



celostna prometna strategija občina bovec

celostna prometna strategija **OBČINE BOVEC**



Naslov:**CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BOVEC**

Št. pogodbe: 3512-05/2017 - 9

Naročnik:Občina Bovec
Trg golobarskih žrtev 8, 5230 Bovec**Izvajalci JV:**ARCO d.o.o. Nova Gorica
Grčna 10, 5000 Nova GoricaTjaša Podgornik, univ. dipl. inž. arh.
mag. Polona Filipič, univ. dipl. inž. arh.
Uroš Pust, univ. dipl. inž. grad.
Alja Vehovec, univ. dipl. inž. arh.**Oblikovanje in vizualizacije:**

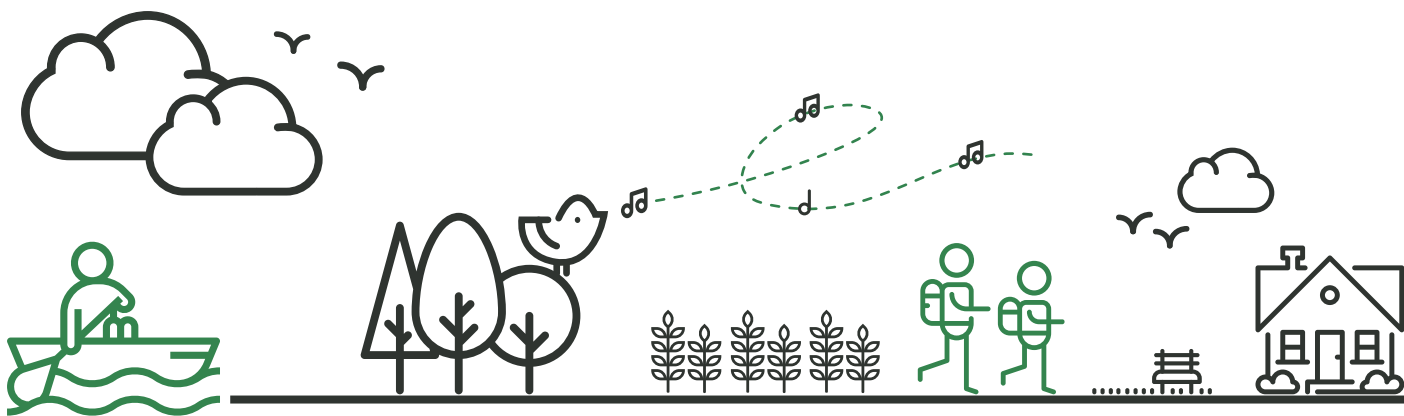
Marina Lovrić

Fotografije:

arhiv izdelovalcev CPS

Lektura:MultiLingual pro d.o.o
Slovenska cesta 19, 1000 Ljubljana**Datum:**

29. avgust 2018



SEZNAM KRATIC:

- CPS – Celostna prometna strategija
- DRI – DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture
- DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
- IS – Indeks staranja
- JPP – Javni potniški promet
- TDS – Turizem dolina Soče
- MzI – Ministrstvo za infrastrukturo
- NIJZ – Nacionalni inštitut za javno zdravje
- OB – Občina Bovec
- RS – Republika slovenija
- SURS – Statistični urad Republike Slovenije
- SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
- TM – Trajnostna mobilnost
- P+Bus – Parkiraj in se odpelji z avtobusom
- P+Bike – Parkiraj in se odpelji s kolesom
- P+Walk – Parkiraj in pojdi peš



00

KAZALO

— 01	VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	6
1.1	Izhodišče	7
1.2	Namen in cilj celostne prometne strategije	7
1.3	Metodologija	8
1.4	Transparentnost	8
1.5	Območje obdelave	9
1.6	Čas obdelave	9
— 02	PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA	10
— 03	KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI	11
— 04	KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI	14
— 05	VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V BOVCU	15
5.1	Vizija	15
5.2	Strateški cilji	15
— 06	PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	16
— 07	Prvi steber: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE	17
7.1	Izzivi	17
7.2	Dosežki	18
7.3	Cilji	19
7.4	Ukrepi	19
7.5	Akcijski načrt	21



08	Drugi steber: HOJA	24
8.1	Izzivi	24
8.2	Dosežki	26
8.3	Cilji	26
8.4	Ukrepi	26
8.5	Akcijski načrt	28
09	Tretji steber: KOLESARJENJE	29
9.1	Izzivi	29
9.2	Dosežki	30
9.3	Cilji	31
9.4	Ukrepi	31
9.5	Akcijski načrt	33
10	Četrti steber: JAVNI POTNIŠKI PROMET	34
9.1	Izzivi	34
9.2	Dosežki	35
9.3	Cilji	35
9.4	Ukrepi	35
9.5	Akcijski načrt	36
11	Peti steber: MOTORNI PROMET	37
9.1	Izzivi	37
9.2	Dosežki	38
9.3	Cilji	38
9.4	Ukrepi	39
9.5	Akcijski načrt	40
	OBRAZLOŽITEV	41
	KAZALO SLIK IN PREGLEDNIC	42

01

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Bovško je gorata pokrajina v Julijskih Alpah. Vijugavi in ozki dolini Soče (iz katere izhajajo še stranske doline Lepena, Vrsnik, Zadnjica in Zadnja Trenta) in Koritnice z Bavšico, Možnico in z Loško Koritnico, se ob sotočju Soče in Koritnice udobno razlezeta v Bovško kotlino, ki pa se potem spet stisne in preide v srpeniško-žagarsko kotanjo z dolino reke Učje, ki je pritok reke Soče.

Bovška kotlina je v svojem dnu pokrita s precej obsežnimi in ravnimi obdelovalnimi površinami. Občina Bovec meji na italijanske občine Tarvisio (Trbiž), Chiusaforte (Kluže) in Resia (Rezija) ter slovenski občini Kobarid in Kranjska Gora. Prek gorskih prelazov Predel (1156 m), Vršič (1611 m) in Učja (650 m) ali prek krajev od juga skozi Tolmin in Kobarid proti izviru Soče se pripeljete na Bovško. Središče Bovške, Bovec, leži na nadmorski višini 483 m. Občina obsega 367,3 km² – na tem območju je 7 krajevnih skupnosti. Krajevna skupnost Bovec, KS Čezsoča, KS Soča - Trenta, KS Kal - Koritnica, KS Log pod Mangartom, KS Žaga, KS Srpenica. Po zadnjih razpoložljivih podatkih podatkovnega portala SI-Stat ima občina Bovec 3.049 prebivalcev (stanje 2018). Na kvadratnem kilometru površine občine je živelo povprečno 8 prebivalcev, torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (102 prebivalca na km²).

Bovec je turistično središče zgornjesočke doline. Nekoč je mimo njega vodila stara prometna pot, ki je povezovala Trst z Dunajem.



Slika 1: Bovec (vir: Wikipedia)

Zelo poznan je po odločilnih bitkah iz 1. svetovne vojne, ki so se odvijale v mestu in na bližnjih okoliških gorah. Zdaj pa je predvsem poznan kot središče veslanja po divjih vodah, ribarjenju in planinarjenju po širni gorski okolici.

Skozi občino Bovec potekajo naslednje državne ceste:

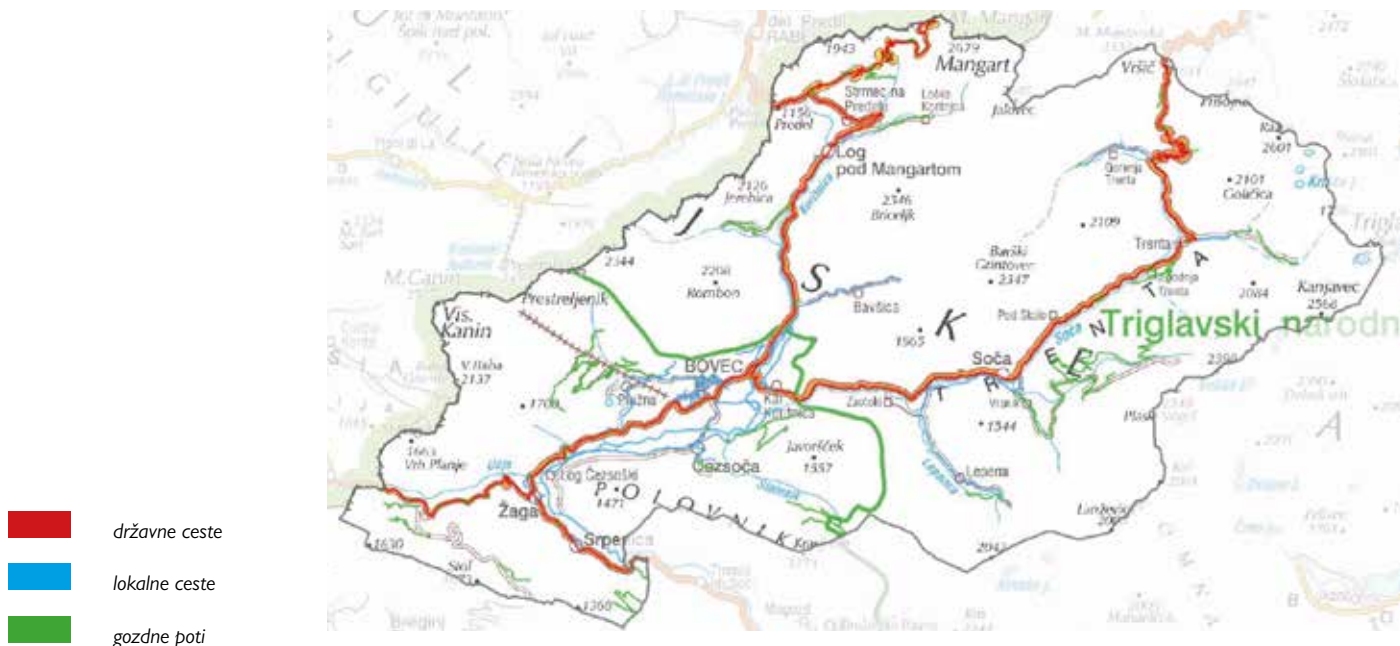
- Regionalne ceste 1. reda:
 - R1-203, odsek 1002: Predel–Bovec; 14,904 km
 - R1-203, odsek 1003: Bovec (obvoznica)–Žaga; 9,904 km
 - R1-203, odsek 1004: Žaga–Kobarid; 4,932 km
 - R1-206, odsek 1028: Vršič–Trenta; 8,960 km
 - R1-206, odsek 1029: Trenta–Bovec; 22,141 km
- Regionalne ceste 2. reda:
 - R2-401, odsek 1020: Žaga–Učja; 7,445 km
- Regionalna turistična cesta:
 - RT-902, odsek 1019: Strmec–Mangart; 11,710 km

Poleg državnih cest potekajo v občini tudi lokalne ceste in gozdne poti.

Sodobna Občina Bovec bo kot pomembno stičišče upravnih in turističnih poti v prihodnosti spodbujala in uvajala različne oblike trajnostne mobilnosti. Prizadevala si bo za dostopnost vseh prebivalcev, dnevnih migrantov iz naselij in zaselkov celotne doline Soče in drugih obiskovalcev, ob tem se bo ponašala s privlačno urejenimi javnimi površinami in z učinkovitimi povezavami v občini in regiji.

Občina Bovec bo ohranjala naravno in kulturno dediščino, spodbuja trajnostno mobilnost in socialno vključenost.

Ključno povezovalno vlogo med zdajšnjim in prihodnjim stanjem bo na področju razvoja prometa imela celostna prometna strategija, ki jo je Občina Bovec med letoma 2017 in 2018 izdelala skupaj s strokovnjaki in ob pomoči javnosti ter pomeni



Slika 2: Zemljevid cestnega omrežja občine Bovec (vir: PISO)

eno izmed poglobitnih novosti novega načina načrtovanja. Tradicionalno načrtovanje prometa je pri sprejemanju odločitev glede pomembnih projektov v občini še do pred kratkim dajalo prednost hitrosti in učinkovitosti, pri čemer sta se izgubljala transparentnost in vključevanje ključnih skupin deležnikov. Osrednji predmet obravnave sta bila poleg tega cestna infrastruktura in osredinjenost na avtomobile.

Sodobni pristop, za katerega smo se odločili, ni le priprava in sprejetje strateškega prometnega dokumenta Občine Bovec, ampak pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja šele zadnji korak reševanja izzivov v prometu. Zdajšnje načrtovalske prakse nadgrajuje s temeljito analizo stanja, z vizijo prometnega razvoja, s strateškimi cilji in stebri, ki celovito vključujejo področja dolgoročnega ukrepanja, kot so: trajnostno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

1.1 Izhodišče

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa motorizirani promet povečuje, kakovost prebivanja se slabša, velika poraba proračunskih sredstev pa ne omogoči pomembnejšega izboljšanja stanja. Zdajšnji strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredinjajo predvsem na cestno infrastrukturo. Ni pa strategij, ki bi omogočile ukrepe na podlagi celovite presoje in bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so: hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itn. Poleg tega postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten, na nekaterih področjih je mogoče zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Občina Bovec je pristopila k izdelavi strateškega dokumenta Celostna prometna strategija (CPS).

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na zdajšnjih metodah načrtovanja, jih upošteva ter nadgrajuje z ustreznimi

načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti prebivanja v mestih in regijah za današnje in prihodnje generacije.

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:

- izboljšanje privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- boljši povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- povečanju prometne varnosti,
- izboljšanje kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanje emisije toplogrednih plinov in porabi energije,
- zagotoviti dostopnost delovnih mest in storitev za vse,
- boljši izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- nižjim stroškom za mobilnost,
- zmanjšanje prometnih zastojev,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanje 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 Bovec lahko potegovala za sredstva, ko bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov.

1.3 Metodologija

Izdelava Celostne prometne strategije skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana, 2012) obsega štiri faze in enajst sklopov aktivnosti, upošteva minimalne standarde, kot so bili določeni v razpisni dokumentaciji javnega razpisa (Ministrstvo za Infrastrukturo, oktober 2015), in dodatne zahteve Občine Bovec.

Dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene v fazah zagona procesa, racionalnega zastavljanja ciljev in priprave strategije. Zadnja, četrta faza, izvajanje strategije, sledi po sprejetju na seji Občinskega sveta Občine Bovec in pomeni spremljanje izvajanja CPS skladno z akcijskim načrtom in s kazalniki, določenimi za spremljanje izvajanja ciljev v okviru CPS.

1.4 Transparentnost

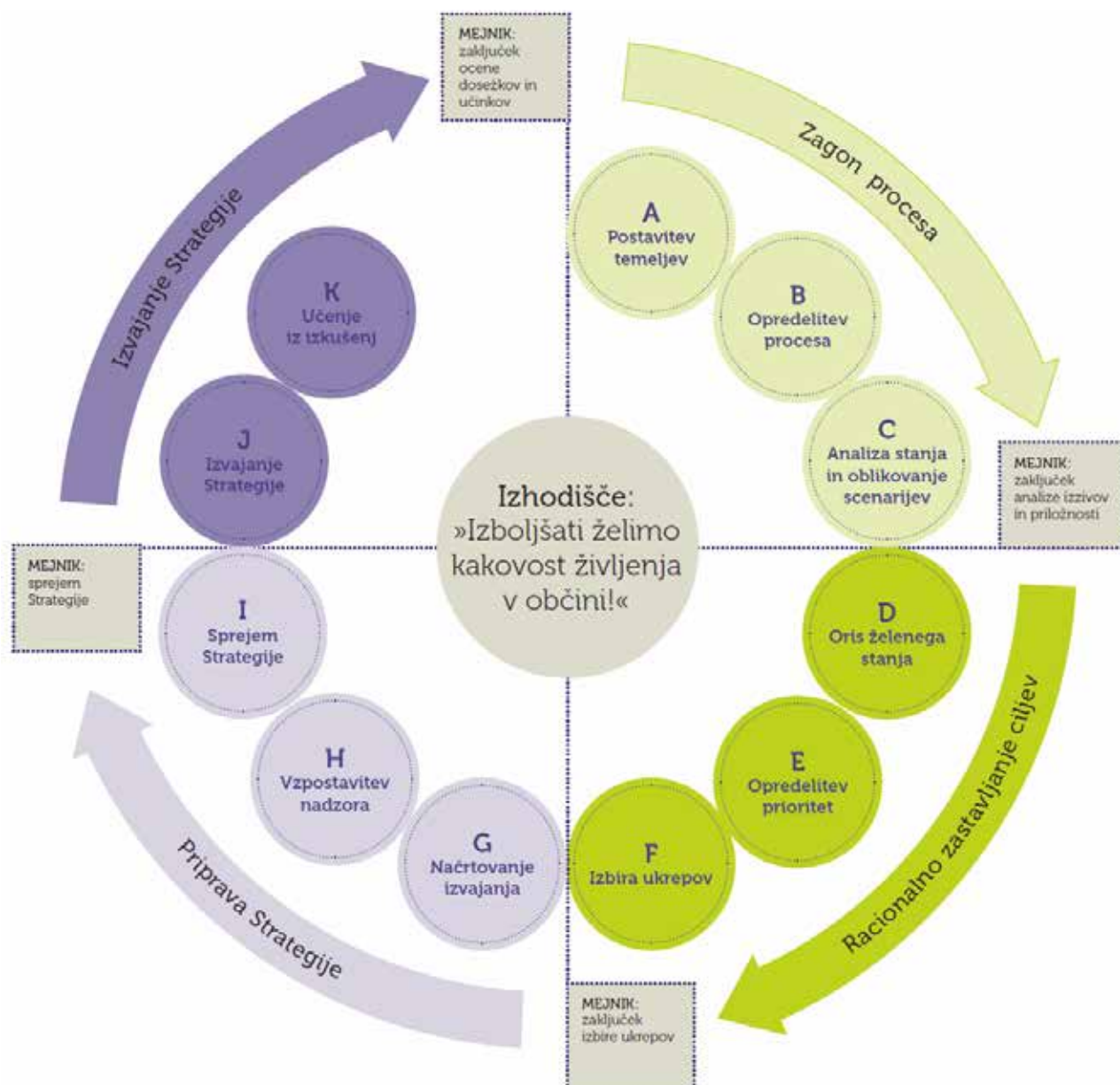
Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Javnost je bila o dogodkih in aktivnostih obveščena z vabili prek spleta in tiska. Aktivno sodelovanje javnosti na delavnicah, v javnih razpravah in javnomnenjskih raziskavah je med oblikovanjem strategije prispevalo k celovitejšemu vpogledu ter še dodatno podprlo strokovne ugotovitve, ki slonijo na uvodni analizi stanja s pregledom obstoječih strategij in politik. Na podlagi

analize stanja je bil izoblikovan končni nabor ukrep ov. Izbira teh je pomenila kritični del priprave Celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopni na Občini Bovec.

1.5 Območje obdelave

Celostna prometna strategija občine Bovec se osredinja na prometni sistem prostora celotne občine. Skoncentriranost večine prometnih tokov, ki prinašajo večjo potrebo po ukrepanju, je razlog za poudarjeno obravnavo mesta Bovec. Območje obdelave strategije je razširjeno tudi na druga naselja in zaselke, ki so del občine Bovec. Kljub prednostni obravnavi strateških ciljev Občine, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov,



Slika 3: Smernice za pripravo CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)



dnevnih migrantov in obiskovalcev Bovca, strategija upošteva tudi regionalne prometne tokove.

1.6 Čas obdelave

Oblikovanje in začetek priprave strategije sta potekala leto dni, z začetkom izvajanja aktivnosti novembra 2017 ter zaključkom z obravnavo in sprejetjem Celostne prometne strategije na seji Občinskega sveta oktobra 2018.

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 naslednjega leta od leta sprejetja, tj. od leta 2019 do leta 2023.

02

PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Celostno načrtovanje prometa je sodoben način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in sodelovalni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega omogoča pridobitev pregleda nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi ter uporablja metode, preizkušene v veliko državah in mestih.

Odločitev Občine Bovec 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 različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- vključevanje raznolike javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi in
- večjo strokovnost.

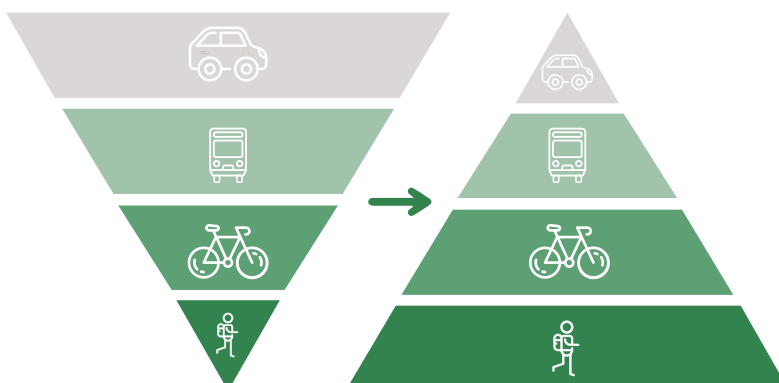
Občanom bodo takšni ukrepi konkretnije omogočili:

- 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 in
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov ter lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.



Slika 4: Obratna prometna piramida



03

KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se občina Bovec spoprijema s strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.

Demografska podoba je negativna

Sredi leta 2014 je imela občina Bovec približno 3.150 prebivalcev (približno 1.550 moških in 1.600 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 149. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 8 prebivalcev; gostota naseljenosti je bila torej tu manjša kot v celotni državi (102 prebivalca na km²).

S starostne piramide so dobro opazne štrline in vrzeli, ki kažejo pretekla in zdajšnja razmerja med rodnostjo in umrljivostjo ter odselitvami in priselitvami. Starostna piramida je v spodnjem delu zožena zaradi izrazitega zmanjševanja (v zadnjem času sicer rahel trend navzgor) števila rojstev v zadnjih 25 letih. Razmerje med številom ženskega in moškega prebivalstva je v korist slednjega pri starosti do 65 let, pozneje pa močno v prid žensk.

Še posebej skrb vzbujajoč je deficit v starostnih skupinah do 20 oz. 25 leta starosti. Čeprav se je trend postopnega upadanja števila rojstev v zadnjih nekaj ustavil in se »vsaj začasno« obrnil navzgor, kar je opazno v najmlajši kategoriji (starostna piramida za leto 2018 – kategorija do 5 let), pa številke še zdaleč niso primerljive s tistimi izpred 30 ali več let. Zaradi sorazmerno majhnega števila »še posebej« deklet v prej omenjenih starostnih skupinah (do 20 oz. 25 let) se bo brez priseljevanja oz. močnega dviga rodnosti trend upadanja števila rojstev samo še stopnjeval. Indeks staranja (IS) izkazuje neugodno starostno sestavo.

Ob predpostavki povprečnega selitvenega salda zadnjih nekaj let, ki ga zaznamuje tako izseljevanje kot tudi negativen naravni prirast, se bo število prebivalcev občine Bovec, ne glede na upoštevane različne stopnje rodnosti, v projekcijskem obdobju 2016–2039 zmanjšalo.

Posledice priseljevanja in odseljevanja so po posameznih starostnih skupinah sicer zelo različne, a največji problem postaja hitro zmanjševanje žensk v rodni dobi, kar je v veliki meri odraz majhnega števila rojstev v obdobju 1990–2007. Na takšen način se demografski potencial še slabša.

V primerjavi s slovenskim povprečjem izkazuje občina Bovec izraziti večji delež prebivalcev s srednjo šolo ali manj. Nižja deleža sta tudi pri ostalih nivojih izobrazbe. Številčno pri osnovnošolski in višji stopnji izobrazbe prevladujejo ženske medtem ko je z dokončano srednjo stopnjo izobrazbe več moških.

Število aktivnega in delavno aktivnega prebivalstva se je zmanjševalo do leta 2014, zadnje leto se trend obrača. Velik problem predstavlja stopnja brezposelnosti pri mladih. Večina brezposelnih je starejših od 50 let (18,52%). Ta delež se zadnja leta povečuje. Izrazit je odstotek brezposelnih v starosti od 30 do 34 let (12,96%). Ta delež se skozi leta manjša.

Po podatkih Zavoda RS za zaposlovanje se je stopnja registrirane brezposelnosti v Bovcu v letu 2016 zmanjšala z 10,7% (2010) na 8,5% (2016), kar nakazuje na gospodarsko okrevanje po gospodarski in finančni krizi ter boljše stanje od slovenskega povprečja (10,8%).

Kakovost življenja lahko še izboljšamo

Nacionalni inštitut za javno zdravje (NIJZ) s spletno aplikacijo Zdravje v občini I nudi podatke o ključnih zdravstvenih kazalnikih za vse slovenske občine in jih primerja s slovenskim povprečjem. Za občino Bovec so za leto 2016 ključne naslednje ugotovitve:

- Število poškodovanih v prometnih nezgodah na 1.000 ljudi (1,6) je statistično enako s slovenskim povprečjem (1,6).
- Delež uporabnikov pomoči na domu (2,5%) je boljše od slovenskega povprečja (1,7 %).
- Opazno je, da v Bovcu od slovenskega povprečja v negativnem smislu izstopa kazalnik o številu poškodovanih v prometnih nezgodah, kar je nadalje obdelano v poglavju Analiza prometne varnosti.
- Čeprav je prekomerna prehranjenost v Bovcu blizu slovenskega povprečja oziroma celo manjša, pa je vseeno skrb vzbujajoče, da je tudi v občini Bovec vsak peti otrok predebel. Po podatkih NIJZ prekomerna telesna masa in debelost naraščata v Sloveniji in tudi v večini evropskih držav. Kot je že zapisano v Nacionalnem programu o prehrani in telesni dejavnosti za zdravje, imajo lokalne skupnosti ključno vlogo pri omogočanju in spodbujanju zdravega življenjskega sloga in telesne dejavnosti za krepitev zdravja tako prek ustreznega načrtovanja in gradnje infrastrukture – kolesarskih in pešpoti, igralnih površin, parkov, telovadnih in vadbenih in športnih prostorov pa tudi prek omogočanja in financiranja/sofinanciranja programov spodbujanja zdravega življenjskega sloga.
- Na kvadratnem kilometru površine občine živi povprečno 8 prebivalcev; torej je gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (102 prebivalca na km²).
- Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej negativen, znašal je -9,0. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -13,6 (v Sloveniji 0,8).
- Povprečna starost občanov je bila 47,2 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (42,9 leta).
- Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, so prebivale 204 osebe, stare 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 125). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.
- V občini je deloval 1 vrtec, obiskovalo pa ga je 95 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 78% vključenih v vrtec, kar je enako kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (78%). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem



Slika 5: Razprava ožje delovne skupine v sklopu izdelave CPS, 18. april 2018



letu 2016/17 izobraževalo približno 210 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 70 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 36 študentov in 14 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 39 študentov in 15 diplomantov.

- Med osebami v starosti 15 do 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 59% zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je manj od slovenskega povprečja (60%).
- Bolniška odsotnost delovno aktivnih prebivalcev je trajala povprečno 12,5 koledarskega dneva letno, v Sloveniji pa 14,4 dni, in je statistično boljša od slovenskega povprečja.
- Telesni fitness otrok (tj. ocena gibalne učinkovitosti) (49,6%) je bil blizu slovenskemu povprečju (50,1%).
- Prekomerna prehranjenost otrok (21,9%) je bila blizu slovenskemu povprečju (24%).
- Delež prometnih nezgod z alkoholiziranimi povzročitelji (6,5%) je bil blizu slovenskemu povprečju (9%).

Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti

Trend naraščajočih potovalnih razdalj in stopnje motorizacije ter postopno ukinjanje nerentabilnega javnega potniškega prometa so pripeljali do tega, da prebivalci za večino poti uporabljajo avtomobil.

Po podatkih iz zadnjega popisa (2002) se je velika večina delovno aktivnega prebivalstva (87%) dnevno vozila na delo, pri prevozu na delovno mesto je uporabljala lasten avtomobil (60%) in za pot na delo v eno smer porabila do 15 minut (65%).

V občini Bovec je bilo leta 2016 registrirano 2.001 vozilo, od tega 1.970 motornih in 31 priklopnih vozil. Stopnja motorizacije (izražena v številu osebnih avtomobilov na tisoč prebivalcev) v občini Bovec je bila v obdobju 2010–2014 bistveno nižja kot stopnja motorizacije v Sloveniji v istem obdobju (518–523). V preteklih letih je bila zaznana visoka rast stopnje motorizacije, zato se je po letu 2015 ta stopnja v občini Bovec zelo približala višini stopnje za celotno Slovenijo.

S takimi trendi se krepijo negativni vplivi prometa na kakovost življenja, hkrati pa tisti, ki ne vozijo, nimajo zagotovljenih enakovrednih pogojev za mobilnost.

V samem mestu se naredi veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi se pa jih dalo premostiti s hojo, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju. Na kratkih razdaljah je hoja skoraj edina alternativa prevozu z avtomobilom. Težava je še toliko bolj kot v mestu pereča zunaj njega.

V občini v večini ni zgrajene posebne infrastrukture namenjene kolesarjem. Večina poti, ki so v kolesarskih zemljevidih opredeljene kot kolesarske, so dejansko poti po obstoječih cestah in poteh ter niso ustrezno označene in urejene. Kolesarjenje po nekaterih cestah, še zlasti po državnih cestah je nevarno zaradi hitrosti vozil. Na določenih odsekih so nevarne tudi manj prometne ceste, ker so mestoma nepregledne, preozke ali slabo vzdrževane.



Slika 6: Promet v Bovcu

Slabo je urejena dodatna kolesarska infrastruktura (parkirišča za kolesa, počivališča, kolesarnice, sanitarije za kolesarje ...). V središču Bovca primanjkujejo stojala za parkiranje koles, manjkajo celo ob nekaterih pomembnih javnih objektih. Zaradi izjemnih naravnih danosti in številnih manj prometnih cest je v toplejšem delu leta opaziti številne rekreativne, športne in gorske kolesarje, manj pa je kolesarjev, ki kolesarijo zaradi potrebe.

Javni promet je pomanjkljiv. Mestni promet ne obstaja, primestni in medkrajevni pa sta nezadostna, s premajhnimi frekvencami prihodov oz. odhodov ter z neenakomernimi voznimi redi. Veliko naselij z javnim prometom sploh ni povezanih. Tudi ponudba turističnih javnih prevozov je slaba.

Javni potniški promet je dandanes osnova za razvoj uspešne trajnostne mobilnosti. V večjih naseljih so dobro uredili trajnostno mobilnost z javnim potniškim prometom, veliko večje breme pa je kakovostna ureditev javnega potniškega prometa v oddaljenih in bolj ruralnih območjih, kjer avtomobil še vedno predstavlja najudobnejše in najhitrejše potovanje. Danes je javni potniški promet eden izmed kazalnikov razvitosti in kakovosti občine. S seboj pa prinese tudi veliko pozitivnih učinkov (ekonomske, okoljske, socialne ...).

04

KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

Občina Bovec zaradi konfiguracije terena in razpršene poselitve veliko ukrepov trajnostnega prometa ne more uveljavljati na svojem celotnem območju. Kljub temu pa obstaja še veliko priložnosti za izboljšanje prometnega sistema in s tem večjo kakovost bivanja v občini, zlasti v njenem urbanem delu.

Izkoriščanje zgoščene poseljenosti urbanega območja

Območje občine Bovec ima za razliko od večine preostalih delov ob gosti poseljenosti priložnost predvsem v izboljšanju varnosti in urejenosti pešpoti in v uvajanju neobstoječih kolesarskih povezav, ki bi omogočale hitro premagovanje razdalj. Za to bi bilo smiselno okrepiti dosedanja prizadevanja na področju izboljšanja infrastrukture, umirjanja prometa, zapiranja središč naselij za motorni promet, parkirne politike in prenove javnih prostorov in trgov. Možnosti prepoznavamo tudi v hoji in kolesarjenju kot turistični in rekreacijski ponudbi, ki bi segala tudi v okolico, npr. ob reko Sočo. Velik potencial predstavljajo tudi daljinske kolesarske poti, ki bi povezovale celotno regijo.

Optimizacija javnega potniškega prometa

Možnosti za izboljšanje javnega potniškega prometa so predvsem v optimizaciji prog in voznih redov, ureditvi postajališč, nadgradnji informacijskega sistema in sistema za prodajo vozovnic ter v boljši integraciji oblik javnega potniškega prometa in preostalih prevoznih načinov z njimi, tudi z uvedbo prevoza na poziv.

Uravnotežena poraba sredstev za promet

V preteklosti smo večino sredstev namenjali motornemu prometu, kar je, razumljivo, vodilo do osredinjenja na avtomobilski promet in še povečevalo odvisnost od njega. Priložnost vidimo v spremembi načrtovalskih prednosti, ki bi več poudarka dajale trajnostnim oblikam mobilnosti.

Dostop do evropskih sredstev in znanja

V Bovcu želimo še aktivneje izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev EU, znanja, informacij in izkušenj, ki jih ponuja Evropska komisija. Sprejetje strategije bo te možnosti še povečalo.

Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti možnosti regijskega in čezmejnega sodelovanja, še posebej s sosednjimi občinami na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.



05

VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V BOVCU

»Občina Bovec je pomembno stičišče upravnih in turističnih poti, ohranja naravno in kulturno dediščino, spodbuja trajnostno mobilnost in socialno vključenost.«

5.1 Vizija

Vizija prometne ureditve je temelj za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine, razširjene delovne skupine in zainteresirana javnost), s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Deležniki so se izmed nabora možnih tipov občin, po večini odločili, da jim je najpomembnejša:

»Občina, ki neguje povezanost s preteklostjo, z varovanjem in ohranjanjem narave in dediščine.«

Vizija, ki je postala kvalitativen opis zaželene prihodnosti občine Bovec in je pozneje služila kot vodilo pri oblikovanju strateških ciljev in ukrepov, se glasi:

»Občina Bovec je pomembno stičišče upravnih in turističnih poti, ohranja naravno in kulturno dediščino, spodbuja trajnostno mobilnost in socialno vključenost.«

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

Za uresničitev strateških ciljev je predvideno aktivno delovanje na vseh področjih zagotavljanja mobilnosti.

06

PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

Celostna prometna strategija občine Bovec 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 dosegajo načrtanih ciljev. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so skladni 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 smotrni.

Strateški stebri delovanja Celostne prometne strategije v prihodnosti so razvidni iz preglednice 1.



Preglednica 1: Prometni stebri CPS



07

Prvi steber: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE

Občina Bovec 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 skladno 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, kar je bilo do zdaj prej izjema kot pravilo. Več bo tudi medobčinskega sodelovanja, saj številni projekti vplivajo na širšo regijo, z medsebojnim usklajevanjem pa bo mogoče izvajati tudi nekatere regionalne projekte, za katere država nima interesa in finančnih sredstev. Na področju prometa se bodo ukrepi usklajevali z upravljavci cest (ostale občine, DRSI).

Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. S celostnim pristopom bo namreč treba bistveno večje usklajevanje in posvetovanje z ostalimi oddelki, ki se ne ukvarjajo neposredno z infrastrukturo in prometom. Več pomena bo treba dati gospodarskemu, družbenemu in predvsem zdravstvenemu vidiku. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Upravne naloge v občini Bovec opravlja občinska uprava, ki jo usmerja in nadzira župan. Občinska uprava opravlja upravne, strokovne, pospeševalne in razvojne naloge, naloge v zvezi z zagotavljanjem javnih služb iz občinskih pristojnosti ter druge naloge v okviru pravic in dolžnosti občine na delovnih področjih,

določenih z zakoni in podzakonskimi akti, s Statutom Občine Bovec, Odlokom o organizaciji in delovnem področju občinske uprave Občine Bovec in drugimi občinskimi akti. Občinsko upravo sestavljajo službe, ki so namenjene opravljanju upravnih nalog na posameznih področjih iz pristojnosti občine.

V okviru občinske uprave deluje urad župana, direktor občinske uprave, služba za splošne in premoženjske pravne zadeve, služba za družbene dejavnosti, služba za gospodarstvo, kmetijstvo, turizem in razvojne zadeve, služba za gospodarske javne službe, služba za proračun, finance in gozdarstvo, služba za upravljanje občinskih objektov, organizacijo prireditev, služba za odnose z javnostmi ter služba za okolje in prostor, ki soodgovorno načrtujejo in upravljajo prometni sistema.

Do zdaj so razvojni in prostorski akti nadomeščali prometne strategije, toda s takim pristopom smo pogosto obravnavali samo prometno infrastrukturo, ne pa prometnega sistema in njegovega upravljanja kot celoto. Tako so pogosto izostale podrobnejše strategije javnega prometa, hoje, kolesarjenja, parkirne politike in predvsem upravljanja mobilnosti. Občina ima izdelan Občinski prostorski načrt, kjer so zapisana izhodišča, težnje, cilji in zasnove prometne ureditve.

Glede na izkušnje iz tujine je integracija s prostorsko politiko premajhna, tako na strateški kot izvedbeni ravni. So še možnosti za izboljšanje učinkovitosti prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa, na primer s proučevanjem vplivov novih

razvojnih projektov na prometni sistem, vrednotenje učinkov projektov in ukrepov, maksimalne parkirne standarde, vezane na dostopnost območja z javnim potniškim prometom itn. Težava neučinkovite prostorske politike je opazna tudi v zapostavljenosti dostopnosti novogradenj z nemotoriziranimi načini in javnim potniškim prometom.

Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja in na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velike možnosti za razvoj, še večje so najbrž možnosti uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

7.2 Dosežki

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

Občinski prostorski načrt (2008) je prostorski akt, s katerim se, ob upoštevanju usmeritev iz državnih prostorskih aktov, razvojnih potreb občine in varstvenih zahtev, določijo cilji in izhodišča prostorskega razvoja občine, načrtujejo prostorske ureditve lokalnega pomena ter določijo pogoji umeščanja objektov v prostor. Razvoj prometnih omrežij se načrtuje usklajeno z razvojem poselitve in drugih dejavnosti. Ob tem se zagotavlja kvalitetne bivalne in delovne pogoje, zmanjšuje negativne vplive na okolje, ohranja naravne in kulturne kakovosti ter varuje naravne vire.

V letu 2009 je občina sodelovala v pripravi dokumenta »Umirjanje prometa v Julijskih Alpah« kjer so občine Kranjska Gora, Bovec in Bohinj ter Javni zavod Triglavski narodni park pristopile k pripravi modela umirjanja prometa v Julijskih Alpah. V okviru projekta Dyalp2 so pridobile sredstva za pripravo podlag s področja zakonodaje, javnega prometa, poslovnih načrtov in splošnega modela umirjanja prometa za celotno regijo Julijske Alpe.

Poleg splošnega modela se projekt osredinja tudi na pripravo konkretnih načrtov urejanja in umirjanja prometa v Bohinju, dolini Vrata, na prelazu Vršič in na cesti na Mangartsko sedlo. Poleg teh območij pa je predvideno umikanje motornega prometa iz vseh stranskih, zatrepnih dolin v ožjem območju Triglavskega narodnega parka. Za stranske doline, ki so v ožjem območju Triglavskega narodnega parka (Loška Koritnica, Možnica, Zapoden, Zadnjica, Vrsnik, Polog, Tamar, Pišnica (zgornji del), Martuljek, Kot, Krma, Uskovnica, Voje in Suha), bo treba pripraviti posebne načrte za njihovo zapiranje za promet in zanje doseči dogovor za uresničevanje (lokalno prebivalstvo, TNP, občina ...).

Zdajšnji strateški dokumenti ne obravnavajo dovolj podrobno mobilnostnih navad občanov. Ni določenega načina za spremljanje načinov potovanja in njihovih deležev. Za ukrepe, ki so sprejeti na področju vlaganj v prometno infrastrukturo, ni definiranih načinov merjenja učinkov sprejetih ukrepov. Brez jasnih meril za vrednotenje preteklih ukrepov je težje začrtati nove smernice in določiti prednostne naloge na področju načrtovanja prometa.



Slika 7: Javna razprava v sklopu CPS, 23.julij 2018



7.3 Cilji

CILJI	CILJNE VREDNOSTI	KAZALNIKI
1.1 Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri urejanju mobilnosti.	Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije občine leta 2018, revizija vsaki dve leti, prenova vsakih pet let. Vsaj dva (2) izvedena projekta TM na aktualno finančno perspektivo. Povečati sodelovanje med uradi in sosednjimi občinami na področju načrtovanja in izvajanja TM do leta 2020.	Sprejetje, revizija in prenova CPS. Število izvedenih projektov TM. Število sestankov in udeležb na izobraževanjih s področja celostnega prometnega načrtovanja.
1.2 Sprememba načrtovalskih prioritet ter njihova uveljavitev.	Sprejetje takšnega občinskega proračuna v letu 2018 za leto 2019, ki bo povečal sredstva za izvedbo ukrepov TM glede na prejšnja leta.	Povečanje sredstev za izvedbo ukrepov TM.
1.3 Sistematično spremljanje vseh vrst mobilnosti.	Vzpostaviti sistem celovitega in rednega spremljanja potovalnih navad do leta 2020 z osveževanjem na 2 leti.	Sistem spremljanja in vrednotenja (anketa, štetje prometa...).
1.4 Zagotavljanje vključevanja deležnikov in zainteresirane javnosti v vseh fazah načrtovanja in izvedbe mobilnosti.	Od leta 2018 za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki.	Možnost vključevanja javnosti pri vseh večjih investicijah.

Preglednica 2: Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje

7.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Bovec predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa naslednje ukrepe:

1. Organizacija dela občinske uprave

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava Občine Bovec izvajala potrebne koordinacije, sestanke in redna izobraževanja uprave ter drugih ključnih deležnikov, ki se ukvarjajo s prometom. Izobraževanja bodo potekala v okviru delavnic, seminarjev, kongresov itn. Na Občini bomo določili tudi predstavnika za trajnostno mobilnost in izdelali zbirni kataster izvedenih in načrtovanih projektov (na primer v formatu .dwg). Ukrep se nanaša na cilje: 1.1, 1.3, 1.4.

2. Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije

Sprejetje CPS Bovec v letu 2018 pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije na vsaki dve leti ter prenovo vsakih pet let. Dokument za občino ne bo obvezujoč, a ji bo omogočal temelje za razvoj ukrepov. Ukrep se nanaša na cilje: 1.1, 1.2., 1.3 in 1.4.

3. Spremljanje kazalnikov na področju mobilnosti

V sklopu prenove bomo na vsaki dve leti spremljali in vrednotili ključne kvalitativne in kvantitativne kazalnike trajnostne mobilnosti v občini (npr. potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, izpusti CO2 itn.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje.

Ukrep se nanaša na cilj: 1.3.

4. Izdelava načrta omrežja peš, kolesarskih poti in cest

Občina Bovec bo poskrbela za pripravo potrebnih načrtov in pridobila ustrezno dokumentacijo za gradnjo novega omrežja peš, kolesarskih poti in cest, upoštevajoč načela trajnostne mobilnosti, izdelano strategijo CPS ter principa dostopnosti za vse, v sodelovanju z zunanjimi izdelovalci.

Ukrep se nanaša na cilje: 1.1 in 1.2.

5. Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk

Za namen izboljšanja varnosti prometnih površin bomo odpravili pomanjkljivosti na zdajšnjem omrežju v širšem mestnem omrežju. Pripravili bomo register nevarnih točk, ki bo podlaga za njihovo odpravljanje.

Ukrep se nanaša na cilj: 1.2.

6. Sistem vključevanja javnosti

Eden izmed ključnih ukrepov CPS je vzpostavitev sistema promocijskih aktivnosti in vključevanja javnosti, ki bo lahko s pobudami sodelovala pri reševanju skupnih prometnih vprašanj v vseh fazah načrtovalskega procesa. Namen je spodbujati trajnostno obliko mobilnosti tudi s pomočjo dogodkov kot so: JR, prireditve, ETM, razstave idr. Prebivalstvo bo aktivno vključeno tudi z anketami, delavnicami, javnimi razpravami, izobraževanji in promocijami.

Ukrep se nanaša na cilj: 1.4.

7. Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine

V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, še posebej za tiste načrtovane posege, ki ustvarjajo večji promet. S presojami vplivov na promet se lahko zmanjšujejo mobilnostne težave, ki jih objekti povzročajo, predvsem z upoštevanjem načel celostnega prometnega načrtovanja.

Ukrep se nanaša na cilja: 1.1 in 1.2.

8. Priprava uravnoveženega občinskega proračuna

Občina Bovec bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju mobilnosti uravnovežena glede na vse prevozne načine. Predvsem se bodo povečale naložbe za zagotavljanje ukrepov trajnostne mobilnosti, dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP.

Ukrep se nanaša na cilj: 1.2.

9. Izdelava in pobude za izdelavo mobilnostnih načrtov

Občina Bovec bo redno izdelovala in spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za tiste, ki ustvarjajo večji promet (občina, javni zavodi, javne ustanove, gospodarstvo ...).

Ukrep se nanaša na cilje: 1.3.

10. Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami

Vzpostavitev sodelovanja pri načrtovanju ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami, krajevnimi skupnostmi, DRSI, Ministrstvom RS za infrastrukturo, Ministrstvom za okolje, Planinsko zvezo Slovenije, Triglavskim narodnim parkom in drugimi deležniki, predvsem na temo ureditve rekreacijskih, daljinskih in gorskih peš ter kolesarskih poti in JPP.

Ukrep se nanaša na cilje: 1.1.



Slika 8: Razprava ožje delovne skupine v sklopu izdelave CPS, 18. april 2018



7.5 Akcijski načrt

ZAP. ŠT.	PODROBNEJŠI OPIS UKREPA	VIRI SREDSTEV (ocena investicije)	NOSILEC IZVAJANJA	2023
1.	Organizacija občinske uprave (koordinacija in redno izobraževanje)	brez	OB	✓
2.	Sprejetje, zagon, revizije in posodobitev strategije	1.000 € za revizije na 2 leti 3.000 € za prenovo na 5 let	OB	✓
3.	Spremljanje kazalnikov na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo (anketa, štetje)	2.000 € na 2 leti (štetje) 1.000 € na 2 leti (anketa)	OB	✓
4.	Izdelava načrta omrežja peš, kolesarskih poti in cest z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	10.000 € na 5 let	OB	✓
5.	Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk	brez	OB	✓
6.	Sistem vključevanja javnosti in promocijske aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti (JR, prireditve, ETM, razstave)	1.000 € letno	OB in vrtci, šole, drugi javni zavodi	✓
7.	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja	brez	OB	✓
8.	Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti	brez	OB	✓
9.	Mobilnostni načrt za večje generatorje prometa (izdelava, pobude, promocija)	brez	OB ter javni zavodi	✓
10.	Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami	brez	OB in sosednje občine	✓

✓ izvedba

Preglednica 3: Akcijski načrt prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje



**umestitev urbane
opreme - prijazno
uporabnikom**



**ureditev mešane
površine - prijazno
kolesarjem in
pešcem**



**območje
umirjenega
prometa -
tlakovanje**



**ozelenitev
mešane
površine**



Slika 9: Vizija – možnost ureditve mešane površine, Trg golobarskih žrtev, Bovec

08

Drugi steber: HOJA

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 mestnih območjih, kot je Bovec. 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

Pešačenje je v zdajšnjih dokumentih in strategijah obravnavano, vendar so tako cilji kot ukrepi večinoma predvideni v manjši meri, velikokrat bolj posredno in v primerjavi z motornim prometom manj prednostno. Pešci so najšibkejša skupina udeležencev v prometu, zato bi morali biti v prihodnje v fazi načrtovanja upoštevani z največjo prednostjo.

V občini je še veliko problematičnih točk za pešce, še posebej na področju vzdrževanja infrastrukture, javne razsvetljave ter sklenjenosti omrežja. Infrastruktura je še posebej problematična v ruralnem zaledju. Slabi pogoji za pešačenje so predvsem na območju prometnih cest, ob katerih so pločniki velikokrat preozki in neprilagojeni invalidom, mamicam z vozički idr. Glavnina javnih površin je namenjena motornemu prometu, čeprav bi na številnih mestih, še posebej v središču mesta, bilo primerneje več prostora nameniti drugim dejavnostim, ki so vezane na pešačenje.

V manjših naseljih so pogoji za pešačenje omejeni, saj na teh območjih pogosto ni pločnikov, ponekod manjka tudi javna razsvetljava. Vozila v manjših krajih velikokrat dosegajo previsoke hitrosti, saj ni izvedenih ukrepov za umirjanje hitrosti. Problematična je nesklenjenost pločnikov, kjer morajo pešci sestopati na vozišče in so zato bolj izpostavljeni motornemu prometu. Za povezave med naselji, ki so časovno primerne za hojo, bo treba zagotoviti več poti, ki potekajo odmaknjeno od prometnic.

Do zdaj je bila premalo poudarjena gradnja varnih prehodov za pešce in načrtovanju križišč, ki umirjajo promet in povečujejo prometno varnost vseh udeležencev. Najbolj problematična so križišča na prometnih cestah, ki potekajo skozi gosteje poseljena območja, saj je tu interakcija med pešci in vozili pogosta.

Nekaj ključnih splošnih in konkretnjših ugotovitev v zvezi s pešačenjem:

- tranzitni promet in vključno z njim povezanim hrupom in izpusti, lahko negativno vpliva na število in delež pešcev in turistov;
- urejene pešpoti povečujejo peš promet;
- ceste z manj prometa so bolj privlačne za pešačenje;
- v občini je še veliko problematičnih točk za pešce, še posebej na področju vzdrževanja infrastrukture,
- javne razsvetljave ter sklenjenosti omrežja;
- infrastruktura je še posebej problematična v ruralnem zaledju;
- dostopnost za ljudi s posebnimi potrebami je pomanjkljiva.

Za senzorično in gibalno ovirane je dostopnost do pomembnejših ustanov omejena, saj je njim namenjena infrastruktura velikokrat pomanjkljiva ali neustrezno izvedena. Na tem področju bo v prihodnje treba nameniti več pozornosti podrobnostim izvedbe, ki jih pogosto opazijo šele uporabniki, ne pa tudi načrtovalci.



Slika 10, 11: Primer neustrezne širitve hodnikov za pešce v središču Bovca



Slika 12, 13: Primer neustrezne širitve hodnikov za pešce v središču Bovca



Slika 14, 15: Primer ovir na hodniku za pešce v središču Bovca



Slika 16, 17: Primer prometnih površin, kjer hodniki ali prehodi za pešce niso urejeni



Hojo ocenjujemo kot veliko možnost pri obvladovanju vprašanj onesnaženja, hrupa in javnega zdravja. Po podatkih NIJZ prekomerna telesna masa in debelost naraščata tako v Sloveniji kot tudi v večini evropskih držav. Prekomerna prehranjenost v Bovcu je sicer pod slovenskim povprečjem, vendar je vseeno skrb vzbujajoče, da je v občini vsak peti otrok predebel.

8.2 Dosežki

Pogoji za razvoj pešačenja glede na velikost mesta Bovec, gostota poselitve in razporeditev dejavnosti so razmeroma ugodni.

Velik korak k povečanju privlačnosti za pešačenje so urejene površine za pešce. Občina Bovec je v preteklem obdobju na manjših odsekih znotraj naselja Bovec uredila hodnike za pešce, vendar je njihovo število majhno, pogosto so tudi tehnično neustrezni (premajhne širine). Pešcem prijazno je bil urejen osrednji trg – Trg golobarskih žrtev, vendar je ureditev še vedno

podrejena motornemu prometu. Tu se kažejo možnosti ureditve mešane površine, katera postavlja pešce pred motorni promet.

Celotno območje občine ima velik potencial za rekreacijsko in turistično dejavnost na prostem. Trenutno se ta odvija predvsem kot pohodništvo in planinarjenje, kolesarjenje, vodni športi, padalstvo in zmajarstvo. Z vidika pohodništva in planinarjenja je urejenih veliko sprehajalnih poti.

Z izvajanjem celostne prometne strategije bomo izboljšali stanje na področju pešačenja v naslednjih petih letih. Za doseganje ciljev se bodo izvajali tako infrastrukturni ukrepi za izboljšanje pogojev za pešačenje kot različne akcije za ozaveščanje prebivalcev o pomenu hoje.

8.3 Cilji

CILJI	CILJNE VREDNOSTI	KAZALNIKI
2.1 Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš.	Vzpostaviti vsaj tri ključne povezave ter odprava vsaj pet problematičnih točk v omrežju pešpoti letno do leta 2025. Izvesti tri ukrepe gibalno in senzorično oviranim osebam v ožjem središču in zaledju letno do leta 2025.	Število vzpostavljenih novih ključnih povezav ter odpravljenih problematičnih točk. Število izvedenih prilagoditev infrastrukture.
2.2 Povečanje deleža hoje za kratka potovanja in povečanje prisotnosti pešcev v središčih naselij.	Povečati število pešcev za 30% glede na obstoječe stanje do leta 2025. Povečati delež opravljenih poti v službo ali šolo peš za 20% do leta 2025 v primerjavi z obstoječim stanjem.	Število pešcev na referenčnih mestih (v analizi stanja štetje prometa ni bilo opravljeno). Delež opravljenih poti peš, opravljeno v sklopu vsakoletnega spremljanja kazalnikov.
2.3 Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti pešcev.	Zmanjšati število nesreč z udeleženiimi pešci za 50% do leta 2025 glede na povprečje v obdobju 2015–2017.	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci (vir: AVP).

Preglednica 4: Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Hoja

8.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Bovec predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

1. Nadgradnja varnih peš poti v šolo

Občina Bovec bo izdelala potrebne načrte in pridobila ustrezno dokumentacijo za nadgradnjo obstoječih ter gradnjo novih peš poti v šolo, skladno z načeli trajnostne mobilnosti, dokumentom CPS in drugimi standardi ter pravilniki. Ukrepi se nanašajo na cilje: 2.1, 2.2 in 2.3.

2. Povečanje privlačnosti pešpoti

Obstoječe pešpoti bomo z rednim vzdrževanjem stalno izboljševali in nadgrajevali, tako da bodo primerne za vse vrste uporabnikov – otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, uporabnike na rolerjih, za vožnjo otroških vozičkov in z invalidskimi vozički itn. Obnavljali bomo dotrajane pešpoti in pločnike, zamenja



li in dodajali bomo ulično opremo, kot so: klopi, svetilke itn., skrbeli za hortikulturno urejenost, ter dodali pešcem uporabno in privlačno (prometno) signalizacijo. Celovito bomo uredili ožja središča naselij, okolice šol in vrtcev in pešpoti znotraj naselij. Ukrep se nanaša na cilj: 2.2.

3. Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk

Da bi povečali privlačnost in prepoznavnost pešačenja, bomo nadgradili oznake za pešačenje (npr. odtisi stopinj na tleh) in postavili oznake časa hoje do posameznih glavnih ciljnih točk (npr. do šole: 15 minut itn.).

Ukrep se nanaša na cilj: 1.2 in 2.2.

4. Ureditev in označitev rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoti v občini

Celovito bomo uredili in označili pomembne rekreacijske, turistične ter tematske peš poti v občini Bovec.

Ukrep se nanaša na cilj: 1.2 in 2.2.

5. Vzpostavitev peš con

Občina Bovec bo izdelala potrebne načrte in pridobila ustrezno dokumentacijo za urejanje obstoječih ter gradnjo novih peš površin v samem mestnem središču, upoštevajoč načela trajnostne mobilnosti in principa skupne prometne površine ali 'shared space'. Predpogoj za zapiranje središča mesta za avtomobile je izvedba severne napajalne obvoznice. Zapiranje

trga za promet se naj izvede postopoma z možnostjo uvedbe enosmernega motornega prometa.

Ukrep se nanaša na cilj: 1.2 in 2.2.

6. Razširitev in dopolnitev omrežja pešpoti

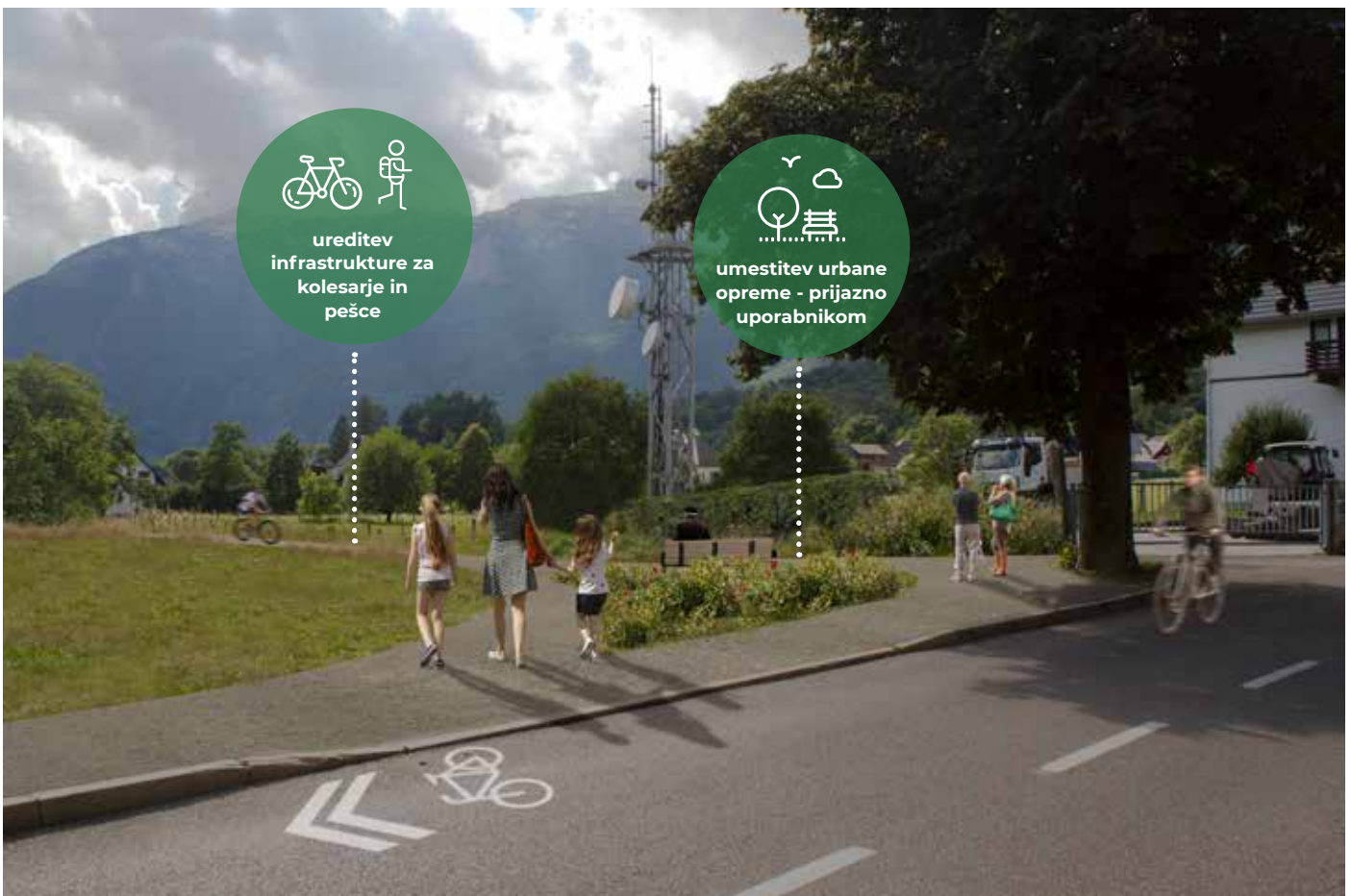
Občina Bovec bo izdelala potrebne načrte in pridobila ustrezno dokumentacijo za vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječih ter gradnjo novih peš površin. Infrastrukturo znotraj naselij bomo prilagodili za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Postopno bomo zgradili manjkajoče pločnike znotraj naselij ob glavnih cestah ter razširili ostala omrežja pešpoti. Uredili in izboljšali bomo peš povezave med Bovcem in okoliškimi naselji ter uredili omrežje pešpoti med poselitvenimi območji.

Ukrep se nanaša na cilje: 2.1, 2.2 in 2.3.

7. Odprava nevarnih mest na površinah za pešce

Za namen izboljšanja varnosti peš površin bomo vzpostavili območja umirjenega prometa, preverili in prilagodili javno razsvetljavo, nadgradili varne šolske poti itn. Uredili bomo obstoječe prehode za pešce na območju velike frekvence prometa ter povečali število prehodov za pešce znotraj naselij. Vse prehode za pešce bomo uredili skladno z varnostnimi standardi.

Ukrep se nanaša na cilje: 2.1, 2.2 in 2.3.



Slika 18: Vizija – peš povezava med naseljema Brdo in Rupa – Bovec

8.5 Akcijski načrt

ZAP. ŠT.	PODROBNEJŠI OPIS UKREPA	VIRI SREDSTEV (ocena investicije)	NOSILEC IZVAJANJA	2023
1.	Nadgradnja varnih pešpoti v šolo	1.500 € letno	OB in vrtci, šole, drugi javni zavodi	✓
2.	Povečanje privlačnost pešpoti (tlakovanje, urbana oprema ...)	10.000 € za 5 let	OB	✓
3.	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	2.000 € v letu 2019 1.000 € letno (2019-2023)	OB TDS in šole	✓
4.	Ureditev in označitev rekreacijske, turistične in tematske pešpoti ter pešpoti v občini	10.000 € v letu 2019 5.000 € letno (2019-2023)	OB in TDS	✓
5.	Vzpostavitev peš con (- severna napajalna obvoznica je pogoj za zaprtje centra ter ureditev ožjega središča – peš cona)	Ob predpostavki sofinanciranja 3.000.000 € v 5 letih	OB in DRSI	✓
6.	Razširitev in dopolnitev omrežja pešpoti (pločniki)	Ob predpostavki sofinanciranja 200.000 € letno	OB	✓
7.	Odprava nevarnih mest na površinah za pešce	10.000 € letno	OB	✓

✓ izvedba

Preglednica 5: Akcijski načrt drugega prometnega stebra: Hoja



09

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

V občini Bovec se kolesarski promet skoraj v celoti odvija po obstoječih cestah in poteh, ki za varnost kolesarjev trenutno niso ustrezno urejene. Kolesarjenje po nekaterih cestah, še zlasti po državnih cestah, je nevarno zaradi visoke hitrosti vozil in velike prometne obremenjenosti. Na določenih odsekih so nevarne tudi manj prometne ceste, ker so mestoma nepregledne, preozke ali slabo vzdrževane.

Gradnja kolesarskih povezav je šele v začetni fazi izdelave. Poleg omejenih finančnih sredstev občine razvoj kolesarske infrastrukture zavirajo tudi restriktivni naravovarstveni in vodovarstveni pogoji ter lastniška problematika. Zaradi specifične konfiguracije terena (hribovito območje z ozkimi dolinami) do zdaj tudi ni bilo razumevanja pri razpisodajalcih za sofinanciranje gradnje oziroma ureditve večnamenskih poti (kolesarjenje, pohodništvo ...).

Prebivalci s trenutnimi pogoji za kolesarjenje niso zadovoljni. Prebivalci si želijo boljše kolesarske infrastrukture.

V sklopu projekta »Kolesarske povezave Severne Primorske (Goriške razvojne) regije« – MRRA – DRSI je predvidena ureditev državnega kolesarskega omrežja Severne Primorske (Goriške razvojne) regije.

V prilogi Pravilnika o kolesarskih povezavah (Ur. l. RS 29/2018) v seznamu državnih kolesarskih povezav:

1. Glavna kolesarska povezava GI: Kranjska gora–Vršič–Trenta–Bovec–Kobarid
2. Regionalna kolesarska povezava RI: Predel–Bovec–Žaga–Učja

Projekt označevanja na območju občine Bovec poteka v okviru podjetja ZMAS SI, d. o. o., in je že izveden za:

- traso GI: Vršič–Čezsoča
- traso RI: Predel–Bovec–Žaga–MP Učja
- povezavo RI z GI: Kal - Koritnica–Ravni Laz

Označevanje še ni izvedeno za traso Čezsoča–Trnovo ob Soči. V občini Bovec začasni tras ne predvidevamo saj so obstoječe glavne ceste za kolesarje nevarne.

V okviru projektnih predlogov za koriščenje kohezijskih sredstev je občina Bovec za prednostno naložbo spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti, prijavila projektni predlog z naslovom 'Urejanje koridorjev za pešce in kolesarje'. V okviru projektnega predloga so predvidene tri aktivnosti, ki so umeščene v regijski projekt:

- aktivnost 8 – za kolesarsko povezavo: Bovec–Log pod Mangartom;
- aktivnost 9 – za kolesarsko povezavo: Bovec–Trenta;
- aktivnost 10 – za kolesarsko povezavo: Bovec–Srpenica–Trnovo ob Soči.

Opisano se bo izvedlo v okvirni skupni dolžini 42 km, ki se bo predvidoma izvajala prek nosilca DRSI.

V okviru slednjega se spodbuja tudi povezave med naselji, prevozi na šolo in delo na nemotoriziran način skladno z načeli trajnostne mobilnosti.

V zavesti prebivalcev Bovca in okoliških naselij še ni prepričanja o tem, da lahko kolo na krajših razdaljah dostojno zamenja uporabo avtomobila. Problem vsakodnevnne uporabe kolesa predstavlja

tudi konfiguracija terena in nevarni odseki glavnih cest, ki so za kolesarje nevarni. Prav zato Občina Bovec spodbuja gradnjo kolesarskih poti zunaj cestišč, saj je to bolj varno za kolesarje.

Smiselno bi bilo spodbujati uporabo električnih koles s sofinanciranjem nakupa, z gradnjo polnilnic in izposojo električnih koles.

Da se nekateri ne odločajo za vožnjo s kolesom je vzrok tudi v neprimernih pogojih za shranjevanje koles in neurejenemu parkiranju. Pomembno je, da se v prihodnje zagotovijo kakovostna in varna parkiršča za kolesa pri vseh večjih javnih ustanovah, športnih in nakupovalnih centrih, avtobusnih postajah ter turističnih znamenitostih. Spodbujati je treba gradnje kolesarnic ob večstanovanjskih blokih, delovnih mestih, šolah in drugih javnih ustanovah.

K povečanju števila kolesarjev bi pomembno vplivala tudi boljša možnost prevoza koles z avtobusi ter medsebojno povezana celostna ponudba namenjena kolesarjem, kot so: urejena počivališča, servisi za kolesa, gostinska ponudba itn. Večjo varnost kolesarjev na obstoječih cestah bi v času turistične sezone lahko dosegli tudi z zmanjšanjem motornega prometa z vzpostavitvijo boljšega javnega prevoza do turističnih zanimivosti.

Občina Bovec bi lahko z urejenimi kolesarskimi povezavami in povezano dodatno turistično ponudbo postala idealna kolesarska destinacija, saj nudi izjemno raznoliko pokrajino s številnimi naravnimi in kulturnimi znamenitostmi, manj prometnimi lokalnimi cestami in potmi ter že razvito dodatno turistično in servisno ponudbo namenjeno kolesarjem. Dolina reke Soče ima velik potencial za razvoj vsakodnevnega, izletniškega, rekreativnega in družinskega kolesarjenja, medtem ko slikovit hribovit in planotast svet nudi idealne pogoje za gorske in rekreativne kolesarje. Gorsko kolesarjenje je na območju občine Bovec razvito predvsem zaradi tras, ki se umeščajo pretežno na bivše mulatjere iz I. svetovne vojne.

9.2 Dosežki

Rekreativno kolesarjenje je v zadnjih letih postalo tako med občani kot turisti precej priljubljeno. Pomemben razlog je slikovita krajina ter razvita spremljajoča turistična in servisna ponudba.

Kot predhodno že opisano, je občina Bovec v sklopu projekta »Kolesarske povezave Severne Primorske (Goriške razvojne regije« pristopila tudi k sodelovanju za urejanje državnega kolesarskega omrežja Severne Primorske (Goriške razvojne regije).

Cilj občine Bovec je namreč tudi prebivalcem približati kolesarjenje kot način trajnostnega premikanja za namen opravljanja vsakdanjih aktivnosti in opravkov!

Kolesarjem so na voljo promocijski in predstavitveni materiali, kolesarski zemljevidi ter informacije na internetu (spletna stran <https://www.bovec.org/sl/sportne-aktivnosti/mtb-gorsko-kolesarstvo>). Tu je prikazanih in opisanih dvanajst kolesarskih poti z oznako zahtevnosti, dolžine, višinske razlike in zemljevidom. Tovrstni predstavitveni materiali so namenjeni predvsem rekreativnemu in izletniškemu kolesarstvu, nekoliko manj vplivajo na promocijo kolesarjenja prebivalcev občine – kot alternativnega načina mobilnosti.

V občini je tudi vse več ponudnikov, ki izposojajo in servisirajo kolesa, organizirajo prevoze kolesarjev in vodenja. Tovrstna dejavnost je prisotna predvsem v času turistične sezone in je namenjena predvsem obiskovalcem Posočja. Na drugih področjih kolesarskega prometa večjih dosežkov na področju občine ni evidentiranih.



Slika 19: Gorsko kolesarjenje (vir: Slotrips.si)



9.3 Cilji

CILJI	CILJNE VREDNOSTI	KAZALNIKI
3.1 Vzpostavitev pogojev za načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	Vzpostaviti sodelovanje s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami na področju kolesarjenja do leta 2019. Izgraditi ali označiti vsaj 3 km novih kolesarskih povezav letno od leta 2019.	Število sestankov na temo kolesarjenja s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami. Število in dolžina vzpostavljenih novih kolesarskih povezav.
3.2 Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje ter parkiranje koles na ravni občine in regije.	Vzpostaviti celovito kolesarsko omrežje do leta 2030. Zagotoviti vsaj dveh kakovostnih in varnih parkirišč za kolesa pri javnih zgradbah in turističnih znamenitostih letno od leta 2019.	Sklenjeno kolesarsko omrežje. Število javnih zgradb ter turističnih točk s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči.
3.3 Povečanje deleža kolesarjenja.	Urediti vsaj eno urejeno počivališče za kolesarje letno od leta 2019. Povečati število kolesarjev za 30% glede na obstoječe stanje do leta 2025. Povečati delež s kolesom opravljenih poti v službo ali šolo za 25 % do leta 2025 glede na obstoječe stanje.	Število urejenih počivališč ob kolesarskih komunikacijah. Število kolesarjev na referenčnih mestih (v analizi stanja štetje prometa ni bilo opravljeno). Delež s kolesom opravljenih poti, opravljeno v sklopu vsakoletnega spremljanja kazalnikov.
3.4 Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti kolesarjev.	Zmanjšati število nesreč z udeleženi kolesarji za 50% do leta 2025 glede na povprečje v obdobju 2015–2017.	Število prometnih nesreč z udeleženi kolesarji (vir: AVP).
3.5 Označitev državnih kolesarskih povezav Severne Primorske na območju Občine Bovec.	Označitev odsekov državnih kolesarskih povezav na območju občine Bovec do leta 2020.	Skupno število odsekov z označenimi kolesarskimi povezavami.

Preglednica 6: Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

9.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Bovec predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

1. Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk

Da bi povečali privlačnost in prepoznavnost kolesarjenja, bomo nadgradili oznake za kolesarjenje in postavili oznake časa kolesarjenja do posameznih glavnih ciljnih točk (npr. do šole: 5 minut itn.). Označili bomo tudi turistične in tematske kolesarske poti.

Ukrep se nanaša na cilje: 3.1, 3.2, 3.3 in 3.4.

2. Ureditev in označitev kolesarskih povezav v občini

Celovito bomo uredili in označili pomembne kolesarske povezave v občini Bovec.

Ukrep se nanaša na cilje: 3.1, 3.2 in 3.3.

3. Vzpostavitev manjkajočih delov kolesarskih površin ter odprava pomanjkljivosti na obstoječem omrežju

Občina Bovec bo uredila večnamensko pot okrog letališča. Ukrep se nanaša na cilje: 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 in 3.5.

4. Gradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah

Mesta za varno in udobno parkiranje koles so pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, ki se pogosto zanemari. To obsega kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje koles. Kratkotrajno parkiranje vključuje na primer kolesarska stojala za obiskovalce ob storitvenih objektih, ki jih je mogoče zagotoviti preprosto in poceni. Zagotovili bomo parkirišča za kolesa ob vseh večjih javnih ustanovah, avtobusnih postajah ter turističnih znamenitostih. Spodbujali bomo postavitev kolesarnic pri večstanovanjskih stavbah ter v večjih poslovnih in trgovskih središčih. Ukrep se nanaša na cilje: 3.2, 3.3 in 3.4.

5. Vzpostavitev avtomatiziranega sistema za izposajo koles

Občina Bovec bo spodbujala vzpostavitev avtomatiziranega sistema izposoje (električnih) koles gradnjo polnilnic za električnih kolesa, ki bodo olajšala premagovanje razdalj in vzpostavila možnost za širjenje kolesarjenja tudi zunaj mesta (območja z večjimi nakloni).

Ukrep se nanaša na cilja: 3.2, 3.3 in 3.5

6. Povečanje privlačnosti kolesarskih poti

Poudarek bo na izboljšanju kakovosti in celostni označitvi zdajšnjih kolesarskih poti, na primer s smerokazi, ki bodo označevali

primarne kolesarske povezave skozi mesto ter v zaledju in časovno dostopnost lokacij. Privlačnost bomo povečali tudi z rednim vzdrževanjem krajinske ureditve ob poteh, ureditvijo mest za počitek in parkiranje koles, pitniki, sanitarijami za kolesarje, tematskimi kartami, aplikacijami itn. Za namen rekreativnega kolesarjenja naj se ureja tudi 'mulatiere' ali večnamenske poti z ustreznim označevanjem in režimom uporabe. Ukrep se nanaša na cilj: 3.2.

7. Izboljšanje varnosti kolesarskih površin

Za namen izboljšanja varnosti kolesarskih površin bomo vzpostavili območja umirjenega prometa, zgradili manjkajoče dele površin za kolesarje in odpravili pomanjkljivosti na zdajšnjem omrežju v širšem mestnem omrežju. Pripravili bomo register nevarnih točk za kolesarje, ki bo podlaga za njihovo odpravljanje. Primeri takih točk so nekateri prehodi čez cesto, prehodi s površin za kolesarje na cesto ter stebri javne razsvetljave na kolesarskih površinah itn. Ukrep se nanaša na cilje: 3.1, 3.2 in 3.4.

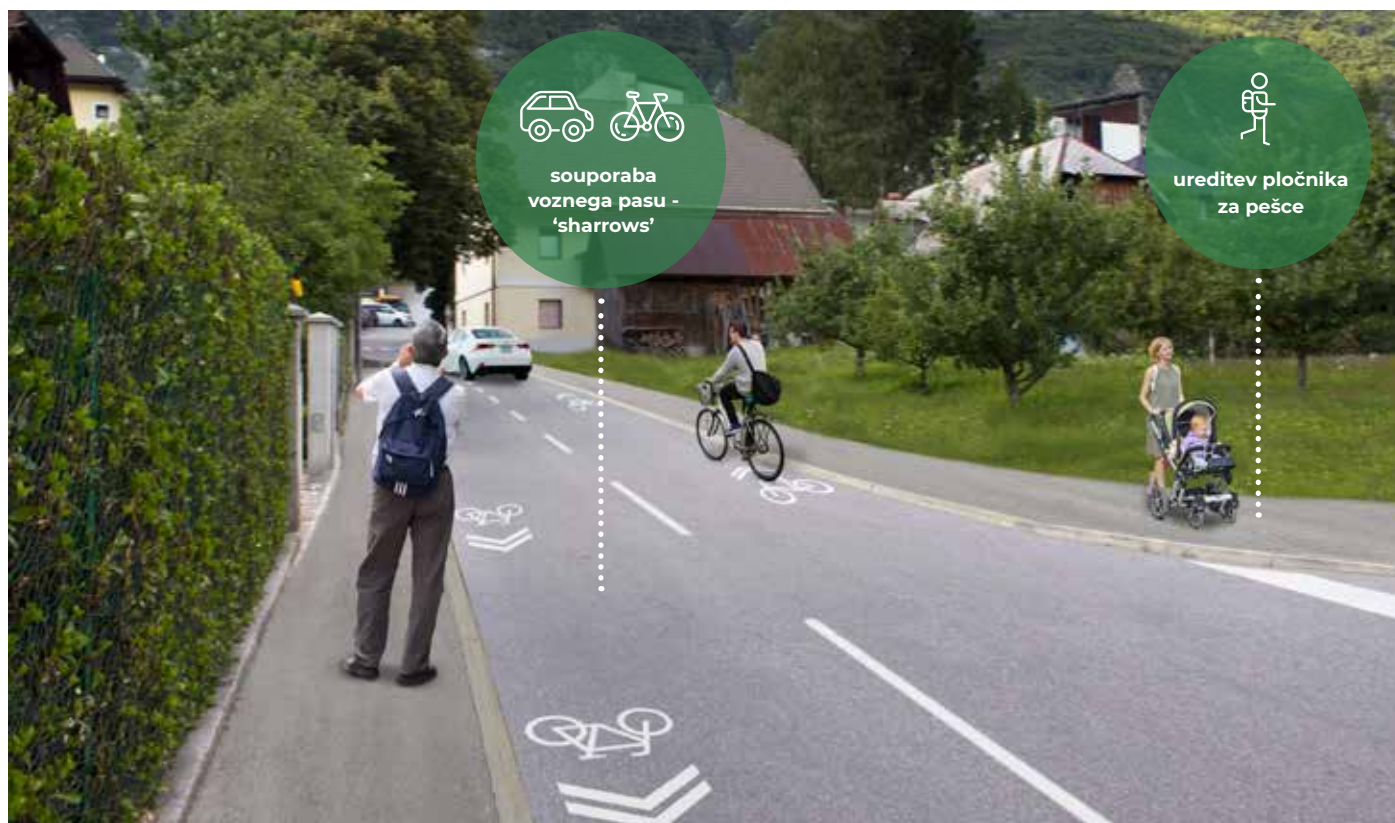
8. Izvedba kolesarskih poti

Državne kolesarske povezave naj se izvedejo zunaj kolesarskih poti med naselji (Učja–Žaga, Predel–Log pod Mangartom, Vršič–Trenta).

Ukrep se nanaša na cilje: 3.1, 3.2 in 3.3.

9. Razvoj kolesarskega omrežja in infrastrukture

Ukrep se nanaša na cilje: 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 in 3.5.



Slika 20: Vizija – primer ureditve infrastrukture za pešce in kolesarje, Rupa – Bovec



9.5 Akcijski načrt

ZAP. ŠT.	PODROBNEJŠI OPIS UKREPA	VIRI SREDSTEV (ocena investicije)	NOSILEC IZVAJANJA	2023
1.	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	1.000 € letno (2019-2023)	OB in šole in TDS	✓
2.	Ureditev in označitev kolesarskih povezav v občini	5.000 € letno (2019-2023)	OB in TDS	✓
3.	Večnamenska pot okrog letališča	Ob predpostavki sofinanciranja 300.000 € za 5 let	OB	✓
4.	Gradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in druge infrastrukture	Ob predpostavki sofinanciranja 50.000 € za 5 let	OB in DRSI	✓
5.	Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposajo koles	Ob predpostavki sofinanciranja 100.000 € leta 2019 - 2023	OB	✓
6.	Povečanje privlačnosti kolesarskih poti (urbana oprema, utrjevanje, označevanje ...)	4.000 € letno	OB in TDS	✓
7.	Kolesarske poti med naselji (Bovec – Log pod Mangartom; Bovec – Trenta; Bovec – Srpenica - Trnovo)	Ob predpostavki sofinanciranja 1.946.000 EUR (2021-2023)	DRSI	✓
8.	Državne kolesarske povezave zunaj kolesarskih poti med naselji (Učja – Žaga, Predel – Log pod Mangartom, Vršič – Trenta)	2.000.000 €	DRSI	✓
9.	Razvoj kolesarskega omrežja in infrastrukture	1.000 € letno (2019-2023)	OB	✓

✓ izvedba

Preglednica 7: Akcijski načrt tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

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 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

Ponudnik linijskih avtobusnih prevozov za občino Bovec je Nomago, d. o. o., ki Bovec povezuje z Ljubljano, Novo Gorico in Kranjsko Goro. Zaradi časovne potratnosti sta avtobusni liniji do Ljubljane sorazmerno nepriljavni, saj prevoz v eno smer traja 3 (čez Vršič) ali celo 4 ure (čez Idrijo). Dnevno so na voljo od ena do tri povezave v obe smeri, odvisno od letnega časa in vrste dneva. Za pot do Nove Gorice avtobus potrebuje okoli 2 uri, na voljo pa so do 4 povezave v obe smeri dnevno. V obdobju med 1. 6. in 26. 9. vozi avtobus na relaciji Bovec–Vršič–Kranjska Gora, ki je v letu 2018 v juliju in avgustu razširil linijo tudi na relacijo Bovec–Predel–Trbiž–Kranjska Gora in pomembno povezal Bovec z železniško in avtocestno povezavo na Trbižu ter vzpostavil avtobusno krožno linijo Bovec–Predel–Trbiž–Rateče–Kranjska Gora–Vršič–Trenta–Bovec.

Avtobusna postajališča v občini Bovec so slabo vzdrževana. Problematična so predvsem avtobusna postajališča ob državnih cestah. Določena so popolnoma neoznačena in brez osnovne infrastrukture (nadstrešek, klop, koš). Avtobusna postajališča zunaj naselja Bovec so slabše oskrbovana in dostopna samo po nevarnih poteh (ob cesti brez pločnika).

Občina želi urediti avtobusna postajališča tudi na celotnem območju občine, če je to le mogoče, na vozišču. Prevozniki avtobusov že dlje časa opozarjajo na zaostreno zakonodajo glede ustavljanja na neoznačenih postajališčih, kar predstavlja velik problem, saj tudi nekatera postajališča, ki so bila v preteklih

letih umeščena v daljinar, tam niso več evidentirana, zaradi česar se lahko celotna logistika uveljavljenih javnih prevozov v poletnih mesecih v letu poruši.

V občini Bovec ni vzpostavljene linije za mestni prevoz. Medkrajevni primestni javni avtobusni promet v občini Bovec je nezadostno zasnovan tako na regionalnem kot na državnem nivoju. Frekvenca odhodov je premajhna ali pa naselja sploh niso dostopna z javnim prometom. Infrastruktura na postajališčih je pomanjkljiva na večini postajališč v občini. Ponudba za turiste zaostaja za ostalimi alpskimi občinami.

Avtobusni sistem ni integriran ne prostorsko ne časovno, ob tem so slabe možnosti kombiniranja sistemov s prevozom koles. Anketiranci so večinoma nezadovoljni z urejenostjo postaj, ki tudi niso prilagojena invalidom.

Hop-on hop-off turističnih avtobusov, ki so prisotni v nekaterih alpskih občinah (Kobarid, Bohinj, Bled, Radovljica), v Bovcu ni.



10.2 Dosežki

Občina Bovec je na Direkcijo Republike Slovenije za ceste v letu 2018 naslovila »Vlogo za ogled in izdajo strokovnega mnenja oz. potrdila komisije DRSI za vzpostavitev avtobusnih postajališč na vozišču«, kjer gre za ureditev 19 parov avtobusnih postajališč na vozišču državnih cest R1-203 na odsekih 1002 Predel–Bovec in 1003 Bovec–Žaga ter R1-206 na odsekih 1028 Vršič–Trenta in 1029 Trenta–Bovec na območju občine Bovec. Z ureditvijo avtobusnih postajališč bi pridobili pomembno povezavo z avtocesto in železnico v Trbižu ter omogočali pomemben pretok turistov v času turistične sezone, domačemu prebivalstvu pa nudili več možnosti javnih prevozov.

Urejeni so prevozi šoloobveznih otrok, ki zaradi oddaljenosti ali neustreznih varnostnih pogojev ne morejo drugače dostopati do šole. V okviru projekta CIPRA izhaja knjižica Vozni redi v Alpah, ki vsebuje 48 linij avtobusov, vlakov, žižnic in ladij po slovenskih Alpah in čez mejo, vključno z avtobusnimi povezavo Nova Gorica–Tolmin–Bovec.

Rečni promet je organiziran le v okviru različnih zasebnih ponudnikov, ki nudijo rečni transport predvsem za turistične in rekreativne namene. V Bovcu je organiziran tudi zračni promet, na novem letališču, ki ni samo športno. Rečni in zračni promet še nista zajeta v tej prometni strategiji, ker gre za ločeno specifikko, ki se bo urejala ločeno.

10.3 Cilji

CILJI	CILJNE VREDNOSTI	KAZALNIKI
4.1 Povečanje uporabe JPP.	Povečati delež poti opravljenih z avtobusom v šolo in na delo za 50% do leta 2025 glede na obstoječe stanje.	Delež opravljenih poti z avtobusom glede na vsakoletno analizo stanja.
	Povečanje frekvence voženj in optimizacija tras JPP do leta 2022.	Dolžina časovnega intervala med vožnjami ter število prilagoditev tras JPP.
4.2 Izboljšanje kakovosti JPP.	Urediti oz. opremiti (nadstreški, klopi, table, ...) tri avtobusna postajališča letno do leta 2022.	Število urejenih avtobusnih postajališč.
	Prilagoditi celoten JPP gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim.

Preglednica 8: Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

10.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Bovec predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

1. Optimizacija mestnega JPP in šolskih prevozov

Naročili bomo študijo, da bi našli načine za optimizacijo avtobusnega prometa, saj je namen razširiti pokritost območij z avtobusnim omrežjem, optimizirati časovni interval voženj in potek linij, da uporabnikom zagotovimo najbolj optimalno mogočo storitev. Preučili bomo možnost sofinanciranja avtobusnega prometa, možnost uvedbe avtobusne krožne linije in uvedbe prevoza »na klic«, ki bo omogočal dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso zadovoljive.

Uredili bomo tudi postajališča z nadstrešnicami, sedišči in voznimi redi, označili s prometno signalizacijo, prilagodili postajališča in vozni park za kolesa ter osebe z omejeno mobilnostjo. Prenovo bomo izvajali fazno, glede na število potnikov in možnost raznih oblik omejene mobilnosti na posameznih postajališčih. Ukrepi se nanašajo na cilja: 4.1 in 4.2.

2. Optimizacija medkrajevnega JPP in integracija s sistemom mestnega JPP

V sklopu optimizacije JPP bi uredili linije medkrajevnega JPP ter za namen integracije med posameznimi prometnimi načini prilagodili vozne rede in linije avtobusnih prevozov. Na avtobusnih postajah bi postavili tudi parkirišča za kolesa. Hkrati želimo proučiti možnost integracije šolskih prevozov z javnim potniškim prometom, kot je to že praksa v nekaterih občinah ter vzpostavitev enotne kartice

mobilitnosti, ki bi pripomogla k integraciji prometnih načinov in olajšanju večmodalnosti.

Ukrep se nanaša na cilja: 4.1 in 4.2.

3. Vključitev sistema enotne vozovnice

V sklopu optimizacije JPP bi postopoma uvedli sistem enotne vozovnice po principu že uspešnih in delujočih sistemov le te v Sloveniji, z namenom v enoten sistem povezati storitve izposoje koles, mestni JPP, parkiranje in druge javne storitve.

Ukrep se nanaša na cilja: 4.1 in 4.2.

4. Informatizacija mestnega JPP

V sklopu informatizacije sistema JPP se pri obstoječem javnem prevozu in ob uvajanju posameznih oblik javnega prevoza predvidi možnost uvedbe prikazovalnikov časov prihodov avtobusov na postajališčih. To bo pomembno prispevalo k izboljšanju kakovosti ponudbe, saj prispeva k prijetnejši uporabniški izkušnji. Potniki si namreč lahko skrajšajo čakalni čas na postajališču, zmanjša se tudi stres, povezan z nepredvidljivostjo prihodov avtobusov. Izboljša pa se lahko tudi delovanje prevoznika, saj omogoča boljše upravljanje voznega parka in zmanjšuje obseg zamud, kar pripomore tudi k boljši javni podobi javnega potniškega prometa.

Občina bo na svoji spletni strani vzpostavila tudi vozne rede ter izdelala aplikacijo za načrtovanje poti.

Ukrep se nanaša na cilja: 4.1 in 4.2.

5. Prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam

V sklopu optimizacije JPP bi postopoma prenovili ali na novo vzpostavili postajališča JPP, ki so prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam.

Ukrep se nanaša na cilja: 4.1 in 4.2.

6. Javni prevoz po sistemu »na klic«

S študijo bomo preučili možnosti uvedbe prevoza po sistemu 'na klic' in turističnega avtobusa Hop-on hop-off idr.

Ukrep se nanaša na cilja: 4.1 in 4.2.

7. Gradnja avtobusnih postajališč

Gradnja avtobusnih postajališč z vso spremljajočo infrastrukturo (razsvetljava, klopi, obvestilne table ...).

Ukrep se nanaša na cilja: 4.1 in 4.2.

10.5 Akcijski načrt

ZAP. ŠT.	PODROBNEJŠI OPIS UKREPA	VIRI SREDSTEV (ocena investicije)	NOSILEC IZVAJANJA	2023
1.	Optimizacija mestnega JPP in šolskih prevozov	5.000 € letno (izvedba, vzdrževanje)	sosednje občine, prevozniki	✓
2.	Optimizacija medkrajevnega JPP in integracija s sistemom mestnega JPP	5.000 € letno (izvedba, vzdrževanje)	Mzl, prevozniki	✓
3.	Vključitev sistema enotne vozovnice (kolesa, mestni JPP, parkiranje in druge javne storitve)	ni znano	OB in Mzl, prevozniki, ostale inštitucije	✓
4.	Informatizacija mestnega JPP (prikazovalniki časov, aplikacija, ...)	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 200.000 € (vzpostavitev) 20.000 € letno (vzdrževanje)	OB in prevoznik	✓
5.	Prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 20.000 € letno	OB in DRSI	✓
6.	Javni prevoz po sistemu »na klic«	50.000 € (nakup vozila) 1.000 € letno (vzdrževanje) 20.000 € letno (izvajanje)	OB in prostovoljci (upokojeanci)	✓
7.	Gradnja avtobusnih postajališč z vso spremljajočo infrastrukturo (razsvetljava, klopi, obvestilne table ...)	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 1.000.000 € v 5 letih	OB in DRSI	✓

✓ izvedba



11

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 prebivanja v občini.

11.1 Izzivi

Stopnja motorizacije (izražena v številu osebnih avtomobilov na tisoč prebivalcev) v občini Bovec je bila v obdobju 2010–2014 bistveno nižja kot stopnja motorizacije v Sloveniji v istem obdobju (518–523). V preteklih letih je bila zabeležena visoka rast stopnje motorizacije, zato se je po letu 2015 ta stopnja v občini Bovec zelo približala višini stopnje za celotno Slovenijo. V občini Bovec je bilo leta 2016 registrirano 2.001 vozilo, od tega 1.970 motornih in 31 priklopnih vozil.

Zaradi omenjene razmeroma visoke stopnje motorizacije in nekonkurenčnosti javnega potniškega prometa, ob hkratnem povečevanju zaposlenosti in deleža dnevniških migracij, prebivalci za večino poti in vse pogosteje uporabljajo osebni avtomobil. Za pot na delo, kot tudi po opravkih, ta delež znaša okoli 60%.

V splošnem so v občini Bovec površine za parkiranje v zasebnem, javnem ali mešanem statusu lastništva. Z zadnjih letih je bilo na področju mirujočega prometa v občini Bovec izvedenih nekaj sprememb in investicij. Na parkirišču ob A-postaji krožno-kabinske žičnice Kanin se od leta 2016 nahaja večje parkirišče z 240 parkirnimi mesti ter urejeno modro cono za avtodome, urejenih je bilo 15 parkirišč za avtodome.

Istega leta je bilo urejeno tudi parkirišče pri Zdravstvenem domu Bovec, kjer se nahaja skupaj 30 parkirnih mest, ki so namenjena tako obiskovalcem kot tudi zaposlenim v zdravstvenem domu. V središču naselja Bovec so dodatno urejene površine s časovno omejitvijo, katere služijo predvsem kratkotrajnemu parkiranju, kar omogoča večjo frekvenco uporabe parkirnih mest.

Trenutno je dostop z osebnim avtomobilom do središča mesta hiter.

Na izpostavljenih turističnih lokacijah so pogoste težave zaradi neurejenega parkiranja tako za avtomobile, avtodome in avtobuse. Pogosto je onemogočen ustrezen dostop do reke, kar ovira turistično dejavnost ob reki (predvsem dostopna mesta za rafting).

Delež izdatkov za mobilnost v Sloveniji znaša 16%, medtem ko je v 28 članicah EU 13%, kar nas po tem kazalniku uvršča na prvo mesto. To 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, večinoma sloni na cestni infrastrukturi. Ta sicer glede na izmerjene prometne obremenitve večinoma zadošča, vendar glavna cesta poteka tudi skozi mesto, kjer so njeni vplivi zaradi goste poseljenosti najbolj škodljivi (onesnaževanje zraka in tal, hrup, slabša prometna varnost, zastoji, poškodbe infrastrukture...). Težave se pojavljajo predvsem v času poletne turistične sezone, ko je na cestah poleg povečanega avtomobilskega prometa tudi nadpovprečno veliko motoristov. Ti so poleg pešcev, zlasti otrok in starostnikov, prometnovarnostno najbolj ogroženi. Posredno je z uporabo avtomobila povezan tudi čedalje bolj sedeč življenjski slog, ki slabo vpliva na zdravje.

11.2 Dosežki

V sklopu javnih razprav so udeleženci izrazili nezadovoljstvo s prisotnostjo motornega prometa v središču naselja Bovec, problematika je prisotna predvsem v času turistične sezone. Prav tako so izpostavili preobremenjenost z motornim prometom prometnic in parkirišč ob Soči. Kljub nekaterim prizadevanjem problematika do danes ostaja in jo bo v prihodnje treba celovito rešiti.

V središču naselja so bili izvedeni nekateri ukrepi na področju mirujočega prometa. Uvedene so bile parkirne površine s časovno omejitvijo, katere služijo predvsem kratkotrajnemu parkiranju, kar omogoča večjo frekvenco uporabe parkirnih mest. Na parkirišču ob A postaji krožno-kabinske žičnice Kanin se od leta 2016 nahaja večje parkirišče s 240 parkirnimi mesti ter urejeno modro cono za avtodome. Urejeno je bilo tudi parkirišče pri Zdravstvenem domu Bovec, kjer se nahaja skupaj 30 parkirnih mest, ki so namenjena tako obiskovalcem kot tudi zaposlenim v zdravstvenem domu.

Na področju prometne infrastrukture drugih večjih investicij ni bilo, rekonstruirani so bili posamezni odseki državnih cest R1-203 Predel–Bovec–Žaga–Kobarid, R1-206 Vršič–Trenta–Bovec in R2-401 Žaga–Učja.

11.3 Cilji

CILJI	CILJNE VREDNOSTI	KAZALNIKI
5.1 Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati količino motornega prometa v občini za 15% do leta 2025 glede na obstoječe stanje.	Število vozil na referenčnih mestih (vir: štetje).
	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo in v šolo za 15% do leta 2025.	Delež z avtomobilom opravljenih poti v službo ali šolo.
	Zmanjšati število avtomobilov na prebivalca za 3% do leta 2022.	Stopnja motorizacije (vir: STAT).
5.2 Umirjanje motornega prometa	Umiriti promet na vsaj enem območju letno v mestu ter v vsaj treh primestnih naseljih v občini do leta 2025.	Število območij z umirjanjem prometa.
5.3 Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja	Sprememba parkirne politike do leta 2021.	Vzpostavitev trajnostno naravnane parkirne politike.
5.4 Povečanje prometne varnosti	Zmanjšati število poškodovanih v nesrečah z motoriziranimi udeleženci za 50% do leta 2025 glede na obdobje 2015–2017 ter izničiti število smrtnih žrtev do leta 2030.	Število prometnih nesreč (vir: AVP).

Preglednica 10: Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet



11.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija občine Bovec predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

1. Predlog optimizacije parkirne politike

Občina Bovec bo izdelala študijo in predlog optimizacije parkirne politike, ki bo temeljila na ciljih in usmeritvah CPS, posodobila parkirne standarde ter povečala nadzor parkiranja. Parkirne tarife bodo določene tako, da bodo s časovnimi omejitvami in ceno parkirnin v mestnem središču spodbujale kratkotrajno parkiranje ter, obratno, spodbujale dolgotrajno parkiranje zunaj strogega mestnega jedra. Postavili bomo tudi usmeritvene table za parkirišča.

Ukrep se nanaša na cilj: 5.3.

2. Prilagoditev prometnega omrežja ciljem trajnostne mobilnosti

Občina Bovec bo izdelala potrebne načrte in pridobila ustrezno dokumentacijo za vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječih vozišč ter gradnjo novih cest za namen razbremenitve središča mesta in drugih naselij. V izogib negativnim vplivom motornega prometa na glavnih cestah skozi Bovec, je v prihodnosti v načrtu gradnja obvoznic, ki bi preusmerile tranzitni promet iz naselij. Občina ima sicer omejene možnosti vpliva na gradnjo infrastrukture, ki je v domeni države. Kljub temu so mogoči načini vpliva na modernizacijo z intenzivnim povezanim dialogom med lokalnimi skupnostmi, sosednjimi občinami in odločevalci na državni ravni. Ukrep se nanaša na cilje: 5.1, 5.2, 5.3 in 5.4.

3. Ureditev parkirišč P+R

V okviru razbremenitve središč z mirujočim prometom (npr. celovita ureditev ožjega mestnega središča in drugje) bomo zmanjšali število parkirnih mest z vzpostavitvijo dodatnih parkirišč na obrobju naselij na način P+R v smislu P + Bus, P + Bike, P + Walk, ki bodo namenjena vsakodnevnim migracijam in potrebam turizma. Poleg tega bomo vzpostavili parkirišče za tovorna vozila in avtodome.

Smiselno je urediti parkirišče ob vstopu v Bovec z goriške strani (tam je že obstoječe pri A-postaji žižnic) ter na vzhodu bi bilo mogoče parkirišče umestiti v bližino obrtne cone. Z izvedbo parkirišč na V in Z bi bil omogočen vstop v središče, na južno in prihodnjo severno obvoznico, če bi se uvedel mestni JPP, bi bila s tem omogočena povezava V–Z po sredini, S in J.

Ukrep se nanaša na cilj: 5.3, 5.4.

4. Umirjanje prometa

S celovitim umirjanjem prometa želimo izboljšati prometno varnost in kakovost okolja z zmanjšanjem obsega in hitrosti motornega prometa v preurejenih območjih. S tem želimo tudi spodbujati hojo in kolesarjenje. V ta namen bomo proučili potrebo po dodatnih sklenjenih območjih umirjanja prometa, v katerih bomo dosegli zmanjšanje hitrosti z znižanjem hitrostnih omejitev (v sodelovanju s poostrenim nadzorom nad prekoračenimi hitrostmi) ter preurejanjem elementov na cestah in križiščih. Na območjih umirjenega prometa bomo dodajali dodatne potrebne ukrepe umirjanja (hitrostni otoki, šikane, deljeni prostor (sharedspace) idr.). Pripravili bomo register nevarnih točk za motorni promet, ki bo podlaga za njihovo odpravljanje.

Ukrep se nanaša na cilj: 5.4.

5. Določitev intervencijskih poti

S celovitim urejanjem prometa v smislu trajnostne mobilnosti želimo urediti in izvesti ustrezne intervencijske poti.

Ukrep se nanaša na cilj: /.

6. Gradnja garažne hiše

S celovitim urejanjem prometa želimo urediti in izvesti garažno hišo v bližini mestnega središča.

Ukrep se nanaša na cilj: 5.3.

11.5 Akcijski načrt

ZAP. ŠT.	PODROBNEJŠI OPIS UKREPA	VIRI SREDSTEV (ocena investicije)	NOSILEC IZVAJANJA	2023
1.	Študija in predlog optimizacije parkirne politike	20.000 €	OB	✓
2.	Prilagoditev prometnega omrežja ciljem trajnostne mobilnosti	10.000 € letno (izvedba)	OB in DRSI	✓
3.	Ureditev parkirišč P+R (P+Bus, P+Bike, P+Walk)	Ob predpostavki sofinanciranja 3.000.000 € (izvedba)	OB	✓
4.	Umirjanje prometa	20.000 € (načrt) 50.000 € (izvedba)	OB in DRSI	✓
5.	Določitev intervencijskih poti	brez	OB in intervencijske službe	✓
6.	Gradnja garažne hiše	Ob predpostavki sofinanciranja 1.000.000 €	OB	✓

✓ izvedba

Preglednica 11: Akcijski načrt petega prometnega stebra: Motorni promet



OBRAZLOŽITEV

Ocena stanja:

Sodoben pristop, za katerega smo se odločili, ni le priprava in sprejetje strateškega prometnega dokumenta Občine Bovec, ampak pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja šele zadnji korak reševanja izzivov v prometu. Zdajšnje načrtovalske prakse nadgrajuje s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja, strateškimi cilji in stebri, ki celovito vključujejo področja daljnovidnega ukrepanja: trajnostno načrtovanje, hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Razlogi za sprejetje akta so:

Občina Bovec potrebuje sprejeto Celostno prometno strategijo za potrebe prijav na razne projekte na področju izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja ter drugih vidikov trajnostnega razvoja v občini Bovec. Sredstva za izvajanje celostne prometne strategije v Občini Bovec 2018–2023 bodo zagotovljena v okviru letnih proračunov občine in razpisov. Občina Bovec tudi spreminja in dopolnjuje Občinski prostorski načrt (OPN, v katerega bo treba umestiti vse novosti, ki jih predvideva CPS.

Ukrepi:

Ukrepi so zajeti v posameznih akcijskih načrtih po posameznih stebrih.

Ocena finančnih posledic:

Sprejetje predlagane strategije prinaša posredne finančne posledice, ki so odvisne od umestitve ukrepov iz akcijskih načrtov v letne občinske proračune.

KAZALO SLIK:

slika 1	– Bovec (vir: Wikipedia)	6
slika 2	– Zemljevid cestnega omrežja občine Bovec (vir: PISO)	7
slika 3	– Smernice za pripravo CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)	8
slika 4	– Obratna prometna piramida	10
slika 5	– Razprava ožje delovne skupine v sklopu izdelave CPS, 18. april 2018	12
slika 6	– Promet v Bovcu	13
slika 7	– Javna razprava v sklopu CPS, 23. julij 2018	18
slika 8	– Razprava ožje delovne skupine v sklopu izdelave CPS, 18. april 2018	20
slika 9	– Vizija – možnost ureditve mešane površine, Trg golobarskih žrtev, Bovec	22-23
slika 10	– Primer neustrezne širitve hodnikov za pešce v središču Bovca	25
slika 11	– Primer neustrezne širitve hodnikov za pešce v središču Bovca	25
slika 12	– Primer neustrezne širitve hodnikov za pešce v središču Bovca	25
slika 13	– Primer neustrezne širitve hodnikov za pešce v središču Bovca	25
slika 14	– Primer ovir na hodniku za pešce v središču Bovca	25
slika 15	– Primer ovir na hodniku za pešce v središču Bovca	25
slika 16	– Primer prometnih površin, kjer hodniki ali prehodi za pešce niso urejeni	25
slika 17	– Primer prometnih površin, kjer hodniki ali prehodi za pešce niso urejeni	25
slika 18	– Vizija – peš povezava med naseljema Brdo in Rupa – Bovec	27
slika 19	– Gorsko kolesarjenje (vir: Slotrips.si)	30
slika 20	– Vizija – primer ureditve infrastrukture za pešce in kolesarje, Rupa – Bovec	32

KAZALO PREGLEDNIC:

Preglednica 1	– Prometni stebri CPS	16
Preglednica 2	– Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje	19
Preglednica 3	– Akcijski načrt prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje	21
Preglednica 4	– Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Hoja	26
Preglednica 5	– Akcijski načrt drugega prometnega stebra: Hoja	28
Preglednica 6	– Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje	31
Preglednica 7	– Akcijski načrt tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje	33
Preglednica 8	– Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet	35
Preglednica 9	– Akcijski načrt četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet	36
Preglednica 10	– Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet	38
Preglednica 11	– Akcijski načrt petega prometnega stebra: Motorni promet	40

