

CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE
TOLMIN
POVZETEK

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«



Občina Tolmin



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

Naslov:

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TOLMIN

Izdelovalci:

b22 arhitekturno projektiranje, d. o. o.
Tjaša Podgornik
mag. Polona Filipič

MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d. o. o.
Miha Jazbinšek
Jasmina Kodele
Katia Štefanič

PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.
Katja Zgonec
mag. Gregor Pretnar
mag. David Trošt
Lea Ružič, M.Sc.

Studio 3, atelje za arhitekturo, d. o. o.
Viljem Fabčič

Arhitekturno projektiranje Alja Vehovec, s.p.
Alja Vehovec

Konstruktor Magajne, d. o. o.
Mojca Magajne

IBE d.d.
Marko Pečarič

Naročnik:

Občina Tolmin
Uroš Brežan, župan
mag. Miran Drole, skrbnik projekta
Zoran Štanta, mag. Darko Hrast,
Nataša Humar, člani ožje delovne skupine

Fotografije:

arhiv izdelovalcev
arhiv Občine Tolmin
arhiv Sotočje (avtor Leonardo Olmi)

Lektura:

Prevajalska zadruga Soglasnik

Leto izida: 2017

Leto natisa: 2017

Naklada: 200 izvodov

Cena: brezplačno

**Naložbo sofinancirata Republika Slovenija
in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.**



»Občina Tolmin je subregionalno, gospodarsko in izobraževalno središče regije.

Je pomembno stičišče upravnih in turističnih poti, ohranja naravno in kulturno dediščino, spodbuja trajnostno mobilnost in socialno vključenost.

Tolmin je mesto prijazno pešcem, kolesarjem in gibalno ter senzorično oviranim, ki uspešno povezuje center in naselja v trajnostno naravnano občino.«

- 7 **01 vloga celostne prometne strategije**
 - 1.1 Izhodišče
 - 1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije
 - 1.3 Metodologija
 - 1.4 Transparentnost
 - 1.5 Območje obdelave
 - 1.6 Čas obdelave
- 9 **02 prednosti celostnega načrtovanja prometa**
- 10 **03 ključni strateški izzivi**
- 11 **04 ključne strateške priložnosti**
- 12 **05 vizija celostne ureditve prometa v Tolminu**
 - 5.1 Vizija
 - 5.2 Strateški cilji
- 13 **06 pet stebrov uspešne prihodnosti**

14 07 prvi steber – trajnostno načrtovanje

- 7.1 Izzivi
- 7.2 Dosežki
- 7.3 Cilji in ukrepi

16 08 drugi steber – hoja

- 8.1 Izzivi
- 8.2 Dosežki
- 8.3 Cilji in ukrepi

18 09 tretji steber – kolesarjenje

- 9.1 Izzivi
- 9.2 Dosežki
- 9.3 Cilji in ukrepi

20 10 četrty steber – javni potniški promet

- 10.1 Izzivi
- 10.2 Dosežki
- 10.3 Cilji in ukrepi

22 11 peti steber – motorni promet

- 11.1 Izzivi
- 11.2 Dosežki
- 11.3 Cilji in ukrepi

Seznam kratic:

- CPS – Celostna prometna strategija
- DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
- JPP – javni potniški promet
- RS – Republika Slovenija
- SURS – Statistični urad Republike Slovenije
- SŽ – Slovenske železnice

01

vloga celostne prometne strategije

Razvoj prometa v občini Tolmin je do sedaj temeljil na tradicionalnem načrtovanju, ki se osredotoča na cestno infrastrukturo in zlasti na osebne avtomobile. Nov, sodobni pristop, za katerega smo se odločili in zanj uspešno pridobili nepovratna sredstva nadgrajuje načrtovalske prakse s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja, strateškimi cilji in stebri, ki celovito vključujejo področja dolgoročnega ukrepanja, kot so trajnostno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Občina Tolmin bo v prihodnje s svojim razvejanim omrežjem glavnih, regionalnih in občinskih cest, ki skupaj štejejo kar 554,3 km (vir: SURS), na podlagi celostnega pristopa spodbujala in uvajala različne oblike trajnostne mobilnosti.

1.1 Izhodišče

Za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo 16. oktobra 2015 v Uradnem listu RS, št. 78/2015, objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. Občina Tolmin je pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta Celostne prometne strategije (CPS) občine Tolmin.

1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

Namen vseh CPS je prispevati k razvoju urbane mobilnosti in pomagati pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema. S tem prispevamo k:

- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- boljši povezanosti urbanih območij z

- njegovim zaledjem,
- povečanju prometne varnosti,
- izboljšanju kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanju emisije toplogrednih plinov in porabi energije,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- boljši izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- nižjim stroškom za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanju stroškov potniškega in tovornega prevoza.

Cilj CPS je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na podlagi tega se bo Občina Tolmin lahko potegovala za sredstva, ko bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov.

1.3 Metodologija

Proces izdelave Celostne prometne strategije občine Tolmin obsega štiri faze in enajst sklopov aktivnosti ter upošteva minimalne standarde, kot so bili določeni v razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije (Ministrstvo za infrastrukturo, oktober 2015) in dodatne zahteve Občine Tolmin.

1.4 Transparentnost

Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje, kot novost, poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost.

1.5 Območje obdelave

Celostna prometna strategija občine Tolmin se osredotoča na prometni sistem prostora celotne občine. Skoncentriranost večine prometnih tokov, ki prinašajo večjo potrebo po ukrepanju, je razlog za poudarjeno obravnavo mesta Tolmin. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev Občine, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Tolmin, strategija upošteva

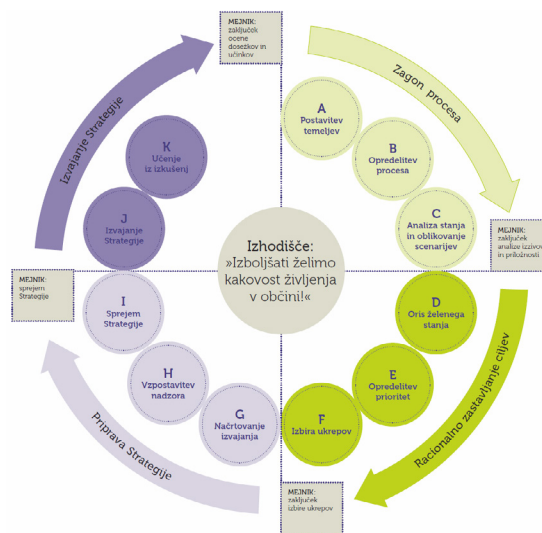
tudi regionalne prometne tokove.

1.6 Čas obdelave

Izdelava strategije je potekala leto dni, s pričetkom izvajanja aktivnosti maja 2016, proces pa se je zaključil z obravnavo in sprejetjem dokumenta na seji občinskega

sveta maja 2017.

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije od leta sprejetja, tj. od leta 2017, do leta 2022.



Smernice za pripravo CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

02

prednosti celostnega načrtovanja prometa

Celostno načrtovanje prometa je sodoben način načrtovanja, ki združuje trajnostni, celovit in sodelovalni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje.

Odločitev Občine Tolmin za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike tovrstnega načina načrtovanja, s katerim želimo v občini doseči:

- ravnovesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja,
- upoštevanje prakse in politike več sektorjev, ravni oblasti in sosednjih upravnih območij,
- vključevanje raznovrstne javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa, doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi in
- večjo strokovnost.

Občanom bodo takšni ukrepi konkretnije omogočili:

- boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov in podobno,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic ter,
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

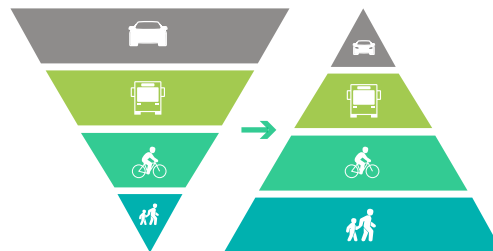
Občina pa bo pridobila:

- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne,

strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,

- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

Obrnjena prometna piramida ponazarja spremembo prioritete prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa



03

ključni strateški izzivi

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se občina Tolmin spoprijema z naslednjimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom:

- negativna demografska podoba,
- možnost izboljšav težav na področju kakovosti življenja (zdravje, debelost, prometne nesreče),
- avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti.



Vizija – Tolmin-Volče, povezava levega in desnega brega reke Soče (brv) za peš in kolesarski promet

04

ključne strateške priložnosti

Občina Tolmin zaradi razgibanega površja in razpršene poselitve mnogih ukrepov trajnostnega prometa ne more uveljavljati na svojem celotnem območju. Kljub temu pa obstaja še veliko priložnosti za izboljšanje prometnega sistema:

- izkoriščanje zgoščene poseljenosti urbanega območja,
- optimizacija javnega potniškega prometa,
- uravnotežena poraba sredstev za promet,
- dostop do evropskih sredstev in znanja ter
- sodelovanje z drugimi.



Vizija – cesta Tolmin–Volče, primer možne ureditve ločenih površin za pešce in kolesarje kot enakovredne udeležence v prometu v sklopu izgradnje obvozne ceste

05

vizija celostne ureditve prometa v Tolminu

5.1 Vizija

Temelj za učinkovito izvajanje Celostne prometne strategije je vizija razvoja prometne ureditve, saj služi kot vodilo za oblikovanje strateških ciljev in ukrepov.

Vizija, pri oblikovanju katere so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine, razširjene delovne skupine in zainteresirana javnost), se glasi:

»Občina Tolmin je subregionalno, gospodarsko in izobraževalno središče regije. Je pomembno stičišče upravnih in turističnih poti, ohranja naravno in kulturno dediščino, spodbuja trajnostno mobilnost in socialno vključenost.

Kot dnevni urbani center je enostavno dostopna z javnim potniškim prometom in krepi turizem z urejenimi peš in kolesarskimi potmi med mestom in okoliškimi naselji.

Tolmin je mesto prijazno pešcem, kolesarjem in gibalno ter senzorično oviranim, ki uspešno povezuje center in naselja v trajnostno naravnano občino.«

5.2 Strateški cilji

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi obširnega vključevanja javnosti zastavili naslednje strateške cilje:

1. Povečati prometno varnost in zdravje ljudi.
2. Izboljšati dostopnost javnih površin in s tem kakovost življenja za vse skupine prebivalcev v občini (otroke, invalide, socialno ogrožene ...).
3. Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini.
4. Podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanje investitorjev.

5. Podpirati turistični razvoj občine.
6. Prispevati h kakovostnemu okolju.

06

pet stebrov uspešne prihodnosti

Celostna prometna strategija občine Tolmin predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa v občini. Sklopi se med seboj dopolnjujejo, so med seboj povezani, vsem pa je skupna usmeritev v doseganje preverljivih, finančno smotrnih, družbeno koristnih ter prebivalcem in obiskovalcem prijaznih učinkov.

Vsak steber poleg ciljev vključuje tudi predvidene ukrepe za doseg začrtanih

ciljev. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji. Posameznemu ukrepu so dopisane številke ciljev na katerega se nanaša. Ukrepi so tudi družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi, povezljivi in finančno smotrn.

Strateški stebri delovanja Celostne prometne strategije v prihodnosti so razvidni iz preglednice.

1	2	3	4	5
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE	HOJA	KOLESARJENJE	JAVNI POTNIŠKI PROMET	MOTORNI PROMET
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina	Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja	Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Prometni stebri Celostne prometne strategije

prvi steber – trajnostno načrtovanje

Občina Tolmin je že leta znana kot turistična občina, kjer je trajnostni razvoj, še posebej z vidika okolja, eden najpomembnejših dejavnikov lokalne politike, prebivalci pa so dobro okoljsko ozaveščeni. Trajnosten razvoj je vodilo ključnih strateških dokumentov, pozitivne spremembe tudi na področju prometa so očitne. Hkrati se zavedamo, da se promet ne razvija vedno v skladu z zastavljenimi cilji in načeli. S skladnim in celostnim prometnim načrtovanjem bomo strateške usmeritve dosledno tudi izvajali.

7.1 Izzivi

Za celosten pristop k načrtovanju prometa bodo v prihodnje nujna usklajevanja vseh politik in ciljev, ki jih občina zasleduje. V procesu načrtovanja bo treba upoštevati vse ključne deležnike in zainteresirano javnost, več bo tudi medobčinskega sodelovanja, na področju prometa pa se bodo ukrepi usklajevali z upravljavci cest (ostale občine, DRSI) in železnih (SŽ).

Trenutni izzivi se kažejo v:

usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor, s poudarkom na gospodarskem, družbenem in predvsem zdravstvenem vidiku, izostanku podrobnejših strategij pri obravnavi prometnega sistema, ki bi vključevale javni promet, hojo, kolesarjenje, parkirno politiko in predvsem upravljanje mobilnosti, premajhni integraciji s prostorsko politiko, vključevanju vplivov prometa na kakovost bivalnega okolja in na zdravje prebivalcev v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov.

7.2 Dosežki

Občina Tolmin je že izdelala nekaj strateških dokumentov, ki so v ospredje postavili trajnostni razvoj prometa v občini in naseljih:

Občinski prostorski načrt (2012),

Dolina Tolminke-Polog – projekt za izvedbo (2015),
Primerjalna študija variant obvoznice Volče – trasa (2009),
Študija variant obvoznice Volče – Končno poročilo (2010/2011),
Ureditev obvoznice Most na Soči – Idejna zasnova (2012),
Umestitev državnega kolesarskega omrežja v prostor goriške razvojne regije (2015),
Načrt varnih poti v mestu Tolmin (2014),
Prostorske zasnove turističnih in rekreacijskih ureditev ob reki Soči (2014).

7.3 Cilji in ukrepi

Celostna prometna strategija občine Tolmin predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa naslednje cilje in ukrepe:

Cilji

1.1 Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje

1.2 Sprememba načrtovalskih prioritete ter njihova uveljavitev.

1.3 Sistematično spremljanje vseh vrst mobilnosti.

1.4 Zagotavljanje vključevanja deležnikov in zainteresirane javnosti v vse faze načrtovanja in izvedbe mobilnosti.

Ukrepi

1a) Organizacija dela občinske uprave.

1b) Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije.

1c) Spremljanje kazalcev na področju mobilnosti.

1č) Sistem vključevanja javnosti.

1d) Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine.

1e) Priprava uravnoteženega občinskega proračuna.

1f) Izdelava in pobude za izdelavo mobilnostnih načrtov.

1g) Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti z različnimi deležniki.

1h) Nadgradnja sistema informiranja (info točke).

1i) Promocijske in ozaveščevalne

aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti.



Vizija – Gregorčičeva ulica, Tolmin, primer možne ureditve s souporabo voznega pasu – "Sharrow"

Hoja je najbolj naraven, okolju prijazen in zdrav način gibanja. Primerna je za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira ne starost ne zdravje. Še več, uporaba vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od bodisi do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v strnjjenih mestnih območjih, kot je Tolmin. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi bilo mogoče premagati peš, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

8.1 Izzivi

Na področju hoje so bili prepoznani naslednji izzivi:

- pešačenje je v zdajšnjih dokumentih

in strategijah obravnavano le v manjši meri, bolj posredno in v primerjavi z motornim prometom manj prednostno,

- obstoj številnih problematičnih točk za pešce, še posebej na področju vzdrževanja infrastrukture, javne razsvetljave ter sklenjenosti omrežja,
- omejeni pogoji za pešačenje v manjših naseljih: pomanjkanje pločnikov, mestoma neurejena javna razsvetljava, neizvajanje ukrepov za umirjanje hitrosti vozil, izpostavljenost pešcev motornemu prometu na območjih nesklenjenih pločnikov,
- premalo poudarjena izgradnja varnih prehodov za pešce in načrtovanju križišč, ki umirjajo promet in povečujejo prometno varnost vseh udeležencev,
- hoja predstavlja enega glavnih načinov potovanja, čeprav med prebivalci še vedno prevladuje uporaba osebnega

vozila,

- za senzorično in gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov omejena, saj je njim namenjena infrastruktura velikokrat pomanjkljiva ali neustrezno izvedena.

8.2 Dosežki

Občina Tolmin se na področju pešačenja ponaša z naslednjimi dosežki in prednostmi:

- ugodne razmere za razvoj pešačenja glede na velikost mesta Tolmin,
- urejene površine za pešce: projekt prenove glavnih mestnih ulic v Tolminu (delne prenove Gregorčičeve in Kosovelove ulice, Brunovega drevoreda in Ulice padlih borcev ter celovita prenova Prešernove ulice), v teku je tudi izgradnja povezav do bližnjih naselij (pločnik do Zatoľmina, ureditev poti do Poslovne cone Poljubinj in

Žabč),

- velik potencial celotnega območja občine za rekreacijsko in turistično dejavnost na prostem (pohodništvo, planinarjenje, kolesarjenje, vodni športi, padalstvo in zmajjarstvo)
- izdelan Načrt varnih poti v mestu Tolmin (2014) za omogočanje dostopa do javnih ustanov in nekaterih drugih programov vsem uporabnikom, tudi gibalno in senzorno oviranim.

8.3 Cilji in ukrepi

Celostna prometna strategija občine Tolmin predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje cilje in ukrepe:

Cilji

- 2.1 Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko pravila velik del dnevnih poti peš.
- 2.2 Povečanje deleža hoje za kratka potovanja in povečanje prisotnosti pešcev v središčih naselij.
- 2.3 Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti pešcev.

Ukrepi

- 2a) Izgradnja nove in izboljšanje obstoječe infrastrukture za pešačenje.
- 2b) Načrtovanje ureditev za povečanje

ečanje privlačnosti pešačenja.

- 2c) Izboljšanje varnosti peš površin.



tretji steber – kolesarjenje

Kolesarjenje je poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsta prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V urbanih naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih gospodarskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje znova vključuje v prometni sistem, pri čemer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva čedalje večjo vlogo in pomen.

9.1 Izzivi

Trenutno prepoznani izzivi na področju kolesarjenja so:

- odsotnost posebne varne kolesarske infrastrukture z izjemo odseka kolesarske steze med Mostom na Soči in Tolminom in enosmernega enostranskega kolesarskega pasu v delu Kosovelove ulice,
- izgradnja kolesarskih povezav je še le v začetni fazi izdelave,
- redka uporaba kolesa kot prevoznega sredstva za premagovanje vsakodnevnih razdalj zaradi nezadovoljstva prebivalcev s trenutnimi pogoji za varno kolesarjenje,
- neprepičanost prebivalcev Tolmina in okoliških naselij v možnost dostojne zamenjave kolesa za krajše razdalje namesto avtomobila, problem vsakodnevne uporabe kolesa predstavlja tudi konfiguracija terena,
- neprimerni pogoji za shranjevanje koles in neurejeno parkiranje,
- premajhna ponudba možnosti prevoza koles z vlakom in avtobusi ter premajhna medsebojno povezana celostna ponudba za kolesarje (urejena počivališča, servisi za kolesa, gostinska ponudba ipd.),
- potreba po vzpostavitvi boljšega javnega prevoza do turističnih zanimivosti

za zmanjšanje motornega prometa in izboljšanje varnosti kolesarjev na obstoječih cestah v času turistične sezone,

- občina Tolmin bi lahko z urejenimi kolesarskimi povezavami, povezano dodatno turistično ponudbo in urejeno ponudbo prevoza koles postala idealna kolesarska destinacija.

9.2 Dosežki

Glavni dosežki in prednosti občine Tolmin na področju kolesarjenja so:

- porast priljubljenosti rekreativnega kolesarjenja med občani in turisti zaradi slikovite krajine, številnih manj prometnih cest ter razvite spremljajoče turistične in servisne ponudbe,
- izgradnja odseka kolesarske steze med Tolminom in Mostom na Soči pri Podključu v dolžini 450 m ter

enostranskega kolesarskega pasu ob Kosovelovi ulici v dolžini 175m, ki pomenita ustrezna vzorčna primera za nadaljnje urejanje kolesarske infrastrukture,

- izdelan načrt Regionalno omrežje kolesarskih povezav Severne Primorske–Goriške razvojne regije z navezavami na sosednja in čezmejno območje,
- občino Tolmin prečkajo 3 predlagane povezave: D7 – Soška, daljinska povezava: Predel–Kobarid–Kanal–Nova Gorica–Miren–Lipa–Komen, G2 – glavna kolesarska povezava: Most na Soči–Želin–Idrija–Godovič–Kalce, R2 – regionalna kolesarska povezava: Bača pri Modreju–Petrovo Brdo–Bohinjska Bistrica–Lesce–Bled,
- ureditev parkirišč za shranjevanje koles je bila kot obveza investitorjev pri gradnji objektov predpisana v odloku o Občinskem prostorskem načrtu Občine Tolmin (Uradni list RS, št. 78/2012),
- namestitev stojal za kolesa pri obnovi Prešernove ulice, ureditev varnega parkirišča za kolesa pred osnovno šolo v Tolminu za spodbujanje kolesarjenja

med mladimi,

- zasnova in izvedba vzorčnega počivališča enotnega opremljanja regionalnih kolesarskih povezav ob bodoči daljinski kolesarski povezavi ob Soči v Gorenjem Logu,
- izvedba številnih promocij kolesarstva –organizirani kolesarski izleti, kolesarska tekmovanja, promocije kolesarjenja in trajnostne mobilnosti med najmlajšimi,
- razpoložljivost promocijskih in predstavitvenih materialov, kolesarskih zemljevidov ter informacij na internetu (spletni portal Bike Alpe Adria) za kolesarje in porast števila ponudnikov, ki izposojajo in servisirajo kolesa, organizirajo prevoze kolesarjev in vodenja.

9.3 Cilji in ukrepi

Celostna prometna strategija občine Tolmin predvideva na področju kolesarjenja naslednje cilje in ukrepe:

Cilji

3.1 Vzpostavitev pogojev za načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in

regije.

3.2 Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje ter parkiranje koles na ravni občine in regije.

3.3 Povečanje deleža kolesarjenja.

3.4 Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti kolesarjev.

Ukrepi

3a) Izgradnja nove in izboljšanje obstoječe infrastrukture za kolesarjenje.

3b) Načrtovanje ureditev za povečanje privlačnosti kolesarjenja.

3c) Ureditev in postavitvev kako vostnih in varnih parkirišč za kolesa.

3č) Izboljšanje varnosti kolesarskih površin.

3d) Spodbujanje kolesarjenja.

10

četrty steber – javni potniški promet

Javni potniški promet povečuje izkoristek transporta kot celote, zmanjšuje prometne zastoje in težave s parkiranjem. Je okolju prijaznejši od avtomobilov. Pomembna je njegova družbeno koristna vloga, saj omogoča mobilnost tistim prebivalcem, ki drugih oblik prevoza ne morejo uporabljati (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega avtomobila). Namen javnega prevoza je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovostni avtobusni in železniški sistem mora zato izpolnjevati nekatera merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve, da bo postal zanimiv za potencialne potnike.

10.1 Izzivi

Na področju javnega potniškega prometa so v občini Tolmin glavni izzivi:

- redka uporaba avtobusa in vlaka kljub majhni oddaljenosti postajališč od kraja prebivališča,
- odsotnost linije za mestni prevoz,
- nezadostna zasnova medkrajevnega-primestnega javnega avtobusnega prometa tako na občinskem kot na regionalnem in državnem nivoju – nizka frekvenca odhodov in nedostopnost naselij z javnim prometom ter pomanjkljiva infrastruktura na večini postajališč v občini – ponudba za turiste zaostaja za ostalimi alpskimi občinami,
- redka uporaba železnice za dnevne migracije in vsakoletno upadanje števila potnikov kot posledica nekonkurenčnih potovalnih časov, nizkih frekvenc voženj, zastarelega železniškega sistema in oddaljenosti nekaterih postajališč od poseljenih območij,
- prostorska in časovna neintegriranost avtobusnega in železniškega sistema in slabe možnosti kombiniranja sistemov s prevozom koles,
- neprilagojenost železniških postaj in potniških vagonov invalidom,
- nizka frekvenca voženj z muzejskim vlakom na SŽ v poletnem času - glavna priložnost za razvoj se nahaja v turizmu, saj ima proga bogato več kot 100-letno zgodovino in je primerna za panoramske vožnje,
- odsotnost turističnih avtobusov „Hop-on Hop-off“ v Tolminu.

10.2 Dosežki

Glavni dosežki na področju javnega potniškega prometa so:

- urejeni prevozi šoloobveznih otrok, ki ne morejo drugače dostopati do šole,
- redno izhajanje knjižice Vozni redi v Alpah v okviru Dneva Alpske konvenci-

je, ki vsebuje 48 linij avtobusov, vlakov, žičnic in ladij po slovenskih Alpah in čez mejo, vključno z avtobusnimi povezavami Tolmin–Cerkno–Idrija, Tolmin–Podbrdo ter Nova Gorica–Tolmin–Bovec,

- vzpostavljena redna povezava z avtovlakom med Bohinjsko Bistrico, Podbrdom, Mostom na Soči in Novo Gorico,
- organiziran rečni promet s turistično ladjo po reki Soči v občini Tolmin.

10.3 Cilji in ukrepi

Celostna prometna strategija občine Tolmin predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje cilje in ukrepe:

Cilji

- 4.1 Povečanje uporabe JPP.
- 4.2 Izboljšanje kakovosti JPP.

Ukrepi

- 4a) Izboljšanje avtobusnih prevozov.
- 4b) Izboljšanje železniških prevozov.
- 4c) Načrtovanje turističnih prevozov.

4č) Integracija sistemov JPP.

4d) Informacije o JPP.



Vizija – cesta proti Zatoľminu, primer možne uveljavitve s souporabo voznega pasu

peti steber – motorni promet

Dejstvo je, da je v naši občini povečana uporaba avtomobilov. S tem se krepijo negativni vplivi motornega prometa na družbo in povečujejo pritiski mirujočega prometa na prostor. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti, vendar še vedno opravimo zelo veliko kratkih poti, ki bi jih lahko premagali z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil, ko je to smiselno, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja v občini.

11.1 Izzivi

Na področju motornega prometa so v občini Tolmin glavni izzivi:

- stopnja motorizacije v tolminski občini je skoraj 5 % nad povprečjem v Sloveniji – približno 547 avtomobilov na 1.000 prebivalcev (podatek iz leta 2015),
- zelo pogosta uporaba osebnega avtomobila za večino poti zaradi razmeroma visoke stopnje motorizacije, nekonkurenčnosti javnega potniškega prometa in hkratnega povečevanja zaposlenosti in deleža dnevnih migracij,
- poleg mestoma prisotnih težav s pomanjkanjem parkirnih prostorov v večstanovanjskih soseskah je v Tolminu težava pretežno v omogočenem parkiranju (celó brezplačnem) na trgih v mestnem središču (npr. pred muzejem in na Trgu 1. maja), katerih površine bi morale biti predvsem namenjene pešcem,
- najvišji delež izdatkov za mobilnost (16 %) v primerjavi z ostalimi 28-imi članicami EU povečuje socialno neenakost, saj so prebivalci, ki si ne morejo ali ne želijo privoščiti avtomobila, zapostavljeni in neenakovredno obravnavani pri prometnem načrtovanju,
- promet v občini tudi zaradi nerazvitega javnega potniškega prometa, ki je posledica razpršene poselitve in zaradi slabe povezanosti z železniškim omrežjem, večinoma sloni na cestni infrastrukturi, kar sicer glede na izmerjene prometne obremenitve večinoma zadošča – vpliv cestne infrastrukture je škodljiv predvsem skozi mesto Tolmin zaradi goste poseljenosti (onesnaževanje zraka in tal, hrup, slabša prometna varnost, zastoji, poškodbe infrastrukture ...),
- povečana prometno-varnostna ogroženost motoristov in pešcev v času poletne turistične sezone kot posledica sezonsko povečanega avtomobilskega prometa,
- čedalje bolj sedeč življenjski slog kot posredna posledica uporabe avtomobila slabo vpliva na zdravje,
- po mnenju prebivalcev so ceste na

splošno v slabem stanju, neurejene in preozke, želijo si obvoznice in umirjanja prometa v mestnem središču, kjer so se pripravljene odreči tudi brezplačnemu parkiranju,

- tovorni promet (3 %) je po mnenju prebivalcev moteč,
- odsotnost zagotovljenega uradnega parkirišča za kratkotrajno in za dolgotrajno parkiranje tovornih vozil v občini.

11.2 Dosežki

V anketi je večina sodelujočih izrazila zadovoljstvo s pretočnostjo prometa v občini, hkrati je bila jasno izražena podpora umirjanju prometa v naseljih in zmanjšanju števila avtomobilov v središču mesta.

11.3 Cilji in ukrepi

Celotna prometna strategija občine Tolmin predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa naslednje cilje in ukrepe:

Cilji

- 5.1 Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.
- 5.2 Umirjanje motornega prometa.
- 5.3 Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja.
- 5.4 Povečanje prometne varnosti.

Ukrepi

- 5a) Izgradnja nove in izboljšanje obstoječe infrastrukture.
- 5b) Načrtovanje ukrepov za mirujoči promet.
- 5c) Izboljšanje varnosti motornega prometa.



Vizija – Trig 1. maja, Tolmin, predlog ureditve javne površine z zmanjšanjem negativnih vplivov parkiranja v mestu



Konzorcij izdelovalcev
CPS občine Tolmin