

BRANKO MLINAR

CESTNI LINIJSKI POTNIŠKI PREVOZ V OBČINI ŠKOFJA LOKA  
1964/65—1982/83

Uvod

V sestavku so prikazani rezultati prometno geografske raziskave linijskega potniškega prometa na območju občine Škofja Loka. Poleg javnega linijskega avtobusnega prometa je zajet pogodbeni linijski prevoz prevoznških organizacij ter zasebnih prevoznikov in linijski prevoz za lastne potrebe organizacij združenega dela. Tak obseg naj bi pokazal, kakšna so količinska razmerja med navedenimi kategorijami, kolikšen je skupen linijski prevoz in kakšna je prostorna funkcija posameznih akterjev v linijskem prevozu. Najprej predstavljamo uporabnike (javni linijski prevoz, prevoz za potrebe šol in prevoz za potrebe neprevoznških delovnih organizacij), nato pa še izvajalce (prevoznške organizacije, prevoz za lastne potrebe OZD, zasebni prevozniki). Ugotavljali smo dolžino omrežja linij in njegovo gostoto znotraj občine, prikazali dolžino in kategorizacijo cest itd.

V prikazu razvoja s podatki za 1964/1965, 1974/1975 in 1982/1983 je zajet samo javni linijski avtobusni prevoz. Ob ugotovljenih rezultatih razvoja, ki odstopajo od proklamiranih in predpisanih, nakazujemo potrebe po nekaterih preusmeritvah v nadaljnjem razvoju.

Delavcem Alpetoura, SAP in centralnih osnovnih šol se za njihovo prijazno sodelovanje lepo zahvaljujem.

Prometno geografski položaj občine

Za prometno geografski položaj občine Škofja Loka je značilno, da je odmaknjena od velikih poti oziroma se jih samo dotika: na vzhodu tako magistralna cesta in tudi železnica le kratko tečeta po območju občine. Glavna železniška postaja ima samo lokalni pomen. Na zahodu sega občina do Jadransko-črnomorskega razvodja in s tem do več pomembnih cestnih prehodov na Primorsko. Zaradi zastarele gradnje cest pa čeznje skoraj ni linijskih prevozov. Tako je bila na primer v začetku tega stoletja relativno zelo živa povezava med Idrijo in Žirmi. Različni vplivi in spremenjene prometne navade so povzročili, da ostaja ta povezava skoraj mrtva; v zimskem času pa še posebno. Podobno je tudi na ostalih prehodih, vendar je žirovsko-idrijski prehod najbolj zaostal in čezenj ni javnega linijskega prevoza. Javne zveze pa tečejo čez ostala dva prehoda, čez Kladje liniji Škofja Loka—Cerkno (26 stalnih voženj tedensko) ter Ljubljana—Škofja Loka—Cerkno—Nova Gorica (2 vožnji tedensko poleti). Čez Petrovo Brdo vzdržuje stalno zvezo linija Kranj—Škofja Loka—Sorica—Nova Gorica (24 voženj tedensko). Na široko pa se občina od-

pira in povezuje na svoji ravninski vzhodni strani. To zvezo vzdržuje skupno tedensko na eni strani okrog 450 voženj med Škofjo Loko in Kranjem ter ravno toliko na drugi strani med Škofjo Loko in Ljubljano.

O sedanji tranzitni funkciji ozemlja občine ni mogoče govoriti, ker je skoraj ni. Tudi če gledamo druge prehode, vidimo, da opravljajo le funkcijo povezave perifernih krajev z večjimi centri izven občine (na primer linije Žiri—Rovte—Logatec, Žiri—Logatec—Ljubljana in Lučine—Polhov Gradec—Ljubljana).

Območje občine je tako blizu velikih prometnih centrov (Kranja in predvsem Ljubljane), da niso nastale daljše direktne povezave z drugimi predeli Slovenije ali še širše. To velja tako za cestni kot železniški promet.

Mesto Škofja Loka ima znotraj občine izjemno ugodno prometno geografsko lego. Združuje prometne tokove iz Poljanske in Selške doline in iz obeh zunanjih centrov Kranja in Ljubljane in jih naprej deli na oba centra in obe dolini. Hiba zvez iz obeh dolin, ki se končujejo v mestu, je v tem, da se ne končujejo na Trati, kamor sodijo v okviru različnih zakonitosti prometnih povezav.

Videli bomo, da so se v občini poleg glavnega prometnega mikrocentra, to je Škofje Loke s Trato, izoblikovali še trije mikrocentri — Gorenja vas, Železniki in Žiri.

### Funkcija prometa posebno glede perifernih območij

Posamezniki in družba potrebujejo v bistvu enak potniški promet ne glede na intenzivnost in različno strukturo po posameznih območjih. Tako je javni potniški promet celota, vendar so znotraj te celote razlike med mestnim, primestnim, lokalnim in regionalnim prometom, in sicer v pogostosti voženj, gostoti omrežja, trajanju potovanja itd. To si moramo posebej ogledati, ko obravnavamo promet v redkeje poseljenih območjih, kot je to primer v občini Škofja Loka. Tudi v teh območjih imajo ljudje enake prometne potrebe kot v območjih z večjo gostoto prebivalstva. Značilno za javna prevozna sredstva je, da jih lahko uporabljamo šele, ko se pojavi splošno povpraševanje. Posameznik lahko lasten avto le redko uporablja. Taksist, (ki mu je to glavna obrt) pa ne more imeti taksi vozila, če nima potnikov, ker mora kot obrtnik živeti od dohodka s svojim vozilom. Ustrezno in še bolj velja to za avtobusni in drug promet. Zato ne moremo pričakovati, da nam bodo povsod in ob vsakem času na razpolago javne prometne usluge, ker bi bile predrage.

Vendar ni prav, da zaradi šibkejših prometnih potreb in relativno večjih prometnih površin v redko poseljenih področjih ne uvajamo redne javne zveze. Prebivalstvo teh območij zato še vedno večinoma samo rešuje svoje eksistenčne probleme in se zato odseljuje iz že tako redko poseljenih območij v bližino krajev zaposlitve.

Razvoj prometa in naselitvena struktura sta v menjavajoči se medsebojni odvisnosti. Promet se ne oblikuje le kot odraz naselitvene strukture, temveč obratno, tudi promet sam usmerja razvoj naselij. Če zanemarjamo nadaljnji prodor javnega prometa v podeželski prostor, je to samo tedaj sprejemljivo, če gledamo na ta prostor statično in ne kot na odločujoči planski parameter. V tem je pomembnost prometno integriranega razvojnega koncepta za peri-

ferna območja, kjer sta prostorski in naselbinski razvoj prednostni prometno funkcionalni predstavi.<sup>1</sup>

Skupni interes in cilji prostorskega usmerjanja, izražen v različnih dokumentih na ravni SFRJ, SRS in občin, pa je ohranitev in razvoj takšnega človekovega okolja (fizičnega, socialnega, ekonomskega), ki zagotavlja vsestransko kvalitetne in enakovredne pogoje za socialni in ekonomski razvoj družbene skupnosti in vseh delovnih ljudi in občanov. Le smotrni sistem policentričnega družbenega razvoja zagotavlja enake možnosti in pogoje za delo, stanovanje, počitek, rekreacijo in družbeni položaj vsakega občana in delovnega človeka ne glede na to, kje dela in kje prebiva.<sup>2</sup>

Iz tega sledi, da prebivalce v redkeje poseljenih območjih prometno ne moremo prepustiti same sebi, ampak jim moramo z ustrezno ureditvijo prometa (poti, omrežje zvez in pogostost zvez) dati možnost, da si tako iz osebne kot splošnodružbene koristi vsakdo lahko izbere najprimernejšo zaposlitev. Isto velja za izobraževanje itd. Pri tem se ni moč odreči javnim prevoznim sredstvom.

Družbeni plan občine Škofja Loka 1981—1985 (str. 56 in naprej) nakazuje razvoj vseh kategorij naselij. Za razvoj prometa in prostora se po svoje izloča posebna in aktualna kategorija (predvsem hribovskih) naselij, ki ima naslednje značilnosti:

To so majhna vaška naselja z ne več kot sto prebivalci, ki se izseljujejo. V njih prevladuje izrazito kmetско prebivalstvo, malo je neagrarnih delovnih mest, z nizko komunalno in infrastrukturno opremljenostjo in z razmeroma zahtevno dostopnostjo itd. Za to skupino je v »planu« rečeno:

»Pozorno je potrebno proučiti vlogo naselij (zgoraj navedenega tipa), in sicer z ustrezno politiko razmestitve delovnih mest, izboljšanjem prometne dostopnosti, organizacijo javnega transporta in družbeno usmerjeno individualno gradnjo.« To so le nekatera izhodišča, potrebna za spoznavanje problematike redko naseljenih perifernih podeželskih območij, ki so v mnogočem vezana na organizacijske izboljšave v dejavnosti prometa in spremembe sistema pospeševanja prometa v teh območjih.

Sklep k navedenim usmeritvam pa je naslednje razvojno izhodišče: Organizacijo javnega prometa na prometno pasivnih področjih je možno izpeljati šele, ko je zagotovljeno, da bodo ekonomski pogoji za njegovo izvedbo v breme potnikov in ustreznih skupnosti tudi uresničeni.

## Metodološke osnove raziskave

### Obseg

Raziskave linijskega prometa so večinoma omejene na javni avtobusni linijski prevoz. So pa tudi uporabniki (OZD, šole) s specializiranimi potrebami, ki jih z javnim linijskim avtobusnim prevozom — kot je videti — ni moč zadovoljiti. Tem specializiranim uporabnikom opravljajo prevoze prevozniške organizacije ali pa zasebni prevozniki s posebnimi pogodbami. Zato smo raziskavo razširili tako, da zajema ves linijski prevoz, poleg javnega torej tudi pogodbeni. Pri tem pa ni zajet samo avtobusni linijski prevoz, temveč tudi prevoz s kombiji — v dveh primerih tudi prevoz z osebnim avtomobilom (prevoz otrok v šolo). Ko govorimo o raziskavi kot celoti, lahko zato uporabljamo le najširši izraz »linijski prevoz« (brez dodatka »javni« in »avtobusni«).

## Čas zajet z raziskavo

Raziskava zajema prometno leto 1982/83. Za javni linijski promet smo uporabili vozni red 1981/82, ki ga je bilo treba le malenkostno spremeniti (zajeta sta vozna reda prevoznikov Alpetour in SAP). Razvojno primerjavo pa smo naredili še s podatki voznih redov za leto 1974/75 in 1964/65. Od štirih neprevoznških organizacij in od dvajset zasebnih prevoznikov smo zbrali podatke neposredno (za leto 1982/83).

### Razlike med poletno in zimsko sezono

Prometno leto se običajno začne junija. Temelj vsega linijskega prevoza tvorijo stalne linije in vožnje. Za prilagajanje potrebam se stalnim linijam in vožnjam dodajajo še sezonske, poletne ali zimske linije ter vožnje.

Poletna sezona je v glavnem omejena na oba poletna meseca julij in avgust. Najbolj pogosto delujejo poletne linije od sredine junija do sredine septembra. Le izjemoma začenejo z obratovanjem prej oziroma končajo kasneje.

Zimsko sezono zajema v glavnem čas od septembra do vključno junija. V občini Škofja Loka so v okvir zimske sezone zajete samo šolske linije in tudi samo šolske vožnje. Večino šolskih prevozov opravljajo pogodbeno izven javnega prevoza.

### Prostor raziskovanja

Zajete so vse linije in vožnje, ki deloma ali v celoti potekajo po območju občine.

Linije delimo na:

- znotraj občinske — začetna in končna postaja ter pot, po kateri poteka linija, so znotraj občine;
- medobčinske — ena krajna postaja je znotraj, druga pa izven občine;
- tranzitne — obe krajni postaji sta izven občine, vendar del celotne linije poteka tudi po območju občine.

Če gledamo razvojno, so pri teh kategorijah nastajale kar pomembne spremembe, ki jih lahko delimo v dve skupini:

- spremembe med znotrajobčinskimi in medobčinskimi linijami,
- nihanja pri tranzitnih linijah.

### Dolžine linij v voznih redih

Primerjava dolžin linij oziroma voženj med starejšimi (1964/65) in novejšimi voznimi redi (1974/75 in 1982/83) kaže enosmerne spremembe. Vse linije so sedaj daljše. Da bi videli, s kakšnimi odstopanji je treba računati pri obravnavanju podatkov, npr. o tedenski dolžini voženj, smo že izračunane vrednosti za 1964/65 primerjali z vrednostmi, dobljenimi na podlagi dolžin iz 1974/75 oziroma 1982/83. Ugotovili smo, da se tedenska dolžina voženj v 1964/65 poveča takole:

Vožnje	Povečanje v %	
	poleti	pozimi
skupaj	6,4	7,7
notranje	3,6	3,6
medobčinske	8,2	8,5
tranzitne	2,9	8,2

Odprto je ostalo vprašanje, ali je ta primerjava zadostna, da bi lahko ocenjevali, kolikšna so odstopanja od realnih vrednosti. Zato smo primerjali dolžine nekaterih glavnih regionalnih cest,<sup>3</sup> ki potekajo tudi po območju občine, z dolžino, ki smo jo ugotavljali za iste odseke po voznih redih.<sup>4,5,6</sup>

Št. reg. ceste	Odsek	Vozni redi	Republiška skupnost za ceste
319	Kranj—Škofja Loka—Cerkno	56	48,250
314	Podrošt—Jeprea	36	32,500
378	Logatec—Žiri	26	21,400
	Skupaj km	118	102,150

Upoštevati moramo, da so podatki v voznih redih zaokroženi, da se lokacija avtobusnih postaj ne sklada z začetkom cestnih odsekov in da so zato razlike lahko manjše. Pri obdelavi gradiva in prikazovanju rezultatov smo upoštevali dolžine iz voznih redov. Le podatka o dolžini regionalnih in lokalnih cest z ustreznimi izračuni sta iz drugih virov.

#### Rezultati raziskave linijskega prometa v prometnem letu 1982/83

Skupni linijski prevoz v občini zajema vse voznje, ki deloma ali v celoti potekajo po območju občine, in sicer tedensko poleti 2750, pozimi 3637 voženj. Te voznje so skupno dolge poleti 57.000, pozimi pa 63.000 km in trajajo poleti 1600, pozimi pa 2000 ur.

Prevoz v letu 1982/83 so opravljali na 2732 stalnih voznjah. K temu je prišlo poleti tedensko še 18 poletnih voženj (Zali Log—Brezje 2, Ljubljana—Sorica—Bohinj Zlatorog 2 in Bled—Škofja Loka—Ljubljana—Piran 14); skupno poleti 2750 voženj tedensko. Pozimi pa je bilo stalnim voznjam dodanih še 905 šolskih voženj, tako da je med šolskim poukom bilo skupaj 3637 voženj tedensko. Poprečna dolžina voženj je bila 20,6 in 17,4 km, poprečno so trajale po 35 oziroma 32 minut, njihova komercialna hitrost pa je bila 35,1 oziroma 32,3 km/h. Skupna dolžina tedensko opravljenih prevozov pozimi (med šolskim poukom) znaša 63.316 km. Če dolžino medobčinskih in tranzitnih voženj razdelimo na del, ki poteka znotraj, in del, ki poteka izven občine, potem je bilo znotraj občine prevoženih tedensko 44.000 km ali 70 %, 19.000 km ali 30 % pa izven občine. Največ voženj izven občine odpade v Ljubljano in Kranj. Na km<sup>2</sup> občinske površine odpade pozimi tedensko poprečno po 86 km voženj.

Omrežje cest znotraj občine, po katerih tečejo linijski prevozi, je dolgo 361 km. Na 1 km tega omrežja pride poprečno tedensko 122 voženj, od tega na regionalnih cestah 281, na lokalnih pa 44 voženj.

Po uporabnikih se skupni prevoz deli na: javni linijski prevoz, linijski prevoz za potrebe delovnih organizacij in linijski prevoz za potrebe šol. Po izvajalcih pa ločimo: prevoz prevoznških organizacij, ostalih organizacij in zasebnih prevoznikov.

## Uporabniki linijskih prevozov (karta 1)

### Javni linijski avtobusni prevoz

Javni linijski avtobusni prevoz je namenjen potnikom, ki plačajo voznino in upoštevajo splošne pogoje, veljavne v javnem prometu. Javnega linijskega avtobusnega prevoza ne enačimo s prevoznimi organizacijami, te namreč opravljajo linijske prevoze tudi po posebnih pogodbah (glej karto 1 in 2), ki niso javni prevoz, in tudi različne druge prevoze (izletniške vožnje, ekskurzije ipd.), ki niso predmet naše obravnave.

Javni linijski prevoz je kvantitativno in kvalitativno najpomembnejša oblika linijskega prevoza. Po posameznih parametrih zajema poleti med 40 in 80 %, pozimi pa med 20 in 70 % vsega linijskega prevoza. Tedenska dolžina voženj v km, ki najbolj odraža količino opravljenega dela, je dosegla poleti 80 %, pozimi pa 69 % od skupne tedenske dolžine voženj vseh treh porabnikov.

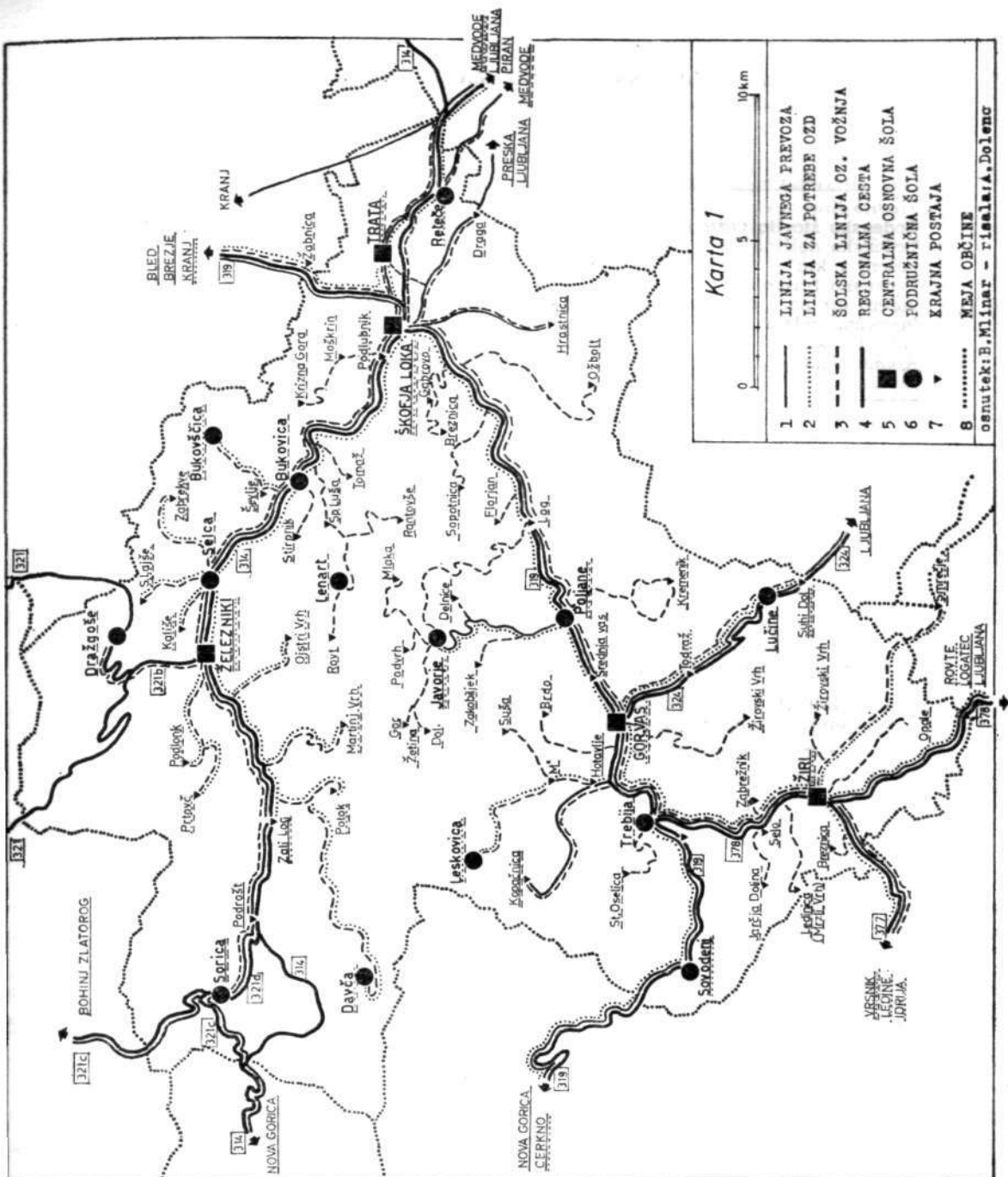
Tabela 1. LINIJSKI PREVOZ PO VRSTAH PORABNIKOV V OBČINI ŠKOFJA LOKA 1982/1983

		Skupaj	Javni linijski prevoz	Linijski prevoz za potrebe OZD	Linijski prevoz za potrebe šol
Število linij	poleti	80	32	48	—
	pozimi	155	32	48	75
Tedensko število voženj	poleti	2.750	1.861	889	—
	pozimi	3.637	1.843	889	905
Tedenska dolžina voženj v km	poleti	56.514	45.344	11.170	—
	pozimi	63.316	42.150	11.170	9.896
Tedensko trajanje voženj (ur na 1 dec.)	poleti	1609,0	1262,7	346,3	—
	pozimi	1958,3	1244,5	346,3	367,5
Poprečna dolžina voženj v km	poleti	20,6	24,4	12,6	—
	pozimi	17,4	22,9	12,6	11,0
Komerzialna hitrost km/h	poleti	35,1	35,9	32,3	—
	pozimi	32,3	33,9	32,3	27,2

### Linijski prevoz za potrebe delovnih organizacij

Zajet je: prevoz za lastne potrebe, pogodbeni prevoz prevoznških organizacij in pogodbeni prevoz zasebnih prevoznikov.

Delovne organizacije prevažajo delavce le v manjši meri z lastnimi vozili. Videti je, da se predvsem uveljavljajo pogodbeni prevozi prevoznških organizacij, medtem ko so pogodbeni prevozi zasebnih prevoznikov le neznatni, čeprav je možno, da je njihova udeležba morda večja, kot kažejo podatki, bistvenih razlik pa verjetno ni.



Karta 1. OMREŽJE LINIJSKEGA PREVOZA PO VRSTAH UPORABNIKOV 1982/83

Legenda: Omrežje in krajne postaje oz. žepi\* po vrstah uporabnikov linijskega prevoza:

1. Linije javnega prevoza — 2. Linije za potrebe OZD: prevoz za lastne potrebe; pogodbeni prevoz prevoznikovskih organizacij; pogodbeni prevoz zasebnih prevoznikov — 3. Solne linije oziroma vožnje: javni linijski prevoz (linije, ki obratujejo samo med šolskim poukom); pogodbeni linijski prevoz prevoznikovskih organizacij; pogodbeni linijski prevoz zasebnih prevoznikov — 4. Regionalna cesta, ki poteka tudi po območju škofjeloške občine (v okviru št. ceste) — 5. Centralna osnovna šola — 6. Podružnična šola — 7. Krajna škofjeloške občine (začetna-končna) postaja — 8. Meja občine

\* Krajne (začetne-končne) postaje oz. žepi so glede na uporabnike in izvajalce podčrtane z istim znaki kot je označeno omrežje. Žepi so v prostoru končne postaje — s stališča voženj pa samo vmesne; vozilo skrene z glavne smeri, se vrne in nadaljuje vožnjo v glavni smeri (npr. Podlonk na liniji Prtovč—Zeleniki).

Tabela 2. LINIJSKI PREVOZ ZA POTREBE OZD 1982/1983

	Skupaj	Pogodbeni prevozi		Prevoz za lastne potrebe
		prevozniških organizacij	zasebnih prevoznikov	
Število linij	48	35	7	6
Tedensko število voženj	889	687	70	132
Tedenska dolžina voženj v km	11.170	7.836	790	2.544
Tedensko trajanje voženj (ur na 1 dec.)	346,3	253,6	30,4	62,3
Poprečna dolžina voženj v km	12,6	11,4	11,3	19,3
Komercialna hitrost km/h	32,3	30,9	26,0	40,8

### Linijski prevoz za potrebe šol

V okviru linijskega prevoza za potrebe šol — šolarjev — niso zajeti samo prevozi za centralne in podružnične osnovne šole, temveč tudi za nekatere druge šole. Bistveno pri šolskih voznjeh (ne glede na izvajalca) je, da je njihovo obratovanje omejeno na dneve šolskega pouka in jih zato zaradi prekinitve obratovanja v zimskih počitnicah ni mogoče šteti v kategorijo pravih zimskih voženj.

Šole uporabljajo naslednje oblike prevoza: javni linijski prevoz, pogodbeni prevoz prevozniških organizacij, pogodbeni prevoz zasebnih prevoznikov.

Če gornje tri skupine prevozov primerjamo med seboj po tedenski dolžini opravljenih voženj, vidimo, da je težišče na pogodbenih prevozih, ki zajemajo skupaj kar 85 % vse dolžine šolskih voženj, na javni linijski prevoz odpade le 15 %.

Tabela 3. LINIJSKI PREVOZ ZA POTREBE ŠOL 1982/1983

	Skupaj	Javni linijski prevoz*	Pogodbeni prevozi	
			prevozniških organizacij	zasebnih prevoznikov
Število linij	75	—	35	40
Tedensko število voženj	905	90	340	475
Tedenska dolžina voženj v km	9996	1545	4261	4190
Tedensko trajanje voženj (ur na 1 dec.)	367,5	49,8	142,2	175,6
Poprečna dolžina voženj v km	11,0	17,2	12,5	8,8
Komercialna hitrost km/h	27,2	31,0	30,0	23,9

\* Zajete voznje na dveh stalnih linijah.

Opazamo, da med obema skupinama pogodbenih prevoznikov skoraj ni količinskih razlik. Iz primerjave med kartama 1 in 2 pa lahko povzamemo, da je med obema skupinama nekakšna delitev dela.



Prevozniška organizacija, ki opravlja prevoze z avtobusi, se omejuje na relacije, kjer je za prevoz večje število otrok. Zasebni prevozniki, ki prevažajo predvsem s kombiavtomobili, ostajajo na stranskih relacijah, ki so za avtobuse celo neprimerne in je na njih običajno tudi število otrok manjše.

Iz podatkov v tabeli 1 in tudi v tabelah 2 in 3 razberemo razmeroma pomemben delež pogodbenih linijskih prevozov, ki imajo večino obeležij javnega linijskega prevoza. Izboljšanje prevozne ponudbe bi lahko dosegali že s postopnim in selektivnim vključevanjem pogodbenega prevoza v vozni red in usklajevanjem na ravni občine.

### Omrežje linij glede na sezono

Na karti 1 je vrisano omrežje linij delujočih v obeh sezonah 1982/83 (stalne, poletne in šolske linije); poletne so le tri: Zali Log—Brezje (2 vožnji tedensko), Ljubljana—Sorica—Bohinj (2 vožnji tedensko), Bled—Škofja Loka—Ljubljana—Piran (14 voženj tedensko). Če ne upoštevamo navedenih treh poletnih linij, nam karta kaže omrežje linijskih prevozov med šolskim poukom (znotraj občinskega območja se te poletne linije odražajo le z vrisanim odsekom od Sorice do občinske meje proti Bohinju). Omrežje brez šolskih linij, ki so na karti ustrezno označene, pa nam kaže poletno sezono.

### Omrežje linij glede na uporabnike

Osnovna ugotovitev o razmestitvi omrežja po uporabnikih je, da se javni linijski promet drži dna obeh glavnih in pomembnejših stranskih dolin ter sledi poteku regionalnih cest, ki večinoma povezujejo po več občin med seboj, le redko pa se zagriže po lokalnih cestah bolj v hribovje. Skoraj izjema je relacija Poljane (386 m n/m)—Javorje (700 m n/m), ki pomeni že razmeroma staro vključitev tega predela v javni promet. Tu se pot na razdalji 8 km (razdalje po voznem redu) od Poljan do Javorij vzpne za čez 300 m. Visok vzpon ima ta cesta od križišča za Delnice (437 m n/m) do Javorij, na razdalji okrog 4 km se dvigne za 260 m.

V nasprotju z javnim prevozom je omrežje šolskih linij voženj tisto, ki prodira najbolj intenzivno v prostor. Področja, ki jih pokrivajo samo šolske linije — na njih se ponekod prevažajo tudi drugi potniki — imajo običajno najbolj poredke zveze z dolino, le po en par voženj v dneh šolskega pouka. Ceste — izboljšani kolovozi — po katerih poteka samo šolski linijski prevoz, so zaradi hudih vzponov, ostrih zavojev in ožin avtobusom težko dostopne. Poleg tega pa vedno redkejša poselitv hribovskih predelov ne zagotavlja zadostnega števila potnikov in s tem finančnega kritja za vzdrževanje javnega linijskega prevoza.

Omrežje linijskega prevoza za potrebe OZD poteka vedno skupaj s prevozom za potrebe šol ali z javnim prevozom. Ti prevozi pomenijo dopolnilo javnih linijskih prevozov. Relacij, kjer bi potekal samo ta prevoz, ni. Predvsem v Selški dolini pa vidimo, da pogosto potekajo tam kot šolske linije, kajti prevozniške organizacije opravljajo na posameznih relacijah samo pogodbene linijske vožnje za potrebe šol in delovnih organizacij. Značilno za te zveze je prevladovanje linij z le pet parov voženj na teden ter dvakrat mesečno ali vsak drugi teden tudi ob sobotah. Malo je delovnih organizacij, kjer delajo redno tudi ob sobotah. Takšni sta npr. Termika in Rudnik urana Žirovski Vrh.

## Izvajalci linijskih prevozov (karta 2)

Deloma smo izvajalce obravnavali že pri prikazu uporabnikov, vendar je njihov poseben prikaz nujen za čimbolj plastično podobo v različnih strukturah omrežja in prevozov na območju občine. Glavni izvajalec linijskih prevozov (javnih in pogodbenih) na območju občine sta prevozniška organizacija Alpetour in SAP (glej tabelo 4 in 5 in karto 2), ki opravita poleti 93 % tedenskega števila voženj in 94 % dolžine voženj vseh izvajalcev, pozimi pa opravita 81 % voženj in 88 % dolžine. Deleži so v zimski sezoni nekaj manjši, tedaj namreč tudi zasebniki prevažajo šolske otroke.

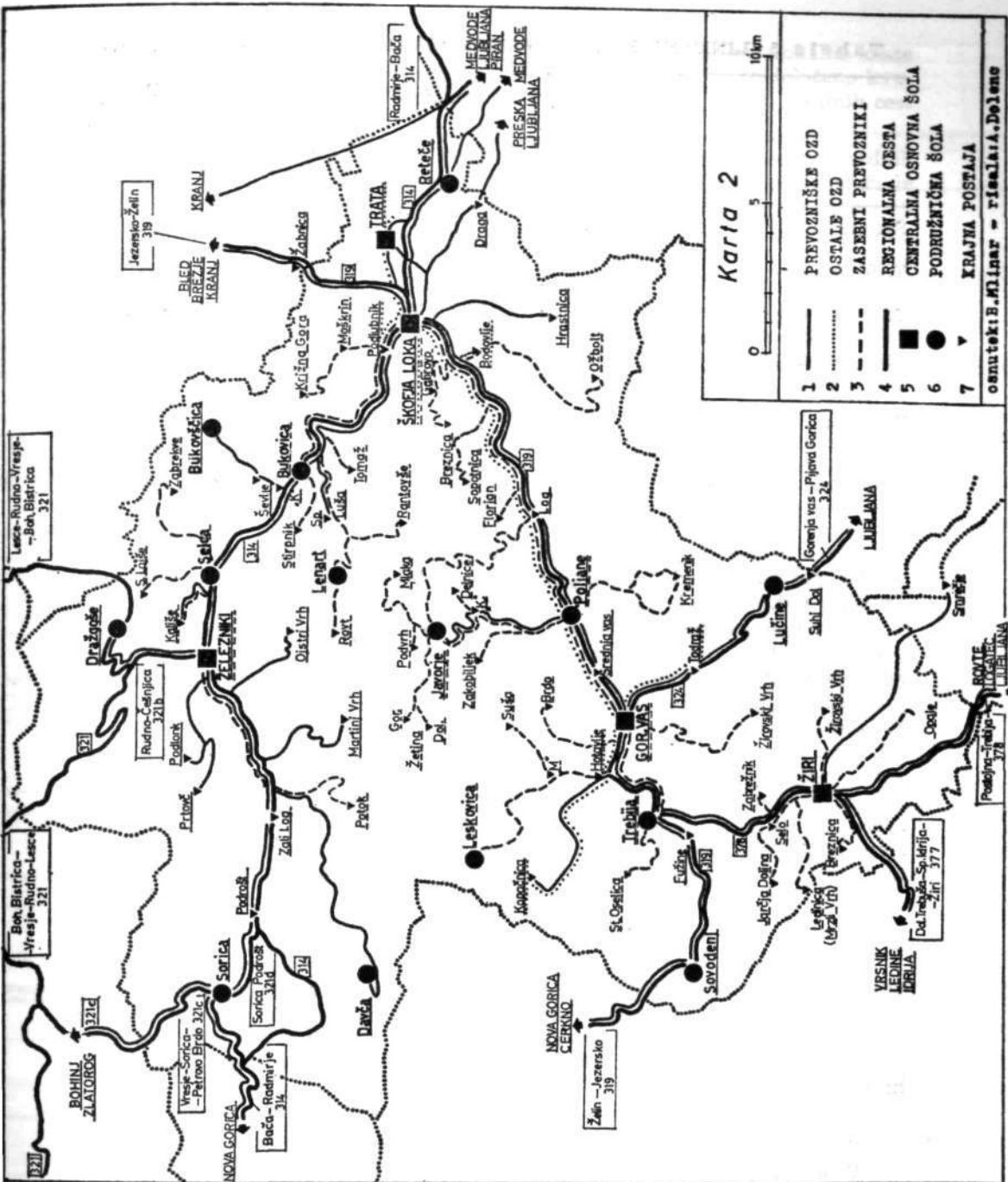
V prevozu prevozniških organizacij je poleg javnega linijskega prevoza zajet tudi linijski prevoz po pogodbah z OZD in po pogodbah s šolami (oziroma z Občinsko izobraževalno skupnostjo).

Tabela 4. LINIJSKI PREVOZ PO VRSTAH PREVOZNIKOV V OBČINI ŠKOFJA LOKA 1982/1983

		Skupaj	Prevozniške OZD	Ostale OZD (prevoz za lastne potrebe)	Zasebni prevozniki
Število linij	poleti	80	67	6	7
	pozimi	155	102	6	47
Tedensko število voženj	poleti	2.750	2.548	132	70
	pozimi	3.637	2.960	132	545
Tedenska dolžina voženj v km	poleti	56.514	53.180	2.544	790
	pozimi	63.316	55.792	2.544	4.980
Tedensko trajanje voženj (ur na 1 dec.)	poleti	1.609,0	1.516,3	62,3	30,4
	pozimi	1.958,3	1.690,0	62,3	206,0
Poprečna dolžina voženj v km	poleti	20,6	20,9	19,3	11,3
	pozimi	17,4	18,8	19,3	9,1
Poprečna komercialna hitrost km/h	poleti	35,1	35,1	40,8	26,0
	pozimi	32,3	33,0	40,8	24,2

Glavni linijski prevoznik v občini je Alpetour, saj opravi okrog 9/10 vsega linijskega prevoza prevozniških organizacij v občini. SAP se pojavlja kot prevoznik le na obrobju občine z linijami, ki potekajo pretežno izven območja loške občine, npr. z javnimi linijami: iz Lučin skozi Polhov Gradec v Ljubljano, iz Žirov do Logatca in do Ljubljane, ter s pogodbenimi linijami Idrija—Todraž in Cerkno—Trebija. Javne linije SAP so za kraje na obrobju občine precej pomembne, saj nadomeščajo direktne zveze z Ljubljano skozi Škofjo Loko, ki so bile ukinjene v začetku sedemdesetih let.

Tako se je npr. povečevalo število voženj na liniji Žiri—Logatec—Ljubljana od 30 voženj tedensko v zimski sezoni 1964/65 na 88 voženj v sezoni 1982/83 (indeks 293). Porast števila javnih linijskih voženj za vso občino v isti primerjavi da indeks 183. Prevoz delovnih organizacij za lastne potrebe je minimalen in obsega poleti le po 5 % števila in dolžine voženj, kar je v skladu s splošnimi usmeritvami, da naj bi se s prevozom ukvarjale predvsem specializirane prevozniške organizacije. Tako opravijo te po posebnih pogodbah poleti 25 % števila in 14 % dolžine vseh linijskih voženj v občini samo za potrebe delovnih organizacij.



Karta 2. OMREŽJE LINIJSKEGA PREVOZA PO VRSTAH IZVAJALCEV 1982/83

Legenda: Omrežje in krajne postaje oz. žepi po vrstah izvajalcev linijskega prevoza:

1. Prevozniške OZD (Alpétour, SAP-Integral): javni linijski prevoz; pogodbeni linijski prevoz; pogodbeni linijski prevoz za potrebe OZD; pogodbeni linijski prevoz za potrebe šol — 2. Ostale OZD: prevoz za lastne potrebe — 3. Zasebni prevozniki: pogodbeni linijski prevoz za potrebe OZD; pogodbeni linijski prevoz za potrebe šol — 4. Regionalna cesta, ki poteka po območju škofjeloške občine (v okviru krajevna označba in št. ceste) — 5. Centralna osnovna šola — 6. Podružnična šola — 7. Krajna (začetna-končna) postaja.

Tabela 5. LINIJSKI PREVOZ PREVOZNIŠKIH ORGANIZACIJ 1982/1983

		Skupaj	Alpetour				SAP	
			javni	pogodbeni prevoz za potrebe		javni	pogodbeni prevoz za potrebe OZD	
				OZD	šol			
Število linij	poleti	67	29	33	—	3	2	
	pozimi	102	29	33	35	3	2	
Tedensko število voženj	poleti	2.548	1.749	615	—	112	72	
	pozimi	2.960	1.821	680	275	112	72	
Tedenska dolžina voženj v km	poleti	53.180	39.596	6.000	—	5.748	1.836	
	pozimi	55.792	37.947	6.705	3.556	5.748	1.836	
Tedensko trajanje voženj (ur na 1 dec.)	poleti	1.516,3	1.118,2	182,7	—	144,5	70,9	
	pozimi	1.690,0	1.149,7	211,8	113,1	144,5	70,9	
Poprečna dolžina voženj v km	poleti	20,9	22,6	9,8	—	51,3	25,5	
	pozimi	18,8	20,8	9,9	12,9	51,3	25,5	
Komercialna hitrost km/h	poleti	35,1	35,4	32,8	—	39,8	25,9	
	pozimi	33,0	33,0	31,7	31,4	39,8	25,9	

Zasebni pogodbeni prevozniki opravijo poleti 3 % voženj in 1 % dolžine voženj, pozimi — med šolskim poukom pa 15 % voženj in 8 % dolžine na vseh linijskih voznjeh v občini.

Čeprav je količinska udeležba zasebnih prevoznikov v skupnem linijskem prevozu majhna, kaže karta omrežja linij po izvajalcih (karta 2) precej drugačno podobo. Zasebni prevozniki zajemajo tista področja, ki so za prevozniške organizacije nezanimiva, bodisi zaradi terensko zelo zahtevnih poti (saj je kar 60 % dolžine voženj, ki jih opravijo zasebni prevozniki po pogodbah s šolami, s hudimi vzponi), ali pa bi bil prevoz za le majhno število potnikov — šolarjev — nesprejemljivo drag. Na tem omrežju poteka pretežno le po en par voženj na dan. Na karti 2 je zaradi odpiranja prostora pomembno omrežje teh zvez, saj kot kapilare prodirajo v prostor in zadržujejo (odmiranje) še intenzivnejše odseljevanje prebivalstva iz teh težko dostopnih področij, ki pogosto niti niso zelo oddaljena od centrov zaposlitve in šolanja.

#### Kategorizirane ceste in omrežje z linijskimi prevozi

Družbenoekonomski razvoj nekega prostora je v tesni zvezi s pogoji za prostorno premikanje oseb, ki so: kvaliteta in gostota omrežja prometnih poti, stopnja razširjenosti omrežja zvez na omrežju prometnih poti in pogostost zvez na danem omrežju. Od stopnje razvoja vseh dejavnikov zavisi živahnost prometnih tokov in stopnja povezovanja, ki zadržuje odseljevanje s perifernih hribovitih predelov.

#### Kategorizirane ceste

V občini se pojavljata dve vrsti kategoriziranih cest (poleg 3 km magistralnih cest od Jeprce proti Kranju na samem robu občine), in sicer 133 km regionalnih cest<sup>7</sup> ter nedokončna dolžina lokalnih cest. Po družbenem planu občine Škofja Loka<sup>8</sup> jih je 344 km. Verjetno pa bo ta dolžina še reducirana. Po krite-

rijih Republiške skupnosti za ceste naj bi med kategorizirane lokalne ceste vključevali le take, ki že imajo ali bodo v doglednem času imele določeno kvaliteto (npr. dovoljeno osno nosilnost 6 ton). Po teh kriterijih bi bilo lokalnih cest v občini zelo malo.

Poleg cest, ki smo jih našli, je v občini tudi relativno zelo veliko gozdnih cest (pribl. 400 km).<sup>9</sup> Del teh cest opravlja tudi širšo funkcijo in ne služi le eksploataciji gozdov. Po bolj oddaljenih področjih uporabljajo te ceste tudi zasebni kmetje. Nekateri so celo zelo intenzivno sodelovali pri gradnji tistih gozdnih cest, ki so jim izboljšale dostopnost. Funkcija gozdnih cest v širšem smislu se kaže tudi v tem, da je od 32.800 ha gozdov (v občini, brez KS Žiri, ki jo zajema Gozdno gospodarstvo Ljubljana), kar 78 % v lasti zasebnih kmetov. Gozdna cest v naslednjih primerjavah ne bomo upoštevali.

Podatek o dolžini lokalnih cest bomo uporabili za nekatere primerjave, ne glede na stopnjo definitivnosti. Od regionalnih cest v občini<sup>10</sup> je 90 % takih, da po njih poteka linijski prevoz. Če upoštevamo, da ostali del omrežja linijskega prometa poteka samo po lokalnih cestah (v okviru 344 km) in nič po nekategoriziranih in gozdnih cestah, potem je 70 % lokalnih cest takih, da po njih poteka linijski prevoz.

#### Omrežje cest z linijskimi prevozi

Gostota omrežja kategoriziranih cest na km<sup>2</sup> površine občine znaša 0,9 km, gostota omrežja cest z linijskimi prevozi pa 0,7 km/km<sup>2</sup>. Oba podatka kažeta, da je tako omrežje cest kot omrežje linijskih zvez razmeroma gosto. Seveda je treba pri tem upoštevati slabo kvaliteto predvsem lokalnih cest. Menim, da spada večina neasfaltiranih lokalnih cest med nekoliko izboljšane zemeljske kolovoze, ki so posuti z gramozom in še ne zaslužijo naziva makadamsko cestišče. Celo med regionalnimi cestami je nekaj takih, čeprav so asfaltirane, da nimajo prave utrditve.

Tako kot omrežje cest ima tudi omrežje linijskih zvez svoje pomanjkljivosti. Zveze so namreč zelo šibke na območjih, ki jih ne pokriva javni linijski prevoz, teh pa je še precej. Omejujejo se na pogodbeni prevoz šolarjev ali (in) delavcev. Pogostost voženj na takih relacijah je minimalna — par voženj na delovni dan. Ta območja so predvsem vezana na prevoz s kombiavtomobili v zasebni lasti.

Tabela 6. DOLŽINA KATEGORIZIRANIH CEST IN OMREŽJA CEST Z LINIJSKIMI PREVOZI TER TEDENSKA DOLŽINA LINIJSKIH PREVOZOV ZNOTRAJ OBMOČJA OBČINE POZIMI (MED ŠOLSKIM POUKOM) 1982/83

	Skupaj	Kategorija cest	
		regionalne	lokalne
Dolžina kategoriziranih cest km	477	133	344
Dolžina omrežja cest z linijskimi prevozi km	361	119	242
Tedenska dolžina linijskih prevozov km	44.147	33.515	10.632

## Frekvenca voženj po cestnih odsekih, krajne postaje po številu voženj (karta 3)

Karti 1 in 2 prikazujeta uporabnike in izvajalce linijskih prevozov. V karti 3 pa smo prevoze vseh izvajalcev oziroma prevoze za vse uporabnike kvantificirali, združili in ugotavljali, koliko je vseh voženj tedensko na posameznem cestnem odseku in na vsem omrežju linijskih zvez.

Zbrane frekvence po posameznih odsekih varirajo od pet voženj na teden do 1613 oziroma 1150 (na odsekih med Škofjo Loko in Trato). Za kartografski prikaz smo vse te različne frekvence združili v devet razredov, in sicer so:

— v prvem razredu (do 9 voženj) odseki oziroma krajne postaje, ki imajo na dan (od ponedeljka do petka) le po eno vožnjo, to je tedensko pet voženj — takih je le nekaj krajnih postaj, ki pa imajo tudi druge zveze, pri katerih funkcionirajo le kot vmesne postaje,

— v drugem razredu je zajeto 10—14 voženj, to je en par voženj na dan za 5- ali 6-dnevni delavnik. Odsekov in krajnih postaj s po 7 parov voženj (vsak dan en par voženj) ni,

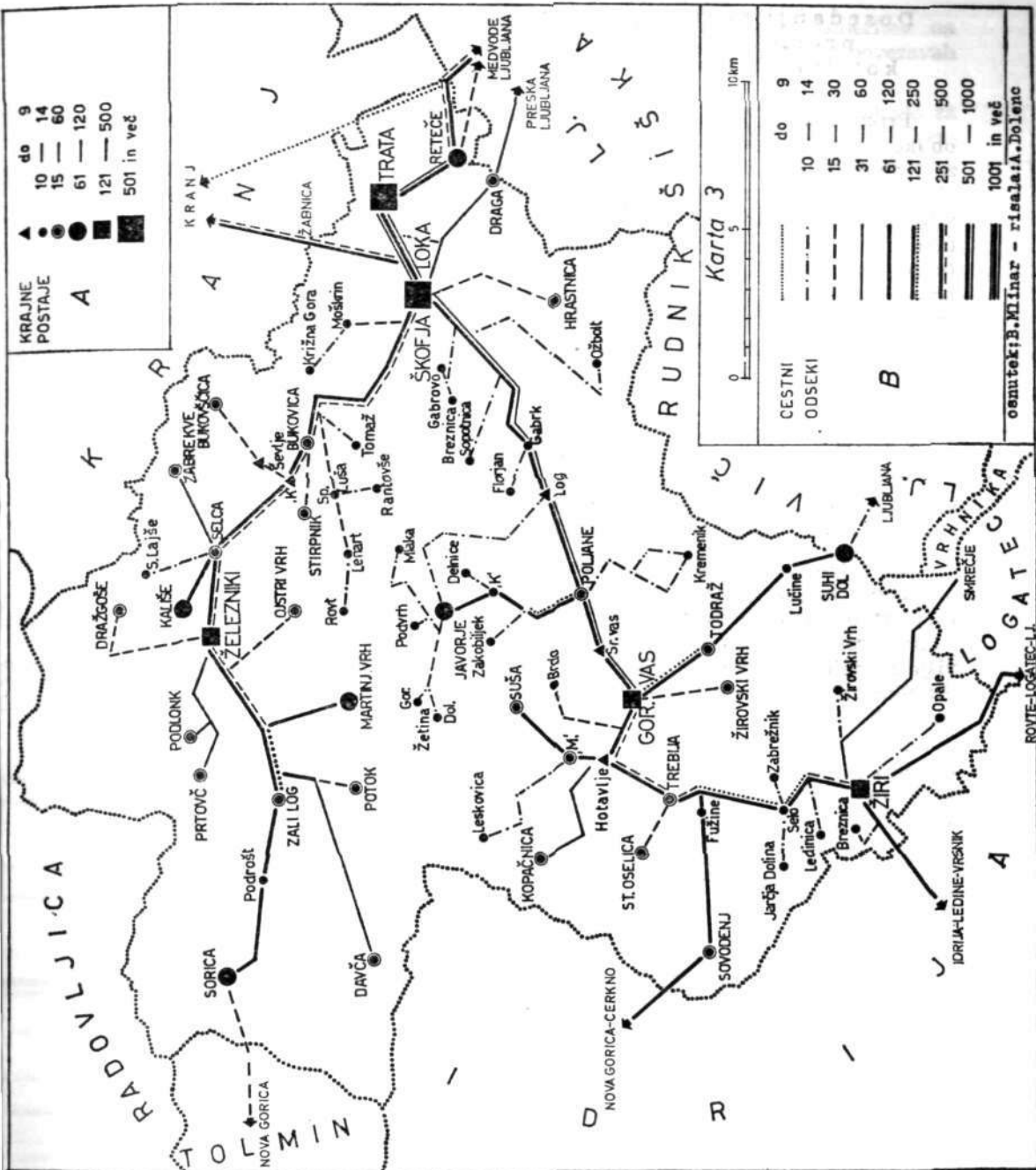
— širina naslednjih razredov se povečuje s koeficientom 2.

Poleg odsekov smo ugotavljali tudi pomembnost krajnih postaj. Te smo zaradi preglednosti zvrstili le v šest razredov. Ta razvrstitev je pokazala, da se končni postaji Škofja Loka in Trata izdvajata v posebno skupino kot izhodišče za največje število voženj v občini (1860 in 700). Ker smo Trato že izdvojili od postaje Škofja Loka, smo na relacijo med njima vključili tudi t. i. mestne vožnje in vse ostale pogodbene vožnje, ki potekajo na tej relaciji. Seveda smo vse krajne postaje na območju Trate združili v eno (šola, posamezni industrijski porabniki itd.).

Drugo najmočnejšo skupino tvorijo krajne postaje: Gorenja vas 235, Železniki 462 in Žiri 468 voženj tedensko. Ostale skupine krajnih postaj pomenijo predvsem izhodišča za povezavo z že naštetimi centri in tudi drugimi centri izven občine.

**Tabela 7. ŠTEVILO KRAJNIH POSTAJ PO ŠTEVILU VOŽENJ, KI IZ NJIH IZHAJAJO OZIROMA SE NA NJIH KONČUJEJO V OBČINI ŠKOFJA LOKA 1982/1983**

Število voženj	Število krajnih postaj
skupaj	65
do 9	5
10	23
11— 14	2
15— 30	14
31— 60	10
61— 120	6
121— 250	1
251— 500	2
501—1000	1
1001 in več	1



Karta 3. VELIKOST KRAJNIH POSTAJ IN JAKOST TOKOV NA OMREŽJU LINJSKEGA PREVOZA V ZIMSKI SEZONI (v času šolskega pouka) 1982/83

Legenda A: Krajne postaje po tedenskem številu voženj v obe smeri.  
 Legenda B: Cestni odseki po tedenskem številu voženj v obe smeri.

**Dosedanji razvoj javnega linijskega avtobusnega prometa v občini Škofja Loka 1964/65—1982/83 kot izhodišče za usmerjanje bodočega razvoja**

Prikaz razvoja je omejen samo na javni linijski avtobusni promet, za ostale oblike linijskih prevozov za leta nazaj ni podatkov. Vemo le, da je bil prevoz za lastne potrebe vzporedno z javnim prevozom, da so se privatniki pričeli vključevati v linijski prevoz s šolsko reformo oziroma s formiranjem centralnih osnovnih šol in da so se (ponekod) prevozniške organizacije zanimale za take oblike linijskih prevozov, katere ne zadevajo predpisi o javnih linijah (pogodbeni prevoz) in da ta oblika prevozov narašča. Ker je za leto 1982/83 obseg zajetja širši in ne zajema samo javnega prometa in ker je javni linijski prevoz tako izrazita in samostojna kategorija prevoza, je smiselno ugotavljanje njegovega razvoja v skoraj 20-letnem obdobju posebno še zato, ker je tudi doživljal nekatere spremembe, ki ne pomenijo koraka naprej v razvoju, temveč celo obratno.

Primerjava med začetnim in končnim stanjem kaže zelo nizke poprečne letne stopnje rasti. Tako je javni linijski prevoz v občini Škofja Loka (skupaj znotrajobčinski, medobčinski in tranzitni) izražen v skupni tedenski dolžini voženj naraščal v razdobju 1964/65 do 1982/83 v poletni sezoni s poprečno letno stopnjo 2,6 %, v zimski sezoni pa po 3,9 %.

Če v letu 1982/83 dodamo javnemu prevozu na območju občine tudi ves pogodbeni linijski prevoz in merimo porast na te povečane količine, dobimo za poletno sezono stopnjo rasti 3,5 %, za zimsko sezono 4,9 %, poprečne letne stopnje rasti delujejo nekako skromno, saj smo bili vsepovsod navajeni na višje stopnje rasti, kot pa jih prikazujemo. Javni avtobusni potniški prevoz v SR Sloveniji je naraščal v obdobju 1965—1981 po naslednjih poprečnih letnih stopnjah: prevoženi km avtobusov 6,1 %, prepeljani potniki 6,9 % in potniški km po stopnji 7,6 %. Primerjava s podatki za občino sicer ni povsem točna, ker je v javnem avtobusnem prevozu SR Slovenije zajet tudi prevoz s prostimi vožnjami. Zdi se, da je v okviru javnega prometa hitreje naraščal prosti prevoz oziroma, da je javni linijski prevoz v občini Škofja Loka zaostajal za razvojem v republiki. Odprto je tudi vprašanje razvoja t. i. »bis« voženj, ki verjetno pokrivajo ugotovljeno zaostajanje. Ne glede na intenzivnost porasta pa zaslužijo posebno pozornost spremembe, do katerih je prišlo med notranjimi in medobčinskimi linijami. Te bomo prikazali v naslednjem poglavju.

### Ukinitev medobčinskih linij

Pri primerjanju podatkov za leto 1964/65 in 1974/75 opazimo precejšnje spremembe v porastu voženj.

**Tabela 8. INDEKS PORASTA DOLŽINE VOŽENJ GLEDE NA OBČINSKE MEJE V OBČINI ŠKOFJA LOKA MED 1964/65 IN 1974/75 (ZIMSKA SEZONA 1964/65 = 100)**

	Skupaj ves prevoz	Znotraj- občinske	Med- občinske
Dolžina voženj	199	439	144



Iz podatkov vidimo kar intenzivno prestrukturiranje in usmeritev na znotrajobčinske prevoze. Zaradi nizkega porasta pri medobčinskih povezavah se zdi, kot da se je občina zaprla vase.

Ker takšna prekinitev direktnih povezav navzven pomeni veliko škodo za čim ugodnejše direktno komuniciranje že izoblikovanih mikroregionalnih centrov in drugih naselij v občini z večjimi centri izven občine (Ljubljana, Kranj), je prav, da nekoliko podrobneje pogledamo, kje je v tem času prišlo do prekinitve medobčinskih povezav. Ker se ta prekinitev vzdržuje tudi 1982/82, bomo navedli samo tiste linije in vožnje, ki so delovale v 1964/65, v 1974/75 in 1982/83 pa ne več.

Tabela 9. MEDOBČINSKE LINIJE V LETU 1964/65, KI JIH V LETU 1974/75 IN KASNEJE NI VEČ

Smer linije*	Dolžina linije	Tedensko število voženj
Gorenja vas—Škofja Loka—Ljubljana	41	6
Sovodenj—Škofja Loka—Ljubljana	49	6
Sovodenj—Škofja Loka—Kranj	35	21
Suhi Dol—Škofja Loka—Ljubljana	52	24
Ziri—Škofja Loka—Ljubljana	53	56
Ziri—Škofja Loka—Kranj	39	21
Področje—Škofja Loka—Ljubljana	50	7
Področje—Škofja Loka—Kranj	38	7
Zali Log—Škofja Loka—Kranj	34	14
Zali Log—Škofja Loka—Ljubljana	46	7
Železniki—Škofja Loka—Ljubljana	41	6

\* Vse linije so bile stalne, delujoče vse leto. Poleg navedenih tudi ni več linij Idrija—Ziri in Žiri—Umag.

V zimski sezoni 1964/65 so te vožnje pomenile 36,3 % od tedenske dolžine vseh voženj v občini Škofja Loka. Vidimo, da so bile ukinjene direktne zveze obeh dolin s Kranjem in Ljubljano. Če seštejemo vse vožnje, vidimo, da se je takrat stekalo v Ljubljano: iz Selške doline tedensko 20 voženj, iz Poljanske doline tedensko 92 voženj; v Kranj pa: iz Selške doline tedensko 21 voženj, iz Poljanske doline tedensko 42 voženj.

Za takšno redukcijo medobčinskih zvez ne moremo kriviti npr. sedaj zelo aktualnega pomanjkanja pogonskih goriv. Predvsem je bil v tem pogledu usoden republiški zakon o organizaciji cestnega prevoza z motornimi vozili (Ur. l. SRS, št. 4-18/71) in njemu sledeči pravilnik (Ur. l. SRS, št. 40-242/71). S temi predpisi je bila uvedena posebna kategorija javnega linijskega prevoza »primestni promet«, ki naj bi podpirala in pospeševala razvoj prevoza na kratke in najkrajše razdalje. Kot vidimo iz podatkov, so zakonska določila vplivala na ukinjanje medobčinskih linij in njihovo pretvarjanje v primestne. Tako je zaradi metodološke nepopolnosti predpisa prihajalo vsepovsod (v vsej republiki) do deformacije sicer dobro zamišljenih usmeritev. K temu je bistveno prispevala želja po večjem dohodku, ki bolj ali manj pušča ob strani zadovoljevanje pravih potreb porabnikov, ter na eni strani zanemarja razvijanje lokalnega prometa, na drugi strani pa zavira razvoj medkrajevnega avtobusnega prometa. Ugodnosti, ki jih po teh predpisih uživa »primestni promet«, so pred-

vsem popust pri ceni goriva in dovoljena uporaba stojišč, ki v medkrajevnem prometu ni dovoljena.

Vsote, za katere so sedaj zmanjšani proračunski dohodki zaradi popustov pri gorivu v primestnem prometu, se sedaj izgubljajo brez kakršnekoli koristi na področju prostornega izenačevanja pogojev življenja in dela. Raziskave so tudi pokazale, da bi bilo termin »primestni promet« smiselno uporabljati le v mestih, ki imajo tudi mestni promet, za vse ostale kraje — centre — pa bi bil primernejši naziv »lokalni promet«.

Kot smo videli iz primerjave med 1964/65 in 1974/75 (vmes sta izšla nepopolni zakon in pravilnik) se je pospeševanje lokalnega prometa spremenilo v ukinjanje že tradicionalnih zvez obeh dolin s Kranjem in Ljubljano. Avtobusna linija iz Žirov preko Škofje Loke v Ljubljano je delovala že pred prvo svetovno vojno. Skrajšanje te zveze na relacijo Žiri—Škofja Loka in drugih podobnih zvez pomeni za potnike bistveno poslabšanje uslug.

### Mikroregionalni centri in lokalni prevoz

Znotraj občine so izoblikovane štiri zaključene demografske aglomeracije, ki v gravitacijskem pogledu zaradi lokacije centralnih dejavnosti, zaposlitvenih zmogljivosti, prometne povezanosti in komunalne opremljenosti tvorijo štiri zaključene enote (mikroregije) — to je območje Škofje Loke, Selška dolina z Železniki, Poljanska dolina z Gorenjo vasjo in Žirovska kotlina z Žirmi. Bodoče usmerjanje in urejanje prostora na področju gradnje stanovanj, objektov centralnih dejavnosti in razvoja gospodarskih dejavnosti zadeva predvsem krajevne skupnosti, ki zajemajo mesto Škofja Loka, Železnike, Gorenjo vas, Žiri in Poljane.<sup>11</sup>

Kot kaže karta 3, temelji bodoči razvoj na že izoblikovanih jedrih, ki se jasno odražajo tudi v linijskem prevozu potnikov, saj ima vsak mikrocenter že bolj ali manj razvidno zaledje lokalnega-znotrajmikroregionalnega prometa. Javni linijski promet ne razširja omrežja svojih zvez na področju lokalnega-mikroregionalnega prometa. Prevozniške organizacije posegajo na to področje le v ravninskem delu s pogodbenimi linijami in vožnjami.

Razlog za takšno odmikanje je dohodkovne narave, in kot smo že omenili, nepopoln predpis. Ena od dveh (druga je razvoj daljinskega prevoza) bistvenih razvojnih usmeritev v strukturi linijskega prevoza po dolžini bi bila pospešeno razvijanje lokalnega — znotrajmikroregionalnega prometa.

### Daljinski prevoz

Prikazali smo vpliv uvedbe kategorije »primestni promet« na razvoj lokalnega prometa znotraj mikroregij. Vpliv te zakonske odredbe ne samo da ne pospešuje, temveč celo zavira njegov razvoj.

To je le ena smer negativnega učinkovanja tega ukrepa. Po različnih virih je moč soditi, da drugod posvečajo pozornost tudi razvijanju daljinskih prevozov in imajo izoblikovana med drugim naslednja stališča:

»Če želimo doseči uravnotežen razvoj nekega prostora, potem je delitev dela v proizvodnem procesu pomemben faktor za zagotavljanje rasti. Napre-

dujoča delitev dela je vezana na visoko mobilnost vseh proizvodnih faktorjev. Prostorno uravnotežen razvoj je zato odvisen od uspešnega na večje razdalje delujočega prometnega sistema.« Še bolj konkretna je naslednja ocena. »Za resnično razvojno sposobnost perifernih razvojnih centrov je vsekakor manj pomembna znotrajregionalna dosegljivost in veliko bolj njihova medregionalna dosegljivost na večje razdalje. To je pogojeno predvsem s tem, da kvalificirano delovno silo lahko označimo kot izjemno aktivno v kontaktih na večje razdalje. Neupoštevanje tega je marsikje razvrednotilo ves trud, vložen v pospeševanje razvoja.<sup>12</sup>

Tudi to stran razvoja je že navedeni zakon močno zavrl. To smo podrobno že prikazali na primeru ukinjanja večjega števila direktnih zvez krajev na obrobju občine z velikimi centri. V okviru urejanja prostora pomeni zato prometno politični instrumentarij za razvijanje prometa element celotnega ekonomskega in družbenega razvoja.<sup>13</sup>

Kot kaže, pri nas prometno politični instrumentarij še ni dobil svoje celotne sistemske podobe in veljave. Problematika cestnega potniškega prometa je še vse preveč prepuščena samim izvajalcem, saj te prometnopolitični in samoupravni instrumentarij vse premalo oziroma premalo smotrno povezuje. Obojestransko negativni učinki že omenjenega predpisa prihajajo do izraza v počasnejši rasti števila najkrajših (do 10 km) in najdaljših (nad 50 km) linij in voženj, hitreje pa dolgih med 11 in 50 km.

Tabela 10. INDEKS PORASTA ŠTEVILA LINIJ IN VOŽENJ PO DOLŽINI MED 1964/65 IN 1974/75 V SR SLOVENIJI (1964/65 = 100)

	Dolžina		
	do 10 km	11—50 km	nad 50 km
Linije	156	191	146
Vožnje	200	286	188

Prevladujoči vpliv na tak razvoj je imelo predvsem načelo doseganja največjega dohodka:

1. Pospešuje hitrejši razvoj linij in voženj v primestnem prometu (11—50 km), pri čemer pa je ostal ob strani razvoja pravi lokalni promet na najkrajših linijah do 10 km in seveda tudi na najdaljših linijah.

2. Pospešuje hitrejši razvoj števila voženj na že obstoječem in preizkušenem omrežju linij, ne pa število linij, katerih uvajanje je povezano z večjim rizikom.

3. Bistven delež pri porastu linij so imele linije na že obstoječem omrežju, manj pa linije, ki bi prodirale v prostor, ki ga omrežje pred tem ni zajemalo. Pri tem se namreč rizik še stopnjuje.

Sedaj veljavni predpis ima svojo »pozitivno« stran v tem, da so za njegovo izvajanje že izdvojena sredstva, ki jih je treba le pravilno usmeriti. Če bi ta denar usmerili v razvoj lokalnega-mikroregionalnega prevoza, bi dosegli tisto, kar je že imenovani zakon tudi predvideval. Omrežje mikroregionalnega prometa kot izrazito komunalno dejavnost bi lahko s temi sredstvi bistveno podpirali in razvili.

Seveda bi bile potrebne ustrezne spremembe predpisov itd., s čimer bi postal promet enako dostopen za vse skupine prebivalstva. Podrobnejše obrav-

navanje sistema pomoči pri razvijanju lokalnega-mikroregionalnega prometa ter obravnavanje sistema razvoja daljinskih povezav presega okvir tega sestavka.

## Sklep

Predstavitev linijskega prometa v občini je dobila še večji poudarek na lokalnem prevozu, kot smo prvotno mislili.

V sestavku le obrobno nakazujemo dohodkovno problematiko in potrebo po pomoči širše družbene skupnosti pri nadaljnjem razvoju lokalnega prometa. Kljub temu pa je vendarle poudarjeno neskladje med pospeševanjem lokalnega prometa, kot si ga je zamislil zakonodajalec na eni strani, in kot ga kaže praksa na drugi strani.

Menimo, da nadaljnega razvoja lokalnega prometa ni mogoče prepustiti samo neposrednim ekonomskim zakonitostim prevoznih organizacij. Sedanja materialna podpora »primestnemu«<sup>1</sup> prometu (prevoznikom), kot je uveljavljena na podlagi zakona, je izrazito škodljiva razvoju tako pravega lokalnega prevoza, kot je škodljiva izjemno pomembnemu razvoju direktnih daljinskih povezav s centri izven občine, ki je skoraj povsem prekinjen. Zdi se, kot da se je občina prometno zaprla sama vase.

Pospeševanje tistega dela lokalnega prometa, ki se zanj zanimajo posamezne krajevne skupnosti ali skupine krajevnih skupnosti, ki pripadajo posameznim mikroregionalnim centrom, je najpomembnejša naloga širše družbene skupnosti na področju zagotavljanja enakih pogojev za življenje in delo vsem prebivalcem.

Brez te podpore bo razvoj lokalnega prometa zaostajal še naprej tako kot doslej. Koristi uporabnikov in izvajalcev pa nikakor ne moremo usklajevati brez sistematično organiziranega usmerjanja na ravni občine in republike.

Prednje gradivo je le povzetek iz obdelovanega gradiva in uvod v podrobno raziskovanje lokalnega prometa. Nadaljnja, bolj poglobljena, raziskovanja morajo imeti za izhodišče posamezni mikrocenter in njegovo neposredno zaledje z vsemi oblikami medsebojnega komuniciranja.

## OPOMBE

<sup>1</sup> D. Kauzlerski, Grundüberlegungen zu einem Planungskonzept für den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum. Raumforschung und Raumordnung 1974, zv. 6.

<sup>2</sup> Sinteza strokovnih gradiv, ki zadevajo prostorski plan SRS, III. Skupni interesi in cilji, str. 2.

<sup>3</sup> Republiška cestna mreža. Izd. Republiška skupnost za ceste Ljubljana, avgust 1976.

<sup>4</sup> Avtobusni vozni red 1981/82, Alpetour Škofja Loka.

<sup>5</sup> Avtobusni vozni red 1981/82, SAP Ljubljana.

<sup>6</sup> Daljinar kilometrov in minimalnih časov voženj. Izdala Gospodarska zbornica SR Slovenije, Komisija za potniški promet. Celje, avgust 1978.

<sup>7</sup> Republiška cestna mreža. Izdala Republiška skupnost za ceste Ljubljana, avgust 1983.

<sup>8</sup> Družbeni plan občine Škofja Loka 1981—1985. Izdala Skupščina občine Škofja Loka.

<sup>9</sup> Po informacijah Gozdnega gospodarstva Kranj so to le »efektivne ceste«, je pa še precej ostalih gozdnih cest.

<sup>10</sup> Potek regionalnih cest je označen na karti 2, in sicer kraj, kjer se cesta začenja in (oziroma) konča, ter številka ceste.

<sup>11</sup> Družbeni plan občine Škofja Loka 1981—1985. Izdaja Skupščina občine Škofja Loka, 1981.

<sup>12</sup> D. Kanzlerski, Grundüberlegungen zu einem Planungskonzept für den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum. Raumforschung und Raumordnung 1974, zv. 6.

<sup>13</sup> Raumforschung und Raumordnung, 1977, št. 3, str. 103.

## Viri in literatura

1. Autobuski red vožnje Jugoslavije 1964/65. Izdalo Novinsko izdavaško preduzeće »Borba«, Beograd 1964. — 2. Vozni red avtobusnih podjetij SR Slovenije 1974/75. Izdala skupina 7 TOZD, 1974. — 3. Avtobusni vozni red 1981/1982. SOZD Alpetour, Škofja Loka. Priprava gradiva ČP Glas Kranj, tisk in vezava D. U. Kranj. — 4. Avtobusni vozni red 1981/82 za medkrajevne in obmestne avtobusne linije SAP Ljubljana (velja od 1. 6. 1981 do 31. 5. 1982). Izdal SAP Viator, Ljubljana. — 5. Avtobusni vozni red 1981/82 avtobusnih organizacij združenega dela SR Slovenije. — 6. Pregledna karta občine Škofja Loka, merilo 1 : 20.000. Izdala Geodetska uprava S. O. Škofja Loka. Izdelal Geodetski zavod SR Slovenije, Ljubljana 1975. — 7. Škofjeloško pogorje in soseščina, merilo 1 : 40.000. Založila Planinska zveza Slovenije. Kartografska obdelava in tehnična izvedba Geodetski zavod SRS, Ljubljana 1972. — 8. Pregledna karta občine Škofja Loka, merilo 1 : 50.000. Izdala in založila Geodetska uprava S. O. Škofja Loka. Izdelal Geodetski zavod SRS, Ljubljana 1981. — 9. Zakon o organizaciji cestnega prevoza z motornimi vozili. Ur. list SRS št. 4-18/71 z dne 11. 2. 1971. — 10. Pravilnik o načinu in postopku za usklajevanje vozniških redov linij javnega primestnega in medkrajevnega avtobusnega prometa, o delu arbitražne komisije in registraciji vozniških redov. Ur. list SRS, št. 40-242/71 z dne 27. 10. 1971. — 11. Republiška cestna mreža. Izd. Republiška skupnost za ceste, Ljubljana 1976. — 12. Družbeni plan občine Škofja Loka 1981—1985. Izdala Skupščina občine Škofja Loka, 1981. — 13. Daljinar kilometrov in minimalnih časov vožnje. Izdala Gospodarska zbornica SR Slovenije, Komisija za potniški promet, Celje 1978. — 14. Dieter Kanzlerski, Grundüberlegungen zu einem Planungskonzept für den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum. Raumforschung und Raumordnung, 1974 zv. 6. — 15. Hermann Witte, Wilhelm Laschet, Versorgungs- und Erschliessungsqualität von öffentlichen Fernverkehrsmitteln. — Raumforschung und Raumordnung, 1979, zv. 3. — 16. Manfred Grosser, Gotthard Siegel, Territoriale Rationalisierung im Berufs- und Linienverkehr, Beispiellösung im Kreis Zschopau, DDR. Verkehr, 1980, zv. 12. — 17. Branko Mlinar, Javni medkrajevni linijski avtobusni promet v SR Sloveniji 1974/75. Izdal Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1980.

## Zusammenfassung

### DIE PERSONENBEFÖRDERUNG IM STRASSENLINIENVERKEHR DER GEMEINDE ŠKOFJA LOKA 1964/65—1982/83

Vom verkehrsgeographischen Standpunkt aus bildet die Gemeinde Škofja Loka ein abgerundetes Ganzes, in dem die Stadt Škofja Loka die charakteristische Rolle einer Wegkreuzung innehat, und zwar einerseits aus beiden Haupttälern (dem Poljane- und dem Selcatal) und andererseits aus beiden Hauptzentren ihrer nächsten Umgebung (Kranj und Ljubljana). Obwohl sich die Gemeinde in der Nähe des so bedeutenden Zentrums, wie es Ljubljana ist, befindet, hat sie eine ausgesprochen periphere Lage. Die Verbindung mit größeren Entfernungen vermitteln ihr daher fast zur Gänze Ljubljana und Kranj.

In der Gemeinde Škofja Loka bestehen drei Arten von Benützern des Personenlinienverkehrs. Die wichtigste ist der öffentliche Autobuslinienverkehr, der im Sommer 80 %, im Winter 67 % der Länge aller Linienfahrten der Gemeinde aus-

macht. Für den Bedarf der Arbeitsorganisationen werden in der Gemeinde im Sommer 20%, im Winter dagegen 18% der Länge aller Linienfahrten verrichtet. Diese Fahrten besorgen die genannten Organisationen selbst oder aufgrund besonderer Verträge die verschiedenen Verkehrsunternehmen oder private Fahrer. Für die Erfordernisse der Schulen werden während der Unterrichtszeit im Winter 16% der Länge aller Linienfahrten getätigt. Diese Fahrten besorgt der öffentliche Linienverkehr nur teilweise, sie wickeln sich vor allem im Rahmen vertragsmäßiger Abmachungen mit Verkehrsorganisationen oder privaten Fahrern ab.

Die Durchführung der Fahrten besorgen hauptsächlich die Verkehrsorganisationen; sie erreichen im Sommer 94%, im Winter 88% der Länge der Fahrten. Sie führen diese Fahrten im Rahmen des öffentlichen Verkehrs oder vertragsmäßig für den Bedarf der Arbeitsorganisationen und der Schulen durch.

Weitere Beteiligte an Durchführung der Linienfahrten sind jene Arbeitsorganisationen, welche diese Fahrten für den eigenen Bedarf durchführen. Dieser Verkehr macht im Sommer nur 5%, in Winter 4% der Länge wöchentlicher Linienfahrten aller Fahrer aus. Unter den Linienfahrern — obwohl nicht im Rahmen des öffentlichen Verkehrs — treten auch private Fahrer auf. Ihr Anteil beträgt im Sommer 1% und im Winter 8% der Länge der Fahrten aller Fahrer.

Im Bereich der Gemeinde besteht ein großer Bedarf nach einem ausgedehnten Netz lokaler Straßen. In den gebirgigen Gegenden, die mit Straßen versehen sind, welche den Zugang mit Motorfahrzeugen ermöglichen, ist die Entvölkerung kleiner als sonst. Die Kriterien für die Einreihung dieser Straßen unter die kategorisierten Lokalstraßen sind verhältnismäßig streng. Der größte Teil dieser Wege ist nicht genügend gefestigt, es sind dies ja überwiegend beschotterte Erdstraßen und kommen daher für eine Einreihung unter klassifizierte Straßen nicht in Betracht. Im Gebiet der Gemeinde umfaßt das Netz der Linienverbindungen insgesamt 360 km Straßenlänge, wovon 120 km auf regionale und 240 km auf lokale und vermutlich auch auf einige Waldstraßen entfallen.

Ein zeitlicher Vergleich zeigt, daß in der Entwicklung zwischen den Jahren 1964/65 und 1975 als Folge der Anpassung an das 1971 erlassene Republikgesetz über die Organisierung des Straßenverkehrs mit Motorfahrzeugen negative Veränderungen eingetreten sind. Es kam zur Aufhebung direkter Verbindungen beider Täler mit Ljubljana und Kranj. Zugleich ist ein kleineres Anwachsen der kürzeren Linien und Fahrten zu bemerken. So erweist sich die Notwendigkeit einer baldigsten Revision der jetzigen Vorschrift, um eine wirkliche Unterstützung vor allem der verkehrsmäßig passiven Berggebiete zu erzielen, wo die Hilfe am nötigsten ist, und womit auch ein Beitrag zur Förderung des lokalen Verkehrs der einzelnen mikro-regionalen Zentren geleistet wäre.