne mobilnosti in ponudniki ostalih turističnih storitev.
Pričakovani rezultati	Povečanje osveščenosti
Ocena stroškov	Srednji
Viri sofinanciranja	EU, nacionalni in lokalni viri
Začetek aktivnosti	September 2022
Zaključek aktivnosti	September 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število vzpostavljenih centrov za trajnostni promet, število izvedenih svetovanj

Aktivnost	13. Spremljanje razpisov in priprava vlog za subvencioniranje ter priprava projektnih nalog za izvedbo projektov in ukrepov
Opis aktivnosti	Občinam in ostalim javnim institucijam lahko pri pridobivanju namenskih nepovratnih sredstev in ugodnih kreditov pomagajo regijske razvojne in energetske agencije. Ob ustreznem sofinanciranju tako iz nacionalnih, kot tudi iz EU virov bo mogoče izvesti več ukrepov. Redno se izvaja obveščanje kontaktne osebe v občinski upravi o razpisih z obrazložitvijo, kako se lahko ta sredstva koristi oziroma pridobi in nudi pomoč pri pripravi vlog za sofinanciranje projektov s področja energetike ter podaja strokovne ocene. Regijske razvojne in energetske agencije pripravijo predloge za projektne naloge, predvsem glede aktualnih razpisov.
Nosilec	PRC, BSC, GOLEA in LEAG
Ključni deležniki	Občine, TNP, Turizem Bohinj s skupnostjo Julijskih Alp
Pričakovani rezultati	Več izvedenih ukrepov na področju e-mobilnosti
Finančni obseg	Nizek
Viri sofinanciranja	EU, nacionalni in lokalni viri
Začetek aktivnosti	Januar 2019
Zaključek aktivnosti	December 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število pridobljenih EU projektov, pridobljena namenska finančna sredstva (EUR), izvedene investicije (EUR)

Aktivnost	14. Kampanija trajnostne mobilnosti
Opis aktivnosti	<p>Hkrati s povečanjem in spreminjanjem ponudbe javnega prometa je potrebno izvesti močno promocijsko kampanjo, kjer obiskovalce in domačine spoznamo z novo storitvijo. Promocija trajnostne mobilnosti bi morala obsegati tudi lokalno prebivalstvo. Tako bi šole uredile prometne načrte (če tega še nimajo), javni promet pa bi poskrbel za vse šolarje na njihovih dnevnih poteh v šolo ter za ostale domačine.</p> <p>Predlagamo, komunikacijo z javnostmi prek radio in TV postaj, tiskanih medijev, elektronskih medijev, brošur ter tematskih dogodkov. Pomemben del komuniciranja predstavlja izvedba komunikacijske kampanje, ki je predvidena v okviru ključnih aktivnosti (glej aktivnost Promocija trajnostne mobilnosti in javnega prevoza, Organiziranje delovanja centrov za trajnostni promet v Trenti, Kranjski Gori, Logu pod Mangartom, Tolminu, Kobaridu, Bovcu in Bledu ter Okrepitev komunikacije med različnimi deležniki (občinami, izvajalci zasebnega in javnega prevoza ter ostalimi deležniki) ter ostala promocija). Komunikacijska kampanja zagotavlja neposredne povratne informacije uporabnikov (na primer z vprašalniki, ciljnimi sestanki itd.). Kampanjo je smiselno ponoviti, na ta način se spremlja napredek.</p>
Nosilec	PRC in BSC
Ključni deležniki	Ključni deležniki, ki jih velja aktivno vključiti pri komuniciranju s širšo javnostjo na temo implementacije ukrepov na področju e-mobilnosti, so navedeni v poglavju 3 Ključni deležniki.
Pričakovani rezultati	Povečanje informiranosti na področju e-mobilnosti
Finančni obseg	Srednji
Viri sofinanciranja	EU, nacionalni in lokalni viri
Začetek aktivnosti	Marec 2019
Zaključek aktivnosti	December 2025
Opredelitev kazalnika za merjenje izvajanja aktivnosti	Število objavljenih člankov in prispevkov, število radijskih in TV novic, število tematskih dogodkov, število razdeljanih brošur

7 ZAKLJUČEK

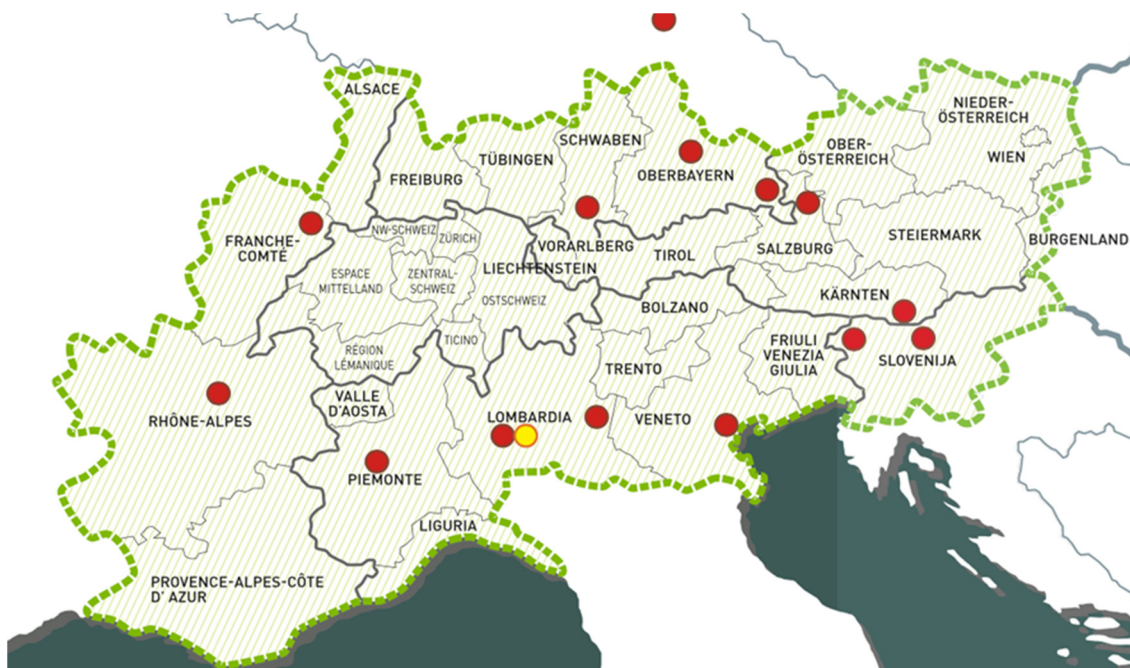
Z uresničevanjem ideje o trajnostni mobilnosti in razvojem e-mobilnosti bi Julijske Alpe lahko postale pilotna regija v Sloveniji, ki bi pričela s prehodom na nizkoogljično družbo na področju prometa. Ker je prometna obremenjenost že preseгла zmogljivosti tega občutljivega naravnega okolja, je ukrepanje nujno. Kot nakazuje pričujoči dokument, imajo deležniki s področja upravljanja mobilnosti na tem območju v rokah kar nekaj instrumentov za realizacijo nizkoogljične mobilnosti, kateri v prid nedvomno govori tudi dejstvo, da so Julijske Alpe območje zavarovane narave, kjer se prepletajo različne oblike varstvenih režimov. To omogoča in obenem olajšuje udejanjanje različnih oblik in režimov trajnostne mobilnosti. Potrebna je vpeljava enotnega in učinkovitega sistema zelene mobilnosti, ki upošteva tako dostop do območja kot tudi t.i. »notranjo« mobilnost gostov in prebivalcev. To bi regiji povečalo prepoznavnost in ugled, dolgoročno pa tudi obisk in možnost večjega prihodka. Posamezna območja pa bi lahko sledila zgledu uspešnih alpskih območij v tujini, kot so na primer Werfenweng, Chamois, Zermatt, Sass Fee in druga.

V naboru aktivnosti za učinkovito uvajanje elektromobilnosti na območju Julijskih Alp in Triglavskega narodnega parka so navedene ključne aktivnosti za pospešitev razvoja e-mobilnosti na tem območju v obdobju 2019–2025. Določeni ukrepi s področja trajnostne mobilnosti posredno vplivajo na razvoj elektromobilnosti, prav zato so navedeni v teh smernicah. Razvoj bo mogoč ob tesnem sodelovanju nosilcev posameznih aktivnosti iz nabora ter ključnih deležnikov.

8 BIBLIOGRAFIJA

- Avant2Go,
<https://mariborinfo.com/novica/lokalno/koliko-stane-in-kako-poteka-najem-car-sharing-avtomobila/139455> (2018).
- Bled Green Ways,
<http://www.bled.si/si/kaj-poceti/bled-green-ways> (2018).
- Brezplačni test električnega avta!,
<https://www.bohinj.si/brezplacno-preizkusite-napredni-elektricni-avto/> (2018).
- Hop ON Hop OFF Kobarid, Tolminska korita, Javorca,
<https://www.soca-valley.com/si/dolina-soce/aktualno/novice/2016111514242728/hop-on-hop-off-kobarid-tolminska-korita-javorca/> (2017).
- Gremona na elektriko,
www.gremonaelektriko.si (2019).
- Julijske Alpe,
https://sl.wikipedia.org/wiki/Julijske_Alpe (2018).
- Kartografija JZ Triglavski narodni park,
<https://www.soca-valley.com/si/znamenitosti/narava/triglavski-narodni-park/> (2010).
- Načrt upravljanja Triglavskega narodnega parka 2016–2025 (2016).
- Osnutek Strategije razvoja in trženja turizma Doline Soče 2025 + (2019).
- Podatki o Parku,
<https://www.tnp.si/sl/spoznajte/podatki-o-parku-2/> (2018).
- Polni.si,
<http://www.polni.si/> (2019).
- Parkiraj in doživi naravo,
<https://www.tnp.si/sl/javni-zavod/projekti/projekt-parkiraj-in-dozivi-naravo/> (2017).
- Promocijski dan umirjanja prometa v dolini Vrata, Vsebinska analiza dogodka – TNP, 2018.
- Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Goriško statistično regijo (2018).
- Regionalni akcijski načrt e-mobilnosti za Gorenjsko statistično regijo (2018).
- Smernice za razvoj elektromobilnosti v Sloveniji – Posvetovalni proces o elektromobilnosti v Sloveniji, Agencija za energijo, Maribor (2017).
- Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji, št. 007-201/2018/1 (2018).
- Turistični obisk biosfernega območja Julijske Alpe – MAB UNESCO, 2017.
- Uvedba dodatnih brezplačnih parkirnih mest za kolesa z video nadzorom,
<https://novice.svet24.si/clanek/zanimivosti/5c5c3859b6963/uedba-dodatnih-brezplacnih-parkirnih-mest-za-kolesa-z-video-nadzorom-na-obmocju-zelezniskih-postaj-in-postajalisc> (2019).
- Zapisnik 13. seje sveta Javnega zavoda Triglavskinarodni park,
<https://www.tnp.si/assets/Javni-zavod/Informacije-javnega-znacaja/Seje-sveta/13.-seja-sveta-TNP-17.1.2019-vabilo-z-gradivom.pdf> (17. 1. 2019).

Informacije o projektu



e-MOTICON – Transnacionalna strategija e-mobilnosti za interoperabilno skupnost in mreženje v alpskem prostoru

Vodilni partner: Ricerca sul Sistema Energetico – RSE S.p.A. (Italija)

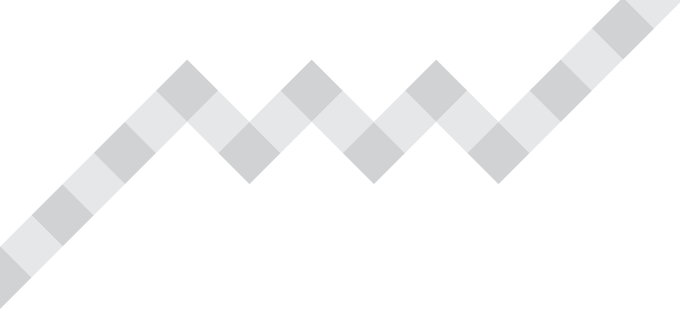
Projektne partnerji: Provincia di Brescia (Italija), Regione Piemonte (Italija), Veneto Strade S.p.A. (Italija), Regione Lombardia (Italija), Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee (Avstrija), Posoški razvojni center (Slovenija), BSC, Poslovno podporni center, d.o.o., Kranj, Regionalna razvojna agencija Gorenjske (Slovenija), Pôle Véhicule du Futur (Francija), Auvergne- Rhône-Alpes Énergie Environnement (Francija), Berchtesgadener Land Wirtschaftsservice GmbH (Nemčija), Hochschule für angewandte Wissenschaften Kempten (Nemčija), B.A.U.M. Consult GmbH München (Nemčija), Alpine Pearls (Avstrija), Bayern Innovativ GmbH (Nemčija)

Trajanje projekta: 1. 11. 2016–30. 6. 2019

Vrednost projekta: 2.085.556,10 EUR (sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj: 1.772.722,67 EUR)

Spletna stran projekta: www.alpine-space.eu/projects/e-moticon/en/home

Spletna platforma: www.e-moticon.eu



Kolofon

Naslov: Smernice za vpeljavo e-mobilnosti na območje Julijskih Alp in Triglavskega narodnega parka

Izdal: Posoški razvojni center

Avtorji: Goriška Lokalna Energetska Agencija, Nova Gorica ob sodelovanju Posoškega razvojnega centra

Fotografija na naslovnici: Mateja Skok Kavc

Oblikovanje in tisk: SOLOS d.o.o.

Naklada: 40

Tolmin, 2019

Ta projekt sofinancira Evropska unija prek programa Interreg Območje Alp. Vsebina te publikacije je izključno odgovornost projektnega partnerja in ne odraža uradnega mnenja Evropske unije.

